

# PERAN EMKL DALAM IMPOR *FULL CONTAINER LOAD* (FCL) JALUR MERAH OLEH PT. TERMINAL INTIMODA UTAMA CABANG SEMARANG

Arya rengga<sup>1\*</sup>, Evyana Diah Kusumawati<sup>2</sup>, Iik Suryati Azizah<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Alumnus Politeknik Bumi Akpelni Semarang.

Jl. Pawiyatan Luhur II/ 17, Bendanduwur, Semarang

<sup>2&3</sup>Program studi KPN, Politeknik Bumi Akpelni Semarang.

Jl. Pawiyatan Luhur II/ 17, Bendanduwur, Semarang

\*Email : [aryarenggakusuma@gmail.com](mailto:aryarenggakusuma@gmail.com)

## Abstrak

*Tujuan penulisan ini adalah untuk mengetahui peran EMKL dalam impor jalur merah, dokumen yang dibutuhkan EMKL dalam impor jalur merah, instansi yang terkait dengan impor jalur merah, dan kendala yang dihadapi EMKL dalam impor jalur merah. Adapun metode yang digunakan penulis dalam pengumpulan data adalah dengan metode observasi, metode studi pustaka, dan metode interview. Hasil yang diperoleh dari pembahasan karya tulis ini yaitu peran PT. Terminal Intimoda Utama cabang Semarang selaku pihak EMKL dalam menangani kegiatan impor jalur merah sudah berjalan baik, akan tetapi masih ditemukan beberapa masalah yang muncul dalam kegiatan penanganan impor jalur merah tersebut mulai dari dokumen maupun instansi yang terkait. Hal ini menyebabkan kegiatan pengeluaran barang impor jalur merah menjadi terhambat. Dari pembahasan ini, penulis dapat menyimpulkan bahwa PT. Terminal Intimoda Utama cabang Semarang dalam menangani penyelesaian impor jalur merah mampu menyelesaikan masalah yang muncul dengan baik dan sesuai dengan prosedur, sehingga dapat memberikan pengaruh yang baik terhadap kelancaran kegiatan impor barang khususnya impor jalur merah*

*Kata kunci: EMKL, Impor, dan Jalur Merah*

## PENDAHULUAN

Negara Indonesia merupakan negara yang kaya akan sumber daya alam (SDA) yang sangat melimpah. Sumber daya alam yang menjadi komoditi ekspor impor dan tersebar di sekitar 17.508 pulau-pulau di Indonesia dari sabang sampai merauke. Dengan kepulauan yang sangat luas Indonesia disebut sebagai negara maritim, sehingga dalam kegiatan transportasi dan perdagangan diperlukan sarana pengangkut yang memadai. Sejak dahulu masyarakat yang berprofesi sebagai pedagang memakai kapal untuk berdagang dari pulau ke pulau di Indonesia sembari bertukar barang dagangan yang tidak dapat dihasilkan di lingkungannya.

Seiring dengan perkembangan zaman dan teknologi di era modern ini, kebutuhan masyarakat semakin meningkat, sehingga kebutuhan akan bahan mentah dan sumber daya semakin tinggi, hal ini menyebabkan semakin kurangnya sumber daya yang tersedia bahkan habisnya sumber daya alam yang tersedia di Indonesia. Dengan

demikian pemerintah Indonesia memutuskan untuk melakukan impor barang guna memenuhi kebutuhan dalam negeri dan memenuhi kebutuhan bahan mentah yang tidak tersedia maupun tidak dapat di produksi di Indonesia.

