

LAPORAN MAGANG

INOVASI PENGELOLAAN PALLET DI CFS BERDASARKAN PERUBAHAN PERATURAN BEA CUKAI” PERCEPATAN PELAYANAN DAN KEPATUHAN REGULASI” PADA PT TERMINAL TELUK LAMONG



DISUSUN OLEH:

AYU HIDAYAH

(20220100002)

**PROGRAM STUDI TEKNIK LOGISTIK
UNIVERSITAS INTERNASIONAL SEMEN INDONESIA
GRESIK
2023**

LAPORAN MAGANG

**INOVASI PENGELOLAAN PALLET DI CFS
BERDASARKAN PERUBAHAN PERATURAN BEA
CUKAI” PERCEPATAN PELAYANAN DAN
KEPATUHAN REGULASI” PADA PT TERMINAL
TELUK LAMONG**



DISUSUN OLEH:

AYU HIDAYAH

(2022010002)

**PROGRAM STUDI TEKNIK LOGISTIK
UNIVERSITAS INTERNASIONAL SEMEN INDONESIA
GRESIK
2023**

LEMBAR PENGESAHAN

**LAPORAN MAGANG
DI PT TERMINAL TELUK LAMONG SURABAYA,
DEPARTEMEN OPERATION SUPPORT & CFS
(Periode : 04 Juni 2023 s.d 30 Desember 2023)**

Disusun Oleh:

AYU HIDAYAH

(2022010002)

Mengetahui,
Ketua Jurusan Teknik Logistik UISI

Menyetujui,
Dosen Pembimbing Kerja Praktek



Maulin Masvito Putri, S.T., M.T.
NIP. 9217250



Maulin Masvito Putri, S.T., M.T.
NIP. 9217250

Gresik, 4 Desember 2023
PT Terminal Teluk Lamong

Menyetujui,
Pembimbing Lapangan



(Domi Ratio, S.T., M.T.)

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena atas berkat dan rahmat-Nya penulis dapat menyelesaikan Laporan Kerja Praktik. Penulisan Laporan Kerja Praktik ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sastra 1. Penulis menyadari bahwa, tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak akan sangat sulit bagi penulis untuk menyelesaikan Laporan Kerja Praktik ini. Oleh karena ini, penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Allah Subhanahu Wa Ta'ala yang telah memberikan rahmat-Nya sehingga Laporan Kerja Praktik ini dapat terselesaikan.
2. Maulin Masyito Putri, S.T., M.T.. selaku dosen pembimbing yang telah menyediakan waktu, tenaga, dan pikiran untuk mengarahkan penulis dalam penyusunan laporan kerja praktik.
3. Bapak Anang Januariandoko selaku Kepala operational PT Terminal Teluk Lamong yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk melakukan kegiatan kerja praktik.
4. Bapak Domi Rastio dan Bapak Erwanto selaku Mentor lapangan selama kerja praktik
5. Bapak Rudy dan Mbak Lisa Selaku staff Administration CFS
6. Seluruh Staf Perusahaan dan pihak dari PT Terminal Teluk Lamong Surabaya yang telah membantu penulis dalam memperoleh informasi dan data yang penulis perlukan.
7. Orang tua dan keluarga penulis yang telah memberikan dukungan material dan moral.

Akhir kata, penulis berharap Tuhan Yang Maha Esa berkenan membalas segala kebaikan semua pihak yang turut membantu penulis dalam menyelesaikan penulisan laporan kerja praktik ini. Semoga laporan kerja praktik ini membawa manfaat bagi pengembangan ilmu pengetahuan.

Gresik, 5 Juli 2023

Penulis

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI.....	v
DAFTAR GAMBAR.....	viii
DAFTAR TABEL.....	iv
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Tujuan dan Manfaat	3
1.2.1 Tujuan	3
1.2.2 Manfaat	4
1.3 Metode Pengumpulan Data	5
1.4 Waktu dan Tempat Pelaksanaan Magang	6
1.5 Nama Unit Kerja Tempat Pelaksanaan Magang	6
BAB II PROFIL PT TERMINAL TELUK LAMONG.....	7
2.1 PT Terminal Teluk Lamong Surabaya	7
2.1.1 Sejarah	7
2.2 Visi dan Misi PT Terminal Teluk Lamong	8
2.2.1 Visi.....	8
2.2.2 Misi	9
2.3 Lokasi PT Terminal Teluk Lamong	9
2.4 Logo Perusahaan	10
2.5 Stuktur organisasi PT Terminal Teluk Lamong	10
2.6 Fasilitas dan Peralatan PT Terminal Teluk Lamong	15
2.6.1 Fasilitas PT Terminal Teluk Lamong.....	16
2.6.2 Peralatan PT Terminal Teluk Lamong	18
2.7 Pelayanan di PT Terminal Teluk Lamong	21

