

PENERAPAN *PROCESS SIMPLIFICATION* DALAM KEGIATAN BONGKAR PETI KEMAS IMPOR

(STUDI PADA DIVISI PERENCANAAN TERMINAL PETIKEMAS SEMARANG,
JAWA TENGAH)

SKRIPSI

Diajukan untuk Menempuh Ujian Sarjana
pada Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya

Inas Arfieny Halimatus Nadiyah
NIM. 145030300111012



UNIVERSITAS BRAWIJAYA
FAKULTAS ILMU ADMINISTRASI
JURUSAN ADMINISTRASI BISNIS
MINAT KHUSUS BISNIS INTERNASIONAL
MALANG
2018

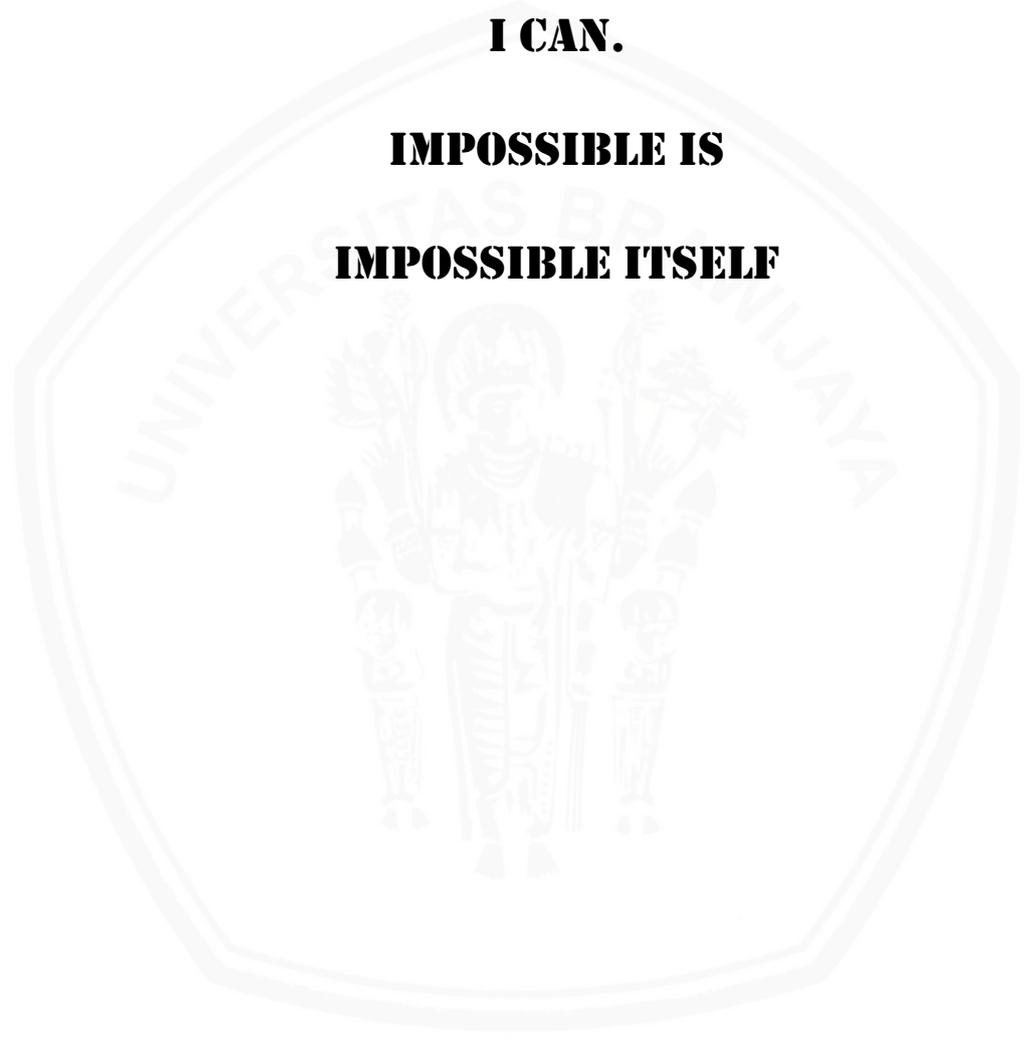
MOTTO

ACTUALLY,

I CAN.

IMPOSSIBLE IS

IMPOSSIBLE ITSELF





KEPERSEMBAHKAN KARYAKU
UNTUK IBU, BAPAK DAN ADIKKU TERCINTA
SERULUH KELUARGA BESAR TERSAYANG
SEMUA TEMAN DAN SAHABAT TERKASIH

TANDA PERSETUJUAN SKIRPSI

Judul : Penerapan *Simplify* Process Dalam Kegiatan Bongkar Peti Kemas Impor
(Studi Pada Divisi Perencanaan Terminal Petikemas Semarang, Jawa
Tengah)

Disusun oleh : Inas Arfieny Halimatus Nadiyah

NIM : 145030300111012

Fakultas : Ilmu Administrasi

Program studi : Administrasi Bisnis

Minat khusus : Bisnis Internasional

Malang, 3 Juli 2018

Komisi Pembimbing,

Ketua,



Supriono, S.Sos., M.A.B.

NIP. 201107840271001

TANDA PENGESAHAN

Telah dipertahankan di depan majelis penguji skripsi, Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya, pada:

Hari : Jumat
Tanggal : 20 Juli 2018
Jam : 10.00

Skripsi atas nama: Inas Arfieny Halimatus Nadiyah

Judul : Penerapan *Process Simplification* Dalam Kegiatan Bongkar Peti Kemas Impor (Studi Pada Divisi Perencanaan Terminal Petikemas Semarang, Jawa Tengah)

dan dinyatakan

LULUS

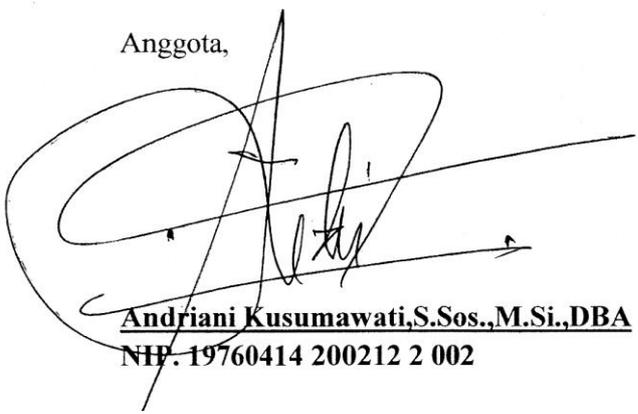
MAJELIS PENGUJI

Ketua



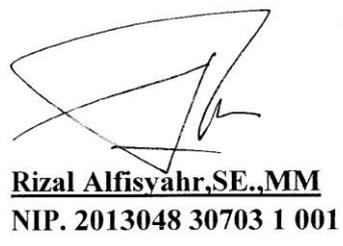
Supriono, S.Sos., M.AB
NIP. 201107 84027 1 001

Anggota,



Andriani Kusumawati, S.Sos., M.Si., DBA
NIP. 19760414 200212 2 002

Anggota,



Rizal Alfisyahr, SE., MM
NIP. 2013048 30703 1 001



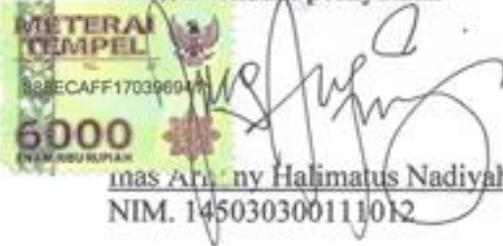
PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI

Saya menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa sepanjang pengetahuan saya, di dalam naskah skripsi yang berjudul "**Penerapan *Simplify Process* Dalam Kegiatan Bongkar Peti Kemas Impor (Studi Pada Divisi Perencanaan Terminal Petikemas Semarang, Jawa Tengah)**" tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh pihak lain untuk mendapatkan karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebut dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila ternyata di dalam naskah skripsi ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur jiplakan, saya bersedia skripsi ini digugurkan dan gelar akademik yang telah saya peroleh (S-1) dibatalkan, serta diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (Undang-undang Nomor 20 Tahun 2003, Pasal 25 ayat 2 dan Pasal 70).

Malang, 24 Mei 2018

Yang membuat pernyataan


mas Arifny Halimatus Nadiyah
NIM. 145030300111012

RINGKASAN

Inas Arfieny Halimatus Nadiyah, 2018, Penerapan *Process Simplification* Dalam Kegiatan Bongkar Peti Kemas Impor (Studi Pada Divisi Perencanaan Terminal Petikemas Semarang, Jawa Tengah), Supriono, S.Sos., MAB 146 hal + xxi

Kegiatan impor adalah salah satu yang terpenting dalam setor ekonomi di Indonesia. Banyak importir yang memilih menggunakan moda transportasi laut sebagai sara pengiriman barang. Terminal Petikemas Semarang adalah salah satu dari empat cabang Pelindo III yang melayani kegiatan bongkar peti kemas impor. Pengawasan dilakukan oleh Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean Tanjung Emas dan sebagian importir mewakili manajemen dokumen kepada Perusahaan Pengurusan Jasa Kepabeanan. Teknologi yang berkembang memungkinkan pihak-pihak ini melakukan *simplify process*.

Tujuan dari penelitian ini adalah (1) Mengetahui kondisi kegiatan bongkar peti kemas impor di Terminal Petikemas Semarang (2) Mengetahui alur pengeluaran petikemas di Terminal Petikemas Semarang, (3) seberapa besar kegiatan pemanfaatan dokumen dan sistem elektronik dalam kegiatan bongkar peti kemas impor di Terminal Petikemas Semarang, (4) pentingnya *penerapan process simplification* dalam kegiatan bongkar peti kemas impor, (5) Mengetahui hambatan yang muncul dari penerapan *process simplification* dan (6) Menunjukkan analisa kegiatan bongkar peti kemas impor TPKS sebelum dan sesudah diterapkan *process simplification*. Jenis penelitian ini adalah deskriptif dengan menggunakan pendekatan kualitatif. Metode analisis yang digunakan adalah analisis *grounded theory*.

Hasil penelitian ini memberikan jawaban Terminal Petikemas telah siap untuk menerapkan kegiatan *process simplification*. Dukungan juga hadir dari KPPBC TMP Tanjung Emas dan *freight forwarder* untuk memajukan kegiatan impor menjadi lebih baik. Sistem elektronik baik INSW (*Indonesia National Single Windows*), CEISA (*Custom Excise Information System and Automation*) maupun Webaccess telah disiapkan untuk mengaplikasikan *process simplification*.

Kesimpulan yang diperoleh dalam penelitian ini yaitu *simplify process* diharapkan dapat diterapkan dalam kegiatan bongkar peti kemas impor. Semua pihak yang berhubungan langsung dengan kegiatan bongkar telah siap untuk beralih menggunakan sistem berbasis elektronik. Terminal Petikemas Semarang sebagai *market leader* dapat melakukan *simplify process* dengan alur yang tepat dan waktu yang sesuai. Hambatan yang terjadi mengenai sistem *down* dapat diatasi dengan *upgrade* sistem yang lebih canggih untuk menghindari masalah lain.

Kata kunci : kegiatan bongkar, *simplify process*, peti kemas impor, TPKS, PPJK, dokumen impor, proses impor.

SUMMARY

Inas Arfieny Halimatus Nadiyah, 2018, Application of Process Simplification in Import Container Discharge Activities (Study At Planner Division of Semarang Container Port, Jawa Tengah), Supriono, S.Sos., MAB 146 hal + xxi

Import activity is one of the most important economic sector in Indonesia. Most of importer choose sea transportation for receiving their product. Semarang container port is one of four Branches in PT Pelindo III that provide import container discharge. Control has done by Customs and Excise Supervisory an Service office of Tanjung Emas and many importer represent document management to custom clearance. Emerging Technologies allow these parties to simplifying the process.

The aims of this study are (1) to know the condition of import container discharge activities in Semarang Container Port, (2) to know the process of discharging import container in Semarang Container Port, (3) to the the influence of using electronic data interchange and system on discharging import container, (4) to know the importante of process simplification in discharging import container, (5) to know the obstacle of applying process simplification and (6) to show the analysis of import container discharge process before and after using process simplification. The type of this research is descriptive by using qualitative approach. The analysis method used is grounded theory.

The results of this study are the condition of Semarang container port is ready to apply process simplification for his activities, especially in import container discharge activities. Both of custom excise and freight forwarder are reay to follow Semarang container port for obtaining the process become better. The system, either INSW (Indonesia National Single Windows), CEISA (Custom Excise Information System and Automation) or Webaccess are ready to use for application of process simplification.

The conclusion obtained in this research is the simplify process can applied in import container discharge activity. All parties that involve on discharge activity are ready to move from conventional system to electronic base system. Semarang container port as market leader in this field can using simplify process with right process and appropriate time. The threat can be appeared by down system, but it can be overcome with doing upgrading system to avoid another problem in using the electronic base system.

Keywords: discharge activities, simplify process, import container, Semarang container port, custom clearance, import document, import process.

KATA PENGANTAR

Puji syukur peneliti panjatkan kehadirat Allah SWT, yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga peneliti dapat menyelesaikan penyusunan skripsi dengan judul Penerapan *Simplify Process* Dalam Kegiatan Bongkar Peti Kemas Impor (Studi Pada Divisi Perencanaan Terminal Petikemas Semarang, Jawa Tengah).

Skripsi ini merupakan tugas akhir yang diajukan untuk memenuhi syarat dalam memperoleh gelar sarjana Administrasi Bisnis Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya. Peneliti menyadari bahwa terselesaikannya skripsi ini tidak akan terwujud tanpa bantuan dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu pada kesempatan kali ini peneliti menyampaikan ucapan terimakasih kepada yang terhormat:

1. Prof. Dr. Bambang Supriyono, MS selaku Dekan Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang.
2. Dr. Mohammad Al Musadieg, MBA. selaku Ketua Jurusan Administrasi Bisnis Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang.
3. Nila Firdausi Nuzula, Ph.D., selaku Ketua Program Studi Administrasi Bisnis Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang.
4. Ibu Sri Sulasmiyati, S. Sos, M.AP selaku Sekretaris Studi Minat Khusus Bisnis Internasional Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang.

5. Bapak Supriono, S.Sos., M.AB selaku dosen pembimbing skripsi yang telah membimbing dengan sabar, memberi semangat, arahan dan dorongan sehingga terselesaikannya skripsi ini.
6. Seluruh Dosen Pengajar Jurusan Administrasi Bisnis Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang yang telah memberikan ilmu beserta pelajaran berharga bagi peneliti.
7. Bapak Rijanto selaku pembimbing penelitian di Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean Tanjung Emas Pelayanan Kepabeanan dan Cukai V yang sangat membantu dan membimbing sehingga penelitian dapat diselesaikan.
8. Bapak Andika Yudha Perwira selaku pembimbing penelitian di PT Samudera Perdana Selaras yang sangat membantu dalam proses penelitian.
9. Ibu Rosa Agustina selaku pembimbing penelitian di PT Jasa Pelayanan Transportasi Jatidiri Trans Semarang yang telah memberikan arahan selama proses penelitian.
10. Bapak Saimin dan Bapak Fatah Hidayat selaku pembimbing penelitian di Terminal Petikemas Semarang yang telah sangat kooperatif dalam memberikan dan menjelaskan data yang peneliti butuhkan selama proses penelitian.
11. Orang tua dan seluruh keluarga peneliti tercinta yang telah tulus memberikan dukungan moral maupun materiil, semangat, dan doa untuk menyelesaikan skripsi ini.

12. Mas Hafizh dan mas Eri dari KPPBC TMP Tanjung Emas yang telah membantu peneliti selama dalam proses penelitian.
13. Rekan peneliti, yaitu Adhinta Salsabiila, Mazidatus Sakinah, Imella Yusdike Onny, Syahra Ariesta Fitria Sari, Ika Meriyanti J.P., Adasiha Arwan, Deviana Enny W., Annisa Indah Puspita, Karina Robbiatul A., Clara Lorenza S., Ghina Lutfiana, Elok Lestyani P. dan teman-teman lain yang turut berkontribusi dalam memberikan pengajaran dan informasi dalam proses penyusunan skripsi.
14. Sahabat peneliti, yakni M. Arif Rahmat Kuncoro, Fathia Datumarin, Bahrizal Hidayatus Sulton, dan Heppiana Lestari yang selalu menjadi pengingat bagi peneliti tentang *prograss* skripsi. Serta rekan-rekan peneliti; Diah Lailatul Q., Amin Rohmasari, Inge Sylvarosa K., Juan Fernandes, Aulia Lutfi, Nadilla Tintia, Hafizh Kautsar Hilmi, Muhammad Sangaji, Anindya Putri Pr. yang telah mengukir pengalaman bersama peneliti di masa perkuliahan.
15. Teman-teman kos Afita Jaya B7; Dwi Nur Intan, Noor Alvi Laili dan Kiky Tazkhiya Amira yang selalu memberikan dukungan dan hiburan bagi peneliti selama proses skripsi.
16. Rekan-rekan *exchanger* AIESEC Alexandria, Egypt 2016; Geby Mariska, Monica Ma, Abby Zhao, Merna Gamal, Yasmine O. Mustafa, Noor Tareef, Ahmed Elzawawy, dan Alissa Von yang selalu setia memberikan dukungan moral kepada peneliti selama proses skripsi.

17. Seluruh teman sekaligus saudara yakni Bisnis Internasional 2014. Terimakasih banyak atas kebersamaan dan saat-saat terbaik selama ini yang akan dikenang, beserta bantuan maupun dukungan yang di berikan dari awal sampai akhir perkuliahan hingga sampai pada perjuangan terakhir yakni terselesaikannya skripsi ini.
18. Serta semua pihak yang terlibat yang tidak bisa disebutkan satu persatu, terimakasih telah memberikan motivasi dan semangat untuk menyelesaikan skripsi ini.
19. Google Drive, Youtube, VLive, Bioskop Keren dan beberapa karya dari BTS, EXO, Winner, Wanna One, IKON, Kenny J, Beethoven dan Mozard yang turut menemani dan memberi dorongan semangat dalam setiap proses penyelesaian skripsi ini.

Semoga Allah membalas segala bentuk bantuan yang diberikan kepada peneliti. Peneliti menyadari bahwa masih banyak terdapat kekurangan dalam penyusunan skripsi ini, oleh karena itu peneliti mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi pihak – pihak yang membutuhkan.

Malang, Juli 2018

Peneliti

DAFTAR ISI

	Halaman
JUDUL.....	i
MOTTO.....	ii
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI.....	iv
TANDA PENGESAHAN.....	v
PERNYATAAN ORISINALITAS KRIPSI.....	vi
RINGKASAN.....	vii
<i>SUMMARY</i>	viii
KATA PENGANTAR.....	ix
DAFTAR ISI.....	xiii
DAFTAR TABEL.....	xvi
DAFTAR GAMBAR.....	xvii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xx
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	11
C. Tujuan Penelitian.....	11
D. Kontribusi Penelitian.....	12
E. Sistematika Penulisan.....	13
BAB II PEMBAHASAN	
A. Tinjauan Empiris	



1. Ekananda, Ajeng Divie (2017)	15
2. Narindra, Raka Argiansyah Arya (2016).....	15
3. Rajasekar, D dan Prabhakar, T. Sandeep (2015).....	16
4. Malhotra, Neeraj (2012).....	17
5. Susetyorini, Peni (2010).....	17
B. Tinjauan Teoritis	
1. Impor.....	23
2. <i>Simplify Process</i>	24
3. <i>Freight forwarder</i>	26
4. PT Terminal Peti Kemas Semarang.....	28
5. Direktorat Jenderal Bea dan Cukai.....	29
6. Penjelasan Mengenai <i>Electronic Data Interchange (EDI)</i>	37
C. Kerangka Pemikiran	38

BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian.....	40
B. Fokus Penelitian.....	43
C. Pemilihan Lokasi.....	45
D. Jenis Dan Sumber Data.....	46
E. Partisipan Penelitian.....	50
F. Teknik Pengumpulan Data.....	50
G. Instrumen Penelitian.....	52
H. Metode Keabsahan Data.....	53
I. Metode Analisis.....	54

BAB IV PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Perusahaan.....	59
----------------------------------	----

1. Terminal Petikemas Semarang.....	59
B. Gambaran Umum Informan.....	75
C. Penyajian Wawancara dan Analisis.....	77
1. Kegiatan Bongkar Peti Kemas Impor tahun 2018.....	78
2. Alur Pengeluaran Petikemas.....	81
3. Pemanfaatan Dokumen dan Sistem Elektronik Dalam Kegiatan Bongkar Peti Kemas Impor.....	87
4. Pentingnya <i>Simplify Process</i> Diterapkan Dalam Kegiatan Bongkar Peti Kemas Impor.....	89
5. Hambatan Yang Muncul Dari Penerapan <i>Simplify Process</i>	90
6. Analisis Kegiatan Bongkar Peti Kemas impor Sebelum Dan Setelah Dilakukan Penerapan <i>Process Simplification</i>	92
BAB V PENUTUP	
A. KESIMPULAN.....	104
B. SARAN.....	107
DAFTAR PUSTAKA	108
LAMPIRAN	111

DAFTAR TABEL

No.	Judul	Halaman
1.	Tabel 1. Mind Mapping Tinjauan Empiris.....	18
2.	Tabel 2. Data <i>Dwelling Time</i> TPKS Januari-Juni 2018.....	80



DAFTAR GAMBAR

No.	Judul	Halaman
1.	Gambar 1. Aspek yang dapat menerapkan konsep <i>Simplify Process</i>	2
2.	Gambar 2. Perkembangan Ekspor – Impor Indonesia pada Desember 2017.....	4
3.	Gambar 3. Laporan Kinerja Pelayanan Kapal Luar Negeri Januari – Agustus 2017.....	6
4.	Gambar 4. Kerangka Pemikiran.....	39
5.	Gambar 5. Komponensial Analisis Model Interaktif.....	55
6.	Gambar 6. Logo TPKS.....	58
7.	Gambar 7. Struktur Terminal Petikemas Semarang.....	62
8.	Gambar 8. Alur Pengeluaran Barang TPKS.....	82
9.	Gambar 9. Alur Kepengurusan Dokumen Pengeluaran Barang KPPBC TMP Tanjung Emas.....	84
10.	Gambar 10. Alur Kepengurusan PPJK/EMKL/ <i>Freight Forwarder</i>	86
11.	Gambar 11. Alur Pengeluaran Barang TPKS sebelum <i>Simplify Process</i>	93
12.	Gambar 12. Alur Pengeluaran Barang TPKS setelah <i>simplify process</i>	94
13.	Gambar 13. Alur Kepengurusan Dokumen Bea Cukai sebelum <i>simplify process</i>	96
14.	Gambar 14. Alur Kepengurusan Dokumen Bea Cukai setelah <i>simplify process</i>	97

15. Gambar 15. Alur Kepengurusan Dokumen PPJK sebelum <i>simplify process</i>	101
16. Gambar 16. Alur Kepengurusan Dokumen PPJK setelah <i>simplify process</i>	101
17. Gambar 17. BAPLIE Bongkar.....	125
18. Gambar 18. BAPLIE Bongkar.....	125
19. Gambar 19. Pemberitahuan peti kemas <i>Reefer</i>	126
20. Gambar 20. <i>Packing List</i>	127
21. Gambar 21. <i>Bill of Lading</i>	128
22. Gambar 22. <i>Certificate of Origin</i>	129
23. Gambar 23. <i>Form E</i>	130
24. Gambar 24. Invoice.....	131
25. Gambar 25. <i>Packing Declaration</i>	132
26. Gambar 26. <i>Phytosanitary</i>	133
27. Gambar 27. Pemberitahuan Impor Barang (PIB).....	134
28. Gambar 28. Surat Pemberitahuan Pengeluaran Barang (SPPB)...	135
29. Gambar 29. Surat Pemberitahuan Jalur Kuning (SPJK).....	136
30. Gambar 30. Surat Pemberitahuan Jalur Merah (SPJM).....	137
31. Gambar 31. Respon Umum.....	138
32. Gambar 32. Respon PIB.....	138
33. Gambar 33. Respon <i>Billing</i>	139
34. Gambar 34. <i>Delivery Order</i>	140
35. Gambar 35. Foto kegiatan wawancara di KPPBC TMP Tanjung	

Emas – Bapak “XX”	141
36. Gambar 36. Persiapan pemeriksaan fisik.....	141
37. Gambar 37. Proses pemeriksaan fisik.....	142
38. Gambar 38. Pengambilan sampel produk.....	143
39. Gambar 39. Foto kegiatan wawancara di PT Samudera Perdana Selaras – Bapak “ZZ”	144
40. Gambar 40. Foto kegiatan di PT Samudera Perdana Selaras.....	144
41. Gambar 41. Foto kegiatan wawancara di Terminal Petikemas Semarang– Bapak “WW”	145
42. Gambar 42. Foto kegiatan wawancara di Terminal Petikemas Semarang – Bapak “WW”.....	145
43. Gambar 43. Proses kegiatan bongkar peti kemas impor TPKS...	146
44. Gambar 44. Foto kegiatan wawancara di PT JPT Jatidiri Trans Semarang – Ibu “YY”	146

DAFTAR LAMPIRAN

	halaman
A. Curriculum Vitae Peneliti	111
B. Hasil Wawancara	113
1. Terminal Patkemas Semarang.....	113
2. Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean Tanjung Emas.....	116
3. PT Jasa Pengurusan Transportasi Jatidiri Trans Semarang	118
4. PT Samudera Perdana Selaras.....	120
C. SURAT PENELITIAN	123
D. CONTOH-CONTOH DOKUMEN	125
1. BAPLIE Bongkar.....	125
2. Pemberitahuan Peti kemas <i>Reefer</i>	126
3. <i>Packing List</i>	127
4. <i>Bill of Lading</i>	128
5. Certificate of Origin.....	129
6. <i>Form E</i>	130
7. Invoice.....	131
8. <i>Packing Declaration</i>	132
9. <i>Phytosanitary</i>	133
10. Pemberitahuan Impor Barang (PIB).....	134
11. Surat Pemberitahuan Pengeluaran Barang (SPPB).....	135
12. Surat Pemeberitahuan Jalur Kuning (SPJK).....	136

13. Surat Pemeberitahuan Jalur Merah (SPJM).....	137
14. Respon Umum.....	138
15. Respon PIB.....	138
16. Respon <i>Billing</i>	139
17. <i>Delivery Order</i>	140
E. FOTO KEGIATAN.....	141



BAB I

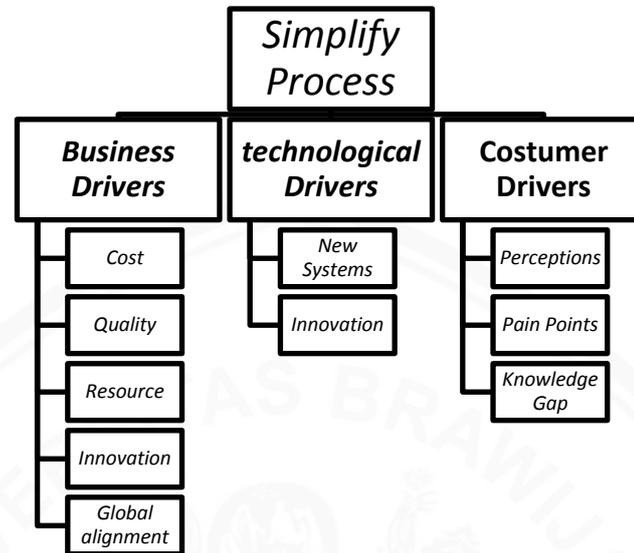
PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Zaman modern saat ini semua pelaku usaha baik pihak swasta maupun Badan Usaha Milik Negara (BUMN) selalu dituntut untuk melakukan inovasi di berbagai lini untuk memudahkan pelayanan. Proses pelayanan dilakukan seefisien mungkin untuk mendapatkan hasil yang cepat dan maksimal. Menurut Frost (2018) dalam artikelnya yang berjudul “*How to Simplify a Work Process*” proses yang bersifat kompleks di sebuah pekerjaan mengakibatkan produktifitas menurun dan meningkatkan potensi kesalahan. Penyederhanaan proses atau *process simplification* sangat dibutuhkan dalam menjalankan suatu usaha karena dapat menghemat waktu dan uang.

Menurut Malhotra (2012) dalam tulisannya yang berjudul “*Process Simplification – The Simple Way! X,*” proses membutuhkan manajemen yang selaras dengan kinerja pelaku dan sistem, apabila individu tidak diatur akan menimbulkan perbedaan pengetahuan dan/atau kemampuan. Manajemen dalam sistem juga diperlukan, apabila sistem tidak diatur maka akan menimbulkan dampak yang tidak efisien. Proses pun mengalami hal yang sama, apabila tidak dimanajemen dengan baik, akan menimbulkan situasi yang tak selaras antara individu dan sistem yang dibentuk.. Tindakan yang dilakukan untuk meningkatkan proses yang telah ada dapat dikategorikan sebagai tindakan “*Process Simplification*”.

Process simplification memiliki tiga aspek dalam kegiatannya. Berikut adalah bagan dari aspek yang dapat diterapkan menggunakan *process simplification*:



Gambar 1. Aspek-aspek yang dapat menerapkan konsep *process simplification*

Sumber: data diolah 2018

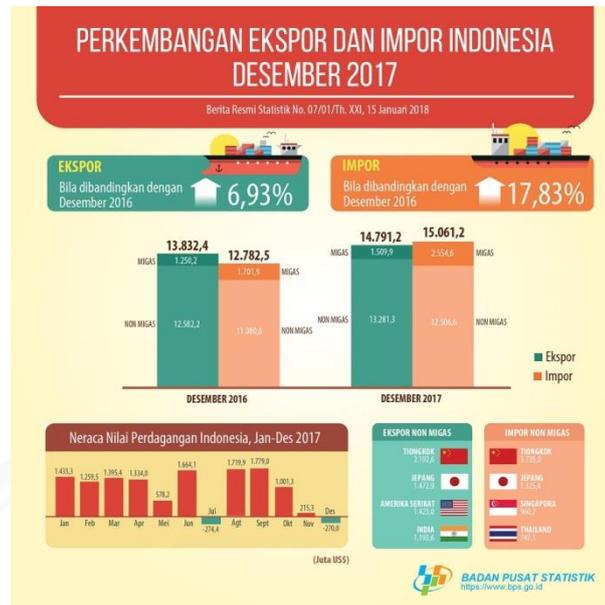
Penerapan *Process simplification* pada aspek-aspek diatas dapat dilakukan oleh semua model usaha yang *profitable*. Aspek yang akan dijabarkan lebih jauh adalah *business drivers* dengan penekanan pada inovasi dan *technological driver* dalam pengembangan *new system* dan *innovation*. Ketiga sub aspek tersebut sangat dibutuhkan oleh usaha terutama dalam bidang perdagangan internasional.

Perdagangan internasional telah menjadi salah satu aspek penting dalam sektor ekonomi setiap negara, bahkan memiliki peranan penting dalam sejarah pembangunan di negara berkembang, salah satunya adalah Indonesia. Tujuan dari adanya perdagangan internasional adalah untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat disuatu negara. Selain itu dengan adanya perdagangan internasional, perekonomian akan saling terjalin dan memunculkan hubungan ekonomi yang

saling memengaruhi suatu negara dengan negara lain dan mewujudkan terbentuknya perdagangan antar bangsa. Secara umum perdagangan internasional dapat dibedakan menjadi dua, yaitu ekspor dan impor. Ekspor adalah suatu kegiatan mengeluarkan barang atau jasa yang dilakukan oleh perseorangan atau kelompok sebagai perbuatan pemenuhan perjanjian dagang dengan pihak lain di luar daerah kepabeanaan. Sementara impor adalah kegiatan kebalikan dari ekspor yaitu kegiatan pengadaan barang dan jasa yang dilakukan oleh perseorangan atau kelompok dari luar suatu negara ke dalam negara tersebut.

Kegiatan impor di Indonesia menjadi satu yang terpenting dalam sektor ekonomi. Indonesia merupakan negara kepulauan sangat kaya akan sumber daya alam, baik migas maupun non migas. Namun teknologi yang ada dan berkembang di Indonesia masih sangat minim, salah satu jalan yang dipilih adalah melakukan impor. Selain menjadi kebutuhan, Impor juga dapat meningkatkan pendapatan bagi individu maupun kelompok yang memanfaatkannya sebagai lahan usaha.

Terdapat beberapa aturan mengenai pelaksanaan kegiatan impor. Tatalaksana impor telah diatur dalam Keputusan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai Nomor KEP-07/BC/2003 tentang petunjuk pelaksanaan Tatalaksana Kepabeanaan dibidang impor yang telah beberapa kali diubah terakhir dengan peraturan DJBC Nomor 112/mk 04/2003. Selain itu diatur pula dalam Keputusan Menteri Keuangan Nomor 453/KMK.04/2002 tentang Tatalaksana Kepabeanaan dibidang impor (Sasono, 2012 : 102).



