

**ANALISIS PEMILIHAN JENIS SHIPMENT IMPOR DENGAN
INCOTERM FREIGHT ON BOARD (FOB)
(STUDI KASUS: DIVISI IMPOR PT JASA PENGURUSAN
TRANSPORTASI JATIDIRI TRANS SEMARANG)**

LAPORAN KERJA PRAKTIK

*Diajukan untuk memenuhi kelulusan mata kuliah Kerja Praktik di
Program Studi SI Manajemen Transportasi*



Oleh:

FITRIANA NUR SHABRINA

13119037

**PROGRAM STUDI MANAJEMEN TRANSPORTASI
SEKOLAH TINGGI MANAJEMEN LOGISTIK INDONESIA
BANDUNG**

2022

LEMBAR PENGESAHAN

ANALISIS PEMILIHAN JENIS SHIPMENT IMPOR DENGAN
INCOTERM FREIGHT ON BOARD (FOB)
(STUDI KASUS: DIVISI IMPOR PT JASA PENGURUSAN
TRANSPORTASI JATIDIRI TRANS SEMARANG)

Oleh:

Fitriana Nur Shabrina

13119037

Telah dinyatakan lulus dalam seminar kerja praktik pada
Hari.....Tanggal.....Bulan.....Tahun.....**2022**.....

Mengetahui,
Ketua Program Studi Manajemen
Transportasi,



Pradhana Wahyu Nariendra, S.T., M.T.

NIK. 11679216

Menyetujui,
Pembimbing Kerja Praktik,



Syafrianita, S.T., M.T.

NIK.10677097

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena atas rahmat dan karunia-Nya, penulis dapat menyelesaikan Laporan Kerja Praktik yang berjudul “**Analisis Pemilihan Jenis Shipment Impor dengan Incoterm Freight On Board (FOB) (Studi Kasus: Divisi Impor Pt Jasa Pengurusan Transportasi Jatidiri Trans Semarang)**” dengan baik dan tepat waktu.

Laporan Kerja Praktik ini ditulis dalam rangka untuk memenuhi kelulusan mata kuliah Kerja Praktik di Program Studi Manajemen Transportasi Sekolah Tinggi Manajemen Logistik Indonesia.

Selama menulis laporan kerja praktik ini, penulis menyadari bahwa tanpa adanya bimbingan, arahan dan bantuan dari semua pihak, tentunya Laporan Kerja Praktik ini tidak akan terselesaikan dengan baik. Oleh karena itu, Penulis menyampaikan terima kasih kepada:

1. Papa dan Mama selaku orangtua yang selalu memberikan dukungan melalui doa, kasih sayang, serta dorongan baik morel maupun materiel kepada penulis
2. Ibu Syafrianita S. T., M. T. selaku dosen pembimbing yang telah menyediakan waktu, tenaga dan pikirannya untuk membimbing Penulis dalam penyusunan Laporan Kerja Praktik ini.
3. Ibu Wenny Gustamola, S. T., M. T. selaku dosen penguji dalam Sidang Laporan Kerja Praktik.
4. Bapak Pradhana Wahyu Nariendra, S. T., M. T. selaku Ketua Program Studi dan Prodi S1 Manajemen Transportasi yang telah membantu penulis melalui informasi terkait kerja praktik yang disampaikan secara berkala.
5. PT. Jasa Pengurusan Transportasi Jatidiri Trans Semarang yang telah dengan senang hati menerima dan membantu Penulis dalam proses pengambilan data untuk penelitian.
6. Mbak Rosalia Agustina selaku pembimbing lapangan serta para staff dalam

divisi Export Import Freight Forwarder, EMKL/PPJK, dan Accounting yang selalu mengajarkan hal-hal baru di dunia kerja.

7. Bunda Fanny sebagai orang tua kedua bagi penulis selama tinggal di Semarang dan sebagai orang yang pertama kali menawarkan kerja praktik di PT JPT Jatidiri Trans Semarang, bahkan sebelum penulis berkuliah di STIMLOG. Terima kasih banyak untuk segalanya selama penulis melakukan kerja praktik dua bulan ini, terutama untuk kacamata barunya.
8. Alya Indah Kusuma Dewi dan Choirul Jafarudin sebagai sahabat yang selalu menjadi tempat penulis untuk curhat dan berkeluh kesah meskipun sedang sibuk dengan kegiatannya masing-masing, kalian luar biasa!
9. Teman-teman se-per-kp-an yaitu Adinda Safira Ramadhanty dan Fifi Aleyda Yahya yang telah memberikan kritik dan saran selama pembuatan penelitian ini.
10. Seluruh pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu, yang telah banyak membantu penulis selama ini.

Penulis menyadari bahwa masih ada banyak kekurangan dalam penulisan dan penyusunan Laporan Kerja Praktik ini, baik dari segi penyusunan, bahasa, dan teori yang kurang tepat. Oleh sebab itu penulis mengharapkan adanya kritik dan saran yang membangun dari pembaca demi melakukan perbaikan penulisan selanjutnya. Terima kasih.

Semarang, September 2022

Fitriana Nur Shabrina

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN	i
KATA PENGANTAR	ii
DAFTAR ISI	iv
DAFTAR TABEL	vii
DAFTAR GAMBAR	viii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang dan Tujuan	1
1.2 Kerangka Pemikiran	2
1.3 Metodologi Penelitian	4
1.4 Sistematika Laporan Kerja Praktik	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	8
2.1 Impor	8
2.2 Freight Forwarder	9
2.3 Kontainer	11
2.4 Jenis Pengiriman (Shipment) melalui Laut	16
2.5 Freight Rate	16
2.6 Biaya yang Dikeluarkan dalam Pergerakan Container	18
2.7 Biaya <i>Detention</i>	19
2.8 Biaya Penumpukan Kontainer	20
2.9 Incoterms 2020	20
2.10 Biaya Tetap (Fixed Cost)	22
2.11 Kawasan Bebas	23

2.12 Kawasan Berikat	23
BAB III PENGUMPULAN DATA DAN PEMBAHASAN	24
3.1 PT Jasa Pengurusan Transportasi Jatidiri Trans Semarang	24
3.1.1 Visi dan Misi PT Jasa Pengurusan Transportasi Jatidiri Trans Cabang Semarang	26
3.1.2 Struktur Organisasi PT. Jasa Pengurusan Transportasi Jatidiri Trans Cabang Semarang	27
3.1.3 <i>Job Description</i> PT. Jasa Pengurusan Transportasi Jatidiri Trans Semarang	27
3.1.4 Ruang Lingkup Kegiatan PT Jasa Pengurusan Transportasi Jatidiri Trans Cabang Semarang	32
3.2 Aktivitas Kerja Praktik	32
3.3 Pengumpulan Data	33
3.3.1 Hasil Pengumpulan Data	34
3.4 Pengolahan Data	34
3.5 Analisis Data	43
3.5.1 Jenis Shipment yang Cocok digunakan untuk mengimpor barang dengan kubikasi tanggung	43
3.5.2 Peran Freight Forwarder dalam Kegiatan Impor	44
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	45
4.1 Kesimpulan	45
4.2 Saran	45
4.2.1 Saran untuk Penelitian	45
4.2.2 Saran untuk Perusahaan	46
4.2.3 Saran untuk Kampus	47
DAFTAR PUSTAKA	48
REFLEKSI DIRI	51

LAMPIRAN..... 54

DAFTAR TABEL

Tabel 3. 1 Tabel periode untuk masa demurrage, detention, dan penumpukan....	35
Tabel 3. 2 Tabel perbandingan biaya shipment FCL dan LCL pada masa free time	37
Tabel 3. 3 Tabel Perbandingan shipment FCL dan LCL pada masa I.....	38
Tabel 3. 4 Tabel Perbandingan shipment FCL dan LCL pada masa II.....	39
Tabel 3. 5 Tabel Perbandingan shipment FCL dan LCL pada masa III	41
Tabel 3. 6 Tabel Perbandingan shipment FCL dan LCL pada masa IV	42

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Flowchart kerangka pemikiran.....	3
Gambar 1. 2 Flowchart metodologi penelitian.....	4
Gambar 2. 1 General Purpose Container.....	13
Gambar 2. 2 Refrigerated Container	13
Gambar 2. 3 Tank Container	14
Gambar 2. 4 Dry Bulk Container	14
Gambar 2. 5 Flat Rack Container.....	15
Gambar 2. 6 Air Container/Unit Load Device	15
Gambar 3. 1 Struktur Organisasi PT Jasa Pengurusan Transportasi Jatidiri Trans Semarang.....	27
Gambar 3. 2 Perbandingan Biaya Shipment FCL dan LCL berdasarkan masa <i>detention</i> dan masa penumpukan	43

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang dan Tujuan

Kegiatan ekspor menjadi salah satu kegiatan yang cukup penting bagi suatu negara (Said, 2022). Selain menjadi sumber devisa negara, kegiatan ekspor juga dapat mengendalikan harga produk yang beredar di pasar lokal. Perusahaan yang melakukan ekspor juga dapat menyerap lebih banyak tenaga kerja karena selain memenuhi kebutuhan produk ekspor, perusahaan tersebut juga perlu memenuhi kebutuhan produk untuk pasar dalam negeri (Said, 2022).

Salah satu komoditas yang di ekspor dari Jawa Tengah adalah produk tekstil, baik yang masih berbentuk kain maupun produk jadi seperti baju, pakaian dalam, dan lain-lain. Menurut Kepala Dinas Perindustrian dan Perdagangan Provinsi Jawa Tengah, Muhammad Arif Sambodo, ekspor tekstil Provinsi Jawa Tengah pada bulan Mei 2019 sudah mencapai surplus, di mana tekstil menjadi komoditas ekspor nomor satu meskipun kebanyakan produknya merupakan pakaian jadi (Humas Jateng, 2019).

Arif Sambodo menambahkan, meski produk tekstil Jawa Tengah jadi primadona ekspor, namun beberapa kendala masih dihadapi. Seperti minimnya bahan baku kapas, keterbatasan untuk memproduksi jenis kain tertentu, hingga persoalan lingkungan (Humas Jateng, 2019). Oleh karena itu, perusahaan tekstil di Jawa Tengah perlu membeli bahan baku tekstil dari negara lain atau dengan kata lain melakukan kegiatan impor.

Mengutip dari Katadata.co.id, kegiatan impor memiliki beberapa manfaat, di antaranya memperoleh barang dan jasa yang tidak bisa dihasilkan oleh negara karena tidak memiliki bahan baku, keterampilan, dan sebagainya (Rofiyandi, Impor Tak Selalu Buruk, Kenali Pengertian Impor dan Manfaatnya, 2022). Kegiatan impor juga dilakukan untuk mendapatkan pasokan bahan baku untuk industri di dalam negeri serta untuk memenuhi permintaan dalam negeri. Selain itu, kegiatan impor dapat mengendalikan inflasi karena barang impor lebih murah (Rofiyandi,

Impor Tak Selalu Buruk, Kenali Pengertian Impor dan Manfaatnya, 2022).

Perusahaan yang bergerak di bidang produksi manufaktur sebagai pelanggan menggunakan jasa *Freight forwarder* sebagai tangan kanan untuk mengatur kegiatan impor barang yang ingin mereka datangkan dari luar negeri. Salah satu perusahaan *Freight forwarder* yang berada dekat dengan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang adalah PT Jasa Pengurusan Transportasi Jatidiri Trans (selanjutnya disingkat PT JPT Jatidiri Trans Semarang) yang berlokasi di Jl. Madukoro Raya Blok E2/16, Semarang, Jawa Tengah.

Seringkali perusahaan yang menjadi pelanggan *freight forwarder* ini dihadapkan pada beberapa pilihan untuk menentukan jenis pengiriman (*shipment*) yang akan digunakan untuk mengimpor barang. Jenis *shipment* yang dimaksud adalah *Full Container Load* (FCL) dan *Less than Container Load* (LCL), di mana kedua jenis *shipment* ini memiliki kelebihan dan kekurangan masing-masing. Salah satu perbedaannya adalah dalam jangka waktu penanganan dan biaya yang muncul ketika barang tiba di pelabuhan tujuan (*local charges*). Hal ini tentunya menjadi masalah bagi perusahaan yang ingin mengimpor barang dengan ukuran kubikasi yang tanggung, misalnya terlalu besar untuk LCL tetapi kurang memenuhi untuk *shipment* FCL. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis jenis *shipment* yang sebaiknya digunakan untuk mengimpor barang, terutama barang dengan ukuran kubikasi tanggung. Selain itu penelitian ini bertujuan untuk lebih memahami peran *freight forwarder*, khususnya dalam kegiatan impor.

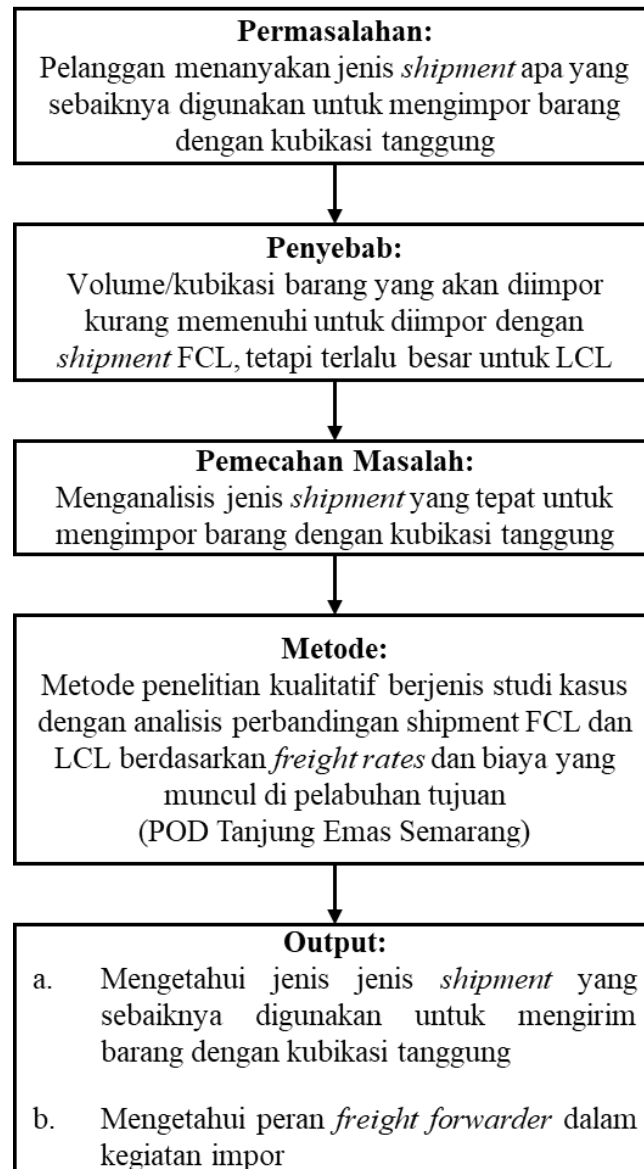
1.2 Kerangka Pemikiran

Kegiatan impor secara umum adalah pengiriman barang ke dalam negeri. Sebagai *freight forwarder*, PT JPT Jatidiri Trans Semarang menyediakan jasa layanan impor bagi perusahaan-perusahaan besar yang ingin mengimpor barang dari perusahaan lain yang berada di luar negeri. Ketika muncul pertanyaan dari pelanggan mengenai jenis *shipment* apa yang cocok digunakan untuk mengimpor barang dengan ukuran kubikasi tanggung, maka PT JPT Jatidiri Trans harus bisa memberikan solusi untuk permasalahan tersebut.

Hasil dari laporan kerja praktik ini berkaitan dengan analisis jenis *shipment*

yang cocok untuk mengimpor barang demi memberikan solusi pengiriman bagi pelanggan/customer PT JPT Jatidiri Trans Semarang.