BAB III TINJAUAN PUSTAKA	22
3.1 Inovasi	22
3.1.1 Pengertian Inovasi	22
3.1.2 Dimensi Inovasi.....	23
3.2 CFS (<i>Container Freight Station</i>).....	23
3.3 Pengertian Ekspor	24
3.3.1 Pemeriksaan oleh Bea Cukai terhadap ekspor.....	24
3.3.2 Pengelompokan Barang Ekspor menurut kepabeanan.....	25
3.4 Pengertian Impor.....	27
3.4.1 Teknis Penerapan Buku Tarif bea masuk Indonesia.....	27
3.4.2 Pembebasan bea masuk diberikan atas impor.....	28
3.4.3 Pemeriksaan fisik Barang-barang Impor	29
3.4.4.Perhitungan Bea Masuk Cukai dan Pajak Impor	29
3.5 Pallet	
BAB IV PEMBAHASAN.....	32
4.1 Struktur Organisasi Unit Kerja.....	32
4.2 Divisi CFS Administration.....	32
4.3 Tugas Khusus	32
4.3.1 Tujuan	33
4.4 Metodologi Penelitian	34
4.4.1 Penelitian Lapangan	34
4.4.2 Penelitian Literatur	34
4.4.3 Perumusan Masalah.....	34
4.4.4 Tujuan Penelitian.....	35
4.4.5 Pengumpulan Data	35
4.4.6 Pengolahan Data.....	35
4.4.7 Analisis Data	35
4.4.8 Pembahasan	36
4.4.9 Kesimpulan dan saran	37

4.5 Pengolahan Data.....	37
4.5.1 Data <i>layout</i> Gudang CFS	37
4.5.2 Data fasilitas pelayanan behandle di CFS	38
4.5.3 Pengolahan Data Produksi Behandle	40
4.5.4 Data Penggunaan Pallet.....	43
4.6 Analisa dan Pembahasan.....	44
4.6.1 Data Perkiraan Kebutuhan Pallet Tambahan	45
4.6.2 Data Perkiraan Biaya dan Material.....	46
4.6.3 Implementasi Kebutuhan Pallet Tambahan	47
4.6.4 Hasil Perhitungan Produksi Behandle	47
4.7 Kegiatan Kerja Praktik	
4.7.1 Pengenalan Profil Perusahaan dan penjelasan jobdesk divisi....	48
4.7.2 Pengenalan Proses Bisnis Secara Langsung	39
4.7.3 Kunjungan ke PT Terminal Petikemas Surabaya(TPS).....	39
4.7.4 Analisis Produksi Behandle Per Bulan	40
4.7.5 Analisis Kebutuhan Pallet.....	41
4.7.6 Praktek Lapangan menjadi Admin CFS	42
4.7.7 Mengoperasikan system aplikasi ATIKA.....	43
4.7.8 Penerimaan Cinderamata Selesai Kerja Praktik	44
BAB V PENUTUP	32
5.1 Kesimpulan.....	32
5.2 Saran.....	32
DAFTAR PUSTAKA	33
LAMPIRAN.....	35

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Sejarah PT Terminal Teluk Lamong.....	7
Gambar 2. 1.1 Fase Pembangunan Terminal Multipurpose	8
Gambar 2. 3 Peta Lokasi Perusahaan	9
Gambar 2. 4 Logo Perusahaan.....	10
Gambar 2. 5 Struktur Organisasi PT Terminal Teluk Lamong	11
Gambar 2. 6 Aplikasi di PT Terminal Teluk Lamong.....	14
Gambar 2.6.1 Fasilitas di PT Terminal Teluk Lamong	15
Gambar 2.6.2 Peralatan di PT Terminal Teluk Lamong	21
Gambar 3.2 Ukuran Pallet	31
Gambar 4. 1 Pallet	31
Gambar 4. 2 Struktur Organisasi Departemen <i>Operation support & CFS</i>	32
Gambar 4. 3 Flowchart Metodologi Penelitian.....	33
Gambar 4. 5 Layout Operasional PT Terminal Teluk Lamong	37
Gambar 4.5.1 Layout Gudang Longroom CFS	38
Gambar 4.5.3 Grafik Produksi Behandle Periode Januari-Agustus	41
Gambar 4.5.4 Perkembangan Produksi Behandle periode agustus 2023	43
Gambar 4.6 Grafik Proporsi penggunaan Pallet periode akhir juli-agustus	45
Gambar 4.6.3 Implementasi Kebutuhan Pallet Tambahan	47
Gambar 4.6.4 Proporsi Penggunaan Pallet Periode September-oktober 2023	49

DAFTAR TABEL

Tabel 4. 5.1 Perkiraan Jumlah Penggunaan Pallet	38
Tabel 4.5. 2 Fasilitas CFS	39
Tabel 4.5.3 Jenis pemeriksaan behandle	40
Tabel 4. 6 Data produksi periode juli-agustus 2023.....	44
Tabel 4.6.1 Perkiraan Kebutuhan Pallet Tambahan	46
Tabel 4.6.2 Perencanaan Anggaran Biaya Pallet.....	47
Tabel 4.6.4 Hasil Data Produksi Behandle Sesudah Penambahan Pallet	48

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Program Magang adalah kegiatan suatu wadah untuk mendorong para mahasiswa agar belajar secara langsung di Perusahaan dengan melihat bagaimana kondisi nyata di lapangan. Dengan adanya magang diharapkan dapat memberikan mahasiswa pengalaman empiris yang nantinya akan meningkatkan kreativitas, kemandirian, dan menemukan pengetahuan yang didapat dari permasalahan real. Magang juga dapat memberikan bekal kepada mahasiswa sebelum menjalankan kegiatan kerja yang sebenarnya, selain itu, magang juga memiliki tujuan yaitu, memaksimalkan potensi mahasiswa karena secara tidak langsung dalam kegiatan magang yang dilaksanakan oleh mahasiswa akan terlatih untuk bekerja dengan menerapkan teori yang telah didapat dan memperluas jaringan dengan orang-orang baru yang memiliki keahlian pada bidang tertentu sehingga para mahasiswa akan mendapat ilmu yang baru.

