

Proses Pemindahan Lokasi Penimbunan Kontainer Impor di Depo PT. Karana Panorama Logistik Surabaya

*(Process of Moving Import Container Stockpiling Locations at the Depot
PT. Karana Panorama Logistik Surabaya)*

Eka Yudha Ardyka Putra¹, FX. Adi Purwanto Nugroho², Revian Nico Pradana P.³
**^{1,2,3}Program Studi Manajemen Pelabuhan, Program Diploma Pelayaran,
Universitas Hang Tuah**

Abstrak: PT. Karana Panorama Logistik Surabaya adalah perusahaan yang bergerak dalam penyediaan lahan untuk penumpukan petikemas baik empty maupun full. Dalam kegiatan yang ada di PT. Karana Panorama Logistik Surabaya ini salah satunya untuk mengurangi angka dwelling time yang tinggi di pelabuhan dengan menyediakan tempat pemindahan lokasi penimbunan kontainer impor. Tujuan dilakukan penelitian ini yaitu untuk mengetahui bagaimana proses pemindahan lokasi penimbunan ini terjadi dan juga apa saja kriteria-kriteria menyediakan lokasi penimbunan. Dalam penelitian ini peneliti menggunakan metode penelitian kualitatif untuk mengetahui kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman bagi perusahaan. Dari permasalahan yang ditemukan, peneliti menemukan penyebab terjadinya pemindahan lokasi penimbunan serta bagaimana proses yang dilakukan sebelum pemindahan barang terjadi dari TPS Lini I ke TPS Lini II. Hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa pemberlakuan long stay barang di area pelabuhan ini ditujukan untuk mengurangi angka dwelling time dan tercipta kegiatan pemindahan lokasi penimbunan ini.

Kata kunci: pemindahan lokasi penimbunan, dwelling time, kontainer

Abstract: PT. Karana Panorama Logistics Surabaya is a company engaged in providing land for the stacking of both empty and full containers. In the activities that exist in PT. Karana Panorama Logistics Surabaya, one of which is to reduce the high number of dwelling time at the port by providing a place to move the location of the imported container stockpiling. The purpose of this research is to find out how the process of moving the landfill site occurs and also what are the criteria for providing a landfill location. In this study, researchers used qualitative research methods to determine the strengths, weaknesses, opportunities and threats for the company. From the problems found, the researchers found the cause of the transfer of the location of the hoarding and how the process was carried out before the transfer of goods occurred from TPS Line I to TPS Line II. The results of the study can be concluded that the implementation of the long stay of goods in the port area is intended to reduce dwelling time and create activities for relocating this stockpiling location.

Keywords: relocation of landfill, dwelling time, container

Alamat Korespondensi:

Eka Yudha Ardyka Putra, Program Diploma Pelayaran, Universitas Hang Tuah, Jalan A. R. Hakim 150, Surabaya. e-mail: jurnal.pdp@hangtuah.ac.id

PENDAHULUAN

Dalam kaitannya dengan perdagangan internasional, impor di Indonesia banyak dilakukan untuk mencukupi kebutuhan dalam negeri, ini juga berpengaruh positif untuk pertumbuhan ekonomi dalam negeri. Indonesia merupakan negara dengan banyak kepulauan sehingga dalam melakukan ekspor dan impor biasanya eksportir maupun importir dari Indonesia memilih sarana transportasi melalui jalur laut untuk mendistribusikan barangnya, Pelabuhan di Indonesia menjadi gerbang

bagi lalu lintas barang, mengingat peran pelabuhan dalam mendorong dan menunjang perekonomian nasional, maka untuk menyediakan berbagai pelayanan bongkar muat barang dari ke kapal, atau dari kapal ke lapangan penumpukan dan dari lapangan penumpukan ke Gudang lini 1 atau 2, untuk itu di Indonesia harus memiliki sarana penunjang kegiatan ekspor dan impor yang biasanya melalui jalur laut tersebut, impor diartikan memasukan barang, jasa atau modal yang berasal dari daerah kepabeuan dengan tujuan untuk dipakai, dimiliki, dialihkan atau dijual

dengan mendapat manfaat atau keuntungan atas barang, jasa atau modal yang dimaksud (Ali Purwito dan Indriani, 2015 : 7).

Depo kontainer merupakan bagian dari kegiatan perekonomian terutama kegiatan ekspor maupun impor dalam memperlancar arus kontainer dan lalu lintas barang serta mengefisienkan jalur rantai pasok (supply chain). Dalam sistem logistik nasional depo kontainer mendukung efisiensi tata kelola dan tata niaga. Seiring dengan perkembangan, depo kontainer kini tak hanya menyediakan penanganan untuk kontainer empty saja, namun juga menyediakan pelayanan seperti pemindahan peti kemas dari pelabuhan terdekat untuk mengurangi *dwelling time*. *Dwelling time* itu sendiri adalah waktu yang dihitung dari kontainer itu bongkar di area pelabuhan sampai petikemas tersebut meninggalkan terminal pelabuhan melalui pintu utama.

