

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

Pada bab ini akan diuraikan landasan teori yang berkaitan dengan analisis kegiatan *behandle container import* di Terminal Peti Kemas Semarang. Tinjauan pustaka dilakukan oleh peneliti untuk mempermudah dalam pemahaman isi penelitian. Penjelasan-penjelasan yang diperoleh dalam bab ini diperoleh dari buku-buku referensi yang dapat dipercaya sebagai acuan dan dapat memberi pemahaman yang lebih mendalam tentang materi penelitian yang sedang dibahas. Isi bab ini merupakan hasil dari materi yang telah dipilih dari beberapa buku referensi yang berkaitan dengan judul penelitian. Bab ini menyajikan teori-teori dan konsep-konsep yang dapat diterapkan untuk menjadi acuan pemahaman dan pemecahan masalah. Tinjauan pustaka yang digunakan untuk memperjelas isi penelitian ini adalah:

1. Analisis

Menurut Komaruddin dalam bukunya *Ensiklopedia Manajemen* (2010:53), analisis adalah kegiatan berfikir untuk menguraikan suatu keseluruhan menjadi komponen sehingga dapat mengenal tanda-tanda komponen, hubungannya satu sama lain dan fungsi masing-masing dalam satu keseluruhan terpadu. Menurut *Kamus Besar Bahasa Indonesia online* pada *link* (<http://www.kbbi.web.id/analisis>), pengertian analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa (karangan,

perbuatan, dan sebagainya) untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya (sebab-musabab, duduk perkaranya, dan sebagainya)

Dari definisi-definisi tersebut di atas dapat disimpulkan bahwa analisis adalah usaha atau cara yang dilakukan agar mengenal suatu peristiwa ataupun komponen agar dapat menjadi lebih baik sesuai dengan yang diharapkan. Hal-hal yang dianalisis dalam penelitian ini adalah kegiatan *behandle container import* di Terminal Peti Kemas Semarang.

2. *Container Import*

Container berasal dari bahasa Inggris yang berarti peti kemas. Menurut Capt. R. P. Suyono, M.Mar. dalam bukunya *Shipping* yang berjudul *Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut* (2017:133), peti kemas (*container*) adalah satu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali, dipergunakan untuk menyimpan dan sekaligus mengangkut muatan yang ada di dalamnya. Dalam *link* (www.batik-kontainer.com), peti kemas adalah peti atau kotak yang memenuhi persyaratan teknis sesuai dengan ISO sebagai alat atau perangkat pengangkutan barang yang bisa digunakan di berbagai moda, mulai dari moda jalan dengan truk peti kemas, kereta api dan kapal peti kemas. Dapat disimpulkan bahwa peti kemas adalah peti atau kotak yang memenuhi standar ISO sebagai alat pengangkutan barang yang digunakan di berbagai moda, baik dengan truk peti kemas, kereta api dan kapal peti kemas.

Menurut Susilo (2012: 101), impor diartikan sebagai kegiatan memasukkan barang dari suatu negara (luar negeri) ke dalam wilayah pabean negara lain. Pengertian ini memiliki arti bahwa kegiatan impor melibatkan dua negara, bisa diwakili oleh kepentingan dua perusahaan antar dua negara yang berbeda peraturan serta bertindak sebagai *supplier* dan satunya bertindak sebagai negara penerima. Impor adalah membeli barang-barang dari luar negeri sesuai dengan ketentuan pemerintah yang dibayar dengan menggunakan valuta asing (Purnamawati, 2013: 13).

Dasar hukum peraturan mengenai Tatalaksana Impor diatur dalam Keputusan Direktur Jendral Bea dan Cukai Nomor KEP-07/BC/2003. Tentang Petunjuk Pelaksanaan Tatalaksana Kepabeanan di Bidang Impor dan Keputusan Menteri Keuangan Nomor 453/KMK.04/2002 tentang Tatalaksana Kepabeanan di Bidang Impor. Komoditi yang dimasukkan ke dalam wilayah pabean (dalam negeri) yang dibawa dari luar wilayah pabean (luar negeri) dikenakan bea masuk, kecuali dibebaskan atau diberikan pembebasan. Seseorang atau badan usaha yang ditetapkan sebagai importir wajib membayar bea masuk dan pajak sebagaimana yang telah ditetapkan pemerintah.

