

MEKANISME PENYELESAIAN IMPOR BARANG *DISTILLERS DRIED GRAIN WITH SOLUBLES* PT. NEW HOPE JAWA TIMUR OLEH PT. KAWANSEJATI SAMUDRA CABANG SURABAYA DI PELABUHAN TANJUNG PERAK SURABAYA

Prasetyo^{1*}, Suprihono Setyawan^{2*}

¹Alumnus Politeknik Bumi Akpelni Semarang

Jl. Pawiyatan Luhur II / 17, Bendan Dhuwur, Semarang

²Program Studi Manajemen, FEB UNISS Kendal

Jl. Soekarno – Hatta KM 3, Kendal

*Email: prasetyoajiperdana@gmail.com

Abstrak

Kegiatan perdagangan internasional/ekspor-impor sangat penting sekali untuk menunjang tercapainya peningkatan perekonomian di suatu negara, tidak terkecuali di Indonesia. Lancar/tidaknya kegiatan itu sangat tergantung dari keseriusan semua pihak yang terkait, baik pemerintah/ swasta. Ekspor impor menjadi kegiatan utama dalam perdagangan internasional dengan moda transportasi laut sebagai primadonanya, hal ini sejalan dengan semangat nawacita dari Presiden Joko Widodo di awal pemerintahan. Dijelaskan bahwa untuk meningkatkan sektor ekspor impor yang banyak menggunakan moda transportasi laut, maka akan dibenahi jalur laut tersebut dengan akan ada jalur Tol Laut, dengan konsekwensi perlu penambahan dermaga, perluasan dermaga barang yang sudah ada dan infrastruktur penunjang lainnya. Banyak pihak yang terlibat dalam perdagangan internasional ini antara lain Bea Cukai, Dinas Karantina, Dinas Perdagangan dan Perindustrian, Pelindo, Terminal Petikemas, Perusahaan Pelayaran, Perusahaan Telekomunikasi kesemuanya saling terintegrasi dan bersinergi dengan tata aturan yang ada didalam UU Kepabeanan, Peraturan Menteri dan konsensus Internasional. Secara spesifik tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui proses penyelesaian impor barang dalam hal ini barang *Distillers Dried Grains With Solubles*, instansi-instansi yang terlibat, hambatan dan penyelesaiannya. Penelitian dilakukan dengan cara pengamatan secara langsung dilapangan, wawancara dengan pihak-pihak yang terlibat. Hasil penelitian ini, perlu komunikasi intensif pihak terkait dan dukungan teknologi informasi yang berkualitas.

Kata kunci: bea cukai, ekspor-impor, pelabuhan

PENDAHULUAN

Pesatnya laju perekonomian dalam satu negara ditandai dengan meningkatnya perdagangan baik domestik maupun internasional. Kegiatan ini melibatkan banyak pihak dan dukungan sumber daya manusia yang andal dan kompeten, beberapa peran penting itu adalah peranan transportasi dan dukungan teknologi informasi yang berstandar atau berkelas internasional. Ekspor impor menjadi kegiatan utama dalam perdagangan internasional dengan moda transportasi laut sebagai primadonanya. Didalamnya banyak melibatkan instansi dengan peran dan fungsinya sendiri-sendiri, instansi yang terlibat baik secara langsung ataupun tidak langsung antara lain, Bea Cukai, Dinas Karantina, Dinas Perindustrian dan

Perdagangan, Pelindo, Perusahaan Pelayaran dan Perusahaan Telekomunikasi. Semua pihak ini bekerja secara terintegrasi dengan dukungan sumber daya manusia yang profesional agar dapat menyelesaikan seluruh proses kegiatan ekspor-impor barang. Sebagai salah satu pihak yang terlibat adalah perusahaan pelayaran. PT. Kawan Sejati Samudra Cabang Surabaya telah mendapatkan kepercayaan dari berbagai pihak didalam maupun luar negeri untuk membantu menyelesaikan kegiatan ekspor dan impor tersebut.