Direktorat Jendral Bea Cukai merupakan instansi yang berwenang atas barang impor maupun ekspor sebelum keluar atau masuk ke dalam negeri, juga pihak perusahaan depo diharuskan memberikan laporan kepada TPS Lini I (satu) berapa kapasitas yang dapat ditampung, banyaknya lalu lintas barang di pelabuhan hal ini menyebabkan kepadatan barang impor di daerah kepelabuhan dikarenakan alur pengurusan izin dokumen impor barang yang membutuhkan proses dan waktu paling lama 7 hari sejak barang sudah ada di area pelabuhan, hal ini mengakibatkan penumpukan barang impor, sehingga pihak otoritas pelabuhan memberlakukan peraturan batas waktu penumpukan (*long stay*) bagi barang impor yang masih belum selesai pengurusan dokumennya, hal ini mengharuskan pemilik barang atau EMKL melakukan permohonan Pemindahan Lokasi Penimbunan (PLP) ke gudang atau depo yang telah diawasi dan berada di satu wilayah pengawasan Kantor Pabean.

Dengan adanya kegiatan PLP yang telah dijelaskan di atas oleh penulis untuk mengurangi angka *dwelling time* yang tinggi, bisa dikurangi dengan kegiatan PLP ini sendiri. Dari permasalahan ini PT. Karana Panorama Logistik Surabaya menyediakan pelayanan pemindahan lokasi penimbunan (PLP) yang berada di bawah

wewenang Pabean Cabang Perak, maka berdasarkan latar belakang yang diuraikan penulis di atas untuk menganalisa kegiatan pemindahan lokasi penumpukan (PLP) untuk mengetahui bagaimana penanganan kegiatan PLP, maka penulis akan membahas tentang **“Proses Pemindahan Lokasi Penimbunan Kontainer Impor di Depo PT. Karana Panorama Logistik Surabaya.”**

Untuk memudahkan pemahaman, maka penulis merumuskan permasalahan sebagai berikut.

1. Bagaimana proses pemindahan lokasi penimbunan terjadi?
2. Apa saja kriteria menyediakan lokasi penimbunan kontainer impor?

Tujuan penelitian adalah sebagai berikut.

1. Untuk mengetahui proses apa saja yang diperlukan saat pengurusan PLP kontainer impor.
2. Untuk mengetahui kriteria-kriteria menyediakan lokasi pemindahan lokasi penumpukan kontainer impor.

Pengertian *Dwelling Time*

Dwelling time adalah waktu berapa lama petikemas impor tersebut ditimbun di lapangan penumpukan lini 1 (satu) sejak barang dibongkar dari kapal sampai keluar dengan barang keluar dari lapangan penumpukan lini 1 (satu). *Dwelling time* merupakan waktu yang dihitung mulai dari peti kemas (kontainer) dibongkar dan diangkat (unloading) dari kapal sampai peti kemas tersebut meninggalkan terminal melalui pintu utama (World Bank, 2011). *Dwelling time* memiliki 3 tahapan yakni *pre customs clearance*, *customs clearance*, dan *post clearance*. *Pre customs clearance* merupakan tahapan awal dimana mulai proses penghitungan waktu antara tibanya kapal dan penyerahan surat Pemberitahuan Impor Barang (PIB) kepada pihak Bea Cukai untuk dilakukan pemeriksaan selanjutnya. *Customs clearance* merujuk pada waktu penyerahan PIB hingga penerimaan izin, tahapan ini lebih didominasi oleh pertanggungjawaban dari Bea Cukai yang melakukan pengklarifisian barang menjadi beberapa jalur, pemeriksaan dokumen serta pemeriksaan fisik apabila diperlukan. *Post customs clearance* merupakan waktu dimana mulai dari penerimaan izin Bea

Cukai, hingga pengeluaran barang terjadi dan melakukan penyelesaian administrasi dengan operator pelabuhan. Jadi, angka dari *dwelling time* ini dihitung dari awal proses *pre customs clearance*, *customs clearance*, *post clearance*. *Dwelling time* menjadi penting karena berhubungan dengan biaya angkut logistic yang berpengaruh kepada daya saing produk lokal, dengan semakin tinggi angka *dwelling time*, semakin tinggi pula biaya logistik yang mengakibatkan harga barang menjadi tinggi dan tidak kompetitif.

Pemindahan Lokasi Penimbunan

Menurut Kementerian Keuangan Republik Indonesia Direktorat Jendral Bea dan Cukai pemindahan lokasi penimbunan adalah pemindahan lokasi penimbunan barang impor yang belum diselesaikan kewajiban pabeannya dari suatu Tempat Penimbunan Sementara (TPS) asal ke Tempat Penimbunan Sementara (TPS) tujuan yang berada dalam satu wilayah kepengawasan Kantor Pabean. Pemindahan lokasi penimbunan dapat dilakukan dalam hal:

- a. YOR dan SOR TPS sama dengan atau lebih tinggi dari pelabuhan dari batas standart utilitas fasilitas yang ditetapkan oleh instansi teknis terkait yang bertanggung jawab di bidang pelabuhan.
- b. Pada TPS asal tidak tersedia tempat penimbunan barang impor konsolidasi, yaitu pengangkutan barang impor menggunakan satu peti kemas untuk lebih dari satu penerima barang atau menggunakan 1 (satu) peti kemas untuk lebih dari 1 (satu) *house bill of loading* dengan penerima barang yang sama (*Less than Container*) LCL.
- c. TPS asal tidak tersedia lapangan atau Gudang penumpukan barang impor yang membutuhkan sarana dan prasarana yang khusus atau pengguna kapasitas tempat penumpukan dengan sarana prasarana khusus yang tersedia mencapai sama dengan atau lebih tinggi dari batas standar utilitas fasilitas.
- d. Barang impor merupakan barang kena cukai yang akan dilekati pita cukai di TPS tujuan.
- e. Barang impor konsolidasi dalam 1 (satu) master *airway bill* atau master *bill of loading*.