Gambar 2. Perkembangan ekspor dan impor Indonesia pada Desember 2017

Sumber: Data Badan Pusat Statistik

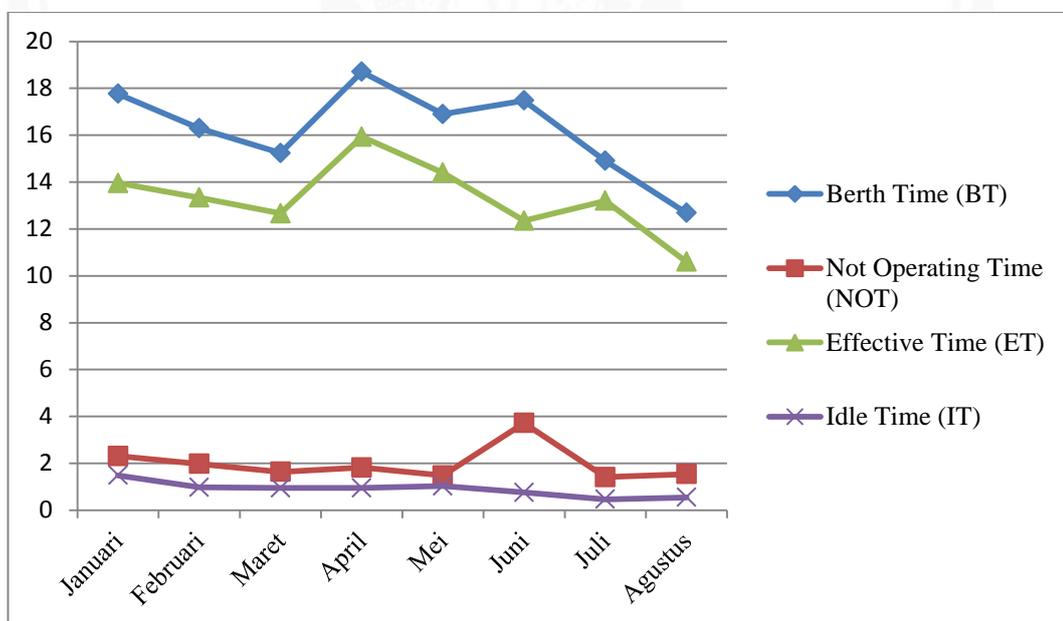
Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik, impor Indonesia mengalami peningkatan yang lebih tinggi dibandingkan dengan kegiatan ekspor, yaitu sebesar 17,83% dengan perbandingan bulan Desember 2016 sebesar US \$12.782,5 Juta dan 2017 sebanyak US \$15.061,2 Juta. Angka ini didasarkan dari jumlah impor migas dan non migas yang dilakukan Indonesia. Impor non migas lebih banyak dilakukan dengan transaksi sebesar 83% dari total hingga akhir Desember 2017. Negara-negara yang paling banyak melakukan transaksi dalam kegiatan impor, khususnya non migas adalah Tiongkok (US \$3.735,0 Juta), Jepang (US \$1.325,4 Juta), Singapura (US \$960,7 Juta) dan Thailand (US \$747,1 Juta). Barang yang paling banyak diimpor adalah barang elektronik, barang transportasi dan barang suplementer.

Pengeluaran barang impor menjadi terkesan susah dan kompleks apabila dihadapkan pada masalah jalur dan kelengkapan dokumen. Saat ini telah dikembangkan program elektronik yang bernama *Electronic Data Interchange* (EDI) yang memudahkan semua pihak dalam mengakses dan mengirim dokumen tanpa perlu menggunakan *hard copy*, namun tidak semua proses dapat dijalankan secara elektronik. Beberapa dokumen tetap diserahkan dalam bentuk *hard copy*, belum termasuk apabila barang impor masuk ke dalam jalur merah. Pihak Bea dan Cukai harus melakukan pengecekan secara mendetail untuk dapat mengeluarkan SPPB barang tersebut, tentu saja membutuhkan waktu yang lama. Pihak *freight forwarder* juga harus siap untuk menunggu barangnya dapat dikeluarkan dari TPKS (Terminal Petikemas Semarang). Akhirnya barang di lapangan penumpukan TPKS semakin banyak, hal tersebut belum termasuk barang yang sengaja belum diambil oleh pihak *freight forwarder* dengan pertimbangan biaya penumpukan di kawasan TPKS jauh lebih murah.

Barang-barang impor yang berasal dari luar negara didatangkan ke Indonesia menggunakan 2 jalur, melalui laut dan udara. Salah satu dan yang terbesar adalah menggunakan jalur laut karena selain Indonesia merupakan negara kepulauan, barang yang dapat diangkut lebih banyak dibandingkan melalui jalur udara. Jalur udara tetap menjadi pilihan bagi beberapa importir, namun untuk partai besar banyak memilih jasa transportasi laut sebagai penyedia jasa importasi.

TPKS atau Terminal Petikemas Semarang adalah salah satu terminal yang sampai saat ini masih beroperasi di kawasan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. TPKS dibangun sekitar pertengahan tahun 2001 untuk memenuhi kebutuhan

terkait perpindahan barang dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain. Terminal ini khusus melayani bongkar muat barang non migas, dengan sebagian besar pelayanan dalam bentuk petikemas. Kegiatan TPKS dalam dalam bongkar muat petikemas, khususnya petikemas internasional adalah yang salah satu yang tersibuk di PT Pelindo III setelah TPS. Terlihat dari perolehan BCH (*Box Crane per Hour*) dan BSH (*Box Shifted per Hour*) yang hampir mencapai target yang ditetapkan. Dikatakan hampir karena selama ini TPKS masih sulit untuk dapat mencapai atau melampaui target yang ditetapkan. Data pada enam bulan pertama tahun 2017 menunjukkan bahwa kinerja TPKS mengalami penurunan. Aspek yang dibahas pada laporan kinerja berikut berfokus pada pelayanan kapal luar negeri yang merapat di dermaga TPKS. Dibawah ini menunjukkan kinerja penanganan kapal peti kemas selama bulan Januari hingga Agustus 2017.



Gambar 3. Laporan Kinerja Pelayanan Kapal Luar Negeri

Januari – Agustus 2017

Sumber: Data Diolah 2018

Diagram tersebut menunjukkan bahwa TPKS mengalami penurunan kinerja yang terparah pada bulan Agustus. Di pertengahan kuartal I hingga awal kuartal II kinerja sempat mengalami kenaikan, namun hingga bulan Agustus penurunan kinerja terus terjadi. Pelayanan kapal, terutama dalam diagram di atas adalah kapal luar negeri dilakukan oleh divisi operasi terminal sebagai eksekutor, namun berdasarkan arahan dari divisi perencanaan terminal, sehingga secara teknis divisi perencanaan yang ambil bagian lebih besar dalam pengaturan pelayanan.

Terminal Petikemas Semarang (TPKS)

Divisi perencanaan memiliki tugas dalam kegiatan penerimaan data terkait pembongkaran dari kapal oleh EMKL, penerimaan *job* operasional, penyaluran data bongkar pada *tally* dan mengatur tata letak petikemas di *container yard* impor. Kegiatan perencanaan akan bertambah saat barang yang dibongkar adalah DG ataupun *reefer*, divisi perencanaan harus bekerja ekstra untuk menempatkan barang tersebut di *container yard* khusus. Hal ini yang sekarang menjadi kegiatan dari divisi perencanaan TPKS. TPKS memiliki enam lapangan penumpukan atau yang disebut dengan *container yard*. Masing-masing *container yard* memiliki fungsi sendiri dalam penggunaannya, *container yard* 01 digunakan untuk penumpukan ekspor dan impor, *container yard* 02 *empty* dan *dangerous goods*, *container yard* 03 *behandle*, *container yard* 04 *ex-behandle* dan impor, *container yard* 05 hanya untuk impor dan *container yard* 06 untuk kegiatan *ex-behandle* dan impor.

Lahan penumpukan untuk impor lebih banyak dibandingkan dengan yang lain karena memang kegiatan ini mengalami lebih banyak masalah. Masalah yang

sebenarnya sudah cukup lama namun masih bergulir karena penanganannya harus dilakukan secara bertahap, yaitu masalah *dwelling time*. Menurut penelitian terdahulu dari Narindra (2016), menyatakan bahwa dengan adanya *dwelling time* justru menambah pendapatan Pelabuhan Petikemas. Faktanya, apabila TPKS tetap tidak dapat mengurangi *dwelling time* maka sama halnya dengan memutus pendapatan utama karena hal tersebut menunjukkan bahwa kinerja TPKS kurang baik. *Dwelling time* yang besar mengakibatkan proses *shifting* menjadi semakin banyak karena kontainer hanya berpindah didalam area *container yard* saja, pihak *freight forwarder* bekerja keras untuk dapat mengeluarkan barang, sehingga berakhir pada keputusan hubungan kerjasama dengan pengguna jasa.

Masalah terkait lamanya penumpukan di *container yard* bukan sepenuhnya salah pihak TPKS. Pihak TPKS telah berusaha sebaik mungkin untuk mengurangi terjadinya *shifting* terutama pada petikemas impor, mulai dari manusia, alat hingga metode dan lingkungan pun disesuaikan agar tercipta kondisi dimana kelebihan penumpukan tidak bertambah banyak yang mengakibatkan *container yard* menjadi semakin sempit. Pihak lain yang bertanggung jawab dalam hal tersebut adalah *freight forwarder*.

Kegiatan impor yang dilakukan *Freight forwarder* memiliki alur yang cukup panjang. Sebagai penanggungjawab langsung atas barang impor yang didatangkan khususnya di TPKS, *freight forwarder* mengalami beberapa kendala salah satunya dengan proses kompleks terkait pengeluaran barang. Selain berhubungan dengan pihak TPKS terkait penerimaan barang, dokumen-dokumen yang harus dipersiapkan *freight forwarder* juga harus lengkap. Saat ini, pihak TPKS telah

menyediakan *webaccess* yang memungkinkan para *freight forwarder* dapat mengirimkan dokumen dalam bentuk *softfile* tanpa perlu mencetak. Namun dalam beberapa aspek, seperti saat mengubah status peti kemas, mengambil barang *behandle* maupun saat proses pengambilan peti kemas yang masuk jalur merah, *freight forwarder* tetap harus menyediakan *paper base document* untuk memberikan izin agar dapat mengeluarkan barangnya. Beberapa aspek di atas diawasi dalam hal dokumen dan prosesnya oleh Direktorat jenderal Bea dan Cukai.

Kegiatan impor barang, baik dilakukan oleh badan usaha, perseorangan, maupun lembaga baik berbadan hukum maupun bukan yang mendatangkan barang dari luar negara untuk masuk ke wilayah kepabeanan Republik Indonesia wajib menyerahkan Pemberitahuan Impor Barang (PIB). Proses ini menuntut importir untuk membayar pajak dan bertanggung jawab kepada barang yang didatangkannya tersebut. Selanjutnya Pejabat Bea dan Cukai melakukan proses pemeriksaan dokumen yang diserahkan oleh importir. Pejabat Bea dan Cukai yang berwenang dalam pemeriksaan yaitu Pejabat Fungsional Pemeriksa dokumen (PFPD). Kewenangannya yaitu dapat menetapkan tarif dan/atau nilai pabean terhadap barang impor dalam waktu 30 (tiga puluh) hari sejak tanggal pendaftaran pemberitahuan pabean impor (www.beacukai.go.id, 2017).

Proses pengeluaran barang impor tidak berhenti sampai pengeluaran PIB saja, karena pihak Bea dan Cukai akan melakukan klasifikasi ke dalam beberapa jalur. Jalur yang dimaksud adalah jalur hijau, jalur kuning dan jalur merah. Barang impor yang masuk ke dalam jalur hijau akan secara langsung dikeluarkan Surat

Pemberitahuan Pengeluaran Barang (SPPB). Jalur kuning memiliki alur yang sama, namun proses pengeluarannya harus melalui pengawasan. Jalur terakhir atau jalur merah ditetapkan oleh pihak Bea dan Cukai karena berbagai alasan, yaitu importir yang menangani masih baru, profil dari importir yang memiliki risiko tinggi, barang impor termasuk yang tertentu yang ditetapkan oleh pemerintah, termasuk dalam barang impor sementara, terdapat informasi Intelijen (NHI), termasuk ke dalam Badan Operasi Perminyakan (BOP) golongan II, terkena sistem acak dan barang impor termasuk berisiko tinggi, sehingga perlu dilakukan pengecekan sebelum pihak Bea dan Cukai mengeluarkan SPPB maupun BC 2.1 dan diserahkan pada importir.

Berdasarkan latar belakang masalah, maka peneliti tertarik untuk meneliti bagaimana penerapan *process simplification* yang dilakukan oleh pihak TPKS, *freight forwarder* dan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dalam kegiatan bongkar peti kemas impor di kawasan Terminal Petikemas Semarang. Peneliti pada tugas akhir ini akan berfokus pada penelitian mengenai *process simplification* dilihat dari sudut pandang tiga lembaga yang langsung berhubungan dengan kegiatan impor. Judul dari tugas akhir ini adalah “Penerapan *Process simplification* dalam Perencanaan Kegiatan Bongkar Muat Peti Kemas Impor di Terminal Petikemas Semarang, Jawa Tengah”.

B. Rumusan Masalah

Dalam penelitian ini peneliti membuat rumusan masalah, antara lain:

7. Bagaimana kondisi kegiatan bongkar peti kemas impor di Terminal Petikemas Semarang?
8. Bagaimana alur pengeluaran petikemas di Terminal Petikemas Semarang?
9. Bagaimana pemanfaatan dokumen dan sistem elektronik dalam kegiatan bongkar peti kemas impor di Terminal Petikemas Semarang?
10. Seberapa pentingnya *penerapan* process simplification dalam kegiatan bongkar peti kemas impor?
11. Apa sajakah hambatan yang muncul dari penerapan *process simplification*?
12. Bagaimana analisa mengenai kegiatan bongkar peti kemas impor TPKS sebelum dan sesudah diterapkan *process simplification*?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penulisan tugas akhir ini adalah:

1. Mengetahui kondisi kegiatan bongkar peti kemas impor di Terminal Petikemas Semarang;
2. Mengetahui dan memahami alur pengeluaran petikemas di Terminal Petikemas Semarang;

3. Mengetahui seberapa besar kegiatan pemanfaatan dokumen dan sistem elektronik dalam kegiatan bongkar peti kemas impor di Terminal Petikemas Semarang;
4. Mengetahui pentingnya penerapan *process simplification* dalam kegiatan bongkar peti kemas impor;
5. Mengetahui hambatan yang muncul dari penerapan *process simplification*;
6. Menunjukkan analisa kegiatan bongkar peti kemas impor TPKS sebelum dan sesudah diterapkan *process simplification*.

D. Kontribusi Penelitian

Kontribusi penelitian dari tugas akhir ini adalah:

1. Bagi Peneliti

Memperdalam pengetahuan tentang *process simplification* untuk kegiatan bongkar peti kemas impor dan menerapkannya sesuai dengan prosedur.

2. Bagi Perguruan Tinggi

Sebagai bahan tambahan informasi bagi mahasiswa yang akan menyusun laporan akhir yang memiliki keterkaitan dengan penelitian dan penulisan ini.

3. Bagi Instansi

Sebagai dokumen tertulis atas pelaksanaan penerapan *process simplification* dalam kegiatan bongkar peti kemas impor yang dilaksanakan oleh pihak TPKS, *freight forwarder* dan Direktorat jenderal Bea dan Cukai.

Tugas akhir ini dapat dijadikan informasi dan dapat dikembangkan berkenaan dengan permasalahan yang dibahas untuk dapat membantu meningkatkan kinerja khususnya dalam bidang yang dapat diaplikasikan menggunakan teknik *process simplification*, baik pihak TPKS, *freight forwarder* maupun Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dalam kegiatan bongkar peti kemas Impor.

F. Sistematika Penulisan

Cara untuk memudahkan dalam memahami dan mengikuti seluruh uraian dan pembahasan dalam penelitian ini, maka peneliti membuat sistematika penulisan sebagai berikut:

BAB I : PENDAHULUAN

Bab ini menjabarkan tentang latar belakang, ruang lingkup penelitian, rumusan masalah, tujuan penelitian dan manfaat penelitian serta sistematika penulisan.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini menjabarkan tentang tinjauan empiris berdasarkan penelitian-penelitian terdahulu, tinjauan teoritis yang berisis tentang Impor, *Process simplification*, *Freight forwarder*, Terminal Petikemas Semarang, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dan penjelasan mengenai *Electronic Data Interchange (EDI)*, diakhiri dengan penjabaran kerangka pemikiran.

BAB III : METODE PENELITIAN

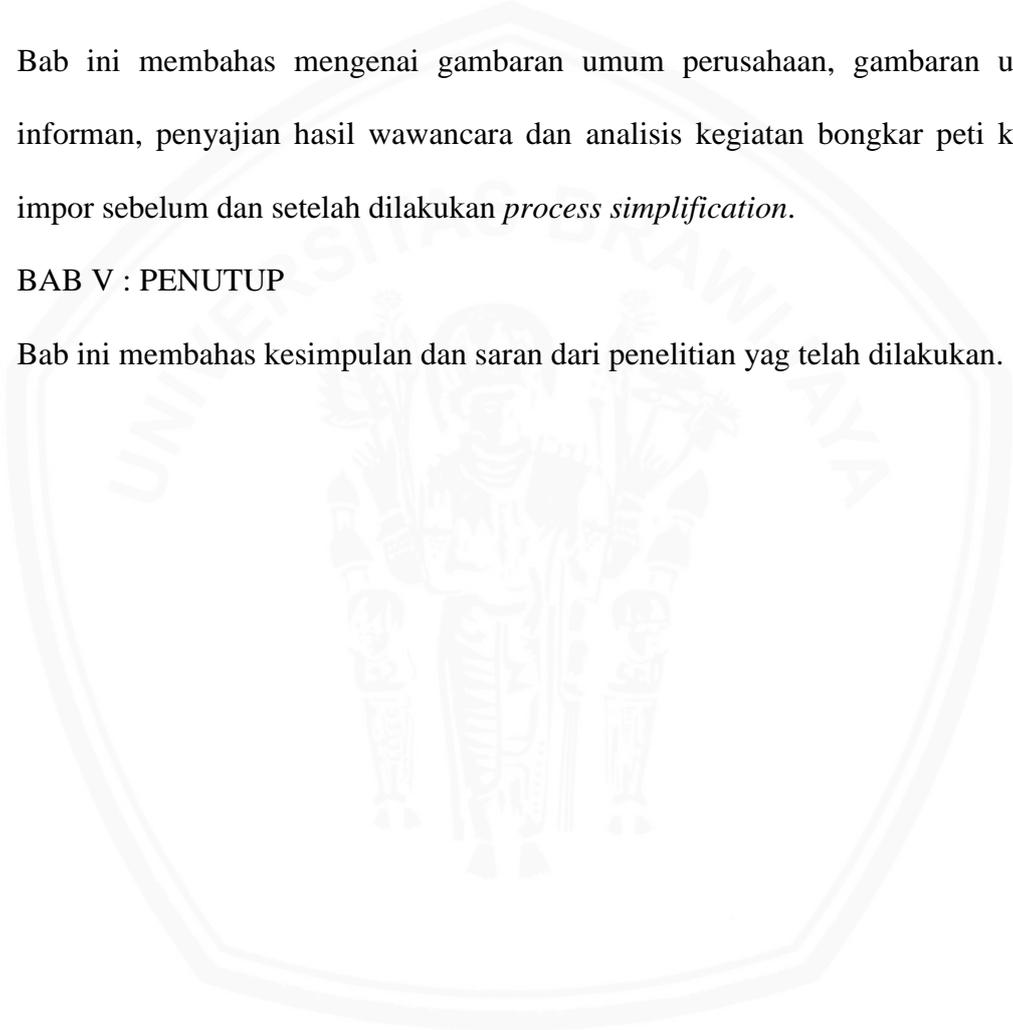
Bab ini menjelaskan tentang jenis penelitian, fokus penelitian, pemilihan lokasi, jenis dan sumber data, teknik pengumpulan data, instrumen penelitian, metode analisis dan metode keabsahan data.

BAB IV : PEMBAHASAN

Bab ini membahas mengenai gambaran umum perusahaan, gambaran umum informan, penyajian hasil wawancara dan analisis kegiatan bongkar peti kemas impor sebelum dan setelah dilakukan *process simplification*.

BAB V : PENUTUP

Bab ini membahas kesimpulan dan saran dari penelitian yang telah dilakukan.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Empiris

1. Ekananda, Ajeng Divie (2017) : Analisis Dampak *Dwelling Time* pada *Freight Forwarder*

Penelitian ini bertujuan untuk menunjukkan seberapa besar pengaruh upaya *freight forwarder* dalam mengurangi *dwelling time* yang terjadi selama proses ekspor impor, khususnya di daerah Surabaya. Penelitian menggunakan jenis penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Hasil dari penelitian ini adalah dengan beralihnya sistem pengurusan dokumen ekspor-impor ke sistem *online* membantu *freight forwarder* menjadi lebih efisien dan efektif. Sebagai penyedia jasa yang melakukan kegiatan operasinya sesuai dengan permintaan eksportir dan importir, *freight forwarder* selalu berupaya untuk tidak menunda-nunda dalam melakukan pengurusan dan selalu mengingatkan eksportir dan importir untuk segera menyiapkan persyaratan - persyaratan dokumen dan biaya untuk kelancaran kegiatan ekspor – impor.

2. Narindra, Raka Argiansyah Arya (2016) : Analisis Pengaruh *Dwelling Time* terhadap Pendapatan

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisa seberapa besar pengaruh *dwelling time* terhadap pendapatan dari PT Terminal Petikemas Semarang dalam periode tahun 2011 – 2015. Penelitian ini menggunakan jenis penelitian analisis *explanatory research* dengan

pendekatan kuantitatif. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa adanya pengaruh positif signifikan dari *pre clearance*, *custom clearance* dan *post-clearance* terhadap pendapatan pelabuhan, yang berarti semakin lama *dwelling time* maka pendapatan pelabuhan juga semakin meningkat. Hasil dari perbandingan variabel bebas (X) yaitu *pre clearance*, *custom clearance* dan *post-clearance* memiliki pengaruh signifikan sebesar 7% terhadap variabel terikat pendapatan pelabuhan (Y).

3. Rajasekar, D dan Prabhakar, T. Sandeep (2015) : *Imporance of Freight Forwarder and Work Activities of Freight Forwarding and Work Activities of Freight Forwarder- an Empirical Analysis*

Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi pentingnya *freight forwarder*. Selain itu penelitian ini juga melakukan analisis fungsi dan aktivitas kerja *freight forwarder* yang terdiri dari tugas yang dikerjakan, negara mana saja yang menjadi sasaran ekspor dan analisa masalah selama menjalankan bisnis. Penelitian menggunakan metode penelitian deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Hasil penelitiannya yaitu bahwa komoditas yang sering diekspor adalah produk makanan, granit/ batu besi, produk kimia, produk baja dan produk *seafood*. Negara yang menjadi tujuan ekspor dari yang terbesar adalah Amerika Serikat, Kanada, Malaysia, Hongkong dan Sri Lanka. Kendala yang dihadapi adalah perusahaan *freight forwarder* mengalami kesulitan dalam melakukan kerjasama dengan pemilik peti kemas dan/atau truk serta saat kepengurusan dokumen pada Bea dan Cukai.

4. Malhotra, Neeraj (2012) : *Process Simplification – The Simple Way! X*

Penelitian ini bertujuan untuk lebih menjabarkan mengenai pengertian dan pentingnya sebuah perusahaan melakukan *process simplification*. Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Hasil dari penelitian ini adalah bahwa *process simplification* sangat dibutuhkan oleh perusahaan dalam memajukan usahanya. Pengaplikasian *process simplification* dapat dilakukan selama sebuah perusahaan tetap mengikuti *roadmap* atau aturan main yang telah disepakati. Namun sebelum diaplikasikan, harus dapat dipastikan bahwa perusahaan yang akan mulai melakukan *process simplification* siap menerima.

5. Susetyorini, Peni (2010) : Pelaksanaan Sistem *Electronic Data Interchange* (EDI) di Pelabuhan Tanjung Emas sebagai Alternatif Prosedur Kepabeanan

Penelitian ini memiliki tujuan untuk melakukan penjabaran dan menunjukkan keunggulan dari EDI sebagai alternative yang lebih sederhana dalam pelaksanaan prosedur kepabeanan. Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode yuridis empiris dengan pendekatan kuantitatif, dengan subyek penelitian *Electronic Data Interchange* (EDI) di Pelabuhan Tanjung Emas. Hasil dari penelitian ini adalah Tanjung Emas Semarang kurang dapat berjalan dengan baik karena sedikitnya masyarakat usaha pengguna fasilitas EDI, yaitu perusahaan eksportir dan importir yang menggunakan sistem EDI ini. Hal ini disebabkan karena kecilnya volume ekspor impor mereka, sehingga dirasakan tidak sebanding dengan biaya yang harus dikeluarkan bila menggunakan sistem EDI.

Tabel 1. Mind Mapping Tinjauan Empiris

No.	Nama/ Tahun/ Judul Penelitian	Variabel Penelitian	Jenis Penelitian	Lokasi Penelitian	Hasil Penelitian	Persamaan Penelitian	Perbedaan Penelitian
1.	Eknananda, Ajeng Divie/ 2017/ Analisis Dampak <i>Dwelling Time</i> pada <i>Freight</i> <i>Forwarder</i>	Kendala, dampak dan upaya <i>freight</i> <i>forwarder</i>	Penelitian Kualitatif	Halto Sarana Hutama, PT Trans Pasific International Logistics, PT Andalan Pacific Samudra, PT Geber	Hasil dari penelitian ini adalah dengan beralihnya sistem pengurusan dokumen ekspor-impor ke sistem <i>online</i> membantu <i>freight forwarder</i> menjadi lebih efisien dan efektif.	Penelitian menggunakan obyek <i>freight</i> <i>forwarder</i>	Penelitian berfokus pada <i>freight</i> <i>forwarder</i> dan cara mengatasi <i>dwelling time</i> .

(lanjutan) Tabel 1. *Mind Mapping* Tinjauan Empiris

				Freight International dan DPW ALFI/ILFA			
2.	Narindra, Raka Argiansyah Arya/ 2016/ Analisis Pengaruh <i>Dwelling Time</i> terhadap Pendapatan	1. <i>Pre Clearance</i> 2. <i>Custom Clearance</i> 3. <i>Post Clearance</i>	Penelitian Kuantitatif	PT Terminal Petikemas Semarang	Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa adanya pengaruh positif signifikan dari <i>pre clearance, custom clearance</i> dan <i>post- clearance</i> terhadap pendapatan pelabuhan, yang berarti semakin lama <i>dwelling time</i> maka	Penelitian dilakukan di lokasi yang sama yaitu Terminal Petikemas Semarang	Penelitian membahas tentang pendapatan dan <i>dwelling time</i> .

(lanjutan) Tabel 1. *Mind Mapping* Tinjauan Empiris

					pendapatan pelabuhan juga semakin meningkat.		
3.	Rajasekar, D dan Prabhakar, T. Sandeep/ 2015/ <i>Imporance of Freight Forwarder and Work Activities of Freight Forwarding and Work Activities of Freight Forwarder - an Empirical</i>	1. Jenis Komoditas yang diekspor 2. Negara tujuan ekspor 3. Masalah yang dihadapi <i>freight forwarder</i>	Penelitian Kuantitatif	Kawasan Chennai, India.	komoditas yang sering diekspor adalah produk makanan, granit/ batu besi, produk kimia, produk baja dan produk <i>seafood</i> . Negara yang menjadi tujuan ekspor dari yang terbesar adalah Amerika Serikat, Kanada, Malaysia, Hongkong dan Sri Lanka. Kendala yang dihadapi	Penelitian membahas tentang <i>freight forwarder</i>	Penelitian menjabarkan tentang kegiatan ekspor.

(lanjutan) Tabel 1. *Mind Mapping* Tinjauan Empiris

					adalah saat melakukan kerjasama dengan pemilik peti kemas dan/atau truk serta saat melakukan pengurusan dokumen pada Bea dan Cukai.		
4.	Malhotra, Neeraj/ 2012/ <i>Process Simplification – The Simple Way! X</i>	pengertian dan pentingnya sebuah perusahaan melakukan <i>process simplification</i> .	Penelitian Kualitatif	Roche Products Ltd., Welwyn Garden City, UK	<i>process simplification</i> sangat dibutuhkan oleh perusahaan dalam memajukan usahanya. Pengaplikasian <i>process simplification</i> dapat dilakukan perusahaan	Penelitian membahas mengenai <i>simplify pprocess</i>	Penelitian menitikberatkan pada perusahaan swasta.

(lanjutan) Tabel 1. *Mind Mapping* Tinjauan Empiris

					tetap mengikuti <i>roadmap</i> atau aturan main yang telah disepakati.		
5.	Susetyorini, Peni/ 2010/ Pelaksanaan Sistem <i>Electronic Data Interchange</i> (EDI) di Pelabuhan Tanjung Emas sebagai Alternatif Prosedur Kepabeanan	Penjabaran dan menunjukkan keunggulan dari EDI sebagai alternative yang lebih sederhana dalam pelaksanaan prosedur kepabeanan.	Metode yuridis empiris dengan pendekatan kuantitatif	Pelabuhan Tanjung Emas, Semarang	Tanjung Emas Semarang kurang dapat berjalan dengan baik karena sedikitnya masyarakat usaha pengguna fasilitas EDI. Hal ini disebabkan karena kecilnya volume ekspor impor mereka,	Penelitian membahas tentang kinerja EDI dan lokasi yang dipilih memiliki kesamaan.	Penelitian dilakukan dengan menitikberatkan kepada pembahasan EDI

B. Tinjauan Teori

7. Impor

a. Pengertian Impor

Impor adalah kegiatan memasukkan barang ke dalam daerah pabean. Transaksi impor adalah perdagangan dengan cara memasukkan barang dari luar negeri ke dalam daerah pabean Indonesia dengan mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku (Tandjung, 2011: 379). 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. Masing-masing negara 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).

b. Tatalaksana Impor

Tatalaksana impor telah diatur dalam Keputusan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai Nomor KEP-07/BC/2003 tentang petunjuk pelaksanaan Tatalaksana Kepabeanan dibidang impor yang telah beberapa kali diubah terakhir dengan peraturan DJBC Nomor 112/mk 04/2003. Selain itu diatur pula dalam Keputusan Menteri Keuangan Nomor 453/KMK.04/2002 tentang Tatalaksana Kepabeanan dibidang impor (Sasono, 2012 : 102). 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 impor dengan mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku yang dikenakan bea masuk.

8. *Process simplification*

a. Pengertian *Process simplification*

Process Simplification adalah sebuah teknik yang membuat sebuah proses dari suatu kegiatan menjadi lebih mudah dan dapat diatur dengan cara membaginya dalam beberapa aspek yang mudah. Setiap tugas yang menggunakan teknik *simplify the process* akan lebih mudah diteliti dan aspek-aspek yang dianggap rumit dan tidak efektif dapat dihilangkan atau diperbaiki. Teknik ini bertujuan untuk mendesain dan merencanakan sebuah proses dengan aturan yang sederhana namun konsisten dengan pandangan yang obyektif (www.taskmanagementguide.com, 2012).

Menurut www.taskmanagementguide.com (2012) secara umum teknik *Process simplification* mengandung beberapa aspek antara lain:

- 1) Menghilangkan kinerja yang tidak perlu
- 2) Mempersingkat waktu pelaksanaan proses
- 3) Menghilangkan ketidakefektifan dalam pelaksanaan proses
- 4) Meningkatkan keterlibatan karyawan
- 5) Mengurangi biaya proses

b. Pelaku dalam Teknik *Process simplification*

Perusahaan pertama yang menerapkan *simplifying* adalah *market leader*. *Market leader* dapat menerapkan teknik ini dalam langkah dan struktur yang tepat. Beberapa langkah untuk tetap mempertahankan agar *market leader* tetap menjadi pilihan utama adalah:

- 1) Mempertimbangkan lawan baru, baik dari harga maupun hal-hal yang mengenai *simplifying*;
- 2) Menentukan hal-hal untuk mendapat respon, baik dari harga maupun hal-hal yang mengenai *simplifying*;
- 3) Berkomitmen untuk dapat mengaplikasikan *simplify the process* dengan lebih baik dari lawan usaha;
- 4) Mengadopsi struktur yang paling sesuai untuk dapat mengoptimalkan usaha (Koch & Lockwood, 2016).

Fakta dari teknik ini, Koch dan Lockwood (2016) menemukan bahwa aplikasi *simplifying* tidak hanya dikuasai oleh usaha yang memiliki kekuatan ekonomi yang besar, seperti yang dijelaskan pada teori strategi dan pandangan ekonomi. Penggunaan metode dengan cara mengamati kinerja para pekerja yang tidak hanya berpandangan pada kegiatan bisnis, namun juga pada kehidupan dan cara mereka bekerja, membuat teknik *simplifying* berhasil. Koch dan Lockwood (2016) juga menjabarkan bahwa keduanya mendapat pelajaran berharga yang pintar dan kreatif terkait aplikasi *simplifying* menggunakan cara tersebut.

c. *How To Simplify*

Strategi dalam melakukan *simplifying* cukup berbeda dan memiliki ketidakcocokan dari satu bidang dengan bidang lain. Terdapat banyak contoh apabila dilakukan klasifikasi, karena memang setiap perusahaan memiliki spesifikasi dan ciri khas berbeda dengan yang lain. Perbedaan tersebut bukan berarti setiap perusahaan akan mutlak berbeda dengan yang lain. Terdapat kesamaan yang akhirnya strategi ini menjadi strategi umum yang dapat diaplikasikan, yaitu *price-simplifying* dan *proposition-simplifying*. *Price-simplifying* merujuk kepada penyederhanaan anggaran biaya perusahaan. Sedangkan *proposition-simplifying* merujuk pada pembuatan produk yang berguna, menarik dan gampang digunakan (Koch & Lockwood, 2016).

