

Pengaruh *Pre-Clearance*, *Customs Clearance* dan *Post-Clearance* Terhadap *Dwelling Time* di PT XYZ Menggunakan Metode Regresi Linear Berganda

Palmarosa Ardianti Putri Hardhika*, Joumil Aidil Saifuddin Z.S

Program Studi Teknik Industri, Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Jawa Timur, Surabaya

*Koresponden email: 21032010225@student.upnjatim.ac.id

Diterima: 3 Desember 2024

Disetujui: 12 Desember 2024

Abstract

Dwelling time is the time taken to unload containers loaded with imported goods from a port until the containers leave the port. PT XYZ as a state-owned industrial company that actively carries out import activities must deal with complex challenges in managing the clearance process. Depending on the process, the dwelling time is divided into three stages, namely pre-clearance, custom clearance, and post-clearance. This study aims to determine the effect of pre-clearance, custom clearance, and post-clearance on dwelling time both simultaneously and partially and to find out which factors influence on dwelling time. The method used in this research is multiple linear regression analysis using SPSS software. The results showed that pre-clearance, custom clearance, and post-clearance factors have a significant influence on dwelling time both simultaneously and partially. The dominant factor influencing dwelling time is the post-clearance factor, with the highest coefficient value of 1.742. By making improvements at the post-clearance stage, PT XYZ can reduce the duration of dwelling time and increase its business efficiency.

Keywords: *customs clearance, dwelling time, post-clearance, multiple linear regression, pre-clearance*

Abstrak

Dwelling time merupakan waktu yang dibutuhkan untuk melakukan pembongkaran petikemas yang memuat barang impor dari pelabuhan hingga petikemas meninggalkan pelabuhan. PT XYZ sebagai perusahaan industri milik negara yang aktif melakukan kegiatan impor harus menghadapi tantangan kompleks dalam mengelola proses *clearance*. Proses *dwelling time* melibatkan tiga tahapan kritis yaitu *pre clearance*, *custom clearance* dan *post clearance*. Penelitian ini dirancang untuk mengidentifikasi pengaruh masing-masing tahapan terhadap *dwelling time* baik secara simultan maupun parsial serta menganalisis faktor dominan yang memengaruhi *dwelling time* proses impor. Metode analisis statistik yang digunakan pada penelitian ini yaitu regresi linear berganda, dengan bantuan *software* SPSS. Hasil penelitian menunjukkan bahwa setiap tahapan pada *pre clearance*, *custom clearance*, dan *post clearance* berpengaruh secara signifikan terhadap *dwelling time* baik secara simultan maupun parsial. Faktor dominan yang memengaruhi *dwelling time* yaitu faktor *post clearance*, dengan nilai koefisien tertinggi yaitu sebesar 1,742. Melalui perbaikan pada tahap *post clearance*, PT XYZ dapat mengurangi durasi *dwelling time* dan meningkatkan efisiensi bisnisnya.

Kata Kunci: *custom clearance, post-clearance, pre-clearance, regresi linear berganda, waktu tunggu*

1. Pendahuluan

Perkembangan industri yang pesat di era globalisasi ini mengharuskan perusahaan untuk dapat mengelola rantai pasokan bisnisnya secara efektif. Rantai pasokan mencakup jaringan dari aktivitas organisasi yang dimulai dari produksi barang atau jasa hingga konsumsi oleh konsumen. Rantai pasokan berperan penting pada kinerja perusahaan untuk dapat mencapai keunggulan yang optimal [1]. Pada kegiatan perdagangan internasional, efisiensi proses impor menjadi faktor penting keberhasilan operasional perusahaan. Salah satu faktor yang berpengaruh pada rantai pasokan ialah *dwelling time* [2]. *Dwelling time* merupakan waktu yang diperlukan untuk melakukan pembongkaran petikemas yang memuat barang impor dari sarana pengangkut hingga petikemas meninggalkan pelabuhan [3]. Terdapat tiga tahapan pada proses terjadinya *dwelling time* yaitu *pre-clearance* yang merupakan tahapan pertama sejak petikemas dibongkar dari kapal hingga pengajuan dokumen pabean PIB (Pemberitahuan Impor Barang), tahapan kedua yaitu *customs clearance* yang dimulai sejak Direktorat Jenderal Bea Cukai menerbitkan dokumen SPPB (Surat Persetujuan Pengeluaran Barang), dan tahapan ketiga merupakan *post-clearance* yaitu proses pengeluaran barang impor dari pelabuhan menuju ke gudang importir [4].

