

PENERAPAN *CRITICAL TO QUALITY* PADA DOKUMEN *PRE CLEARANCE* UNTUK MENGATASI KETERLAMBATAN PENGIRIMAN BARANG EKSPOR DAN IMPOR DI PT. MERCUSUAR ABADI JAYA

Bimo Bagus Sukarlan Putro^{1*}, Ade Pramudianto² dan Abu Maksuni³,

¹⁻³Jurusan Teknik Industri, Fakultas Teknik, Universitas Pancasakti Tegal

Jl. Halmahera No.KM. 01, Mintaragen, Kec. Tegal Timur., Kota Tegal, Jawa Tengah 52121.

Email: bimogem@gmail.com

Abstrak

Indonesia merupakan salah satu negara dunia yang menerapkan kebijakan dalam perdagangan internasional. Kolaborasi yang baik antara pemerintah, praktisi bisnis, perusahaan ekspedisi dan perusahaan forwarding, perbankan dan akademis merupakan salah satu persyaratan yang menjamin keberhasilan Indonesia di dalam persaingan bisnis internasional. Dalam prakteknya perdagangan internasional yang melibatkan banyak Negara serta pihak ini menyebabkan adanya perhatian khusus disetiap kegiatannya. Salah satu kegiatan tersebut mengenai perusahaan yang bergerak dalam jasa ekspor dan impor. Kemudahan dalam praktek di lapangan sangat mendukung kinerja dari perusahaan jasa ekspor dan impor. Adanya jaminan pengiriman barang dengan aman serta tepat waktu itulah yang selalau di inginkan baik eksportir maupun importir, serta kelengkapan dokumen yang di butuhkan demi kelancaran kegiatan pengiriman barang. Disinilah peran dari perusahaan forwarding atau biasa di sebut freight forwarding atau perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) bisa dirasakan manfaatnya kehadirannya bagi eksportir atau importir pemula yang belum banyak mengetahui tetang prosedur ekspor atau impor, serta syarat-syarat yang di butuhkan dalam ekspor maupun import. PT. Mercusuar Abadi Jaya yang beralamat di jalan veteran NO.58 Semarang ini merupakan salah satu perusahaan Freight Forwarding dengan dasar EMKL yang memberikan service untuk transaksi ekspor maupun impor. Perusahaan jasa ini memberikan kemudahan bagi relasi untuk melakukan kegiatan-kegiatan yang berhubungan dengan operasional yang mencakup pengepakan, muat barang, pengiriman, pengurusan dan pembuatan dokumen yang di perlukan dalam perdagangan internasional. Keuntungan yang bisa dirasakan secara langsung adalah adanya kemudahan atas pengurusan pengiriman atas perusahaan pengiriman barang dan dokumen yang di butuhkan dengan cepat dan tepat. sehingga ekportir tidak perlu khawatir dengan kendala atau kesulitan dalam pengurusan dokumen ekspor.

Kata kunci: Dokumen Ekspor, Dokumen Pre Clearance, Keterlambatan.

1. PENDAHULUAN

Pada tahun 1977 -1978 beberapa perusahaan *freight forwarding* nasional yang secara mandiri melakukan kegiatan jasa *freight forwarding*, disamping fungsinya sebagai agen perusahaan *freight forwarding* luar negeri. Volume perdagangan Indonesia semakin meningkat sehingga memerlukan perusahaan jasa angkutan yang betul-betul dapat menunjang kegiatan ekspor komoditi Indonesia ke luar negeri. *Freight forwarding* berusaha menjadi suatu alat dalam pengiriman barang ekspor keluar negeri dan sekaligus menjadi *agen of development* dalam membantu pemerintah mempromosikan barang-barang Indonesia di luar negeri. Pengertian keterlambatan menurut (Erviyanto, 1998) adalah sebagai waktu pelaksanaan yang tidak dimanfaatkan sesuai dengan rencana kegiatan sehingga menyebabkan satu atau beberapa kegiatan mengikuti menjadi tertunda atau tidak diselesaikan tepat sesuai jadwal yang telah direncanakan. Dalam prakteknya perdagangan internasional yang melibatkan banyak Negara serta pihak ini menyebabkan adanya perhatian khusus di setiap kegiatannya. Keterlambatan itu terjadi karena adanya kesalahan dalam kegiatan bongkar muat, maka memakan waktu yang lama. Kemudahan dalam praktek di lapangan sangat mendukung kinerja dari perusahaan jasa ekspor dan impor. Konsisten ekspedisi dalam menyelesaikan proses bongkar muat merupakan penunjang dalam kelancaran bongkar muat, serta pentingnya kerja sama dan koordinasi antara pihak operasional dengan para ekspedisi sangatlah penting dalam proses kegiatan pengiriman ekspor impor dan adanya jaminan pengiriman barang dengan aman