Dapat disimpulkan bahwa impor adalah kegiatan perdagangan internasional dengan cara memasukkan barang ke wilayah pabean Indonesia yang dilakukan oleh perorangan atau perusahaan yang bergerak di bidang ekspor impor dengan mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku yang dikenakan bea masuk.

Untuk mengirimkan barangnya, eksportir maupun importir biasanya menggunakan peti kemas sebagai media untuk mengangkut dan menyimpan barang tersebut. Peti kemas memiliki ukuran dan bentuk berbeda sesuai kebutuhan pemilik barang. *Container* dapat bervariasi dalam dimensi, struktur, bahan, dan konstruksi. Ukuran peti kemas dibedakan menjadi 3 ukuran yaitu *20 feet*, *40 feet*, dan *40 feet high cube dry*. Dalam perhitungan pengukuran pemuatan atau pembongkaran peti kemas dinyatakan dalam TEU (*Twenty Foot Equivalent Unit*). Ukuran standar peti kemas adalah *20 feet*, sehingga satu peti kemas *20 feet* dinyatakan sebagai 1 TEU dan peti kemas *40 feet* dinyatakan sebagai 2 TEU atau sering juga dinyatakan dalam FEU (*Fourtyfoot Equivalent Unit*). Berikut adalah beberapa jenis *container import* di Terminal Peti Kemas Semarang :

a. *General Cargo Container*

General Cargo Container adalah Peti Kemas yang dipakai untuk mengangkut muatan umum (*General Cargo*). Peti kemas yang termasuk dalam general cargo adalah :

1) *General Purpose Container*

Peti kemas yang paling umum digunakan dalam industri pelayaran, dalam bentuk berbagai dimensi standar ISO untuk mengangkut kargo berupa barang-barang yang tidak mempunyai spesifikasi khusus ataupun penanganan khusus. Ukurannya bervariasi yaitu *20feet*, *40feet*, *45feet* sampai *53feet*.



Gambar 2.1 *General Purpose Container*

2) *Open Side Container*

Peti kemas ini mempunyai pintu di salah satu sisinya. Dipakai untuk mengangkut kargo yang mempunyai ukuran yang melebar, misalnya mesin industri.



Gambar 2.2 *Open Side Container*

3) *Open Top Container*

Peti kemas ini mempunyai bagian atas yang bisa dibuka. Digunakan untuk kargo yang mempunyai tinggi ukuran yang melebihi tinggi peti kemas.



Gambar 2.3 *Open Top Container*

4) *Ventilated Container*

Peti kemas ini mempunyai ventilasi di sisi-sisinya. Digunakan untuk kargo yang memerlukan sirkulasi udara, misalnya biji kopi.



Gambar 2.4 *Ventilated Container*

5) *Double Door Container*

Peti Kemas ini adalah jenis unit penyimpanan yang disediakan dengan pintu ganda, membuat ruang yang lebih luas untuk

bongkar muat bahan. Bahan konstruksi termasuk baja, besi dll dalam standar ukuran 20 ft dan 40 ft.



Gambar 2.5 *Double Door Container*

b. *Thermal Container*

Thermal Container adalah Peti kemas yang dilengkapi dengan pengatur suhu. Peti kemas yang termasuk kelompok *thermal* adalah:

1) *Insulated Container*

Peti kemas jenis ini digunakan untuk kargo yang membutuhkan perlakuan khusus dengan mempertahankan suhu didalamnya, misalnya barang-barang kebutuhan medis seperti vaksin.



Gambar 2.6 *Insulated Container*

2) *Reefer Container*

Peti kemas ini digunakan untuk kargo yang selalu memiliki suhu rendah (dingin) yang terkontrol. Biasanya digunakan untuk pengiriman barang-barang *perishable*/yang mudah rusak atau busuk seperti daging, ikan, sayur dan buah-buahan agar dapat lebih tahan lama.



