

## **BAGAIMANA DWELLING TIME BERDAMPAK PADA PENDAPATAN DI PT TERMINAL PETIKEMAS SURABAYA?**

**Felicia Christy Revana<sup>1</sup>, Sofie Yunida Putri<sup>2</sup>**

<sup>1</sup>Program Studi Akuntansi, UPN "Veteran" Jawa Timur  
email: [feliciachristyrev@gmail.com](mailto:feliciachristyrev@gmail.com)

<sup>2</sup>Program Studi Akuntansi, UPN "Veteran" Jawa Timur  
email: [sofie.yunida.ak@upnjatim.ac.id](mailto:sofie.yunida.ak@upnjatim.ac.id)

**Abstrak.** Tujuan penelitian ini adalah menganalisis waktu tunggu (*dwelling time*) pada PT Terminal Petikemas Surabaya dan dampaknya pada pendapatan perusahaan. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif dengan menggunakan teknik analisis data dan wawancara dengan melibatkan 3 informan dalam kurun waktu bulan Februari – Juni 2024. Data yang digunakan dalam penelitian ini merupakan informasi primer dan sekunder yang dikumpulkan melalui wawancara dan hasil analisis data arus masuk-keluar *container* pada kegiatan operasional terminal petikemas. PT Terminal Petikemas Surabaya merupakan perusahaan logistik yang pendapatan utamanya berasal dari aktivitas bongkar muat di Pelabuhan, sedangkan biaya *dwelling time* dapat meningkatkan pendapatan bagi perusahaan. *Dwelling time* diukur dari saat peti kemas dibongkar hingga meninggalkan terminal, dan merupakan sumber pendapatan bagi terminal petikemas. Berdasarkan analisis, ditemukan bahwa tambahan pendapatan dari tarif *dwelling time* memberikan tambahan keuntungan bagi PT Terminal Petikemas Surabaya, dengan tambahan pendapatan dari *dwelling time* setiap bulan mencapai sekitar Rp 33.919.264.186. Rata-rata *dwelling time* impor di tahun 2023 adalah 3 hari, dan banyak *container* dikenakan biaya tambahan karena melebihi masa penumpukan yang ditentukan. Selain itu, hasil penelitian juga menunjukkan bahwa pendapatan yang diperoleh lebih besar dari beban yang ditanggung, sehingga meningkatkan pendapatan operasional perusahaan.

Kata Kunci: *Dwelling Time*, Pendapatan, Pelabuhan, Peti Kemas

**Abstract.** *The purpose of this study is to analyze the dwelling time at PT Terminal Petikemas Surabaya and its impact on the company's revenue. This study uses a descriptive qualitative method using data analysis techniques and interviews involving 3 informants in the period of February - June 2024. The data used in this study are primary and secondary data collected through interviews and the results of data analysis of container inflows and outflows in container terminal operational activities. PT Terminal Petikemas Surabaya is a logistics company whose main revenue comes from loading and unloading activities at the Port, while dwelling time costs can increase revenue for the company. Dwelling time is measured from the time the container is unloaded until it leaves the terminal, and is a source of revenue for the container terminal. Based on the analysis, it is found that additional revenue from dwelling time tariffs provides additional profits for PT Terminal Petikemas Surabaya, with additional revenue from dwelling time each month reaching around IDR 33,919,264,186. The average import dwelling time in 2023 is 3 days, and many containers are charged additional fees for exceeding the specified stacking period. In addition, the results also show that the revenue earned is greater than the expenses incurred, thus increasing the company's operating income.*

Keywords: *Dwelling Time, Revenue, Port, Container*

## I. PENDAHULUAN

Efisiensi operasional pelabuhan merupakan salah satu faktor kunci yang mempengaruhi kinerja logistik dan ekonomi secara keseluruhan. Salah satu indikator penting dari efisiensi operasional di pelabuhan adalah *dwelling time* (Safuan, 2023). *Dwelling time* merupakan waktu yang dihitung mulai dari suatu peti kemas (*container*) dibongkar dan diangkat (*unloading*) dari kapal sampai peti kemas tersebut meninggalkan terminal melalui pintu utama (Narindra dkk., 2016). Pada perusahaan yang memproduksi barang, penjualan barang adalah tujuan utama, sementara dalam perusahaan jasa, pendapatan diperoleh melalui penyediaan jasa kepada pelanggan (Aghogho dkk., 2020). Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis *dwelling time* pada PT Terminal Petikemas Surabaya (TPS) dan dampaknya pada pendapatan perusahaan.

Efektivitas *dwelling time* di PT Terminal Petikemas Surabaya sangat penting untuk meningkatkan efisiensi operasional pelabuhan dan berdampak langsung pada pendapatan perusahaan. *Dwelling time* yang dikelola dengan baik dapat mengurangi waktu tunggu *container* di pelabuhan, meningkatkan perputaran arus barang, dan mengurangi biaya tambahan yang harus ditanggung oleh perusahaan dan pelanggan. Penulis memilih PT Terminal Petikemas Surabaya sebagai objek penelitian karena perusahaan ini merupakan salah satu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak pada sektor logistik petikemas dengan pendapatan utamanya berasal dari aktivitas bongkar muat di Pelabuhan. PT Terminal Petikemas Surabaya memiliki peran penting dalam industri logistik di Indonesia, sehingga pemahaman yang lebih mendalam tentang faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatannya sangat krusial. *Dwelling time* dipilih sebagai fokus penelitian karena merupakan salah satu sumber pendapatan bagi terminal petikemas.