serta tepat waktu itulah yang selalau di inginkan baik eksportir maupun importir, serta kelengkapan dokumen yang di butuhkan demi kelancaran kegiatan pengiriman barang. Disinilah peran dari perusahaan forwading atau biasa di sebut *freight forwading* atau perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) bisa dirasakan manfaatnya kehadirannya bagi eksportir atau importir pemula yang belum banyak mengetahui tentang prosedur ekspor atau impor, serta syarat-syarat yang di butuhkan dalam ekspor maupun import.

2. METODOLOGI PENELITIAN

2.1 Metode Penelitian

Metode dasar yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif analitis yaitu memusatkan diri pada pemecahan masalah-masalah yang ada pada masa sekarang dan pada masalah yang aktual. Data yang ada dikumpulkan, disusun, dijelaskan dan kemudian dianalisis (Surakhmad, 1994). Teknik penelitian yang digunakan adalah dengan metode studi kasus. Studi kasus, atau penelitian kasus (*case study*), adalah penelitian tentang status subjek penelitian yang berkenaan dengan suatu fase spesifik atau khas dari keseluruhan personalitas (Maxfield cit: Nazir, 2003).

2.2 Metode Penentuan Obyek Penelitian

Metode penentuan daerah penelitian diambil secara sengaja atau *purposive* yaitu pengambilan obyek dengan sengaja didasarkan atas kriteria atau pertimbangan tertentu (Wirartha, 2006). Lokasi penelitian ini adalah Kawasan di PT. Mercusuar Abadi Jaya berlokasi veteran no.58 Semarang

2.3 Metode Pengumpulan Data

Dalam menyelesaikan tugas pkl penulisan laporan ini teknis pelaksanaannya dan prosedur yang kami gunakan mendapatkan data guna penyusunan laporan meliputi beberapa metode penelitian. Metode ini terdiri dari :

2.4 Observasi

Merupakan teknik pengumpulan data dengan cara melakukan pengamatan langsung mengenai prosedur dokumen ekspor yang di tangani oleh PT. Mercusuar Abadi Jaya Semarang. Seperti melakukan pengamatan langsung kegiatan yang ada di alam PT. Mercusuar Abadi Jaya dan di luar PT. Mercusuar Abadi Jaya seperti di pelabuhan dan *Bea Cukai*.

2.5 Studi pustaka

Merupakan teknik pengumpulan data dengan cara mempelajari buku atau referensi yang berakitan dengan masalah yang ditelit. Seperti *searching* google, buku amir Sudjiono dan Sarjiyanto. 2007, transportasi Ekspor –Impor dan tatalaksana kepabeanan.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Pelaksanaan pengurusan Dokumen *Pre Clearance* adalah alur dokumen yang dibutuhkan untuk melakukan kegiatan mengeluarkan barang dari daerah Pabean ke luar daerah pelabuhan. Dimulai dari transaksi jual beli antara eksportir dan importir sampai barang tersebut keluar dari pelabuhan tempat buyer berada untuk dipasarkan. Masing-masing tahap memiliki dokumen sebagai bukti penting untuk melancarkan proses kegiatan impor. Pelaksanaan pengurusan dokumen impor barang sejak kapal bersandar dan barang dibongkar sampai dengan barang tersebut keluar dari pelabuhan.

3.1 Pengurusan Dokumen *Pre Clearance*

Tahap *Pre Clearance* adalah waktu yang dibutuhkan dari sejak kapal sandar, bongkar muatan sampai dengan importir mensubmit pemberitahuan impor barang (PIB) secara elektronik ke Kantor Bea dan Cukai. Di tahap ini importir wajib menyiapkan dokumen dokumen seperti *Invoice*, *Packing List*, *Bill of Lading (B/L)* dikirimkan oleh eksportir kepada importir setelah terjadinya transaksi pembayaran kesepakatan jual beli antara kedua belah pihak. Dokumen-dokumen tersebut sudah harus sudah diterima oleh importir sebelum kapal bersandar di Pelabuhan tujuan. Setelah memiliki semua dokumen di atas, importir menyiapkan Pemberitahuan Impor Barang untuk pengeluaran barang impor dari kawasan pabean. importir berdasarkan dokumen pelengkap pabean dengan menghitung sendiri bea masuk, cukai, dan/atau pajak dalam rangka impor yang harus dibayar, disampaikan ke kantor bea dan cukai. Di dalam