9. *Freight forwarder*

a. Pengertian *Freight Forwarder*

Freight forwarder adalah badan usaha yang bergerak dalam bidang jasa pengurusan dokumen dan transportasi, dimana peran utamanya adalah sebagai “pemberi jasa” antara shipper (pengirim/eksportir) dan consignee (penerima/importir) atau airline (angkutan udara) dan *shipping line* (angkutan laut) (Susilo, 2008:109).

Dalam menjalankan tugas, pengetahuan *freight forwarder* harus sangat luas karena mereka bertanggung jawab atas pengiriman internasional, ketika mereka menjamin pengiriman dari dan sampai tujuan pengiriman terakhir.

Freight forwarder berkedudukan dalam mempertimbangkan antara pelayanan yang paling sesuai yang disediakan angkutan kapal, transportasi melalui darat, pengangkutan udara, container dengan kapasitas besar, dll. Kesesuaian dalam pengepakan, pemenuhan, dan persyaratan berbagai kebijakan (Andi Susilo,2008:114).

b. PT JPT Jatidiri Trans Semarang

PT Jasa Pengurusan Transportasi Jatidiri Trans didirikan pada tanggal 25 Januari 1989 oleh beberapa orang yang memiliki pengetahuan dan pengalaman dibidang pelayaran dan industri pelayanan jasa pengiriman. Perusahaan ini memperoleh sertifikat sebagai *freight forwarder* pada tanggal 3 Mei 1989 dengan nomor AL.003/14/8/W.DKI.JKT-89. Kegiatan *freight forwarding* diawali dengan melakukan kegiatan ekspor dari Jakarta ke Asia, Eropa dan Amerika Utara. Selanjutnya mereka mulai dipercaya untuk melakukan kegiatan impor kargo (LCL/*Less container loading* dan FCL/*Full Container Loading*) dari Amerika Serikat, Eropa dan Asia ke Jakarta. Saat ini, PT Jatidiri memiliki banyak cabang yang tersebar di seluruh Indonesia, termasuk di Semarang dengan berkantor pusat di Jakarta. Alamat PT JPT Jatidiri Trans Semarang berada di Perkantoran Semarang Indah Blok E 2/16 Jl. Madukoro Raya, Semarang Barat, Jawa Tengah Indonesia Telepon 6224 – 7621718 Fax. 6224 – 7621615 (www.jatidiritrans.co.id, 2018).

c. PT Samudera Perdana Selaras

PT Samudera Perdana Selaras didirikan pada tahun 2004 yang merupakan perusahaan jasa transportasi dan pelayaran. Untuk memperkuat

perusahaan yang ada, PT Samudera Perdana Selaras memiliki beberapa divisi dan kantor cabang diberbagai kota. Kantor pusat dari PT ini berada di Jakarta. PT ini memiliki visi untuk meraih ridho illahi agar dapat menjadi manfaat khususnya dalam bidang *forwarding* dengan misi meningkatkan kemampuan diri agar menjadi lebih baik. Alamat PT Samudera Perdana Selaras berada di Jalan Madukoro Raya Ruko Semarang Indah Blok D-XI No. 3-A Semarang 50144 Telepon (024) 7616122 Fax. (024) 7626151 (www.spsgroup.co.id, 2014).

10. Terminal Petikemas Semarang

Sejarah berdirinya Terminal Petikemas Semarang (TPKS) tidak lepas dari sejarah Pelabuhan Tanjung Emas. Bentuk pengelolaan pelabuhan telah mengalami beberapa kali perubahan, mulai dari perusahaan negara (PN) pelabuhan tahun 1960, Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP) tahun 1969, dan perum Pelabuhan tahun 1983. Terminal Petikemas Semarang (TPKS) berdiri berdasarkan Surat keputusan Direksi PT Pelabuhan Indonesia III (persero) Nomor : KEP.46/PP.1.08/P.III-2001 tanggal 29 Juni 2001 tentang pembentukan Terminal Petikemas Semarang terhitung sejak tanggal 21 Juli 2001 Terminal Petikemas Semarang merupakan cabang yang berdiri sendiri terpisah dari Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, sehingga semua urusan *handling* Petikemas sepenuhnya dilakukan sendiri oleh manajemen Terminal Petikemas Semarang (www.tpk.co.id, 2017).

11. Direktorat Jenderal Bea dan Cukai

a. Penjelasan tentang Direktorat Jenderal Bea dan Cukai

Terdapat beberapa pemahaman mengenai pengertian bea cukai menurut Undang Undang nomor 17 tahun 2006. Hal ini dikarenakan beberapa pemahaman tersebut adalah hasil perubahan dari Undang Undang nomor 10 tahun 1995. Berikut adalah pengertian bea cukai dan beberapa pemahaman menurut Undang Undang nomor 17 tahun 2006 :

- a. Pengertian bea adalah segala sesuatu kegiatan yang berhubungan dengan pengawasan atas lalu lintas barang yang masuk dan keluar daerah bea serta pemungutan bea masuk dan bea keluar.
- b. Wilayah pabean di Republik Indonesia meliputi wilayah darat, perairan, udara, serta tempat-tempat yang ada di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia dan landas kontinen.
- c. Kantor pabean adalah kantor dalam lingkungan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai tempat dipenuhinya kewajiban pabean sesuai dengan ketentuan Undang-Undang ini.
- d. Kantor bea adalah kantor yang ada dalam lingkungan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai
- e. Pos pengawasan pabean adalah tempat yang digunakan oleh pejabat bea dan cukai untuk melakukan pengawasan terhadap lalu lintas barang impor dan ekspor.

- f. Pejabat bea dan cukai yaitu pegawai Direktorat Jenderal Bea dan Cukai yang sudah ditunjuk untuk melaksanakan tugas tertentu berdasarkan Undang-Undang.
- g. Bea masuk adalah kegiatan pungutan negara berdasarkan Undang-Undang yang dikenakan terhadap barang yang diimpor.
- h. Bea keluar adalah kegiatan pungutan negara berdasarkan Undang-Undang ini yang dikenakan terhadap barang ekspor.

b. Dokumen – dokumen yang Dibutuhkan

Menurut Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor Per-12/BC/2016 dalam Perdagangan Internasional (ekspor - impor), diperlukan beberapa dokumen penting sebagai syarat terjadinya kesepakatan. Dokumen ekspor dan impor dalam perdagangan internasional ini memenuhi semua persyaratan sebelum dan sesudah terjadinya transaksi. Semua jenis dokumen yang ada dalam proses transaksi ekspor dan impor, baik dikeluarkan oleh pengusaha, perbankan, pelayaran dan instansi lainnya mempunyai fungsi dan peranannya masing-masing. Oleh sebab itu semua dokumen yang menyangkut kegiatan tersebut harus dibuat dan diteliti dengan sejelas-jelasnya. Dokumen ekspor dan impor dalam perdagangan internasional tersebut dibedakan ke dalam tiga kelompok, yaitu:

- a. Induk
- b. Penunjang
- c. Pembantu

Dokumen induk yaitu dokumen inti yang dikeluarkan oleh Badan Pelaksana Utama Perdagangan Internasional. Yang memiliki fungsi sebagai alat pembuktian dalam pelaksanaan suatu transaksi. Adapun yang termasuk dalam dokumen ini antara lain :

1. *Letter Of Credit (L/C)*

Yaitu suatu surat yang dikeluarkan oleh suatu bank atas permintaan importir yang ditujukan kepada eksportir diluar negeri, yang memberikan hak kepada eksportir untuk menarik wesel-wesel atas importir yang bersangkutan. Untuk lebih jelasnya tentang *Letter Of Credit (L/C)*

2. *Bill Of Landing (B/L)*

Yaitu surat tanda terima barang yang telah dimuat ke dalam kapal laut yang juga merupakan tanda bukti kepemilikan barang. Juga sebagai bukti adanya kontrak atau perjanjian pengangkutan barang melalui laut. Silahkan anda lihat dalam artikel sebelumnya telah dijelaskan dengan rinci tentang *Bill Of Landing (B/L)*.

3. Polis Asuransi

Yaitu surat bukti pertanggung jawaban yang dikeluarkan perusahaan asuransi atas permintaan eksportir ataupun importir untuk menjamin keselamatan terhadap barang yang dikirim. Polis asuransi penting karena dapat membuktikan bahwa barang-barang yang tersebut di dalamnya telah di asuransikan. Dokumen ini juga menyebutkan resiko-resiko yang ditutup. Dokumen ini menyatakan pihak mana

yang meminta asuransi dan kepada pihak siapa klaim dibayarkan. Setiap asuransi wajib dibayar dengan valuta yang sama dengan L/C, kecuali dalam syarat-syarat L/C ada pernyataan lain.

4. Faktur (*Invoice*)

Yaitu suatu dokumen penting yang dipakai dalam proses perdagangan. Dalam *invoice* akan dapat diketahui data-data tentang berapa jumlah wesel yang akan dapat ditarik, jumlah penutupan asuransi dan penyelesaian urusan bea masuk.

Invoice (faktur) dapat dibedakan ke dalam tiga jenis, yaitu :

1. *Proforma Invoice*

Yaitu penawaran dalam bentuk faktur biasa dari penjual kepada pembeli yang potensial. *Proforma invoice* juga merupakan tawaran kepada pembeli untuk menempatkan pesannya yang sering sering mendapatkan permintaan dari pembeli sehingga penjual mendapatkan izin impor dari instansi yang berwenang dinegara imporir.

Faktur ini biasanya menyatakan syarat-syarat jual beli dan harga barang. Sehingga setelah pembeli yang bersangkutan telah menyetujui pesanan maka akan ada kontrak yang pasti. Penggunaan faktur ini juga digunakan apabila penyelesaian akan dilakukan dengan pembayaran terlebih dulu sebelum pengapalan, atas dasar *consignment* ataupun tergantung pada tender.

2. *Commercial Invoice*

Yaitu nota perincian tentang keterangan jumlah barang yang dijual, harga dari barang dan perhitungan pembayaran. Faktur ini ditujukan oleh penjual (eksportir) kepada pembeli (imporir) yang nama dan alamatnya sesuai dengan yang tercantum dalam L/C dan ditanda tangani oleh yang berhak menandatangani.

3. *Consular Invoice*

Yaitu faktur yang dikeluarkan oleh instansi resmi, yaitu kedutaan atau konsulat. Faktur ini terkadang ditanda tangani oleh konsulat perdagangan dalam negeri pembeli, dengan ditanda tangani oleh eksportir. Atau dibuat dan ditanda tangani oleh negara sahabat dari negara pembeli. Kegunaan dari faktur ini yaitu untuk memeriksa harga jual dibandingkan harga pasar yang sedang berlaku dan untuk memastikan bahwa tidak terjadi dumping.

Dokumen penunjang_yaitu dokumen yang dikeluarkan untuk mempererat atau merinci keterangan yang terdapat dalam dokumen induk, terutama faktur (*invoice*). Yang termasuk dokumen penunjang dalam dokumen ekspor dan impor, antara lain :

1. *Packing List* (Daftar Pengepakan)

Dokumen ini dibuat oleh eksportir yang menerangkan uraian dari barang-barang yang dipak, dibungkus, diikat dalam peti yang biasanya diperlukan oleh bea cukai.

2. *Certificate Of Origin* (Surat Keterangan Asal)

Merupakan surat pernyataan yang ditanda tangani untuk membuktikan asal dari suatu barang.

3. *Certificate Of Inspection* (Surat Keterangan Pemeriksaan)

Yaitu surat keterangan tentang keadaan barang yang dimuat oleh *independent surveyor*, juru periksa barang atau badan resmi yang disahkan oleh pemerintah. Berfungsi sebagai jaminan atas mutu dan jumlah barang, ukuran, berat, kondisi, pengepakan dan kuantitas pengepakan.

4. *Certificate Of Quality* (Sertifikat Mutu)

Yaitu keterangan yang dibuat berkaitan dengan hasil analisis barang-barang di laboratorium perusahaan atau badan penelitian independen yang menyangkut mutu barang yang diperdagangkan.

5. *Manufacture's Quality Certificate* (Sertifikat Mutu dari Produsen)

Dokumen ini menguraikan tentang mutu dari barang-barang termasuk penjelasan tentang kondisi baru atau tidaknya barang dan apakah memenuhi standar barang yang ditetapkan.

6. *Weight Note* (Keterangan Timbangan)

Yaitu catatan yang berisi perincian berat dari tiap-tiap kemasan barang seperti yang tercantum dalam *commercial invoice*. Keterangan berat dari barang-barang yang dikapalkan atas

dasar suatu L/C haruslah sama dengan yang tercantum pada dokumen pengapalan.

7. *Measurement List* (Daftar Ukuran)

Yaitu daftar yang berisi ukuran dan takaran dari tiap-tiap kemasan seperti panjang, tebal, volume, serta garis tengah. Ukuran dalam dokumen ini haruslah sama dengan syarat-syarat yang tercantum dalam L/C.

8. *Chemical Analysis* (Analisa Kimia)

Yaitu pernyataan yang menjelaskan tentang bahan-bahan dan takaran serta kandungan bahan yang terdapat dalam barang-barang yang diperiksa. Penelitian ini dilakukan oleh badan analisa obat dan bahan kimia.

9. *Bill Of Exchange* (Wesel)

Yaitu sebuah alat pembayaran yang memberikan perintah yang tidak bersyarat secara tertulis yang ditujukan oleh seseorang kepada orang lain.

Pihak-pihak yang terlibat dalam wesel, antara lain :

1. *Drawer* (penarik), yang menandatangani wesel
2. *Drawee* (tertatik), yang membayar
3. *Payee*, yang menerima pembayaran
4. *Endorsee*, pihak yang menerima perpindahan atau pengalihan wesel

Dokumen pembantu merupakan beberapa tambahan dalam dokumen ekspor dan impor yang walaupun bukan dokumen pengapalan, tetapi sering

diperlukan untuk kelancaran penerimaan barang-barang yang dikapalkan di tempat imporir atau eksportir.

Dokumen-dokumen pembantu yang dimaksud dalam dokumen ekspor dan impor, antara lain :

1. *Freight Forwarder's Receipt*

Fungsinya sebagai tanda penerimaan barang-barang dan biasanya merupakan kontrak pengangkutan atau tanda kepemilikan barang-barang selama dalam pengawasan maskapai pelayaran.

2. *Delivery Order*

Berfungsi sebagai surat jalan yang dikeluarkan Bea Cukai untuk mengeluarkan barang dari pelabuhan.

3. *Warehouse Receipt*

Tanda terima yang dikeluarkan oleh sebuah gudang atas penerimaan barang-barang disebut "Warehouse Receipt". Terkadang bank terpaksa menyimpan barang-barang impor yang tidak jadi ditebus imporir didalam gudang.

4. *Trust Receipt*

Suatu dokumen yang digunakan oleh imporir untuk mendapatkan atau memiliki dokumen-dokumen pengapalan sebuah L/C, agar imporir tersebut dapat menjual barang-barang yang bersangkutan sebelum membayar/ menebus dokumen-dokumen pengapalan tersebut kepada bank, Selama barang belum laku maka hak masih tetap dimiliki oleh bank.

12. Penjelasan Mengenai *Electronic Data Interchange* (EDI)

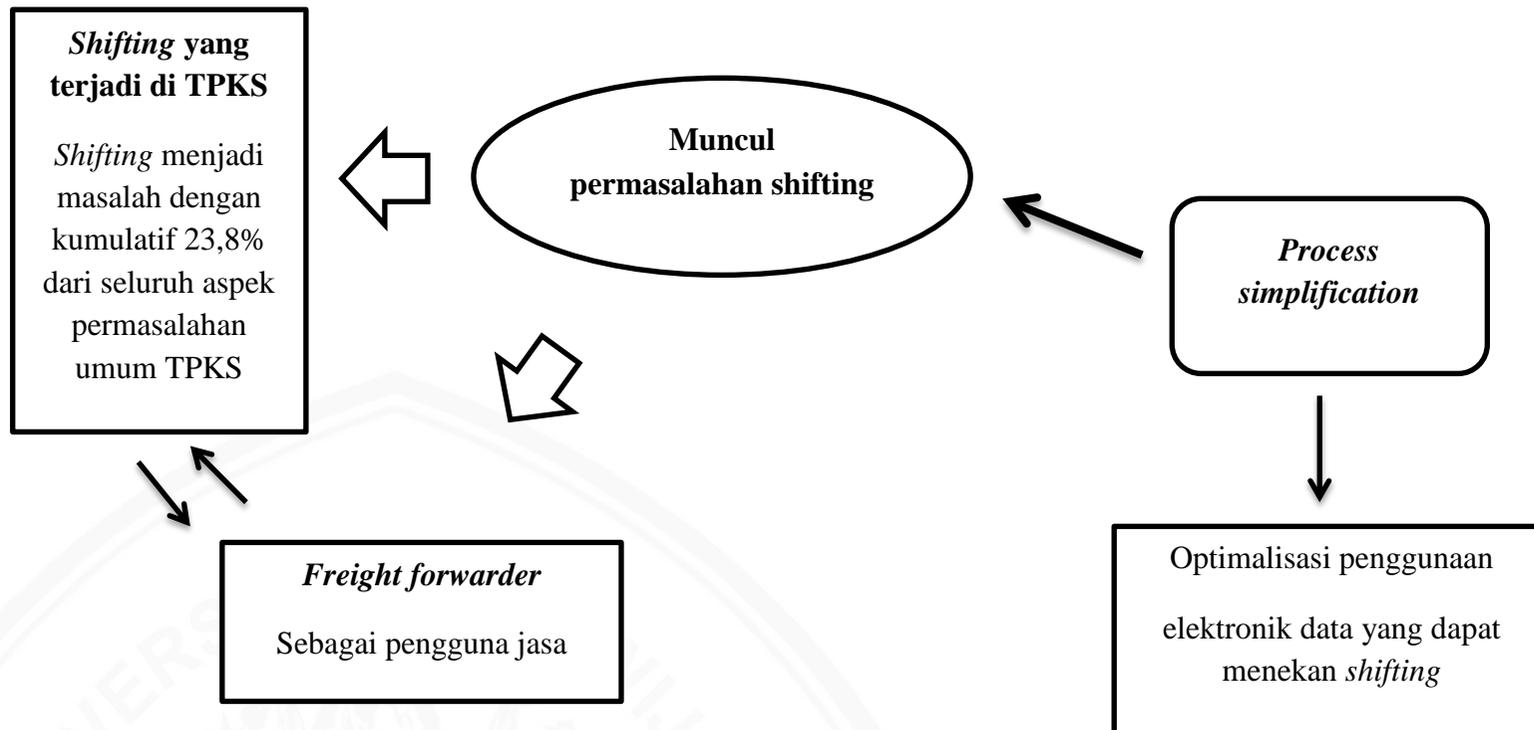
Pertukaran data elektronik (EDI atau Electronic Data Interchange, juga Electronic Document Interchange) adalah proses transfer data yang terstruktur, dalam format standar yang disetujui, dari satu sistem komputer ke sistem komputer lainnya, dalam bentuk elektronik. EDI juga merupakan mekanisme untuk pertukaran data-data untuk keperluan bisnis secara elektronik. Adanya EDI dapat mempercepat proses bisnis. Kelemahan EDI adalah implementasinya yang sangat spesifik dan tertutup sehingga membutuhkan biaya yang tidak sedikit. EDI biasanya digunakan oleh perusahaan dan/atau badan usaha untuk mempermudah transfer data. EDI sangat bergantung kepada pengembangan format standar dokumen-dokumen bisnis seperti *invoice*, pesanan pembelian, dan surat tanda terima. Harus ada persetujuan dari pelaku-pelaku bisnis yang terkait dan pengakuan di tingkat nasional maupun internasional untuk dapat menggunakan format-format standar ini dan mentransmisikan data secara elektronik (Susetyorini, 2010 : 133).

Kehadiran internet menjadi sebuah jawaban untuk mengatasi berbagai problema di atas. Namun, jaminan keamanan dalam transaksi melalui internet telah menimbulkan kekhawatiran orang untuk bertransaksi melalui media maya ini. Kehadiran *Electronic Data Interchange* (EDI) telah menjadi salah satu solusi untuk membuat keefisienan dalam transaksi bisnis di Internet dan memberikan jaminan keamanan dalam bertransaksi (Susetyorini, 2010 : 133).

C. Kerangka Pemikiran

Kecanggihan teknologi saat ini menuntut hampir seluruh sektor melakukan tindakan *process simplification* untuk mendapatkan hasil terbaik. Proses yang bersifat kompleks disebuah pekerjaan mengakibatkan produktifitas menurun dan meningkatkan potensi kesalahan. *Process simplification* dapat mengatasi permasalahan tersebut karena teknik ini memiliki konsep yang simple untuk diaplikasikan ke dalam sebuah proses pada badan usaha dan/atau perusahaan, termasuk kepada layanan kegiatan bongkar peti kemas impor.

Terminal Petikemas Semarang yang merupakan anak perusahaan dari PT Pelindo III di Jawa Tengah menjadi salah satu badan usaha yang memberikan layanan bongkar. Praktik di lapangan menunjukkan bahwa TPKS masih mengalami kendala terutama dibidang *shifting* peti kemas yang berakibat pada tidak tercapainya target yang telah ditetapkan. Masalah tersebut berdampak pada *freight forwarder* sebagai pengguna jasa karena kegiatan bongkar menjadi terhambat, sehingga proses pelayanan pun menjadi tidak optimal. *Process simplification* menawarkan proses yang sederhana dan dapat diaplikasikan dengan mengoptimalkan penggunaan data elektronik dan mengurangi penggunaan *paper-base document* untuk menyederhanakan alur. Selain itu, dengan optimalisasi yang dilakukan, proses akan berjalan dengan mudah dan cepat, sehingga *shifting* dapat ditekan. Tindakan pengawasan perlu dilakukan oleh pihak Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dalam kegiatan impor di TPKS.



Gambar 4. Kerangka Pemikiran

Sumber : Data diolah 2018

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Sesuai dengan penjabaran latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian serta teori-teori maka jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme yang memandang realitas/ gejala/ fenomena itu dapat diklasifikasikan, relative tetap, konkrit, teramati, terukur dan hubungan gejala sebab akibat, digunakan untuk meneliti pada obyek yang alamiah, (sebagai lawannya adalah eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai instrument kunci, pengambilan sampel sumber data dilakukan secara *purposive sampling*, teknik pengumpulan dengan triangulasi (Sugiyono, 2013 : 14). *Purposive sampling* adalah teknik penentuan sampel dengan pertimbangan tertentu (Sugiyono, 2013 : 122). Penelitian ini akan membahas tentang penerapan teknik pada peti kemas impor di Pelabuhan Peti Kemas, sehingga sumber datanya diambil dari pihak pelabuhan sebagai eksekutor, pihak *freight forwarder* sebagai pemilik barang dan Bea Cukai sebagai pengawas. Jenis penelitian deskriptif bertujuan untuk menggambarkan kondisi atau fenomena tertentu, tidak memilah dan mencari faktor-faktor atau variabel tertentu (Zulganef , 2008 : 11).

Metode yang digunakan peneliti adalah *grounded theory* (Metode Teori Dasar). *Grounded theory* merupakan metode riset yang berupaya untuk mengembangkan teori tersembunyi di balik data dimana dapat dikumpulkan dan dianalisis secara sistematis (Martin dan Turner, 1986). Martin dan Turner (1986) juga mengatakan bahwa *grounded theory*,

“an inductive, theory discovery methodology that allows the researcher to develop a theoretical account of the general features of a topic while simultaneously grounding the account in empirical observations of data.”

Grounded theory yang secara teknik bersifat induktif yang dikembangkan secara ilmiah ditemukan pada tahun 1967 oleh Barney G. Glaser dan Anselm L. Strauss dengan diterbitkannya buku berjudul *“The Discovery of Grounded Theory”*. *Grounded research* masuk dan dikenalkan di Indonesia pada tahun 1970-an, dengan diselenggarakannya pelatihan riset ilmu sosial bagi ilmuwan Indonesia pertama kali di Surabaya, kemudian di Ujung Pandang, dan Banda Aceh. Pengembangan awal *grounded research* adalah dalam bidang sosiologi. Istilah *grounded* (diperkenalkan oleh Glaser dan Strauss) mengacu pada kondisi bahwa teori yang dikembangkan atau riset tersembunyi, atau disebut berakar pada data dari mana teori tersebut diturunkan. Metode *grounded theory* berguna dalam situasi-situasi ketika sedikit sekali yang diketahui tentang topik atau fenomena tertentu, atau ketika diperlukan pendekatan baru untuk latar-latar yang sudah dikenal (Daymon, 2008). Tahap pengumpulan dan analisis data pada riset kualitatif dengan menggunakan metode *grounded theory* merupakan proses yang berhubungan dan harus dilakukan secara bergantian. Tahap analisis data dalam metode *grounded theory* ini dilakukan dalam bentuk pengkodean,

yang merupakan proses penguraian data, pembuatan konsep dan penyusunan kembali dengan cara yang baru.

Menurut Budiasih (2014) ada beberapa cara untuk melakukan pengkodean, yaitu:

1. pengkodean terbuka,
2. pengkodean terporos dan
3. pengkodean terpilih.

Pengkodean terbuka terdiri atas beberapa langkah, yaitu: a) melakukan pelabelan fenomena, yaitu pemberian nama terhadap benda dan kejadian yang diperoleh melalui pengamatan atau wawancara; b) menemukan dan pemberian nama kategori menggunakan istilah yang dipakai oleh subjek yang diteliti; dan c) menyusun kategori berdasarkan pada sifat dan ukurannya.

Sifat kategori berdasarkan pada karakteristik atau atribut suatu kategori, sedangkan ukuran kategori berarti posisi dari sifat kategori tersebut. Pengkodean terporos merupakan sekumpulan prosedur penempatan data kembali dengan cara-cara baru dengan membuat hubungan antar kategori. Sedangkan pengkodean terpilih dilakukan dengan beberapa tahapan yaitu: a) mengulang kembali susunan data ke dalam pokok pikiran, b) mengidentifikasi data dengan menuliskan inti dari data yang ada, c) menyimpulkan dan memberikan kode pada kategori inti yang merupakan inti masalah yang mencakup semua data atau fenomena yang ada; dan d) menentukan pilihan kategori inti yang merupakan penemuan tema pokok dari riset tersebut. Pengkodean terpilih dilakukan setelah menemukan variabel inti atau apa yang dianggap sebagai inti tentatif. Inti tentatif menjelaskan perilaku para peneliti dalam

menyelesaikan perhatian utamanya. Inti tentatif tidak pernah salah, tapi dapat menghasilkan lebih atau kurang sesuai dengan data.

Metode *grounded theory* digunakan karena peneliti ingin mengetahui seberapa pentingnya penerapan *process simplification* dan kegiatan bongkar peti kemas impor dengan memanfaatkan teknik pengumpulan data yang ada. Informasi dari ketiga pihak tersebut akan sangat bermanfaat untuk peneliti dapat memecahkan masalah tersebut. Oleh karena itu penelitian dengan menggunakan metode pendekatan kualitatif menjadi pilihan yang sesuai untuk penelitian ini.

B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian adalah batasan masalah yang ditetapkan oleh peneliti dalam suatu penelitian agar bahasannya tetap sesuai dengan masalah yang ditentukan. Fokus penelitian terdiri dari pokok-pokok masalah dalam penelitian yang bersifat umum, antara lain:

1. Kondisi kegiatan bongkar peti kemas impor di Terminal Petikemas Semarang
 - a. Keadaan terbaru dari kegiatan bongkar peti kemas impor dari sisi waktu dan penanganan TPKS;
 - b. Perbandingan kondisi lapangan dengan *dwelling time* yang ditetapkan pemerintah.

2. Alur pengeluaran petikemas di Terminal Petikemas Semarang
 - a. Gambar alur proses pengeluaran barang di masing-masing pihak (Terminal Petikemas Semarang, KPPBC TMP Tanjung Emas dan perusahaan *freight forwarder*);
 - b. Pemaparan dokumen yang digunakan dalam proses pengeluaran barang.
3. Pemanfaatan dokumen dan sistem elektronik dalam kegiatan bongkar peti kemas impor di Terminal Petikemas Semarang
 - a. Optimalisasi penggunaan dokumen elektronik dimasing-masing pihak (TPKS, KPPBC TMP Bea Cukai dan perusahaan *freight forwarder*).
4. Pentingnya penerapan *process simplification* dalam kegiatan bongkar peti kemas impor
 - a. Alasan masing-masing pihak (Terminal Petikemas Semarang, KPPBC TMP Tanjung Emas dan perusahaan *freight forwarder*) dalam pemanfaatan *process simplification*;
 - b. Kesiapan masing-masing pihak (Terminal Petikemas Semarang, KPPBC TMP Tanjung Emas dan perusahaan *freight forwarder*) untuk mengaplikasikan *process simplification* dalam bidang masing-masing.

5. Hambatan yang muncul dari penerapan *process simplification*
 - a. Pemaparan masalah dari masing-masing pihak (Terminal Petikemas Semarang, KPPBC TMP Tanjung Emas dan perusahaan *freight forwarder*) mengenai hambatan dan kendala yang dialami saat *process simplification* diterapkan;
 - b. Solusi yang dijabarkan oleh Terminal Petikemas Semarang (TPKS) sebagai pelaku utama dalam kegiatan bongkar peti kemas impor untuk mengatasi hambatan yang muncul.
6. Analisa mengenai kegiatan bongkar peti kemas impor TPKS sebelum dan sesudah diterapkan *process simplification*
 - a. Gambar alur pengeluaran barang sebelum dan sesudah diterapkan *process simplification*;
 - b. Penjabaran mengenai gambar alur dan dokumen pada proses pengeluaran barang
 - c. Penjabaran perbedaan waktu yang digunakan dalam melakukan kegiatan bongkar peti kemas impor.

C. Pemilihan Lokasi

Penelitian ini dilakukan pada satu lokasi yang menjadi fokus penelitian bertempat di Semarang, Jawa Tengah. Lokasi tersebut berada di Terminal Petikemas Semarang (TPKS) yang merupakan anak perusahaan dari PT Pelindo III cabang Jawa Tengah. Alasan peneliti memilih Terminal Petikemas Semarang sebagai lokasi

penelitian terletak pada permasalahan utama timbul dari kegiatan yang dilakukan oleh Terminal Petikemas Semarang. TPKS sebagai pihak yang bersentuhan langsung dengan permasalahan tersebut peneliti memilih lokasi tersebut menjadi tempat utama obyek penelitian.

D. Jenis dan Sumber Data

1. Data Primer

Pengertian data primer menurut Purhantara (2010 : 79), yaitu data yang diperoleh langsung dari subjek penelitian, dalam hal ini peneliti memperoleh langsung dengan menggunakan instrument-instrumen yang telah ditetapkan. Data primer adalah data yang diperoleh berdasarkan pengukuran secara langsung oleh peneliti dari sumbernya (Subyek penelitian). Data primer dalam penelitian ini diperoleh dari wawancara terstruktur sesuai dengan pedoman wawancara (lihat lampiran). Sumber satu dengan sumber lain memiliki pedoman yang berbeda sesuai dengan pedoman yang telah diatur. Wawancara terstruktur ini memilih 4 sumber sebagai bahan untuk pengumpulan data didasarkan dengan tujuan dan data yang ingin diperoleh adalah sebagai berikut:

a. Terminal Petikemas Semarang

Tujuan pemilihan lokasi TPKS sebagai obyek inti dari penerapan teknik dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui seberapa penting teknik *process simplification* khususnya dalam kegiatan bongkar peti

kemas impor bagi divisi perencanaan terminal Terminal Petikemas Semarang. Data yang ingin didapatkan oleh peneliti adalah data wawancara dari supervisor dan/atau karyawan divisi perencanaan, data observasi dan data penunjang, seperti laporan bulanan, triwulan dan tahunan kegiatan bongkar peti kemas impor selama tahun 2017.

b. Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai (KPPBC) Tipe Madya Pabean Tanjung Emas

KPPBC Tanjung Emas dipilih sebagai lokasi penelitian karena fungsi pengawasan terhadap barang yang masuk dan keluar khususnya di are TPKS. Tujuan dari pemilihan ini adalah untuk mengetahui sejauh apa dan seberapa penting teknik yang dibahas dalam penelitian ini dapat membuat kegiatan bongkar peti kemas impor semakin efektif dan efisien dari segi dokumen. Data yang ingin diperoleh dari KPPBC Tanjung Emas antara lain data wawancara, data observasi dan data penunjang seperti contoh dokumen pengeluaran barang, baik dari jalur hijau maupun jalur kuning dan jalur merah.

c. PT JPT Jatidiri Trans Semarang

Pemilihan lokasi di PT JPT Jatidiri Trans Semarang bertujuan untuk memantau seberapa bagus kinerja dari TPKS selama perusahaan menggunakan jasanya. Selain itu peneliti juga ingin mengetahui seberapa penting penerapan *process simplification* bagi *freight forwarder* dalam melakukan kegiatan bongkar peti kemas impor. Data yang ingin diperoleh

dari perusahaan ini adalah data wawancara dan data penunjang seperti dokumen-dokumen untuk melakukan importasi barang.

d. PT Samudera Perdana Selaras

Pemilihan lokasi di PT Samudera Perdana Selaras bertujuan untuk memantau seberapa bagus kinerja dari TPKS selama perusahaan menggunakan jasanya. Selain itu peneliti juga ingin mengetahui seberapa penting penerapan *process simplification* bagi *freight forwarder* dalam melakukan kegiatan bongkar peti kemas impor. Data yang ingin diperoleh dari perusahaan ini adalah data wawancara dan data penunjang seperti dokumen-dokumen untuk melakukan importasi barang.