Proses *dwelling time* yang panjang dapat mempengaruhi keseluruhan rantai pasok (*supply chain*), menyebabkan keterlambatan dalam pengiriman barang ke tujuan akhir. Dengan demikian, penelitian ini diharapkan dapat mengidentifikasi penyebab lamanya proses *dwelling time* di PT Terminal Petikemas Surabaya, dengan mengelola *dwelling time* secara efektif, terminal dapat berkontribusi pada kelancaran rantai pasok global. *Dwelling time* merupakan salah satu sumber pendapatan terminal petikemas (Sunanda & Rahmayanti, 2020). Pendapatan perusahaan memiliki perincian khusus dan memiliki pengelompokan pendapatan (Mu'afi, 2021). Pada pendapatan terminal petikemas terdapat proses *dwelling time* yang dapat menjadi salah satu sumber pendapatan bagi terminal petikemas.

PT Terminal Petikemas Surabaya (TPS) merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak pada sektor logistik petikemas yang pendapatannya utamanya berasal dari aktivitas bongkar muat di Pelabuhan, sedangkan biaya *dwelling time* dapat meningkatkan pendapatan bagi perusahaan. PT Terminal Petikemas Surabaya (TPS) memiliki lapangan kontainer atau biasa disebut *container yard* (CY) untuk menjalankan kegiatan operasionalnya. *Container Yard*, sebagai salah satu fasilitas utama PT Terminal Petikemas Surabaya (TPS) digunakan sebagai lahan atau lapangan tempat *container* yang akan dibongkar/dimuat di kapal, ditempatkan sementara dengan batas waktu yang berbeda-beda (Husain, 2019). *Container* diletakkan pada *Container Yard* untuk menghindari risiko kerusakan, dan menjaga produktivitas bongkar muat kapal karena biasanya proses sandar kapal di TPS mengalami keterlambatan (*delay*), untuk itu *container* yang ditempatkan pada *Container Yard* memiliki batas waktu menginap di terminal (Hendrawan, 2020). Batas waktu yang ditetapkan TPS yaitu tidak lebih dari 24 jam untuk ekspor dan < 1 hari untuk impor.

Apabila *container* yang akan dibongkar/dimuat melebihi batas waktu tersebut, maka akan dikenakan biaya tambahan yang dihitung berdasarkan lama *container* menginap di *Container Yard* TPS. Berikut ini merupakan daftar tarif/biaya yang dikenakan kepada pemilik barang untuk setiap *container* yang berada pada *Container Yard* sesuai dengan jumlah hari menginapnya. Daftar tarif waktu tunggu (*dwelling time*) *container* ini dapat diakses melalui *website* Perusahaan ([www.tps.co.id](http://www.tps.co.id)) pada menu "Tarif", maka akan muncul dokumen-dokumen yang memuat penyesuaian tarif Pelayanan Jasa Petikemas Domestik dan Internasional di TPS.

**Tabel 1.** Tarif Pelayanan Jasa Petikemas Domestik dan Internasional di TPS.

NO	DESCRIPTION	PERIOD	DRY CONTAINER						DANGEROUS GOODS		
			FULL			EMPTY			20'	40'	45'
			20'	40'	45'	20'	40'	45'			
(IDR)	(IDR)	(IDR)	(IDR)	(IDR)	(IDR)	(IDR)	(IDR)	(IDR)	(IDR)		
1.a.	IMPORT CONTAINER STACKING		27.200	54.400	68.000	13.600	27.200	34.000	54.400	108.800	136.000
		1st Day	Free	Free	Free	-	-	-	Free	Free	Free
		1st Period (day 1-7)				13.600	27.600	34.000			
		2nd day	81.600	163.200	204.000	-	-	-	163.200	326.400	408.000
		2nd Period (day 8 Onward)				13.600	27.600	34.000			
		3rd Day	163.200	326.400	408.000	-	-	-	326.400	652.800	816.000
		4th Day onward	244.800	489.600	612.000	-	-	-	489.600	979.200	1.224.000
1.b.	EXPORT CONTAINER STACKING	Period I.1 (1-5)	35.000	70.000	87.500	17.500	35.000	43.750	70.000	140.000	175.000
		Period I.2 (6-8)	87.500	175.000	218.750	43.750	87.500	109.375	175.000	350.000	437.500
		Period II.1 (9-11)	175.000	350.000	437.500	87.500	175.000	218.750	350.000	700.000	875.000
		Period II.2 (12 - onward)	262.500	525.000	656.250	131.250	262.500	328.125	525.000	1.050.000	1.312.500
2.	LIFT ON/LIFT OFF (LO-LO)	-	286.000	429.000	536.250	108.000	162.500	202.500	286.000	429.000	536.250
3.	ELECTRICITY SUPPLY	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.	MONITORING	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