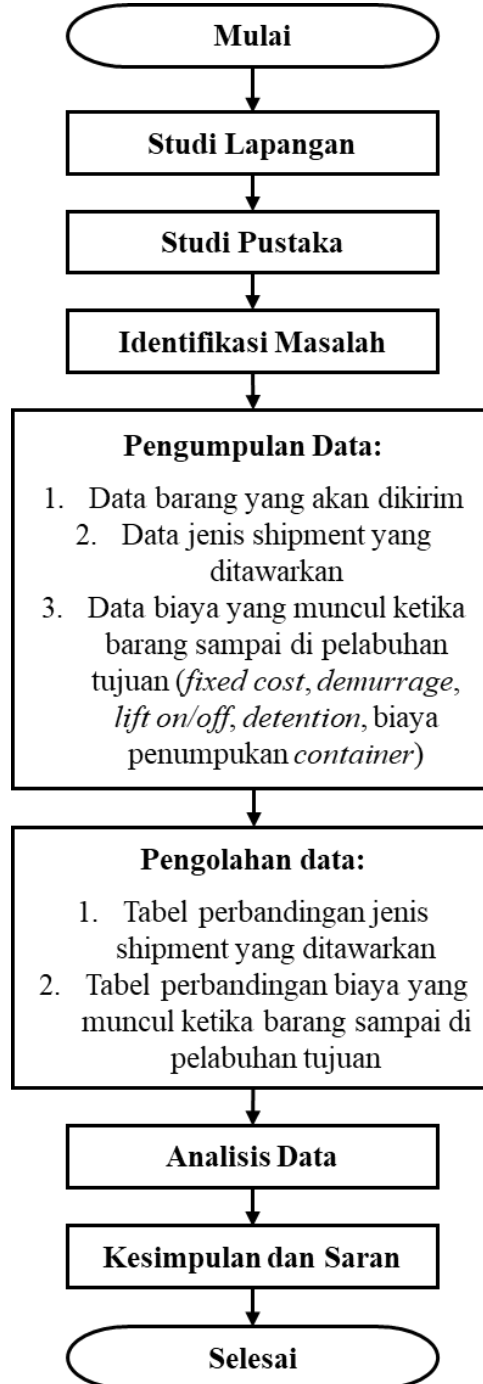
Berikut ini flowchart kerangka pemikiran:



Gambar 1. 1 Flowchart kerangka pemikiran

1.3 Metodologi Penelitian

Langkah-langkah yang dilakukan dalam penelitian ini ditunjukkan dalam flowchart berikut ini:



Gambar 1. 2 Flowchart metodologi penelitian

Berikut merupakan alur dari penelitian yang dilakukan:

1. Studi Lapangan

Penulis melakukan pengamatan langsung di tempat kerja praktik yaitu PT Jasa Pengurusan Transportasi Jatidiri Trans Semarang.

2. Studi Pustaka

Pencarian informasi terkait topik penelitian dilakukan melalui jurnal dan media elektronik seperti Google, portal berita, dan lain-lain.

3. Identifikasi Masalah

Identifikasi masalah dilakukan untuk merumuskan masalah apa yang akan diangkat menjadi topik penelitian. Penulis menemukan permasalahan dimana ada pelanggan yang menanyakan jenis *shipment* yang sebaiknya digunakan untuk mengimpor barang dengan kubikasi tanggung. Sehingga tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis jenis *shipment* yang sebaiknya digunakan untuk mengimpor barang dengan volume/kubikasi tanggung. Selain itu penelitian ini bertujuan untuk lebih memahami peran *freight forwarder*, khususnya dalam kegiatan impor.

4. Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan melalui observasi selama melakukan kerja praktik dan *focus group discussion* bersama pembimbing di divisi ekspor impor.

5. Pengolahan Data

Pengolahan data dilakukan dengan mengolah data mentah menjadi data yang representatif, misalnya dengan membuat tabel komparatif/perbandingan, dan lain-lain.

6. Analisis Data

Analisis data dilakukan dengan menganalisis data yang telah diperoleh dari observasi serta hasil *focus group discussion* untuk mengetahui jenis *shipment* apa yang sebaiknya digunakan untuk mengimpor barang dengan kubikasi tanggung, serta seperti apa peran dari *freight forwarder* dalam kegiatan impor.

7. Kesimpulan dan Saran

Bagian kesimpulan berisi jawaban dari permasalahan yang diangkat yaitu jenis *shipment* yang digunakan untuk mengimpor barang dengan kubikasi tanggung dan peran *freight forwarder* dalam kegiatan ekspor. Adapun bagian saran berisi gagasan

untuk meningkatkan pelayanan di PT JPT Jatidiri Trans Semarang.

1.4 Sistematika Laporan Kerja Praktik

Sistematika laporan kerja praktik ini berisi gambaran umum mengenai isi dari keseluruhan pembahasan. Tujuannya yaitu untuk mengetahui alur-alur pembahasan dalam laporan kerja praktik ini. Adapun sistematika penulisan laporan kerja praktik ini adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini menjelaskan tentang latar belakang pemilihan topik serta tujuan dari penelitian yang dilakukan. Selain itu, bab ini juga berisi penjelasan mengenai kerangka pemikiran dan sistematika laporan kerja praktik.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini menjelaskan tentang kajian teori yang sesuai dengan permasalahan yang akan diteliti dalam laporan kerja praktik ini.

BAB III PEMBAHASAN

Bab ini menjelaskan tentang profil PT JPT Jatidiri Trans Semarang, aktivitas selama menjalankan kerja praktik, dan pengolahan serta analisis data yang telah dikumpulkan.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini menjelaskan tentang kesimpulan dan saran berdasarkan penelitian yang dilakukan selama menjalankan kerja praktik di PT JPT Jatidiri Trans Semarang.

BAB V REFLEKSI DIRI

Bab ini menjelaskan tentang hal-hal positif yang diterima selama perkuliahan yang bermanfaat terhadap pekerjaan selama Kerja Praktik di PT JPT Jatidiri Trans Semarang, penjabaran tentang manfaat Kerja Praktik terhadap pengembangan *soft-skills* dan kekurangan *soft-skills* yang dimiliki, serta penjabaran manfaat Kerja Praktik terhadap pengembangan kemampuan kognitif.

DAFTAR PUSTAKA

Bagian ini berisi daftar sumber referensi yang digunakan dalam penelitian.

LAMPIRAN

Bagian ini berisi lembar tambahan terkait informasi lain yang diperlukan dalam penyusunan laporan kerja praktik ini.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Impor

Menurut kamus besar bahasa Indonesia (KBBI), impor adalah pemasukan barang dan sebagainya dari luar negeri (Badan Pengembangan Bahasa Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan, 2011). Menurut Undang-Undang No. 17 Tahun 2006 tentang Perubahan Atas Undang-Undang No. 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan, impor adalah kegiatan memasukkan barang ke dalam daerah pabean, yaitu wilayah Republik Indonesia yang meliputi wilayah darat, perairan, dan ruang udara di atasnya serta tempat-tempat tertentu di Zona Ekonomi Eksklusif dan landas kontinen yang di dalamnya berlaku undang-undang ini (Kementerian Keuangan Republik Indonesia, 2006).

Menurut Yandi M. Rofiyandi dari Katadata.co.id (Rofiyandi, Impor Tak Selalu Buruk, Kenali Pengertian Impor dan Manfaatnya, 2022), tujuan impor antara lain:

- a. Memenuhi kebutuhan perusahaan dalam negeri atas bahan baku atau produk yang diimpor.
- b. Meningkatkan devisa negara melalui biaya bea cukai atas barang yang diimpor.
- c. Memperoleh teknologi terbaru yang dapat meningkatkan efektivitas produksi dalam negeri. Hal ini bisa terjadi jika yang diimpor merupakan alat produksi yang lebih canggih dan hanya bisa didapat dari negara eksportir.

Adapun manfaat impor di antaranya (Rofiyandi, Impor Tak Selalu Buruk, Kenali Pengertian Impor dan Manfaatnya, 2022):

- a. Memperoleh barang dan jasa yang tidak bisa dihasilkan oleh negara karena tidak memiliki bahan baku, keterampilan, dan sebagainya.
- b. Mendapatkan pasokan bahan baku untuk industri di dalam negeri.
- c. Mendapatkan teknologi yang lebih modern dari barang yang diimpor.
- d. Memenuhi permintaan dalam negeri. Negara pengimpor mungkin saja bisa

menghasilkan barang dan bahan baku sendiri, namun tak cukup untuk memenuhi permintaan di dalam negeri.

- e. Menekan biaya. Negara pengimpor bisa saja memproduksi barang sendiri, namun biayanya lebih mahal yang nantinya akan membuat harga barang lebih mahal. Impor bisa menjadi pilihan untuk mendapatkan barang lebih murah.
- f. Mengendalikan inflasi karena barang impor lebih murah.
- g. Suatu negara bisa fokus memproduksi barang atau jasa tertentu.

Jenis kegiatan impor adalah sebagai berikut (Rofiyandi, Impor Tak Selalu Buruk, Kenali Pengertian Impor dan Manfaatnya, 2022):

- a. Impor untuk digunakan. Impor jenis ini adalah kegiatan memasukkan barang atau jasa ke Indonesia dengan tujuan untuk digunakan atau dimiliki oleh orang yang tinggal atau berdomisili di Indonesia.
- b. Impor sementara. Kegiatan memasukkan barang atau jasa ke Indonesia dengan tujuan untuk diekspor kembali ke luar negeri. Masa berlaku impor sementara ini adalah paling lama tiga tahun sejak barang masuk ke Indonesia.
- c. Impor angkut lanjut. Kegiatan mengangkut suatu barang dari satu kantor ke kantor lainnya tanpa adanya pembongkaran muatan terlebih dahulu.
- d. Impor untuk ditimbun. Kegiatan mengangkut suatu barang dari satu kantor ke kantor lainnya dengan melewati proses pembongkaran muatan terlebih dahulu.
- e. Impor untuk reekspor. Kegiatan mengangkut barang impor yang berada di wilayah Indonesia untuk kembali di ekspor ke luar negeri. Hal ini berlaku untuk barang impor yang memiliki kondisi tidak sesuai pesanan, rusak, salah kirim, tidak memenuhi syarat teknis atau telah terjadi perubahan peraturan.

2.2 Freight Forwarder

Menurut buku “*Manual on Freight Forwarding*” yang diterbitkan oleh Komisi Ekonomi dan Sosial untuk Asia dan Pasifik (*Economic and Social Commission for Asia and the Pacific*), *Freight Forwarder* adalah agen yang melakukan tugas-tugas rutin atas nama eksportir/importir, meliputi bongkar-muat barang, penyimpanan barang, mengatur transportasi lokal, mendapatkan pembayaran untuk pelanggannya, dan lain-lain (*Economic and Social Commission*

for Asia and the Pacific, United Nations, 1990).

Saat ini *Freight Forwarder* memegang peran penting dalam perdagangan dan transportasi internasional. Layanan yang biasanya ditawarkan oleh *freight forwarder* diantaranya pemesanan ruang (*booking a space*), bea cukai (*custom clearance*), hingga paket pelayanan komprehensif yang mencakup transportasi keseluruhan dan proses distribusi (Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, United Nations, 1990).

Freight forwarder dahulu dikenal sebagai EMKL (Ekspedisi Muatan Kapal Laut) dan EMKU (Ekspedisi Muatan Kapal Udara). Kemudian berdasarkan Surat Keputusan Menhub No. KM 10 Tahun 1988 Tanggal 26 Februari 1988, *Freight Forwarder* disebut sebagai Jasa Pengurusan Transportasi (Giri, 2016). Mengutip dari Modul Ajar Freight Forwarding Management yang disusun oleh Wayan Kemara Giri (Giri, 2016), pengertian Jasa Pengurusan Transportasi atau *Freight Forwarder* adalah:

Usaha yang ditujukan untuk mewakili pemilik barang, untuk mengurus semua kegiatan yang diperlukan bagi terlaksananya pengiriman dan penerimaan barang melalui transportasi darat, laut, dan udara yang dapat mencakup penerimaan, penyimpanan, sortasi, pengepakan, penandaan, pengukuran, penimbangan, pengurusan, penyelesaian dokumen, penerbitan dokumen angkutan, perhitungan biaya angkutan, klaim asuransi, atas pengiriman barang serta penyelesaian tagihan dan biaya-biaya lainnya berkenaan dengan pengiriman barang-barang tersebut sampai dengan diterimanya barang oleh yang berhak menerimanya.

Adapun pihak-pihak yang terkait dengan kegiatan *freight forwarder* (Giri, 2016) antara lain:

- a. Perusahaan pengangkut
 - Pemilik kapal
 - Angkutan Darat, Angkutan Laut, dan Jasa Kereta Api
 - Angkutan Udara
 - Angkutan Sungai Danau dan Perairan Dalam serta Ferry (ASDP)

- Angkutan *Mini-bridge* dan *Land-bridge*

Mini-bridge adalah pengangkutan peti kemas dengan *through BL* yaitu pengangkutan peti kemas yang dilakukan oleh pelayaran dari tempat asal ke tempat tujuan melalui angkutan laut dan selanjutnya diteruskan pengirimannya ke negara ketiga dengan menggunakan alat angkutan kereta api.

Land-bridge adalah angkutan peti kemas yang dilakukan melalui angkutan laut kemudian diteruskan kembali dengan angkutan darat lalu diangkut lagi melalui angkutan laut.

- b. Tempat penyimpanan

Terdiri dari gudang terbuka (*Container Yard/CY*), gudang tertutup (*Warehouse*), dan Depot Kontainer (*Empty Container*), serta *Container Freight Station (CFS)*.

- c. Pihak ketiga

Terdiri dari pihak swasta dan pemerintah seperti perbankan, asuransi, petugas valuta, pelabuhan/ bandara, surveyor, bea cukai, dan sebagainya.

2.3 Kontainer

Kontainer adalah sebuah peti atau kotak yang memenuhi persyaratan teknis sesuai dengan International Organization for Standardization (ISO) sebagai alat atau perangkat pengangkutan barang yang bisa digunakan di berbagai moda, mulai dari moda jalan dengan truk trailer, kereta api, dan kapal kontainer (Giri, 2016). Sesuai Custom Convention on Container 1972, kontainer adalah alat untuk mengangkut barang dengan syarat:

- Sebagian tertutup hingga berbentuk peti atau krat dan dimaksudkan untuk diisi barang
- Berbentuk permanen dan kokoh sehingga dapat dipakai berulang kali untuk mengangkut muatan
- Dibuat sedemikian rupa untuk memudahkan perpindahan dengan moda transportasi lain tanpa membongkar terlebih dulu.
- Mudah diisi dan dikosongkan
- Mempunyai isi (bagian dalam) minimal 1 m³.

Berdasarkan DIN (Deutsche Institut Fur Normunge) ISO 668 maupun DIN ISO 830, *Freight Container* atau peti kemas secara umum digambarkan sebagai gudang yang dapat dipindahkan (*removable warehouse*) dan merupakan alat yang digunakan untuk mengangkut barang perdagangan secara aman dan efisien, dengan ciri-ciri antara lain:

- Memiliki struktur yang kuat untuk digunakan berulang kali
- Diciptakan khusus untuk memudahkan pengangkutan barang melalui satu atau lebih jenis alat angkut
- Cocok dengan peralatan yang digunakan dalam proses pemindahan dari satu jenis alat transportasi ke alat transportasi yang lain.
- Diciptakan untuk mempermudah proses pemuatan atau proses pembongkaran
- Memiliki volume 1 kubik meter (35,5 cubic feet) atau lebih.

International Organization for Standardization (ISO) menetapkan ukuran kontainer yang umumnya digunakan yaitu:

- Kontainer 20 feet (20’’)
 - Ukuran luar = $P \times L \times T = 20'' \times 8'' \times 8,6''$ atau $6,1\ m \times 2,4\ m \times 2,6\ m$
- Kontainer 40 feet (40’’)
 - Ukuran luar = $P \times L \times T = 40'' \times 8'' \times 8,6''$ atau $12,2\ m \times 2,4\ m \times 2,6\ m$

Meskipun kontainer mempunyai ukuran yang standar, tetapi kontainer juga dibuat dalam berbagai jenis sesuai dengan kebutuhan barang yang diangkut (Giri, 2016). Berikut adalah beberapa kelompok kontainer di antaranya:

a. *General Cargo Container*

General Cargo Container terdiri atas:

- *General purpose container*
- *Open top container/removable roof container/top loading container*
- *Open side container/open wall container*
- *Ventilated container*

- *Fantainer*



Gambar 2. 1 General Purpose Container
Sumber: zenithcontainers.com

b. *Thermal Container*

Thermal container terdiri atas:

- *Insulated Container*
- *Refrigerated Container/reefer container*
- *Heated container*



Gambar 2. 2 Refrigerated Container
Sumber: proveshenie.net

c. *Tank Container*

Tank container terdiri atas:

- *Bulk liquid container*

- *Compressed gas container*



Gambar 2. 3 Tank Container
Sumber: triputracontainer.com

- d. *Dry Bulk Container*



© Image copyright Philton Polythene Converters Ltd.
Copyright WILL be enforced.