Selain wawancara terstruktur, peneliti juga mendapatkan data primer dari hasil observasi. Observasi penelitian dilakukan langsung di Terminal Petikemas Semarang, Jawa Tengah dengan tujuan untuk mengamati proses kegiatan bongkar petikemas langsung di *container yard*. Data yang diperoleh berupa dokumentasi kegiatan (lihat lampiran).

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang telah dikumpulkan orang lain, dan telah terdokumentasikan sehingga peneliti tinggal menyalin data tersebut untuk kepentingan penelitiannya. Data sekunder diperlukan oleh peneliti untuk menyempurnakan penelitian dari data yang didapat pada data primer (Purhantara, 2010 : 79). Data yang diperoleh peneliti setelah melakukan

penelitian adalah berupa dokumen yang disertakan oleh masing-masing pihak untuk keperluan pengurusan pengeluaran barang. Daftar dokumen yang didapat yaitu:

- a. BAPLIE Bongkar
- b. Pemberitahuan Peti kemas *Reefer*
- c. *Packing List*
- d. *Bill of Lading*
- e. Certificate of Origin
- f. *Form E*
- g. Invoice
- h. *Packing Declaration*
- i. *Phytosanitary*
- j. Pemberitahuan Impor Barang (PIB)
- k. Surat Pemberitahuan Pengeluaran Barang (SPPB)
- l. Surat Pemeberitahuan Jalur Kuning (SPJK)
- m. Surat Pemeberitahuan Jalur Merah (SPJM)
- n. Respon Umum
- o. Respon PIB
- p. Respon *Billing*
- q. *Delivery Order*

E. Partisipan Penelitian

Partisipan penelitian dalam penelitian ini dipilih dari 4 posisi dari masing-masing pihak, yaitu:

1. *supervisor* bidang *planner* divisi Perencanaan Lapangan Terminal Petikemas Semarang,
2. Kepala Seksi Pelayanan Kepabeanan dan Cukai V dari Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai (KPPBC) Tipe Madya Pabean Tanjung Emas,
3. *Junior Supervisor Export & Import* PT JPT Jatidiri Trans Semarang dan
4. Asisten Kepala Divisi Ekspedisi Muatan Kapal Laut (Asisten Kadiv EMKL) PT Samudera Perdana Selaras.

Alasan pemilihan tersebut adalah individu-individu dari masing-masing divisi berperan langsung dalam kegiatan bongkar peti kemas impor, sehingga data yang akan diperoleh menjadi lebih valid dan dapat dipercaya.

E. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan hal penting yang dilakukan dalam penelitian dengan pendekatan kualitatif. Keberhasilan dalam pengumpulan data banyak ditentukan oleh kemampuan peneliti menghayati status sosial yang menjadi focus penelitian. Konteks penelitian ini termasuk validitas, reliabilitas, dan triangulasi harus dilakukan dengan benar, sehingga ketetapan dan kredibilitas tidak dapat diragukan (Yusuf, 2014 : 372). Instrumen yang digunakan peneliti untuk pengumpulan data adalah sebagai berikut:

1. Wawancara

Wawancara merupakan salah satu teknik yang dapat digunakan untuk mengumpulkan data penelitian. Secara sederhana dapat dikatakan bahwa wawancara (*interview*) adalah suatu kejadian atau suatu proses interaksi antara pewawancara (*interviewer*) dan sumber informasi atau orang yang diwawancarai (*interviewee*) melalui komunikasi langsung (Yusuf, 2014 : 372). Wawancara dilakukan peneliti kepada narasumber-narasumber yaitu Terminal Petikemas Semarang, Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai (KPPBC) Tipe Madya Pabean Tanjung Emas, PT JPT Jatidiri Trans Semarang dan PT Samudera Perdana Selaras dengan sifat wawancara terstruktur sesuai dengan pedoman wawancara.

2. Observasi

Teknik ini adalah pengamatan dari peneliti terhadap obyek penelitiannya. Instrument yang digunakan adalah dapat berupa lembar pengamatan, panduan pengamat maupun alat perekam (Purhantara, 2010 : 87). Observasi yang dilakukan peneliti adalah dengan melakukan pengamatan dari segi alur kegiatan bongkar peti kemas impor hingga sampai pada proses *delivery* kepada pemilik barang. Selain itu observasi dokumen juga dilakukan untuk melihat pemanfaatan *electronic data interchange* (EDI) dalam penerapan *process simplification*.

3. Dokumen

Dokumen merupakan catatan atau karya seseorang tentang sesuatu yang sudah berlalu. Dokumen tentang orang atau sekelompok orang, peristiwa, atau kejadian dalam situasi sosial yang sesuai dan terkait dengan focus penelitian adalah sumber informasi yang sangat berguna dalam penelitian kualitatif (Yusuf, 2014 : 391). Dokumen yang digunakan oleh peneliti adalah dokumentasi, baik dalam bentuk data maupun gambar.

F. Instrumen Penelitian

Instrumen kunci dalam penelitian kualitatif dari penelitian ini adalah dari peneliti. Peneliti berpendekatan kualitatif sebagai *human instrument* berfungsi menetapkan fokus penelitian, memilih narasumber sebagai sumber data, melakukan pengumpulan data, menilai kualitas data analisis data, menafsirkan data dan membuat kesimpulan atas temuannya (Sugiyono, 2013 : 399). Instrumen penelitian ini adalah peneliti sendiri. Ada beberapa alasan penggunaan instrumen pada penelitian ini, antara lain:

1. Instrumen dapat membantu memperoleh data atas dasar kondisi yang telah diketahui;
2. Instrumen berfungsi membatasi lingkungan atau ruang lingkup dengan cara tertentu, maka instrumen juga dapat digunakan untuk memperoleh data tambahan dalam beberapa situasi.

3. Instrument dapat membuat informasi dapat terekam secara permanen untuk keperluan analisa dimasa mendatang. Hal ini dilakukan dengan memanfaatkan kamera, *tape recorder*, begitu juga menggunakan metode lisan.

G. Metode Keabsahan Data

Kebenaran dan/atau keabsahan data penelitian kualitatif dapat ditentukan dari derajat kepercayaan (*credibility*), keteralihan (*transferability*), kebergantungan (*dependability*) dan kepastian (*confirmability*) data. Selain itu, terdapat teknik dalam pemeriksaan kebenaran data, antara lain dengan memperpanjang keikutsertaan, dalam penelitian kualitatif peneliti sekaligus bertindak sebagai instrumen. Keikutsertaan peneliti sangat menentukan dalam pengumpulan data. Keikutsertaan tidak dilakukan dalam waktu singkat, tetapi memerlukan perpanjangan pada latar penelitian. Teknik lain yang digunakan yaitu dengan ketekunan penelitian, yaitu mencari secara konsisten interpretasi dengan berbagai cara dalam kaitan dengan proses analisis yang konstan dan tentatif (Yusuf, 2016: 72).

Triangulasi adalah teknik dan/atau cara lain untuk mengukur keabsahan dari suatu data. Triangulasi adalah pengecekan data dari berbagai sumber, data dan waktu. Pada penelitian ini, pengecekan kebenaran dilakukan dengan metode triangulasi sumber. Triangulasi sumber adalah metode yang digunakan untuk menguji kredibilitas data yang dilakukan dengan cara meneliti data yang telah diperoleh melalui berbagai sumber. Peneliti mendeskripsikan dan mengategorikan mana saja

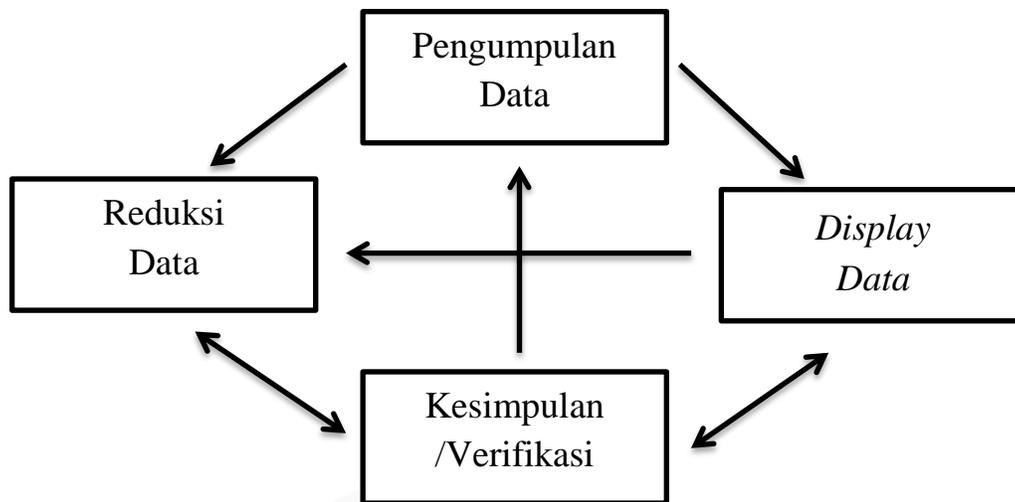
pandangan yang memiliki perbedaan sehingga menghasilkan kesimpulan yang akan diperiksa kembali dengan data yang sudah ditemukan (Sugiyono, 2013: 465).

Triangulasi sumber dalam penelitian ini dilakukan dengan cara melakukan pencocokan dari hasil wawancara keempat sumber yang kemudian ditarik sebuah kesimpulan dan dituangkan dalam pembahasan. Triangulasi sumber didapat dari wawancara terstruktur sesuai dengan pedoman wawancara dari 4 narasumber yang dipilih. Proses pencocokan hasil wawancara dijadikan peneliti sebagai pedoman untuk menyusun pembahasan.

Triangulasi teknik didapat dari penggabungan dari data yang telah diperoleh peneliti, baik dari wawancara dan observasi sebagai data primer, maupun dokumentasi sebagai data sekunder. Data tersebut selanjutnya dilakukan untuk menyusun pembahasan, analisis dan menarik kesimpulan. Triangulasi teknik ini merupakan metode umum yang digunakan peneliti untuk mendapatkan hasil analisis yang tepat.

H. Metode Analisis

Metode analisis yang digunakan peneliti adalah model Miles dan Huberman. Miles dan Huberman menegaskan, bahwa dalam penelitian kualitatif, data yang terkumpul melalui berbagai teknik pengumpulan data yang berbeda-beda terlihat lebih banyak berupa kata-kata daripada angka. Oleh karena itu, data tersebut harus “diproses” dan dianalisis sebelum dapat digunakan (Yusuf, 2014: 407).



Gambar 5. Komponensial Analisis Model Interaktif

Sumber: Data diolah 2018

Metode analisis dengan model Miles dan Huberman yang dijelaskan dalam Yusuf (2009 : 407-409) adalah sebagai berikut.

1. **Reduksi Data**

Reduksi data menunjuk pada pemilihan, pemokusan, penyederhanaan, pemisahan dan pentransformasian data “mentah” yang terlihat dalam catatan tertulis lapangan. Gambar III.1 menjelaskan bahwa proses reduksi data dilakukan selama kegiatan penelitian dilaksanakan. Peneliti memilih data mana yang akan diberi kode, mana yang ditarik keluar dan pola rangkuman sejumlah potongan atau apa pengembangan ceritanya merupakan pilihan analitis.

2. **Data Display**

Kegiatan utama kedua dalam tata alir kegiatan analisis data adalah data *display*. *Display* dalam konteks ini adalah kumpulan informasi yang telah tersusun yang membolehkan penarikan kesimpulan dan pengambilan

tindakan. Data *display* dalam kehidupan sehari-hari atau dalam interaksi sosial masyarakat terasing, maupun lingkungan belajar di sekolah atau data *display* surat kabar sangat berbbeda antara satu dengan yang lain. namun dengan melihat data *display* dari suatu fenomena akan membantu seseorang memahami apa yang terjadi atau mengerjakan sesuatu. Bentuk *display* data dalam penelitian kualitatif yang paling sering yaitu teks naratif dan kejadian atau peristiwa itu terjadi di masa lampau.

3. Kesimpulan/Verifikasi

Kegiatan utama ketiga dalam analisis data yaitu penarikan kesimpulan/verifikasi. Kesimpulan yang dibuat bukan sekali jadi. Kesimpulan menuntut verifikasi oleh orang lain yang ahli dalam bidang yang diteliti, atau mungkin juga mengecek dengan data lain, namun apabila data yang diteliti ingin ditambah, maka perlu dilakukan lagi reduksi data, *display* data dan penarikan kesimpulan lainnya.

Selain pemaparan metode penelitian secara umum, dalam penelitian ini peneliti juga menggunakan *grounded theory* sebagai analisa. Anlalisis data menjadi pegangan bagi penelitian selanjutnya sampai jika mungkin, teori yang *grounded*.

1. Analisis sebelum di lapangan

Analisis yang peneliti lakukan sebelum menuju lapangan yaitu dengan kajian kepustakaan mengenai teori *process simplification*, kegiatan impor dan sistem elektronik untuk lebih menambah wawasan mengenai kegiatan bongkar peti

kemas impor. Selain melakukan studi kepustakaan, peneliti juga menyusun fokus penelitian sebagai pedoman untuk melakukan studi lapang dan membuat pedoman wawancara.

2. Analisis data lapangan Model Miles and Huberman

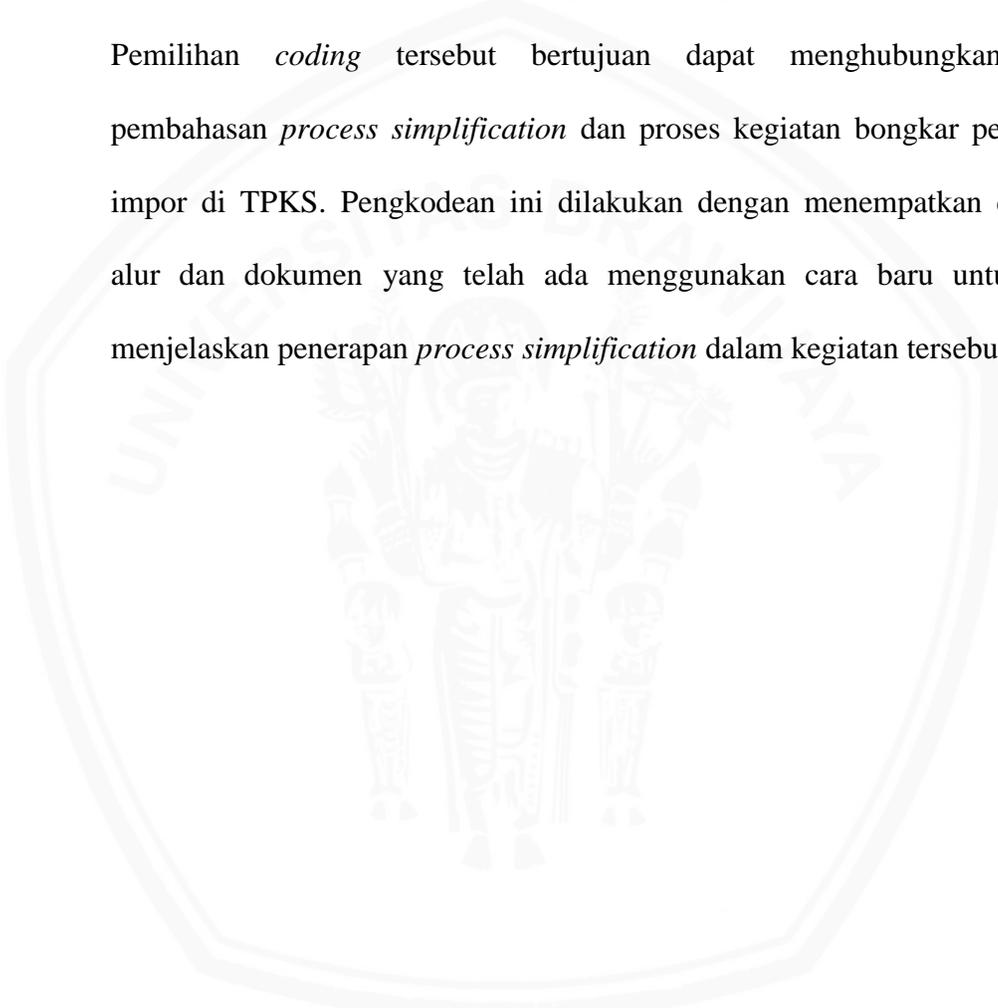
Analisis data dalam penelitian kualitatif, dilakukan pada saat pengumpulan data berlangsung dan setelah selesai pengumpulan data dalam periode tertentu. Pada saat wawancara, peneliti sudah melakukan analisis terhadap jawaban yang diwawancarai. Bila jawaban yang diwawancarai setelah dianalisis dirasa belum memuaskan, maka peneliti akan melanjutkan pertanyaan lagi sampai tahap tertentu, diperoleh data yang dianggap kredibel. Miles and Huberman(1984), mengemukakan bahwa aktivitas dalam analisis data kualitatif dilakukan secara interaktif dan berlangsung secara terus menerus sampai tuntas, sehingga datanya sudah jenuh.

Data yang bersifat kualitatif diperoleh dari hasil pengumpulan data melalui wawancara, observasi dan dokumentasi, maka langkah selanjutnya adalah data diolah dan dianalisis. Metode ini dipilih berdasarkan pertimbangan bahwasanya data berupa kualitatif (narasi, deskripsi cerita, dokumen tertulis). Adapun tahapannya dapat dilakukan dari suatu pengkodean data yaitu mengelompokkan hasil wawancara sesuai dengan batasan-batasan istilah yang telah ditentukan, lalu dilakukan penggabungan data dari hasil koding wawancara, observasi dan dokumentasi yang dilakukan.

Penelitian ini menggunakan pengkodean terporos, sebagai pusat nya peneliti menentukan poros, yaitu:

1. Alur pengeluaran barang
2. Dokumen yang terkait dengan kegiatan bongkar dimasing-masing pihak (TPKS, KPPBC TMP Tanjung Emas dan perusahaan *freight forwarder*)

Pemilihan *coding* tersebut bertujuan dapat menghubungkan antara pembahasan *process simplification* dan proses kegiatan bongkar peti kemas impor di TPKS. Pengkodean ini dilakukan dengan menempatkan data-data alur dan dokumen yang telah ada menggunakan cara baru untuk dapat menjelaskan penerapan *process simplification* dalam kegiatan tersebut.



BAB IV

PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Perusahaan

2. Terminal Petikemas Semarang

a. Sejarah Perusahaan

Terminal Petikemas Semarang merupakan perusahaan negara yang menjalankan usaha dibidang bongkar/muat petikemas. Terminal Petikemas Semarang menjadikan kegiatan bisnisnya berdasarkan prinsip-prinsip tata kelola korporasi yang baik sehingga dapat berdaya saing yang tinggi di dalamera globalisasi. Berpengalaman lebih dari 16 tahun, Terminal Petikemas Semarang berkomitmen untuk menjalankan kegiatan bisnisnya secara profesional dan penguasaan teknis yang tinggi mulai dari kegiatan hulu sampai hilir. Orientasi pada kepentingan pelanggan juga merupakan suatu hal yang menjadi komitmen Terminal Petikemas Semarang, agar dapat berperan dalam kemajuan dan kesejahteraan bangsa Indonesia.

Upaya perbaikan dan inovasi yang menyesuaikan dengan kondisi global merupakan salah satu komitmen dalam setiap kiprahnya menjalankan peran strategis dalam perekonomian nasional. Semangat terbarukan yang dicanangkan saat ini merupakan salah satu bukti komitmen Terminal Petikemas Semarang dalam menciptakan alternatif

baru dalam penyediaan sumber energi yang lebih efisien dan berkelanjutan serta berwawasan lingkungan.



PT. PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO)
TERMINAL PETIKEMAS SEMARANG

Gambar 6. Logo TPKS

Sejarah berdirinya Terminal Petikemas Semarang tidak lepas dari sejarah Pelabuhan Tanjung Emas. Bentuk pengelolaan pelabuhan telah mengalami beberapa kali perubahan, mulai dari Perusahaan Negara (PN) Pelabuhan tahun 1960, Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP) tahun 1969 dan Perum Pelabuhan tahun 1983. Berdasarkan pembagiannya, Pelabuhan Semarang berada di bawah Perum Pelabuhan III yang berkantor pusat di Surabaya. Pada periode ini, dilaksanakan proyek pembangunan tahap I Pelabuhan Semarang dan diresmikan oleh Presiden Soeharto pada tanggal 23 November 1985 yang kemudian diberi nama Pelabuhan Tanjung Emas. Bentuk pengelolaan pelabuhan mengalami perubahan terakhir kali pada tahun 1992 dengan pembagian yang masih sama, yaitu PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia I,II,III dan IV.

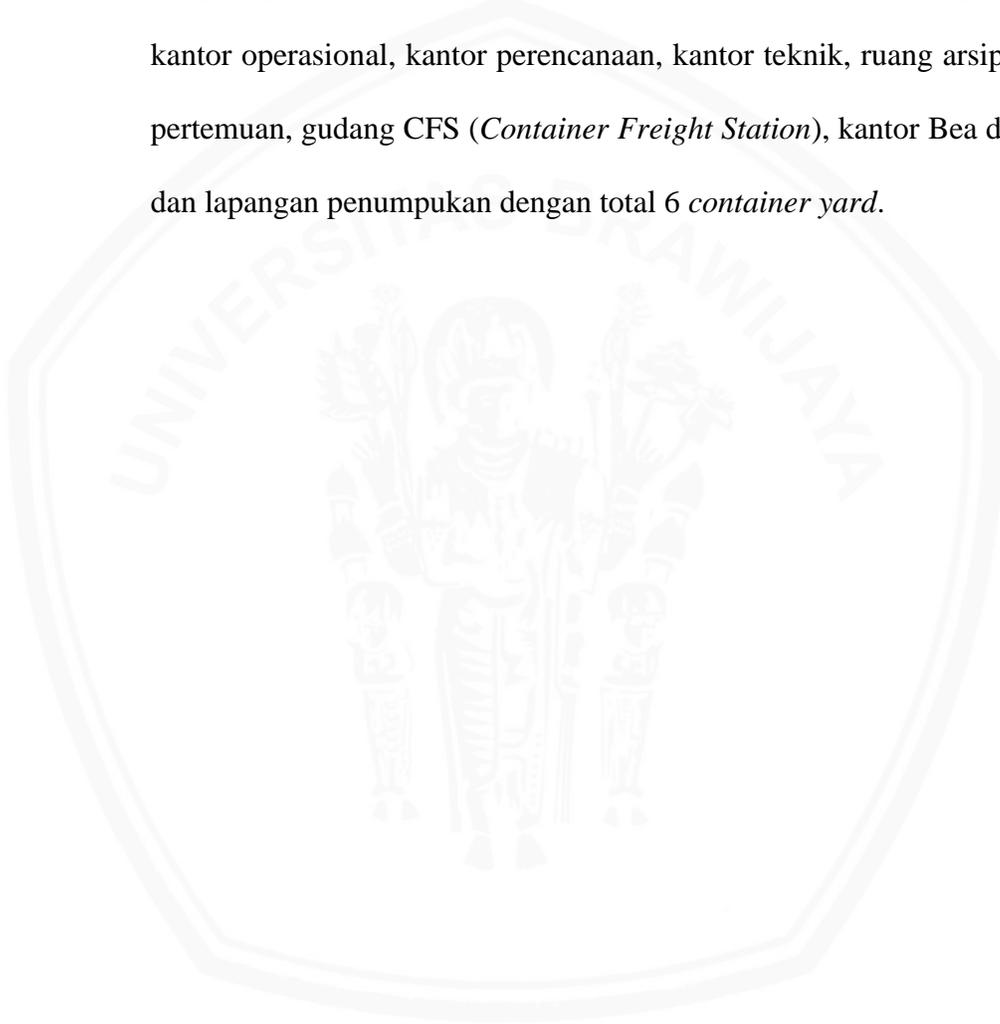
Awalnya, kegiatan bongkar muat petikemas di Pelabuhan Tanjung Emas dilakukan secara konvensional yaitu menjadi satu kesatuan dengan bongkar muat barang umum (general cargo) yang berada di bawah kendali

Divisi Usaha Terminal Cabang Pelabuhan Tanjung Emas. Setelah selesainya pembangunan tahap II tahun 1997, penanganan petikemas memasuki tahap pelayanan terminal sendiri yang dikendalikan Divisi Terminal Petikemas Cabang Pelabuhan Tanjung Emas (Divisi TPK). Sebagai langkah antisipasi terhadap pertumbuhan angkutan petikemas di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, yang secara nyata memerlukan pengelolaan yang lebih professional, manajemen Pelabuhan III melakukan pemekaran organisasi Pelabuhan III Cabang Tanjung Emas, menjadi 2 bagian yaitu pengelolaan Terminal Petikemas secara mandiri di bawah tanggung jawab General Manajer Terminal Petikemas Semarang dan pengelolaan pelabuhan di bawah tanggung jawab General Manajer Pelabuhan Tanjung Emas.

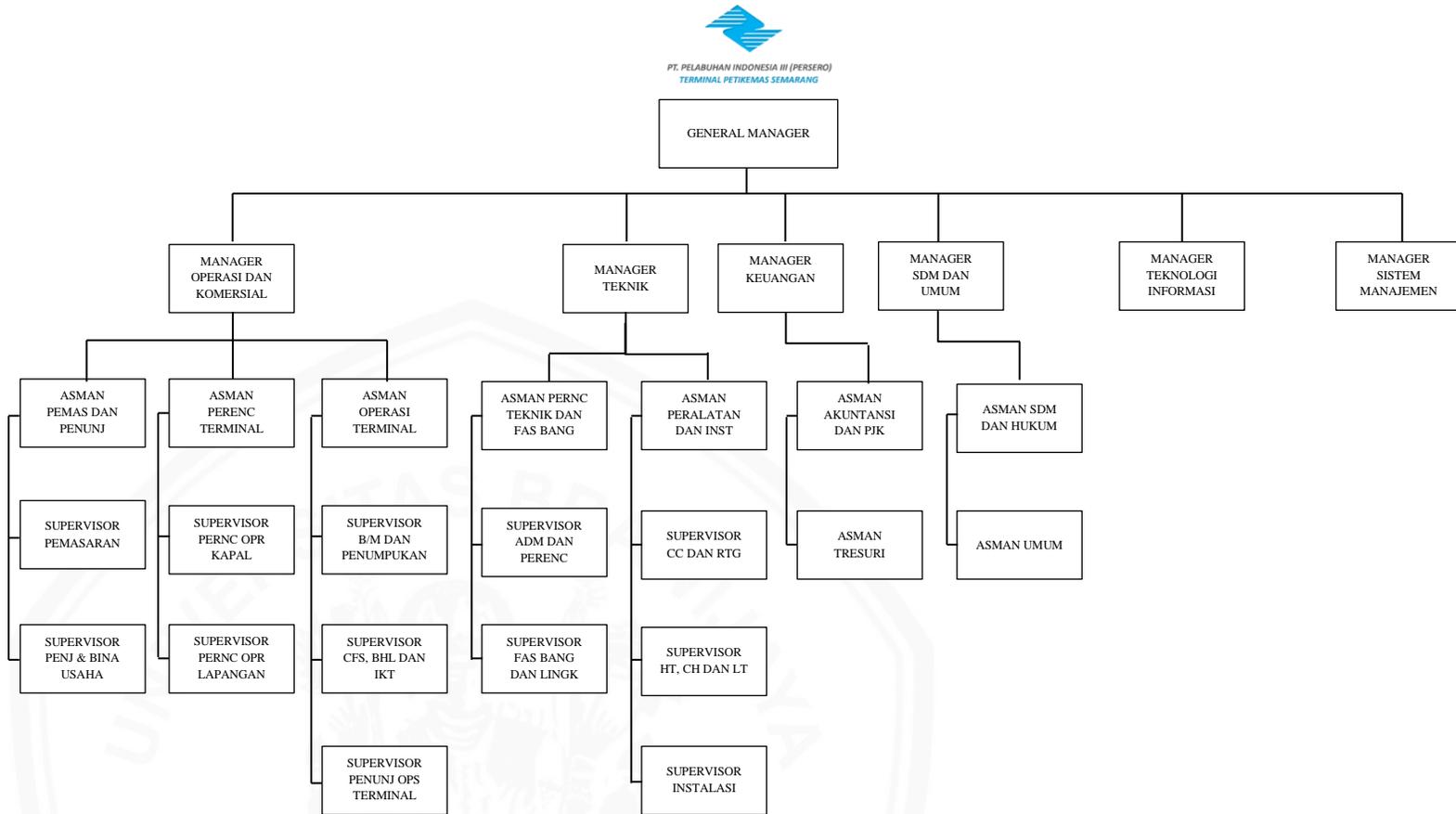
Terminal Petikemas Semarang merupakan cabang yang berdiri sendiri terpisah dari Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, sehingga semua urusan handling petikemas sepenuhnya dilakukan sendiri oleh manajemen Terminal Petikemas Semarang. Pada tanggal 1 Juli 2001, Terminal Petikemas Semarang telah berdiri menjadi Terminal Petikemas yang sangat diminati para pelaku ekspor dan impor, khususnya di daerah Jawa Tengah dan DIY.

b. Lokasi Perusahaan

Lokasi Terminal Petikemas Semarang (TPKS) berada di Jalan Coaster No.10-A Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, Jawa Tengah 50116. Terminal Petikemas Semarang adalah anak perusahaan dari PT Pelindo III yang berpusat di Surabaya. Area Terminal Petikemas Semarang terdiri dari kantor operasional, kantor perencanaan, kantor teknik, ruang arsip, gedung pertemuan, gudang CFS (*Container Freight Station*), kantor Bea dan Cukai dan lapangan penumpukan dengan total 6 *container yard*.



c. Struktur Perusahaan



Gambar 7. Struktur Organisasi Terminal Petikemas Semarang

Sumber: www.tpks.co.id (2018)

Struktur Organisasi sangat penting untuk terlaksanakan fungsi pengorganisasian dengan baik, sebab dengan adanya struktur organisasi akan terlihat dengan jelas tugas dan wewenang dari setiap bagian yang terdapat dalam hierarki organisasi dan ini akan memudahkan setiap karyawan untuk menjalankan tugas dan fungsinya. Organisasi kantor Terminal Petikemas Semarang dibantu oleh beberapa seksi bidang termasuk dengan rincian sebagai berikut:

1) General Manager

a) Fungsi dan Tugas Pokok

Menyelenggarakan dan melaksanakan pengelolaan penyediaan, pengusahaan dan pemasaran usaha jasa-jasa pelayanan petikemas dan kegiatan usaha terkait lainnya di daerah lingkungan kerja operasi.

b) Wewenang

(1) Menandatangani dokumen yang berkaitan dengan tugas General Manager.

(2) Meminta data dan laporan; memberikan pembinaan sertamengarahkan para manager dan bawahan lainnya.

(3) Menilai karya pegawai yang menjadi bawahannya secara periodik.

(4) Memberikan teguran dan pembinaan kepada bawahannya atas pelanggaran, sesuai dengan prosedur yang berlaku.

(5) Melakukan koordinasi kerja, unit-unit kerja internal dan eksternal yang terkait dalam pelaksanaan tugas.

(6) Melakukan komunikasi kerja timbal balik dengan atasan atau bawahan serta pihak lain yang berkaitan dengan pelaksanaan tugas.

(7) Memantau peliputan media masa terhadap berbagai masalah yang menyangkut kepelabuhan.

c) Tanggung Jawab

(1) Pelaksanaan tugas kepada Direksi TPKS.

(2) Target RKAP (Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan) yang telah ditetapkan.

(3) Keamanan bukti-bukti serta arsip-arsip yang disimpan di tempat arsip sentral.

(4) Kebenaran informasi kepelabuhan (pemberitaan yang objektif) yang disampaikan kepada masyarakat/pengguna jasa kepelabuhan.

(5) Objektivitas hasil Penilaian Karya Pegawai (PKP) bawahannya.

(6) Asset yang dikelolanya.

2) Manajer Operasi dan Komersial

a) Fungsi dan Tugas Pokok

- (1) Menyelenggarakan perusahaan jasa pelayanan kapal dan bongkar muat petikemas di dermaga, gudang dan lapangan.
- (2) Menyelenggarakan pengendalian kelancaran kegiatan operasi kapal, lapangan dan gudang, sarana dan prasarana serta sumber daya manusianya.
- (3) Menyelenggarakan pengamanan, keselamatan dan kesehatan kerja di lingkungan TPKS.

b) Wewenang

- (1) Meneliti dan menandatangani dokumen yang berkaitan dengan tugas divisi Operasi.
- (2) Menilai karya pegawai yang menjadi bawahannya secara periodik dan memberikan rekomendasi kepada atasan langsung.
- (3) Mengusulkan kebutuhan sumber daya baik SDM maupun sarana dan prasarana untuk kepentingan di lingkungan Divisi Operasi.
- (4) Memberikan teguran dan pembinaan kepada bawahannya atas pelanggaran, sesuai dengan prosedur yang berlaku.
- (5) Menolak/mengembalikan pengajuan penggunaan kas kecil, dan biaya-biaya lainnya yang ternyata terdapat kesalahan.

(6) Melakukan koordinasi kerja dengan unit kerja eksternal lain yang terkait dalam pelaksanaan tugas.

c) Tanggung Jawab

(1) Kebenaran dokumen bukti usaha pelayanan kapal, gudang dan lapangan, sesuai dengan sistem dan prosedur yang telah ditetapkan.