Moda transportasi laut menjadi instrumen paling diminati oleh perusahaan yang melakukan kegiatan ekspor-impor di Indonesia, hal ini sesuai dengan kondisi geografis Indonesia yang memiliki wilayah laut lebih luas dibandingkan dengan wilayah daratan [5]. Pelabuhan sebagai infrastruktur maritim memiliki fungsi krusial dalam mendorong dinamika industri dan perdagangan, sekaligus berperan penting dalam mendorong pertumbuhan ekonomi melalui integrasi sistem transportasi dan logistik [6]. Komitmen pemerintah dalam mempercepat kualitas transportasi maritim diwujudkan melalui serangkaian langkah integratif, mencakup implementasi tol laut untuk mengurangi kesenjangan harga, meminimalkan angka *dwelling time*, memperluas kapasitas dermaga, serta mengembangkan infrastruktur dermaga sesuai barang niaga [7]. Proses perdagangan internasional baik impor maupun ekspor yang dilakukan menggunakan transportasi laut memerlukan fasilitas penampung yaitu petikemas. Petikemas adalah instrumen logistik yang berfungsi untuk menampung barang impor atau ekspor berbentuk balok dengan material dari kombinasi besi dan logam yang berukuran 10 x 8 x 8 hingga 45 x 8 x 8 [8].

PT XYZ sebagai perusahaan industri milik negara yang aktif melakukan kegiatan impor harus menghadapi tantangan kompleks dalam mengelola proses *clearance*. Setiap tahapan *dwelling time* dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti yang disajikan oleh *World Bank* pada data *Logistics Performance Index* (LPI) yang diukur berdasarkan 6 faktor fundamental yaitu proses kepabeanan, kualitas infrastruktur, kompetensi logistik, pengiriman internasional, serta sistem penelusuran dan pelacakan [9]. Tata Kelola Pelabuhan yang tidak optimal dapat menimbulkan potensi penundaan dan inefisiensi dalam proses perpindahan barang dan proses logistik [10]. Efektivitas *dwelling time* menjadi sangat penting untuk meningkatkan efisiensi operasional perusahaan yang akan berdampak secara langsung pada biaya logistik. Pengelolaan *dwelling time* yang baik akan mengurangi waktu tunggu petikemas di pelabuhan dan mengurangi biaya *demurrage* yang harus dibayarkan oleh perusahaan [11]. Tingginya biaya distribusi yang menjadi permasalahan para pelaku ekonomi banyak disebabkan karena kendala manajemen logistik yang terjadi di banyak pelabuhan di Indonesia [12].

Berdasarkan penelitian sebelumnya, ketiga tahapan *pre clearance*, *custom clearance*, dan *post clearance* terbukti berkontribusi secara signifikan terhadap *dwelling time* baik secara simultan maupun parsial. Pada faktor *pre clearance* dipengaruhi oleh koordinasi yang dilakukan pihak importir dengan instant. Pada faktor *custom clearance* dipengaruhi oleh kesiapan pengurusan dokumen pabean dan pemeriksaan petikemas. Pada faktor *post clearance* disebabkan oleh kondisi Tempat Penimbunan Sementara (TPS) dan penarikan petikemas setelah dokumen SPPB diterbitkan. Faktor dominan yang memengaruhi terjadinya *dwelling time* di Pelabuhan Tanjung Priok adalah *pre clearance*, hal ini menyebabkan adanya peningkatan *dwelling time* akibat peningkatan *pre clearance* [13]. Sesuai dengan penelitian terdahulu lainnya juga menyatakan bahwa *pre clearance*, *custom clearance*, dan *post clearance* memiliki pengaruh secara signifikan terhadap *dwelling time*.