Gambar 2. 4 Dry Bulk Container
Sumber: ppcphilton.com

- e. *Platform Container*

Platform container terdiri atas:

- *Flat rack container*



Gambar 2. 5 Flat Rack Container
Sumber: hmm21.com

f. *Air Container/Unit Load Device*

Air Container atau yang juga disebut dengan *unit load device* adalah sebagai berikut:



Gambar 2. 6 Air Container/Unit Load Device
Sumber: Wikipedia

2.4 Jenis Pengiriman (Shipment) melalui Laut

Menurut Wayan Kemara Giri dalam bukunya (Giri, 2016), terdapat dua jenis shipment (pengiriman), yaitu:

a. *Full Container Load (FCL)*

Full Container Load (FCL) adalah metode atau cara pengapalan muatan dimana muatan dalam satu peti kemas dimiliki oleh satu pemilik. Pelaksanaan pemuatan tidak dapat dilakukan di lokasi pelabuhan dan harus dilakukan di gudang pemilik muatan atau tempat lain di luar wilayah pelabuhan. Keuntungan penggunaan metoda pengapalan secara FCL adalah keamanan muatan terjamin karena kontainer yang digunakan disegel dengan segel khusus, sehingga tidak seorangpun dapat menyentuh isi peti kemas tersebut hingga dibuka di negara tujuan. Hanya pihak pabean yang dapat membuka peti kemas ketika diperlukan pemeriksaan terhadap isi muatan, baik di negara asal maupun di negara tujuan.

b. *Less than Container Load (LCL)*

Less than Container Load (LCL) adalah metode atau cara pengapalan muatan dimana muatan tersebut tidak cukup untuk memenuhi isi satu peti kemas, sehingga pengapalan muatan akan digabungkan dalam satu peti kemas dengan muatan milik orang lain. Pemilik muatan harus memperhatikan cara pengemasan serta identifikasi terhadap muatannya pada saat muatan tersebut dikirim ke gudang konsolidasi. Berat dan ukuran muatan diperlukan sebagai dasar perhitungan biaya ocean freight yang harus dibayarkan berdasarkan volume (per *cubic meter (cbm)/cubic feet (cu. ft)*)

2.5 Freight Rate

Freight rate adalah uang yang diminta oleh perusahaan pelayaran sebagai kompensasi atas jasa mengangkut muatan. Perlu dibedakan antara ongkos angkut *charter party (Charter Party Freight rate)* dan ongkos angkut biasa (*Bill of Lading Freight rate*).

Ongkos angkut *charter party* didasarkan pada perjanjian yang dibuat antara penyewa dan pemilik kapal yang jumlahnya dapat didasarkan pada banyaknya muatan yang diangkut atau lamanya kapal sewa.

Sedangkan ongkos angkut *Bill of Lading* (B/L) dihitung berdasarkan salah satu dari tiga macam cara, yaitu:

- a. Dihitung berdasarkan berat muatan
- b. Dihitung berdasarkan volume muatan
- c. Dihitung berdasarkan harga muatan

Perusahaan pelayaran berhak menentukan salah satu dari ketiga cara tersebut yang dapat menguntungkan bagi perusahaan pelayaran. Karena itu diperlukan persamaan antara ukuran berat dan isi sehingga dalam menghitung *freight rate* dikenal kesatuan hitung sebagai berikut:

- *Weight ton* = 2.240 lbs = 1 ton
- *Measurement ton* = 40 cu. ft (*cubic feet*) = 1 cbm (*cubic meter*)

Hal ini berarti bahwa muatan-muatan yang enteng atau ringan serta membutuhkan ruangan yang luas, *freight rate*-nya akan dihitung atas dasar volumenya, sedangkan barang-barang yang berat akan dihitung *freight rate*-nya atas dasar beratnya itu. Amir MS memberi contoh dalam bukunya (Amir, 2003) seperti berikut ini:

Sebuah barang yang akan dimasukkan dalam sebuah peti memiliki ukuran sebagai berikut:

- Panjang 5 feet (kaki)
- Lebar 4 feet (kaki)
- Tinggi 3 feet (kaki)
- Berat 2.240 lbs

Dari contoh di atas ternyata:

- Volume = 5 feet x 4 feet x 3 feet = 60 cu. Ft
- Berat = 2.240 lbs

Menurut volumenya, barang tersebut sama dengan 1,5 *measurement ton* (60 cu. Ft = 1,5 x 40 cu. Ft). sedangkan menurut beratnya, barang tersebut sama dengan 1 *weight ton* (1 *weight ton* = 2.240 lbs). Oleh karena itu, bagi maskapai pelayaran, akan menguntungkan untuk menghitung *freight rate* berdasarkan volume barang karena jumlah *freight rate* akan menjadi 1,5 x *basic rate* (tarif *freight* per ton) (Amir, 2003). Sedangkan kalau dihitung atas berat barang, maka jumlah *freight rate* hanya 1 x *basic rate* (Amir, 2003).

Ada beberapa istilah yang berkaitan dengan *freight rate*, di antaranya:

- **Advance freight**, yaitu *freight rate* yang diminta di muka
- **Freight Collect, Payable at Destination, Freight Forward**, atau **Destination Freight**, yaitu *freight rate* yang dibayar bila muatan akan diserahkan. Carrier dapat menahan muatan jika *freight rate* belum dibayar sepenuhnya.
- **Dead freight**, yaitu *freight rate* yang dapat diminta oleh pemilik kapal kepada penyewa bila penyewa tidak jadi menyewa ruangan kapal yang telah dipesan (uang ganti rugi).
- **Back freight**, yaitu *freight rate* untuk muatan berlebih (*over carried cargo*) yang tidak dapat dibongkar di tujuan, sehingga dibawa oleh kapal untuk di bongkar di pelabuhan lain.
- **Freight all kind**, yaitu *freight rate* yang tarifnya sama untuk setiap peti kemas yang diangkut, biasanya untuk pengiriman paket

Perusahaan pelayaran juga dipengaruhi oleh berbagai beban tambahan dan penyesuaian yang disebut *surcharges* dan *adjustment factors*, yang disebabkan oleh adanya perubahan yang cepat, seperti kurs mata uang, kenaikan harga BBM, keadaan politik, dan lain-lain (Giri, 2016). Adapun cara menghitung *freight rate* yaitu sebagai berikut:

$$F\{(C_s \cdot T_s + C_p \cdot T_p + P_c \cdot C_s \cdot T_{nc}) \cdot (A_c + D)(T_s + T_p = T_{nc})\}$$

Dengan:

$F = Freight$

$C_s = Biaya\ satu\ hari\ di\ laut$

$T_s = Lama\ waktu\ di\ laut$

$C_p = Biaya\ satu\ hari\ di\ pelabuhan$

$T_p = Lama\ waktu\ di\ pelabuhan$

$P_c = Biaya\ pelabuhan$

$T_{nc} = Lama\ waktu\ untuk\ muatan\ berikut$

$A_c = Biaya\ administrasi\ satu\ hari$

$D = Depresiasi\ satu\ hari$

2.6 Biaya yang Dikeluarkan dalam Pergerakan Container

Terdapat biaya yang perlu dikeluarkan dalam pergerakan kontainer (Giri,

2016), di antaranya yaitu:

- ***Terminal Handling Charges (THC)***, yaitu biaya penanganan terhadap kontainer FCL di pelabuhan, misalnya penerimaan kontainer dari *shipper*, penyerahan kontainer ke kapal, dan lain-lain. THC dibayarkan oleh pemilik barang kepada perusahaan pelayaran dengan tarif yang ditetapkan oleh pelayaran, dan pelayaran akan membayar terminal operator sesuai tarif yang berlaku di pelabuhan setempat.
- ***LCL service charge***, yaitu biaya yang harus dibayar oleh pemilik barang untuk penanganan LCL container di pelabuhan, seperti *stuffing/unstuffing, delivery, receiving*, pemakaian alat mekanik, dll.
- ***Demurrage***, yaitu denda yang harus dibayarkan oleh pemilik barang karena pemakaian container melebihi free time, yakni waktu yang diberikan oleh pelayaran untuk mengosongkan atau mengembalikan container setelah dibongkar dari kapal (Giri, 2016). Menurut Direktur Kepabeanan Internasional dan Antar Lembaga Bea Cukai, Robert Leonard Marbun, perusahaan pelayaran dapat memberikan kelonggaran waktu pengembalian peti kemas kepada pihak penyewa yang dikenal dengan istilah *Free Time Demurrage* (Admin Web Bea dan Cukai, 2016). *Free time* bisa diberikan lebih dari 10 hari sampai dengan 21 hari, sesuai dengan kesepakatan antara pihak penyewa dengan perusahaan pelayaran (Admin Web Bea dan Cukai, 2016).
- ***Deposit***, yaitu sejumlah uang yang akan dibayarkan oleh consignee kepada agen pelayaran sebagai jaminan untuk mengambil container dari container yard. Jaminan akan diperhitungkan dengan seluruh biaya yang harus dibayar oleh pemilik barang terhadap container.
- ***Repair/cleaning***, yaitu biaya yang harus dikeluarkan oleh pemilik barang pada saat mengembalikan kontainer kosong ke depot kontainer.

2.7 Biaya Detention

Mengutip dari laman resmi DHL (DHL Global Forwarding, 2022), biaya *detention* mirip dengan biaya *demurrage*, tetapi biaya *detention* timbul di luar terminal pelabuhan. Biaya *detention* ditagih per peti kemas dan per hari, di mana

jumlah yang dibebankan akan bervariasi tergantung lokasi, pengangkut, dan jenis peti kemas.

Selama fase ekspor, *detention* dimulai ketika peti kemas kosong diambil dari lapangan peti kemas, dan berakhir ketika peti kemas penuh tiba di terminal pelabuhan. Sedangkan selama fase impor, *detention* dimulai ketika peti kemas penuh diambil dari terminal, berlanjut selama pengirimannya ke penerima barang, dan berakhir pada saat peti kemas kosong dikembalikan ke lapangan peti kemas.

2.8 Biaya Penumpukan Kontainer

Biaya penumpukan kontainer atau *container storage charges* mencakup penggunaan ruang penyimpanan yang ditempati oleh peti kemas di lapangan terminal, di dalam gudang atau di halaman peti kemas (DHL Global Forwarding, 2022). Untuk impor dan ekspor, periode penyimpanan dimulai saat peti kemas memasuki fasilitas penyimpanan, dan berakhir saat peti kemas dikeluarkan dari tempat (DHL Global Forwarding, 2022)

2.9 Incoterms 2020

International Commercial Terms atau Incoterms adalah ketentuan atau regulasi yang berfungsi sebagai panduan dan bagian dari kosakata perdagangan Internasional (Kuehne Nagel, 2020). Sejak awal diterbitkannya peraturan ini di tahun 1936, International Chamber of Commerce (ICC) terus melakukan pembaruan. Untuk membantu bisnis di era baru ini, ICC telah menerbitkan edisi terbaru yaitu Incoterms® 2020 yang berlaku sejak 1 Januari 2020 dan menjadi referensi untuk semua aktivitas mendatang (Kuehne Nagel, 2020).

Berikut merupakan peraturan untuk semua moda transportasi:

- a. **EXW** – *Ex Works* (di lokasi delivery yang disebutkan)

EXW digunakan saat *seller* menyediakan barang di lokasi mereka sendiri atau tempat yang disebutkan (tempat kerja, pabrik, atau gudang). *Seller* tidak perlu memuat barang ke kendaraan yang menjemput ataupun mengurus bea cukai untuk ekspor. EXW sering digunakan untuk membuat penawaran harga awal tanpa biaya tambahan lain.

- b. **FCA** – *Free Carrier* (di lokasi delivery yang disebutkan)

FCA bisa memiliki dua arti yang berbeda dengan risiko dan biaya yang berbeda untuk *seller* dan *buyer*.

- FCA (a), digunakan saat *seller* mengirimkan barang dan mengurus bea cukai untuk di ekspor, di lokasi yang ditentukan yang merupakan lokasi milik *seller*.
 - FCA (b), digunakan ketika *seller* mengirimkan barang dan mengurus bea cukai untuk di ekspor, di lokasi yang ditunjuk yang bukan merupakan lokasi milik *seller*
- c. **CPT** – *Carriage Paid To* (tempat tujuan yang disebutkan)
CPT digunakan ketika *seller* menanggung pengiriman barang hingga ke tempat tujuan,
- d. **CIP** – *Carriage and Insurance Paid to* (tempat tujuan yang disebutkan)
Serupa dengan CPT tetapi *seller* harus memiliki asuransi minimum atas barang selama dalam transit.
- e. **DAP** – *Delivered at Place* (tempat tujuan yang disebutkan)
Seller harus mengirim dan membongkar barang di tempat tujuan yang disebutkan. *Seller* menanggung semua biaya transportasi (biaya ekspor, transportasi, pembongkaran oleh transportasi utama di pelabuhan tujuan, dan biaya pelabuhan di tujuan), serta menanggung semua risiko hingga kedatangan/ketibaan di lokasi tujuan.
- f. **DPU** – *Delivered at Place Unloaded* (tempat tujuan yang disebutkan)
Incoterm ini mengharuskan *seller* mengirimkan barang dan membongkar di tempat tujuan yang disebutkan. *Seller* menanggung semua biaya transportasi (biaya ekspor, transportasi, pembongkaran oleh transportasi utama di pelabuhan tujuan dan biaya pelabuhan di tujuan) serta menanggung semua risiko hingga ketibaan di lokasi tujuan.
- g. **DDP** – *Delivered Duty Paid* (tempat tujuan yang disebutkan)
Seller bertanggung jawab untuk mengirimkan barang ke lokasi tujuan yang disebutkan di negara *buyer* dan membayar semua biaya untuk mengantarkan barang ke tujuan termasuk bea dan pajak impor. *Seller* tidak bertanggung jawab untuk pembongkaran.

Adapun peraturan untuk pengiriman melalui laut dan moda transportasi air

lainnya (*regulations for shipments by sea and other modes of water transport*) adalah sebagai berikut:

- a. **FAS** – *Free Alongside Ship* (pelabuhan yang disebutkan)
Seller dianggap telah mengirimkan barang saat barang tersebut sudah ditempatkan di sisi kapal (misal dermaga/kapal tongkang) yang ditunjuk oleh *buyer* di pelabuhan yang disebutkan untuk pengiriman. Risiko hilang atau kerusakan barang juga biaya selanjutnya beralih tangan dari *seller* ke *buyer* saat barang tiba di atas kapal.
- b. **FOB** – *Free on Board*
Seller mengirim barang hingga ke atas kapal yang ditunjuk oleh *buyer* di pelabuhan yang disebutkan oleh *buyer*. Risiko hilang atau kerusakan barang juga biaya selanjutnya beralih tangan dari *seller* ke *buyer* saat barang tiba di atas kapal.
- c. **CFR** – *Cost and Freight*
Seller mengirim barang ke atas kapal. Risiko hilang atau kerusakan barang beralih tangan dari *seller* ke *buyer* saat barang tiba di atas kapal. *Seller* wajib mengontrak jasa pengiriman dan menanggung biaya pengiriman terkait untuk membawa barang hingga ke pelabuhan tujuan yang disebutkan.
- d. **CIF** – *Cost Insurance and Freight*
 Incoterm ini serupa dengan CFR, hanya saja *seller* juga harus memiliki asuransi minimum atas barang untuk memproteksi risiko *buyer* atas kerusakan atau kehilangan selama pengiriman.

2.10 Biaya Tetap (Fixed Cost)

Menurut Mulyadi, biaya tetap atau fixed cost adalah biaya yang jumlahnya tetap dalam volume kegiatan tertentu (Winarko & Astuti, 2018). Sedangkan menurut Carter (2009:69), biaya tetap (fixed cost) adalah biaya yang secara total tidak berubah ketika aktivitas bisnis meningkat dan menurun (Winarko & Astuti, 2018)

2.11 Kawasan Bebas

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 2009 tentang Perlakuan Kepabeanan, Perpajakan, dan Cukai serta Pengawasan atas Pemasukan Dan Pengeluaran Barang Ke dan Dari serta Berada di Kawasan yang Telah Ditunjuk sebagai Kawasan Perdagangan Bebas Ddn Pelabuhan Bebas, Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas, yang selanjutnya disebut Kawasan Bebas, adalah suatu kawasan yang berada dalam wilayah hukum Negara Kesatuan Republik Indonesia yang terpisah dari Daerah Pabean sehingga bebas dari pengenaan bea masuk, Pajak Pertambahan Nilai, Pajak Penjualan atas Barang Mewah, dan cukai (Kementerian Keuangan Republik Indonesia, 2009).