LANDASAN TEORI

Bea Cukai

Undang-undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan, dijelaskan bahwa Kepabeanan adalah segala sesuatu yang

berhubungan dengan pengawasan atas lalu lintas barang yang masuk atau keluar daerah pabean serta pemungutan bea masuk dan bea keluar. Instansi yang bertanggung jawab atas pengawasan dan pelaksanaan kepabean adalah Direktorat Jenderal Beaduan Cukai.

Sedangkan Tata laksana Impor tersebut diatur didalam Keputusan Direktur Jenderal Beaduan Cukai Nomor KEP-07/BC/2003, Tentang petunjuk pelaksanaan Tata laksana Kepabeanan dibidang impordan Keputusan Menteri Keuangan Nomor 453/KMK.04/2002 tentang Tata laksana Kepabeanan di bidang impor. Komoditi yang dimasukkan ke dalam peredaran bebas didalam wilayah pabean (dalam negeri), yang dibawa dari luar wilayah pabean (luar negeri) dikenakan bea masuk kecuali dibebaskan atau diberikan pembebasan. Dengan kata lain seseorang atau badan usaha yang ditetapkan sebagai importir wajib membayar bea masuk dan pajak sebagaimana yang telah ditetapkan pemerintah (Purba,1983:51).

Indonesian National Single Window (INSW)

Di dalam Peraturan Presiden Nomor 10 Tahun 2008 dijelaskan bahwa Portal INSW adalah sistem elektronik yang terintegrasi secara nasional, yang dapat diakses melalui jaringan Internet (*public-network*), yang akan melakukan integrasi informasi berkaitan dengan proses penanganan dokumen kepabeanan dan dokumen lain yang terkait dengan ekspor-impor, yang menjamin keamanan data dan informasi serta memadukan alur dan proses informasi antarsistem internal secara otomatis, yang meliputi sistem kepabeanan, perizinan, kepelabuhanan/kebandarudaraan, dan sistem lain yang terkait dengan proses pelayanan dan pengawasan kegiatan ekspor-impor.

Terminal Petikemas Surabaya

PT.Terminal Petikemas Surabaya sebagai penyedia layanan jasa terminal petik emas

ekspor-impor dan domestik. Dengan bisnis inti sebagai operator terminal petikemas, sebagai gerbang perekonomian dari kegiatan ekspor-impor di wilayah Indonesia Timur dan terminal pertama di Indonesia yang menerapkan standar keamanan kapal serta fasilitas pelabuhan yang sudah diberlakukan sejak Juli 2004. Kawasan ini terintegrasi dengan jalan Tol Surabaya dan jalur Kereta Api.

Dinas Karantina

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 2002 Tentang Karantina Tumbuhan, Karantina Tumbuhan adalah tindakan sebagai upaya pencegahan masuk dan tersebarnya Organisme Pengganggu Tumbuhan dari luar negeri dan dari suatu area ke area lain didalam negeri atau keluarnya dari dalam wilayah Negara Republik Indonesia.

Perusahaan Pelayaran

Di dalam KUHD disebutkan mulai dari pasal 323 sampai dengan pasal 340 ayat f, bahwa Perusahaan Pelayaran (Rederij) adalah suatu badan yang menjalankan perusahaan dengancara mengoperasikan kapal atau usaha lain yang erat hubungannya dengan kapal. Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1988 tentang penyelenggaraan dan perusahaan angkutan laut yaitu Ekspedisi Muatan Kapal Laut adalah usaha yang ditujukan kepada pengurusan dokumen-dokumen dan pekerjaan yang menyangkut penerimaan/penyerahan muatan yang diangkut melalui lautan untuk diserahkan kepada/diterima dari perusahaan pelayaran untuk kepentingan pemilik barang.