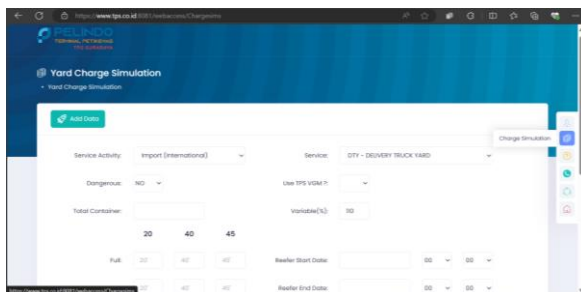
Sumber: website tps.co.id

**Tabel 2.** Tarif Pelayanan Jasa Petikemas Domestik dan Internasional di TPS.

NO	DESCRIPTION	PERIOD	OH,OL,OW/REEFER			UNCONTAINERIZED			CHASSIS		
			20'	40'	45'	<20 TON	20 TO 35 TON	>35 TON	20'	40'	
			(IDR)	(IDR)	(IDR)	(IDR)	(IDR)	(IDR)	(IDR)	(IDR)	(IDR)
1.a.	IMPORT CONTAINER STACKING		63.000								
		1st Day	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	
		1st Period (day 1-7)									
		2nd day	(R) 165.000	378.000	472.500	189.000	378.000	472.500	61.200	122.400	
		2nd Period (day 8 onward)									
1.b.	EXPORT CONTAINER STACKING	3rd Day	(R) 330.000	756.000	945.000	378.000	756.000	945.000	122.400	244.800	
		4th Day onward	(R) 495.000	1.134.000	1.417.500	567.000	1.134.000	1.417.500	183.600	367.200	
		Period I.1 (1-5)	(R) 55.000	126.000	157.500	63.000	126.000	157.500	26.250	52.500	
		Period I.2 (6-8)	(R) 110.000	315.000	393.750	157.500	315.000	393.750	65.625	131.250	
		Period II.1 (9-11)	(R) 165.000	830.000	787.500	315.000	630.000	787.500	131.250	262.500	
		Period II.2 (12 onward)	(R) 472.500	945.000	1.181.250	472.500	945.000	1.181.250	196.875	393.750	
		2.	LIFT ON/LIFT OFF (LO-LO)	-	(R) 286.000	429.000	536.250				
				(OD) 858.000	1.287.000	1.608.750	858.000	1.287.000	1.608.750		
		3.	ELECTRICITY SUPPLY	-	(R) 200.000	316.000	373.000				
				(T) 150.000	238.000	280.000					
4.	MONITORING	-	(R) 60.000	80.000	90.000						
		(T) 45.000	60.000	68.000							

Sumber: website tps.co.id

Customer juga dapat memperkirakan biaya *dwelling time container* pada website Perusahaan yang dapat diakses secara umum pada ([www.tps.co.id:8081/webaccess/](http://www.tps.co.id:8081/webaccess/)) pada menu “Charge Simulation”.



**Gambar 1.** Menu Yard Charge Simulation pada webaccess TPS

## II. TINJAUAN PUSTAKA

### 2.1. *Dwelling Time*

*Dwelling Time* merupakan waktu yang dihitung ketika satu peti kemas (*container*) mulai dibongkar dan diangkat dari kapal hingga peti kemas meninggalkan terminal pelabuhan melalui pintu utama (Ilmiah dkk., 2021). Elemen dari waktu tunggu (*dwelling time*) ini secara umum terbagi menjadi 3 tahapan. Tahap pertama yaitu ketika terdapat waktu yang dibutuhkan dari saat kapal sandar, bongkar muat, dan importir menyerahkan Pemberitahuan Impor Barang (PIB) secara elektronik ke Kantor Bea Cukai, tahap ini disebut tahap *pre-clearance*. Tahap kedua adalah ketika terdapat waktu yang dibutuhkan dari saat PIB diterima sampai dengan dikeluarkannya Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB), di mana kendali ada pada terminal operator dan importir, tahap ini disebut juga tahap *custom clearance*. Tahap ketiga adalah dimana waktu dikeluarkannya SPPB sampai *container* meninggalkan lokasi pelabuhan. Saat ini, status petikemas telah selesai melakukan pemeriksaan dan dapat dikeluarkan dari tempat penyimpanan, tahap ini disebut juga tahap *post custom clearance* (Djamaluddin dkk., 2023).

### 2.2. Pendapatan

Kieso dkk., (2021) mendefinisikan pendapatan sebagai salah satu ukuran kinerja keuangan paling penting yang dilaporkan oleh suatu perusahaan. Pendapatan diakui saat pelaksanaan kewajiban telah diselesaikan. Selain membantu menentukan ukuran kinerja lainnya, seperti laba bersih, laba per saham, dan EBITDA, pendapatan menunjukkan seberapa baik kinerja perusahaan sebelumnya dan prospek masa depan perusahaan. Maka dari itu, penetapan standar akuntansi yang kuat untuk pengakuan pendapatan harus menjadi prioritas utama. Untuk memastikan bahwa pendapatan diakui secara tepat dan akurat, proses pengakuan pendapatan menggunakan model lima langkah untuk menunjukkan bahwa barang atau jasa ditransfer kepada pelanggan sesuai dengan kontrak yang telah disepakati.