2.12 Kawasan Berikat

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2009 tentang Tempat Penimbunan Berikat, Kawasan Berikat adalah Tempat Penimbunan Berikat untuk menimbun barang impor dan/atau barang yang berasal dari tempat lain dalam daerah pabean guna diolah atau digabungkan, yang hasilnya terutama untuk diekspor (Kementerian Keuangan Republik Indonesia, 2009).

BAB III

PENGUMPULAN DATA DAN PEMBAHASAN

3.1 PT Jasa Pengurusan Transportasi Jatidiri Trans Semarang

PT Jasa Pengurusan Transportasi JATIDIRI TRANS didirikan pada 25 Januari 1989 oleh beberapa personel kunci yang memiliki pengetahuan dan keahlian yang luas dalam industri pengiriman barang. Perusahaan ini mulai beroperasi pada 21 April 1989 dan memperoleh lisensi dalam pengiriman barang (*freight forwarding*) pada tanggal 3 Mei 1989 dengan nomor lisensi No. L 003/14/8/W.DKI.JKT-89. Awalnya, perusahaan ini memulai bisnisnya pada konsolidasi ekspor (*export consolidation*) dari Jakarta ke Asia, Eropa, dan Amerika Utara. Kemudian, perusahaan ini mulai menangani kargo impor (FCL dan LCL) dari Amerika Serikat, Eropa, dan Asia ke Jakarta.

Pada tahun 1998, dengan bantuan yang memadai dari para pembeli/importir di Jakarta, perusahaan ini mulai menginisiasi kegiatan konsolidasi impor (*import consolidation*) dari Taiwan dan Hongkong ke Jakarta. Sejalan dengan pertumbuhan permintaan dari importir/pembeli di Jakarta untuk lebih banyak pelabuhan yang dijangkau, perusahaan ini telah mengekspansi konsolidasi impornya dari Busan, Shanghai, Osaka, Tokyo, Kobe, Yokohama, Singapura, Bangkok, New Delhi, Mumbai, Ho Chi Minh, dan Manila ke Jakarta, Semarang, Surabaya, dan Bali.

PT Jasa Pengurusan Transportasi JATIDIRI TRANS telah berkecimpung dalam bisnis *freight forwarding* selama lebih dari 25 tahun. Melalui pengalaman yang panjang, perusahaan ini telah memperoleh penguasaan keunggulan operasional (*operational excellence*). Dilengkapi dengan keunggulan operasional ini sebagai keunggulan kompetitifnya, perusahaan ini yakin dalam memberikan layanan pengiriman barang bernilai tinggi kepada para pelanggan.

Adapun misi dari PT Jasa Pengurusan Transportasi JATIDIRI TRANS sekaligus alasan eksistensi mereka adalah untuk membantu para pelanggan untuk mengurangi biaya logistiknya dengan pelayanan kargo tercepat dan harga yang lebih rendah, serta dengan layanan pelanggan yang ramah.

Berikut ini adalah jenis layanan yang disediakan oleh PT Jasa Pengurusan

Transportasi Jatidiri Trans Semarang:

A. *International Freight Forwarding*

Dengan jaringan mitra yang memadai di Asia, Eropa, dan Amerika Utara, perusahaan ini dapat menyediakan layanan pengiriman barang internasional (*sea freight* dan *air freight*) yang meliputi:

- *Ex-work to door transportation (door to door service)*
- *Ex-work to port transportation*
- *Port to port transportation*
- *Port to door transportation*
- *Heavy lift/project cargo handling*

B. *Non-Vessel Operating Common Carrier (NVOCC)*

Sebagai NVOCC, perusahaan ini dapat menyediakan layanan angkutan laut (*sea freight*) yang mencakup pengiriman FCL dan LCL dari Jakarta, Semarang, Surabaya, dan Bali ke pelabuhan utama di Asia, Eropa, dan Amerika Utara. PT Jasa Pengurusan Transportasi JATIDIRI TRANS mengkhususkan diri dalam konsolidasi impor dari Taiwan (Keelung, Kaohsiung, dan Taichung), Hongkong, Cina (Shanghai, Tianjin, Shenzhen), Korea (Busan), Jepang (Osaka, Tokyo, Kobe, Yokohama), India (New Delhi, Mumbai), Thailand (Bangkok dan Laem Chabang), Vietnam (Ho Chi Minh, Danang, Haipong), Filipina (Manila), dan Singapura. Perusahaan ini juga dapat membantu pelanggan untuk mengurangi biaya logistik mereka melalui cara berikut:

1. Konsolidasi impor regular dari berbagai pelabuhan yang disebutkan di atas ke Jakarta, Semarang, Surabaya, dan Bali akan mengurangi biaya pengangkutan kargo impor LCL
2. Penanganan tercepat dari kontainer yang sudah dikonsolidasi (*consolidated container*) di Pelabuhan Tanjung Priok (Jakarta), Tanjung Mas (Semarang), dan Tanjung Perak (Surabaya) akan memastikan pengiriman cepat dengan biaya lebih rendah
3. Penyerahan gudang yang efektif dan efisien di Pelabuhan Tanjung Priok (Jakarta), Tanjung Mas (Semarang), dan Tanjung Perak (Surabaya) akan

memastikan pengumpulan kargo LCL yang cepat dan biaya pergudangan yang lebih rendah.

C. *Air freight*

PT Jasa Pengurusan Transportasi JATIDIRI TRANS menyediakan layanan angkutan udara (*air freight*) dari banyak pelabuhan udara utama di negara-negara berikut: Cina, Korea, Taiwan, Hongkong, Jepang, Thailand, Filipina, Singapura, Jerman, Italia, Amerika Serikat, Swiss, dll. ke Jakarta, Semarang, Surabaya, dan Bali.

D. *Custom Clearance*

PT Jasa Pengurusan Transportasi JATIDIRI TRANS telah mendapatkan lisensi dari agen bea cukai untuk Jakarta, Semarang, Surabaya, dan Bali. Dengan staf yang berpengalaman di bea cukai, perusahaan ini dapat menyediakan layanan bea cukai yang cepat.

E. *Trucking for Pick-Up and Door Delivery Service*

PT Jasa Pengurusan Transportasi JATIDIRI TRANS memiliki beberapa truk box dan trailer yang dapat digunakan untuk melayani kebutuhan pelanggan. Dengan truk dan trailer yang tersedia ini, perusahaan dapat melayani pelanggan dengan layanan penjemputan (*pick-up*) dan layanan *door delivery* yang cepat.

3.1.1 Visi dan Misi PT Jasa Pengurusan Transportasi Jatidiri Trans Cabang Semarang

Adapun visi dan misi yang dimiliki PT Jasa Pengurusan Transportasi Jatidiri Trans adalah sebagai berikut:

Visi:

Untuk mengintegrasikan *freight forwarder (Sea, Land, Air)* dengan kantor cabang di pelabuhan besar di Indonesia yang menyediakan kualitas tertinggi *freight forwarding* untuk kepuasan pelanggan.

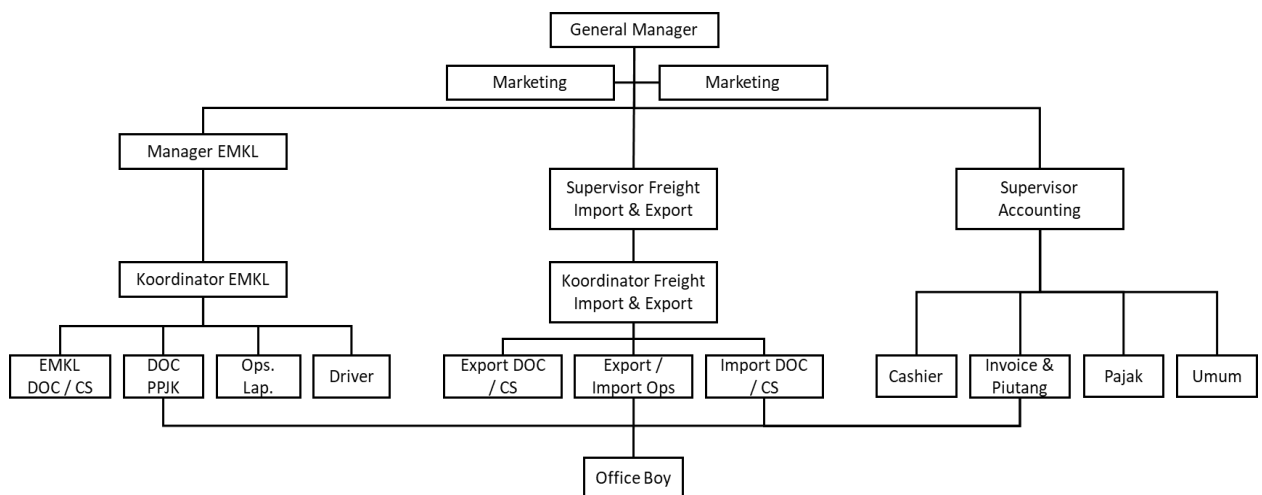
Misi:

Membantu para pelanggan untuk mengurangi biaya logistiknya dengan pelayanan kargo tercepat dan harga yang lebih rendah, serta dengan layanan pelanggan yang ramah.

3.1.2 Struktur Organisasi PT. Jasa Pengurusan Transportasi Jatidiri Trans Cabang Semarang

PT. Jasa Pengurusan Transportasi Jatidiri Trans Cabang Semarang menganut sistem stuktur organisasi bentuk lini, yaitu suatu bentuk organisasi yang didalamnya terdapat garis wewenang yang menghubungkan langsung secara vertical antara atasan dan bawahan.

Karyawan pada PT Jasa Pengurusan Transportasi Jatidiri Trans Cabang Semarang dikelompokkan menjadi tiga divisi, yaitu divisi Freight Export Import, Accounting, dan EMKL/PPJK (baik Ekspor maupun Impor). Setiap divisi dipimpin oleh Supervisor (untuk divisi Freight Export & Import serta Accounting) dan Manager (untuk divisi EMKL/PPJK). Saat ini jumlah karyawan PT Jasa Pengurusan Transportasi Jatidiri Trans Cabang Semarang sebanyak 31 orang. Berikut merupakan struktur organisasi PT Jasa Pengurusan Transportasi Jatidiri Trans Semarang:



Gambar 3. 1 Struktur Organisasi PT Jasa Pengurusan Transportasi Jatidiri Trans Semarang

3.1.3 Job Description PT. Jasa Pengurusan Transportasi Jatidiri Trans Semarang

Berdasarkan struktur organisasi pada sub subbab sebelumnya, tugas atau *job description* dari masing-masing bagian tersebut diantaranya adalah sebagai berikut:

a. General Manager

General Manager bertugas untuk memimpin, merencanakan, mengatur, mengoordinasikan, membina, mengendalikan dan mengevaluasi

pelaksanaan tugas PT Jasa Pengurusan Transportasi Jatidiri Trans Semarang yang meliputi Divisi *Accounting, Freight Forwarder Import & Export* dan EMKL/PPJK.

b. Marketing

Marketing bertugas untuk menyarankan, menawarkan, dan memberikan servis terbaik sesuai dengan keinginan customer. Selain itu, marketing juga berkomunikasi dengan agen di luar negeri untuk menghubungi pelanggan mengenai keberangkatan kargo dan lain-lain.

c. Manager EMKL (Ekspedisi Muatan Kapal Laut)

Manager EMKL bertugas untuk memimpin, merencanakan, mengawasi, dan mengendalikan pelaksanaan tugas pada lingkup divisi EMKL yang meliputi EMKL DOC/CS (Administrasi dan CS EMKL), DOC PPJK (Administrasi PPJK), Operasional Lapangan, dan Driver.

d. Koodinator EMKL (Ekspor & Impor)

Koordinator EMKL bertugas untuk mengatur dan mengendalikan pelaksanaan tugas pada divisi EMKL yang meliputi EMKL DOC/CS (Administrasi dan CS EMKL), DOC PPJK (Administrasi PPJK), Operasional Lapangan, dan Driver.

e. EMKL DOC/CS, DOC PPJK, Operasional Lapangan, dan Driver

Berikut merupakan tugas dari EMKL DOC/CS, DOC PPJK, Operasional Lapangan, dan Driver:

- Mengurus dan membuat segala surat dan administrasi demi lancarnya kegiatan operasional EMKL (EMKL DOC/*Customer Service* (CS))
- Melayani dan memberikan informasi tentang perkembangan informasi pengeluaran kargo/barang dari pelabuhan ke perusahaan *consignee* (impor), dan perkembangan dari perusahaan *shipper* ke pelabuhan muat hingga sampai di atas kapal (ekspor) (EMKL DOC/*Customer Service* (CS))
- Membuat dokumen PIB (Pemberitahuan Impor Barang) dan PEB (Pemberitahuan Ekspor Barang) untuk pelanggan yang memerlukan dokumen tersebut (DOC PPJK)

- Melakukan proses ekspor dan impor, dari menerima dokumen baik BC 2.3, PIB, maupun PEB untuk diproses di lapangan (*Operasional*)
- Membuat dokumen pertanggung jawaban (*Operasional*)
- Mengantarkan barang ke *Customer* dengan Trailer atau truck kecil (*Driver*)

f. Supervisor *Freight* Ekspor & Impor

Supervisor *Freight* Ekspor & Impor bertugas untuk memimpin, merencanakan, mengawasi, dan mengendalikan pelaksanaan tugas pada lingkup divisi *Freight* Ekspor & Impor yang meliputi:

- Mengatur kegiatan *Consolidation* (Pemecahan Pos untuk di Ekspor/ Impor)
- Melakukan komunikasi dengan pihak *agent/partner forwarder* di luar negeri
- Memberikan masukan dan mengupayakan lancarnya kegiatan *Freight Forwarder* (baik ekspor maupun impor), baik secara administrasi maupun lapangan

g. Koordinator *Freight* Ekspor & Impor

Koordinator *Freight* Ekspor & Impor bertugas untuk mengatur dan mengendalikan pelaksanaan tugas pada divisi EMKL yang meliputi divisi *Freight* Ekspor & Impor.

h. Doc/Customer Service (CS) *Freight* Ekspor & Impor

Bagian Doc/CS *freight* ekspor & impor bertugas melakukan kegiatan administrasi *freight forwarder* baik ekspor maupun impor, serta menjaga hubungan baik dengan pelanggan. Adapun tugas lain dari bagian ini adalah:

- Membuat Laporan Mingguan dan Bulanan
- Komunikasi dengan *agent/partner forwarder* di luar negeri mengenai kelengkapan dokumen yang harus diterima/diberikan
- Mengecek *detention & demurrage freetimes* semua *shipment* FCL
- Pelayanan terhadap pelanggan mengenai *update* terbaru kegiatan pengiriman barang baik ekspor maupun impor

- Pengiriman dokumen (Bill of Lading/Airway Bill), Notice of Arrival, Pre Alert, serta memberikan perkembangan informasi dari setiap shipment dari kapal tersebut ketika akan berangkat dari Port of Loading (POL) dan tiba di Port of Destination (POD)
- Pengurusan *repair* dan *demurrage* ke pelayaran
- Membuat *Planning activities* untuk kegiatan ekspor dan impor
- Mengurus segala kelengkapan surat, dan dokumen baik ke customer maupun ke pelayaran
- Mengisi data Manifest barang impor di *website* Bea Cukai
- Membuat ajuan import *freight & Credit Note* beserta filing data
- Filing TT Ajuan

i. Operasional Freight Forwarder (Ekspor & Impor)

Tugas dari Operasional freight Forwarder Ekspor & Impor diantaranya yaitu:

- Surat menyurat semua consol dan dok udara
- Input job semua consol (sha, tw, hkg, sin), udara
- Pengambilan semua DO ke pelayaran, doc original ke Airlines
- Membuat dokumen PJ
- Set semua DO (Delivery Order) *filing*
- *Filing Tally sheet*

j. Supervisor Accounting

Supervisor Accounting berfungsi memimpin, merencanakan, mengatur dan mengendalikan pelaksanaan tugas pada lingkup Divisi Accounting yang meliputi: menyusun rencana, mengusulkan dan merumuskan Anggaran Perusahaan, mengevaluasi realisasi anggaran, merekomendasikan hasil evaluasi, menjajaki sumber keuangan dan melaksanakan tugas lain.

k. Cashier

Bagian Cashier berfungsi untuk melakukan pembukuan atas segala transaksi yang berhubungan dengan pengeluaran dan pemasukan kas besar maupun kas kecil.