Tahapan *pre clearance* ditandai dengan rendahnya kepatuhan importir dalam pengajuan dokumen pabean PIB, sementara pada tahapan *custom clearance*, terbatasnya infrastruktur pendukung seperti *container crane*, *forklift*, *Hi-CO Scanner*, dan fasilitas pemeriksaan dokumen, sedangkan pada tahap *post clearance* terjadi penundaan pengeluaran petikemas dari pelabuhan oleh importir [14]. Sedangkan pada penelitian lainnya, menyebutkan bahwa faktor penyebab *dwelling time* tidak hanya disebabkan oleh *pre clearance*, *custom clearance*, dan *post clearance*, tetapi juga disebabkan faktor kapasitas penumpukan, fasilitas bongkar muat pada tiap operator pelabuhan, dan volume aktivitas proses pemuatan dan pembongkaran barang [15]. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis ada atau tidaknya pengaruh dari *pre clearance*, *custom clearance*, dan *post clearance* terhadap *dwelling time* dan juga untuk mengetahui faktor dominan penyebab terjadinya *dwelling time* di PT XYZ.

2. Metode Penelitian

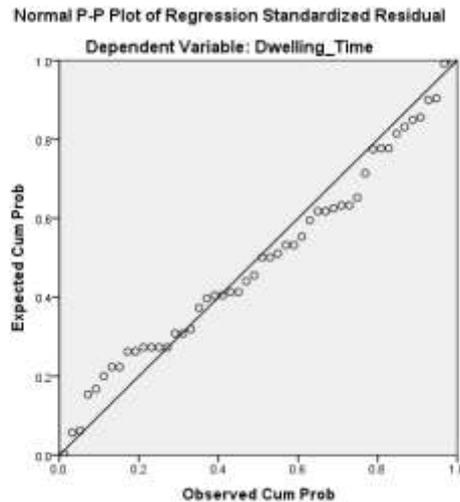
Penelitian ini dilakukan dengan menerapkan metode deskriptif kuantitatif. Deskriptif kuantitatif merupakan pendekatan ilmiah yang bertujuan untuk menguraikan, mengeksplorasi, dan menginterpretasikan fenomena empiris dengan menggunakan pendekatan matematis, di mana peneliti mendeskripsikan karakteristik variabel penelitian berdasarkan data kuantitatif [16]. Data pada penelitian ini menggunakan data primer dan data sekunder sebagai sumber informasi. Data primer didapatkan secara langsung melalui proses wawancara dengan pihak-pihak terkait yaitu *staff* biro Impor Ekspor PT. XYZ yang menangani secara langsung dan memahami proses impor di PT. XYZ. Data sekunder yang digunakan yaitu laporan data *dwelling time* pada PT. XYZ dan data pendukung terkait *dwelling time* yang diperoleh melalui jurnal-jurnal penelitian sebelumnya. Analisis dalam penelitian ini dilakukan dengan metode statistik regresi linear berganda yang diolah menggunakan *software* SPSS, dengan variabel *independent* yaitu variabel *pre clearance*, *custom clearance*, dan *post clearance*. Sedangkan variabel *dependent* yang

akan diuji yaitu variabel *dwelling time*. Analisis regresi linear berganda digunakan untuk menguji apakah variabel *independent* memiliki pengaruh signifikan terhadap variabel *dependent*, baik secara bersamaan maupun secara individual.