Dengan masuknya Indonesia sebagai anggota ASEAN maka tentunya Indonesia mendapatkan kebebasan dan kemudahan untuk aktivitas ekspor impor barang atau komoditi lainnya. Tentunya hal ini diimbangi dengan Sumber Daya Manusia (SDM) yang memadai untuk bersaing dengan negara lain, seperti menangani kebutuhan dalam negeri, potensi barang ekspor dalam negeri, prosedur dan konsep penanganan ekspor impor serta pengurusan dokumen yang terkait dengan ekspor impor. Sering padatnya kegiatan ekspor impor di Indonesia hal tersebut membuat Bea dan Cukai sebagai pengawas langsung kegiatan ekspor maupun impor di Indonesia bekerja keras dalam menangani kegiatan tersebut. Seiring dengan padatnya aktivitas barang keluar masuk daerah pabean khususnya

impor, banyak para eksportir dari luar negeri yang menyeludupkan barang larangan masuk ke Indonesia dengan berbagai cara atau barang impor yang tidak sesuai dengan dokumennya. Hal ini membuat Bea dan Cukai membuat keputusan jalur merah untuk diperlukan pengecekan secara fisik dan dokumen mengenai barang tersebut yang dicurigai sebagai penyeludupan atau larangan masuk wilayah Indonesia. Hal ini memerlukan penyelesaian dan penanganan dari pihak importir atau perusahaan pengurusan jasa kepabeanan (PPJK) yang ditunjuk.

### **Tujuan Pembahasan Masalah**

1. Untuk mengetahui peran EMKL dalam impor *Full Container Load* jalur merah.
2. Untuk mengetahui dokumen yang diperlukan EMKL dalam impor *Full Container Load* jalur merah
3. Untuk mengetahui instansi yang terkait dengan impor *Full Container Load* jalur merah
4. Untuk mengetahui kendala yang dihadapi EMKL dalam impor *Full Container Load* jalur merah

### **METODE PENGUMPULAN DATA**

#### **1. Jenis Penelitian**

Pada penelitian ini digunakan metodologi dengan pendekatan kualitatif, yang mempunyai karakteristik alami sebagai sumber data langsung, deskriptif.

#### **2. Subyek Penelitian**

Populasi target dalam penelitian ini adalah EMKL dalam hal ini PT. Terminal Intimoda utama Cabang Semarang.

#### **3. Teknik pengumpulan data.**

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan observasi (pengamatan), studi pustaka dan interview (wawancara).

#### **4. Analisis Data**

Setelah data terkumpul, maka dilakukan pengolahan dan analisa data. Analisis data dalam penelitian ini menggunakan analisis data kualitatif, yaitu teknik analisis data yang disesuaikan dengan tahapan dalam penelitian.

### **LANDASAN TEORI**

Menurut kamus kepelabuhanan dan pelayaran (2014:111) Impor adalah semua barang yang dimasukkan berasal dari tempat/negara lain; tindakan memasukkan barang atau komoditas dari negara lain ke dalam negeri/daerah pabean. Arus barang impor yang masuk ke Indonesia dan melalui kantor bea dan cukai, kemudian akan didistribusikan ke empat jalur, yaitu jalur kuning, jalur hijau, jalur MITA dan jalur merah sesuai dengan klasifikasi dan identifikasi barang impor dalam rangka pengawasan barang masuk daerah pabean.

Jalur-jalur tersebut adalah:

1. Jalur Kuning adalah jalur yang mekanisme pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor dilakukan dengan cara pemeriksaan dan penelitian dokumen sebelum penerbitan SPPB, namun tidak dilakukan pemeriksaan fisik
2. Jalur Hijau adalah jalur yang mekanisme pelayanan dan pengawasan barang impor jalur hijau tidak dilakukan pemeriksaan fisik, tetapi dilakukan penumpukan dokumen maksimal tiga hari setelah penerbitan SPPB.
3. Jalur Mitra Utama (MITA)  
Atas dasar peraturan DJBC P-24/BC/2007 tanggal 9 Agustus tentang MITA (Mitra Utama), Direktorat Jenderal Bea dan Cukai memperkenalkan Jalur MITA (Jalur Mitra Utama), yaitu sebuah jalur fasilitas yang khusus berada pada kantor Pelayanan Utama (KPU).
4. Jalur merah adalah jalur yang mekanisme pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor dengan dilakukan pemeriksaan fisik dan penelitian atau pemeriksaan dokumen sebelum penerbitan Surat Perintah Pengeluaran Barang (SPPB).