Sedangkan tugas dan kewajiban bagian cashier adalah sebagai berikut:

- Membukukan dan melakukan semua Transaksi Keuangan, Penerimaan dan Pengeluaran, Pendapatan dan Biaya Perusahaan tepat pada waktunya. sesuai kebijakan dan ketentuan yang berlaku (Kas besar dan kas kecil)
- Menyusun laporan keuangan harian

l. Invoice dan Piutang

Bagian invoice dan piutang berfungsi memimpin, merencanakan, mengatur dan mengawasi pelaksanaan tugas pada lingkup Sub Bagian Kas dan Penagihan.

Sedangkan tugas dan kewajiban Kepala Sub Bagian Kas & Penagihan adalah sebagai berikut:

- Membuat invoice guna untuk melakukan penagihan kepada pemakai jasa
- Mengawasi dan memantau piutang yang terjadi pada perusahaan
- Membuat laporan piutang
- Memeriksa daftar realisasi pengeluaran uang berdasarkan rencana pengeluaran uang yang telah disetujui.

m. Pajak

Bagian Pajak bertugas untuk memastikan dan membuat laporan pajak baik PPh 21, PPh 23, dan PPN terbayar dan dilaporkan secara tepat waktu di kantor pajak. Sedangkan tugas dan kewajiban bagian pajak adalah sebagai berikut:

- Membuat Laporan Pajak PPh 21 maupun PPh 23 secara tepat waktu
- Membuat laporan Pajak PPN
- Melakukan kegiatan pelaporan dan pembayaran pajak di kantor pajak.

n. Umum

Bagian umum di divisi *Accounting* bertugas untuk memastikan tagihan sampai ke tujuan pengiriman.

Adapun tugas dan kewajiban bagian umum adalah sebagai berikut:

- Melakukan proses penyetoran sejumlah uang ke Bank
- Mengirim Tagihan/Invocie

o. Office Boy

Office Boy bertugas untuk menjaga kebersihan dan ketertiban pada perusahaan, termasuk menjaga keamanan dan kelancaran kegiatan di dalam kantor.

3.1.4 Ruang Lingkup Kegiatan PT Jasa Pengurusan Transportasi Jatidiri Trans Cabang Semarang

Perusahaan yang berdiri kurang lebih 33 tahun ini bergerak dalam bidang jasa pengurusan transportasi melalui udara maupun laut, yang biasanya sangat diperlukan oleh perusahaan yang melakukan proses ekspor dan impor. Kegiatan yang dilakukan pada perusahaan PT Jasa Pengurusan Transportasi Jatidiri Trans Cabang Semarang yaitu melakukan penanganan kegiatan kepabeanan, pengurusan dokumen dan pelayanan atau pengurusan seluruh kegiatan pengiriman barang ekspor dan impor baik melalui darat, laut, dan udara dan penanganan barang, baik di pelabuhan maupun gudang.

Dalam pelayanan pengiriman barang melalui laut dan udara, perusahaan selalu mempertimbangkan keamanan barang baik di gudang eksportir maupun importir ketika berada di pelabuhan muat maupun di pelabuhan bongkar dari hal-hal yang tidak diinginkan, yang bertujuan untuk meminimalkan resiko yang akan ditanggung oleh perusahaan. Di sini lah PT Jasa Pengurusan Transportasi menawarkan servis untuk *Freight Forwarder* (Ekspor dan Impor) dan EMKL-PPJK (Ekspedisi Muatan Kapal Laut-Pengusaha Pengurusan Jasa Kepabeanan) untuk Ekspor dan Impor.

3.2 Aktivitas Kerja Praktik

Jam operasional kantor setiap harinya adalah pukul 8.30-16.30 WIB untuk Senin sampai Jumat dan 8.30-12.00 WIB untuk hari Sabtu. Adapun pakaian yang wajib dikenakan ialah pakaian yang bebas, rapi, dan sopan untuk hari Senin sampai Kamis, baju batik di hari Jumat, serta pakaian kasual rapi di hari Sabtu. Sementara itu, kegiatan yang dilakukan selama melakukan kerja praktik di PT Jasa Pengurusan Transportasi Jatidiri Trans Semarang adalah sebagai berikut:

- Pengenalan lingkungan kantor dan peraturan yang harus dipatuhi, termasuk

berkenalan dengan semua karyawan yang ada di kantor PT JPT Jatidiri Trans Semarang.

- Menerima penjelasan dari pembimbing lapangan mengenai freight forwarding, kegiatan ekspor dan impor, serta job description dari setiap divisi yang ada di PT JPT Jatidiri Trans Semarang secara umum.
- Penempatan di divisi Freight Ekspor & Impor serta Doc PPJK. Penempatan ini di-rolling setiap dua minggu sekali. Pada dua minggu pertama, saya ditempatkan di bagian Export Doc/CS yaitu sub divisi dari Freight Ekspor & Impor yang menangani administrasi dokumen ekspor dan berhubungan langsung dengan eksportir/*shipper*. Pada dua minggu kedua, saya ditempatkan di bagian Doc PPJK yang menangani administrasi dokumen kepabeanan seperti PIB, PEB, Surat Penetapan Jalur Merah (SPJM), dan lain-lain. Kemudian pada dua minggu yang ketiga, saya ditempatkan di bagian Import Doc/CS yang menangani administrasi dokumen impor dan berhubungan langsung dengan importir/*consignee*.
- Belajar mandiri mengenai kepabeanan dari Modul Sistem dan Prosedur Kepabeanan di Bidang Ekspor dan Incoterms 2020.
- Melihat dan mengikuti proses stripping kargo di CFS (Container Freight Station) untuk kargo impor dengan shipment LCL.
- Melihat dan mengikuti proses pemeriksaan kargo yang masuk Jalur Merah (mendapat SPJM) di Container Yard (CY) khusus Jalur Merah.
- Ikut ke kantor Bea Cukai untuk mengambil Surat Tanda Terima Jaminan (STTJ).

3.3 Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan menggunakan metode *Focus Group Discussion* (FGD) dan observasi. Kegiatan observasi dilakukan langsung di tempat kerja praktik dengan memperhatikan proses pengaturan dokumen impor dan proses bongkar barang impor di *Container Freight Station* (CFS) Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Di sisi lain, FGD dilakukan dengan tanya jawab bersama pembimbing di tempat kerja praktik. Adapun beberapa pertanyaan yang ditanyakan dalam FGD di antaranya sebagai berikut:

- Berapa berat dan ukuran kubikasi dari barang yang akan diimpor?
- Mengapa barang tersebut termasuk dalam kategori kubikasi tanggung?
- Apa saja biaya yang muncul ketika kargo tiba di pelabuhan tujuan (Pelabuhan Tanjung Emas Semarang)?
- Dari biaya yang muncul tersebut, biaya apa saja yang termasuk ke dalam *fixed cost*?
- Bagaimana Pengaruh Kawasan Bebas dan Kawasan Berikat terhadap kegiatan impor?
- Bagaimana forwarder memberikan saran dalam pemilihan jenis shipment impor Incoterm FOB pada kubikasi tanggung?

3.3.1 Hasil Pengumpulan Data

Berdasarkan pengumpulan data yang telah dilakukan sebelumnya, didapatkan hasil seperti berikut ini:

- Berat barang yang akan diimpor = 3.615,7 kg
Ukuran kubikasi barang yang akan diimpor = 14,760 cbm
- Biaya yang muncul ketika kargo tiba di pelabuhan tujuan (Pelabuhan Tanjung Emas Semarang) adalah sebagai berikut:
 - Biaya penumpukan,
 - Biaya *demurrage*
 - Biaya *detention*
 - Biaya mekanis
 - Biaya DO Pelayaran
 - *Terminal Handling Charges* (THC)
 - Biaya *cleaning* kontainer

3.4 Pengolahan Data

Berdasarkan data yang telah dikumpulkan, diketahui bahwa berdasarkan kesepakatan dengan pihak pelayaran, biaya *demurrage* memiliki *free time* selama 21 hari atau tidak dikenakan biaya dan jika lebih dari itu maka akan dikenakan biaya, dimana biaya tersebut berdasarkan kesepakatan antara *shipping line* dengan *freight*

forwarder. Dalam studi kasus ini, perhitungan dilakukan dengan menganggap biaya *demurrage* sebesar Rp 0 atau masih termasuk dalam masa *free time*. Sementara itu, untuk biaya penumpukan dan biaya *detention* bersifat progresif atau dapat bertambah setelah beberapa waktu. Berikut adalah tabel periode untuk masa *demurrage*, *detention*, dan penumpukan.

Tabel 3. 1 Tabel periode untuk masa *demurrage*, *detention*, dan penumpukan

Jenis Biaya	Periode/Masa Berlaku Biaya (Hari ke-)				
	1-7	8-10	11-14	15-21	>21 hari
<i>Demurrage</i> (FCL)	Free Time				Berbayar dengan besaran biaya sesuai kesepakatan antara <i>shipping line</i> & <i>Freight Forwarder</i>
<i>Detention</i> (FCL)	Free Time	Masa I: 30 USD	Masa II: 45 USD	Masa III: 60 USD	Masa IV: 90 USD
Penumpukan (FCL)	Masa I (1 & 2): Free Time	Masa II (3): Rp 96.000	Masa III (Hari ke-4 dan seterusnya): Rp 168.000		
Penumpukan (LCL)	Masa I (1-5): Rp 1000 per ton/cbm per hari		Masa II (6-10): Rp 2000 per ton/cbm per hari	Masa III (Hari ke-11 dan seterusnya): Rp 3000 per ton/cbm per hari	

Adapun perhitungan total biaya FCL dan LCL per satuan waktu yang diketahui adalah sebagai berikut:

- Perhitungan biaya untuk jenis shipment FCL dan LCL dengan biaya *detention* (FCL) pada masa *free time* dan biaya penumpukan (LCL) pada masa I.
 - Untuk Shipment FCL:
 - Biaya penumpukan = Rp 0 (free time)
 - Biaya *detention* = Rp 0 (free time)
 - Biaya *demurrage* = Rp 0 (free time)

$$\text{Biaya mekanis + vat 11\%} = 167.000 + (167.000 \times 11\%) = 185.370$$

$$\text{Biaya DO Pelayaran} = \text{Rp } 100.000$$

$$\begin{aligned} \text{Terminal Handling Charges (THC)} &= \text{USD } 95 \times \text{Rp } 14.900 \\ &= \text{Rp } 1.415.500 \end{aligned}$$

$$\text{Cleaning} = \text{Rp } 160.000$$

$$\text{Materai} = \text{Rp } 10.500$$

$$\begin{aligned} \text{Total Biaya} &= \text{Penumpukan} + \text{detention} + \text{demurrage} + \text{mekanis} + \text{DO} \\ &\quad \text{Pelayaran} + \text{THC} + \text{Cleaning} + \text{Materai} \\ &= 0 + 0 + 0 + 185.370 + 100.000 + 1.415.500 + 160.000 + 10.500 \\ &= \text{Rp } 1.871.370 \end{aligned}$$

➤ Untuk Shipment LCL:

$$\begin{aligned} \text{Biaya penumpukan} &= (\text{Rp } 1.000 \times 14,76 \text{ cbm}) + ((\text{Rp } 1.000 \times 14,76 \text{ cbm}) \times 11\%) \\ &= \text{Rp } 16.384 \end{aligned}$$

$$\text{Biaya mekanis + vat 11\%} = 255.110 + 27.940 = \text{Rp } 283.050$$

$$\text{Unstuffing} = \text{Rp } 1.299.051$$

$$\text{Materai} = \text{Rp } 10.500$$

$$\begin{aligned} \text{Total Biaya} &= \text{Penumpukan} + \text{Mekanis} + \text{Unstuffing} + \text{Materai} \\ &= 16.384 + 283.050 + 1.299.051 + 10.500 \\ &= \text{Rp } 1.608.985 \end{aligned}$$

Berikut merupakan hasil perhitungan untuk jenis shipment FCL dan LCL dengan biaya *detention* dan biaya penumpukan (FCL) pada masa *free time* serta biaya penumpukan (LCL) pada Masa I:

Tabel 3. 2 Tabel perbandingan biaya shipment FCL dan LCL pada masa free time

Komponen Biaya	Jenis Shipment	
	FCL	LCL
Biaya Penumpukan	Rp0	Rp16.384
Biaya <i>Detention</i>	Rp0	-
Biaya <i>Demurrage</i>	Rp0	-
Biaya Mekanis (+Vat 11%)	Rp185.370	Rp283.050
Biaya DO Pelayaran	Rp100.000	-
<i>Terminal Handling Charges</i> (THC)	Rp1.415.500	-
Unstuffing	-	Rp1.299.051
Cleaning	Rp160.000	-
Materai	Rp10.500	Rp10.500
Total Biaya	Rp1.871.370	Rp1.608.985

- Perhitungan biaya untuk jenis shipment FCL dan LCL dengan biaya *detention* (FCL) dan biaya penumpukan (FCL dan LCL) pada masa I.

➤ Untuk Shipment FCL:

Biaya penumpukan Masa I = Rp 96.000

Biaya *detention* = USD 30 x Rp 14.900 = Rp 447.000

Biaya *demurrage* = Rp 0 (free time)

Biaya mekanis + vat 11% = 167.000 + (167.000 x 11%) = 185.370

Biaya DO Pelayaran = Rp 100.000

Terminal Handling Charges (THC) = USD 95 x Rp 14.900 = Rp 1.415.500

Cleaning = Rp 160.000

Materai = Rp 10.500

Total Biaya = Penumpukan + *detention* + *demurrage* + mekanis + DO

Pelayaran + THC + Cleaning + Materai

= 96.000 + 447.000 + 0 + 185.370 + 100.000 + 1.415.500 + 160.000 +
10.500

= Rp 2.414.370

➤ Untuk Shipment LCL:

$$\begin{aligned} \text{Biaya penumpukan Masa I} &= (\text{Rp } 1.000 \times 14,76 \text{ cbm}) + ((\text{Rp } 1.000 \times 14,76 \text{ cbm}) \\ &\quad \times 11\%) \\ &= \text{Rp } 16.384 \end{aligned}$$

$$\text{Biaya mekanis + vat 11\%} = 255.110 + 27.940 = \text{Rp } 283.050$$

$$\text{Unstuffing} = \text{Rp } 1.299.051$$

$$\text{Materai} = \text{Rp } 10.500$$

$$\begin{aligned} \text{Total Biaya} &= \text{Penumpukan} + \text{Mekanis} + \text{Unstuffing} + \text{Materai} \\ &= 16.384 + 283.050 + 1.299.051 + 10.500 \\ &= \text{Rp } 1.608.985 \end{aligned}$$

Berikut adalah hasil perhitungan biaya untuk jenis shipment FCL dan LCL dengan biaya *detention* (FCL) dan biaya penumpukan (FCL dan LCL) pada Masa I:

Tabel 3. 3 Tabel Perbandingan shipment FCL dan LCL pada masa I

Komponen Biaya	Jenis Shipment	
	FCL	LCL
Biaya Penumpukan	Rp96.000	Rp16.384
Biaya <i>Detention</i>	Rp447.000	-
Biaya <i>Demurrage</i>	Rp0	-
Biaya Mekanis (+Vat 11%)	Rp185.370	Rp283.050
Biaya DO Pelayaran	Rp100.000	-
<i>Terminal Handling Charges</i> (THC)	Rp1.415.500	-
Unstuffing	-	Rp1.299.051
Cleaning	Rp160.000	-
Materai	Rp10.500	Rp10.500
Total Biaya	Rp2.414.370	Rp1.608.985

- Perhitungan biaya untuk jenis shipment FCL dan LCL dengan biaya *detention* (FCL) dan biaya penumpukan (FCL dan LCL) pada masa II.