prakteknya pengurusan pembuatan PIB tidak dilakukan sendiri, importir dapat menguasakannya kepada Pengusaha Pengurusan Jasa Kepabeanan (PPJK). Pembayaran bea masuk dibayarkan oleh importir sendiri maupun dikuasakan PPJK di Bank Devisa Persepsi yang menyediakan fasilitas pembayaran kepabeanan. Pembayaran dilakukan dengan cara menunjukkan B/L dan PIB kepada petugas bank. Setelah importir menyelesaikan semua kewajiban pungutan pembayaran berbagai bea di bank devisa, maka bank devisakan menyerahkan *full set* dokumen impor kepada importir. Importir akan menerima dokumen dari bank devisa sebagai berikut:

1. PIB full set yang telah ditanda sahkan oleh pejabat bank devisa
2. Kwitansi pembayaran SSBC, PPn & PPh
3. Dokumen LPS-I asli yg dilapisi (amplop) untuk bea & cukai & lembar copy asli LPS-I untuk I. importir
4. *Invoice, packing list* asli berangkap tiga
5. B/L asli yg sudah ditandatangani / dicap supplier luar negeri (eksportir)
6. Copy API dan NPWP

Dokumen-dokumen tersebut akan diberikan dalam bentuk *hardcopy* kepada importir. Serta mengirimkan dan mengkonfirmasi bukti pembayaran kepada kantor bea dan cukai dalam bentuk *softcopy* melalui PDE. *Output* yang diharapkan dari proses tersebut adalah ketepatan waktu pengiriman. Namun dalam pelaksanaannya, proses pengiriman tersebut tidak selalu berjalan dengan lancar, terkadang juga terjadi kecacatan produk berupa keterlambatan pengiriman. Berikut adalah data keterlambatan pengiriman barang dan keterlambatan pengiriman dokumen pada PT. Mercusuar Abadi Jaya.

Tabel 1. Keterlambatan Pengiriman Barang Bulan September-November 2018

Bulan	Realisasi	Aktual	Jumlah Tundaan Kontainer
September	207	159	48
Oktober	223	172	61
November	194	143	51
Jumlah	634	474	160

Sumber: Hasil Pengolahan Data, Tahun 2020

Tabel 2. Keterlambatan Pengiriman Dokumen Bulan September-November 2018

Bulan	Realisasi	Aktual	Jumlah Tundaan Kontainer
September	42	38	4
Oktober	67	64	3
November	17	14	3
Jumlah	126	116	10

Sumber: Hasil Pengolahan Data, Tahun 2020

a. Critical To Quality (CTQ)

Menghitung Critical To Quality (CTQ)

Perhitungan *CTQ* pada tahap ini dilakukan dengan menggunakan *check sheet*. *Check sheet* yang bertujuan untuk memberikan informasi berupa nama produk yang mengalami kerusakan, banyaknya produk yang mengalami kerusakan, dan waktu pengamatan. *Check Sheet* yang dapat dilihat pada Tabel 4 di bawah ini:

Tabel 3. Check Sheet Keterlambatan Pengiriman Barang dan Keterlambatan Pengiriman Dokumen Bulan September-November 2018

Bulan	Jenis Keterlambatan		Total
	Keterlambatan Pengiriman Barang	Keterlambatan Pengiriman Dokumen	
September	IIII IIII IIII IIII IIII IIII IIII IIII IIII III	IIII	52
Oktober	IIII IIII IIII IIII IIII IIII IIII IIII IIII IIII IIII III I	III	64
November	IIII IIII IIII IIII IIII IIII IIII IIII IIII IIII III I	III	54
Total	160	10	170

Sumber: Hasil Pengolahan Data, Tahun 2020

Setelah tabel *check sheet* di atas, selanjutnya yaitu dilakukan perhitungan untuk mengetahui persentase kumulatif sesuai dengan jenis keterlambatan. Perhitungannya adalah sebagai berikut:

a. Keterlambatan Pengiriman Barang

$$Presentase \% = \frac{Jumlah\ Unit}{Jumlah\ Frekuensi} \times 100 = \frac{160}{634} \times 100 = 94\%$$

b. Keterlambatan Pengiriman Dokumen

$$Presentase \% = \frac{Jumlah\ Unit}{Jumlah\ Frekuensi} = \frac{10}{126} \times 100 = 6\%$$