Pertumbuhan perdagangan bebas di Indonesia secara keseluruhan telah meningkat secara signifikan. Ini juga mempengaruhi metode, memfasilitasi kegiatan komersial dengan infrastruktur dan kepentingan terkait. menulis tentang produk saja. Pada mulanya hubungan perdagangan hanya terbatas pada suatu wilayah negara tertentu, tetapi dengan semakin berkembangnya arus perdagangan maka hubungan dagang tersebut tidak hanya dilakukan antara para pengusaha dalam satu wilayah negara saja tetapi juga dengan para pedagang dari negara lain termasuk Indonesia.

Perdagangan Internasional merupakan bentuk transaksi jual beli yang dilakukan antara pedagang dengan pedagang yang berasal dari negara lain. Transaksi tersebut dapat dikenal dengan istilah ekspor impor, pada hakikatnya suatu transaksi sederhana tidak lebih dari membeli dan menjual barang antara pengusaha yang bertempat tinggal atau berdomisili di negara-negara yang berbeda.

Ekspor impor adalah kegiatan perdagangan baik itu barang maupun jasa yang dilakukan oleh suatu negara terhadap negara lain melalui prosedur dan persyaratan yang telah disepakati oleh kedua belah pihak (PPEI, 2011:2). Salah satu

transportasi yang digunakan dalam proses ekspor impor yaitu transportasi Angkatan laut.

Sistem transportasi laut merupakan jalur pelayaran angkutan barang atau jasa maupun penumpang dalam jumlah besar dengan menggunakan kapal sebagai alat transportasinya. Infrastruktur yang menjadi pemegang kendali kegiatan transportasi laut adalah Pelabuhan. Penggunaan container dalam proses pengangkutan muatan barang sudah menjadi hal yang umum karena semakin mempermudah kegiatan perdagangan yang dapat menjangkau dari satu pulau ke pulau lainnya bahkan ke luar negeri. Container dapat memuat barang dalam jumlah banyak ataupun ukuran besar disebut juga Full Container Load (FCL), namun juga terdapat container yang memiliki jumlah sedikit saja namun dari beberapa pemilik disebut juga Less Container Load (LCL).

Kegiatan layanan kepelabuhan di Indonesia diatur dan dikelola oleh Perusahaan BUMN yaitu PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo). PT Terminal Teluk Lamong adalah anak Perusahaan dari PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) yang dibangun sebagai pengembangan dari Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya yang dilengkapi dengan peralatan semi-otomatis dan mengutamakan prinsip “The first Green Port in Indonesia. PT. Terminal Teluk Lamong melayani jasa bongkar muat petikemas dan curah kering. Dengan tersedianya peralatan berbasis teknologi modern, Terminal Teluk Lamong diharapkan secara luas mampu menggerakkan perekonomian di Indonesia. Secara umum, terminal ini berfungsi sebagai prasarana untuk menunjang arus lalu lintas pelayaran berbagai komoditas melalui platform tol laut serta pelaksanaan aktivitas bongkar muat logistic seperti petikemas, bahan curah, dan general cargo. PT. Terminal Teluk Lamong memiliki beberapa fasilitas seperti: 1) dermaga, 2) Container Yard, 3) Transfer Area Gate, dan Container Freight Station. Container Freight Station merupakan lokasi Gudang yang telah disiapkan oleh Terminal Petikemas untuk mengkonsolidasi barang atau muatan-muatan. Didalam Gudang CFS terdapat kegiatan pemuatan barang (stripping) dan proses pengeluaran barang (stuffing) dari petikemas. Teluk Lamong memiliki Gudang CFS dengan total 5000m². Pada Gudang CFS juga terdapat kegiatan Behandle. Pemeriksaan behandle merupakan salah satu penanganan petikemas impor yang diidentifikasi oleh Bea cukai dan dilakukan sebelum petikemas dapat keluar dari daerah kepabeanan. Ketika pemilik barang maupun EMKL barang

mendapatkan SPJM (Surat Pemberitahuan Jalur Merah) maka petikemas tersebut harus diperiksa fisik atau Behandle. Dalam kegiatan behandle atau pemeriksaan barang fisik terdapat beberapa resource yang diperlukan seperti forklift, tenaga angkut barang,dan pallet. Ketiga resource tersebut harus sesuai untuk memperlancar kegiatan behandle di CFS, namun beberapa bulan terakhir terdapat perubahan peraturan dari regulasi atau bea cukai pada PERATURAN DIREKTUR JENDERAL BEA DAN CUKAI NOMOR PER-1/BC/2023 TENTANG PETUNJUK PELAKSANAAN PEMERIKSAAN FISIK BARANG IMPOR pasal 10 ayat 2 yang berisi “Pengeluaran (stripping) atas seluruh barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c dapat dikecualikan terhadap: a. barang milik Importir berstatus AEO dan/atau MITA Kepabeanan, b. barang yang diberitahukan dalam Pemberitahuan Pabean Impor yang memuat paling banyak 3 (tiga) jenis barang”. Kelebihan muatan ini dapat menghambat operasi, mengganggu jadwal, dan berpotensi merusak barang serta menyebabkan kerugian ,hal ini juga dapat disebabkan pada kurangnya fasilitas penunjang yang ada di CFS oleh karena itu perlu dilakukannya pengadaan fasilitas tambahan seperti pallet untuk memenuhi kebutuhan proses pemeriksaan fisik barang. Dalam rangka mengatasi kekurangan fasilitas dalam sistem pemeriksaan behandle di CFS PT Teluk Lamong, penulis telah melakukan analisis kuantitatif dan kualitatif yang komprehensif.