➤ Untuk Shipment FCL:

$$\text{Biaya penumpukan Masa II} = \text{Rp } 168.000$$

$$\text{Biaya } \textit{detention} = \text{USD } 45 \times \text{Rp } 14.900 = \text{Rp } 670.500$$

$$\text{Biaya } \textit{demurrage} = \text{Rp } 0 \text{ (free time)}$$

$$\text{Biaya mekanis + vat 11\%} = 167.000 + (167.000 \times 11\%) = 185.370$$

$$\text{Biaya DO Pelayaran} = \text{Rp } 100.000$$

Terminal Handling Charges (THC) = USD 95 x Rp 14.900 = Rp 1.415.500

Cleaning = Rp 160.000

Materai = Rp 10.500

Total Biaya = Penumpukan + *detention* + *demurrage* + mekanis + DO

Pelayaran + THC + Cleaning + Materai

$$= 168.000 + 670.500 + 0 + 185.370 + 100.000 + 1.415.500 + 160.000 + 10.500$$

$$= \text{Rp } 2.709.870$$

➤ Untuk Shipment LCL:

$$\text{Biaya penumpukan Masa II} = (\text{Rp } 2.000 \times 14,76 \text{ cbm}) + ((\text{Rp } 2.000 \times 14,76 \text{ cbm}) \times 11\%)$$

$$= \text{Rp } 32.767$$

$$\text{Biaya mekanis + vat 11\%} = 255.110 + 27.940 = \text{Rp } 283.050$$

Unstuffing = Rp 1.299.051

Materai = Rp 10.500

$$\text{Total Biaya} = \text{Penumpukan} + \text{Mekanis} + \text{Unstuffing} + \text{Materai}$$

$$= 32767 + 283.050 + 1.299.051 + 10.500$$

$$= \text{Rp } 1.625.368$$

Berikut hasil perhitungan biaya untuk jenis shipment FCL dan LCL dengan biaya *detention* (FCL) dan biaya penumpukan (FCL dan LCL) pada Masa II:

Tabel 3. 4 Tabel Perbandingan shipment FCL dan LCL pada masa II

Komponen Biaya	Jenis Shipment	
	FCL	LCL
Biaya Penumpukan	Rp168.000	Rp32.767
Biaya <i>Detention</i>	Rp670.500	-
Biaya <i>Demurrage</i>	Rp0	-
Biaya Mekanis (+Vat 11%)	Rp185.370	Rp283.050
Biaya DO Pelayaran	Rp100.000	-
<i>Terminal Handling Charges</i> (THC)	Rp1.415.500	-
Unstuffing	-	Rp1.299.051
Cleaning	Rp160.000	-
Materai	Rp10.500	Rp10.500
Total Biaya	Rp2.709.870	Rp1.625.368

- Perhitungan biaya untuk jenis shipment FCL dan LCL dengan biaya *detention* (untuk FCL) pada masa III dan biaya penumpukan pada masa III (maksimal).

➤ Untuk Shipment FCL:

Biaya penumpukan = Rp 168.000

Biaya *detention* = USD 60 x Rp 14.900 = Rp 894.000

Biaya *demurrage* = Rp 0 (free time)

Biaya mekanis + vat 11% = 167.000 + (167.000 x 11%) = 185.370

Biaya DO Pelayaran = Rp 100.000

Terminal Handling Charges (THC) = USD 95 x Rp 14.900 = Rp 1.415.500

Cleaning = Rp 160.000

Materai = Rp 10.500

Total Biaya = Penumpukan + *detention* + *demurrage* + mekanis + DO

Pelayaran + THC + Cleaning + Materai

= 168.000 + 894.000 + 0 + 185.370 + 100.000 + 1.415.500 + 160.000

+ 10.500

= Rp 2.922.870

➤ Untuk Shipment LCL:

Biaya penumpukan = (Rp 3.000 x 14,76 cbm) + ((Rp 3.000 x 14,76 cbm) x 11%)

= Rp 49.151

Biaya mekanis + vat 11% = 255.110 + 27.940 = Rp 283.050

Unstuffing = Rp 1.299.051

Materai = Rp 10.500

Total Biaya = Penumpukan + Mekanis + Unstuffing + Materai

= 49.151 + 283.050 + 1.299.051 + 10.500

= Rp 1.641.752

Berikut adalah hasil perhitungan biaya untuk jenis shipment FCL dan LCL dengan biaya *detention* (FCL) pada Masa III dan biaya penumpukan (FCL dan LCL) pada Masa III (maksimal):

Tabel 3. 5 Tabel Perbandingan shipment FCL dan LCL pada masa III

Komponen Biaya	Jenis Shipment	
	FCL	LCL
Biaya Penumpukan	Rp168.000	Rp49.151
Biaya <i>Detention</i>	Rp894.000	-
Biaya <i>Demurrage</i>	Rp0	-
Biaya Mekanis (+Vat 11%)	Rp185.370	Rp283.050
Biaya DO Pelayaran	Rp100.000	-
<i>Terminal Handling Charges</i> (THC)	Rp1.415.500	-
Unstuffing	-	Rp1.299.051
Cleaning	Rp160.000	-
Materai	Rp10.500	Rp10.500
Total Biaya	Rp2.922.870	Rp1.641.752

- Perhitungan biaya untuk jenis shipment FCL dan LCL dengan biaya *detention* pada Masa IV (maksimal) dan penumpukan pada Masa III (maksimal). Untuk biaya *demurrage* dianggap masih mengikuti *free time* sebesar Rp 0 karena keterbatasan data mengenai besaran biaya *demurrage* yang sebenarnya, berdasarkan kesepakatan antara *shipping line* dan *freight forwarder*.

➤ Untuk Shipment FCL:

Biaya penumpukan = Rp 168.000

Biaya *detention* = USD 90 x Rp 14.900 = Rp 1.341.000

Biaya *demurrage* = Rp 0 (free time)

Biaya mekanis + vat 11% = 167.000 + (167.000 x 11%) = 185.370

Biaya DO Pelayaran = Rp 100.000

Terminal Handling Charges (THC) = USD 95 x Rp 14.900 = Rp 1.415.500

Cleaning = Rp 160.000

Materai = Rp 10.500

Total Biaya = Penumpukan + *detention* + *demurrage* + mekanis + DO

Pelayaran + THC + Cleaning + Materai

= 168.000 + 1.341.000 + 0 + 185.370 + 100.000 + 1.415.500 + 160.000

+ 10.500

= Rp 3.369.870

➤ Untuk Shipment LCL:

$$\begin{aligned} \text{Biaya penumpukan} &= (\text{Rp } 3.000 \times 14,76 \text{ cbm}) + ((\text{Rp } 3.000 \times 14,76 \text{ cbm}) \times 11\%) \\ &= \text{Rp } 49.151 \end{aligned}$$

$$\text{Biaya mekanis + vat 11\%} = 255.110 + 27.940 = \text{Rp } 283.050$$

$$\text{Unstuffing} = \text{Rp } 1.299.051$$

$$\text{Materai} = \text{Rp } 10.500$$

$$\begin{aligned} \text{Total Biaya} &= \text{Penumpukan} + \text{Mekanis} + \text{Unstuffing} + \text{Materai} \\ &= 49.151 + 283.050 + 1.299.051 + 10.500 \\ &= \text{Rp } 1.641.752 \end{aligned}$$

Berikut adalah hasil perhitungan biaya untuk jenis shipment FCL dan LCL dengan biaya *detention* pada masa IV (maksimal) dan penumpukan pada masa III (maksimal):

Tabel 3. 6 Tabel Perbandingan shipment FCL dan LCL pada masa IV

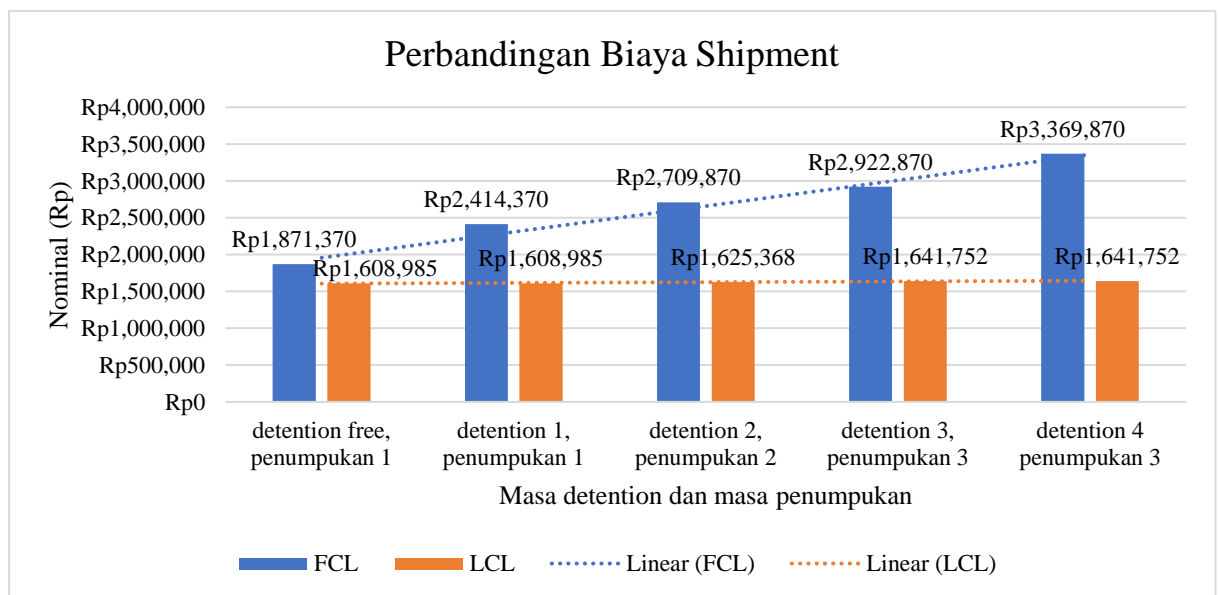
Komponen Biaya	Jenis Shipment	
	FCL	LCL
Biaya Penumpukan	Rp168.000	Rp49.151
Biaya <i>Detention</i>	Rp1.341.000	-
Biaya <i>Demurrage</i>	Rp0	-
Biaya Mekanis (+Vat 11%)	Rp185.370	Rp283.050
Biaya DO Pelayaran	Rp100.000	-
<i>Terminal Handling Charges</i> (THC)	Rp1.415.500	-
Unstuffing	-	Rp1.299.051
Cleaning	Rp160.000	-
Materai	Rp10.500	Rp10.500
Total Biaya	Rp3.369.870	Rp1.641.752

3.5 Analisis Data

Berikut merupakan analisis data berdasarkan hasil dari pengolahan data yang telah dilakukan pada subbab sebelumnya.

3.5.1 Jenis Shipment yang Cocok digunakan untuk mengimpor barang dengan kubikasi tanggung

Berdasarkan perhitungan yang telah dilakukan pada subbab Pengolahan Data, didapatkan perbandingan biaya shipment FCL dan LCL sebagai berikut:



Gambar 3. 2 Perbandingan Biaya Shipment FCL dan LCL berdasarkan masa *detention* dan masa penumpukan

Biaya yang perlu dikeluarkan untuk shipment FCL lebih besar daripada biaya yang perlu dikeluarkan untuk shipment LCL. Hal ini dikarenakan komponen biaya FCL yang lebih banyak dan beberapa di antaranya masih menggunakan tarif dalam satuan Dollar sehingga ketika diubah menjadi Rupiah, biaya tersebut menjadi sangat besar. Selain itu, biaya tersebut masih bisa bertambah mengingat adanya beberapa pajak yang harus dibayar jika lokasi tujuan merupakan Kawasan Bebas. Akan tetapi biaya tersebut tidak akan bertambah apabila lokasi tujuan merupakan Kawasan Berikat dengan syarat penerima barang harus mengekspor kembali barang yang sudah diterima tadi, tentu saja setelah proses pengolahan barang.

Akan tetapi, berdasarkan fakta di lapangan, pengeluaran dan proses bongkar kontainer untuk shipment FCL lebih cepat bila dibandingkan dengan shipment LCL. Hal ini dikarenakan shipment FCL tidak memerlukan proses bongkar muat karena pelanggan menyewa satu kontainer tersebut sehingga kontainer dapat keluar

dari pelabuhan dengan lebih cepat. Sementara itu shipment LCL memerlukan waktu untuk proses bongkar dari kontainer dan muat ke truk sebelum dikirim ke alamat tujuan, sehingga prosesnya menjadi lebih lama.

3.5.2 Peran Freight Forwarder dalam Kegiatan Impor

Berdasarkan pengamatan yang dilakukan selama menjalani kerja praktik di PT Jasa Pengurusan Transportasi Jatidiri Trans Semarang, peran freight forwarder dalam kegiatan impor adalah sebagai penyedia solusi bagi pelanggan yang tidak bisa menentukan jenis shipment apa yang sebaiknya digunakan untuk mengimpor barang, terutama untuk barang dengan kubikasi tanggung. Selain itu, freight forwarder juga berperan dalam menghubungkan penerima barang dengan pihak agen freight forwarder di pelabuhan asal. Freight forwarder juga berperan dalam penerimaan dan pengiriman barang dari kapal menuju lokasi tujuan (pelanggan).

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

4.1 Kesimpulan

Kesimpulan yang dapat diambil dari penelitian yang telah dilakukan selama menjalani kerja praktik adalah sebagai berikut:

- Berdasarkan biayanya, jenis shipment yang cocok digunakan untuk mengimpor barang dengan kubikasi tanggung adalah shipment LCL karena biayanya jauh lebih murah bila dibandingkan dengan biaya shipment FCL. Tetapi berdasarkan fakta di lapangan mengenai waktu pengeluaran dan bongkar muat kontainer, shipment FCL lebih cepat keluar dari pelabuhan daripada shipment LCL karena shipment FCL tidak memerlukan proses bongkar muat dari kontainer ke gudang dan truk sebelum dikirim ke lokasi tujuan (penerima).
- Peran freight forwarder dalam kegiatan impor adalah sebagai penyedia solusi bagi permasalahan kegiatan impor, khususnya ketika akan mengimpor barang dengan kubikasi tanggung. Selain itu freight forwarder berperan penting sebagai tangan kanan pelanggan dalam mengatur kegiatan impor barang, termasuk dalam hal komunikasi dengan pihak agen freight forwarder di lokasi asal dan juga kepada pihak pelayaran.

4.2 Saran

Saran yang dapat diberikan berdasarkan penelitian yang telah dilakukan selama menjalani kerja praktik di PT Jasa Pengurusan Transportasi Jatidiri Trans Semarang adalah sebagai berikut.

4.2.1 Saran untuk Penelitian

- Sebaiknya pelanggan yang ingin mengimpor barang dengan kubikasi tanggung menggunakan jenis shipment LCL karena dari segi biaya jauh lebih

murah bila dibandingkan dengan jenis shipment FCL.

- Sebaiknya pengumpulan data dilakukan jauh-jauh hari, misalnya pada pertengahan masa kerja praktik atau ketika tidak ada pekerjaan yang dapat dilakukan. Hal ini perlu dilakukan agar semua data yang diperlukan dapat terkumpul sehingga pengerjaan Laporan Kerja Praktik tidak terburu-buru (terlalu dekat dengan *deadline* pengumpulan *progress* Laporan Kerja Praktik dan Sidang Laporan Kerja Praktik).

4.2.2 Saran untuk Perusahaan

- Sebaiknya perusahaan dapat lebih memperhatikan hal-hal teknis, seperti menambah stop kontak dan terminal kuningan di tempat yang biasanya ditempati oleh mahasiswa yang melakukan kerja praktik sehingga memudahkan mahasiswa tersebut untuk mengisi ulang daya baterai laptop yang mereka gunakan. Selain itu perusahaan sebaiknya segera memperbaiki atau mengganti kursi yang rusak meskipun kursi tersebut jarang ditempati oleh seseorang untuk meminimalkan risiko cedera yang dapat terjadi di tempat kerja.
- Sebaiknya perusahaan membuat *job description* yang lebih jelas untuk mahasiswa yang melakukan kerja praktik di perusahaan tersebut. *Job description* yang dimaksud adalah daftar pekerjaan apa saja yang bisa diberikan maupun yang tidak bisa diberikan kepada mahasiswa yang mengerjakan kerja praktik. Hal ini perlu dilakukan agar pembimbing kerja praktik di lapangan tidak perlu lagi menentukan pekerjaan apa yang dapat mahasiswa tersebut lakukan sehingga lebih mengefektifkan waktu yang digunakan selama jam kerja di perusahaan.
- Sebaiknya perusahaan melalui pembimbing kerja praktik dapat lebih menjelaskan peraturan yang harus ditepati oleh mahasiswa yang melakukan kerja praktik. Misalnya dilarang menggunakan *handphone* selama jam kerja dan dilarang membaca buku yang tidak ada kaitannya dengan kerja praktik seperti novel.