Depo Petikemas

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM 83 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Dan Perusahaan Depo Petikemas, dijelaskan bahwa Depo petikemas adalah suatu tempat didalam atau diluar daerah lingkungan kerja (DLKr) pelabuhan yang berfungsi untuk

kegiatan penyimpanan, penumpukan, pembersihan atau pencucian, perawatan, perbaikan petikemas, pemuatan (*stuffing*), pembongkaran (*stripping*), serta kegiatan lain yang mendukung kelancaran penanganan petikemas isi (*full*) dan/atau petikemas kosong (*empty*).

Petikemas

Permenhub No. 14 Th. 2007 Tentang Kendararaan pengangkut Petikemas di jalan menyatakan petikemas bahwa Petikemas adalah Peti atau kotak yang memenuhi persyaratan teknis sesuai dengan *Internasional Standarize Organization* (ISO) sebagai alat atau perangkat pengangkutan barang.

Ekspedisi Muatan Kapal Laut

Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 17 tahun 1998 tentang penyelenggaraan dan perusahaan angkutan laut, dijelaskan bahwa Ekspedisi Muatan Kapal Laut adalah usaha yang ditujukan kepada pengurusan dokumen dan pekerjaan yang menyangkut penerimaan atau penyerahan muatan yang diangkut melalui lautan untuk diserahkan kepada atau diterima dari perusahaan pelayaran untuk kepentingan pemilik barang. Pengertian tersebut dapat dikemukakan bahwa tugas EMKL (ekspediter) sebagai perantara pengangkut bagi pengirim dan posisinya bukanlah pengangkut. Apabila EMKL membuat perjanjian pengangkutan dengan pengangkut, EMKL bertindak atas nama pengirim atau atas namanya sendiri, untuk kepentingan pengirim.

Distillers Dried Grains With Solubles

Dried Distillers Grains with Solubles (DDGS) adalah bungkil jagung yang telah dikeringkan dengan lapisan tipis terkonsentrasi hingga kelembaban 10-12 persen. DDGS hampir tidak memiliki masa kadaluwarsa dan dapat dikirim kemana pun tanpa memandang waktu dan jarak tempuh. DDGS ini dikemas dan diperdagangkan sebagai bahan untuk pembuatan pakan ternak.

METODE PENELITIAN

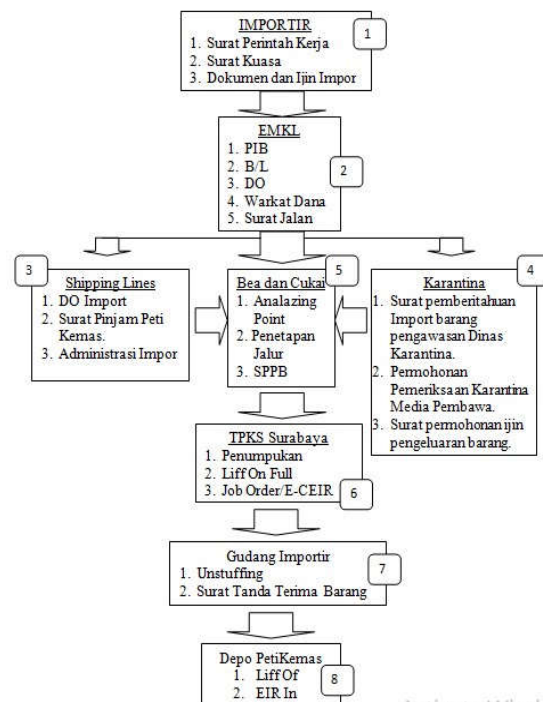
Dalam penelitian ini metode yang digunakan adalah metode penelitian kualitatif. Dengan teknik pengamatan langsung dilapangan, wawancara dengan pihak terkait.

PEMBAHASAN

Mekanisme Penyelesaian Impor Barang

PT. New Hope Jawa Timur merupakan perusahaan yang memproduksi makanan ternak, yaitu bahan baku untuk pembuatan makanan ternak tersebut diimpor dari Amerika Serikat. Sebagai Importir yang mendatangkan barang impor dari luar daerah pabean akan membutuhkan pihak ketiga untuk proses *custom clearance* dalam rangka untuk pengeluaran barang impor dari daerah pabean. PT. Kawan Sejati Samudra merupakan perusahaan jasa Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) yang memiliki ijin sebagai Perusahaan Pengguna Jasa Kepabeanan (PPJK) yang ditunjuk oleh PT. New Hope Jawa Timur.