### **Status Petikemas Impor**

Dalam kegiatan ekspor impor yang menggunakan kontainer/petikemas terdapat dua status pemuatan dengan petikemas, diantaranya:

1. *Full Container Load* (FCL)

*Full Container Load* (FCL) adalah status petikemas dimana dalam satu kontainer terdapat satu pemilik barang. Pengisian barang (stuffing) dilakukan ditempat shipper, lalu container yang sudah diisi diserahkan kepada perusahaan pelayaran (pengangkut) di tempat *stacking* di *container yard* (CY).

2. *Less than Container Load* (LCL)

*Less than Container Load* (LCL) adalah status petikemas dalam satu kontainer terdapat beberapa pemilik barang dengan tujuan pelabuhan bongkar yang sama.

### **Barang Larangan dan Batasan (Lartas)**

Barang larangan dan/atau pembatasan (LARTAS) adalah barang yang dilarang dan/atau dibatasi impor atau ekspornya oleh Instansi Teknis Terkait, yakni departemen atau lembaga pemerintah non departemen tingkat pusat, yang menetapkan peraturan LARTAS atas impor atau ekspor dan menyampaikan peraturan tersebut kepada Menteri Keuangan. Barang LARTAS diawasi langsung oleh DJBC (Direktorat Jenderal Bea dan Cukai).

### **Pihak - Pihak yang terkait dengan Impor**

Dalam kegiatan ekspor impor, terdapat beberapa pihak-pihak yang terkait dengan kegiatan ekspor impor guna menunjang kelancaran kegiatan ekspor impor tersebut. Pihak-pihak yang terkait dengan kegiatan impor barang diantaranya :

1. *Shipper* adalah pengirim muatan (orang/badan usaha/badan hukum yang memiliki muatan untuk dikirim dari suatu pelabuhan muat ke pelabuhan bongkar); orang atau badan usaha yang mengadakan kontrak dengan perusahaan pelayaran untuk mengangkut barang; orang yang mengapalkan muatan.
2. *Consignee* adalah penerima konsinyasi; penerima barang; pihak yang menerima

barang atas dasar konsinyasi; orang/perusahaan penerima barang yang tersebut dalam B/L; penerima pengiriman muatan biasanya pembeli.

3. *Carrier* adalah alat pengangkut barang; perusahaan pelayaran yang mengangkut barang dari pelabuhan muat ke pelabuhan tujuan.
4. Eksportir adalah orang yang melakukan kegiatan mengeluarkan barang dari daerah pabean
5. Importir adalah pengusaha yang dapat melakukan kegiatan perdagangan dengan cara memasukan barang dari luar negeri ke dalam wilayah pabean Indonesia sesuai ketentuan yang berlaku.
6. PPJK (Pengusaha Pengurus jasa Kepabeanan) atau *customs brokers* adalah perseorangan, bentuk kerja sama, dan kewenangannya, diatur dengan Peraturan Menteri Keuangan.
7. Perusahaan Pelayaran adalah salah satu jenis usaha industri dalam dunia logistik yang memberikan layanan pengiriman barang antar pulau menggunakan armada transportasi laut, atau yang biasa disebut dengan jasa cargo laut.
8. Bank adalah usaha perbankan yang ditunjuk oleh perusahaan; menyimpan uang.
9. Perusahaan Asuransi Perusahaan Asuransi adalah kelompok pendukung yang memberikan penjaminan atau pertanggungan di dalam perdagangan internasional.
10. Bea dan Cukai. Menurut Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2006 tentang kepabeanan, kepabeanan, Bea dan Cukai adalah pihak yang berhubungan dengan pengawasan lalu-lintas barang yang masuk atau keluar daerah pabean dan pemungutan bea masuk.
11. UTPK/TPKS (Unit Terminal Petikemas) Adalah terminal di pelabuhan yang khusus melayani petikemas dengan sebuah lapangan (*yard*) yang luas dan diperkeras untuk bongkar/muat dan menumpuk

- petikemas yang dibongkar atau yang akan dimuat ke kapal
12. Depo adalah wilayah atau tempat yang ada di pelabuhan yang digunakan untuk menyimpan kontainer dengan dilakukan proses pengeluaran, penerimaan, perawatan dan perbaikan terhadap kontainer kosong.
  13. *Trucking* adalah layanan jasa pengiriman barang via darat menggunakan armada mobil dan truk antar kota hingga antar pulau dimana barang yang akan dikirim dicampur bersama dengan milik orang lain untuk memenuhi kebutuhan pengiriman barang yang lebih murah dan cepat.