Gambar 2.7 *Reefer Container*

3) *Heated Container*

Peti kemas ini adalah peti kemas yang dilengkapi dengan mesin pemanas agar udara yang ada dalam container dapat diatur pada suhu panas yang diinginkan.



Gambar 2.8 *Heated Container*

c. *Dry Bulk Container*

Peti kemas jenis ini digunakan terutama untuk mengangkut muatan dalam bentuk curah (*bulk cargo*), seperti butiran, bahan pakan, rempah-rempah.



Gambar 2.9 *Dry Bulk Container*

d. *Platform Container*

Peti kemas yang terdiri dari lantai dasar. Peti kemas yang termasuk kelompok ini adalah :

1) *Flat Rack Container*

Ciri khas peti kemas jenis ini adalah sisi dindingnya dapat dilipat hingga sejajar dengan sisi dasarnya. Sisi dasar peti kemas ini dirancang untuk mengangkut barang-barang yang memiliki bobot yang sangat berat. Kegunaannya adalah untuk pengangkutan barang yang berat, besar dan lebih tinggi dari ukuran peti kemas. Peti kemas jenis ini digunakan khususnya

untuk mengangkut muatan berat (alat berat/*heavy lift* dan kargo *overheight* atau *overwidth*)



Gambar 2.10 *Flat Rack Container*

2) *Platform Based Container*

Peti kemas jenis ini dipergunakan untuk muatan dengan ukuran lebih besar dan beratnya melebihi standar muatan pada umumnya, misalnya alat-alat pengecoran.



Gambar 2.11 *Platform Based Container*

e. *Intermediate Bulk Shift Container*

Peti kemas ini adalah *container* industri yang dirancang untuk pengangkutan dan penyimpanan muatan curah yang berbentuk biji-bijian seperti bahan makanan yang berbentuk biji, dan obat-obatan.



Gambar 2.12 *Intermediate Bulk Shift Container*

f. *Tank Container*

Peti kemas yang berbentuk tank (tangki) yang memiliki ukuran standar tertentu dan ditempatkan dalam kerangka peti kemas yang dipergunakan untuk muatan, baik muatan cair (*bulk liquid*) maupun gas (*bulk gas*).



Gambar 2.13 *Tank Container*

3. Kegiatan *Behandle*

Dalam UU RI No. 15 tahun 2006 disebutkan bahwa kegiatan adalah sekumpulan tindakan pengerahan sumber daya baik yang berupa personel (sumber daya manusia), barang modal termasuk peralatan dan teknologi, dana, atau kombinasi dari beberapa atau ke semua jenis sumber daya tersebut sebagai masukan (*input*) untuk menghasilkan keluaran (*output*) dalam bentuk barang atau jasa. Menurut Abdul Halim dalam <http://www.lepank.com/2012/08/pengertian-kegiatan-menurut-beberapa.html>, kegiatan adalah bagian dari program yang dilaksanakan oleh satu atau beberapa satuan kerja sebagai pencapaian sasaran terukur pada suatu program. Peneliti menyimpulkan bahwa kegiatan adalah suatu tindakan, pekerjaan dan bagian dari program yang dikerjakan oleh satu unit atau beberapa unit kerja atau lembaga.

Menurut Kuntaufan Didik Rachadian (Supervisi Penjualan dan Pemasaran TPKS) *Behandle* adalah penanganan peti kemas impor dan barang dalam peti kemas untuk dilakukan pemeriksaan fisik dan dokumen oleh instansi yang berwenang. Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor Per-12 /BC/2016 Bab II pasal 1 ayat (1) tentang Pemeriksaan Fisik Barang Impor, pemeriksaan fisik adalah kegiatan yang dilakukan oleh pejabat pemeriksa fisik untuk mengetahui jumlah dan jenis barang impor yang diperiksa guna keperluan pengklasifikasian dan penetapan nilai pabean. Jadi, *handle* adalah penanganan peti kemas impor dan barang dalam peti kemas dengan melakukan

pemeriksaan fisik oleh pejabat pemeriksa fisik untuk mengetahui jumlah dan jenis barang impor guna keperluan pengklasifikasian dan penetapan nilai pabean.