Tabel 4. Presentase Keterlambatan Pengiriman Berdasarkan CTQ

No	Identifikasi masalah	Frekuensi	Akumulasi Frekuensi	Presentase dari Total	Akumulasi Presentase
1	Keterlambatan Pengiriman Barang	160	160	94%	94%
2	Keterlambatan Pengiriman Dokumen	10	170	6%	100%
	Total	170		100%	

Sumber: Hasil Pengolahan Data, Tahun 2020

Menetapkan *Critical To Quality (CTQ)*

Untuk melakukan identifikasi *CTQ* yang dikembangkan melalui spesifikasi yang bersumber dari *check sheet* dan standar spesifikasi yang ada di perusahaan.

Tabel 5. Karakteristik CTQ

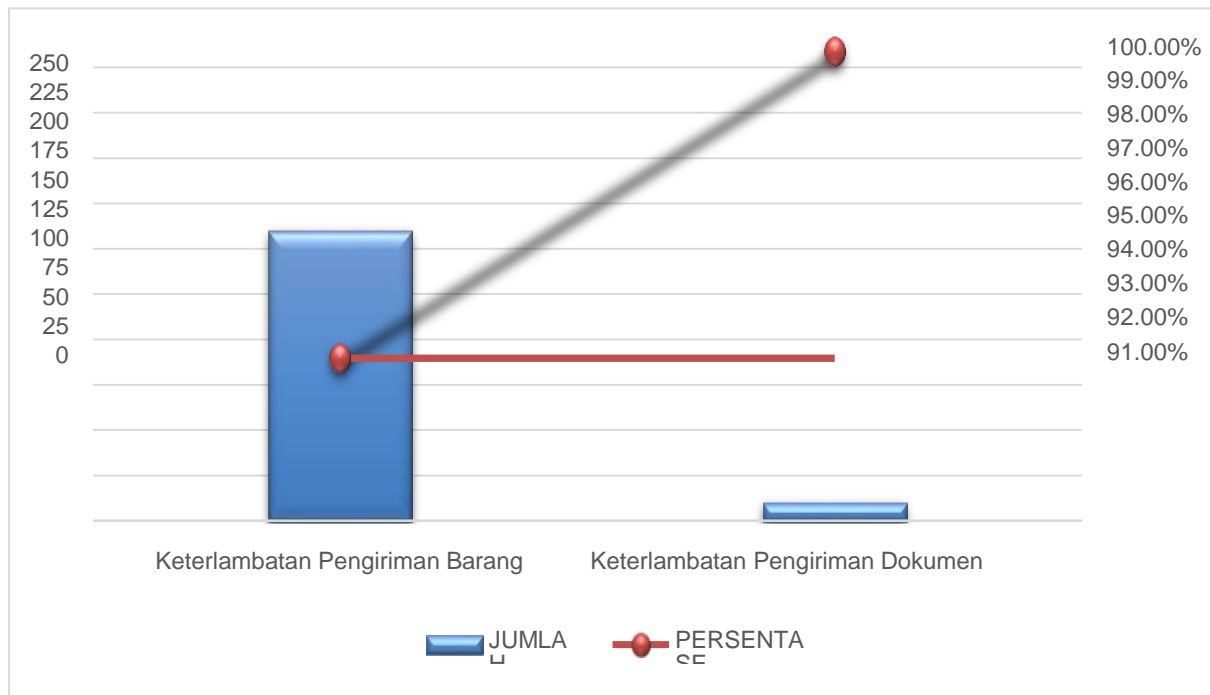
No	CTQ	Jenis Kerugian
1	Keterlambatan Pengiriman Barang	-Terjadinya perubahan jadwal pengiriman dan barang - terlambat untuk dikirim -Mengeluarkan biaya tambahan untuk biaya simpan
2	Keterlambatan Pengiriman Dokumen	- Berpengaruh besar terhadap kepercayaan dari konsumen.