### PEMBAHASAN

Dalam kegiatan usahanya dibidang ekspor impor barang PT. Terminal Intimoda Utama menyediakan jasa pengurusan dokumen, *booking space* kapal, penyediaan container, pengurusan *custom clearance*, TPKS, *trucking* muatan dan tentunya *Be Handle* (pengurusan barang impor yang terkena jalur merah).

### Peran EMKL dalam impor Full Container Load jalur merah

Dalam menanganikan kegiatan impor, peran EMKL dimulai saat importir meminta penanganan muatan barangnya kepada PT. Terminal Intimoda Utama, setelah semua telah disetujui, kemudian PT.

Peran PT. Terminal Intimoda Utama selalu PPJK yang ditunjuk Oleh PT. Jalesveva Jaya Sri selaku importir untuk menangani pengeluaran barang impornya yang terkena jalur merah dimulainya:

1. Pemberitahuan adanya respon SPJM kepada importir
2. Operasional impor akan mempersiapkan semua dokumen yang diperlukan untuk *clearance* di kantor Bea dan Cukai Tanjung Emas terkait dengan jalur merah. Yaitu dengan membawa stopmap berwarna merah dengan bagian depan yang ditempel dokumen SPJM yang akan di daftarkan untuk *clearance* dan di dalam stopmap tersebut berisi dokumen

- yang merupakan syarat pendaftaran *clearance* jalur merah di kantor Bea dan Cukai Tanjung Emas. Dokumen tersebut disusun sesuai ketentuan dari Bea dan Cukai setempat
3. Pendaftaran *clearance* jalur merah di kantor Bea dan Cukai Tanjung Emas Semarang.
  4. Setelah didaftarkan kemudian operasional impor akan memeriksa di *system* CEISA yang berada di kantor Bea dan Cukai bahwa dokumen yang didaftarkan telah masuk dan diterima.
  5. Setelah dokumen diterima, kemudian muatan yang terkena jalur merah didaftarkan di loket pendaftaran pemeriksaan jalur merah (*be handle*) Bea dan Cukai di CY III Pelabuhan Tanjung Emas Semarang dimana tempat pemeriksaan fisik dilakukan
  6. Setelah mendapatkan nomor antrian, pihak Bea dan Cukai akan menghubungi nomor yang tertera bahwa akan dilakukan pengecekan fisik (*be handel*) terhadap barang tersebut. Dan pihak EMKL selaku perwakilan dari importir diharap untuk mendampingi proses *be handle* guna dimintai keterangan atas barang tersebut.
  7. Bersama petugas pemeriksaan, operasional impor mencari letak kontainer yang akan dilakukan pengecekan secara fisik sesuai dengan blok, nomor kontainer dan nomor segel kontainer.
  8. Petugas Bea dan Cukai memeriksa segel kontainer, dan kemudian segel dibuka dengan dibantu oleh TKBM setempat.
  9. Muatan di dalam kontainer dikeluarkan (*unstuffing*) seluruhnya sesuai perintah petugas Bea dan Cukai dengan dibantu oleh TKBM dan diawasi oleh EMKL, petugas Bea dan Cukai dan P2 (Penindakan dan Penyidikan) Bea dan Cukai.
  10. *Unstuffing* dilakukan hingga terlihat dinding depan kontainer (*front*) dan lantai kontainer (*floor*).
  11. Petugas Bea dan Cukai memeriksa muatan sesuai dengan isi detail packing

list satu persatu dan pihak EMKL akan dimintai keterangan mengenai satu persatu muatan tersebut. Pemeriksaan akan disesuaikan dengan nama barang dan jumlah barang yang tercantum dalam *packing list*.