4.2.3 Saran untuk Kampus

- Sebaiknya Laporan Kerja Praktik dari setiap angkatan dapat diakses oleh mahasiswa melalui perpustakaan digital milik STIMLOG. Saat ini, Laporan Kerja Praktik dari Angkatan sebelumnya hanya dapat diakses secara offline dalam bentuk *hard copy* di Perpustakaan Kampus STIMLOG di Kota Bandung. Penulis tidak menemukan *soft copy* dari Laporan Kerja Praktik angkatan sebelumnya di website perpustakaan STIMLOG seperti digilib.stimlog.ac.id maupun eprint.stimlog.ac.id. Hal ini tentunya menyulitkan bagi mahasiswa yang melakukan kerja praktik di luar Kota Bandung untuk mencari referensi Laporan Kerja Praktik yang sesuai dengan topik yang akan diangkat. Meskipun mahasiswa bisa mendapatkan *file soft copy* Laporan Kerja Praktik dari kakak tingkat mereka, topik Laporan Kerja Praktik tersebut belum tentu sesuai dengan kebutuhan referensi yang diperlukan oleh mahasiswa tersebut.
- Sebaiknya Program Studi Manajemen Transportasi tetap dapat memberikan informasi terkait kerja praktik dengan cepat dan lengkap, terutama di situasi yang penuh dengan ketidakpastian. Misalnya, seperti pada masa merger STIMLOG dan POLTEKPOS menjadi Universitas Logistik dan Bisnis International (ULBI) ini. Kurangnya informasi mengenai kerja praktik cukup mempersulit mahasiswa untuk menjawab ketika pihak perusahaan tempat kerja praktik bertanya mengenai informasi tersebut kepada mahasiswa tersebut. Informasi yang paling penting untuk terus di-*update* baik oleh Pihak Prodi maupun Dosen Pembimbing ialah mengenai tanggal yang terkait dengan presentasi/sidang Laporan Kerja Praktik dan waktu bimbingan.

DAFTAR PUSTAKA

- Admin Web Bea dan Cukai. (2016, October 5). *Mengenal Biaya Demurrage Saat Impor dan Ekspor*. Retrieved from Kementerian Keuangan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai: <https://www.beacukai.go.id/berita/mengenal-biaya-demurrage-saat-impor-dan-ekspor-.html>
- Amir, M. S. (2003). *Ekspor Impor: Teori dan Penerapannya*. Jakarta: Penerbit PPM.
- Badan Pengembangan Bahasa Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan. (2011). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- DHL Global Forwarding. (2022). *DHL's Expert Tips To Avoid Demurrage, Detention & Storage Charges*. Retrieved from DHL Website: <https://www.dhl.com/id-en/home/our-divisions/global-forwarding/forwarding-insights/demurrage-detention-storage-charges.html#:~:text=These%20charges%20cover%20the%20usage,taken%20out%20from%20the%20premises>.
- Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, United Nations. (1990). *Manual on Freight Forwarding*. Bangkok: UNESCAP.
- Giri, W. K. (2016). *Modul Ajar Freight Forwarding Management*. Bandung: Politeknik Pos Indonesia.
- Humas Jateng. (2019, July 4). *Produk Tekstil Jawa Tengah Masih Jadi Primadona Ekspor*. Retrieved from Humas Jateng: https://humas.jatengprov.go.id/detail_berita_gubernur?id=2957
- Kementerian Keuangan Republik Indonesia. (2006, November 15). Retrieved from JDIH Kemenkeu: <https://jdih.kemenkeu.go.id/fulltext/2006/17Tahun2006UU.htm>
- Kementerian Keuangan Republik Indonesia. (2009, March 24). Retrieved from JDIH Kemenkeu: <https://jdih.kemenkeu.go.id/fulltext/2009/32TAHUN2009PP.htm#:~:text=PERATURAN%20PEMERINTAH%20TENTANG%20TEMPAT%20PENIMBUNAN%20BERIKAT.&text=Dalam%20Peraturan%20Pemerintah>

%20ini%20yang,dengan%20mendapatkan%20penangguhan%20Bea%20Masuk.

Kementerian Keuangan Republik Indonesia. (2009, January 16). *PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA NO 2 TAHUN 2009*. Retrieved from JDIH Kemenkeu:

<https://jdih.kemenkeu.go.id/fulltext/2009/2tahun2009pp.htm#:~:text=%3A->

,PERATURAN%20PEMERINTAH%20TENTANG%20PERLAKUAN%20KEPABEANAN%2C%20PERPAJAKAN%2C%20DAN%20CUKAI%20SERTA%20PENGAWASAN,PERDAGANGAN%20BEBAS%20DAN%20PELABUHAN%20BEBAS.

Kuehne Nagel. (2020). *Incoterms 2020 - Panduan Anda untuk memahami regulasi perdagangan internasional*. Retrieved from Kuehne Nagel:

https://id.kuehne-nagel.com/in/-/knowledge/incoterms_en

Rofiyandi, Y. M. (2022, May 26). *Impor Tak Selalu Buruk, Kenali Pengertian Impor dan Manfaatnya*. Retrieved from Katadata.co.id:

<https://katadata.co.id/redaksi/ekonopedia/628effb0290ad/impor-tak-selalu-buruk-kenali-pengertian-impor-dan-manfaatnya#:~:text=Manfaat%20Impor&text=Mendapatkan%20pasokan%20bahan%20baku%20untuk,Memenuhi%20permintaan%20dalam%20negeri>.

Rofiyandi, Y. M. (2022, May 26). *Impor Tak Selalu Buruk, Kenali Pengertian Impor dan Manfaatnya*. Retrieved from Ekonopedia Katadata.co.id:

<https://katadata.co.id/redaksi/ekonopedia/628effb0290ad/impor-tak-selalu-buruk-kenali-pengertian-impor-dan-manfaatnya#:~:text=Manfaat%20Impor&text=Mendapatkan%20pasokan%20bahan%20baku%20untuk,Memenuhi%20permintaan%20dalam%20negeri>.

Said, N. J. (2022, January 29). *Apa Itu Ekspor: Pengertian, Jenis, Tujuan, dan Manfaatnya*. Retrieved from Kompas.com:

<https://money.kompas.com/read/2022/01/29/152419826/apa-itu-ekspor-pengertian-jenis-tujuan-dan->

REFLEKSI DIRI

Terdapat banyak sekali hal yang penulis dapatkan selama menjalani kerja praktik di PT Jasa Pengurusan Transportasi Jatidiri Trans Semarang dalam dua bulan ini, diantaranya:

1. Penulis menjadi lebih mandiri dan dapat diandalkan. Sebelumnya penulis tidak pernah tinggal terpisah dengan orang tua, tetapi karena penulis memilih untuk mengikuti kerja praktik di Kota Semarang, penulis harus tinggal terpisah dengan orang tua yang tinggal di Kota Cimahi. Meskipun di Semarang ini penulis tinggal di rumah nenek dan kakek dari pihak ibu, tetap saja penulis terkadang merasa canggung ketika ingin meminta bantuan. Sehingga penulis berpikir untuk menjadi lebih mandiri dengan melakukan sesuatu sendiri apabila masih memungkinkan, terutama karena penulis juga merupakan cucu pertama di keluarga ini. Jadi penulis dituntut untuk menjadi seseorang yang dapat diandalkan kapan saja ketika ada yang membutuhkan bantuan dari penulis.
2. Meningkatkan perilaku inisiatif. Sebelumnya penulis bukanlah orang yang bisa berinisiatif untuk menanyakan apakah ada pekerjaan yang dapat penulis lakukan, sebab biasanya orang lain yang datang kepada penulis untuk meminta bantuan atau memberikan suatu pekerjaan. Selama kerja praktik ini, penulis diharuskan untuk berinisiatif dengan bertanya kepada pegawai perusahaan ini, apakah ada pekerjaan yang dapat penulis bantu. Jika ada maka penulis akan segera mengerjakannya. Namun apabila tidak ada pekerjaan yang dilakukan maka penulis berinisiatif untuk melakukan hal lain seperti mencicil pengerjaan laporan kerja praktik atau belajar mandiri mengenai freight forwarder.
3. Melatih fokus, konsentrasi, dan ketelitian. Divisi yang menjadi tempat penulis bekerja selama kerja praktik ini mengharuskan penulis untuk selalu fokus, konsentrasi, dan teliti karena harus menginput banyak data yang sulit untuk dikoreksi apabila terjadi salah input data. Misalnya menginput data untuk Delivery Order (D/O) dan data Manifes Barang Impor yang diinput ke dalam website Bea Cukai. Awalnya penulis merasa kesulitan karena penulis bukan seseorang yang teliti dan sulit untuk berkonsentrasi dalam waktu yang lama. Penulis juga sempat membuat beberapa kesalahan input data yang

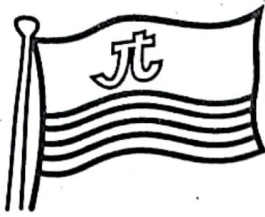
menyebabkan divisi lain mengalami permasalahan juga. Tetapi kini penulis mulai bisa bekerja dengan lebih teliti dan penuh konsentrasi sehingga dapat menghindari kesalahan dalam penginputan data.

4. Meningkatkan kemampuan untuk beradaptasi. Terkadang penulis memerlukan waktu yang lama untuk beradaptasi, terutama ketika dihadapkan dengan orang-orang baru. Tetapi dengan durasi kerja praktik yang hanya sekitar dua bulan saja, penulis harus beradaptasi lebih cepat agar dapat melaksanakan tugas dan tanggung jawab penulis dengan baik selama melakukan kerja praktik di sini.
5. Penulis dapat mengetahui bagaimana dunia kerja yang sebenarnya. Dulu penulis hanya tahu tentang dunia kerja dari orang dewasa di sekitar penulis saja. Kini penulis tahu bahwa dalam dunia kerja, kita dituntut untuk selalu bersikap profesional dan serius. Memang ada kalanya penulis bercanda dengan rekan-rekan di kantor, tetapi ketika jam kerja dimulai, penulis harus serius dalam bekerja, tidak boleh bercanda atau mendistraksi konsentrasi orang lain.
6. Penulis dapat menurunkan durasi penggunaan handphone. Sebelum melaksanakan kerja praktik, penulis dapat menggunakan handphone lebih dari 12 jam sehari, mulai dari bangun tidur hingga tidur lagi. Pada awal kerja praktik, penulis sempat ditegur karena sering menggunakan handphone, sehingga penulis beralih menggunakan laptop. Ternyata dengan menggunakan laptop, penulis menjadi lebih produktif karena penulis tetap bisa menulis dan membaca banyak hal (meskipun membaca novel online tetap tidak diperbolehkan). Di waktu luang, penulis biasa mencicil laporan kerja praktik, tetapi ketika jenuh, penulis mencoba untuk membuat cerita pendek dengan judul atau tema yang penulis cari menggunakan plot generator di Google. Akhirnya penulis hanya menggunakan handphone sekitar enam sampai tujuh jam saja dalam sehari, bahkan terkadang penulis malas menggunakan handphone karena sudah terbiasa tidak menggunakan handphone.
7. Meningkatkan kemampuan penulis untuk berkomunikasi. Sebelum kerja praktik, biasanya penulis hanya berkomunikasi dengan teman sebaya saja. Tetapi selama melakukan kerja praktik, penulis dituntut untuk bisa menyesuaikan penggunaan bahasa yang baik dan benar. Misalnya saat berbicara dengan atasan di kantor harus menggunakan bahasa yang sopan dan

formal, kemudian berbicara dengan bahasa sehari-hari atau bahasa yang lebih santai (tapi tetap sopan) kepada rekan kerja lainnya. Penulis juga dapat mengasah kemampuan berbahasa Inggris karena seringkali mendengar pembimbing di kantor berbicara dalam bahasa Inggris dengan klien yang berasal dari luar negeri. Kegiatan surat menyurat melalui email juga biasanya menggunakan bahasa Inggris sehingga terkadang penulis mencoba menerapkannya dengan mengirim pesan ke teman-teman dalam bahasa Inggris.

8. Memperoleh ilmu pengetahuan baru di bidang freight forwarder. Sebelumnya di kampus hanya membahas sekilas mengenai freight forwarder sehingga penulis pikir bidang kerja freight forwarder tidak terlalu luas, tetapi ketika terjun ke lapangan ternyata ada banyak sekali pekerjaan yang dilakukan oleh sebuah perusahaan freight forwarder, seperti mempersiapkan dokumen-dokumen yang diperlukan untuk mengirim barang, berkomunikasi dengan agen di negara lain, berkomunikasi dengan para pelanggan, menyiapkan trucking, dan masih banyak lagi.
9. Penulis dapat mengevaluasi diri dengan lebih baik. Dalam melaksanakan kerja praktik, ada kalanya penulis melakukan kesalahan, mulai dari yang dampaknya ringan hingga cukup fatal dan merepotkan bagi divisi lain. Namun penulis menjadikan kesalahan-kesalahan tersebut sebagai bahan evaluasi diri agar dapat menjadi seseorang yang lebih baik sehingga terhindar dari kesalahan-kesalahan tersebut di kemudian hari.

LAMPIRAN



PT. JATIDIRI TRANS

International Freight Forwarder
Consolidator - NVOCC

FORMULIR PERNYATAAN KESEDIAAN PERUSAHAAN

Nama Perusahaan / Instansi	PT. JPT JATIDIRI TRANS
Alamat	JL. MADUKORO RAYA BLOK E2/16, SEMARANG
Telepon / Fax	024-7621718 / 024-7621615
E - mail	rossa@jatidiritrans.co.id

Kami **Bersedia / Tidak Bersedia** menerima mahasiswa Program Studi S1 Manajemen

Transportasi sebanyak 3 (Tiga) Orang dengan nama berikut :

No	Nama	NPM
1.	Fitriana Nur Shabrina	13119037
2.	Adinda Shafira Ramadhanty	13119061
3.	Fifi Aleyda Yahya	13119072

Untuk melakukan Kerja Praktik diperusahaan kami mulai tanggal 4 Juli 2022 hingga tanggal 4 September 2022 pada divisi / bagian Export/Import Freight Forwarder dan Export/Import Custom Clearance (menyesuaikan).

Semarang, 13 Juni 2022

PT. JPT JATIDIRI TRANS



Turbudhi Z. Arifin, S.T

General Manager

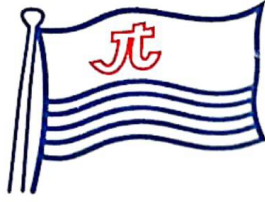


Lembar ini mohon di kirim kembali ke Prodi S1 Manajemen Transportasi

Coret yang tidak perlu

SESUAI ASLI

Branch Office : Ruko Semarang Indah Blok E-II / No. 16 Semarang Indah - Semarang Barat 50144 Jawa Tengah - Indonesia
Phone : 024 - 7621718 (Hunting), 7624385; Fax : 024 - 7621615; E-mail : semarang_jt@jatidiritrans.co.id
Banker : Bank BNI 46 Cab. Pembantu Karangayu Semarang Acc No. 00 290 47 221 (IDR) - 00 290 47 232 (USD)
Head Office : Perkantoran Cempaka Baru, Blok B-7, Jl. Letjend. Suprpto No. 160, Jakarta Pusat 10640 - Indonesia
Phone : 021 - 4251617 (Hunting), 4259714, 4259715, 4210395; Fax : 021 - 4251619, 4259713
E-mail : central_jt@jatidiritrans.co.id; import_jt@jatidiritrans.co.id
Godown : PT. Jatidiri Trans : Export / Import : Gudang APW (PT. AGUNG RAYA) Jl. Bangka No.1 Tanjung Priok - Jakarta 14310, Telp. 021 43910374, 43910381, 43910385



P.T. JATIDIRI TRANS

International Freight Forwarder
Consolidator - NVOCC

Semarang, 04 September 2022

Nomor : 041/JPTJT/IX/2022
Lampiran : -
Perihal : Pelaksanaan Magang/Kerja Praktik

Kepada Yth.
Ketua Program Studi S1 Manajemen Transportasi
SEKOLAH TINGGI MANAJEMEN LOGISTIK INDONESIA

Dengan Hormat,

Sehubungan dengan surat penerimaan pelaksanaan magang / PKL pada keterangan sebelumnya, maka dengan ini kami beritahukan bahwa :

Nama : FITRIANA NUR SHABRINA
NPM : 13119037
Jurusan : S1 – Manajemen Transportasi
Instansi : Sekolah Tinggi Manajemen Logistik Indonesia

telah melaksanakan dan menyelesaikan magang/kerja praktik di PT JASA PENGURUSAN TRANSPORTASI JATIDIRI TRANS, Cabang Semarang sejak tanggal 04 Juli 2022 s/d 04 September 2022.