(2) Kelancaran, ketepatan waktu dan kebenaran pelaksanaan tugas Divisi Operasi.

(3) Keamanan dan kebersihan fasilitas operasi pelayanan kapal, operasi gudang dan lapangan penumpukan.

(4) Target RKAP yang telah ditetapkan.

(5) Hasil PKP (Penilaian Kerja Pegawai) bawahannya secara obyektif.

3) Manajer Teknik

a) Fungsi dan Tugas Pokok

(1) Menyelenggarakan pengoperasian dan pemeliharaan peralatan dan instalasi pelabuhan di lingkungan TPKS.

(2) Menyelenggarakan program pembangunan (investasi) dan pemeliharaan terhadap aktiva tetap (meliputi fasilitas tambahan dermaga, kolam pelabuhan di depan dermaga Pelindo, jalan, gedung, gudang lapangan dan alurpelayaran) di dalam daerah lingkungan kerja TPKS.

(3) Menyelenggarakan program kebersihan dan keindahan serta pemantauan dan pengelolaan lingkungan di dalam daerah lingkungan kerja TPKS.

b) Wewenang

(1) Menandatangani dokumen yang berkaitan dengan tugas Divisi Teknik.

(2) Mengusulkan kebutuhan sarana dan prasarana untuk TPKS.

(3) Mengusulkan kebutuhan sumber daya baik SDM maupun sarana dan prasarana untuk kepentingan di lingkungan Divisi Teknik.

(4) Menolak/mengembalikan pengajuan program pembangunan, perbaikan alat berat dan pemeliharaan terhadap aktiva tetap yang ternyata tidak sesuai dengan anggaran biaya.

(5) Menolak/mengembalikan pengajuan penggunaan anggaran, kas kecil, dan biaya-biaya lainnya yang ternyata terdapat kesalahan.

(6) Menilai karya pegawai yang menjadi bawahannya secara periodik dan memberikan rekomendasi kepada atasan langsung.

(7) Memberikan teguran dan pembinaan kepada bawahannya atas pelanggaran, sesuai dengan prosedur yang berlaku.

- (8) Memberi teguran kepada pelaku yang membuang limbah sehingga terjadi pencemaran lingkungan (polusi).
- (9) Melakukan koordinasi kerja unit-unit kerja internal dan eksternal yang terkait dalam melaksanakan tugas.

c) Tanggung Jawab

- (1) Kebenaran dokumen, keamanan dan keselamatan atas pelaksanaan pemeliharaan/perbaikan bangunan dan peralatan fasilitas pelabuhan.
- (2) Keamanan, keselamatan, kebersihan dan kelancaran operasi peralatan fasilitas pelabuhan.
- (3) Keamanan dan keselamatan tenaga mekanik dan operator peralatan.
- (4) Terhadap target RKAP yang telah ditetapkan.
- (5) Obyektivitas terhadap hasil penilaian karyawan karya pegawai bawahannya.
- (6) Asset yang dikelolanya.
- (7) Keamanan bukti-bukti serta arsip-arsip yang disimpan.
- (8) Tanggung jawab terhadap pengelolaan ATK/Blangko/URT Divisi Teknik.

4) Manajer Keuangan

a) Fungsi dan Tugas Pokok

- (1) Menyelenggarakan ketatausahaan keuangan.

- (2) Menyelenggarakan administrasi kas/bank, nota penjualan, utang-piutang, perpajakan, lalu lintas keuangan, persediaan, penghapusan aktiva tetap dan dokumentasi bukti-bukti kekayaan perusahaan.
- (3) Mengkoordinasi penyusunan rencana kerja manajemen dan anggaran perusahaan (RKAP) serta pelaporannya secara periodik.

b) Wewenang

- (1) Menandatangani dokumen yang berkaitan dengan tugas Divisi Keuangan.
- (2) Mengembalikan dokumen yang sah, belum lengkap dan atau tidak sesuai dengan anggaran/ketentuan yang berlaku untuk segera disempurnakan.
- (3) Menilai karya pegawai yang menjadi bawahannya secara periodik dan memberikan rekomendasi kepada atasan langsung.
- (4) Memberikan peringatan kepada unit-unit kerja terkait bila terjadi pengeluaran yang melebihi anggaran.
- (5) Menyelesaikan complain dari pihak pengguna jasa.
- (6) Menyetujui surat teguran I, II, dan III kepada pengguna jasa yang mempunyai tunggakan hutang.

- (7) Merekomendasikan kepada divisi Jasa untuk tidak memberikan pelayanan kepada pengguna jasa yang belum melunasi tunggakan hutangnya.

c) Tanggung Jawab

- (1) Target RKAP; kelengkapan dan kesesuaian dengan peraturan; kebenaran perhitungan dan kode rekening pembukaan.
- (2) Keamanan dan kerahasiaan bukti-bukti transaksi pembukuan, hasil analisa dan evaluasi keuangan, dokumen-dokumen, surat berharga dan surat-surat penting lainnya.
- (3) Mata anggaran, kelengkapan data-data alokasi biaya yang dikeluarkan melalui PPA (Proses Pemakaian Anggaran).
- (4) Kebenaran analisa dan evaluasi keuangan yang telah dibuat.
- (5) Obyektivitas hasil Penilaian Karya Pegawai (PKP) bawahannya.
- (6) Asset yang dikelolanya.
- (7) Piutang yang belum dilunasi oleh pengguna jasa.
- (8) Penyelesaian hutang TPKS kepada pihak ke III.

5) Manajer SDM & Umum

a) Fungsi dan Tugas Pokok

- (1) Menyelenggarakan administrasi kepegawaian, kerumahtanggaan dan ketatausahaan TPKS.
- (2) Menyelenggarakan kegiatan hubungan masyarakat dan penyelesaian hukum.
- (3) Menyelenggarakan pengadaan, penyimpanan, pengamanan dan pemeliharaan sistem operasi, program aplikasi dan paket program serta penyajian data informasi TPKS.

b) Wewenang

- (1) Menandatangani dokumen yang berkaitan dengan tugas Divisi Umum.
- (2) Menolak/mengembalikan pengajuan penggunaan anggaran, kas kecil, dan biaya-biaya lainnya yang ternyata terdapat kesalahan.
- (3) Menilai karya pegawai yang menjadi bawahannya secara periodik dan memberikan rekomendasi kepada atasan langsung.
- (4) Memberikan teguran dan pembinaan kepada bawahannya atas pelanggaran, sesuai dengan prosedur yang berlaku.
- (5) Melakukan koordinasi kerja dengan unit-unit kerja eksternal lain yang terkait dalam pelaksanaan tugas.

(6) Mengusulkan kebutuhan SDM, sarana dan prasarana untuk menunjang kelancaran kerja.

c) Tanggung Jawab

(1) Kebenaran terhadap dokumen, kelancaran, keamanan dan kebersihan yang berkaitan dengan kepegawaian, kerumahtanggaan, ketatausahaan, kehumasan, hukum dan sistem informasi.

(2) Target RKAP yang telah ditetapkan.

(3) Keamanan bukti-bukti serta arsip-arsip yang disimpan di tempat arsip sentral.

(4) Pengelolaan ATK/blangko/URT Divisi Umum.

(5) Hasil pelaksanaan Diklat pegawai.

(6) Kelengkapan, kesesuaian dengan peraturan setiap kegiatan pengembangan, pengangkatan, kepangkatan, disiplin, pemberhentian dan pensiun pegawai.

(7) Penerapan sistem administrasi perkantoran yang sangat penting peranannya dalam membantu kelancaran pelaksanaan tugas manajemen.

(8) Penyelesaiannya pembuatan surat perjanjian sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang berlaku.

6) Manajer Teknologi Informasi

a) Fungsi dan tugas pokok:

- (1) Penyusunan dan penyempurnaan sistem dan prosedur bidang operasional.
- (2) Pembangunan infrastruktur jaringan IT di kantor unit TPKS.
- (3) Pembangunan aplikasi web unit TPKS.
- (4) Pembangunan aplikasi EAMS/PMS.
- (5) Perancangan dan penerapan aplikasi Tracking System.

7) Manajer SMK3

a) Fungsi dan tugas pokok:

- (1) Menjelaskan sistem pelaporan kecelakaan yang terjadi di TPKS.
- (2) Menganalisa kasus kecelakaan, mengetahui faktor penyebabnya dan dapat menyiapkan laporan kecelakaan kepada pihak terkait.
- (3) Mengidentifikasi obyek pengawasan K3 di TPKS.
- (4) Mengetahui persyaratan keselamatan dan kesehatan kerja di tempat kerja.
- (5) Mengetahui proses audit dan ruang lingkupnya untuk mengukur tingkat pencapaian dan sebagainya.

d. Visi dan Misi Perusahaan

Visi Terminal Petikemas Semarang

“Berkomitmen Memacu Integrasi Logistik dengan Layanan Jasa Pelabuhan yang Prima”

Misi PT.Terminal Petikemas Semarang

- 1) Menjamin penyediaan jasa pelayanan prima melampaui standar yang berlaku secara konsisten;
- 2) Memacu kesinambungan daya saing industri nasional melalui biaya logistik yang kompetitif;
- 3) Memenuhi harapan semua *stakeholder* melalui prinsip kesetaraan dan tata kelola perusahaan yang baik;
- 4) Menjadikan SDM yang berkompeten, berkinerja handal, dan berpekerti luhur;
- 5) Mendukung perolehan devisa negara dengan memperlancar arus perdagangan.

B. Gambaran Umum Informan

Penelitian ini dilakukan pada empat perusahaan, yaitu Terminal Petikemas Semarang (TPKS), Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai (KPPBC) Tipe Madya Pabean Tanjung Emas Semarang, PT Jatidiri Trans Semarang dan PT Samudera Perdana Selaras. Pengumpulan data dilakukan melalui kegiatan wawancara terstruktur dilakukan dengan pihak yang berkaitan langsung dengan proses kegiatan impor petikemas di Terminal Petikemas Semarang. Narasumber dalam wawancara tersebut adalah masing-masing Supervisor Perencanaan Lapangan TPKS, Kepala Seksi Pelayanan Kepabeanan dan Cukai V KPPBC Tipe Madya Pabean Tanjung Emas, *Junior Supervisor Export & Import Freight Forwarder* PT Jatidiri Trans Semarang

dan Asisten Kepala Divisi Ekpedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) PT Samudera Perdana Selaras. Berikut ini adalah rincian dari *key informan* yang telah diwawancarai peneliti:

1. Supervisor Perencanaan Lapangan TPKS

Informan pertama adalah Supervisor Perencanaan Lapangan dari Terminal Petikemas Semarang. Memiliki inisial “S”, beliau berjenis kelamin laki-laki dan telah menjabat sebagai Supervisor dalam divisi tersebut sejak 2009.

2. Kepala Seksi Pelayanan Kepabeanan dan Cukai V KPPBC Tipe Madya Pabean Tanjung Emas

Informan kedua adalah Kepala Seksi Pelayanan Kepabeanan dan Cukai V KPPBC Tipe Madya Pabean Tanjung Emas. Memiliki inisial “R”, beliau berjenis kelamin laki-laki dan telah menjabat sebagai Kepala Seksi dalam divisi tersebut sejak Januari 2018.

3. *Junior Supervisor Export & Import Freight Forwarder* PT Jatidiri Trans Semarang

Informan Ketiga adalah *Junior Supervisor Export & Import Freight Forwarder* PT Jatidiri Trans Semarang. Memiliki inisial “RA”, beliau berjenis kelamin perempuan dan telah menjabat sebagai *Junior Supervisor* dalam divisi tersebut sejak 2010.

4. Asisten Kepala Divisi Ekpedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) PT Samudera Perdana Selaras

Informan Keempat adalah Asisten Kepala Divisi Ekpedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) PT Samudera Perdana Selaras. Memiliki inisial “AYP”, beliau berjenis kelamin laki-laki dan telah menjabat sebagai Asisten Kepala dalam divisi tersebut sejak 2013.

C. Penyajian Data Wawancara dan Analisis

Penyajian wawancara merupakan bentuk pemaparandari penelitian yang telah dilakukan peneliti. Wawancara dilakukan berdasarkan fokus penelitian yang telah ditetapkan berdasarkan landasan teori pada bab sebelumnya terutama berpedoman pada teori hasil pemikiran dari Koch dan Lockwood (2016), www.taskmanagementguide.com (2012) dan Neeraj (2012) untuk penjabaran *process simplification*, UU No. 17 tahun 2016 dan Peraturan Dirjen Bea dan Cukai No. Per-12/BC/2016 mengenai dokumen impor dan Susetyorini (2012) tentang EDI. Wawancara yang disajikan adalah topik yang berkaitan langsung dengan fokus serta rumusan masalah penelitian.

Penyajian hasil wawancara tidak menjabarkan seluruh pertanyaan secara terperinci, namun hanya pertanyaan dan hasil wawancara yang berkaitan langsung dengan focus penelitian. Hasil wawancara disusun sistematis dalam bentuk kalimat naratif, struktur, tabel maupun bagan sesuai dengan masing-masing topik bahasan dalam penelitian. Penyajian hasil wawancara secara sistematis bertujuan untuk mempermudah pembaca dalam memahami hasil penelitian dan pembahasan yang dipaparkan.

1. Kegiatan Bongkar Peti Kemas Impor tahun 2018

Penelitian dilakukan untuk mengetahui keadaan terkini terkait kegiatan bongkar peti kemas impor di Terminal Petikemas Semarang (TPKS) dan mengamati adakah perubahan yang terjadi pada Januari hingga Juni 2018. Peneliti menggali informasi dari empat pihak dengan melakukan wawancara pada tanggal 3-9 Mei 2018 yang berhubungan langsung dengan kegiatan bongkar, yaitu Terminal Petikemas Semarang (TPKS), KPPBC TMP Tanjung Emas, PT JPT Jatidiri Trans Semarang dan PT Samudera Perdana Selaras.

“WW” yang merupakan narasumber TPKS menyampaikan bahwa kegiatan impor di Terminal Petikemas Semarang masih ditaraf normal, dengan berada di angka +4%. Kinerja pada tahun 2018 juga mengalami peningkatan dengan tercapainya target BCH sebesar 25 dan BSH 50. Hal ini berdampak pada semakin meningkatnya tingkat kepercayaan konsumen kepada TPKS. Sebaliknya, realisasi dilapangan menunjukan hal yang kurang menggemberikan. Pemerataan kegiatan bongkar belum sepenuhnya bagus. Pada hari Jumat, Sabtu dan Minggu terjadi kepadatan kegiatan bongkar muat, namun pada hari biasa kapal jarang ada yang bersandar.

“XX” yang merupakan narasumber KPPBC TMP Tanjung Emas mengatakan hal serupa,

“Kami rasa sudah cukup baik, walaupun terdapat kepadatan di awal tahun namun kami dapat mengurai sedikit demi sedikit.”

“YY” yang merupakan narasumber PT JPT Jatidiri Trans Semarang menjelaskan bahwa perusahaan memiliki 2 spesifikasi dalam menangani konsumen, yaitu kawansan *bonded* dan *in-bonded*. Sekarang perusahaan cukup banyak menangani konsumen *in-bonded* namun presentase antara keduanya adalah 70% untuk *bonded* dan 30% untuk *in-bonded*. Namun pelayanan dari TPKS sudah cukup baik, terlebih untuk pelanggan *in-bonded*.

“ZZ” yang merupakan narasumber PT Samudera Perdana Selaras menjelaskan bahwa Sudah cukup baik, apalagi saat ini TPKS sudah mulai melakukan pembenahan ke sistem, sehingga itu memudahkan bagi kami terutama dalam *sending* dokumen. Sekitar 95% pelayanan kegiatan, terutama kegiatan Impor kami lakukan di TPKS, sisanya kami menggunakan TPS dengan pertimbangan rute.

Dari informasi tersebut dapat menjelaskan bahwa kegiatan bongkar peti kemas impor berada dan kondisi yang baik dengan didukung dari penjelasan masing-masing pihak. Selain itu, pendapat dari pihak TPKS yang menyatakan tarif impornya berada pada presentase 4% peningkatan jika dibandingkan dengan periode yang sama pada tahun sebelumnya. Keadaan semacam ini dapat menguntungkan TPKS terutama pada tingkat kepercayaan konsumen yang terus meningkat.

Namun realisasinya terkadang tidak sesuai dengan target yang telah ditetapkan. Keadaan di lapangan menunjukkan bahwa masuk belum meratanya kegiatan bongkar di Terminal Petikemas Semarang. Hal inilah

yang mengakibatkan dampak, salah satunya muncul *shifting*. Data dari dwelling.pelindo.co.id menunjukkan,

Bulan	Angka <i>dwelling Time</i>	Respon	Jalur Merah		Jalur Hijau		Jalur Karantina	
			Angka	GIGO	Angka	GIGO	Angka	GIGO
Jan	7,33	0,04	10,78	0,03	7,33	0,03	6,3	0,03
Feb	5,87	0,04	8,35	0,04	5,87	0,03	5,77	0,03
Mar	4,85	0,03	8,21	0,04	4,85	0,02	4,07	0,02
Apr	4,68	0,04	6,15	0,03	4,68	0,03	5,54	0,03
Mei	5,03	0,04	6,89	0,04	5,03	0,03	5,34	0,04
Juni	6,44	0,04	7,63	0,03	6,44	0,03	8,60	0,03

Tabel 2. Data *Dwelling Time* TPKS Januari-Juni 2018

Sumber: dwelling.pelindo.co.id

bahwa nilai impor belum tentu berpengaruh kepada angka *dwelling time*. Tabel di atas menunjukkan bahwa *dwelling time* di TPKS masih tinggi. Warna merah mewakili waktu yang kritis, kuning waktu yang tinggi/lama, dan biru adalah waktu yang berada pada batas wajar. Maksud dari Respon adalah waktu TPKS menangani peti kemas impor, yaitu dari *open stack* (agen pelayaran dan TPKS melakukan *meeting* rencana kedatangan kapal dengan mengirim data muatan) hingga barang keluar dari Terminal Petikemas Semarang, sedangkan GIGO adalah singkatan dari *Gate In to Gate Out*, yaitu dari peti kemas dimasukkan ke area *container yard* impor Terminal Petikemas Semarang. Hal inilah yang menjadi landasan apabila target yang telah dibuat tidak selamanya sesuai dengan kenyataan di lapangan.

2. Alur Pengeluaran Petikemas

Kegiatan bongkar peti kemas impor tidak sampai hanya penumpukan peti kemas di *container yard* (lapangan penumpukan) TPKS, namun hingga pengeluaran barang dari Terminal Petikemas Semarang yang selanjutnya dibawa baik oleh pemilik barang maupun Perusahaan Pengurusan Jasa Kepabeanan (PPJK) dan/atau Ekspedisi Muatan Kapal Laut. Kepengurusan berkas peti kemas hingga sampai ke tangan konsumen tidak hanya berasal dari satu pihak. Ketiga pihak turut andil dalam kegiatan tersebut. Terminal Petikemas Semarang, KPPBC TMP Tanjung Emas, PT JPT Jatidiri Trans Semarang dan PT Samudera Perdana selaras memiliki alur masing-masing untuk bertanggung jawab mengeluarkan barang. “XX”, narasumber dari TPKS mengatakan,

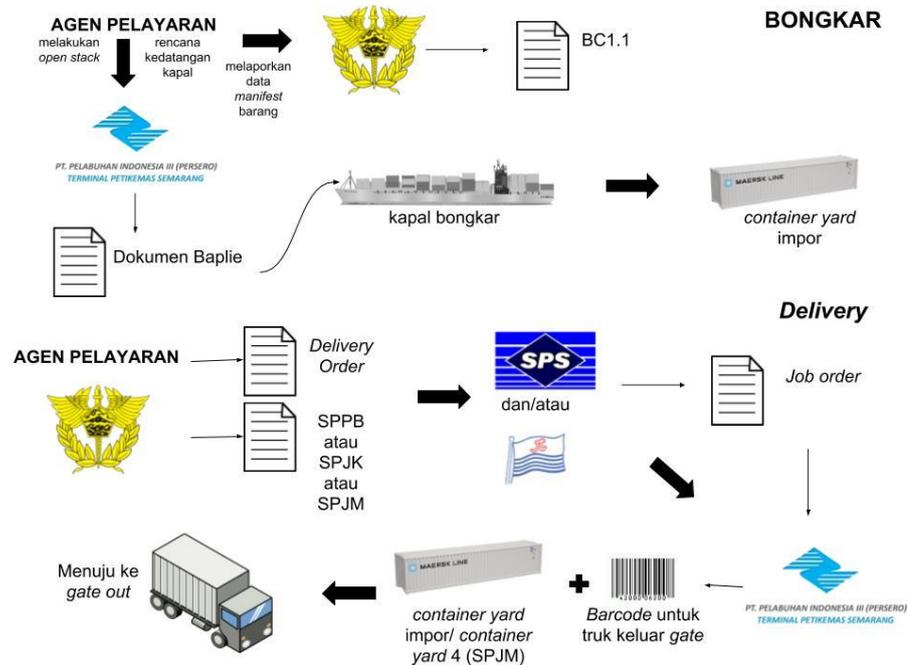
“Saat ini untuk alur pengeluaran barang sudah sangat mudah, berbeda dengan 3 atau 4 tahun yang lalu, saat EMKL masih memenuhi kantor hanya untuk melakukan pencetakan *Delivery order* maupun *Job order*.”

Hal tersebut juga disetujui oleh ketiga narasumber dari KPPBC TMP Tanjung Emas, PT Jatidiri Trans Semarang dan PT Samudera Perdana Selaras yang berpendapat cukup singkat.

“Sekarang semua telah terintegrasi.”

Alur kepengurusan kegiatan bongkar peti kemas impor oleh Terminal Petikemas Semarang, KPPBC TMP Tanjung Emas, PT JPT Jatidiri Trans Semarang dan PT Samudera Perdana Selaras adalah sebagai berikut:

a. Terminal Petikemas Semarang



Gambar 8. Alur Pengeluaran Barang Terminal Petikemas Semarang

Sumber : Data diolah 2018

Alur pengeluaran barang Terminal Petikemas Semarang memiliki 2 (dua) proses, yaitu proses bongkar dan proses *Delivery*. Proses bongkar diawali dengan agen pelayan yang datang ke Terminal Petikemas Semarang untuk melakukan pendaftaran rencana kedatangan kapal kepada divisi Perencanaan Kapal TPKS atau yang disebut *open stack*. Selanjutnya pada H-1 atau kurang dari 24 jam data rencana peti kemas bongkar (BAPLIE) dikirim ke TPKS dalam bentuk EDI. Data tersebut berisi tentang data muatan kapal baik yang akan dibongkar maupun tidak. Proses selesai setelah TPKS mendapat BC1.1 dari agen pelayan dan dapat melakukan proses bongkar.

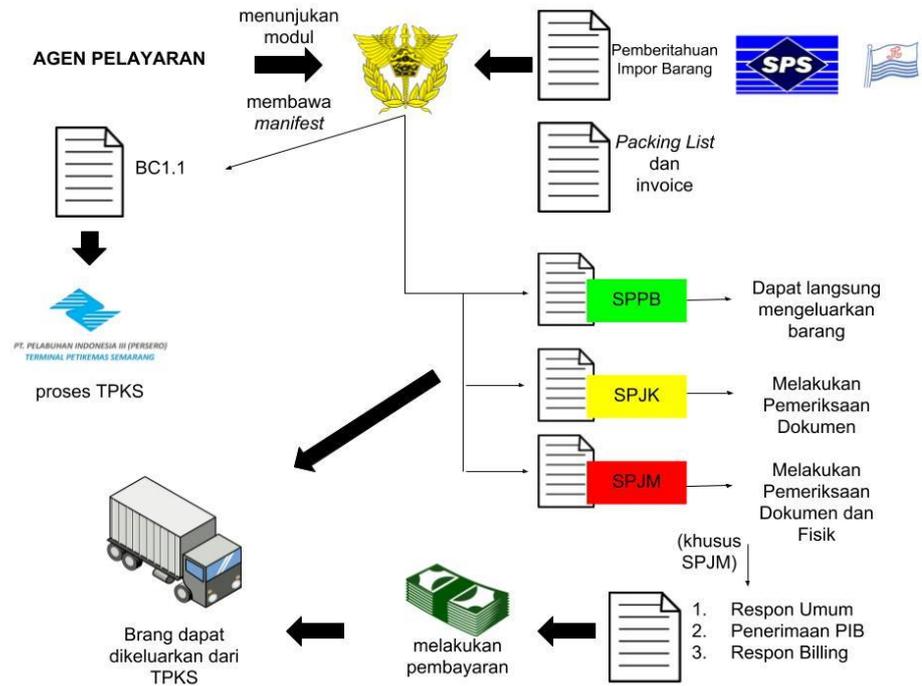
Setelah proses bongkar selesai, TPKS melakukan proses *Delivery*, yaitu proses untuk pengeluaran barang kepada pemilik. Proses ini dikenal dengan *custom inspection*. Prinsipnya apabila peti kemas dinyatakan *clear* dari *custom*, maka barang dapat dibawa oleh pemilik. Syarat untuk dinyatakan *clear* dari TPKS adalah:

- 1) *Delivery order* dari agen pelayaran telah diterima oleh TPKS
- 2) Surat Pemberitahuan Pengeluaran Barang (SPPB) yang diterbitkan oleh KPPBC TMP Tanjung Emas telah diterima oleh TPKS.

Setelah itu, Perusahaan Pengurusan Jasa Transportasi (PPJK) mengajukan permohonan pengeluaran barang melalui *webaccess* TPKS. Saat itu juga TPKS menerbitkan *Job Order Delivery* yang juga berisi Estimasi Perkiraan Biaya (EPB). Setelah PPJK menyelesaikan biaya yang diterbitkan, barang dapat dibawa keluar *Gate*.

b. KPPBC TMP Tanjung Emas

Proses pengeluaran barang dari pihak KPPBC TMP Tanjung Emas dimulai saat agen pelayaran mendaftarkan rencana kapal datang dengan membawa Data *Manifest* beserta Modul Agen ke KPPBC TMP Tanjung Emas. Selanjutnya KPPBC TMP Tanjung Emas mengeluarkan BC1.1 sebagai izin bongkar. Proses pengurusan saat kapal datang telah selesai.



Gambar 9. Alur Kepengurusan Dokumen Pengeluaran Barang
KPPBC TMP Tanjung Emas

Sumber : Data diolah 2018

Setelah itu Perusahaan Pengurusan Jasa Kepabeanan datang ke KPPBC TMP Tanjung Emas dengan membawa dokumen Penerimaan Impor Barang (PIB) disertai dengan invoice dan *Packing List*. Setelah diterima KPPBC TMP memberikan balasan yaitu dapat berupa:

- 1) SPPB (Surat Pemberitahuan Pengeluaran Barang); apabila mendapat balasan ini, barang dapat langsung dikeluarkan.
- 2) SPJK (Surat Pemberitahuan Jalur Kuning); apabila mendapat balasan ini, perlu diadakan pemeriksaan dokumen oleh Pejabat Fungsional Pemeriksa Dokumen KPPBC TMP Tanjung Emas.

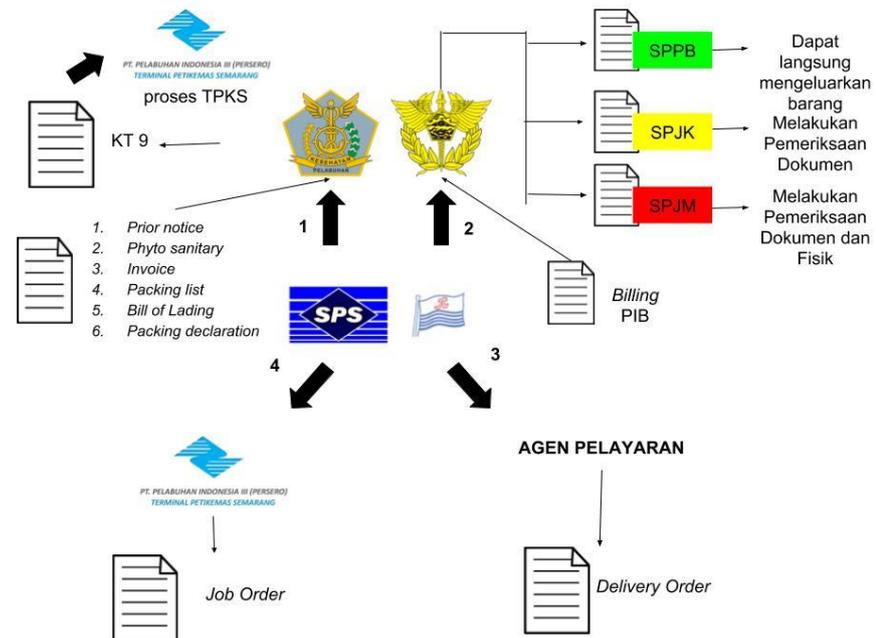
3) SPJM(Surat Pemberitahuan Jalur Merah); apabila mendapat balasan ini, perlu diadakan pemeriksaan fisik dan dokumen oleh Pemeriksa Fisi KPPBC TMP Tanjung Emas. PPJK yang terkena jalur merah, melalui Indonesia National Single Window (INSW) mengirim respon:

- a) Respon umum
- b) Respon penerimaan PIB
- c) Repon Billing

Setelah melakukan pembayaran, KPPBC TMP Tanjung Emas mengeluarkan SPPB dan barang bisa dibawa keluar TPKS. Hal tersebut juga berlaku pada SPJK, tapi tanpa melakukan tindakan respon, hanya dokumen diperiksa kemudian keluar SPPB.

Balasan KPPBC TMP Tanjung Emas telah diatur oleh sistem. Tidak ada yang bisa mengatur ataupun memanipulasi karena sistem bekerja secara otomatis. Jadi walaupun importir dengan *record*terbaik pun masih memiliki kesempatan untuk terkena jalur merah. Hal ini terjadi sebagai langkah antisipasi pemerintah untuk mengontrol barang yang masuk ke Indonesia. Proses kepengurusan di KPPBC TMP Tanjung Emas selesai hingga pengeluaran SPPB kepada importir.

c. PT JPT Jatidiri Trans Semarang dan PT Samudera Perdana Selaras
(sebagai PPJK/EMKL)



Gambar 10. Alur Kepengurusan PPK/EMKL/*Freight Forwarder*

Sumber : Data diolah 2018

Alur berbeda dialami oleh Perusahaan Pengurusan Jasa Transportasi. Sebelumnya TPKS dan KPPBC yang berhubung dengan dua pihak yaitu PPJK dan agen pelayaran. PPJK harus melakukan pengurusan dokumen kepada 4 (empat) pihak untuk dapat mengeluarkan barang.

Pertama, PPJK mengurus dokumen Larangan dan Pembatasan (Lartas) di pihak Karantina (apabila barang yang dihandle terkena Lartas). Dokumen yang perlu dipersiapkan adalah:

- 1) *Prior notice*
- 2) *Phyto sanitary*

- 3) *Invoice*
- 4) *Packing list*
- 5) *Bill of Lading*
- 6) *Packing declaration*

Karantina mengeluarkan KT-9 setelah dokumen lengkap. Dokumen tersebut dibawa ke TPKS untuk keperluan reposisi. Selanjutnya, dengan membawa PIB disertai invoice dan *packing list*, PPJK mengurus Surat Pemberitahuan Pengeluaran Barang, apabila mendapat jalur hijau proses dapat dilanjutkan dengan mengambil *Delivery Order* dari agen pelayaran. Dokumen tersebut diberikan kepada TPKS beserta SPPB, selanjutnya TPKS mengeluarkan *Job Order* dan Estimasi Perkiraan Biaya (EPB). Proses selesai dengan barang dapat dibawa ke gudang penumpukan setelah dilakukan pembayaran.

3. Pemanfaatan Dokumen dan Sistem Elektronik Dalam Kegiatan Bongkar Peti Kemas Impor

Proses pengurusan terkait kegiatan impor barang tidak lepas dari dokumen yang harus dilengkapi. Saat ini telah banyak digunakan sistem-sistem dokumen berbasis elektronik yang memudahkan berbagai pihak dalam hal bertukar data secara *online*.

“WW”, narasumber Terminal Petikemas Semarang mengatakan bahwa EDI itu data yang standart, dapat dibawa oleh semua pihak. TPKS sudah menggunakan banyak EDI, dengan agen pelayaran (BAPLIE), saat peti kemas masuk (CODECO), proses bongkar muat peti kemas yang dikirim ke agen pelayaran (COARRI), *supporting data* dari agen

(COPARN), untuk pengeluaran peti kemas (COREOR). “ZZ” yang merupakan narasumber dari PT Samudera Perdana Selaras mengatakan,

“Perusahaan sangat bergantung kepada dokumen elektronik karena semua data berada disana.”

Hal serupa juga dipaparkan oleh “XX”, narasumber dari KPPBC TMP

Tanjung Emas yang mengatakan,

“Pengelolaan diberbagai bidang memiliki otoritas masing-masing dengan sebagian besar telah menggunakan data secara *online*. Sistem yang digunakan adalah CEISA, yang hingga saat ini masih sangat membantu.”

Disamping itu penggunaan data berbasis *hardcopy* juga masih digunakan. “YY”, narasumber PT Jatidiri Trans Semarang mengatakan,

“Tidak bisa bilang harus dengan EDI, kedua cara masih dapat dilayani karena Bea Cukai pun sampai saat ini masih menginginkan data dalam bentuk *hardcopy*.”