12. Setelah diperiksa dan dipastikan tidak ada barang yang mencurigakan atau barang yang tidak tercantum dalam dokumen, muatan akan dimasukkan kembali (*stuffing*) ke dalam kontainer dibantu oleh TKBM.
13. Kontainer akan kembali kembali disegel.
14. Pemberitahuan selanjutnya akan di beritahukan melalui system aplikasi PIB. Pihak EMKL/PPJK bisa melihat respon pemberitahuan atau hasil pemeriksaan muatan jalur merah yang telah diperiksa di system aplikasi PIB.

Munculnya respon SPTNP (Surat Penetapan Tarif dan/atau Nilai Pabean) terhadap barang yang telah diperiksa tersebut. Respon ini didapat karena ditemukannya adanya perbedaan harga *invoice* dengan harga asli barang yang ditetapkan oleh pihak Bea dan Cukai, maka pihak importir harus membayar denda sebesar harga yang tertera pada SPTNP. Pihak EMKL akan menghubungi importir bahwa barang terkena SPTNP dan dilakukan pembayaran denda (Billing SPTNP) oleh importir dan pihak EMKL akan menunggu respon selanjutnya dari Bea dan Cukai. Setelah respon yang diketahui adalah SPPB (Surat Pemberitahuan Pengeluaran Barang), maka kontainer sudah dapat dikeluarkan dari daerah pabean atau lapangan penumpukan. Operasional impor akan melakukan tahap pengeluaran kontainer dengan membuat *Job Order*. Setelah kontainer dikeluarkan, selanjutnya dilakukan pengiriman kontainer dari pelabuhan ke gudang importir oleh pihak trucking. Selanjutnya dilakukan pembongkaran seluruh muatan dari dalam kontainer ke gudang importir.

Pengembalian kontainer kosong ke depo yang ditunjuk perusahaan pelayaran sesuai dengan DO. Lalu dilakukan pembayaran

empty container di depo dan pengambilan EIR (*Equipment Interchange Receipt*) dengan syarat membawa DO *copy* (jika kontainer sudah masuk depo). Selanjutnya pengambilan jaminan di perusahaan pelayaran. Operasional impor akan melaporkan hasil dari kegiatan pengeluaran barang impor yang telah dikeluarkan beserta total tagihan yang dilengkapi bukti tagihan penanganan muatan dan Admin ekspor impor akan melakukan tagihan kepada importir atas jasa yang telah diberikan.

#### **Dokumen yang diperlukan EMKL dalam impor Full Container Load jalur merah**

1. *Invoice* adalah dokumen faktur dagang yang dikeluarkan dari pihak produsen atau eksportir yang berisi data detail pembayaran atas barang yang dibeli, jumlah asuransi, dan lain-lain.
2. *Packing List* adalah dokumen yang dikeluarkan oleh pihak produsen atau eksportir yang berisi detail pengemasan yang menunjukkan jumlah, jenis, berat dari barang impor, sekaligus merupakan penjelasan dari uraian barang yang disebut didalam *commercial invoice*.
3. *Delivery Order* (DO) adalah sebuah dokumen yang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran yang digunakan untuk mengembalikan kontainer kosong ke depo kontainer, dan pengambilan jaminan di perusahaan pelayaran.
4. *Bill of Lading* (B/L) adalah dokumen yang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran, fungsi sebagai : bukti bahwa barang telah dimuat di kapal, Dokumen hak milik dari pemilik barang (*document of title*), Kontrak angkutan (*contract of affreightment*), Dokumen jual/ beli (*transferable document*), Dokumen untuk pengambilan DO.  
Terdapat dua jenis B/L yaitu :
  - a. *House* B/L
  - b. *Master* B/L