Gambar
Mekanisme Penyelesaian Barang Impor



Activate Window
Go to Settings to activ

Sumber: PT. Kawan Sejati Samudra

Keteranggambar :

1. Importir mengirimkan Surat Perintah Kerja (SPK) kepada EMKL yang ditunjuk dengan menyerahkan Surat Kuasa bermaterai beserta Dokumen dokumen import untuk pengurusan Penyelesaian Import kepada instansi terkait (B/L, *Packing List*, *Invoice*, *Copy NPWP*, *Copy NIB*).
2. Selanjutnya berdasarkan surat Kuasa dan Dokumen Impor yang diterima dari Importir maka PT. Kawaan Sejati Samudera selaku EMKL/PPJK dapat memproses *Custom Clearance* Import Barang *Distillers Dried Grains With Solubles* kepada instansi dan pihak-pihak terkait untuk pengeluaran barang impor.
3. Penyelesaian administrasi Impor oleh EMKL/PPJK ke Perusahaan Pelayaran selaku pengangkut yang mengangkut barang impor *Distillers Dried Grains With Solubles* dengan tujuan :
 - a. Menebus D/O Impor dengan menyerahkan Original BL .
 - b. Mengajukan surat peminjaman kontainer.
 - c. Penyelesaian administrasi import.
4. Selanjutnya EMKL/PPJK ke Dinas Karantina untuk mengajukan surat pemberitahuan Barang Impor barang pengawasan Dinas Karantina, mengajukan Permohonan Pemeriksaan Karantina Media Pembawa serta Surat permohonan izin pengeluaran impor barang pengawasan Dinas Karantina.
5. Pengajuan PIB (Pemberitahuan Import Barang) melalui EDI kepada Bea dan Cukai dan akan mendapatkan *analizing point* serta penentuan jalur (Hijau, Kuning, Merah) serta Penerbitan SPPB (Surat Perintah Pengeluaran Barang) setelah dilaksanakan pembayaran Bea Masuk atas barang impor.
6. Setelah Surat Perintah Pengeluaran Barang diterbitkan oleh Beaduan Cukai selanjutnya EMKL/PPJK melakukan pembayaran jasa pelabuhan di terminal Petikemas Surabaya yang meliputi biaya Penumpukan, *Liff On* dan PPN bukti

pembayaran akan diterbitkan *Job Order* atau *E-CEIR* yang disertai dengan *barcode Job Order* diserahkan ke terminal oleh truk untuk mengambil petikemas impor di terminal dan dipintu *gate* keluar akan diberikan *Job Slip* .

7. Petikemas impor selanjutnya dibawa ke gudang importir untuk dilakukan *Unstuffing* dan setelah akan diberikan tanda terima penerimaan barang yang dikeluarkan oleh importir untuk diserahkan kepada pihak *Trucking*.
8. Peti kemas yang telah di *unstuffing* dan dalam kondisi kosong dikembalikan ke depo petikemas yang telah ditunjuk oleh perusahaan pelayaran. EMKL/PPJK akan melakukan pembayaran *Liff Off empty* container di depo dan Penyelesaian administrasi di depo dan berikut akan diberikan *EIR IN (Equipmnet Interchange Receipt)* dari depo sebagai bukti petikemas sudah dikembalikan ke Depo Petikemas.