3. Hasil dan Pembahasan

1. Uji Asumsi Klasik

a) Uji Normalitas



Gambar 1. Uji Normalitas *Probability Plot*
 Sumber: Pengolahan Data Pribadi (2024)

Berdasarkan grafik uji normalitas *probability plot* dari grafik *regression standardized residual* dapat diketahui bahwa titik-titik persebaran data terdistribusi mengikuti pola garis diagonal. Hal ini berarti bahwa variabel terikat dan variabel bebas yang digunakan berdistribusi normal.

Tabel 1. Uji Normalitas Kolmogrov-Smirnov
 One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		50
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	0E-7
	Std. Deviation	1.63636655
Most Extreme Differences	Absolute	.103
	Positive	.103
	Negative	-.096
Kolmogorov-Smirnov Z		.728
Asymp. Sig. (2-tailed)		.664

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

Sumber: Pengolahan Data Pribadi (2024)

Hasil uji normalitas menggunakan Kolmogrov-Smirnov didapatkan bahwa nilai *Asymp. Sig (2 tailed)* sebesar 0,664 dimana nilai ini telah memenuhi parameter uji normalitas yaitu *Asymp. Sig (2 tailed)* > 0,05. Sehingga data yang digunakan merupakan data berdistribusi normal dan model regresi linier berganda dapat digunakan untuk pengujian data selanjutnya.

b) Uji Multikolinearitas

Hasil uji multikolinearitas menunjukkan bahwa nilai *tolerance* pada variabel *pre-customs clearance* sebesar 0,754 dengan nilai VIF sebesar 1,326; nilai *tolerance* pada variabel *customs clearance* sebesar 0,675 dengan nilai VIF sebesar 1,481; dan nilai *tolerance* pada variabel *post-customs clearance* sebesar 0,620 dengan nilai VIF sebesar 1,612. Hal ini berarti bahwa data yang digunakan tidak menunjukkan adanya multikolinearitas karena telah memenuhi parameter pada uji multikolinearitas yaitu nilai *Tolerance* > 0,1 dan nilai VIF < 10.

Tabel 2. Uji Multikolinearitas

Coefficients^a

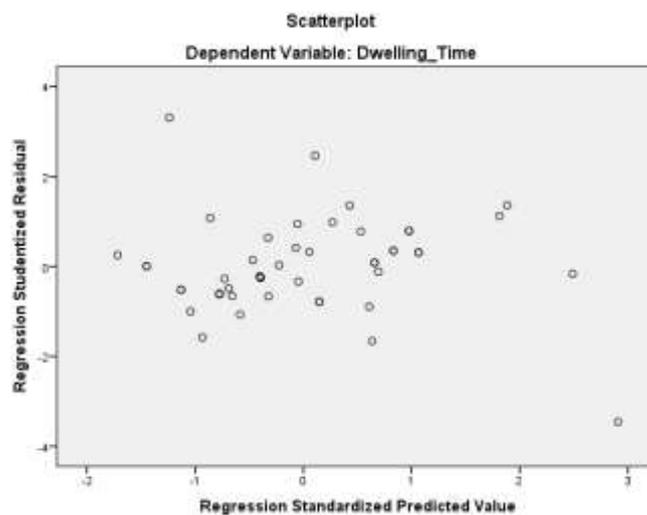
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	-.325	1.172		-.277	.783		
	Pre_Customs_Clearance	.959	.027	1.103	36.151	.000	.754	1.326
	Customs_Clearance	.325	.118	.089	2.763	.008	.675	1.481
	Post_Customs_Clearance	1.742	.087	.671	19.929	.000	.620	1.612

a. Dependent Variable: Dwelling_Time

Sumber: Pengolahan Data Pribadi (2024)

c) Uji Heteroskedastisitas

Berdasarkan grafik *scatterplot*, sebaran titik-titik data terlihat acak terdistribusi baik di atas maupun di bawah angka 0 pada sumbu Y. Sebaran titik tersebut menunjukkan bahwa variabel bebas dan variabel terikat dalam model regresi tidak bersifat heteroskedastik.