5. PIB (Pemberitahuan Impor Barang) adalah dokumen pemberitahuan dari Bea dan Cukai atas barang impor.
6. *Certificate of Origin* (COO) atau biasa disebut SKA (Surat Keterangan Asal) adalah dokumen yang diterbitkan oleh DISPERINDAG atau instansi yang berwenang di negara asal barang, yang berisi tentang detail barang, asal barang, kondisi barang, dll sebagai perijinan untuk impor maupun ekspor barang.
7. SPJM (Surat Pemberitahuan Jalur Merah) adalah surat pemberitahuan yang dikeluarkan oleh Bea dan Cukai kepada pihak importir dan PPJK untuk memberitahukan bahwa muatan harus diperiksa secara fisik dan seluruh dokumennya.
8. SPPB (Surat Pemberitahuan Pengeluaran Barang) adalah surat pemberitahuan dari Bea dan Cukai bahwa barang telah mendapat ijin untuk dikeluarkan dari daerah pabean.
9. NPWP (Nomor Pokok Wajib Pajak) adalah nomor yang diberikan kepada wajib pajak sebagai tanda pengenal diri atau identitas wajib pajak dalam melaksanakan hak dan kewajiban perpajakannya.
10. TDP (Tanda Daftar Perusahaan) adalah bukti bahwa suatu perusahaan atau badan usaha telah melakukan kewajibannya melakukan pendaftaran perusahaan dalam Daftar Perusahaan.
11. API (Angka Pengenal Impor) adalah tanda pengenal sebagai importir yang diterbitkan oleh Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM).
12. Surat Kuasa adalah surat yang dibuat dan ditandatangani oleh importir dan EMKL bahwa pihak importir menyerahkan sepenuhnya penanganan impor barangnya kepada pihak EMKL yang ditunjuk.
13. EIR (*Equipment Interchange Receipt*) adalah dokumen yang dikeluarkan pihak depo atas peminjaman dan pengembalian kontainer dari atau ke depo kontainer.

### **Instansi yang terkait dengan impor Full Container Load jalur merah**

Di dalam aktivitas kegiatan penanganan ekspor impor, peran perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) tidak luput dari kerjasama dengan berbagai instansi yang terkait dengan kegiatan ekspor impor guna melakukan perijinan dan penerbitan dokumen yang berkaitan dengan kegiatan ekspor dan impor. Instansi-instansi yang terkait dengan kegiatan ekspor-impor tersebut antara lain:

1. *Shipper*
2. *Consignee*
3. *Carrier*
4. Eksportir
5. Importir
6. EMKL (Ekspedisi Muatan Kapal Laut)
7. Perusahaan Pelayaran
8. Bank
9. Perusahaan Asuransi
10. Direktorat Jendral Bea dan Cukai (DJBC)
11. TPKS (Terminal Petikemas Semarang)
12. DISPERINDAG (Dinas Perindustrian dan Perdagangan)
13. Depo
14. Perusahaan *Trucking*
15. TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat)

### **Kendala yang dihadapi EMKL dalam impor Full Container Load jalur merah**

Ada beberapa masalah atau kendala yang dihadapi EMKL kegiatan impor jalur merah khususnya untuk muatan petikemas Full Container Load (FCL). Hal ini disebabkan oleh beberapa hal dan terjadi karena faktor internal maupun eksternal.

Kendala yang sering dihadapi :

1. Tidak lengkapnya dokumen yang diberikan importir kepada EMKL.
2. Lamanya respon dari Bea dan Cukai.
3. Terjadi perbedaan antara barang yang di impor dengan dokumen.
4. Sering terjadi respon penolakan saat pembuatan PIB.

Penyebab dari kendala yang sering dihadapi :

1. Kelalaian importir dalam mengirim dokumen kepada EMKL. Serta k
2. Kelalalian pihak EMKL saat pengecekan dokumen yang diterima dari importir.
3. Kurangnya petugas pengecekan fisik barang, dan sering terjadinya gangguan sistem Bea dan Cukai.
4. Adanya barang yang tidak tercantum dalam dokumen, dan terjadinya penyeludupan barang.
5. Kesalahan input data saat pembuatan PIB oleh admin ekspor dan impor.