Penanganan *behandle* atau pemeriksaan fisik atas barang impor dilakukan dengan tingkat pemeriksaan yang ditentukan berdasarkan manajemen risiko. Tingkat pemeriksaan fisik yang dimaksud adalah:

- a. 10% (sepuluh persen), untuk barang yang diimpor oleh importir dengan tingkat resiko rendah, misalnya alat-alat bangunan.
- b. 30% (tiga puluh persen), untuk barang impor yang diimpor oleh importir dengan tingkat resiko menengah dan tinggi. Barang impor yang termasuk tingkat resiko menengah adalah alat elektronik (*handphone, earphone, computer*, dan sebagainya), sedangkan barang dengan tingkat resiko tinggi adalah tepung, beras, gula dan lain-lain karena komoditi ini bersifat sensitif yang merupakan kebutuhan banyak orang.

Pemeriksaan fisik atas barang impor dalam peti kemas dilakukan dengan ketentuan:

- a. Dalam hal peti kemas berjumlah 5 (lima) atau kurang:
 - 1) 10% (sepuluh persen) dari jumlah kemasan yang diberitahukan untuk pemeriksaan fisik atau
 - 2) 30% (tiga puluh persen) dari seluruh jumlah kemasan yang diberitahukan, untuk tingkat pemeriksaan fisik.
- b. Dalam hal jumlah peti kemas lebih dari 5 (lima)

- 1) 10% (sepuluh persen) dari seluruh jumlah peti kemas yang diberitahukan dengan jumlah minimal 1 (satu) peti kemas, untuk tingkat pemeriksaan atau
- 2) 30% (tiga puluh persen) dari seluruh jumlah peti kemas yang diberitahukan dengan jumlah minimal 1 (satu) peti kemas, untuk tingkat pemeriksaan fisik.

Pelaksanaan pemeriksaan fisik mempunyai tingkat kesulitan yang tinggi. Pemeriksaan fisik dapat dilakukan oleh lebih dari 1 (satu) orang pejabat pemeriksa fisik untuk 1 (satu) pemberitahuan barang impor. Pejabat pemeriksa fisik akan melakukan pemeriksaan dengan cara mencocokkan nomor, ukuran, jumlah, jenis peti kemas, serta mengawasi proses *stripping* atau pengeluaran barang dari peti kemas. Pada jalur merah yang merupakan mekanisme pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor dengan dilakukan pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen harus dilakukan pemeriksaan secara menyeluruh. Beberapa hal yang menyebabkan sebuah peti kemas terkena *behandle* atau jalur merah adalah:

- a. Ketidaksesuaian antara dokumen dan barang.

Dokumen yang dilampirkan sebagai syarat barang impor kepada bea dan cukai tidak sesuai dengan jumlah, ukuran, dan nilai barang.

Berikut adalah dokumen-dokumen impor barang:

- 1) *Bill of Lading* (B/L)

Bill of Lading adalah tanda terima barang yang telah dimuat di dalam kapal laut, yang juga merupakan *documents of title* sebagai bukti atas kepemilikan barang dan merupakan bukti dari adanya perjanjian pengangkutan barang-barang melalui laut.

2) *Commercial Invoice*

Invoice merupakan sebutan untuk surat tagihan (faktur) yang dikeluarkan penjual kepada konsumen (pembeli) yang berisikan informasi yang berkaitan dengan transaksi yang terjadi. *Invoice* berfungsi sebagai bukti tagihan yang dibebankan kepada pembeli. Sedangkan pengertian dari *comercial invoice* adalah dokumen atau surat tagihan yang diterbitkan oleh eksportir dan ditujukan kepada importir yang terkait dengan jumlah barang, nilai barang, ukuran barang, data eksportir dan importir.