- f. Berdasarkan pertimbangan Kepala Kantor Pabean dimungkinkan terjadi stagnasi setelah mendapatkan masukan dari pengusaha TPS asal.

Yard Occupancy Ratio (YOR)

Yard Occupancy Ratio atau tingkat penggunaan lapangan penumpukan adalah perbandingan antara jumlah penggunaan lapangan penumpukan dengan lapangan penumpukan yang tersedia (siap operasi) yang dihitung dalam satuan ton/ hari atau m²/ hari.

Shed Occupancy Ratio (SOR)

Shed Occupancy Ratio atau tingkat penggunaan Gudang adalah perbandingan antara jumlah penggunaan ruang penumpukan dengan ruang penumpukan yang tersedia yang dihitung dalam satuan ton/ hari atau m²/ hari.

Tempat Penimbunan Sementara (TPS)

Bangunan atau lapangan atau tempat lain yang disamakan dengan itu di kawasan pabean untuk menimbun barang, sementara menunggu pemuatan atau pengeluarannya. Pengusaha Tempat Penimbunan Sementara (Pengusaha TPS)

Adalah perusahaan yang mengelola lapangan atau gudang penumpukan kontainer atau barang ekspor impor dalam suatu kawasan pabean yang berada di dalam pelabuhan, yang memiliki ijin sebagai Pengusaha TPS dari Menteri Keuangan berdasarkan Undang-Undang Kantor Pabean.

Standar SK DIRJEN BC NO. P-26/BC/2007

Izin PLP sebagaimana yang dimaksud adalah sebagai berikut.

- a. YOR dan SOR TPS bersangkutan telah melampaui batas 85% dan berdasarkan pertimbangan Kepala Kantor Pabean dapat terjadi stagnasi.
- b. Barang impor konsolidasi, pengangkutan barang impor menggunakan satu kontainer untuk lebih dari satu atau untuk banyak alamat *consignee*/ penerima barang (*Less than Container Load/LCL*).
- c. Barang impor yang karena sifatnya membutuhkan sarana dan prasarana penyimpanan atau penumpukan yang khusus dan tidak tersedia di gudang atau lapangan penumpukan barang di tempat penimbunan sementara.

- d. Pengangkutan barang impor yang telah diterbitkan ijin PLP dari TPS asal ke TPS tujuan wajib dilindungi dengan segel dan dapat dilakukan pengawalan dalam hal yang dianggap perlu.
- e. Pemasangan segel dilakukan oleh pejabat Bea Cukai yang mengawasi pengeluaran barang dari TPS asal.
- f. Pengusaha TPS tempat tujuan wajib menjaga segel dari kerusakan, lepas, atau hilang dari kontainer.
- g. Pengusaha TPS tujuan wajib menyelenggarakan pembukuan terhadap barang impor yang telah mendapat ijin PLP dan telah selesai dibongkar di TPS tujuan.
- h. Segala biaya dan resiko terkait pelaksanaan PLP menjadi tanggung jawab pemohon PLP.

Pengertian Depo Petikemas

Depo *container* adalah suatu tempat pengoperasian peti kemas dalam kegiatan ekspor impor barang. Menurut Suyono (2016 : 246) adalah tempat konsolidasi muatan yang akan diekspor keluar negeri dengan menggunakan peti kemas, sedangkan menurut Hananto Soemono (2013 : 140) depo adalah tempat penumpukan peti kemas kosong pada dasarnya, misalnya petikemas *Container Freight Station* (CFS) dari *consignee* setelah penggunaan *Full Container Load* (FCL).

Dalam dunia kemaritiman, pengelolaan kontainer ini biasanya dipercayakan kepada perusahaan yang secara khusus bergerak dalam bidang manajemen kontainer yang biasa disebut dengan operator depo atau *container depo*, sehingga kita bisa katakan bahwa pengertian dari *container depo* adalah suatu perusahaan yang bergerak di bidang jasa yang digunakan untuk penyimpanan kontainer dan penyediaan kontainer *empty*. Kegiatan di Depo KPL

Menurut Suyono (2010), di dalam depo peti kemas PT. Karana Panorama Logistik Surabaya terdapat kegiatan-kegiatan yang mendukung proses penggunaan petikemas antara lain

- a. *Stuffing* adalah kegiatan proses pemasukan dan penataan barang ke dalam peti kemas dengan memaksimalkan space atau ruangan

petikemas maupun tonnase kargo yang dimuat.

- b. *Stripping* adalah kegiatan proses pengeluaran atau pembongkaran barang dari dalam container.

Penyerahan Container, antara lain

- a. *Stuffing* luar merupakan kegiatan atau proses penyerahan *container* kepada customer untuk kegiatan *stuffing* di luar area depo.
- b. *Stripping* luar merupakan kegiatan atau proses penyerahan *container* kepada customer pemilik barang untuk kegiatan *stripping* muatan di luar area depo.

Penerimaan container, antara lain

- a. *Ex stuffing* luar merupakan kegiatan atau proses penerimaan *container empty* setelah melakukan *stuffing* di luar area depo.
- b. *Ex stripping* luar merupakan kegiatan atau proses penerimaan *container empty* masuk setelah melakukan proses *stripping* di luar area depo.
- c. *Relocation Depo to Container Yard* (CY) merupakan kegiatan atau proses pemindahan *container full / empty* dari depo ke CY (*container yard*).