Perusahaan harus mengikuti prosedur lima langkah untuk memastikan bahwa pendapatan dihitung dan dilaporkan dengan benar (Kieso dkk., 2021), yaitu:

1. Identifikasi kontrak dengan pelanggan: Kontrak adalah perjanjian antara dua atau lebih pihak yang memberikan hak dan kewajiban yang dapat dipaksakan.
2. Identifikasi kewajiban kinerja dalam kontrak: Kewajiban kinerja adalah hak dan kewajiban yang ditetapkan dalam kontrak, kewajiban kinerja adalah ketika entitas harus mentransfer barang atau jasa tertentu kepada pelanggan.
3. Menentukan harga transaksi: Harga transaksi adalah jumlah imbalan yang diharapkan entitas untuk diterima sebagai imbalan untuk mentransfer barang atau jasa kepada pelanggan.
4. Mengalokasikan harga transaksi ke kewajiban kinerja: Harga transaksi dapat dialokasikan ke masing-masing kewajiban kinerja berdasarkan harga jual yang berdiri sendiri.
5. Mengakui pendapatan ketika kewajiban kinerja dipenuhi: Pendapatan akan diakui oleh entitas ketika (atau saat) entitas memenuhi kewajiban kinerja dengan memberikan barang atau jasa yang dijanjikan kepada pelanggan.

Pendapatan Operasional adalah pendapatan yang diterima oleh perusahaan sebagai hasil dari aktivitas atau kegiatan operasional di suatu perusahaan, sedangkan pendapatan non operasional (pendapatan lain-lain) adalah pendapatan yang diterima perusahaan tanpa adanya kegiatan operasional (Khaeria dkk., 2023). PSAK 115 Tentang Pendapatan dari Kontrak dengan Pelanggan mengatur bagaimana bisnis mengakui keuntungan dari transaksi yang menghasilkan pendapatan. Pendapatan pelabuhan adalah segala aktivitas yang menghasilkan aliran masuk atau meningkatkan aktiva perusahaan, terutama pelabuhan (Narindra dkk., 2016).

### 2.3 Korelasi antara *dwelling time* dengan pendapatan

*Dwelling time* adalah waktu yang dihabiskan oleh *container* di terminal pelabuhan dari saat dibongkar dari kapal hingga meninggalkan terminal (Narindra dkk., 2016). Pendapatan perusahaan logistik seperti PT Terminal Petikemas Surabaya berasal dari berbagai sumber, termasuk biaya bongkar muat dan biaya tambahan yang dikenakan jika *dwelling time* melebihi batas waktu yang ditentukan. *Dwelling time* yang melebihi batas waktu penumpukan akan dikenakan biaya tambahan, biaya ini menjadi salah satu sumber pendapatan perusahaan. *Dwelling time* yang dikelola dengan baik dapat meningkatkan efisiensi operasional, mengurangi biaya operasional, dan meningkatkan profitabilitas.

### 2.4 Pelabuhan

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, Pelabuhan adalah lokasi yang terbagi menjadi dua (2) bagian yaitu daratan dan/atau perairan yang memiliki batas tertentu dimana kegunaannya untuk kegiatan pengusahaan dan pemerintahan logistik di Indonesia. Pelabuhan juga dapat difungsikan sebagai tempat untuk transportasi intra dan antarmoda naik turun penumpang, kapal sandar, dan/atau bongkar muat barang, dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran serta untuk kegiatan penunjang pelabuhan lainnya.

Triatmodjo (2009) mendefinisikan pelabuhan sebagai tempat yang memiliki dua bagian yakni daratan dan perairan yang juga memiliki batas tertentu dan digunakan untuk kegiatan pemerintahan dan ekonomi. Pelabuhan juga digunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan fasilitas penunjang kegiatan pelabuhan. Pelabuhan berfungsi sebagai penghubung untuk berbagai rute transportasi laut, darat, dan udara, dan memainkan peran penting dalam perdagangan dan distribusi barang.

### 2.5 Peti Kemas

Peti kemas adalah peti atau kotak yang digunakan untuk sarana pengangkut barang, akan tetapi peti kemas ini harus memenuhi persyaratan teknis sesuai dengan standar internasional organisasi (ISO) (Peraturan Menteri No 83, 2016). Peti kemas, juga dikenal sebagai *container*, adalah kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu yang dapat difungsikan berulang kali dan dimaksudkan untuk menyimpan dan mengangkut barang-barang yang ada di dalamnya (Bayu, 2020)

Jenis dan ukuran petikemas yang biasa digunakan untuk mengangkut barang adalah sebagai berikut: panjang dan tinggi petikemas dapat berubah, tetapi lebarnya tetap 8 *feet* [14]. Petikemas memiliki beberapa jenis panjang 20 *feet*, 35 *feet*, 40 *feet*, dan 45 *feet*. Di Indonesia umumnya menggunakan 20 *feet* dan 40 *feet* (Wicaksono Jaya dkk., 2021). Peti kemas dengan jumlah satu *TEU's* berukuran 20 *feet*, sedangkan peti kemas yang berjumlah dua *TEU's* berukuran 40 *feet*. Unit satuan pengukuran yang sering digunakan Petikemas dihitung dalam satuan *TEU's* (*twenty equivalent unit*) atau *FEU* (*fourty equivalent unit*).

## III. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif dengan menggunakan Teknik Analisis Data dan Wawancara. Tujuan penelitian deskriptif kualitatif adalah untuk memberikan deskripsi, penjelasan, dan validasi terkait fenomena yang diteliti (Ramdhan, 2021). Dalam penelitian deskriptif, masalah yang dirumuskan harus layak diteliti dan memiliki nilai ilmiah. Penelitian ini lebih memperhatikan karakteristik, kualitas, dan hubungan antara kegiatan dalam hal ini Penelitian berfokus pada jumlah tambahan pendapatan yang diperoleh PT Terminal Petikemas Surabaya ketika terjadi *dwelling time* di lapangan penumpukan (*container yard*).