1.2 Tujuan dan Manfaat

1.2.1 Tujuan

Tujuan kerja praktik di PT Terminal Teluk Lamong dibagi menjadi 2 yaitu tujuan umum dan khusus sebagai berikut:

1. Tujuan Umum

- a. Memperoleh pengalaman kerja di dunia industri sehingga mahasiswa mampu berlatih menangani permasalahan yang ada di perusahaan.
- b. Mendapatkan ilmu tambahan yang tidak diajarkan selama perkuliahan
- c. Memenuhi persyaratan untuk menyelesaikan jenjang S1 Teknik Logistik Universitas Internasional Semen Indonesia.

-
- d. Melatih mahasiswa untuk dapat bekerja sama dalam tim dan terampil dalam lingkungan kerja.
 - e. Mengimplementasikan ilmu yang telah didapatkan ke dalam perkuliaha dan pelaksanaan kerja praktik di lapangan
 - f. Mempersiapkan bekal untuk melangkah ke jenjang pekerjaan

2. Tujuan Khusus

- a. Mengetahui alur proses kegiatan behandle di CFS PT Terminal Teluk Lamong
- b. Mengetahui proses bisnis yang ada pada PT Terminal Teluk Lamong
- c. Mengetahui kinerja operasional di PT Terminal Teluk Lamong
- d. Mengetahui Perkembangan produksi jasa Behandle CFS di PT Terminal Teluk Lamong
- e. Dapat mengasah skill analisis data dan mendesain grafik laporan.
- f. Menyajikan strategi implementasi yang dapat membantu perusahaan terus meningkatkan efisiensi logistik dan kepatuhan regulasi.
- g. Strategi mengoptimalkan fasilitas CFS guna mempersiapkan bisnis CFS kedepannya

1.2.2 Manfaat

Manfaat dari kerja praktik dengan judul **ANALISIS PENGELOLAAN PALLET DI CFS BERDASARKAN PERUBAHAN PERATURAN BEA CUKAI” PERCEPATAN PELAYANAN DAN KEPATUHAN REGULASI”** adalah sebagai berikut:

1. Bagi Perguruan Tinggi

- a. Menjalin hubungan baik antara Universitas dan Perusahaan tempat mahasiswa kerja praktik.
- b. Menjadi sarana untuk meningkatkan metode pembelajaran dan bahan acuan untuk penelitian mahasiswa atau tugas akhir yang berkaitan dengan judul kegiatan kerja praktik ini.

2. Bagi Perusahaan

- a. Dapat memperoleh benefit mengenai situasi dan kondisi serta permasalahan.
- b. Hasil analisis dan penelitian yang dilakukan selama kerja praktik dapat menjadi bahan masukan bagi perusahaan untuk menentukan kebijakan perusahaan.
- c. Sarana perantara pihak Perusahaan dengan Lembaga Pendidikan untuk bekerjasama antara Perusahaan dengan Lembaga Pendidikan untuk bekerjasama lebih lanjut baik bersifat akademis maupun non akademis

3. Bagi Mahasiswa

- a. Menambah wawasan mengenai dunia industri.
- b. Mendapatkan bekal yang sesuai dengan skill untuk mempersiapkan dunia pekerjaan yang sesungguhnya
- c. Mengaplikasikan dan meningkatkan ilmu yang diperoleh di perkuliahan, yang diharapkan mampu menerapkan ilmu yang diperoleh di perusahaan.

1.3 Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini merupakan metode penelitian kepustakaan (*library research*) data yang dikumpulkan antara lain:

- a) Analisis data historis

Menganalisis data historis tentang penyebab overload atau kelebihan penggunaan pallet, jadwal operasional

- b) Wawancara

Melakukan wawancara kepada narasumber yang berada di PT Terminal Teluk Lamong terkait dampak perubahan regulasi terkait kegiatan behandle yang dilakukan di CFS PT Terminal Teluk Lamong Surabaya. Wawancara dilakukan untuk memastikan objek penelitian dari sudut pandang penulis sama dengan pernyataan yang dikemukakan oleh pihak terkait.

c) Survei Lapangan

Mengidentifikasi permasalahan overload dan mendapatkan pandangan langsung dari staff operasional PT Terminal Teluk Lamong

1.4 Waktu dan Tempat Pelaksanaan Magang

Lokasi : CFS(container freight station) PT Terminal Petikemas Teluk Lamong, Jalan raya tambak osowilangon Km. 12 Surabaya Jawa Timur

Waktu : 5 Juli – 30 Desember 2023

1.5 Nama Unit Kerja Tempat Pelaksanaan Magang

Divisi operasional subdivisi pelayanan jasa pemeriksaan behandle di CFS/TPFT PT Terminal Petikemas Teluk Lamong Surabaya