Gambar 2. Grafik Scatterplot

Sumber: Pengolahan Data Pribadi (2024)

Tabel 3. Uji Heteroskedastisitas Glejser

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-.149	.783		-.190	.850
	Pre_Customs_Clearance	.022	.018	.205	1.249	.218
	Customs_Clearance	.055	.078	.122	.705	.485
	Post_Customs_Clearance	.060	.058	.187	1.030	.308

a. Dependent Variable: ABS_RES

Sumber: Pengolahan Data Pribadi (2024)

Berdasarkan uji heteroskedastisitas menggunakan uji Glejser menunjukkan bahwa nilai signifikansi > 0,05 yaitu pada variabel *pre-customs clearance* sebesar 0,218; pada variabel *customs clearance* sebesar 0,485; dan pada variabel *post-customs clearance* sebesar 0,308. Sehingga, ketiga variabel tersebut menunjukkan tidak adanya gejala Heteroskedastisitas.

d) Uji Autokorelasi

Berdasarkan hasil uji autokorelasi Durbin-Watson, didapatkan nilai uji Durbin-Watson sebesar 2,317. Sesuai dengan parameter uji autokorelasi yaitu $du < d$ (Durbin Watson) $< 4-du$. Dimana nilai du diperoleh melalui tabel Durbin-Watson berdasarkan $k = 3$ dan $N = 50$ dengan signifikansi 5% yaitu sebesar 1,6739. Sedangkan nilai $4-du$ diperoleh melalui perhitungan $4-1,6739$ yaitu sebesar 2,3261. Sehingga

didapatkan hasil parameter uji autokorelasi yaitu $1,6739 < 2,317 < 2,3261$. Hal ini menunjukkan bahwa data yang digunakan tidak menunjukkan adanya gejala autokorelasi.

Tabel 4. Uji Autokorelasi Durbin Watson

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.984 ^a	.968	.966	1.689	2.317

a. Predictors: (Constant), Post_Customs_Clearance, Pre_Customs_Clearance, Customs_Clearance

b. Dependent Variable: Dwelling_Time

Sumber: Pengolahan Data Pribadi (2024)

2. Uji Regresi Linear Berganda

a) Uji F

Pada pengujian menggunakan uji F Simultan didapatkan hasil bahwa nilai *p-value* $< 0,05$ yaitu $0,000 < 0,05$ dan nilai F sebesar $459,357$ dimana nilai F hitung $>$ dari F tabel yaitu $459,357 > 2,802$. Sehingga variabel *pre-customs clearance*, *customs clearance*, dan *post-customs clearance* berpengaruh signifikan secara simultan dengan *dwelling time*.

Tabel 5. Uji F Simultan

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	3930.713	3	1310.238	459.357	.000 ^b
	Residual	131.207	46	2.852		
	Total	4061.920	49			

a. Dependent Variable: Dwelling_Time

b. Predictors: (Constant), Post_Customs_Clearance, Pre_Customs_Clearance, Customs_Clearance

Sumber: Pengolahan Data Pribadi (2024)

b) Uji T

Berdasarkan hasil uji T Parsial diketahui bahwa ketiga variabel bebas menghasilkan nilai signifikansi $< 0,05$ yaitu pada variabel *pre-customs clearance* didapatkan nilai sig sebesar $0,000$; variabel *customs clearance* didapatkan nilai sig sebesar $0,008$; dan variabel *post-customs clearance* didapatkan nilai sig sebesar $0,000$. Sehingga variabel *pre-customs clearance*, *customs clearance*, dan *post-customs clearance* secara parsial berpengaruh terhadap *dwelling time*. Adapun nilai intersep sebesar $-0,325$, nilai *slope pre-customs clearance* sebesar $0,959$, nilai *slope customs clearance* sebesar $0,325$, dan nilai *slope post-customs clearance* sebesar $1,742$, sehingga model regresi linear berganda dapat dituliskan dengan persamaan $Y = -0,325 + 0,959 X_1 + 0,325 X_2 + 1,742 X_3$.