3) *Packing list*

Dokumen ini dibuat oleh eksportir yang mencantumkan uraian dari barang-barang yang dipak, dibungkus atau diikat dalam peti dan sebagainya yang diperlukan oleh bea dan cukai untuk memudahkan pemeriksaan. Uraian barang tersebut meliputi jenis bahan pembungkus dan cara mengepaknya. Dengan adanya *packing list* maka importir atau bea dan cukai tidak akan keliru untuk memastikan

isinya. Nama dan uraian barang haruslah sama dengan seperti tercantum dalam *commercial invoice*.

4) *Insurance*

Dokumen *Insurance* atau asuransi adalah surat bukti pertanggungjawaban yang dikeluarkan oleh maskapai asuransi atas permintaan eksportir maupun importir untuk menjamin keselamatan atas barang yang dikirim dari aneka bencana dan kerusakan dengan membayar premi.

5) *Certificate of origin*

Surat pernyataan yang dibuat oleh eksportir (*seller*) yang disertakan pada saat mengirim / mengekspor barang ke suatu negara tertentu dimana negara penerima barang tersebut telah menyetujui suatu perjanjian untuk memberikan suatu kemudahan bagi barang dari negara asal (*origin*) untuk membuktikan asal dari barang itu dan digunakan untuk memperoleh fasilitas bea masuk atau sebagai alat penghitung kuota di negara tujuan dan untuk mencegah masuknya barang dari negara terlarang.

6) Dokumen lain yang terkait dengan jenis barangnya seperti sertifikat mutu, keterangan timbangan dan daftar ukuran.