Pengertian Kontainer

Menurut (Koleangan, 2008 : 6) “Kontainer adalah semua media dimana di dalamnya dapat dimasukkan suatu barang tertentu sesuai ukuran yang muat dimasukkan dan kegunaannya. Sebagai contoh adalah kotak plastik, drum dan lain-lain”. Menurut (Dirk Kramadibrata, 2001 : 280) “Peti kemas adalah suatu kotak besar dari bahan campuran baja dan tembaga dengan pintu yang dapat terkunci dan pada tiap sisinya dipasang suatu pitting sudut dan kunci putar, sehingga antar satu peti kemas dan lainnya dapat dengan mudah disatukan atau dilepaskan.” Dari pengertian tersebut pengertian peti kemas adalah sebuah wadah atau tempat yang dapat menampung atau menyimpan barang yang dimasukkan ke dalamnya, dan peti kemas ini biasanya digunakan dalam ukuran besar dari 10 x 8 x 8 hingga 45 x 8 x 8 berbentuk balok dengan bahan yang terbuat dari campuran antara besi dan logam. Kondisi ini yang memungkinkan peti kemas dapat menjaga barang yang disimpannya selama proses pengiriman melalui laut dengan menggunakan kapal laut yang biasa

dilakukan dalam proses perdagangan impor maupun ekspor.

Peti kemas juga dirancang agar mudah disusun dengan adanya pitting yang dibuat di masing-masing sudut bawah dan atas peti tersebut, sehingga mudah disusun layaknya puzzle yang terkunci agar tak mudah bergeser namun tetap mudah dipasang maupun dilepas. Hal ini pula yang memudahkan pada proses pembongkaran muatan sebuah kapal yang berisi peti kemas yang didesain dengan pitting agar mudah dibawa oleh mesin HMC. Mesin HMC itu sendiri adalah mesin yang dapat mengangkat dan memindahkan sebuah peti kemas dengan kunci pitting yang sesuai dengan ukuran peti kemas tersebut. Oleh karena itu kombinasi antara keduanya sangatlah penting dalam proses pelayanan jasa di pelabuhan dalam proses bongkar muatan dari kapal menuju ke atas truk pengangkut ataupun sebaliknya.

Suatu kontainer didesain khusus yang digunakan sebagai media atau tempat pengiriman barang industri dan dagang, dengan struktur yang menyimpan berbagai macam produk yang perlu dikirim dari suatu tempat ke tempat lain melalui kapal laut. Dengan demikian, tergantung pada jenis produk yang akan dikirim atau layanan khusus yang diperlukan, kontainer dapat bervariasi dalam dimensi, struktur, bahan, konstruksi, dll.

General cargo adalah peti kemas yang dipakai untuk mengangkut muatan umum. Peti kemas yang termasuk dalam general cargo adalah:

- a. *Dry Container*, Peti kemas inilah yang biasa digunakan untuk mengangkut muatan umum.
- b. *Open Side Container*, Kontainer atau peti kemas yang bagian sampingnya dapat dibuka untuk memasukkan dan mengeluarkan barang yang karena ukuran atau beratnya lebih mudah dimasukkan atau dikeluarkan dari samping.
- c. *Open Top Container*, Peti kemas yang bagian atasnya dapat dibuka agar dapat dimasukkan atau dikeluarkan dari atas. Tipe peti kemas ini memasukan barang lewat atas dengan menggunakan derek.

Thermal container adalah peti kemas yang dilengkapi dengan pengatur suhu untuk muatan tertentu. Peti kemas yang

termasuk kelompok thermal adalah *Reefer container*, peti kemas yang dilengkapi dengan mesin pendingin untuk mendinginkan udara dalam peti kemas sesuai dengan suhu yang diperlukan bagi barang yang mudah busuk seperti sayuran, daging, atau buah-buahan. Peti kemas thermal jenis ini yang paling sering digunakan, untuk mengirim barang yang membutuhkan suhu tertentu. Iso Tank Container adalah tangki yang ditempatkan dalam kerangka peti kemas yang dipergunakan untuk muatan cair maupun gas. *Dry Bulk container* adalah general purpose container yang digunakan khusus untuk mengangkut muatan curah. Untuk memasukkan mengeluarkan muatan tidak melalui pintu depan seperti biasanya, tetapi melalui lubang di bagian atas untuk memasukkan muatan dan lubang atau pintu di bagian bawah untuk mengeluarkan muatan. Lubang atas dapat juga digunakan untuk membongkar muatan dengan cara dihisap. Platform container adalah peti kemas yang terdiri dari lantai dasar.

Impor

Impor adalah kegiatan memasukan barang ke dalam daerah pabean Indonesia (Herman Budi Sasono, 2012:101). Menurut Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2009 Impor adalah kegiatan memasukan barang ke dalam daerah pabean (Ibid. Departemen Perdagangan, hal.54.). Secara sederhananya pengertian impor adalah memasukan barang-barang dan jasa atau modal yang berasal dari luar daerah pabean, dengan tujuan untuk dipakai, dimiliki, dialihkan atau dijual dengan mendapatkan manfaat atau keuntungan atas barang, jasa atau modal dimaksud. (Ali Purwito dan Indriani, 2008: 52).