Data yang digunakan dalam penelitian ini merupakan informasi primer dan sekunder. Data primer diperoleh dari hasil analisis data arus masuk-keluar *container* pada kegiatan

operasional terminal petikemas selama periode tertentu dan mengukur berbagai komponen pendapatan yang terkait dengan *dwelling time*, khususnya dalam konteks kegiatan impor di lapangan, penumpukan (*container yard*), sedangkan data sekunder dikumpulkan melalui wawancara dengan pihak terkait sebagai berikut. yaitu staf pelaksana departemen perencanaan operasi.

**Tabel 3.** Daftar Informan yang terlibat dalam wawancara

No	Inisial Nama	Jabatan	Informan
1	RBS	Superintenden Pelayanan Sumber Daya	Informan 1
2	GLD	Staf Pelaksana Junior I Pengembangan Bisnis dan Produk	Informan 2
3	DS	Staf Pelaksana Pengendalian Kualitas dan Proses Bisnis	Informan 3

Dalam kegiatan ini, batas waktu untuk penumpukan *container* adalah satu hari, dan akan dikenakan biaya tambahan apabila *container* melebihi batas waktu tersebut, tarif yang dikenakan bergantung pada durasi penumpukan *container* tinggal, semakin lama *container* ditumpuk maka akan semakin banyak biaya yang ditagihkan.

#### IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

##### **Analisis Rata-Rata *Dwelling Time Import***

Analisis *dwelling time import* di TPS menunjukkan variasi waktu tunggu yang cukup signifikan sepanjang tahun 2023. Data yang diperoleh menunjukkan perbedaan *rata-rata dwelling time import* di TPS setiap bulan dipengaruhi oleh beberapa faktor. Berikut ini adalah tabel yang menunjukkan rata-rata *dwelling time import* di TPS per bulan untuk tahun 2023:

**Tabel 4.** Rata-rata per hari *dwelling time import* di TPS

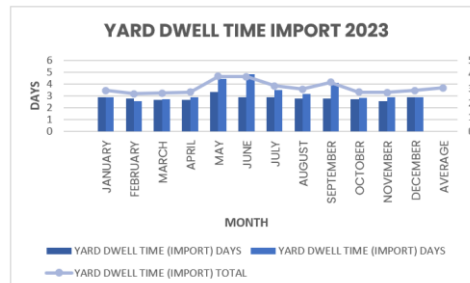
YARD DWELL TIME (IMPORT)			
MONTH	DAYS		TOTAL
	FULL	MTY	
JANUARY	2,86	2,89	2,88
FEBRUARY	2,74	2,54	2,64
MARCH	2,63	2,73	2,68
APRIL	2,63	2,85	2,74
MAY	3,32	4,42	3,87
JUNE	2,89	4,79	3,84
JULY	2,87	3,51	3,19
AUGUST	2,77	3,15	2,96
SEPTEMBER	2,77	4,10	3,44
OCTOBER	2,68	2,83	2,76
NOVEMBER	2,56	2,89	2,72
DECEMBER	2,88	2,87	2,88
<b>AVERAGE</b>		<b>3,05</b>	

Sumber: PT Terminal Petikemas Surabaya

“Lama *dwelling time* di TPS itu ga tentu, bahkan ada *container* yang sampai puluhan hingga ratusan hari belum diambil sampai sekarang, bahkan ada yang sampai melebihi batas

waktu penumpukan karena terlalu lama, itu yang disebut *long stay container*.” (Ucap Staf Pelaksana Junior I Pengembangan Bisnis dan Produk).

Keterangan “*FULL*” dan “*MTY*” dalam kolom “*DAYS*” menunjukkan bahwa *container* yang ditumpuk memiliki muatan barang penuh di dalamnya maka disebut “*FULL*”, sedangkan *container* yang tidak bermuatan atau kosong disebut “*MTY*” atau *empty*.



Gambar 2. Yard dwelling time (days) import tahun 2023 di TPS

Berdasarkan hasil wawancara dan analisis nilai rata-rata *dwelling time import* di *container yard*, Pihak pelabuhan tidak dapat menentukan berapa lama waktu yang diperlukan untuk *dwelling time container*. Berdasarkan grafik tersebut, dapat ditarik kesimpulan bahwa rata-rata *dwelling time* di tahun 2023 yaitu 3,05 hari. Grafik tersebut menunjukkan peningkatan yang signifikan pada bulan Mei, Juni, dan September. Hal ini disebabkan oleh sejumlah faktor, termasuk volume impor yang besar yang menyebabkan antrian selama proses pemeriksaan; ketidakmampuan sistem untuk menjalankan proses pemeriksaan selama 24 jam; kondisi cuaca; kesiapan importir; dan sebagainya yang mengakibatkan *container* harus ditumpuk lebih lama di *container yard*. Pada situasi ini, pelabuhan menerapkan tarif progresif sesuai lini masanya. Ini akan memungkinkan petikemas yang telah menumpuk dikeluarkan dengan cepat daripada dikenakan biaya penumpukkan yang cenderung meningkat setiap hari. Biaya penumpukkan ini merupakan bagian dari pendapatan keseluruhan.