Tabel 6. Uji T Parsial

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-.325	1.172		-.277	.783
	Pre Customs Clearance	.959	.027	1.103	36.151	.000
	Customs Clearance	.325	.118	.089	2.763	.008
	Post Customs Clearance	1.742	.087	.671	19.929	.000

a. Dependent Variable: Dwelling Time

Sumber: Pengolahan Data Pribadi (2024)

c) Koefisien Determinasi

Berdasarkan model *summary* dapat diketahui bahwa nilai *R square* 0,968 yang berarti 96,8% dari *dwelling time* bisa dijelaskan oleh variabel *pre-customs clearance*, *customs clearance*, dan *post-customs clearance*. Sementara sisanya yaitu $100\% - 96,8\% = 3,2\%$ dijelaskan oleh sebab-sebab dan faktor-faktor yang lain.

Tabel 7. Model Summary

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.984 ^a	.968	.966	1.689

a. Predictors: (Constant), Post Customs Clearance, Pre Customs Clearance, Customs Clearance

b. Dependent Variable: Dwelling Time

Sumber: Pengolahan Data Pribadi (2024)

4. Kesimpulan

Berdasarkan analisis pada setiap faktor yang memengaruhi *dwelling time*, dapat disimpulkan bahwa tahapan *pre-clearance*, *custom clearance*, dan *post clearance* secara simultan dan secara parsial memengaruhi *dwelling time*. Model regresi linear berganda menunjukkan persamaan $Y = -0,325 + 0,959 X_1 + 0,325 X_2 + 1,742 X_3$ yang artinya variabel *pre clearance*, *custom clearance*, dan *post clearance* berpengaruh secara positif terhadap variabel *dwelling time*. Faktor dominan yang memengaruhi nilai *dwelling time* yaitu pada tahapan *post clearance*, hal ini didapat dari hasil perhitungan statistik yang menunjukkan koefisien *post clearance* memiliki nilai yang paling tinggi yaitu 1,742. Sehingga, diperlukan perbaikan pada tahap *post clearance* untuk mengurangi *dwelling time*.

5. Daftar Pustaka

- [1] R. Lee, "The Effect of Supply Chain Management Strategy on Operational and Financial Performance," *Sustain.*, vol. 13, no. 9, 2021, [Online]. Available: <https://doi.org/10.3390/su13095138>
- [2] Safira Safira, Banu Radyto Dwi Satrio, Muftiana Wildiansah, Raissa Azaria Andini, and Siti Sahara, "Analisis Pengaruh Dwelling Time Terhadap Efisiensi Bongkar Muat Di Pelabuhan Tanjung Priok," *Mimb. Adm. FISIP UNTAG Semarang*, vol. 20, no. 1, pp. 71–84, 2023, doi: 10.56444/mia.v20i1.656.
- [3] S. L. Anita and I. Asmadewa, "Analisis Dwelling Time Impor Pada Pelabuhan Tanjung Priok Melalui Penerapan Theory of Constraints," *J. Perspekt. Bea Dan Cukai*, vol. 1, no. 1, 2017, doi: 10.31092/jpbc.v1i1.125.
- [4] A. Safira, E. Buchari, and E. Kadarsah, "Pre Clearance Analysis on Dwelling Time for Imported Container (Case Study: Boom Baru Port)," *Int. J. Innov. Sci. Res. Technol.*, vol. 5, no. 7, pp. 595–600, 2020, doi: 10.38124/ijisrt20jul352.
- [5] B. P. Simamora, "Pengaruh Kualitas Pelayanan Dwelling Time Dan Billing System Terhadap Kepuasan Pelanggan (Studi pada Jakarta International Container Terminal)," *J. Adm. Bisnis*, vol. 49, no. 1, pp. 179–188, 2017.
- [6] Amalia Amalia, Dedy Rusmiyanto, and Ratna Hidayati, "Analisis Faktor Demurrage, Dwelling Time Dan Human Resources Terhadap Waiting Time Pada PT. Putra Segara Abadi," *J. Penelit. Rumpun Ilmu Tek.*, vol. 2, no. 2, pp. 01–20, 2023, doi: 10.55606/juprit.v2i2.1458.
- [7] Septianingrum, Lesti, Hartati M. Pakpahan, and Pradhana W. Nariendra. "Faktor-faktor yang Mempengaruhi Waktu Siklus Bongkar Batu Bara di Pelabuhan Karya Citra Nusantara Marunda." *Warta Penelitian Perhubungan* 35.2 (2023): 190-199.
- [8] E. Y. Ardyka Putra, F. X. A. P. Nugroho, and R. N. Pradana Putra, "Proses Pemindehan Lokasi Penimbunan Kontainer Impor di Depo PT. Karana Panorama Logistik Surabaya," *J. Apl. Pelayaran Dan Kepelabuhanan*, vol. 13, no. 2, pp. 66–75, 2023, doi: 10.30649/japk.v13i2.91.
- [9] Dharmakarja, I. Gede Made Artha, and Dzulham Faruq Rifqi Wardana. "A Study Of Dwelling Time At Tanjung Perak Harbor Surabaya Indonesia." *Jurnal Perspektif Bea Dan Cukai* 8.1 (2024): 55-71.