Menurut Pasal 1 butir 13 UU No.10 Tahun 1995 definisi impor adalah kegiatan memasukan barang ke dalam daerah pabean. Dari pengertian itu dapat disimpulkan bahwa Impor adalah pemasukan barang dari luar negeri ke wilayah pabean Indonesia dengan memenuhi ketentuan yang berlaku yang menyangkut dua negara pengirim barang (Negara Importir) dan Negara penerima barang. Impor hanya dapat dilakukan oleh perusahaan yang berbadan hukum yang telah mendapat ijin dari Departemen Perdagangan.

Importir adalah perusahaan atau perorangan yang melakukan kegiatan impor barang (Adrian Sutedi, 2014:8) Menurut Kamus Lengkap Perdagangan Internasional “Importir” adalah seseorang atau badan usaha yang membawa barang dari luar negeri ke suatu negara untuk diperdagangkan. Ada empat jenis importir yaitu :

- a. Importir Umum, Perusahaan impor yang khusus mengimpor aneka mata dagang dapat memperoleh kedudukan sebagai importir umum atau lazim disebut General Importir. Semua pemegang API atau APIS umum.
- b. Importir Terdaftar, Importir yang telah mempunyai register baik di Direktorat Jenderal Perdagangan Luar Negeri dan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, yang memperoleh izin untuk memasukkan barang-barang tertentu.
- c. Importir Produsen, Fasilitas yang diberikan oleh pemerintah dengan tidak memungut PPN atau dengan memberikan penangguhan bea masuk atas barang-barang yang diimpor dapat berupa bahan baku, bahan baku penolong dengan tujuan untuk ekspor.
- d. Produsen Impor, Produsen yang disetujui untuk mengimpor sendiri barang sejenis dengan hasil produksinya yang telah diperlukan untuk memenuhi kekurangan kebutuhan.

METODOLOGI PENELITIAN

Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan metode kualitatif. Pendekatan kualitatif adalah suatu prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan orang-orang dan perilaku yang diamati, dalam penelitian ini peneliti mencoba mendeskripsikan, menguraikan, dan menggambarkan tentang bagaimana “Proses Pelayanan Pemindahan Lokasi Penimbunan Kontainer Impor di Depo PT. Karana Panorama Logistik Surabaya”. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data kualitatif dan data kuantitatif. Adapun sumber data yang dikumpulkan dalam penelitian ini adalah data primer dan sekunder. Teknik pengumpulan data menggunakan Riset Lapangan, *Kuesioner*, Riset Kepustakaan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Deskripsi Obyek Penelitian

PT. Karana Panorama Logistik Surabaya adalah perusahaan yang bergerak di bidang perdepooan kontainer, didirikan pada tahun 2017 dan berlokasi di Jl. Raya Osowilangun No.125, hanya berjarak 100 m dari pintu masuk Terminal Teluk Lamong dan sekitar 1 km dari pintu tol Kalisari merupakan lokasi yang strategis untuk menunjang kegiatan logistik di pelabuhan (khususnya Terminal Teluk Lamong) yang semakin lama semakin berkembang.

Depo KPL berada di pinggir jalan raya yang relatif bebas dari kemacetan, dilengkapi dengan traffic Gate In dan Gate Out yang terpisah hanya untuk depo KPL akan memperlancar arus lalu lintas truk, sehingga bisa menekan biaya logistik bagi semua pelaku bisnis baik dari Pelayaran, Eksportir/Importir, Forwarding, dan Trucking Company.

Dengan luas lahan 45.000 m², depo KPL dapat menampung peti kemas 5000 Teus (Holding Capacity). Perusahaan memberikan pelayanan penumpukan Kontainer Empty/Full baik untuk Impor/Ekspor maupun domestik, serta pelayanan TPS (Tempat Penimbunan Sementara Pabean) Lini II. Didukung dengan peralatan yang handal dan IT sistem yang modern menjamin kemudahan dan kelancaran operasional, administrasi, dan pelayanan informasi.

Deskripsi Hasil Penelitian

Dalam kegiatan pelayanan di depo PT. Karana Panorama Logistik Surabaya, salah satunya, yaitu adalah pelayanan pemindahan lokasi penimbunan (Lini II). Dalam hal ini banyak kegiatan proses pelayanan . Pemindahan lokasi penimbunan yang ada di depo KPL ini terjadi karena adanya batas waktu long stay 3 hari bagi barang/kontainer saat berada di area pelabuhan, cara ini diberlakukan pemerintah untuk mengurangi angka dwelling time yang tinggi supaya saat kapal datang dari luar negeri membawa kontainer impor dan melakukan bongkar di pelabuhan, agar tidak terjadi kepadatan barang impor yang sebelumnya sudah ditimbun terlebih dahulu.

Proses pemindahan lokasi penimbunan ini dilakukan saat pemilik

barang sudah menerima Surat Perintah Pengeluaran Barang (SPPB), pemilik harus memberikan kabar ke tempat kontainer itu akan dipindahkan dengan membawa bukti SPPB, DO, dan Pemberitahuan Impor Barang (PIB) untuk dilakukan pemberkasan di admin KPL serta cetak surat pengambilan barang di pelabuhan untuk para sopir truk sebagai surat jalan. Dan dalam waktu 1x24 jam barang tersebut sudah diharuskan keluar dari area pelabuhan ketika SPPB telah terbit dan diterima oleh pemilik barang.

Proses pelayanan pemindahan lokasi penimbunan kontainer impor di depo PT. Karana Panorama Logistik Surabaya sebagai berikut.