### Arus Peti Kemas di Pelabuhan

*Throughput container* mengacu pada jumlah *container* yang diterima, diproses, dan dikirim oleh terminal petikemas dalam periode waktu tertentu. Ketika *throughput container* meningkat secara signifikan, terminal petikemas sering menghadapi tantangan kapasitas. Jumlah *container* yang lebih banyak dapat menyebabkan kemacetan, yang pada gilirannya meningkatkan *dwelling time*. Untuk mengelola volume *container* yang lebih besar, diperlukan efisiensi operasional yang lebih tinggi. Tanpa perbaikan dalam proses bongkar muat dan manajemen *container*, *dwelling time* cenderung meningkat.

Tabel 5. *Throughput container import* tahun 2023 di TPS

MONTH	TOTAL IMPORT	
	BOX	TEUS
JANUARY	33.728	50.394,50
FEBRUARY	31.111	46.457,50
MARCH	42.126	64.055,50
APRIL	36.988	56.140,75
MAY	42.483	64.322,75
JUNE	34.053	52.191,25
JULY	42.849	65.177,00
AUGUST	36.754	56.186,50
SEPTEMBER	37.920	58.752,00



<b>OCTOBER</b>	41.392	63.200,75
<b>NOVEMBER</b>	37.605	56.605,25
<b>DECEMBER</b>	42.213	64.094,00
<b>TOTAL</b>	<b>459.222</b>	<b>697.577,75</b>

Sumber: PT Terminal Petikemas Surabaya

Keterangan “*BOX*” dan “*TEUS*” dalam kolom “*TOTAL IMPORT*” menunjukkan bahwa perhitungan *container* yang ditumpuk dibedakan berdasarkan indikator pengukurannya. “*BOX*” adalah perhitungan jumlah per *container* yang masuk, sedangkan “*TEUS*” merupakan jumlah *container* yang dihitung berdasarkan jumlah ukuran satuannya yang bermacam-macam. Peti kemas dengan jumlah satu TEU’s berukuran 20 *feet*, sedangkan peti kemas yang berjumlah dua TEU’s berukuran 40 *feet*.

Berdasarkan tabel arus petikemas import pada tahun 2023, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa *throughput* atau arus petikemas di PT Terminal Petikemas Surabaya mencapai 459.222 dalam satu tahun, dimana dapat berdampak pada *dwelling time* untuk *container* tertentu yang masa tinggalnya melebihi masa yang telah ditentukan.

### Dampak pada Pendapatan PT Terminal Petikemas Surabaya

Peningkatan *dwelling time* dapat meningkatkan pendapatan terminal melalui biaya penyimpanan tambahan yang dikenakan kepada pemilik *container*. Terminal menetapkan biaya penyimpanan berdasarkan lamanya *container* ditumpuk di lapangan penumpukan. Dalam kegiatan ini, batas waktu untuk penumpukan *container* adalah tiga hari, dan akan dikenakan biaya tambahan apabila *container* melebihi batas waktu tersebut. Tarif yang dikenakan bergantung pada durasi penumpukan *container* tinggal, semakin lama *dwelling time* maka semakin tinggi biaya yang harus dibayar.

Berdasarkan analisis data jumlah pendapatan *dwelling time* selama bulan Januari 2023, diketahui bahwa pendapatan utama dari *dwelling time* diperoleh dari biaya penumpukan setelah hari ketiga. Peningkatan pendapatan yang signifikan terlihat dari penumpukan masa IV (> hari 6). Ini menunjukkan bahwa penumpukan *container* yang berkepanjangan merupakan sumber pendapatan utama bagi terminal. Namun, meskipun *dwelling time* menambah pendapatan bagi pelabuhan, hal ini juga menyebabkan peningkatan biaya yang harus ditanggung perusahaan dengan adanya *dwelling time*.

Tabel 6. Pendapatan *dwelling time import* Januari 2023 TPS

Dwelling Time Import - January		
Description - Fixed Rate	Total Container	Amount
<b>Total Cost Dwelling Time</b>	3.362	Rp 20,357,609,586
<b>Total Lift On/Lift Off</b>	(include dry,	Rp 11,752,356,600
<b>Total Supply Listrik</b>	reefer, tanky, over	Rp 807,688,000
<b>Total Reefer Monitoring</b>	dimension, open	Rp 205,780,000
<b>Monitoring On Board</b>	top and flat rack	Rp 118,750,000
<b>Administration (20,000)</b>	container)	Rp 677,080,000
<b>Total</b>		Rp 33,919,264,186

Sumber: Analisis Data, 2024

Total Pendapatan *Dwelling Time* yang diperoleh setiap bulannya berada pada kisaran Rp 33,919,264,186 dengan jumlah *dwell time container* sebanyak 3.362. Korelasinya dengan jumlah *box* yang masuk ke TPS setiap tahunnya yaitu sebesar 8,79% didapat dari:

$$\begin{aligned}
&\text{Jumlah } \textit{Throughput} \text{ Impor/tahun} - (\text{Jumlah } \textit{container dwelling time import/bulan} \times 12) \\
&= 459.222 - (3.362 \times 12) \\
&= 459.222 - 40.344 \\
&= 418.878
\end{aligned}$$

Jadi dari 459.222 *container* yang masuk ke TPS, diperkirakan terdapat sekitar 40.344 *container* yang terkena tarif *dwelling time*, sehingga total tambahan pendapatan *dwelling time* yang diperoleh setiap bulannya berada pada kisaran Rp33,919,264,186. Pendapatan ini diperoleh dari berbagai layanan yang diberikan selama *dwelling time container* di pelabuhan, yang mencakup biaya penyimpanan, layanan *lift on/lift off*, penyediaan listrik, pemantauan *reefer*, dan administrasi.