BAB II

PROFIL PT TERMINAL TELUK LAMONG SURABAYA

2.1 PT Terminal Teluk Lamong Surabaya

2.1.1 Sejarah



Gambar 2.1. Foto udara Pelabuhan Teluk Lamong

Pada tahun 2010. Pelindo III membangun terminal petikemas teluk lamong ini untuk meningkatkan daya saing Pelabuhan bertaraf internasional. Pembangunan proyek ini merupakan salah satu Pembangunan infrastruktur yang termasuk dalam program Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia atau yang biasa disingkat MP3EI dikarenakan Pelabuhan Tanjung Perak saat ini sudah *over capacity*. Perusahaan yang diresmikan pada tahun 2014 ini berlokasi di Jl. Raya Tambak Osowilangun KM 12, Surabaya, Jawa Timur, Terminal ini membutuhkan tempat lain sebaga perluasan untuk mengantisipasi hal tersebut. Terminal Petikemas teluk lamong ini diharapkan mampu menjadi pintu gerbang perekonomian Kawasan Indonesia timur dan menjadi alternatif tempat labuh bagi pengguna jasa dan bisnis di bidang logistik.

Pembangunan terminal ini memang direncanakan dengan kedalaman yang cukup sehingga kapal-kapal besar mampu datang untuk melakukan aktivitas bongkar muat. Terminal ini dikhususkan untuk muatan curah kering dan petikemas. Menurut perencanaannya terminal multipurpose akan melewati beberapa fase Pembangunan seperti berikut :

1) Fase 1

Tahap ini berlangsung antara tahun 2010 hingga tahun 2014. Pada fase ini merupakan Pembangunan lebih dikonsentrasikan ada penempatan dan Pembangunan infrastruktur utama seperti dermaga(domestic/internasional), lapangan penumpukan/CY, dan lahan interchange. Pada tahap ini juga dilakukan pengadaan alat bongkar muat seperti Ship to shore (STS),ship unloader, dan automated stacking crane(ASC)

2) Fase II

Tahap ini berlangsung rentang waktu 2014 sampai 2016. Pada tahap ini tidak banyak dilakukan Pembangunan infrastruktur baru, namun pada fase II lebih berkonsentrasi pada penambahan jumlah peralatan bongkar muat, perluasan lahan penumpukan, Pembangunan area dermaga dan Pembangunan area *power plan*

3) Fase III

Tahap ini berlangsung antara tahun 2016 hingga tahun 2023. Hampir sama seperti fase sebelumnya,namun ada penambahan Pembangunan area distribusi dan konsolidasi depo petikemas menggunakan monorail. Selain itu ada penambahan fasilitas Pelabuhan seperti *container crane* dan ASC

4) Fase IV

Tahap ini direncanakan akan dikerjakan pada tahun 2023 hingga tahun 2030. Pada tahap ini difokuskan pada perluasan lokasi dermaga serta lapangan penumpukan beserta penambahan fasilitas Pelabuhan.



Gambar 2.1.1 Fase Pembangunan Terminal Multipurpose Teluk Lamong

2.2 Visi dan Misi

2.2.1 Visi

- Menjadi Perusahaan TOP 5 Terminal Operator Kawasan ASEAN yang berwawasan lingkungan
- Menjadi green smart terminal terbaik

2.2.2 Misi

- Menyediakan terminal dan layanan logistic melalui penerapan prinsip digitalisasi dan tata Kelola Perusahaan yang baik
- Menerapkan konsep terminal ramah lingkungan secara konsisten
- Menciptakan solusi bisnis yang inovatif melalui integrasi dan sinergi
- Mewujudkan budaya Perusahaan yang sehat dan kuat
- Menjamin pertumbuhan profit dan pengembangan Perusahaan melalui pengelolaan terminal yang efisien, inovatif dan penggunaan teknologi terdepan dan berwawasan lingkungan

2.3 Lokasi Perusahaan



Gambar 2.3 Peta Lokasi Perusahaan

PT Terminal Petikemas Teluk Lamong merupakan terminal multiguna atau Pelabuhan logistic berskala internasional milik PT Pelabuhan Indonesia III (PERSERO) yang berlokasi di perairan selat madura di Tambak osowilangon Surabaya. Tepatnya di Jl Raya Tambak Osowilangon KM 12, Kelurahan Tambak Osowilangon, Kecamatan benowo, Kota Surabaya, Provinsi Jawa Timur. Lokasi terminal ini berada di area pengembangan reklamasi muara Kali Lamong yang terletak di antara Pelabuhan Tanjung perak dan Pelabuhan Gresik. Terminal ini dirancang untuk mengurai kepadatan arus lalu lintas logistik di Terminal Petikemas Surabaya(TPS) bagian dari Pelabuhan Tanjung Perak yang telah melebihi kapasitas batas maksimal.