Demikian keterangan ini dibuat dan disampaikan untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Atas perhatian dan kerja sama Bapak / Ibu, kami ucapkan terima kasih.

Hormat Kami,
PT. JPT JATIDIRI TRANS



Turbudhi Z. Arifin, S.T.
General Manager

Branch Office : Ruko Semarang Indah Blok E-II / No. 16 Semarang Indah - Semarang Barat 50144 Jawa Tengah - Indonesia
Phone : 024 - 7621718 (Hunting), 7624385, Fax : 024 - 7621615, E-mail : semarang_jl@jatidiritrans.co.id
Banker : Bank BNI 46 Cab. Pembantu Karangayu Semarang Acc No. 00 290 47 221* (IDR) - 00 290 47 232 (USD)
Head Office : Perkantoran Cempaka Baru, Blok B-7, Jl. Letjend. Suprpto No. 160, Jakarta Pusat 10640 - Indonesia
Phone : 021 - 4251617 (Hunting), 4259714, 4259715, 4210395; Fax : 021 - 4251619, 4259713
E-mail : central_jl@jatidiritrans.co.id; import_jt@jatidiritrans.co.id
Godown : PT. Jatidiri Trans - Export : import : Gudang APW (PT. AGUNG RAYA) Jl. Bangka No.1 Tanjung Priok - Jakarta
14310, Telp. 021 43910374, 43910381, 43910385





Jurnal Kegiatan Kerja Praktik


Nama : Fitriana Nur Shabrina

NPM : 13119037

Posisi : Divisi Export/Import Freight Forwarder dan Export/Import Custom Clearance

No.	Tanggal	Kegiatan	Hasil Kegiatan	Paraf Pembimbing Lapangan
1	04/07/2022 sampai 17/07/2022 (2 minggu pertama)	<p>Selama dua minggu pertama, saya ditempatkan di sub divisi Export Freight Forwarder, Adapun kegiatan yang saya lakukan di antaranya:</p> <ul style="list-style-type: none">• Pertemuan dengan GM PT JPT Jatidiri Trans Semarang dan orientasi lingkungan kantor• Penjelasan mengenai tugas dan wewenang Freight Forwarder• Membuat daftar <i>shipping rate</i> untuk kargo LCL di Port of Destination (POD)• Menginput data <i>job order</i> ekspor ke sistem informasi manajemen perusahaan (<i>Integrated Forwarding Management System</i>)• Mengatur dokumen yang diperlukan untuk ekspor seperti <i>Shipping Instruction</i> (SI), <i>Bill of Lading</i> (B/L), dll.• Membantu divisi <i>Accounting</i> mengatur tagihan <i>custom clearance</i> dan memeriksa kesesuaian nominal pada Laporan Pertanggungjawaban yang sudah dicetak	85	
2	18/07/2022 sampai 31/07/2022	<p>Selama dua minggu yang kedua, saya ditempatkan di sub divisi Export/Import Custom Clearance (Doc PPJK), Adapun kegiatan yang saya lakukan di antaranya:</p> <ul style="list-style-type: none">• Menginput data <i>job order</i> impor ke sistem informasi manajemen perusahaan (<i>Integrated Forwarding Management System</i>)• Menginput data Manifest Barang dalam situs	89	

		<p>web Bea Cukai</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fotokopi berkas PHH dan memberi cap perusahaan pada berkas tersebut • Membuat list PHH (Pemberitahuan Impor Barang) yang sudah selesai dibuat sebelumnya • Melihat dan mengikuti proses <i>stripping</i> (bongkar) muatan kargo LCL di Gudang CFS Pelabuhan Tanjung Emas Semarang • Melihat dan mengikuti proses <i>behandle</i> (pemeriksaan fisik jalur merah/SPJM) pada kargo FCL di <i>Container Yard</i> (CY) khusus jalur merah • Fotokopi dan mengeset berkas Invoice & SOA, berkas untuk EMKL, serta berkas ajuan untuk <i>Accounting</i> • Mengambil Surat Tanda Terima Jaminan (STTJ) ke Kantor Bea Cukai Semarang 	89	
3	01/08/2022 sampai 14/08/2022	<p>Selama dua minggu yang ketiga, saya ditempatkan di sub divisi Import Freight Forwarder, Adapun kegiatan yang saya lakukan di antaranya:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Menginput data <i>job order</i> impor ke sistem informasi manajemen perusahaan (<i>Integrated Forwarding Management System/Jaweb</i>) • Mengisi laporan bulanan dalam situs web Sijangkar (Dishub Provinsi Jawa Tengah) • Mengedit data <i>job order</i> impor dalam sistem informasi manajemen perusahaan (<i>Integrated Forwarding Management System/Jaweb</i>) • Membuat surat kuasa pengambilan D/O, surat keterangan D/O tanpa B/L, dan surat peminjaman container • Fotokopi dan menyusun berkas Invoice & SOA, berkas untuk EMKL, serta berkas ajuan untuk <i>Accounting</i> 	90	

4	15/08/2022 sampai 04/09/2022	Selama tiga minggu terakhir, saya ditempatkan di masing-masing divisi dengan <i>rolling</i> /pergantian divisi setiap satu minggu. Adapun untuk kegiatan kerjanya masih sama seperti yang tertera pada kolom sebelumnya. Saya juga ikut membantu mempersiapkan perayaan Hari Ulang Tahun Republik Indonesia (HUT RI) yang ke-77 pada 17 Agustus 2022 dengan menghias kantor memakai bendera merah putih. Selain itu saya juga mengikuti lomba 17-an yang diadakan oleh PT JPT Jatidiri Trans Semarang dan berhasil memenangkan beberapa perlombaan bersama rekan-rekan kantor.	90	 - Rosa
---	------------------------------------	--	----	---



Formulir Penilaian Akhir Kerja Praktik

Dengan ini,

Nama Pembimbing Kerja Praktik : Rosalia Agustina, S.S

Perusahaan/lembaga/instansi Kerja Praktik : PT. JPT JATIDIRI TRANS

Menyatakan bahwa peserta Kerja Praktik berikut ini:

Nama Mahasiswa : Fitriana Nur Shabrina

Nomor Pokok Mahasiswa : 13119037

Waktu Pelaksanaan : 4 Juli – 4 September 2022

Telah menyelesaikan Kerja Praktik di perusahaan/lembaga/instansi kami. Dengan mempertimbangkan segala aspek, baik dari segi bobot pekerjaan maupun pelaksanaan Kerja Praktik, maka kami memutuskan bahwa yang bersangkutan telah menyelesaikan kewajibannya dengan hasil sebagai berikut:

No.	Aktivitas Yang Dinilai	Nilai (Berbentuk Angka)
1	Sikap/Sopan Santun	85
2	Kedisiplinan	85
3	Kesungguhan	88
4	Kemampuan Bekerja Mandiri	90
5	Kemampuan Bekerja Sama	87
6	Ketelitian	88
7	Kemampuan Mengemukakan Pendapat	87
8	Kemampuan Menyerap Hal Baru	89
9	Inisiatif dan Kreatifitas	90
10	Tanggungjawab Kerja Praktek	90

SEMARANG, 04 September 2022
Pembimbing Kerja Praktik

Mengetahui

Turbudi Z. Arifin, S.T
General Manager

Rosalia Agustina, S.S
EXIM Supervisor

Keterangan : Kriteria Penilaian sebagai berikut:

- Sangat Baik = A (85-100)
- Baik = B (71-84)
- Cukup = C (50-70)
- Kurang = D (< 50)



FORM BIMBINGAN KERJA PRAKTIK

NAMA : Fitriana Nur Shabrina

NPM : 13119037

NAMA PERUSAHAAN KP : PT Jasa Pengurusan Transportasi Jatidiri Trans Semarang

DOSEN PEMBIMBING : Syafrianita, S. T., M. T.

No.	Tanggal	Topik Bimbingan	Paraf Pembimbing	Paraf Mahasiswa
1.	23 Juli 2022	Pembahasan mengenai topik yang akan diangkat dalam Laporan Kerja Praktik	Sf	Smlfn
2.	24 Juli 2022	Pembahasan Judul Laporan Kerja Praktik dan Bab I	Sf	Smlfn
3.	30 Juli 2022	Pengecekan Bab I	Sf	Smlfn
4.	31 Juli 2022	Pembahasan Bab II	Sf	Smlfn
5.	06 Agustus 2022	Pembahasan Bab III	Sf	Smlfn
6.	13 Agustus 2022	Presentasi Bab I-III (subbab Pengumpulan Data) untuk penilaian UTS	Sf	Smlfn
7.	27 Agustus 2022	Pembahasan Bab III (subbab Pengolahan Data dan Analisis Data) dan Bab IV	Sf	Smlfn
8.	09 September 2022	Pengecekan Draft Laporan KP	Sf	Smlfn
9.	09 September 2022	ACC Draft laporan KP	Sf	Smlfn
10.				
11.				
12.				
13.				
14.				
15.				



Shipper
FAR EASTERN NEW CENTURY CORPORATION
 36/F, NO.207, TUN HWA S. RD., SEC.2, TAIPEI,
 TAIWAN

SO NO:3512

PACIFIC STAR
EXPRESS CORPORATION
OCEAN BILL OF LADING

(FOR PORT TO PORT OR MULTIMODAL TRANSPORT SERVICE)
 NOT NEGOTIABLE UNLESS CONSIGNED "TO ORDER"

Consignee
 TO ORDER OF BANK PERMATA

Notify Party (if consignee is not the addressee)
 Jk. [REDACTED]
 SEMARANG-INDONESIA TAX [REDACTED]

沛華實業股份有限公司 海墘一基 字第103號
 台北市南京西路62號10樓
 10F, 62 NANJING W. RD, TAIPEI
 THE INTERNATIONAL MULTIMODAL TRANSPORT OPERATOR & CARRIER
 LICENSED BY MINISTRY OF COMMUNICATIONS R.O.C. UNDER LICENSE NO.103

Place of Receipt
KEELUNG, TAIWAN

Vessel & Vly No
WAN HAI 283 S032

Port of Discharge
SEMARANG INDONESIA

Pre-carriage By

Port of Loading
TAIPEI, TAIWAN

Place of Delivery
SEMARANG INDONESIA

Excess Value Declaration: Refer to Clause B (3) on reverse side

Inland Routing (for the Merchant's reference only)

Final Destination (for the Merchant's reference only)

Particulars furnished by the Merchant

Container No. And Seal No. Marks & Nos.	Quantity And Kind of Packages	Description of Goods	Measurement (CBM) (Gross Weight (KGS))
PT. [REDACTED] PO# FABRIC ITEM# COLOR: QTY: N. W. : G. W. : MADE IN TAIWAN	180 ROLL VVVVVVVV	CREDIT NUMBER: LCPSMG2202145 AND DATE: 220713 FABRIC 92PCT POLYESTER 8PCT SPANDEX PO NO. IN011155 HS CODE:600632 "INSUFFICIENT PACKAGING" "FREIGHT COLLECT"	3,615.7(KGS) 14.7600(CBM)
TOTAL NUMBER OF CONTAINERS OR PACKAGES (IN WORDS) FREIGHT & CHARGES OCEAN FREIGHT	SAY TOTAL: ONE HUNDRED AND EIGHTY (180) ROLL ONLY.		
	Reverse Item	Rate	Per Prepaid
			AS ARRANGED

Service Type	Exchange Rate	Prepaid at	Destination
LCL-I.L	USD\$1=TWD\$30.280		DESTINATION

RECEIVED BY THE CARRIER THE GOODS AS SPECIFIED ABOVE IN APPARENT GOOD ORDER AND CONDITION UNLESS OTHERWISE STATED, TO BE TRANSPORTED TO SUCH PLACE AS AGREED, UNLADDED OR PERMITTED HEREIN AND SUBJECT TO ALL THE TERMS AND CONDITIONS APPEARING ON THE FRONT AND REVERSE OF THIS BILL OF LADING TO WHICH THE MERCHANT AGREES BY ACCEPTING THIS BILL OF LADING, ANY LOCAL PRIVILEGES AND CUSTOMS NOTWITHSTANDING.

The particulars given above as stated by the shipper and the weight, measure, quantity, condition, contents and value of the Goods are unknown to the carrier.

IN WITNESS WHEREOF three original Bills of Lading has been signed if not otherwise stated below, one of which to be completed the others to be void, if required by the Carrier the full set of original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the Goods or delivery order.

JURISDICTION AND LAW CLAUSE: The contract evidenced by or contained in this Bill of Lading is governed by the law of Taiwan and any claim or dispute arising hereunder or in connection herewith shall be determined by the Courts in Taiwan and no other Court.

Number of Original B(s)/L THREE(3)	Place of B(s)/L Issue/Date TAIPEI, TAIWAN AUG. 19, 2022	PACIFIC STAR EXPRESS CORPORATION
B/L NO PSSRG2280040	Loaded on Board the Vessel AUG. 19, 2022	
For delivery information please apply to PT. JATIDIRI LOGISTIK PERUM SEMARANG INDAH BLOK E2 NO.17 TAWANG MAS, SEMARANG BARAT, JAWA TENGAH - INDONESIA 50144 TAX ID: 02.832.411.9-503.001 TEL:+62-24 7621718 FAX:+62-24 7621615		by _____ AS CARRIER

A. KETENTUAN TARIF PROGRESIF UNTUK PENUMPUKAN PETIKEMAS INTERNASIONAL IMPORT DI TERMINAL PETIKEMAS SEMARANG

No	Masa	Hari Ke	% tase x tarif dasar	Keterangan
1	Masa Free	1	0%	Free
		2	0%	Free
2	Masa 1.1	3	400%	per box / hari
3	Masa 1.2	4 dst	700%	per box / hari

B. KETENTUAN TARIF PROGRESIF UNTUK PENUMPUKAN PETIKEMAS EKSPORT DI TERMINAL PETIKEMAS SEMARANG

No	Masa	Hari Ke	% tase x tarif dasar	Keterangan
1	Masa I	1-5	100%	Dikenakan tarif jasa penumpukan 1 (satu) hari
		6-10	200%	Per Hari
2	Masa II	11 dst	300%	Per hari

C. KETENTUAN TARIF STUFFING / UNSTUFFING UNTUK KEGIATAN BEHANDLE DI TERMINAL PETIKEMAS SEMARANG

No	Uraian	Alat	Tarif Eksisting (Buka Tutup segel, Lo-Lo, Haulage)	Stuffing/Unstuffing	Total Biaya	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	
1	Melorong Manual		20"	938,000	190,891	1,128,891
			40"	1,480,000	339,362	1,819,362
	Pakai Alat	255,000	20"	938,000	106,051	1,299,051
			40"	1,480,000	206,799	1,941,799
2	Melantai Manual		20"	938,000	572,674	1,510,674
			40"	1,480,000	827,196	2,307,196
	Pake Alat	255,000	20"	938,000	190,891	1,383,891
			40"	1,480,000	296,942	2,031,942











FORMULIR PERSYARATAN SEMINAR KERJA PRAKTIK
PROGRAM STUDI MANAJEMEN TRANSPORTASI
SEKOLAH TINGGI MANAJEMEN LOGISTIK INDONESIA
JL. SARIASIH NO. 54 BANDUNG, 40151

NAMA	NPM	TEMPAT TGL. LAHIR.
FITRIANA NUR SHABRINA	13119037	BANDUNG, 4 JANUARI 2001

JUDUL :
KERJA PRAKTIK :
ANALISIS PEMILIHAN JENIS SHIPMENT IMPOR DENGAN INCOTERM FREIGHT ON BOARD (FOB)
(STUDI KASUS: DIVISI IMPOR PT JASA PENGURUSAN TRANSPORTASI JATIDIRI TRANS SEMARANG)

NO	PERSYARATAN	PENGESAHAN	TANGGAL	NAMA DAN TANDATANGAN
1	LUNAS PEMBAYARAN BIAYA KERJA PRAKTIK	BAUK	9/9-2022.	ULBI Universitas Logistik & Bisnis Internasional
2	PERSETUJUAN SEMINAR KERJA PRAKTIK	FOTO COPY KRS BAAK	9/9/22	 STIMLOG
		FORM PENGAJUAN KP PRODI		DISTEMPEL
3	BEBAS PINJAMAN BUKU DARI PEPUSTAKAAN	STAFF PERPUSTAKAAN	9/9/22	 PERPUSTAKAAN STIMLOG
4	PERSETUJUAN PEMBIMBING	PEMBIMBING	9/9/2022	 Syafrianita, ST, MT