“Kalau buat *container reefer* ada mba, soalnya kan ada biaya *plug/unplug container*, terus juga pengecekan berkala apakah barang yang di dalam *container* berpendingin itu masih aman apa engga. Kalau untuk *container* biasa ya beban biaya penyimpanan, *lift on/lift off*, terus juga kapasitas *CY* jadi makin sedikit karena *containernya* banyak...” (Ucap Staf Pelaksana Pengendalian Kualitas dan Proses Bisnis).

Dengan pendapatan yang diperoleh, pelabuhan juga mengeluarkan beban biaya untuk operasional terkait *dwelling time* berdasarkan rincian biaya yang ditanggung kepada *cargo owner*. Berikut rincian beban yang dikeluarkan:

Tabel 7. Rincian beban yang dikeluarkan TPS sejalan dengan pendapatan *dwelling time*

Jenis Biaya	Keterangan
Beban Biaya Penyimpanan	Biaya yang dikenakan per hari untuk setiap <i>container</i> yang disimpan di terminal.
Biaya <i>Lift On/Lift Off</i> (LO-LO)	Biaya untuk layanan pengangkatan <i>container</i> dari kapal ke terminal dan sebaliknya.
Biaya Listrik <i>Reefer Container</i>	Biaya tambahan untuk penyediaan listrik bagi <i>container</i> yang membutuhkan pendinginan.
Biaya Pemantauan <i>Reefer</i>	Biaya khusus untuk pengecekan isi <i>Reefer Container</i> .
Biaya Administrasi	Biaya administrasi terkait dengan pengelolaan dan pemantauan <i>container</i> .

Sumber: Analisis Data, 2024

Berdasarkan jenis biaya yang dikeluarkan oleh TPS karena adanya *dwelling time*, biaya-biaya tersebut telah termasuk dalam Daftar Tarif Pelayanan Jasa Petikemas Domestik dan Internasional di TPS, sehingga dari setiap biaya yang dikeluarkan oleh TPS juga menghasilkan pendapatan bagi operasional TPS sesuai dengan lama *container* tinggal. Terdapat perbedaan yang signifikan antara beban penyimpanan berdasarkan jenis *container*-nya:

- a. *Reefer Container*, adalah *container* dengan *type* berpendingin yang dirancang khusus untuk pengangkutan kargo yang memerlukan kontrol suhu selama pengiriman. Semakin lama *container* ditumpuk di lapangan, maka beban biaya listrik dan biaya pengecekan suhu secara berkala juga semakin tinggi.
- b. *Dry Container*, ketika *dry container* ditumpuk di lapangan penumpukan (*container yard*) dengan jangka waktu yang lama, maka akan berdampak terhadap *Yard Occupation Ratio* (YOR), karena jika semakin banyak *container* yang berada di *Container Yard*, maka kapasitas lapangan penumpukan menjadi berkurang.

“Kalau semakin lama *container* ditumpuk sebenarnya semakin untung buat TPS karena meningkatkan pendapatan, tapi juga makin rugi buat pengguna jasa atau pemilik barang yang menanggung biayanya. Biaya *dwelling time* ini juga bisa disebut pendapatan utama soalnya dia

yang membantu meningkatkan pendapatan Perusahaan...” (Ucap Superintenden Pelayanan Sumber Daya).

Berdasarkan hasil wawancara dengan ketiga informan dalam Departemen Perencanaan Operasi dan Proses Bisnis, dapat diketahui bahwa terdapat beban biaya yang dikeluarkan oleh perusahaan sejalan dengan pendapatan dari *dwelling time*, bergantung pada tarif masing-masing *container* sesuai jenis dan jangka waktu *container* ditumpuk. Rasio beban yang dikeluarkan perusahaan terhadap pendapatan berkisar pada 35-40%. Superintenden Pelayanan Sumber Daya juga mengatakan bahwa terdapat *container* yang memiliki *dwelling time* >2.000 hari yang disebut *long stay container*. Jika *container* tidak diambil dengan jangka waktu yang sangat lama, maka *container* tersebut menjadi Barang Milik Negara (BMN) tetapi tidak dikeluarkan dari terminal petikemas.

## V. KESIMPULAN DAN SARAN

Setelah penulis melakukan analisis tentang *Dwelling Time Container Yard* terhadap Pendapatan di PT Terminal Petikemas Surabaya, diperoleh kesimpulan bahwa tambahan pendapatan dari tarif *dwelling time* menguntungkan bagi PT Terminal Petikemas Surabaya karena pendapatan yang diperoleh lebih besar dari beban yang ditanggung. Berdasarkan hasil wawancara dan analisis data, dapat disimpulkan bahwa pendapatan *dwelling time* yang diperoleh setiap bulannya bisa mencapai sekitar Rp33,919,264,186 dengan rasio beban sebesar 35-40%. Hal ini berarti pendapatan *dwelling time* sangat berdampak pada pendapatan operasional perusahaan.

Berdasarkan analisis data arus petikemas (*throughput*) di PT Terminal Petikemas Surabaya menunjukkan bahwa dari jumlah *throughput container* sebesar 459.222, diperkirakan terdapat sekitar 40.344 *container* yang terkena tarif *dwelling time* setiap tahunnya dengan rata-rata *dwelling time* 3,05 hari yang berarti banyak *container* yang dikenakan biaya tambahan karena melebihi masa penumpukan yang ditentukan.