- [10] I. M. Ruwantono and S. N. W. P, “Analisis Penyebab Tidak Tercapainya Target Dwelling Time Menggunakan Metode Fault Tree Analysis, Studi Kasus: Pelabuhan Tanjung Priok (PELINDO II),” *Ind. Eng. Online J.*, vol. 5, no. 4, pp. 343–354, 2016, [Online]. Available: <https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/ieoj/article/view/14048>
- [11] F. C. Revana and S. Y. Putri, “Bagaimana Dwelling Time Berdampak Pada Pendapatan Di Pt Terminal Petikemas Surabaya ?,” vol. 1, no. 3, pp. 109–121, 2024.
- [12] Kusharyanto, C. I. Nawawi, A. M. Putra, A. K. Dewi, M. I. I. Purnama, and N. Nuha, “Pengaruh pre clearance dan post clearance terhadap dwelling time di Pelabuhan Peti Kemas JICT Tanjung Priok,” *J. Mar. Insid.*, vol. 5, no. 1, pp. 15–18, 2023, doi: <https://doi.org/10.62391/ejmi.v5i1.57>.
- [13] R. Listiawati, T. M. R. Fauzan, and Ansori, “Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Dwelling Time Peti Kemas Di Pelabuhan Tanjung Priok,” *Account*, vol. 9, no. 1, pp. 1648–1655, 2022, doi: 10.32722/acc.v9i1.4588.
- [14] N. A. Ningsih, S. Rangkuti, and M. Zulkarnain, “Pengaruh Kelengkapan Administrasi Dan Kategori Importir Terhadap Dwelling Time Pada Pt. Anugerah Indo Maritim Sejahtera Medan Belawan,” *J. Econ. Manag. Bus.*, vol. 1, no. 1, pp. 55–68, 2022, doi: 10.46576/v1i1.2138.
- [15] A. Djamaluddin, C. Paotonan, and M. T. Dewi, “Analisis Pengaruh Produktivitas Bongkar Muat Terhadap Dwelling Time Di Terminal Petikemas New Makassar,” *Movere J.*, vol. 5, no. 2, pp. 178–184, 2023, [Online]. Available: <http://ojs.stie-tdn.ac.id/index.php/mv>
- [16] F. D. Nurhabiba, Misdalina, and Tanzimah, “Kemampuan Higher Order Thinking Skill (HOTS) Dalam Pembelajaran Berdiferensiasi SD 19 Palembang,” *J. Ilm. PGSD FKIP Univ. Mandiri*, vol. 09, no. 03, pp. 492–504, 2023.