Pernyataan “WW” dapat menjadi tambahan,

“TPKS masih melayani *paper base* apabila ada yang belum siap.”

Informasi mengenai penggunaan dokumen dan sistem elektronik menjelaskan bahwa data secara *online* sudah menjadi hal yang penting bagi masing masing pihak. Semua pihak telah mempercayakan data yang diolahnya untuk disimpan dan ditransaksikan menggunakan sistem elektronik. Namun dengan tidak meninggalkan cara lama, dokumen berbasis *hardcopy* tetap digunakan untuk antisipasi apabila pihak lain belum siap dengan penggunaan data dan sistem elektronik.

4. Pentingnya *Process simplification* Diterapkan Dalam Kegiatan Bongkar Peti Kemas Impor

Model *process simplification* pertama kali diperkenalkan untuk mengurangi alur kinerja yang kompleks dalam suatu perusahaan. *Process simplification* dapat dengan mudah diaplikasikan oleh *market leader* karena perusahaan menjadi perintis dalam suatu usaha. *Market leader* yang dapat menerapkan teknik ini dalam langkah dan struktur yang tepat, dapat menjadi perusahaan yang sukses (Koch & Lockwood, 2016).

Process simplification memiliki dua macam yang dapat diaplikasikan, yaitu *price-simplifying* dan *proposition-simplifying*. *Price-simplifying* merujuk kepada penyederhanaan anggaran biaya perusahaan. Sedangkan *proposition-simplifying* merujuk pada pembuatan produk yang berguna, menarik dan gampang digunakan (Koch & Lockwood, 2016).

Terminal Petikemas Semarang dapat dikatakan sebagai *market leader* dalam usahanya karena tidak ada perusahaan padanan bergerak dibidang yang sama, selain cabang perusahaan PT Pelindo di kota lain. Selain itu *proposition-simplifying* juga merupakan aplikasi *simplify* yang cocok. *Proposition-simplifying* memungkinkan untuk mengubah sesuatu yang kompleks menjadi mudah dan cepat. Landasan itulah yang membuat peneliti mengangkat teknik ini untuk dapat diterapkan khususnya dalam kegiatan bongkar peti kemas impor.

Hasil wawancara dengan keempat pihak sepakat untuk menyatakan bahwa *process simplification* perlu diterapkan dalam kegiatan bongkar peti kemas impor. “WW”, narasumber Terminal Petikemas Semarang mengatakan,

“Saat ini semua mau tidak mau harus beralih ke teknologi. Semua pihak harus berjalan bersinergi. Kalau bisa lebih mudah kenapa harus bersusah-susah. Tapi memang harus bersinergi.”

“XX” narasumber dari KPPBC TMP Tanjung Emas mengatakan bahwa pihak Bea Cukai telah siap menerapkan sistem tersebut. Alat-alat penunjang telah disiapkan guna memenuhi kebutuhan terkait peningkatan kinerja terutama pada Pemeriksaan Fisik (PF). Selain itu penganangan *one day service*, untuk mempercepat pengurusan terkait kebeanian dan program *paper less* ditangani dengan serius.

Tanggapan positif juga datang dari PT JPT Jatidiri Trans Semarang, narasumber “YY” mengatakan,

“Pihak Jatidiri sangat setuju karena hal tersebut dapat mengoptimalkan *self-service*. Perusahaan sudah siap apabila sistem tersebut dijalankan

“YY”, narasumber PT Samudera Perdana Selaras mengakhiri sesi wawancara dengan mengatakan,

“Pasti pihak SPS sangat memerlukan penerapan dari *process simplification*. Pasti perlu *banget* sekali.”

5. Hambatan Yang Muncul Dari Penerapan *Process simplification*

Teknologi maupun sistem yang baru tidak selalu berjalan lancar di awal. Perbaikan-perbaikan pasti muncul seiring fungsi penggunaan yang

semakin kompleks. Teknik *process simplification* pun juga tidak menutup kemungkinan ada beberapa perubahan. Teknik ini mengandalkan sistem EDI dalam melakukan input dan pengiriman dokumen. Hal tersebut yang membuat para narasumber menyampaikan hambatan. Semua sepakat hambatan dari sistem yang sering *down* adalah masalah utama dalam penggunaan EDI.

“WW”, narasumber Terminal Petkemas Semarang mengatakan bahwa yang namanya buatan manusia pasti ada kekurangan yang muncul. TPKS tidak bisa mengatakan dengan *process simplification* semua akan menjadi *perfect*, Namun tetap berusaha untuk selalu melakukan inovasi dan perbaikan demi kepuasan pelanggan. Usulan ini sangat bagus, semoga TPKS bisa menerapkannya, dengan sebisa mungkin menekan penggunaan kertas hingga *zero paper*.

“XX”, narasumber KPPBC TMP Tajung Emas menambahkan bahwa setiap teknologi pasti selalu ada positif dan negatif. Kasus seperti sistem *down* itu hambatan yang sekarang sering Bea Cukai rasakan sebagai pengguna aktif dari teknologi. Selain itu sistem yang masih belum sinkron juga menjadi penghambat bagi Bea Cukai untuk saling bertukar data. Mensinergikan sistem adalah salah satu cara untuk mengatasi masalah tersebut. “ZZ”, narasumber juga mengatakan hal serupa,

“Sistem *down*, selain itu persediaan *server* juga harus ditambah.”

“YY”, narasumber PT JPT Jatidiri Trans Semarang menambahkan bahwa keabsahan dokumen menjadi diragukan karena dengan teknologi yang digunakan saat ini tidak menutup kemungkinan untuk pihak-pihak yang tidak bertanggung jawab dapat *mengedit* atau mengganti data demi keuntungan pribadi.

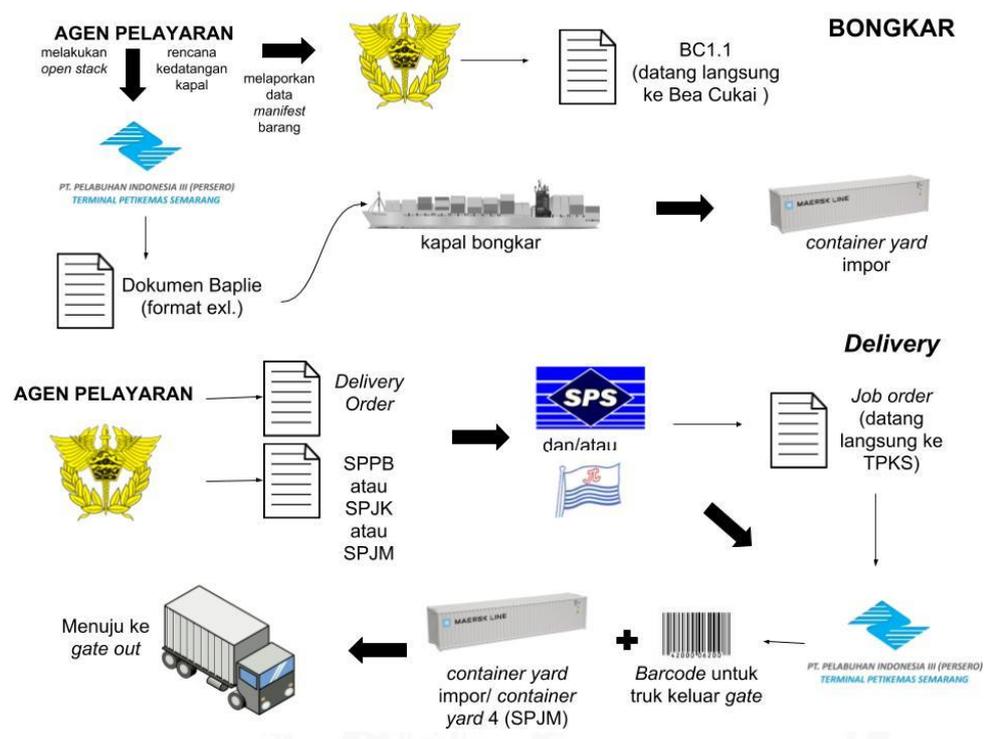
Informasi dari keempat pihak menjelaskan bahwa sistem *down* adalah masalah utama dari penerapan *process simplification*. Kabar baiknya, TPKS telah melakukan perbaikan mengenai sistem yang digunakan sekarang dan sudah semakin jarang terjadi sistem *down*. *Server* yang berada di kantor pusat Surabaya telah *diupgrade* sehingga masalah sistem *down* dapat diatasi.

6. Analisis Kegiatan Bongkar Peti Kemas Impor Sebelum dan Setelah Dilakukan *Process Simplification*

Analisis perbandingan kegiatan bongkar peti kemas impor sebelum dan sesudah dilakukan *process simplification* peneliti jabarkan dalam bentuk gambar. Serupa dengan alur pengeluaran barang di subbab sebelumnya, peneliti menjelaskan dari 3 pihak, Terminal Petikemas Semarang, Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean Tanjung Emas dan perwakilan dari Perusahaan Pengurusan Jasa Transportasi (PPJK), PT JPT Jatidiri Trans Semarang dan PT Samudera Perdana Selaras. Analisis ini dilakukan dengan

melihat model dokumen dan waktu yang dihabiskan dalam sekali kepengurusan.

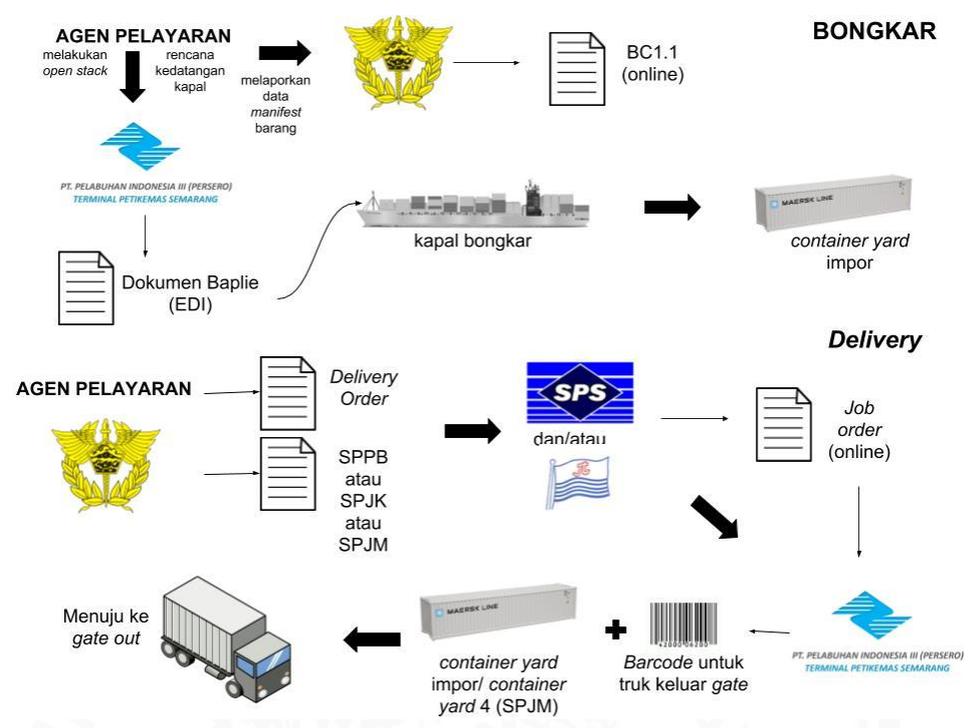
a. Terminal Petikemas Semarang



Gambar 11. Alur Pengeluaran Barang TPKS sebelum *Process simplification*

Sumber : Data diolah 2018





Gambar 12. Alur Pengeluaran Barang TPKS setelah *process simplification*

Sumber : Data diolah 2018

1) Alur Pengeluaran Barang

Proses pengeluaran barang sebelum dan setelah *process simplification* sangat jauh berbeda, terutama pada waktu dan intensitas mobilitas. Kegiatan sebelum *process simplification* pada agen pelayaran yaitu, BAPLIE (data rencana peti kemas bongkar) masuk berbentuk exl. yang dikirim menggunakan *e-mail*. Selanjutnya BC1.1 masih harus datang langsung ke KPPBC TMP Tanjung Emas yang rata-rata membutuhkan waktu 1 hari. Proses pengambilan peti kemas pun juga membutuhkan dokumen cetak. PPJK harus menunggu PIB dari agen pelayaran dengan dokumen pelengkap *packing list* dan



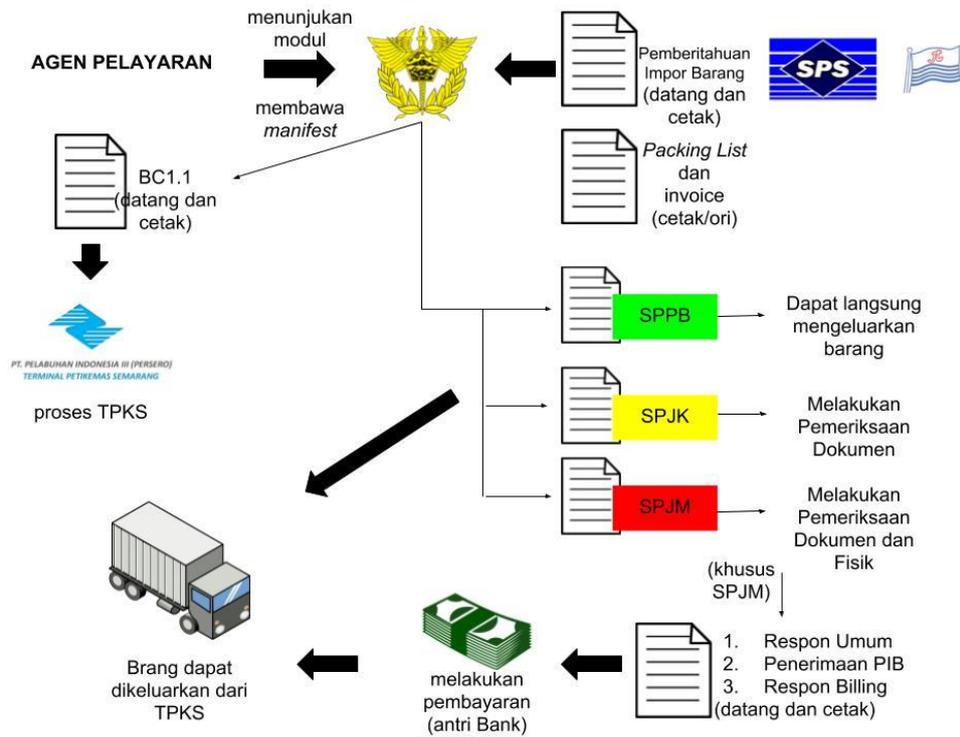
invoice dari *shipper* yang membutuhkan waktu 1 hari. Selanjutnya melakukan pengurusan Surat Pemberitahuan Pengeluaran Barang ke KPPBC TMP Tanjung Emas, apabila jalur hijau proses akan lebih cepat dengan estimasi waktu 1 hari, namun apabila barang masuk ke jalur merah maka pengurusan akan semakin lama. Rata-rata pengurusan manual jalur merah membutuhkan waktu 3 hari. Setelah itu mengambil *Delivery order* ke agen pelayaran dengan estimasi waktu setengah hari, proses pengambilan di TPKS juga semakin tertunda. Kelengkapan data sudah masuk ke TPKS, PPJK harus melakukan cetak *job order* di TPKS, kemudian menuju ke Bank untuk membayar tagihan.

2) Waktu yang Digunakan Hingga Barang Keluar *Gate*

Keseluruhan estimasi waktu yang dihabiskan adalah 4 hari untuk barang jalur hijau dan 7 hari untuk barang jalur merah. Sangat berbeda dengan alur pengeluaran barang setelah *process simplification*. Waktu yang dibutuhkan relatif singkat dan intensitas mobilitas dari PPJK tidak terlalu besar. Waktu yang dihabiskan untuk melakukan pengurusan barang jalur hijau adalah 1-2 hari dan jalur merah adalah 3-4 hari.

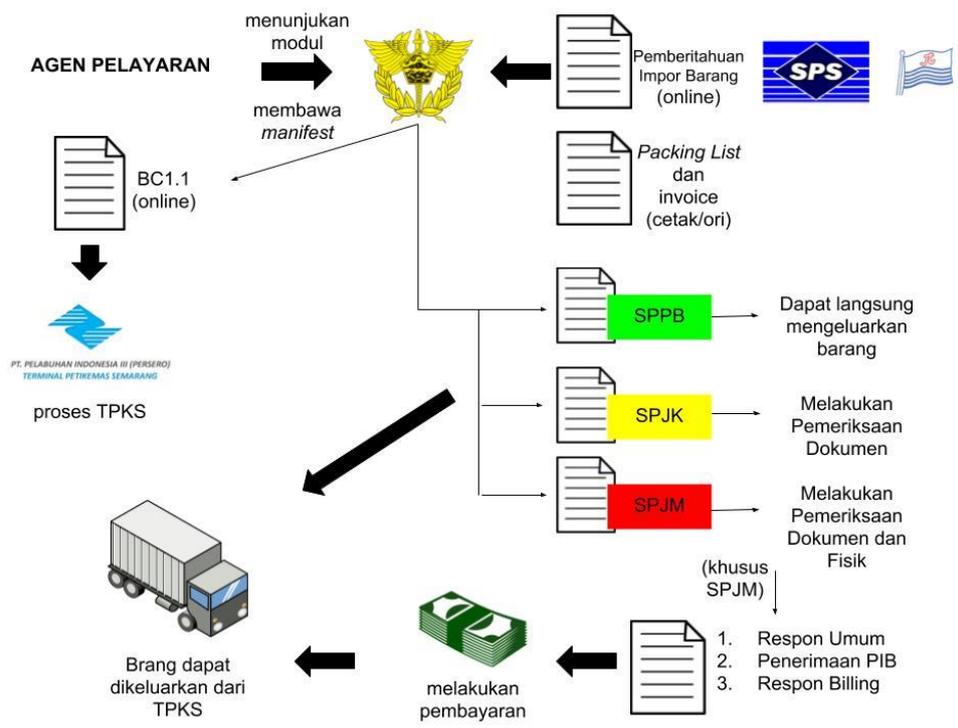
b. Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean

Tanjung Emas



Gambar 13. Alur Kepengurusan Dokumen Bea Cukai sebelum *process simplification*

Sumber : Data diolah 2018



Gambar 14. Alur Kepengurusan Dokumen Bea Cukai setelah *process simplification*

Sumber : Data diolah 2018

1) Alur Pengeluaran Barang

Sebelum penerapan *process simplification*

Agan pelayaran membawa cetak manifest ke KPPBC TMP Tanjung Emas. Setelah diproses, dikeluarkan BC 1.1 yang berisi izin bongkar kepada TPKS. Agan pelayaran mengantar BC1.1 tersebut dan TPKS melakukan proses bongkar. Agan pelayaran juga harus membuat Pemberitahuan Impor Barang dan PPJK (Perusahaan Pengurusan Jasa Kepabeanan) bertugas untuk mengambil.

Pemberitahuan Impor Barang dari agan pelayaran diterima oleh PPJK yang kemudian diserahkan beserta dokumen pelengkap, yaitu



packing list dan invoice kepada KPPBC TMP Tanjung Emas dan memberi balasan berupa Surat Pemberitahuan Pengeluaran Barang (SPPB). Surat ini terdiri dari 3 opsi, yaitu SPPB itu sendiri yang merupakan jalur hijau, SPJK (Surat Pemberitahuan Jalur Kuning) dan Surat Pemberitahuan Jalur Merah (SPJM). Surat ini berdasarkan sistem dari KPPBC TMP Tanjung Emas yang dikeluarkan secara acak, fungsinya yaitu agar barang yang masuk ke Indonesia, baik baru maupun lama masih dapat dikontrol pemerintah. Apabila mendapatkan SPPB, PPJK dapat mengeluarkan barang saat itu juga di TPKS. Namun bila masuk SPJK, harus dilakukan pemeriksaan dokumen, kemudian mendapat balasan dari KPPBC TMP Tanjung Emas, melakukan *billing* dan menerima SPPB untuk dapat mengeluarkan barang. Sama halnya dengan SPJM, namun bedanya harus ada pemeriksaan fisik yang dilakukan Pemeriksa Fisik KPPBC TMP Bea Cukai setelah itu melakukan proses seperti jalur kuning. PPJK dalam hal ini harus melakukan mobilisasi antara KPPBC TMP Tanjung Emas, Terminal Petikemas Semarang dan Bank Konsolidasi.

Setelah penerapan *Process Simplification*

Agen pelayaran membawa mengirim manifest secara *online* ke KPPBC TMP Tanjung Emas. Setelah diproses, dikeluarkan BC 1.1 yang berisi izin bongkar kepada TPKS. Agen pelayaran mengirim BC1.1 tersebut dan TPKS melakukan proses bongkar. Agen pelayaran

juga harus membuat Pemberitahuan Impor Barang dan PPJK (Perusahaan Pengurusan Jasa Kepabeanan) bertugas untuk mengambil.

Pemberitahuan Impor Barang dari agen pelayaran diterima oleh PPJK yang kemudian diserahkan beserta dokumen pelengkap, yaitu *packing list* dan *invoice* kepada KPPBC TMP Tanjung Emas dan memberi balasan berupa Surat Pemberitahuan Pengeluaran Barang (SPPB). Surat ini terdiri dari 3 opsi, yaitu SPPB itu sendiri yang merupakan jalur hijau, SPJK (Surat Pemberitahuan Jalur Kuning) dan Surat Pemberitahuan Jalur Merah (SPJM). Apabila mendapatkan SPPB, PPJK dapat mengeluarkan barang saat itu juga di TPKS. Namun bila masuk SPJK, harus dilakukan pemeriksaan dokumen, kemudian mendapat balasan dari KPPBC TMP Tanjung Emas, melakukan *billing* dan menerima SPPB untuk dapat mengeluarkan barang. Sama halnya dengan SPJM, namun bedanya harus ada pemeriksaan fisik yang dilakukan Pemeriksa Fisik KPPBC TMP Bea Cukai setelah itu melakukan proses seperti jalur kuning. PPJK hanya perlu melakukan kegiatan secara *online* dengan mengirim semua dokumen via *Indonesia National Single Windows (INSW)*.

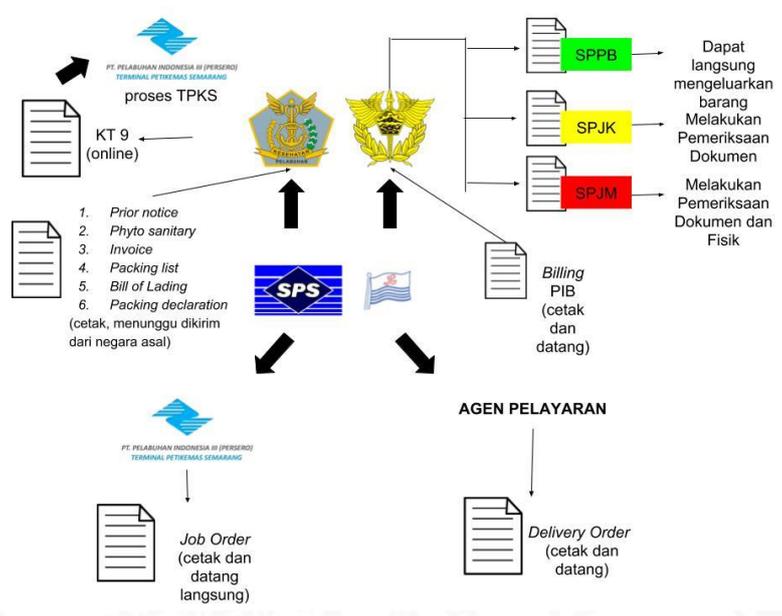
2) Waktu yang Diginukana Hingga Barang Keluar *Gate*

Perbandingan waktu antara alur pengeluaran dan kepengurusan dokumen hampir sama. Sebelum *process simplification* agen pelayaran

menghabiskan waktu 1 hari untuk melakukan pengurusan BC1.1 untuk izin bongkar. PPJK menghabiskan waktu 2-5 hari untuk mengurus SPPB agar barang dapat dikeluarkan. Selain itu dokumen yang dipersiapkan harus asli dan dicetak. Estimasi waktu yang dihasikan untuk pengurusan dokumen adalah 3 hingga 5 hari.

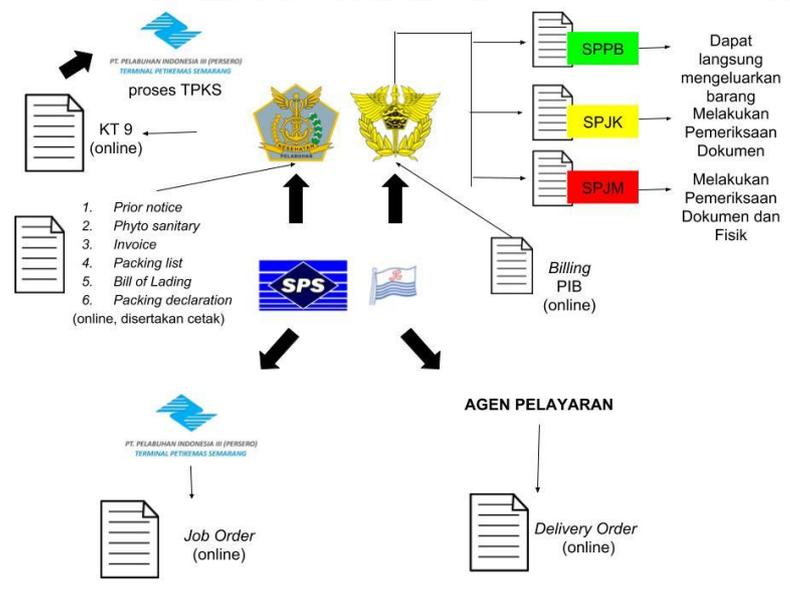
Kepengurusan dokumen di Bea Cukai setelah adanya *process simplification* menjadi semakin mudah dan cepat. Semua dokumen dikirim omelalui *online*, hanya *packing list* dan invoice yang harus ditunjukkan cetak untuk mengurangi risiko pemalsuan. Selain itu dapat diurus melalui kantor masing-masing. Estimasi yang dihabiskan untuk melakukan pengurusan adalah 1 hingga 3 hari.

c. PT JPT Jatidiri Trans Semarang dan PT Samudera Perdana Selaras



Gambar 15. Alur Kepengurusan Dokumen PPKJ sebelum *process simplification*

Sumber : Data diolah 2018



Gambar 16. Alur Kepengurusan Dokumen PPKJ setelah *process simplification*

Sumber : Data diolah 2018



1) Alur Pengeluaran Barang

Salah satu pihak yang paling banyak melakukan hubungan dan mobilisasi adalah Perusahaan Pengurusan Jasa Transportasi. Pihak yang mewakili pemilik barang untuk melakukan kepengurusan dokumen lebih banyak bertemu dengan lembaga atau instansi lain. Oleh karena itu *process simplification* juga sangat dibutuhkan guna mempersingkat proses sebagai upaya dalam memuaskan pelanggan.

Pertama, PPJK mengurus dokumen Larangan dan Pembatasan (Lartas) di pihak Karantina (apabila barang yang dihandle terkena Lartas). PPJK menyiapkan beberapa dokumen yang selanjutnya karantina mengeluarkan KT-9. Selanjutnya, dengan membawa PIB disertai invoice dan *packing list*, PPJK mengurus Surat Pemberitahuan Pengeluaran Barang, apabila mendapat jalur hijau proses dapat dilanjutkan dengan mengambil *Delivery Order* dari agen pelayaran. Dokumen tersebut diberikan kepada TPKS beserta SPPB, selanjutnya TPKS mengeluarkan *Job Order* dan Estimasi Perkiraan Biaya (EPB). Proses selesai dengan barang dapat dibawa ke gudang penumpukan setelah dilakukan pembayaran.

2) Waktu yang Digunakan Hingga Barang Keluar Gate

Sebelum adanya *process simplification*, proses pengurusan peti kemas yang melewati karantina memakan waktu hingga 3 hari, dengan rasionalisasi pengiriman dokumen menghabiskan waktu 1 hari dan 2 hari untuk proses pengujian. Setelah itu dalam pengurusan dokumen untuk

pengeluaran barang di KPPBC TMP Bea Cukai menghabiskan waktu 3 hari untuk jalur hijau dan 5 hari untuk jalur merah. Kepengurusan selesai dengan melakukan pembayaran dan pengambilan peti kemas di TPKS, hari itu juga dapat selesai untuk jalur hijau dan 2 hari dihabiskan untuk jalur merah.

Penerapan *process simplification* dapat membantu penekanan dalam hal waktu karena segala hal dapat dilakukan secara *online*. Pengurusan dokumen dari karantina hingga barang keluar dapat dilakukan 1 hari juga bila barang termasuk jalur hijau, dengan estimasi karantina 1 hari. Barang dapat keluar TPKS dalam waktu 3 hari untuk pengurusan jalur merah dengan estimasi 1 hari karantina, 1 hari pengurusan dokumen dan 1 hari pemeriksaan fisik.

Estimasi waktu yang dihabiskan PPJK adalah 6-8 hari. Pengurusan dokumen PPJK setelah adanya *process simplification* dapat menjadi lebih singkat, yaitu 2-4 hari.

BAB V

PENUTUP

C. Kesimpulan

1. Kegiatan bongkar peti kemas impor berada dan kondisi yang baik dengan didukung dari penjelasan masing-masing pihak. Selain itu, pendapat dari pihak TPKS yang menyatakan taraf impornya berada pada presentase 4% peningkatan jika dibandingkan dengan periode yang sama pada tahun sebelumnya. Keadaan semacam ini dapat menguntungkan TPKS terutama pada tingkat kepercayaan konsumen yang terus meningkat.
2. Alur pengeluaran barang yang ada di Terminal Petikemas Semarang, Jawa Tengah sudah cukup baik dengan dibuktikan segala macam prosesnya telah terintegrasi dengan baik. Penerapan *process simplification* telah diaplikasikan oleh Terminal Petikemas Semarang dan KPPBC TMP Tanjung Emas dengan baik sehingga mendapat sambutan baik dari Perusahaan Pengurusan Jasa Transportasi (PPJK) atau perusahaan *freight forwarder*.
3. Proses pengurusan terkait kegiatan impor barang tidak lepas dari dokumen yang harus dilengkapi. Saat ini telah banyak digunakan sistem-sistem dokumen berbasis elektronik yang memudahkan berbagai pihak dalam hal bertukar data secara *online*.

Informasi mengenai penggunaan dokumen dan sistem elektronik menjelaskan bahwa data secara *online* sudah menjadi hal yang penting bagi masing

masing pihak. Semua pihak telah mempercayakan data yang diolahnya untuk disimpan dan ditransaksikan menggunakan sistem elektronik. Namun dengan tidak meninggalkan cara lama, dokumen berbasis *hardcopy* tetap digunakan untukantisipasi apabila pihak lain belum siap dengan penggunaan data dan sistem elektronik

4. Penerapan *process simplification* dinilai baik oleh seluruh pihak (Terminal Petikemas Semarang, KPPBC TMP Tanjung Emas dan perusahaan *freight forwarder/* PPJK/EMKL) sebagai inovasi yang sangat membantu dalam kelancaran pengeluaran barang terutama peti kemas impor. Semua pihak setuju bahwa proses ini sangat membantu kelancaran pengeluaran barang impor.
5. Teknologi maupun sistem yang baru tidak selalu berjalan lancar di awal. Perbaikan-perbaikan pasti muncul seiring fungsi penggunaan yang semakin komplek. Teknik *process simplification* pun juga tidak menutup kemungkinan ada beberapa perubahan. Teknik ini mengandalkan sistem EDI dalam melakukan input dan pengiriman dokumen. Hal tersebut yang membuat para narasumber menyampaikan hambatan. Semua sepakat hambatan dari sistem yang sering *down* adalah masalah utama dalam penggunaan EDI.

Informasi dari keempat pihak menjelaskan bahwa sistem *down* adalah masalah utama dari penerapan *process simplification*. Kabar baiknya, TPKS telah melakukan perbaikan mengenai sistem yang digunakan sekarang dan sudah semakin jarang terjadi sistem *down*. *Server* yang

berada di kantor pusat Surabaya telah di*upgrade* sehingga masalah sistem *down* dapat diatasi.

6. Analisa yang dilakukan pada data alur pengeluaran barang sebelum dan sesudah penerapan *process simplification* menunjukkan perbedaan waktu signifikan yang berarti penerapan *process simplification* berhasil dan benar-benar dibutuhkan oleh semua pihak (Terminal Petikemas Semarang, Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean Tanjung Emas, dan *freight forwarder*/PPJK/EMKL).

- a. Terminal Petikemas Semarang

Sebelum Penerapan *process simplification*; waktu yang dihabiskan adalah 4 hari untuk barang jalur hijau dan 7 hari untuk barang jalur merah.

Setelah Penerapan *process simplification*; waktu yang dihabiskan untuk melakukan pengurusan barang jalur hijau adalah 1-2 hari dan jalur merah adalah 3-4 hari.

- b. KPPBC TMP Tanjung Emas

Sebelum Penerapan *process simplification*;Estimasi waktu yang dihasikan untuk pengurusan dokumen adalah 3 hingga 5 hari.

Setelah Penerapan *process simplification*;Estimasi yang dihabiskan untuk melakukan pengurusan adalah 1 hingga 3 hari.

- c. *Freight forwarder*/PPJK/EMKL

Estimasi waktu yang dihabiskan PPJK adalah 6-8 hari. Setelah adanya *process simplification* dapat menjadi lebih singkat, yaitu 2-4 hari.