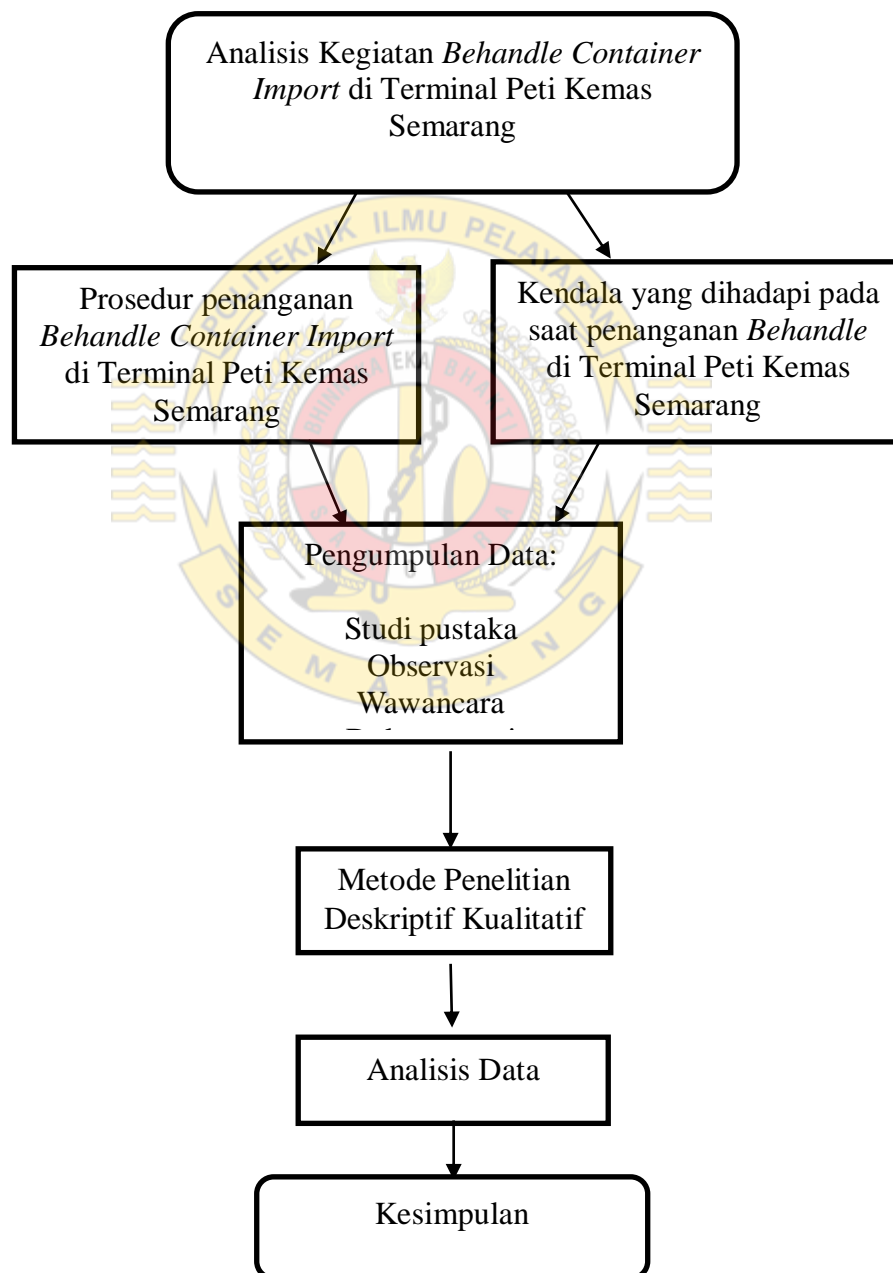
b. Barang impor sementara

Barang impor sementara adalah barang yang diimpor ke dalam negeri untuk sementara waktu dan kemudian akan di ekspor kembali.

- c. Importir yang termasuk dalam kategori resiko tinggi.
- Risiko tinggi atau *high risk* diterapkan atas barang-barang yang biasanya menjadi objek percobaan pelanggaran atau penyimpangan, misalnya barang elektronika, beras, gula, dan lainnya. Penetapan risiko tinggi dapat dilakukan sewaktu-waktu, dengan memantau pemasukan barang oleh importir. Importir ini dikhawatirkan dan berpotensi melakukan *illegal activities* yang bisa merugikan penerimaan negara.
- d. Barang *import* yang termasuk dalam komoditi beresiko tinggi dan berasal dari negara yang beresiko tinggi seperti beras, tepung, gula.
- e. Terkena pemeriksaan acak
- Barang-barang impor yang terkena pemeriksaan ketika pihak bea dan cukai melakukan *random sample* sehingga harus diperiksa.
- f. Importir baru
- Importir pemula yang belum diketahui kejujuran dan bonafiditasnya oleh aparat bea cukai setempat, karena *track record* dari importir tersebut belum diketahui yang menyebabkan resiko tinggi terhadap pelanggaran.
- g. Barang re-impor
- Barang yang di ekspor ke luar negeri guna mengikuti pameran pemasaran di luar negeri, perlombaan-perlombaan nasional guna memperebutkan kejuaraan nasional. Biasanya barang re-impor dapat dijadikan penyelundupan barang oleh oknum yang tidak bertanggung jawab.

B. Kerangka Pikir Penelitian

Untuk memudahkan pemahaman dalam pemaparan kerangka pikir penelitian ini, maka peneliti memaparkan kerangka pikir penelitian dalam bentuk bagan sederhana yang dilengkapi dengan penjelasan singkat akan maksud dari bagan tersebut.



Gambar 2.2 Kerangka Pikir

Kegiatan *behandle container import* merupakan salah satu proses yang penting dalam penanganan *container import*. Adanya kendala-kendala atau kurang efisien dan efektifnya proses kegiatan *behandle* dapat mengakibatkan kerugian bagi pemilik barang dan pengguna jasa sehingga perlu dilakukan analisis guna meminimalisir resiko yang ada. Untuk mempermudah pembahasan penelitian mengenai Analisis Kegiatan *Behandle Container Import* di Terminal Peti Kemas Semarang, maka perlu memfokuskan data-data pada proses pelaksanaan mekanisme kegiatan *behandle container import* sehingga dapat diambil kesimpulan dan dapat menemukan strategi guna memperlancar kegiatan *behandle* di Terminal Peti Kemas Semarang.