1. Pemilik barang/kontainer menyerahkan SPPB dan DO kepada admin kasir di depo PT. Karana Panorama Logistik.
2. Ketika data sudah diinput ke dalam sistem KPL akan menerbitkan surat guna mengambil barang/kontainer tersebut di area pelabuhan.
3. Dari pihak pelabuhan akan memberikan surat job QR pengambilan barang/kontainer untuk selanjutnya akan diangkut ke depo PT. Karana Panorama Logistik.

Dari hasil observasi di depo PT. Karana Panorama Logistik Surabaya ditemukan bahwa pemindahan lokasi penimbunan Lini II dibagi menjadi beberapa grup, dimana anggota grup telah ditentukan oleh ASDEKI. Adapun anggota grup yang sudah ditentukan sebagai Depo PLP di Surabaya ada 9 dan dibagi menjadi 3 grup, yaitu sebagai berikut:

1. Grup 1
 - a. PT. Pelabuhan Indonesia III (Berkah Multi Kargo).
 - b. PT. Patriot Sakti Indonesia.
 - c. PT. Citra Dermaga Perkasa Logistik.
2. Grup 2
 - a. PT. Indra Jaya Swastika.
 - b. PT. Primamas Segara Unggul.
 - c. PT. Multi Bintang Abadi.
3. Grup 3
 - a. PT. Karana Panorama Logistik.
 - b. PT. Surya Sekawan Sejaterah.
 - c. PT. Marcapada Sukses Indonesia.

Pola operasi pembagian petikemas impor yang wajib PLP di Terminal Petikemas Surabaya, sebagai berikut.

1. Setiap Jam 08.00 pagi perharinya, sistem akan melaporkan total petikemas yang telah memenuhi syarat PLP, selanjutnya secara proporsional sistem akan membagi volume petikemas tersebut secara merata dengan memperhatikan jumlah petikemas dalam 1 bill of loading (B/L).
2. Kriteria petikemas import yang akan di PLP dalam 1 kapal adalah yang telah menumpuk lebih dari 3 hari terhitung sejak aktual peti kemas tersebut menumpuk di lapangan TPS lini I.
3. TPS lini II wajib wajib melaporkan kondisi YOR perhari maksimal pukul 08.00 WIB Kepada PT. Terminal Petikemas Surabaya melalui Web Access.

Pembagian kontainer terhadap TPS Lini II dalam satu grup yaitu:

1. Persentase dasar akan pembagian akan diberikan sama rata untuk masing-masing TPS Lini II per grup.
2. Alokasi pembagian jumlah petikemas dalam satu grup akan dilakukan sesuai dengan persentase pembagiannya terlebih dahulu.
3. Pengiriman akan dilakukan maksimum sebesar sisa volume kapasitas yang tersedia sampai dengan kapasitas TPS Lini II mencapai maksimum 65%.
4. Posisi TPS Lini II dalam satu grup berurut dan urutan di rotasi di dalam satu grup terhadap setiap pengiriman volume PLP.
5. Ketika volume PLP yang diberikan ke salah satu TPS Lini II lebih besar daripada kapasitas YOR (65%) di TPS Lini II, maka kelebihan volume PLP tersebut akan dialokasikan ke TPS Lini II sesuai dengan urutan di grup yang sama dengan memperhatikan ketentuan tidak memecah volume dalam satu B/L.

Tabel 1
Pembagian PLP

Grup	Depo	Kapasitas
Grup 1	P3	1000
	PSI	700
	CDL	600
Grup 2	IJS	2000
	PSU	1500
	MBA	1000
Grup 3	KPL	1100
	SSS	700
	MSI	800

Berdasarkan hasil observasi di atas, maka diperoleh hasil, bahwa ada beberapa grup dalam pelayanan PLP di Surabaya dan tidak semua depo dapat menampung PLP dikarenakan ada batas dan urutan pembagian PLP ini.

Untuk mengeluarkan kontainer atau memindahkan kontainer dari tempat penimbunan sementara (TPS) ke tempat lain, memerlukan beberapa proses yaitu, importir harus mengajukan dokumen importasi ke kantor bea cukai setempat (di pelabuhan) untuk diterbitkan menjadi dokumen pengeluaran barang kemudian diajukan oleh importir ke pengelola lapangan peti kemas di Pelabuhan Terminal Teluk Lamong atau di Pelabuhan Tanjung Perak. (lihat lampiran pasal 3,4,5,6,7 dan 8 SK Dirjen Bea Cukai No.P-26/BC/ 2007, tentang Tatalaksana Pindah Lokasi Penimbunan Barang Impor Yang Belum Diselesaikan Kewajiban Kepabeanannya dari satu Tempat Penimbunan Sementara ke Tempat Penimbunan Sementara lainnya. Tata cara ini mengatur dan mensinergikan badan-badan terkait di lingkungan Pelabuhan Utama Tanjung Perak, bertujuan untuk mengurangi angka *dwelling time* di Pelabuhan Utama Tanjung Perak.