D. Saran

Saran yang dapat diberikan oleh peneliti dalam kaitannya dengan kegiatan bongkar peti kemas impor Terminal Petikemas Semarang yaitu:

1. Meningkatkan kualitas dari sistem yang telah ada saat ini, baik itu *webaccess*, CEISA maupun CVIA.
2. Melakukan pertemuan berkala dengan semua pihak, baik TPKS, KPPBC TMP Tanjung Emas dan PPJK membahas tentang kinerja dan inovasi yang ingin dilakukan. Alangkah lebih baik apabila dari pihak TPKS dan KPPBC TMP Tanjung Emas dapat menggunakan saran yang diberikan PPJK untuk kemajuan bersama.
3. Mengatur agar pembayaran tagihan terkait pengeluaran barang dapat dilakukan dalam satu waktu, untuk mempermudah proses kegiatan.
4. Menjalin hubungan baik dengan semua pihak agar tercipta lingkungan kerja yang sehat dan nyaman.

Saran untuk peneliti selanjutnya yakni:

1. Melakukan penelitian dengan sudut pandang yang berbeda, seperti pengamatan dari sisi KPPBC TMP Tanjung Emas.
2. Mengembangkan penelitian kepada pihak-pihak yang belum di luar penelitian ini.
3. Memfokuskan penelitian pada satu pihak dengan penjabaran lebih luas.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Daymon, Cristin dan Holloway, Immy. (2008). *Metode-metode Riset Kualitatif dalam Public Relation dan Marketing Communication*. Yogyakarta : Bentang.
- Glaser, Barney G. and Strauss, Anselm L. (1967). *The Discovery of Grounded Theory, Strategies for Qualitative Research*. USA : Aldine Transaction.
- Koch, Richard and Lockwood, Greg. (2016). *Simplify : How the Best Businesses in the World Succeed. E-book content*. London : Piatkus.
- Milles, M.B. and Huberman, M.A. (1984). *Qualitative Data Analysis*. London: Sage Publication.
- Purhantara, Wahyu. (2010). *Metode Penelitian Kualitatif untuk Bisnis*. Yogyakarta : Graha Ilmu.
- Purnamawati, Astuti. (2013). *Dasar – Dasar Ekspor – Impor*. Yogyakarta : UPP STIM YKPN.
- Sasono, Herman Budi. (2012). *Manajemen Pelabuhan dan Realisasi Ekspor Impor*. Yogyakarta : CV. Andi Offset.
- Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Bisnis*. Bandung : Alfabeta, CV.
- Susilo, Andi. (2008). *Buku Pintar Ekspor – Impor*. Jakarta : Trans Media.
- Tandjung, Marolop. (2011). *Aspek dan Prosedur Ekspor – Impor*. Jakarta : Salemba Empat.
- Tohirin. (2016). *Metode Penelitian Kualitatif dalam Pendidikan dan Bimbingan Konseling*. Jakarta : PT RajaGrafindo Persada.
- Yusuf, Muri, (2014). *Metode Penelitian: Kuantitatif, Kualitatif dan Penelitian Gabungan*. Jakarta : Pranadamedia Group.
- Zulganef. (2008). *Metode Penelitian Sosial dan Bisnis*. Edisi Pertama. Yogyakarta : Graha Ilmu.

Jurnal

- Budiasih, I Gusti Ayu Nyoman. (2014). *Metode Grounded Research Dalam Riset Kualitatif*. Bali : Jurnal Ilmiah Akuntansi dan Bisnis, Vol. 9, No.1.
- Ekananda, Ajeng Divie. (2017). Analisis Dampak *Dwelling Time* pada *Freight Forwarder*. Malang : Universitas Brawijaya.
- Malhotra, Neeraj. (2012). Process Simplification – The Simple Way! X. United Kingdom : *Pharmaceutical Users Software Exchange*. 06 1 11
- Martin, Patricia Yancey and Turner, Barry A. (1986). *Grounded Theory and Organizational Research*. The Journal of Applied Behavioral Science, Vol.22, No. 2.
- Narindra, Raka Argiansyah Arya. (2016). Analisis Pengaruh *Dwelling Time* terhadap Pendapatan (Studi pada PT Terminal Peti Kemas Semarang tahun 2011 – 2015). Malang : Universitas Brawijaya.
- Rajasekar, D. and Prabhakar, T. Sandeep. (2015). *Imporance of Freight Forwarder and Work Activities of Freight Forwarding and Work Activities of Freight Forwarder- an Empirical Analysis*. *Indian Journal of Applied Research Vol. 5*. Chennai, India : Amet University.
- Susetyorini, Peni. (2010). Pelaksanaan Sistem *Electronic Data Interchange (EDI)* di Pelabuhan Tanjung Emas sebagai Alternatif Prosedur Kepabeanan. *Jurnal Pandecta* 5(2) 133 139.

Website/ Arttikel/ Koran/ Lainnya

- Badan Pusat Statistik. (2017). “*Nilai Ekspor Indonesia Desember 2017 mencapai US\$14,79 Miliar dan Nilai Impor Indonesia Desember 2017 mencapai US\$15,061 Miliar*”, diakses pada 6 Maret 2018 dari <http://www.bps.go.id/pressrelease.html>
- Dwelling Time Dashboard. (2018).*Dwelling Time Import and Responsibility Pelindo III*. Diakses tanggal 1 Juli 2018 dari <http://www.dwelling.pelindo.co.id/>
- Frost, Shelley. (2018). “*How to Simplify a Work Process*”, diakses pada tanggal 5 Maret 2018 dari <http://smallbusiness.chron.com/simplify-work-process-37323.html>

- Keputusan Menteri Keuangan Nomor 453/KMK.04/2002 *tentang Tatalaksana Kepabeanan Di Bidang Impor*. Jakarta : Rirektorat Jenderal Bea dan Cukai, diakses tanggal 6 maret 2018 dari <https://peraturan.beacukai.go.id/>
- Peraturan Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor Per- 12/BC/2016. “tentang Pemeriksaan Fisik Barang Impor”, diakses tanggal 6 Maret 2018 dari <https://repository.beacukai.go.id/>
- PT Globelink Sea and Air Freight Indonesia. (2010).”*About Globelink Indonesia*”, diakses tanggal 5 Maret 2018 dari www.globelink-indonesia.com/introduction/sub/2
- PT Jatidiri Trans Semarang. (2018). “*Welcome to jatidiri Trans*”, diakses tanggal 5 Maret 2018 dari www.jatidiritrans.co.id/home.htm
- PT Samudera Perdana Selaras. (2014). “*PT Samudera Perdana Selaras Cepat Tepat dan Bersahabat*”, diakses tanggal 5 Maret 2018 dari www.spsgroup.co.id/#contact
- Task Management Guide. (2012).”*What is Process Simplification*”, diakses tanggal 5 Maret 2018 dari <http://www.taskmanagementguide.com/>
- Terminal Petkemas Semarang. (2017). “*Sejarah TPKS*”, diakses tanggal 5 Maret 2017 dari www.tpks.co.id/new/
- Undang Undang Nomor 17 Tahun 2006 “*tentang Perubahan Undang-Undang Nomor 10 tahun 1995 tentang Keabeanan*”, diakses tanggal 6 Maret 2018 dari <https://peraturan.beacukai.go.id/undang-undang/1.html>

LAMPIRAN

G. Curriculum Vitae Peneliti

<i>Personal Information</i>	
<i>Name and Surname:</i>	Inas Arfeny Halimatus Nadiyah
<i>Address:</i>	RT.04/RW.11 Ds. Watudandang, Kec. Prambon Ngonjuk, Jawa Timur 64484
<i>Date of Birth:</i>	14.02.1995
<i>Phone number:</i>	+62 85790339095
<i>E-mail:</i>	inasarfeni@gmail.com
<i>Profile</i>	a student from Brawijaya University that has qualification on managing a group, good in leadership and experienced at international volunteering program.
	
<i>Education</i>	
2010 - 2013	SMA Negeri 2 Pare, Kediri Science Class Program
2014	University of Brawijaya Malang International Business
<i>Experience</i>	
01.2017	BEM FIA UB 2017 General Director of Study in Kajian dan Strategi Division (Dirjen Kajian) Responsibilities: managing and discussing the newest issue that happen on both political and social in faculty, University, even in nation overseas. Team: creating and making completion for the problem of the issue.
01.2016 - 12.2016	EM UB 2017 Study Staff on Kajian dan Strategi Division (Staff Kajian) Responsibilities: discussing and making press release for the newest issue that happen on both political and social in faculty, University, even in nation overseas. Team: creating and making completion for the problem of the issue.
05.2016 - 10.2016	Olimpiade Brawijaya Relad Coord Staff (Staff Koordinator Lapangan) Managing and evaluating all the competition, either art and sport, clear and safe.
01.2016 - 09.2015	ESPRIEX 2.0 Public Relation and Liaison Officer Staff Esprix is ASEAN business model competition, held by Faculty of Administrative Science, University of Brawijaya Malang. PR and LO staff responsibilities: inviting and managing ASEAN participant during the competition for 3 days.
05.2015 - 10.2015	Kampung Budaya 3 Transportation and Laging Staff Making all the stuff, from tent, bazar stand, sound system to electricity clear during the event for 2 days.



02.2015 - 04.2015

SOM (School of Mentoring) Unit Aktivitas Kerohanian Islam University of Brawijaya

Transportation and Logging Staff

Making all the stuff, from tent, bazar stand, sound system to electricity clear during the event for 2 session in 2 months.

09.2014 - 12.2014

BEM FIA UB 2014

Junior Staff of Public Policy (Staf Muda Kebijakan Publik)

Responsibilities: discussing and making press release for the newest issue that happen on both political and social in faculty, University, even in nation overseas. Team: creating and making completion for the problem of the issue.

Software skills

Word ●●●●●●●●
 Powerpoint ●●●●●●●●
 Microsoft Excel ●●●●●●●●

Languages

Indonesian ○●●●●●●●
 U.S. English ○●●●●●●●
 British English ○●●●●●●●
 Korean ○○●●●●●●

International Experience

Exchange Participant on AIESEC Alexandria, Egypt

Volunteering Program on Revolutionize Project

Responsibilities: discussing about Business plan dan making suitable Start Up Business for Egypt.

Team: mix from exchange and local participant from Alexandria, consist of 6 people in group.

Personality

- ✓ Communicative
- ✓ Creativity
- ✓ Stubborn
- ✓ Assertive
- ✓ Organized
- ✓ Compassionate

Skills

- ✓ Good communication - written and oral skills
- ✓ Excellent conceptual and analytical skills
- ✓ Effective interpersonal skills
- ✓ Manage a group
- ✓ Can work on under-pressured

Hobbies



I hereby authorize you to process my personal data included in my job application for the needs of the recruitment process in accordance



H. Hasil Wawancara

5. Terminal Patkemas Semarang

- a. Bagaimana kondisi TPKS saat ini terkait kegiatan bongkar petikemas impor?

Kegiatan impor masih ditaraf normal, berada di angka 4%. Realisasinya, belum terjadi pemerataan dalam kegiatan bongkar muat. Pada hari Jumat, sabtu dan minggu terjadi kepadatan.

Kinerja 2018 mengalami peningkatan dengan pencapaian target BCH 25 BSH 50. Tingkat kepercayaan pengguna jasa pada TPKS sudah semakin meningkat.

Pemilihan rute :

- a) Jadwal kapal/ rute, lebih memilih direct
- b) waktu

- b. Apa tugas utama dan peran dari divisi perencanaan Terminal Petikemas Semarang?

Merencanakan sesuatu untuk kegiatan operasional

- a) Melakukan perencanaan kapal; penyandaran dan operasional bongkar muat
- b) Merencanakan kegiatan gudang

Tujuan meningkatkan kinerja dan pelayanan.

- c. Bagaimana TPKS menjaga hubungan dengan perusahaan freight forwarder?

FF:

- a) Membantu penyelesaian komplain
- b) Visit untuk menjaring masukan
- c) Kita menyediakan *base*, apabila mereka menemukan kesulitan, kita langsung siap bantu.

Bea Cukai:

- a) Menyediakan fasilitas bagi *custom* untk keperluan pemeriksaan

- d. Apakah masalah yang dialami TPKS terutama dalam kegiatan bongkar peti kemas impor? Apakah dampak yang dihasilkan dari masalah tersebut?

Masalah pasti ada, tapi harus ada solusi. Prinsipnya, TPKS tidak menahan peti kemas, tetapi tetap sesuai dengan syarat tertentu.

Menurut saya sudah simple ini. Tapi terkadang dari agennya, sudah siapkah dengan sistem yang kita tawarkan, karena sampai sekarang ada agen yang masih menggunakan sistem manual dalam

prosesnya, tetap kita fasilitasi. Simple itu bukan berarti ada prosyng bias dilewati, tidak, tapi ada beberapa yang langkah yang dapat mempersingkat prosesnya, seperti agen harus datang kesini, membawa dokumen cetak, itu yang dapat kita simpelkan.

- e. Apakah TPKS memiliki penyelesaian masalah terkait kegiatan bongkar petiikemas impor? Jika iya, bagaimana perubahan yang terjadi?

Saya telah menjawab dipertanyaan sebelumnya (nomor 4).

- f. bagaimana hasil dari langkah-langkah TPKS dalam menangani masalah shifting petikemas impor?

TPKS harus mengoptimalkan lapangan kita. Pola penumpukan di lapangan itu membentuk *tier*. Di TPKS maksimal dapat menumpuk hingga 5 *Tier*. Kalau kita menginginkan shifting itu 0 (nol) berarti kita harus menggelar peti kemas itu hanya 1 *Tier*, tidak mungkin ada shifting. Tapi kita membutuhkan lapangan yang luas dan alata yang banyak, maka dari itu kita menggunakan sistem *tier*. Dampaknya apabila kita ambil peti kemas terbawah, kita harus memindahkan peti kemas atas disebelahnya.

Tpks tidak bisa mengatur peti kemas yang mana dulu yang dapat diambil. Kita membebaskan importer untuk mengambil barangnya. Tidak ada cost tambahan untuk shifting. Upaya yang kita lakukan yaitu dengan menumpuk peti kemas dari 1 kapal di area yang sama. Hal ini dilakukan untuk meminimalkan shifting.

- g. Bagaimana kebijakan TPKS terkait pengolahan dokumen impor dalam bentuk EDI maupun paper base document?

EDI itu data yang standart, dapat dibawa oleh semua pihak. TPKS sudah menggunakan banyak EDI, dengan agen pelayaran (BAPLIE), saat peti kemas masuk (CODECO), proses bongkar muat peti kemas yang dikirim kea gen pelayaran (COARRI), *supporting data* dari agen (COPARN), untuk pengeluaran peti kemas (COREOR). TPKS masih melayani *paper base* karena tidak semua siap.

- h. bagaimana pemanfaatan webaccess, insw, untuk TPKS? Masih adakah kekurangan dalam kegiatan proses pengeluaran barang?

Segala interasi dengan pihak luar ada di webaccess. Apakah ada kekurangannya, jelas ada. Terdapat perubahan baik dari intern, ekstern, layanan maupun dari pengguna jasa. Tapi kita selalu

melakukan perbaikan. Prinsipnya semua masih dapat kita kembangkan.

- i. Bagaimana apabila kegiatan simplify process terkait proses pengeluaran barang dari TPKS benar-benar diterapkan?

Apabila diterapkan 100% ada beberapa pihak yang kasihan karena tidak semua pengguna jasa siap. Tapi tetap kita kembangkan untuk dapat meningkatkan pelayanan.

- j. Simplify seperti apakah yang benar benar dibutuhkan dimasing-masing pos?

Kita semua mau tidak mau harus beralih ke teknologi. Semua pihak harus berjalan bersinergi. Kalau bisa lebih mudah kenapa harus bersusah-susah. Tapi memang harus bersinergi.

- k. Seberapa hambatan yang muncul apabila simplify process diterapkan?

Yang namanya buatan manusia pasti ada kekurangan yang muncul. Kita tidak bisa mengatakan dengan *simplify process* semua akan menjadi *perfect*, tidak. Namun kami tetap berusaha untuk selalu melakukan inovasi dan perbaikan demi kepuasan pelanggan. Usulan ini sangat bagus, semoga kami bisa menerapkannya, dengan sebisa mungkin menekan penggunaan kertas hingga *zero paper*.

- l. Menurut Saudara, perlukah diadakan simplify process dalam kegiatan bongkar petikemas impor?

Perlu

- m. Terkait kasus keterlambatan pengeluaran barang, siapakah yang memiliki tanggung jawab dan andil besar dalam masalah tersebut?

Importir, prinsipnya TPKS tidak menghalangi keluarnya barang. Mungkin terjadi kendala selama proses pengeluaran barang,

- n. Setelah memanfaatkan EDI untuk pengiriman dan penerimaan dokumen impor, adakah manfaat yang dirasakan?

- a) Data yang diterima cepat
- b) Data Valid

6. Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya

Pabean Tanjung Emas.....

a. Bagaimana kondisi KPPBC saat ini terkait kegiatan bongkar petikemas impor?

Kami rasa sudah cukup baik, walaupun terdapat kepadatan di awal tahun namun kami dapat mengurai sedikit demi sedikit.

b. Divisi apakah yang bertanggung jawab langsung dalam pengawasan kegiatan bongkar petikemas impor di TPKS oleh KPPBC Tipe Madya Tanjung Emas? Apakah peranannya dalam kegiatan tersebut?

Secara administrasi ada manifest

Secara fisik dan operasional ada P2

c. bagaimana peran djbc tanjung emas dalam membantu TPKS mengatasi masalah shifting yang terjadi?

Percepatan dari dokumen

d. Bagaimana KPPBC menyikapi apabila terjadi masalah terkait kegiatan bongkar petikemas impor di TPKS?

Selalu memonitor dan memberikan pemberitahuan langsung apabila terjadi masalah.

e. Bagaimana kebijakan KPPBC terkait pengolahan dokumen impor dalam bentuk EDI maupun paper base document?

Kala pengelolaan di masing-masing bidang memiliki otoritas tersendiri dengan tugasnya yang sebagian besar telah menggunakan *online* sesuai dengan bidang. Seperti CEISA yang merupakan sistem dari Bea Cukai.

f. bagaimana pemanfaatan webaccess, insw, untuk perusahaan freight forwarder? Masih adakah kekurangan dalam kegiatan proses pengeluaran barang?

Sementara ini CEISA sangat membantu karena segala data berada di sistem itu.

g. Bagaimana apabila kegiatan simplify process terkait proses pengeluaran barang dari TPKS benar-benar diterapkan?

Simplify process akan sangat membantu untuk kegiatan TPKS khususnya kegiatan bongkar. Kami bahkan mendorong dan

memberikan ide untuk bagaimana kegiatan bongkar muat bisa menjadi lebih cepat.

h. Simplify seperti apakah yang benar benar dibutuhkan dimasing-masing pos (TPKS, DJBC, ff)?

Sebenarnya Bea Cukai sudah memiliki peralatan penunjang untuk kegiatan seperti yang *mbak* inginkan. Kami memiliki *X-Ray container* yang digunakan untuk mendeteksi barang didalam container, hanya perlu lebih dioptimalkan lagi dalam penggunaannya.

Selain itu kami juga akan mulai mencanangkan untuk penggunaan gadget bagi para pemeriksa fisik, jadi tidak perlu lagi untuk mencetak data, tinggal membuka gadget, segala macam dokumen yang dibutuhkan, baik itu invoice, Packing List sampai Form E sudah dapat tersedia tanpa harus membawa kertas.

i. Seberapa hambatan yang muncul apabila simplify process diterapkan?

Setiap teknologi pasti selalu ada positif dan negatif. Seperti sistem *down*, itu hambatan yang sekarang sering kita rasakan sebagai pengguna aktif dari teknologi. Selain itu sistem yang masih belum sinkron juga menjadi penghambat bagi kita untuk saling bertukar data. Mensinergikan sistem adalah salah satu cara untuk mengatasi masalah tersebut.

j. Menurut Saudara, perlukah diadakan simplify process dalam kegiatan bongkar petikemas impor?

Sudah jelas sangat diperlukan.

k. Terkait kasus keterlambatan pengeluaran barang, siapakah yang memiliki tanggung jawab dan andil besar dalam masalah tersebut?

Masalah keterlambatan juga menjadi masalah yang kita hadapi sekarang. Siapa yang salah, *ya* dari 3 pihak. Kami tidak bisa menyalahkan salah satu pihak karena kamilah yang menangani langsung. Ketiga pihak itu adalah dari Bea Cukai, TPKS dan pemilik barang yang diwakilkan oleh PPJK.

l. Setelah memanfaatkan EDI untuk pengiriman dan penerimaan dokumen impor, adakah manfaat yang dirasakan?

Kami benar-benar membutuhkan sistem tersebut karena data elektronik membuat pekerjaan menjadi lebih cepat dan mudah.

7. PT Jasa Pengurusan Transportasi Jatidiri Trans Semarang

- a. Bagaimana kondisi perusahaan saat ini terkait kegiatan bongkar petikemas impor?

Perusahaan memiliki 2 spesifikasi dalam menangani knsumen, yaitu kawansan *bonded* dan *in-bonded*. Sekarang perusahaan cukup banyak menangani konsumen *in-bonded* namun presentase antara keduanya adalah 70% untuk *bonded* dan 30% untuk *in-bonded*. Namun pelayanan dari TPKS sudah cukup baik.

- b. Divisi apakah yang bertanggung jawab langsung dalam pengadaan barang impor hubungan pelanggan di Perusahaan Freight forwarder? Apakah tugas utama dan peranannya dalam kegiatan tersebut?

Freight forwarder menangani port to port, yang juga berhubungan langsung dengan pelanggan.

Selain itu untuk kasus penelitian seperti ini lebih kepada divisi EMKL (Ekspedisi Muatan Kapal Laut)/ PPJK (Perusahaan Penyedia Jasa Kepabeanan)/ CC (*Custom Clearance*) yang menangani *port to door*.

- c. Bagaimana pelayanan yang dilakukan tpks dan djbc, terutama terkait pengurusan dokumen untuk pengeluaran barang? Bagaimana ff memanfaatkan webaccess, insw yang telah disediakan?

Penggunaan INSW sebagai sistem untuk berkirim data benar-benar dimanfaatkan. Seperti contoh pada lartas (Larangan Terbatas) Harmonized System-nya sudah dapat diakses dengan baik. Selain itu webaccess yang telah disediakan oleh TPKS sudah lebih baik dibandingkan sebelumnya, pengelolaan yang dilakukan sangat membantu kami dalam memperoleh informasi.

- d. Apakah masalah yang dialami perusahaan freight forwarder terutama dalam kegiatan bongkar peti kemas impor? Apakah dampak yang dihasilkan dari masalah tersebut?

Masalah yang kita hadapi khususnya dalam penanganan dokumen adalah saat monilitas cek fisik. Saat barang kita terkena SPJK maupun SPJM, sangat kerepotan ketika haru bolak balik ke Bea Cukai, karena di Bea Cukai sendiri dibatasi oleh jam kerja, apalagi berbarengan dengan PPJK lain, mau tidak mau kita harus mengantri, sehingga proses pengurusannya harus tertunda.

Selain itu *packing list* dan invoice asli harus dilampirkan, sehingga kami harus menunggu dokumen dikirim oleh *shipper* yang hal tersebut sangat memakan waktu.

- e. Apa langkah yang diterapkan perusahaan freight forwarder dalam menangani customer apabila barang yang dipesan belum sampai ke gudang?

Perusahaan selalu memantau dan melakukan *checking* barang terutama dengan menggunakan seluler, apakah barang tersebut aman dan sesuai lokasi. Pada dasarnya perusahaan tidak pernah berusaha untuk menahan barang, apabila barang telah sampai ke gudang sesegera mungkin kita berikan kepada pemilik barang, namun dengan syarat dokumen telah lengkap.

- f. Bagaimana kebijakan Perusahaan freight forwarder terkait pengolahan dokumen impor dalam bentuk EDI maupun paper base document?

Kami tidak bisa bilang harus dengan EDI, kedua cara masih dapat dilayani karena Bea Cukai pun sampai saat ini masih menginginkan data dalam bentuk *hardcopy*.

- g. Bagaimana apabila kegiatan simplify process terkait proses pengeluaran barang dari TPKS benar-benar diterapkan?

Kami sangat setuju karena hal tersebut dapat mengoptimalkan *self-service*. Perusahaan kami sudah siap apabila sistem tersebut dijalankan.

- h. Simplify seperti apakah yang benar benar dibutuhkan dimasing-masing pos (TPKS, DJBC, ff)?

Dari Bea Cukai untuk pelampiran dokumennya perlu dibuat pembenahan. Pengoptimalan sistem lebih baik dibandingkan dengan masih melakukan pencetakan. *Freight forwarder* sudah melakukan yang terbaik semaksimal mungkin sesuai instruksi yang diberikan, baik dari pemerintah maupun pemilik barang.

- i. Seberapa hambatan yang muncul apabila simplify process diterapkan?

Keabsahan dokumen menjadi diragukan karena dengan teknologi yang digunakan saat ini tidak menutup kemungkinan untuk pihak-pihak yang tidak bertanggung jawab dapat *mengedit* atau mengganti data demi keuntungan pribadi.

- j. Menurut Saudara, perlukah diadakan simplify process dalam kegiatan bongkar petikemas impor?

Sangat perlu, namun tetap diawasi prosesnya agar tidak ada pihak yang dirugikan.

- k. Terkait kasus keterlambatan pengeluaran barang, siapakah yang memiliki tanggung jawab dan andil besar dalam masalah tersebut?

Itu tergantung masalah yang dihadapi, namun ketiga pihak harus tetap bersinergi agar muncul solusi untuk mengatasi masalah keterlambatan tersebut.

- l. Setelah memanfaatkan EDI untuk pengiriman dan penerimaan dokumen impor, adakah manfaat yang dirasakan?

Waktu yang terpakai lebih efisien dan mempermudah kami dalam melakukan *checking* status dokumen.

8. PT Samudera Perdana Selaras

- a. Bagaimana kondisi perusahaan saat ini terkait kegiatan bongkar petikemas impor?

Sudah cukup baik, apalagi saat ini TPKS sudah mulai melakukan pembenahan ke sistem, sehingga itu memudahkan bagi kami terutama dalam *sending* dokumen. Sekitar 95% pelayanan kegiatan, terutama kegiatan Impor kami lakukan di TPKS, sisanya kami menggunakan TPS dengan pertimbangan rute.

- b. Divisi apakah yang bertanggung jawab langsung dalam pengadaan barang impor hubungan pelanggan di Perusahaan Freight forwarder? Apakah tugas utama dan peranannya dalam kegiatan tersebut?

Divisi yang menangani langsung adalah EMKL/PPJK. Kegiatan impor kita semua yang *handle*, mulai dari penerimaan dokumen, penerimaan PIB, LarTas maupun semua operasional kami tangani semua.

- c. Bagaimana pelayanan yang dilakukan tpks dan djbc, terutama terkait pengurusan dokumen untuk pengeluaran barang? Bagaimana ff memanfaatkan webaccess, insw yang telah disediakan?

Menurut kami pelayanan dari TPKS sudah cukup baik, meskipun dalam proses masih harus selalu melakukan perbaikan. Saat ini kami sangat bergantung pada penggunaan webaccess dan INSW.

- d. Apakah masalah yang dialami perusahaan freight forwarder terutama dalam kegiatan bongkar peti kemas impor? Apakah dampak yang dihasilkan dari masalah tersebut?

Masalah yang kami hadapi terkait dengan pelayanan TPKS untuk impor, Pertama pada saat barang kena LarTas, terkadang barang kami belum di reposisi ke karantina, jadi kita harus selalu melakukan konfirmasi dan pengurusan ekstra.

Kedua sistem yang sering *down*. Saat *down* itu mau tidak mau semua kegiatan kita menjadi terhambat karena sebagian besar proses kita sudah menggunakan teknologi, seperti contoh itu akan kesulitan untuk mengirimkan dokumen seperti *job order* saat sistem bermasalah, atau saat akan keluar, saat *gate in* maupun *gate out down* maka akan terjadi antrian panjang.

Ketiga, lebih ke alat disetiap blok yang kami rasa masih kurang.

Keempat, kita tidak bisa memastikan keadaan container itu 100% baik, terlebih saat kita mengambil di malam hari. Tidak ada fasilitas dari TPKS untuk melakukan pengecekan menyeluruh dari container. Masalah yang kadang kita alami itu ketika sampai di gudang kita, ternyata ada kontainer yang penyok atau bocor, dan kendala kita adalah saat kontainer keluar dari *gate*, itu sudah bukan urusan dari TPKS.

- e. Apa langkah yang diterapkan perusahaan freight forwarder dalam menangani customer apabila barang yang dipesan belum sampai ke gudang?

Kalau setelah ETA biasanya kami langsung melakukan penyampaian kendala ke TPKS. Kendala yang sering kita hadapi itu saat ETA mundur. Selain itu kita juga menjelaskan tentang dokumen yang belum lengkap.

- f. Bagaimana kebijakan Perusahaan freight forwarder terkait pengolahan dokumen impor dalam bentuk EDI maupun paper base document?

Jujur kami sangat bergantung pada data elektronik karena seluruh data perusahaan berada disana dan kami tetap mengoptimalkan penggunaan dokumen secara *online*. Kita malah senang kalau semua sudah *online*, kita tinggal *scan* kemudian dikirim. Kendala yang kita hadapi itu saat barang sudah sampai pelabuhan tapi dokumen, seperti kelengkapan untuk karantina dan COO masih di Negara asal, jadi kita masih harus menunggu.

- g. Bagaimana apabila kegiatan *simplify process* terkait proses pengeluaran barang dari TPKS benar-benar diterapkan?

Sangat setuju, karena apabila dengan *scan* saja kita sudah diterima maka otomatis kinerja dan prosesnya juga bisa semakin cepat.

- h. Simplify seperti apakah yang benar benar dibutuhkan dimasing-masing pos (TPKS, DJBC, ff)?

Dari TPKS sendiri pelayanan untuk *barcode* lebih dioptimalkan lagi, sekarang *kan* sudah ada *scan barcode* di *gate in* dan *gate out*. Untuk selanjutnya dapat meminimalisir cetak *barcode* dengan mengganti di *gadget* sopir.

Alangkah lebih baik jika kelengkapan dokumen untuk Bea Cukai dapat menggunakan *scan* saja. Hal ini akan mempercepat waktu dan mempermudah kami dalam pengurusan. Contoh untuk kepengurusan SPJK dan SPJM, tidak perlu lagi kita *mondar mondir* ke kantor Bea Cukai hanya untuk menyeter dokumen ori, belum lagi dokumen yang masih di Negara asal, kami harus menunggu dikirimterlebih dahulu.

Freight forwarder dalam hal ini pihak PPJK akan lebih mudah melakukan pengurusan tanpa harus menunggu dokumen ori.

- i. Seberapa hambatan yang muncul apabila simplify process diterapkan?

Sistem *down* yang sudah dijelaskan dipertanyaan sebelumnya. Itu yang mungkin jadi masalah terbesar. Selain itu dibutuhkan *server* yang banyak, sehingga kita harus menambahkannya.

- j. Menurut Saudara, perlukah diadakan simplify process dalam kegiatan bongkar petikemas impor?

Pasti. Pasti perlu *banget* sekali.

- k. Terkait kasus keterlambatan pengeluaran barang, siapakah yang memiliki tanggung jawab dan andil besar dalam masalah tersebut?

Kami sebagai *Freight Forwarder*, karena karantina tidak mau disalahkan, pun dengan TPKS. Akhirnya dari pihak importir melakukan komplain tentang biaya-biaya, baik baya keterlambatan, biaya bongkar, biaya lembur, biaya pabrik, mereka pasti lari ke EMKL/PPJK. Kami mau komplain ke siapa, karantina atau TPKS tidak bisa. Kami melakukan *claim* ke TPKS tanpa bukti yang kuatpun tidak bisa. Jadi yang bertanggung jawab penuh *ya* kami.

- l. Setelah memanfaatkan EDI untuk pengiriman dan penerimaan dokumen impor, adakah manfaat yang dirasakan?

- 1) Respon yang diterima lebih cepat
- 2) Waktu menjadi semakin efisien

I. SURAT PENELITIAN

1. KPPBC TMP Tanjung Emas



**KEMENTERIAN KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL BEA DAN CUKAI
KANTOR WILAYAH DJBC JAWA TENGAH DAN D.I YOGYAKARTA
KANTOR PENGAWASAN DAN PELAYANAN BEA DAN CUKAI
TIPE MADYA PABEAN TANJUNG EMAS**

JALAN ARTERI YOS SUDARSO SEMARANG
TELEPON / FAX : (024) 76631966, SITUS www.beacukai.go.id

Nomor : S- 1013 /WBC.10/KPP.MP.01/2018 25 April 2018
Sifat : Biasa
Hal : Tanggapan atas Permohonan Ijin Riset / Survei

Yth. Dekan Fakultas Ilmu Administrasi
Universitas Brawijaya

Sehubungan dengan surat Saudara nomor 4105/UN10.F03.12.11/PN/2018 tanggal 27 Maret 2018 hal Riset / Survey bersama ini kami sampaikan bahwa kami bersedia menerima Mahasiswa dari Universitas Saudara untuk melakukan riset / survei pada kantor kami bagi mahasiswa:

Nama : Inas Arfieny Halimatus Nadiyah
NIM : 145030300111012
Program Studi : Administrasi Bisnis
Konsentrasi/Minat : Bisnis Internasional
Judul Skripsi : Manajemen Transportasi dan Logistik

Selanjutnya agar Mahasiswa tersebut dapat melapor kepada kantor kami sesuai jadwal yang telah ditentukan.