2.4 Logo Perusahaan



Gambar 2.4 Logo Perusahaan

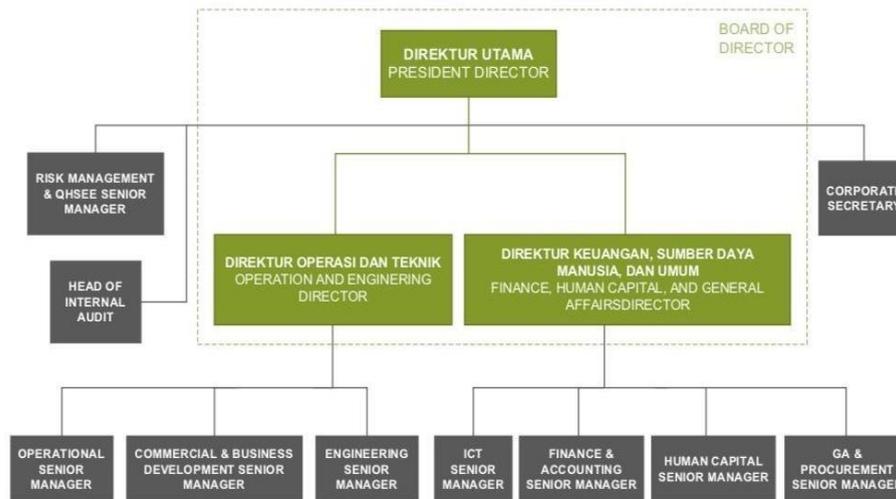
PT Terminal Teluk Lamong merupakan anak Perusahaan Pelindo III. yang bergerak dalam bidang penyediaan jasa kepelabuhan, terutama bidang Peti Kemas dan Curah Kering yang bertempat di Jl. Raya Tambak Osowilangun KM 12 Surabaya, Jawa Timur. PT Terminal Teluk Lamong berlokasi di wilayah perbatasan kota Surabaya dan Kabupaten Gresik (kota Gresik) merupakan terminal multipurpose dengan konsep green & smart port yang diapit oleh 2 Pelabuhan milik Sub Holding Pelindo Terminal Peti kemas, yaitu Pelabuhan Gresik di sebelah barat dan Pelabuhan Tanjung Perak di sebelah timur Terminal operator yang mengedepankan pelayanan dengan fasilitas yang berteknologi tinggi tersebut mengungsung konsep “ The First Green Port In Indonesia “ .

2.5 Struktur Organisasi PT Terminal Petikemas Teluk Lamong

Di dalam sebuah Perusahaan, pastinya terdapat struktur organisasi yang menggambarkan pola hubungan kerja. Struktur organisasi menetapkan cara bagaimana tugas dan pekerjaan dibagi, dikelompokkan dan dikoordinir secara formal. Pernyataan ini mengacu pada enam unsur kunci yang terdiri dari elemen-elemen spesialisasi pekerjaan, departementalisasi, rantai komando, rentang kendali, sentralisasi, dan desentralisasi serta formalisasi). Tujuan dari suatu organisasi adalah untuk mencapai tujuan dimana individu tidak dapat mencapai tujuan mandiri namun diperlukan suatu kelompok yang terdiri dari dua atau lebih orang yang akan bekerjasama secara kooperatif dan koordinatif sehingga dapat mencapai hasil yang lebih baik dan merealisasikan tujuan itu bersama-sama. Struktur organisasi di sebuah hal yang penting dan setiap Perusahaan memiliki perbedaan dalam struktur organisasi. Hal ini bergantung terhadap jenis organisasi yang terdapat di dalam suatu Perusahaan tersebut dan tujuan akhir yang ingin diraih oleh sebuah

Perusahaan. Suatu Perusahaan yang memiliki struktur organisasi baik maka Perusahaan tersebut dapat dikendalikan dengan baik karena semua rencana yang telah ditetapkan dapat dilaksanakan dengan efisien dan efektif berdasarkan fungsi-fungsi yang ada pada setiap bagian organisasi

PT Terminal Petikemas Teluk Lamong dipimpin oleh 3 direksi antara lain : 1) Direktur Utama, 2) Direktur Operasi dan Teknik, dan yang terakhir adalah Direktur Keuangan, Struktur organisasi Perusahaan Terminal Petikemas Teluk Lamong seperti berikut :



Gambar 2.5 Struktur Organisasi PT Terminal Teluk Lamong

a) Direktur Utama

Sebagai posisi tertinggi di Perusahaan (Perusahaan peraturan pada industry bisnis). Seorang direktur utama harus membuat serta menerbitkan beragam kebijakan Perusahaan sekaligus mengawasi jalannya kebijakan tersebut. Direktur Utama juga harus memeriksa anggaran tahunan Perusahaan sebelum dilaaporkan kepada pemegang saham.

b) Risk Management & QHSSE Senior Manager

Seorang yang memimpin dan bertanggung jawab atas Kesehatan dan keselamatan di tempat kerja dan Tindakan apa yang dapat diambil untuk memastikan Kesehatan dan keselamatan para karyawannya. HSE memiliki tanggung jawab utama untuk mengelola dan menjalankan proses K3 sesuai dengan standard operasional tertentu yang digunakan oleh Perusahaan, menyiapkan

rencana untuk mengurangi resiko,melakukan evaluasi resiko, melakukan peninjauan baru atau proposal bisnis internal,membangun kesadaran resiko terhadap seluruh staff Perusahaan.