Berikut ketentuan pelaksanaan pemindahan lapangan penumpukan :

- a. Setiap pemilik barang/kuasanya wajib memindahkan barang yang melewati batas waktu penumpukan (long stay) dari lapangan penumpukan TPS (Lini I) ke lapangan penumpukan TPS (Lini II) dengan biaya dari pemilik barang. Dan apabila pemilik barang/kuasanya tidak memindahkan barangnya yang telah melewati batas waktu penumpukan (long stay) dan atau melewati batas standar utilisasi (Yard Occupancy Ratio/YOR) sebesar 65% (enam puluh lima perseratus). Operator Terminal wajib memindahkan barang tersebut dari lapangan penumpukan TPS (Lini I) ke lapangan penumpukan TPS (Lini II) dengan biaya dari pemilik barang.
- b. Batas waktu penumpukan barang di lapangan penumpukan TPS (Lini I) adalah 3 (tiga) hari.
- c. Barang yang melewati batas waktu penumpukan harus dikeluarkan dari lapangan penumpukan TPS (Lini I).

- d. Ketentuan batas waktu penumpukan barang tidak berlaku terhadap barang-barang sebagai berikut;

- 1) Barang yang wajib tindakan karantina dan telah dilaporkan/ajukan permohonan kepada karantina,
- 2) Barang yang telah diajukan pemberitahuan pabean impor tapi belum mendapatkan SPPB dan/atau,
- 3) Barang yang terkena Not Hasil Intelijen (NHI) atau Nota Informasi Penindakan (NIP) yang dikeluarkan oleh Bea dan Cukai.

- e. Pemilik barang/kuasanya wajib menyampaikan Pemberitahuan Pabean Impor atau PIB kepada Operator Terminal.

- f. Operator Terminal wajib menyediakan informasi barang yang telah melewati batas waktu penumpukan (long stay) dan dalam pelaksanaan pemindahan barang oleh Operator terminal terhadap barang yang melewati batas waktu penumpukan (long stay). Operator Terminal menyampaikan data barang yang telah melewati batas waktu penumpukan (long stay) kepada Bea dan Cukai guna 09.00 WIB.

- g. Proses PLP dilaksanakan dengan pola 1 (satu) kapal untuk 1 (satu) Group lapangan penumpukan TPS (lini 2) secara bergiliran berdasarkan kesepakatan bersama antara pengelola lapangan penumpukan TPS (lini2) dengan tetap memperhatikan kapasitas YOR masing-masing lapangan penumpukan TPS (lini 2) (tidak melebihi batas standar utilisasi 65%) sesuai ketentuan.

- h. Kesepakatan bersama antara para pengelola lapangan penumpukan TPS (lini 2) wajib diketahui oleh Operator Terminal dan Otoritas Pelabuhan.

- i. Pengawasan pelaksanaan PLP dilaksanakan oleh Otoritas Pelabuhan.

Adapun yang harus dilaporkan dalam hal pelaksanaan pemindahan lapangan penumpukan barang yang melewati batas waktu penumpukan (long stay) adalah sebagai berikut.

- a. Pelaporan dari operator pelabuhan bahwa ada barang yang sudah melampaui batas long stay dengan

memperhatikan kapasitas YOR kepada otoritas pelabuhan.

- b. Pengelola TPS Lini II setiap harinya harus melaporkan data YOR lapangan penumpukannya paling lambat jam 08.00 WIB.
- c. Barang yang sudah melewati batas waktu long stay akan dievaluasi dan dilaporkan kepada Dirjen Perhubungan Laut.
- d. Lalu pemilik barang akan menyampaikan SPPB kepada depo tempat pemindahan barangnya.

Pemilik barang/kuasanya tidak melaksanakan barang yang melewati batas waktu long stay sesuai dengan informasi yang telah disampaikan akan dikenakan sanksi berupa

1. Pengenaan *penalty* sesuai dengan tarif yang berlaku di area pelabuhan.
2. Pengusulan pencabutan izin usaha kepada instansi terkait pemberi izin.
3. Jika barang yang ada di pelabuhan sudah keluar surat perintah pengeluaran barang, namun tidak dilakukan pemindahan oleh pemilik barang, barang itu akan mendapat penangguhan dari Bea Cukai setempat atas laporan dari operator terminal petikemas.
4. Jika barang berada di tempat penimbunan sementara yang melebihi jangka waktu yang sudah ditentukan yaitu 30 hari, maka barang akan dinyatakan sebagai barang tidak dikuasai.

Operator Terminal yang tidak melaksanakan pemindahan barang yang telah melewati batas waktu penumpukan akan dikenai sanksi-sanksi administrasi dan tidak dapat memberlakukan tarif progresif dan *penalty*.

Analisa Kriteria Menyediakan Lokasi Penimbunan (TPS Lini II)

Berikut adalah syarat yang harus dipenuhi ketika menyediakan Lapangan Penimbunan Sementara:

1. YOR atau SOR TPS Lini II sama atau lebih tinggi dari standar utilitas yang ditetapkan oleh instansi teknis terkait yang bertanggung jawab di pelabuhan.
2. Pada tempat yang dituju barang/kontainer sudah tersedia tempat atau gudang penimbunan barang impor yang membutuhkan sarana dan

prasarana khusus sesuai standar atau lebih tinggi.

3. Memiliki kepengurusan freight forwarder atau jasa transportasi untuk pengangkutan barang tersebut.
4. Memiliki tenaga kerja bongkar muat yang berpengalaman dalam bidangnya.
5. Mendapat persetujuan dari pengawasan Kepabeanan sesuai dengan daerah tempat TPS Lini II berada.

Pengusaha TPS Lini II juga memiliki kewajiban sebagai berikut.