Hambatan Dalam Proses Penyelesaian Barang Impor

1. Keterlambatan Penyerahan Dokumen Original.
2. Sering Terjadinya *Error* pada Sistem *Online* Instansi Terkait.
3. Lamanya Proses Perizinan Di Instansi Terkait.
4. Kurangnya Koordinasi Dengan Pengusaha *Trucking*.
5. Terjadinya Klaim Terhadap Petikemas
6. Kualitas Sumber Daya Manusia Yang Kurang Mumpuni

Usaha-Usaha Yang Dilakukan Untuk Mengatasi Hambatan

1. Diperlukan komunikasi secara terus menerus terhadap importir, importer dan instansi lain yang terkait. Dengan segera diterimanya dokumen original, kegiatan pengurusan dan penyelesaian impor akan semakin cepat dan akan meminimalisir biaya yang timbul.
2. Perawatan dan pengawasan system online tersebut secara berkala. Selain

itu diperlukannya petugas IT yang terampil dan selalu berjaga secara 24 jam untuk mengawasi server sekaligus memperbaiki sistem jika terjadi kerusakan. Selain itu, jika data yang di tangani terlalu besar, perlu di tingkatkan kapasitas dan kualitas *server* yang digunakan.

3. Perluadanya keterpaduan instansi terkait. Keterpaduan itu dapat berupa penyatuan lokasi perkantoran dan juga penyalarsan kebijakan terkait penyelesaian impor barang. Selain itu juga diperlukannya suatu sistem yang terintegrasi terhadap yang dapat mencakup segala kegiatan berikhtisar dokumen elektronik.
4. Pihak EMKL harus sering melakukan komunikasi terhadap keadaan dan posisi truk yang disewanya, sehingga proses pengeluaran dan pengangkutan petikemas dari TPS Surabaya ke gudang importir lebih cepat dan efektif.
5. Dalam menyikapi klaim ini, perlu dilakukan identifikasi sebab dan pihak yang harus bertanggung-jawab didalam klaim ini. Jika perlu, pihak EMKL harus meminta foto pemuatan maupun pembongkaran sebagai bukti penolakan klaim.
6. Cara terbaik untuk meningkatkan kualitas SDM adalah dengan diadakannya pelatihan dan seminar-seminar tentang segala kegiatan maupun dokumen yang terkait dengan kegiatan penyelesaian impor barang. Pelatihan dapat dilakukan dengan pemberian kuasa untuk mengatasi masalah teknis yang ada pada saat proses berlangsung. Sedangkan, seminar dilakukan untuk memberikan pengarahan tentang prosedur dan dokumen terkait. Mengvaluasi kerja juga di perlukan sebagai bahan pertimbangan serta penilaian perusahaan kepada SDM.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

1. Adanya komunikasi yang intensif dengan pihak importir dapat mengatasi masalah keterlambatan penyerahan dokumen original yang digunakan sebagai dasar melakukan pekerjaan.
2. *System online* sangat membantu dalam kegiatan penyelesaian impor barang. Dengan adanya sistem *online* tersebut kegiatan bisa berlangsung lebih efektif dan efisien. Namun, diperlukan perawatan dan *me-upgrade* perangkat keras maupun perangkat lunak secara berkala demi menghindari *error* pada sistem tersebut yang dapat merugikan pihak terkait.
3. Efektifitas dan efisiensi kegiatan penyelesaian impor ini tergantung dengan kinerja dari instansi terkait. Sebagai contoh jam kerja dari instansi tertentu. Apabila suatu instansi memiliki jam kerja yang singkat, maka kinerja juga akan terbatas. Hal ini tentu merugikan pihak pengguna jasa. Keterlambatan petugas instansi terkait pun ikut andil bagian dalam pembengkakan biaya operasional perusahaan.
4. Pihak pengusaha *trucking* mempunyai peran dalam mengantarakan petikemas dari TPS Surabaya menuju gudang importir dan berakhir pada saat mengembalikan peti kemas ke depo petikemas. Bagi pihak EMKL, penting untuk mengetahui lokasi petikemas berada. Hal ini dikarenakan pihak EMKL harus memastikan petikemas tiba digudang importir maupun depo petikemas tepat waktu untuk menghindari biaya tambahan.
5. Petikemas merupakan media yang digunakan dalam kegiatan impor dan menyewa dari suatu perusahaan pelayaran. Jika terdapat kerusakan pada petikemas, harus ada pihak yang bertanggungjawab untuk membayar biaya perbaikan. Apabila ditemukan kerusakan pada petikemas, pihak EMKL harus melakukan investigasi

dan penemuan bukti terkait kerusakan petikemas untuk meminimalkan klaim petikemas yang terjadi.