Demikian kami sampaikan, atas perhatian Saudara kami ucapkan terima kasih.

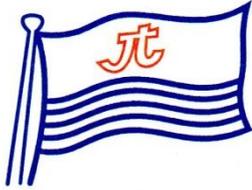


Plh. Kepala Kantor,

Isnu Irwantoro
NIP 19700215 198912 1 001



2. PT JPT Jatidiri Trans Semarang

**P.T. JATIDIRI TRANS**

**International Freight Forwarder
Consolidator - NVOCC**

Semarang, 7 Mei 2018

Nomor : 003/V/2018
Lampiran : -
Perihal : Kunjungan Riset / Survei

**Kepada Yth.
Dekan Fakultas Ilmu Administrasi
Universitas Brawijaya
Malang**

Dengan Hormat,

Sehubungan dengan kegiatan pengembangan pembelajaran praktikum Impor, maka dengan ini kami beritahukan bahwa :

Nama : INAS ARFIENY HALIMATUS NADIYAH
NIM : 145030300111012
Jurusan : S1 – Bisnis Internasional
Instansi : Universitas Brawijaya Malang

telah melaksanakan kunjungan riset / survei ke PT JASA TRANSPORTASI JATIDIRI TRANS Cabang Semarang pada tanggal 5 -7 Mei 2018.

Demikian keterangan ini dibuat dan disampaikan untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Atas perhatian dan kerja sama Bapak / Ibu, kami ucapkan terima kasih.

**Hormat Kami,
PT. JPT JATIDIRI TRANS**

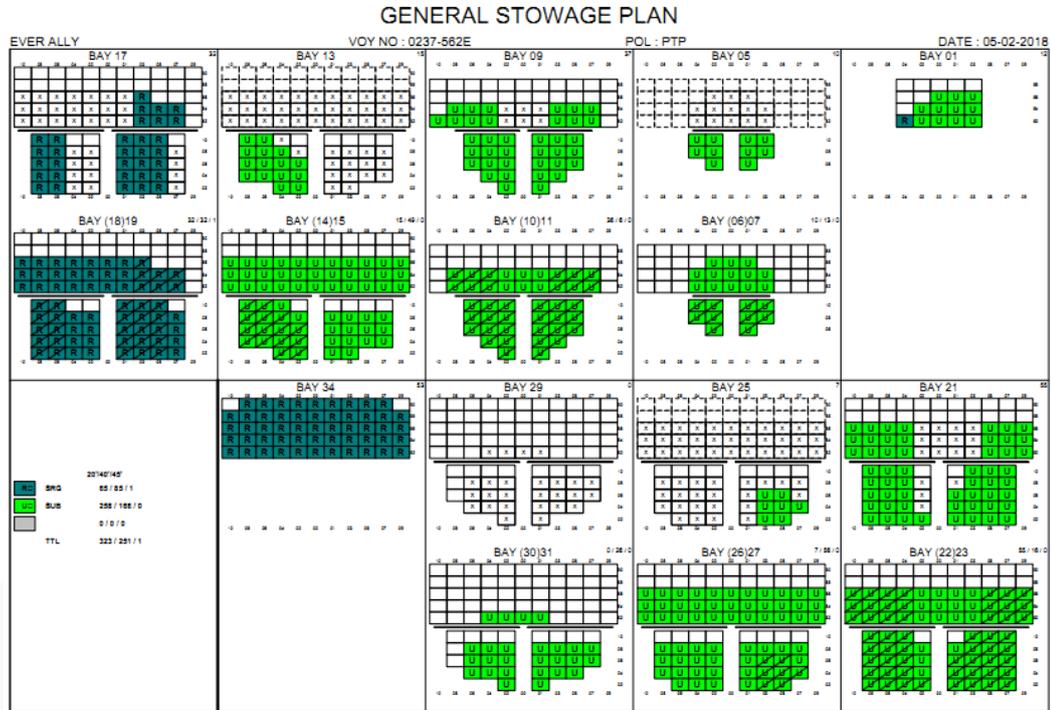


Turbudhi Z. Arifin, S.T.
Branch Manager

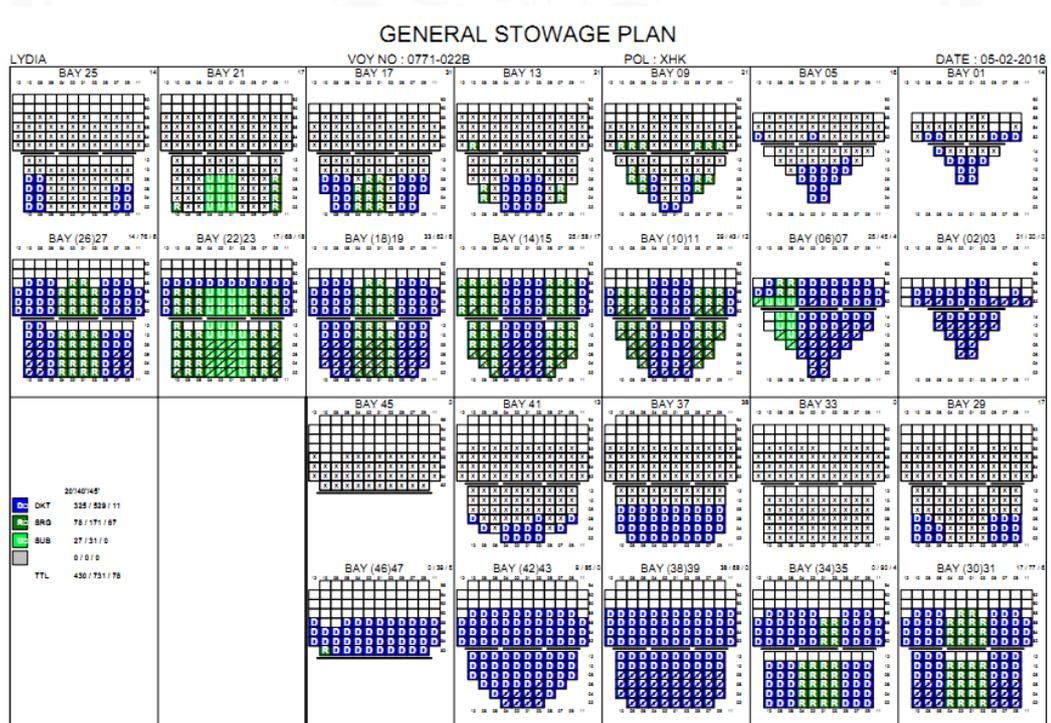
Branch Office : Ruko Semarang Indah Blok E-II / No. 16 Semarang Indah - Semarang Barat 50144 Jawa Tengah - Indonesi
Phone : 024 - 7621718 (Hunting), 7624385; Fax : 024 - 7621615; E-mail : semarang_jt@Jatidiritrans.co.id
Banker : Bank BNI 46 Cab. Pembantu Karangayu Semarang Acc No. 00 290 47 221' (IDR) - 00 290 47 232 (USD)
Head Office : Perkantoran Cempaka Baru, Blok B-7, Jl. Letjend. Suprpto No. 160, Jakarta Pusat 10640 - Indonesia
Phone : 021 - 4251617 (Hunting), 4259714, 4259715, 4210395; Fax : 021 - 4251619, 4259713
E-mail : central_jt@Jatidiritrans.co.id; import_jt@Jatidiritrans.co.id
Godown : PT. Jatidiri Trans : Export / Import : Gudang APW (PT. AGUNG RAYA) Jl. Bangka No.1 Tanjung Priok - Jaka
14310, Telp. 021 43910374, 43910381, 43910385

J. CONTOH-CONTOH DOKUMEN

1. BAPLIE Bongkar



Gambar 17. BAPLIE Bongkar



Gambar 18. BAPLIE Bongkar



2. Pemberitahuan Peti kemas *Reefer*



EVERGREEN LINE

No : 03/ESAI-SRG/LOG/V/2018
Lamp : *

Semarang, 02 mei 2018

Kepada Yth:
General Manager TPKS
Up: **Asm** Perencanaan dan adm operasi
Di Semarang,

Perihal : **Pemberitahuan Reefer Cargo ex. MV.LYDIA 0771-022B**

Dengan Hormat,
Bersama ini kami memberitahukan kepada bapak tentang akan tibanya vessel LYDIA VOY.0771-022B di Semarang pada tanggal 06 Mei 2018
Melalui surat ini kami memberitahukan pula bahwa untuk bongkaran kapal tersebut terdapat cargo Reefer dengan detail data sebagai berikut :

NO	CELL	CONT NO	OPR	POL	POD	SIZE	G,W	F/E	SET TEMP
1	261082	EGSU5018164	EMC	KSG	SRG	4RH	32.1	F	-18.0C
2	260982	TRIU8031084	EMC	KSG	SRG	4RH	32.1	F	-18.0C

Demikianlah pemberitahuan dari kami, atas perhatian dan kerjasama yang baik kami ucapkan banyak terima kasih.

Hormat Kami,
PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia

(SUGITO)
D.M Operation

Gedung Griya Bina Antha (Bank Jateng) 3rd Flr, Jl. Pemuda No.142
Semarang-Indonesia Telp : (024) 3540036, (Hunting), Fax: (024) 3515524, 3541155
Head Office: GEDUNG MEGA PLAZA, 9th Flr, Jl. H.R. Raruna Said Kav. C-3, Jakarta 12020 - Indonesia
Business : 5212310, 5212380 Document : 5212330, 5212370, Operation : 5205565 (GA) : 5212362 Finance : 5205561
Fax : 5212501, 5212505, 5212517, Tremol Pox : 1183
Branches : Medan, Semarang, Surabaya, Bandung, Panjang, Banjarmasin, Makassar

Gambar 19. Pemberitahuan peti kemas *Reefer*

3. Packing List



HONG LIONG SUN

PACKING LIST

PAGE : 1 of 1			
MESSRS : PT. SEGER AGRO NUSANTARA JL. WRINGINANOM KM. 30, DS. SUMENGGOK, KEC. WRINGINANOM GRESIK 61176, INDONESIA	INVOICE NUMBER : SYB18101M7/SAN DATE : 7-Feb-18 NUMBER : 1 of 1 PAYMENT TERM : 100 % T/T Against Complete Copy Documents at Latest 7 days Prior to ETA CONTRACT NO. : HLS-SO-SAN1801005-SYB		
SHIPMENT DATE : 7-Feb-18 LOADING PORT : NEWARK, NJ	VESSEL : CMA CGM ELBE 287 DESTINATION : SEMARANG, INDONESIA		
DESCRIPTION	QUANTITY	WEIGHT	
US NO. 1 YELLOW SOYBEAN PACKING IN BULK 36X40' CONTAINERS	1,021.725 MTS	NETTO	GROSS
		1,021.725 MTS	1,021.725 MTS
HONG LIONG SUN PTE. LTD. 			

HONG LIONG SUN PTE. LTD.
 3 Shenton Way #11-06, Shenton House, Singapore 068805
 Telephone: (65) 6222 9288 Facsimile: (65) 6222 9289
 Company Registration No: 201408985R

Gambar 20. Packing List



4. Bill of Lading

APL **BILL OF LADING** **APL Co. Pte Ltd**

SHIPPER (Precept or letter format and full address)
 THEE DELONG CO., INC.
 214 ALLEN ST., P.O. BOX 552
 CLINTON, WISCONSIN 53525 USA

CONSIGNEE (Name and Full Address (Non-Negotiable Unless Designated in Order) (Shipper provides reference to consignee in invoice to other shippers))
 PT. SEGER AGRO HUSANTARA
 JL. WRINGINANOM KM. 30, DG. SIMENGGRO,
 KEC. WRINGINANOM GRESIK
 61178, INDONESIA

NOTIFY PARTY (Name and full address)
 PT. SEGER AGRO HUSANTARA
 JL. WRINGINANOM KM. 30, DG. SIMENGGRO,
 KEC. WRINGINANOM GRESIK
 61178, INDONESIA

INITIAL CARRIER (Name)
 CMA CGM ELBE 197

PLACE OF RECEIPT*
 NEW JERSEY, USA

PORT OF DISCHARGE
 MENANG, NJ

PLACE OF DELIVERY*
 SEMARANG, *

DATE OF BILL OF LADING
 07/07/2018

FORWARDING AGENT (Name, address, P.O. No.)
 NEW JERSEY, USA

ALSO NOTIFY (Name and full address) (SHIPPER'S USE ONLY) (SHIPPER'S USE ONLY)
 X20180201637710

SHIPPER'S DECLARATION (Name and full address) (SHIPPER'S USE ONLY) (SHIPPER'S USE ONLY)

REMARKS
 36 FRIGHT PREPAID
 SC 4616/4058
 BULK
 EE11M94208.00.00
 36X40' BULK CONTAINERS
 US NO.1 YELLOW SOYBEAN
 1021.725 MT
 1,021,725 KGS
 LADEN ON BOARD CMA CGM ELBE 197
 ON 2/7/2018 AT NEWARK, NJ
 14 DAYS FREETIME COMBINED
 * INDONESIA

CTR NBR **SEAL NBR** I/S MODE QUANT/TYPER WEIGHT
 AP2U425408-6 1068124 040 CY/CY 1BLK 28708.00 KG
 AP2U434669-7 1068088 040 CY/CY 1BLK 28708.00 KG

CONTINUED ON FOLLOWING PAGE

BY TO BE DELIVERED AT SERVICE CENTER IN SUBSEQUENT PAYMENT
 PREPARED U.S. COLLECT U.S. Local Currency

BL Number: APLU 802220412 Date: 07/07/2018 APL Co. Pte. Ltd, The Carrier
 Place Issued: SERVICE CENTER By: [Signature] Authorized Signature

** ORIGINAL BL **

Gambar 21. Bill of Lading

5. Certificate of Origin

**CERTIFICATE OF ORIGIN****Shipper**

THE DELONG CO., INC.
214 ALLEN ST.
P.O. BOX 552
CLINTON, WISCONSIN 53525 USA

Notify Party

PT. SEGER AGRO NUSANTARA
JL. WRINGINANOM KM. 36, DS. SUMENGGOKO,
KBC. WRINGINANOM GRESIK
61176, INDONESIA

TRANSPORT: 36 X 40' CONTAINERS, (Booking: 802220612)
WEIGHT: 1,021.725 MTS 1,021,725 KGS

THE CLINTON CHAMBER OF COMMERCE, WHICH IS THE LOCAL CHAMBER OF COMMERCE, CERTIFIES THIS PRODUCT OF US NO. 1 YELLOW SOYBEAN WAS GROWN WITHIN THE CONTINENTAL U.S.A. AND WAS NEVER OUTSIDE ITS BOUNDARIES PRIOR TO THIS SHIPMENT.

SIGNED: _____

Kato Paulson

SUBSCRIBED TO AND SWORN BEFORE ME THIS 7th DAY OF February, 2018

NOTARY PUBLIC

Judi Peterson

MY COMMISSION EXPIRES ON 9/25/2021

OFFICES AND PLANTS
CLINTON, SHARON, EVANSVILLE, JANESVILLE, WI, RACINE, WI
CHAMPAIGN, IL, WINNEBAGO, IL, KIRBY, OH, MINOOKA, ELSTON, IL, WATERMAN, IL
GARDEN PRAIRIE, IL, WARENOO, IL, McHENRY, IL, DETROIT, MI, ORAMA, NE, EDGERTON, KS, NEWARK, NJ

Gambar 22. Certificate of Origin

6. Form E

#2018 FORM E.jpg

Original

<p>1. Products consigned from (Exporter's business name, address, country)</p> <p>[REDACTED]</p>		<p>Reference No. E184300022597113</p> <p style="text-align: center;">ASEAN-CHINA FREE TRADE AREA PREFERENTIAL TARIFF CERTIFICATE OF ORIGIN (Combined Declaration and Certificate)</p> <p style="text-align: center;">FORM E</p> <p>Issued in <u>THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA</u> (Country)</p> <p style="text-align: center;">See Overleaf Notes</p>			
<p>2. Products consigned to (Consignee's name, address, country)</p> <p>[REDACTED]</p>		<p>4. For Official Use Verification: www.chinaorigin.gov.cn</p> <p><input type="checkbox"/> Preferential Treatment Given</p> <p><input type="checkbox"/> Preferential Treatment Not Given (Please state reason/s)</p>			
<p>3. Means of transport and route (as far as known)</p> <p>Departure date APR 14, 2018</p> <p>Vessel's name / Aircraft etc. SITC SURABAYA V. 1808S</p> <p>Port of Discharge SEMARANG, INDONESIA</p> <p>FROM XIAMEN, CHINA TO SEMARANG, INDONESIA BY SEA</p>		<p>Signature of Authorised Signatory of the Importing Party</p>			
5. Item number	6. Marks and numbers on packages	7. Number and type of packages, description of products (including quantity where appropriate and HS number of the importing Party)	8. Origin criteria (see Overleaf Notes)	9. Gross weight or other quantity and value (FOB)	10. Number and date of invoices
1	N/M	MARBLE PRODUCTS H.S CODE : 6802.21	"WO"	2PCS USD:200	LT201803001 MAR. 25, 2018
2		GRANITE PRODUCTS H.S CODE : 6802.93	"WO"	187.23M2 USD:3182.91	
3		ARTIFICIAL STONE PRODUCTS H.S CODE : 6810.99	"WO"	253.44M2 USD:6336	
<p>TOTAL NINE (9) PACKAGES ONLY *** **</p> <p>LONGTOP'S STONE LIMITED ROOM 3026-1, NO. 350 CHANGLE ROAD, HILL DISTRICT, XIAMEN, CHINA TEL: 0086-592-6347777 FAX: 0086-592-2360000</p>					
<p>11. Declaration by the exporter</p> <p>The undersigned hereby declares that the above details and statement are correct, that all the products were produced in</p> <p style="text-align: center;">CHINA (Country)</p> <p>and that they comply with the origin requirements specified for these products in the Rules of Origin for the ACFTA for the products exported to</p> <p style="text-align: center;">INDONESIA (Importing Country)</p> <p style="text-align: center;">Hunan, China, APR 16, 2018</p> <p>Place and date, signature of authorised signatory</p>			<p>12. Certification</p> <p>It is hereby certified, on the basis of control carried out, that the declaration by the exporter is correct.</p> <p style="text-align: center;">[Red Seal and Signature]</p> <p style="text-align: center;">Hunan, China, APR 16, 2018</p> <p>Place and date, signature and stamp of certifying authority</p>		
<p>13.</p> <p><input type="checkbox"/> Issued Retroactively <input type="checkbox"/> Exhibition</p> <p><input type="checkbox"/> Movement Certificate <input type="checkbox"/> Third Party Invoicing</p>					

AQQSIQ 172470693

s://mail.google.com/mail/u/0/#search/FORM+E/162d6e241ce1cad8?projector=1&messagePartId=0,1

Gambar 23. Form E

7. Invoice



Gambar 24. Invoice



8. *Packing Declaration*

The DeLong Co., Inc.
Packing Declaration

FCL/LCL PACKING DECLARATION
(Boxes are to be marked with an X in the appropriate place)

Ship name: CMA CGM ELBE Voyage number 197
Consignment identifier(s) or Numerical link(s): 802220612

STRAW PACKING

(Straw packing includes straw, cereal, rice hulls, and other unprocessed plant materials)

Q1. Has **Straw Packing** been used in the consignment listed above?
A1. YES NO

TIMBER PACKING

(Timber packing includes: Crates, Cases, Dunnage, Pallets, Skids, and any other shipping aid)

Q2a. Has **Timber Packing** been used in the consignment listed above?
A2a. YES NO

Q2b. **ISPM15**: Is all timber packing marked with ISPM 15 compliant stamps?
A2b. YES NO

BARK (Including ISPM 15 Compliant Packing)

(Bark is the external layer covering trees and branches. This material is distinct and separable from processed timber)

Q3. If **Timber Packing** is used, is it free of **Bark**?
A3. YES NO

CLEANLINESS DECLARATION (FCL only)

I Declare that the above container(s) has/have been cleaned and is/are free from material of animal and/or plant origin and soil, and all wood packaging comply with ISPM-15 standards.

Signed:  DATE: February 7, 2018
Pack/Supplier Representative

Gambar 25. *Packing Declaration*

11. Surat Pemberitahuan Pengeluaran Barang (SPPB)

KEMENTERIAN KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL BEA DAN CUKAI
KANTOR WILAYAH JAWA TENGAH DAN DI YOGYAKARTA
KANTOR PENGAWASAN DAN PELAYANAN TANJUNG EMAS

SURAT PERSETUJUAN PENGELUARAN BARANG (SPPB)

Nomor : 019066/WBC.10/KPP.MP.01/2018 Tanggal : 03-05-2018

Nomor Pengajuan : 060100-000654-20180417-001270
Nomor Pendaftaran PIB : 018300 Tanggal 02-05-2018

Kepada :

Importir

NPWP :
Nama : PT.
Alamat :

PPJK

NPWP :
Nama : JASA PENGURUSAN TRANSPORTASI JATIDIRI TR
Alamat : SEMARANG INDAH BLOK E II NO.16 SEMARANG
NP PPJK :

Lokasi Barang : GSM3 / GUDANG SAMUDERA 3
No. B/L atau AWB : CHSRG44695 Tanggal: 15-04-2018
Sarana Pengangkut : KOTA RESTU RSU9002
No. Voy./Flight : RSU9002
No. BC 1.1 : 001119 Tanggal: 01-05-2018 Pos : 0099
Jumlah/jenis kemasan : 89 CT; Berat : 3,802.74
Merk kemasan : -

Jumlah peti kemas : 1
Nomor Peti Kemas/ Ukuran : -

No.	No.Peti Kemas	Ukuran	Penegahan	Ket	No.	No.Peti Kemas	Ukuran	Penegahan	Ket
1	OBLU-3331431	20							

Catatan pengeluaran :

Semarang,
Pejabat Pemeriksa Dokumen

Semarang,
Pejabat yang mengawasi pengeluaran barang

Tanda Tangan:

Tanda Tangan:

Nama :
NIP :

Nama :
NIP :

Dalam jangka waktu 30 (tiga puluh) hari sejak tanggal nomor pendaftaran dan berdasarkan penelit: Pejabat Bea dan Cukai tidak terdapat perbedaan tarif dan/atau nilai pabean, maka Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) ini merupakan penetapan Pejabat Bea dan Cukai.

Gambar 28. Surat Pemberitahuan Pengeluaran Barang (SPPB)

12. Surat Pemberitahuan Jalur Kuning (SPJK)

KEMENTERIAN KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA
 DIREKTORAT JENDERAL BEA DAN CUKAI
 KANTOR WILAYAH JAWA TENGAH DAN DI YOGYAKARTA
 KANTOR PENGAWASAN DAN PELAYANAN TANJUNG EMAS

SURAT PEMBERITAHUAN JALUR KUNING (SPJK)

Nomor Pendaftaran PIB : 019149 Tanggal 07-05-2018

Kepada :

Importir

NPWP :

Nama : PT.

Alamat : J

PPJK

NPWP :

Nama : JASA PENGURUSAN TRANSPORTASI JATIDIRI TR

Alamat : SEMARANG INDAH BLOK E II NO.16 SEMARANG

NP PPJK :

Lokasi Barang :

PIB yang Saudara ajukan telah mendapatkan penetapan JALUR KUNING. Saudara wajib menyerahkan dokumen pelengkap pabean paling lambat pukul 12.00 pada hari/hari kerja berikutnya setelah tanggal SPJK ini

Pejabat Pemeriksa Dokumen

Tanda Tangan :

Nomor Pengajuan : 060100-000654-20180502-001279

Nama :

NIP :

Peruntukan :

1. Importir;

Formulir ini dicetak secara otomatis oleh sistem komputer dan tidak memerlukan nama, tanda tangan pejabat, dan cap dinas.

Gambar 29. Surat Pemberitahuan Jalur Kuning (SPJK)

13. Surat Pemberitahuan Jalur Merah (SPJM)

KEMENTERIAN KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL BEA DAN CUKAI
KANTOR WILAYAH JAWA TENGAH DAN DI YOGYAKARTA
KANTOR PENGAWASAN DAN PELAYANAN TANJUNG EMAS

SURAT PEMBERITAHUAN JALUR MERAH (SPJM)

Nomor Pendaftaran PIB : 018300 Tanggal 02-05-2018

Kepada :

Importir

NPWP : 7

Nama : PT.

Alamat : Jl

PPJK

NPWP :

Nama : JASA PENGURUSAN TRANSPORTASI JATIDIRI TR

Alamat : SEMARANG INDAH BLOK E II NO.16 SEMARANG

NP PPJK :

Lokasi Barang : GABI

Jumlah kemasan yang harus diperiksa :

Nomor kemasan yang diperiksa :

Nomor kontainer yang diperiksa :

No.	No.Peti Kemas	Ukuran	Penegahan	Ket	No.	No.Peti Kemas	Ukuran	Penegahan	Ket
1	OBLU-3331431	20							

Pejabat yang menangani pelayanan pabean/
Pejabat Pemeriksa Dokumen

Tanda Tangan : Nomor Pengajuan : 060100-000654-20180417-00127

Nama :

NIP :

Peruntukan :

1. Importir;
2. Pejabat pemeriksa barang.
3. Pengusaha TPS.

Formulir ini dicetak secara otomatis oleh sistem komputer dan tidak memerlukan nama, tanda tangan pejabat, dan cap dinas.

Gambar 30. Surat Pemberitahuan Jalur Merah (SPJM)

14. Respon Umum

KEMENTERIAN KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA
 DIREKTORAT JENDERAL BEA DAN CUKAI
 KANTOR WILAYAH DJBC JAWA TENGAH DAN D.I. YOGYAKARTA
 KANTOR PENGAWASAN DAN PELAYANAN BEA DAN CUKAI TIPE MADYA PABEAN
 TANJUNG EMAS

GENERAL RESPON

No. Pengajuan : 060100-000367-20180502-002574

Kepada :

IMPORTIR

NFPW : 02.494.723.6-073.000
 Nama : PT. SINAR GRAFINDO
 Alamat : GUNUNG SAHARI III NO.10 A RT.011 RW.007 GUNUNG SAH

PEMBERITAHU

NFPW : 01.599.958.4-503.001
 Nama : PT. ARJUNA CAKRA BUANA
 Alamat : PERUM SEMARANG INDAH BLOK D XI NO. 17
 SEMARANG

Keterangan :

- 1 PENGUMUMAN PENTING
- 2 BATAS WAKTU PENYERAHAN SKA ATAU INVOICE DECLARATION
- 3 BESERTA DOKUMEN PELENGKAP PABEAN PENELITIAN PABEAN SKA:
- 4 a. PIB jalur kuning/merah, dilakukan
- 5 paling lambat pk 12:00
- 6 hari berikutnya (Kantor pabean 24/7)
- 7 atau paling lambat pk 12:00
- 8 hari kerja berikutnya (Kantor Pabean belum 24/7)
- 9 terhitung sejak SPJK/SPJM
- 10 b. PIB jalur hijau paling lambat 3 hari (Kantor Pabean 24/7)
- 11 atau 3 hari kerja (Kantor Pabean belum 24/7),
- 12 terhitung sejak SPPB.
- 13 c. MITA/AEO, paling lambat 5 hari kerja terhitung sejak SPPB

Gambar 31. Respon Umum

15. Respon PIB

KEMENTERIAN KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA
 DIREKTORAT JENDERAL BEA DAN CUKAI
 KANTOR WILAYAH DJBC JAWA TENGAH DAN D.I. YOGYAKARTA
 KANTOR PENGAWASAN DAN PELAYANAN BEA DAN CUKAI TIPE MADYA PABEAN
 TANJUNG EMAS

03-05-2018 08:05:28

PENERIMAAN PIB

Nomor Pengajuan : 060100-001097-20180502-007383
 Diterima pada : 03-05-2018

IMPORTIR

NFPW : 03.123.259.8-503.000
 Nama : CV.CAHAYA DAMAI SEJAHTERA
 Alamat : JL.TAMAN MARINA BLOK B-3 NO.15 KEL TAWANGSARI KEC SEMARANG BARAT

PEMBERITAHU

NFPW : 03.209.453.4-503.000
 Nama : KOHEN SUKSES BERSAMA, PT
 Alamat : KOMPLEK SEMARANG INDAH BLOK C-8 NO.17, TAWANG MAS, SEMARANG

Catatan :

-

Gambar 32. Respon PIB

16. Respon *Billing*

KEMENTERIAN KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL BEA DAN CUKAI

03/05/2018

BILLING DJBC

Kode Billing : 620180500012687
Tanggal : 03/05/2018
Tgl Jt Tempo : 07/05/2018 - 22:00:00

Kantor : KANTOR PENGAWASAN DAN PELAYANAN BEA DAN CUKAI TIPE MADYA
PABEAN TANJUNG EMAS

Dokumen : PIB
Nomor : 060100-000367-20180502-002574
Tanggal : 03-05-2018

Wajib Bayar
ID : 02.494.723-6.073
Nama : PT. SINAR GRAFINDO

Pembayaran
Total : **365.505.000**
Terbilang : Tiga Ratus Enam Puluh Lima Juta Lima Ratus Lima Ribu Rupiah

Akun	NPWP	Nilai (Rp.)
411123 - PPH Impor	02.494.723-6.073	73.101.000
411212 - PPN Impor	02.494.723-6.073	292.404.000

"Apabila terdapat perbedaan antara struk billing dengan sistem DJBC, maka yang menjadi acuan adalah data yang ada pada sistem DJBC"

Gambar 33. Respon *Billing*

17. Delivery Order

HANJIN SHIPPING DELIVERY ORDER (ORIGINAL)

SHIPPER (COMPLETE NAME AND ADDRESS)
 SHAOXING COUNTRY CAIXIA CO.LTD
 TAYI GARDEN, 1-9# YUECHENG
 REA SHAOXING CITY ZHEJIANG
 PROVINCE, CHINA

CONSIGNEE (COMPLETE NAME AND ADDRESS)
 T.GLORY INDUSTRIAL SEMARANG
 L. SOEKARNO-HATTA KM9 RT01/01
 DESA SAMBAN KECAMATAN BAWEN,
 KABUPATEN SEMARANG INDONESIA

VESSEL SCHEDULED TO ARRIVE
 08Dec2015

SHIPPER PARTY (COMPLETE MAILING ADDRESS)
 SAME AS CONSIGNEE

POINT AND COUNTRY OF ORIGIN
 ALSO NOTIFY (NAME AND FULL ADDRESS)/DOMESTIC ROUTING

PLACE OF RECEIPT *
 NINGBO

CARRIAGE BY *

VOY (FLAG)
 INAR BANDUNG 0439E

PORT OF LOADING
 NINGBO

TYPE OF MOVE
 CONTAINERIZED (Vessel only)
 Yes No

PLACE OF DISCHARGE
 SEMARANG

PLACE OF DELIVERY (BY ON CARRIER) *
 SEMARANG

FINAL DESTINATION (FOR THE MERCHANT'S REFERENCE ONLY)

PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER

CONTAINER NO MARKS & NOS	SEAL NO	NO OF PKGS OR CONTAINERS	H M	KIND OF PACKAGES DESCRIPTION OF GOODS SHIPPER'S LOAD & COUNT	TOTAL GROSS WEIGHT KGS	TOTAL MEASUREMENT CBM
AIU8771080	D5	1890		PACKAGES IN TOTAL	1000000	60000
CH4229968		1890PK		CONTAINER SAID TO CONTAIN:		
		26000.000KGS		100% POLYESTER FABRICS		
		60.000CBM				
KADA /DIR00163						

=FREIGHT PREPAID=
 CY/CY

Optional Declared Value for increased freight charges to avoid Package Limitation: US\$
 1X40HC CONTAINER(S) ONLY

NO. OF PACKAGES
 CONTAINERS (IN WORDS)
 1X40HC CONTAINER(S) ONLY

WEIGHT AND CHARGES	RATED AS	RATE	PER	PREPAID	COLLECT	LADEN ON BOARD THE VESSEL
						20Nov2015 Ruby ZHOU
						NINGBO, ZHEJIANG , CN
						NONE
						20Nov2015
						**BILL OF LADING NO ** SEA WAYBILL ** RJSJCNJBD5B039200
			TOTAL			
			AT			

PT. BUMI LAUT SHIPPING CORP
 CONTAINER KOSONG HARAP
 DIKEMBALIKAN KE DEPO "ARMACO"
 Jl. Medukoro Blok E No. 1 SEMARANG
 TLP (024) 7613 228 FAX : (024) 7613 235

HANJIN SHIPPING CO.,

Gambar 34. Delivery Order



K. FOTO KEGIATAN



Gambar 35. Foto kegiatan wawancara di KPPBC TMP Tanjung Emas – Bapak “XX”



Gambar 36. Persiapan pemeriksaan fisik



Gambar 37. Proses pemeriksaan fisik



Gambar 38. Pengambilan sampel produk



Gambar 39. Foto kegiatan wawancara di PT Samudera Perdana Selaras – Bapak “ZZ”



Gambar 40. Foto kegiatan di PT Samudera Perdana Selaras



Gambar 41. Foto kegiatan wawancara di Terminal Petikemas Semarang– Bapak “WW”



Gambar 42. Foto kegiatan wawancara di Terminal Petikemas Semarang – Bapak “WW”



Gambar 43. Proses kegiatan bongkar peti kemas impor TPKS



Gambar 44. Foto kegiatan wawancara di PT JPT Jatidiri Trans Semarang – Ibu “YY”