1. Pengusaha TPS Lini II harus menyediakan:
 - a) Tempat pemeriksaan fisik barang.
 - b) Sarana pendukung pemeriksaan fisik barang.
 - c) Tenaga kerja bongkar muat untuk pemindahan dan pengangkutan barang impor dari dan ke dalam kontainer serta membuka kemasan saat pemeriksaan fisik barang.
2. Pengusaha TPS Lini II harus memasang:
 - a) Papan petunjuk identitas yang jelas dengan ukuran paling kurang 60cm x 90cm.
 - b) Kamera Closed Circuit Television (CCTV) yang memiliki kemampuan penyimpanan data paling singkat untuk jangka waktu 7 hari sebelumnya pintu masuk/keluar, tempat penimbunan barang, dan tempat pemeriksaan barang, yang dapat diakses oleh Pejabat Bea dan Cukai serta mendapat pengawasan.
3. Pengusaha TPS Lini II wajib menyelenggarakan pembukuan dan menyimpan catatan dan dokumen, termasuk data elektronik, yang berkaitan dengan pemasukan dan pengeluaran barang yang ditimbun di TPS Lini II untuk jangka waktu 10 tahun.
4. Pengusaha TPS Lini II wajib menyerahkan laporan-laporan keuangan, buku, catatan dan dokumen yang menjadi bukti dasar pembukuan, surat yang berkaitan dengan kegiatan usaha termasuk data elektronik, serta surat yang berkaitan dengan bidang kepabeanan untuk kepentingan audit Kepabeanan.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian kualitatif dengan teknik observasi,

wawancara, dan dokumentasi yang dilaksanakan di Depo PT. Karana Panorama Logistik Surabaya tentang Pemindahan Lokasi Penimbunan dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut.

1. Dari data yang diperoleh penulis, bahwa program dari pemerintah tentang *long stay* pada barang yang berada dipelabuhan ini untuk mengatasi angka *dwelling time* yang tinggi saat kapal melakukan bongkar muat dan terjadi kepadatan barang impor di area pelabuhan, Setelah pemberlakuan *long stay* ini timbul kegiatan Pemindahan Lokasi Penimbunan ini bagi barang/kontainer yang melebihi batas waktu saat pengurusan dokumennya belum selesai dan harus dikeluarkan dari area pelabuhan serta segera dilakukan Pemindahan Lokasi Penimbunan.
2. Tempat Pemindahan Lokasi Penimbunan barang/kontainer yang melewati batas waktu *long stay* ini ditentukan oleh ASDEKI dan dibagi dalam beberapa grup dan saling berurutan dalam pembagiannya. Dari penerapan sistem Pemindahan Lokasi Penimbunan ini pengusaha TPS Lini II (dua) tidak hanya menyediakan tempat/lapangan untuk barang/kontainer serta harus menyediakan layanan jasa pemeriksaan fisik barang, alat-alat yang dibutuhkan saat pemeriksaan terjadi, serta tenaga bongkar muat saat pemeriksaan itu terjadi. Dan harus memenuhi standar kriteria dalam penyediaan lokasi penimbunan yang sudah diatur dalam undang-undang.

DAFTAR PUSTAKA

- Ali Purwito, Indriani. (2015). Ekspor, Impor, Sistem Harmonisasi, Nilai Pabean dan Pajak Pabean Dalam Kepabeanan. Sumatra Utara: Mitra Wacana Media.
- A.S Moenir. (1992). "Manajemen Pelayanan Umum Di Indonesia". Jakarta: Bumi Aksara.
- Barata, Atep Adya. (2003). Dasar-Dasar Pelayanan Prima. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka.
- Evyana Diah Kusumawati, Iik Suryati Azizah. (2019). "Peran EMKL dalam Impor Full Container Load (FCL) Jalur Merah oleh PT. Terminal Intimoda Utama Cabang Semarang". Semarang: Prosiding Seminar Nasional 1.
- Handyaningrat, Soewarno. (1996). Pengantar Studi Ilmu Administrasi dan Manajemen. Jakarta: CV Haji Masagung.
- Koleangan. (2008). Sistem Peti Kemas (Container System). Jakarta.
- Lexy J. Moleong. (2006). "Metodologi Penelitian Kualitatif". Bandung.
- Peraturan Keputusan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor Kep-07/BC/2003 tentang Petunjuk Pelaksanaan Tatalaksana Kepabeanan di Bidang Impor sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor P-06/BC/2007.
- Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor P-28/BC/2013 tentang Tata Laksana Pindah Lokasi Penimbunan Barang Impor yang Belum Diselesaikan Kewajiban Kepabeanannya dari Satu Tempat Penimbunan Sementara ke Tempat Penimbunan Sementara Lainnya.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 116 Tahun 2016 Tentang Pemindahan Barang Yang Melewati Batas Waktu Penumpukan (*longstay*) di Pelabuhan Utama Belawan, Pelabuhan Utama Tanjung Priok, Pelabuhan Utama Tanjung Perak, dan Pelabuhan Utama Makassar.
- SK Dirjen BC NO. P-26/BC/2007 Tentang Tatalaksana Pindah Lokasi Penimbunan Barang Impor Yang Belum Diselesaikan Kewajiban Kepabeanannya Dari Satu Tempat Penimbunan Sementara Ke Tempat Penimbunan Sementara Lainnya.
- Sugiyono. (2015). "Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan Kombinasi R&D. Bandung: Alfabeta.
- Sudjarwo dan Basrowi. (2009). "Manajemen Penelitian Sosial". Bandung: CV. Mandar Maju.