Akibat dari kendala yang sering dihadapi :

1. Terjadi hambatan saat pengecekan fisik dan pengeluaran barang impor.
2. Lamanya waktu pengeluaran barang impor.
3. Pemberian denda pada barang, barang di re-ekspor, atau barang dimusnahkan.
4. Lamanya waktu penerbitan SPPB karena penolakan PIB.

Solusi yang mungkin dapat meminimalisir untuk tidak terjadi permasalahan dalam kegiatan impor jalur merah antara lain :

1. Memeriksa kembali dokumen-dokumen yang diterima dari importir, agar kegiatan penanganan impor dapat berjalan lancar.
2. Menjalin hubungan baik dengan petugas pemeriksaan fisik Bea dan Cukai, dan melakukan *update software* pada sistem aplikasi Bea dan Cukai.
3. Selalu memberikan *update* informasi kepada importir terkait barang yang di impornya.
4. Dilakukan pengecekan ulang PIB oleh importir dan admin ekspor impor.

## **PENUTUP**

### **Kesimpulan**

Dari pembahasan diatas, penulis dapat menyimpulkan bahwa dari semua aktivitas atau peran EMKL dalam impor *Full Container Load* jalur merah oleh PT. Terminal Intimoda Utama cabang Semarang sebagai berikut :

Sebelum menangani kegiatan penanganan muatan impor milik importir, PT. Terminal Intimoda Utama dari penyelesaian seluruh admisintrasi hingga pengurusan kepabeanan dan handling muatan selalu melakukan persiapan awal, seperti pengecekan seluruh dokumen yang diberikan importir untuk meminimalisasi terjadinya kesalahan maupun kekurangan data, kemudian pelaksanaan pengurusan kegiatan impor mulai dari pembuatan PIB, pembayarn billing, be handle, menangani masalah yang muncul, pengeluaran muatan, mencari moda transportasi hingga pengiriman muatan sampai gudang importir. PT. Terminal Intimoda Utama juga membantu menyelesaikan masalah yang muncul pada saat menangani muatan impor jalur merah. Terdapat berbagai macam dokumen yang digunakan dalam kegiatan impor jalur merah, baik mulai dokumen pokok maupun pendukung seperti perijinan dan sebagainya.

Dokumen pokok yang digunakan PT. Terminal Intimoda Utama untuk menangani proses jalur merah yaitu :NPWP Importir, NPWP PPJK, TDP Importir (Tanda Daftar Perusahaan), API (Angka Pengenal Impor) Lembar 1, API Lembar 2 (foto dan tanda tangan), Surat Kuasa, *Copy BPN* (Bukti Penerimaan Negara), *Copy Billing* Pembayaran, PIB asli dengan lembar lanjutan (3x) tanda tangan dan cap basah, *Invoice* asli, *Packinglist* asli, B/L asli atau *endorse* dari perusahaan pelayaran, *Certificate of Origin* (COO) jika ada, Asuransi jika ada.

Seluruh kegiatan penanganan muatan impor jalur merah tidak terlepas juga dari instansi-institusi yang terkait yang saling bekerja sama untuk kegiatan impor jalur merah.

### **DAFTAR PUSTAKA**

- Ali Purwito dan Indriani, 2015, *Ekspor Impor*, Jakarta : Mitra Wacana Media
- Andri Feriyanto, 2015, *Perdagangan Internasional*, Kebumen : Mediatera

- Herman Budi Sasono, 2013, *Manajemen Impor dan Importasi Indonesia*, Edisi I, Yogyakarta : Andi
- Hibatul Aziz Ilham Ghazian, 2017, *Prosedur Penyelesaian Dokumen Impor* oleh EMKL PT. Dhana Persada Manunggal, KTI tidak dipublikasikan
- I Komang Oko Berata, 2014, *Panduan Praktis Ekspor Impor*, Jakarta : Raih Asa Sukses
- Ismiyadi dan Indarniati, 2017, *Import*, Edisi I, Yogyakarta : Andi
- Triyanto, 2016, *Operasional Penanganan Impor Barang oleh EMKL PT. Samudera Perdana Selaras di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang*, KTI tidak dipublikasikan.