6. Kualitas pelayanan jasa kegiatan penyelesaian impor ini dipengaruhi oleh kualitas sumber dayamannya. Apabila sumber daya manusianya kurang mumpuni, tentu hasilnya akan kurang maksimal. Namun apabila kualitas sumber daya manusia sudah baik, maka akan memberikan hasil yang baik pula pada kegiatan ini. Untuk itu, diperlukan pelatihan serta evaluasi kerja demi meningkatkan kualitas mutu sumber daya manusia pada instansi terkait.

Saran

1. Melakukan komunikasi yang baik dengan pihak dan instansi terkait agar pengurusan penyelesain barang impor tersebut dapat berjalan dengan baik dan lancar
2. Kerjasama yang baik dalam satu tim yang solid sebagai mekanisme dalam menyelesaikan suatu pekerjaan dengan pembagian tugas atau *job desc* yang jelas agar semua mekanisme dapat berjalan baik dan lancar
3. *Standart Operating Procedure* (SOP) dalam melaksanakan suatu kegiatan untuk menghindari kesalahan dan saling menyalahkan antarpersonal dengan *Jobdesc* yang jelas
4. Dilakukannya *doublecheck* untuk setiap dokumen yang dibuat maupun yang terima untuk memastikan dokumen dibuat sudah benar serta dokumen yang diterima sudah lengkap atau masih ada kekurangan hal ini bertujuan untuk menghindari dan mengurangi kesalahan.
5. Memberikan saran dan masukan yang membangun kepada dinas terkait demi peningkatan standar kerja serta terjalannya sinergi kerja yang efisien, efektif serta menyenangkan.
6. Diadakannya *team meeting* prakerja untuk setiap kegiatan penyelesaian impor barang serta diadakannya evaluasi kinerja dan keuangan disetiap

pasca kegiatan penyelesaian impor barang.

DAFTAR PUSTAKA

- Astuti,Purnawati,2013,*Dasar-Dasar Ekspor Impor*, UPPSTIMYKPN, Yogyakarta.
- Keputusan Direktur Jendral Bea dan Cukai Nomor KEP-07/BC/2003. Tentang Petunjuk Pelaksanaan Tatalaksana Kepabeanan di Bidang Impor
- Keputusan Menteri Keuangan Nomor 453/KMK.04/2002 tentang Tatalaksana Kepabeanan di Bidang Impor
- Purba, Radiks, 1983, *Pengetahuan Perdagangan Luar Negeri Indonesia*, Pustaka Dian, Jakarta
- Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2008 tentang Penggunaan Sistem Elektronik Dalam Kerangka Indonesia *National Single Window*
- Peraturan Menteri Keuangan Nomor 161/PMK.04/2007 tentang Pengawasan Terhadap Impor atau Ekspor Barang Larangan dan/atau Pembatasan
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 2002 Tentang Karantina Tumbuhan
- Pasal 323 sampai 340f Kitab Undang-Undang HukumDagang
- Pasal 15 Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 1969 tentang Perhubungan laut
- Peraturan Pemerintah Nomor 17 tahun 1988 tentang penyelenggaraan dan pengusaha angkutan laut
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 83 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Depo PetiKemas
- Permenhub No. 14 Th. 2007 Tentang Kendararaan Pengangkut Petikemas.
- Undang-Undang Kepabeanan No. 17 tahun 2006
- Widiyati, Elok, dan Ridwan, 2014, *Kamus Kepelabuhanan dan Pelayaran*, Leutikaprio, Yogyakarta