Pendapatan dari *container dwelling time* dapat menguntungkan perusahaan selama beban biaya operasional yang ditanggung oleh perusahaan lebih rendah, sehingga dapat mengimbangi pendapatan yang dihasilkan dari *container dwelling time*. Perusahaan perlu mengelola beban operasional dengan lebih efektif, seperti menggunakan teknologi peralatan untuk mempercepat proses bongkar muat dan pengelolaan arus barang dan mengoptimalkan penggunaan energi, sehingga dapat membantu mengurangi biaya yang ditanggung perusahaan. Perusahaan juga perlu meningkatkan kerjasama dengan pihak bea cukai, agen pelayaran, dan pelanggan untuk memastikan kelancaran arus barang, serta melakukan evaluasi berkala terhadap kebijakan dan prosedur *dwelling time* untuk memastikan efektivitas dan efisiensinya.

## DAFTAR PUSTAKA

- [1] S. Safuan, “Kontribusi Pelabuhan Indonesia dalam Upaya Menurunkan Biaya Logistik Nasional,” *Warta Penelitian Perhubungan*, vol. 35, no. 1, pp. 115–124, Aug. 2023, doi: 10.25104/warlit.v35i1.2070.
- [2] R. A. A. Narindra, M. Al Musadieq, and S. Supriono, “Analisis Pengaruh Dwelling TIME Terhadap Pendapatan (Studi Pada PT. Terminal Petikemas Semarang Tahun 2011-2015),” *Jurnal Administrasi Bisnis S1 Universitas Brawijaya*, vol. 41, no. 1, pp. 51–56, May 2016.
- [3] M. M. Aghogho, L. Kalangi, and W. D. Kindangen, “EVALUATION OF PSAK NO.72 IMPLEMENTATION ON RECOGNITION AND MEASUREMENT OF REVENUE AT PT. BITUNG CEMERLANG,” *1003 Jurnal EMBA*, vol. 9, no. 1, 2020.
- [4] H. Sunanda and H. Rahmayanti, “ANALISIS DAMPAK KEBIJAKAN TARIF PROGRESIF DALA M HUBUNGAN DWELLING TIME DAN YARD OCCUPANCY RATIO (YOR) DI TERMINAL PETIKEMAS SEMARANG,” 2020.
- [5] M. H. Mu’afi, “18520035,” *Perlakuan akuntansi pembiayaan qardhul hasan pada Bank Wakaf Mikro berdasarkan PSAK 59 dan PSAK 101 : Studi pada Pondok Pesantren An-Nur II Al-Murtadlo Bululawang. Undergraduate thesis, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim., 2021.*
- [6] Firman Husain, “ANALISIS SISTEM PENANGANAN PETIKEMAS PADA CONTAINER YARD DI TERMINAL PETIKEMAS PELABUHAN MAKASSAR,” 2019.
- [7] S. T. Andi Hendrawan, *Proceeding Cilacap National Conference On Maritime and Multidisciplinary Study: Perguruan Tinggi di Era Revolusi Industri 4.0. Uwais Inspirasi Indonesia.* 2020.
- [8] M. Ilmiah and G. Maritim, “ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI LAMA WAKTU TUNGGU (DWELLING TIME) BONGKAR MUAT DI PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG,” 2021. [Online]. Available: [www.e-journal.akpelni.ac.id](http://www.e-journal.akpelni.ac.id).
- [9] A. Djamaluddin, C. Paotonan, ) Misfadilla, and T. Dewi, “<http://ojs.stie-tdn.ac.id/index.php/mv> MOVERE JOURNAL ANALISIS PENGARUH PRODUKTIVITAS BONGKAR MUAT TERHADAP DWELLING TIME DI TERMINAL PETIKEMAS NEW MAKASSAR,” *Movere Journal*, vol. 5, no. 2, pp. 178–184, 2023, [Online]. Available: <http://ojs.stie-tdn.ac.id/index.php/mv>
- [10] D. E. Kieso, J. J. Weygandt, and T. D. Warfield, *Intermediate accounting.* 2021.
- [11] A. Nurul Khaeria, N. Luh Putu Tirta Murthi, T. Putra Triadji, and C. Yoan Nurotul Azizah, “Pendapatan dan Beban,” *Jurnal Ilmiah Multidisiplin*, vol. 2, no. 2, 2023.

- [12] “PM\_83\_TAHUN\_2016,” 2016.
- [13] P. BAYU, “(2020). PELAYANAN JASA TERMINAL PETI KEMAS SEMARAMG TERHADAP KEGIATAN PEMBONGKARAN KONTAINER DI PELABUHAN. KARYA TULIS.,” 2020.
- [14] G. Saputra. Dara, “ANALISIS PRODUKTIVITAS CONTAINER CRANE (CC) DAN BERTH THROUGHPUT PADA KEGIATAN STEVEDORING (Studi Kasus Di Pelabuhan Makassar New Port) = Analysis of Container Crane Productivity and Berth Throughput then mooring on activities” (Case Study at PT.Makassar New Port ),” 2021.
- [15] R. Wicaksono Jaya, H. Dwi Iryanti, and R. A. Arta, “ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI LAMA WAKTU TUNGGU (DWELLING TIME) BONGKAR MUAT DI PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG,” 2021.
- [16] Muhammad. Ramdhan, *Metode penelitian. Cipta Media Nusantara*. 2021.