Sumber: Hasil Pengolahan Data, Tahun 2020

Berdasarkan Tabel 5, dapat diketahui kerugian yang akan timbul akibat adanya keterlambatan pengiriman barang maupun keterlambatan pengiriman dokumen. Pada tahap ini, *CTQ* ditetapkan berdasarkan jenis keterlambatan yang paling sering terjadi. Jenis keterlambatan ini dikelompokkan menjadi 2 yaitu keterlambatan pengiriman barang dan keterlambatan pengiriman dokumen.

b. Diagram Pareto Berdasarkan CTQ

Diagram Pareto berfungsi untuk menentukan jenis permasalahan apa yang memiliki nilai paling potensial guna menentukan prioritas perbaikan sistem kerja. Pada tahap *define* telah dilakukan perhitungan *CTQ* untuk mengetahui dan menentukan jenis keterlambatan yang paling dominan. Kemudian langkah selanjutnya adalah membuat *Diagram Pareto* berdasarkan perhitungan *CTQ* tersebut. Berikut adalah *Diagram Pareto* untuk keterlambatan pengiriman barang dan keterlambatan pengiriman dokumen. Berikut adalah *Diagram Pareto*.



Gambar 3. Diagram Pareto Hasil Identifikasi Masalah

Sumber: Hasil Pengolahan Data, Tahun 2020

Analisis *Diagram Pareto* diatas menunjukkan bahwa frekuensi masalah keterlambatan pengiriman barang lebih besar dari pada keterlambatan pengiriman dokumen dengan besar frekuensi 94% : 6%. Berdasarkan perbandingan frekuensi tersebut, maka masalah yang akan dianalisis pada tahap selanjutnya yaitu keterlambatan pengiriman barang.

4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan maka dapat disimpulkan bahwa jenis keterlambatan yang sering terjadi yakni keterlambatan pengiriman barang. Keterlambatan pengiriman barang disebabkan oleh *over* pekerjaan yang mengakibatkan penundaan rencana *stuffing*, staf yang kurang fokus mengakibatkan kesalahan dalam menginformasikan *shipping instruction* kepada EMKL, terlambat mendapat informasi *stock* harian gudang sehingga terlambat *booking* kapal, tidak menginformasikan ulang kepada EMKL atas ketersediaan *trucking* yang dipesan sehingga kekurangan armada *trucking*, dan menumpuknya dokumen di ruang kerja. Adapun rencana tindakan perbaikan guna meminimalisir terjadinya keterlambatan pengiriman barang yaitu pertama, menambah pekerja untuk membantu meringankan pekerjaan pada saat *over* pekerjaan. Kedua, karyawan harus tetap fokus walaupun banyak dokumen yang dikirimkan kepada EMKL sesuai dengan instruksi pembagian order dari atasan dan sebaiknya karyawan menyelesaikan satu tugas terlebih dahulu sebelum mengerjakan tugas lain sehingga penyelesaian tugas dilakukan secara bertahap. Ketiga, menjalin interaksi yang aktif antara staf administrasi pengiriman dengan admin gudang supaya segera mendapat informasi *stock* gudang.

Keempat, staf administrasi pengiriman mengkonfirmasi ulang kepada pihak EMKL untuk kesiapan *trucking* pengiriman dihari berikutnya.

DAFTAR PUSTAKA

- PELAKSANAAN PENGURUSAN DOKUMEN TENTANG IMPOR BARANG TERKAIT DENGAN DWELLINGTIME DI PELABUHAN PANJANG BANDAR LAMPUNG | Rinitami Njatrijani, Hendro Saptono | Diponegoro Law Journal. (n.d.). Retrieved from <https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/dlr/article/view/19561/18552>
- Maghfiroh, M. K. (2012). Penanganan Booking Container pada PT. Indotrans Armada Buana Semarang. PROSEDUR DOKUMEN EKSPOR PADA PT. ARINDO JAYA MANDIRI (STUDI KASUS PADA PT. ARINDO JAYA MANDIRI SEMARANG) - CORE. (n.d.). Retrieved from <https://core.ac.uk/display/12352346>
- View of ANALISIS KETERLAMBATAN PENGIRIMAN PAKET MENGGUNAKAN METODE SIX SIGMA DI J&T EXPRESS DC SLEMAN BARAT YOGYAKARTA. (n.d.). Retrieved from <https://bajangjournal.com/index.php/JCI/article/view/1509/1047>
- Aang Munawar Soleh. 2018 . “Analisis penyebab keterlambatan waktu bongkarmuat di Terminal Petikemas Semarang (Pelindo III)” Universitas Diponegoro. Jurusan Teknik Perkapalan
- Somadi, S. (2020). Evaluasi Keterlambatan Pengiriman Barang dengan Menggunakan Metode Six Sigma. *Jurnal Logistik Indonesia*, 4(2), 81–93. doi: 10.31334/LOGISTIK.V4I2.1110.G595 (Somadi, 2020)