c) Corporate secretary

Divisi yang bertanggung jawab atas unit kerja yang menjalankan fungsi sebagai sekretaris Perusahaan memiliki tugas untuk menjembatani komunikasi antara perseroan dan Masyarakat serta menjaga keterbukaan informasi. Sekretaris perusahaan juga bertanggungjawab dalam memastikan perseroan telah memenuhi prinsip good corporate governance (GCG),membantu hubungan dengan pemangku kepentingan, seorang corporate secretary berperan penting dalam menjaga hubungan baik antara Perusahaan dan pemangku kepentingan seperti pemegang saham,dewan direksi,otoritas pengatur dan Masyarakat luas. Mereka menyediakan informasi yang akurat dan tepat waktu kepada pemangku kepentingan,serta membantu dalam pengaturan dan persiapan pertemuan pemegang saham dan rapat dewan direksi, sekretaris Perusahaan harus memahami dan memastikan kepatuhan Perusahaan terhadap semua hukum dan regulasi yang berlaku,sebagai penyedia informasi yang akurat dan tepat waktu kepada pemangku kepentingan ,baik itu internal maupun eksternal. Mereka memastikan adanya mekanisme yang efektif untuk menyampaikan informasi seperti penggunaan website Perusahaan,publikasi laporan keuangan,dan pengumuman penting lainnya.

d) Direktur operasi dan Teknik membawahi 3 divisi dan melakukan pengawasan terhadap ketiga divisi tersebut,berikut divisi yang dibawah sebagai berikut :

- Operasional

sebagai pelaksana kegiatan atau stackholder utama di PT Terminal Petikemas Surabaya,pelayanan proses bisnis muatan curah kering maupun petikemas, selain itu divisi ini memiliki tugas pokok merencanakan,mengkoordinasikan,mengendalikan,merekomendasikan,serta melaporkan penyusunan program kerja pelayanan kapal serta muatan seperti penentuan layout petikemas di atas kapal maupun di lapangan penumpukan berdasarkan kode booking,jenis komoditi,asal agen dan jadwal kedatangan,setelah melaksanakan beberapa tugasnya kemudian melakukan evaluasi kinerja setiap

bulannya guna untuk memperbaiki dan meningkatkan kinerja kedepannya.

- *Commerial & Business Development*

bertujuan untuk pengembangan pasar Teluk Lamong ke beberapa pemilik barang, melayani serta mengatasi beberapa keluhan yang terjadi di Terminal Teluk Lamong, mengatur dan mengkoordinasi pengadaan transportasi antar jemput karyawan atau pekerja di dalam Perusahaan. Sebagai penghubung antara pelanggan, relasi bisnis dan pasar untuk menciptakan peluang bagi Perusahaan.

- *Engineering*

Sebagai penyedia dan memastikan bahwa layanan yang diberikan kepada para pelanggan yaitu memuat dan membongkar petikemas tepat waktu dan terjadwal. Menyediakan layanan kepada para pelanggan apabila petikemas atau transportasi yang mereka butuhkan, menyediakan fasilitas tambahan untuk membantu melayani pelanggan. Selain itu divisi ini bertugas untuk maintenance fasilitas Perusahaan seperti transportasi untuk menunjang keamanan dan kesiapan alat.

D) Direktur Keuangan, Sumber daya manusia, dan umum membawahi 3 divisi dan melakukan pengawasan terhadap ketiga divisi sebagai berikut:

- *Finance & Accounting*

Bertanggung jawab terhadap keuangan perusahaan. Melakukan penyusunan, transaksi, dan membuat laporan keuangan perusahaan. Untuk menjadi *Finance Accounting staff* harus dapat berlaku disiplin, jujur, cermat, dan harus memiliki tanggung jawab yang tinggi, agar tidak terjadi kekeliruan yang fatal pada perusahaan yang menyangkut masalah keuangan. Selain melakukan pencatatan keuangan divisi ini juga bertugas untuk melakukan pembayaran seperti pendanaan. Selain itu bagian finance bertanggung jawab untuk mengurus kebutuhan uang kas perusahaan juga harus memastikannya sesuai pendataan yang sudah dilaksanakan oleh bagian *accouting*

- *Human capital*

Sebagai pengatur beban kerja dan jam kerja setiap karyawan, melakukan perekrutan tenaga kerja baru sesuai dengan posisi dan kualifikasi yang dibutuhkan, menentukan job description dan bertanggung jawab dari setiap departemen dan karyawan, mengatur beberapa program pelatihan dan pengembangan tenaga kerja untuk memaksimalkan potensi dan nilai pegawai, memantau dan menilai kinerja

karyawan, meningkatkan loyalitas pekerja, menurunkan turnover. Human capital menilai pekerja dengan signifikansi kontribusi, meningkatkan value, kompetensi dan keahlian yang membawa Perusahaan menuju perkembangan yang lebih baik

- ICT

Ertugas untuk pengembangan aplikasi dan pengawasan terhadap software atau database konsumen yang berada di Terminal Teluk Lamong. Untuk aplikasi yang digunakan bertujuan untuk memenuhi kebutuhan dan peningkatan kinerja operasional kegiatan di terminal diantaranya beberapa aplikasi yang digunakan di terminal teluk lamong, beberapa software yang di atur oleh ICT antara lain:



Gambar 2.6 Aplikasi di PT Terminal Teluk Lamong

- TOP-X : membantu penataan petikemas di lapangan dan di lapangan dan di kapal, salah satu bagian penunjang dari TOS di bagian Yard atau CY operation. Pada TOP X petikemas akan terlihat spesifikasinya seperti ukuran jenis petikemas yang akan diangkut serta petikemas akan dibawa keluar dari Terminal Teluk Lamong atau dikirim lagi menggunakan kapal
- TOS (Terminal Operating System) dibagi menjadi beberapa fungsi untuk kegiatan operational seperti *Berth operation system, Yard operations system, gate operation, VMT & command system*
- CTOS : aplikasi yang berguna untuk akurasi check list unit, pelaporan kerusakan unit yang lebih awal dan mendetail, notifikasi sebelum terjadi kesalahan dan breakdown, merecord penggunaan dan penggantian part, sebagai informasi kesiapan peralatan management
- SINTA, bagian aplikasi ini terdapat fitur untuk pengambilan sampah dari kapal, bunti penerimaan air tawar, container handling, inspeksi safety checklist

-
- **VIERA**, aplikasi yang digunakan untuk kapal sandar dan penyesuaian penjadwalan sandar kapal menjadi bagian penunjang dari TOS berth operation
 - **Gate automation**, untuk membantu pengawasan truk yang keluar masuk untuk pengambilan atau pengiriman oleh pihak pemilik barang, umumnya akan tercatat nama supir, plat nomor dan kode petkemas untuk mendeteksi pada RFID dan tidak perlu melakukan input manual. Selain itu aplikasi ini digunakan untuk persyaratan proses selanjutnya menuju main gate, apabila terjadi beberapa masalah atau kendala maka akan dialihkan menuju exception untuk melakukan perbaikan data
 - **ROSYID (Roster Identifiation)** : yang digunakan untuk membantu pengecekan petikemas yang sudah dibongkar atau muat akan langsung terupdate pada system saat itu juga. Membantu pengurangan idle time shift pada pekerja serta pengawasan jam kerja shift antar tim aplikasi ini digunakan untuk para pekerja lapangan
 - **Truck collaboration system** : Aplikasi yang digunakan untuk menghubungkan pelanggan (pemilik barang /Fowarder/EMKL), Perusahaan trucking/pemilik armada dan terminal/Pelabuhan dengan tujuan memberikan kemudahan dalam pelayanan transportasi logistic
 - **CDR (container damage record)** digunakan untuk pengawasan dan melihat petikemas muat atau bongkar yang memiliki kendala kerusakan atau tidak, truk harus mengurangi kecepatan agar system dapat mengambil data dengan baik, apabila terdapat petikemas yang rusak maka platform ini akan mendetect dan merecord status petikemas tersebut rusak mulai darimana, apabila terdapat kerusakan saat berada di terminal maka akan ditindak lanjuti
 - **Web access** : website ini dapat diakses oleh siapapun termasuk juga pada pihak EMKL, Fowarder maupun pemilik barang, dengan fitur pemantauan data langsung dapat melacak pergerakan kapal secara real time, memproses dokumen dengan lebih cepat serta mengurangi resiko kecelakaan, sebagai informasi logistic termasuk status kapal, rantai pasokan dan inventarisasi barang dapat diakses dengan mudah menggunakan web access, ketiga dengan fasilitas ini dapat mengoptimalkan penggunaan sumber daya mengurangibiaya operasional dan meningkatkan efisiensi dalam pengelolaan kargo.
 - **FLASH**
Aplikasi yang digunakan untuk terminal teluk lamong untuk mengatasi keluhan dan beberapa kendala dari konsumen untuk membantu kegiatannya di pegang oleh

bagian komersil

- **ATIKA**

Aplikasi yang digunakan oleh pihak pemilik container/ EMKL untuk mengambil antrian barang dan juga informasi pembagian TKBM dalam melakukan proses behandle

2.6 Fasilitas dan peralatan PT Terminal Teluk Lamong

PT Terminal Teluk Lamong merupakan terminal pertama dan satu-satunya di Indonesia yang menerapkan teknologi green port yang ramah lingkungan dan menerapkan high technology dan automatic system yang akan mendukung untuk mempercepat proses bongkar muat di terminal

2.6.1 Fasilitas PT Terminal Teluk Lamong

Fasilitas di PT Terminal Teluk Lamong antara lain :

- **Lapangan Penumpukan**



Gambar 2.6.1.1 penumpukan/ CY

Lapangan penumpukan petikemas seluas 15,86 heter bagi menjadi 10 blok, enam blok digunakan untuk pelayaran internasional dan empat blok untuk domestic

- **Dermaga**



Gambar 2.6.1.2 Dermaga

Terminal Teluk Lamong memiliki dermaga dua sisi yakni sisi luar untuk internasional 500 x 50 meter dengan kedalaman -14 mlws serta dengan kedalaman -13 mlws

- **Curah Kering**



Gambar 2.6.1.3 Gudang Curah Kering

Gudang curah kering seluas 8 Ha, dan Gedung workshop digunakan sebagai tempat operator Peralatan ASC dan tim Teknik

- **CFS**

Container freight station CFS merupakan fasilitas atau lokasi yang digunakan dalam industry pengiriman dan logistic untuk mengkonsolidasikan, mendekonsolidasikan dan memanipulasi container yang diangkut melalui berbagai moda transportasi seperti kapal dan truk. CFS berperan penting dalam pelayanan pengawasan dan keamanan pada saat container yang berada dalam terminal teridentifikasi jalur merah dan harus dilakukan pemeriksaan, CFS memiliki fasilitas longroom sebanyak 21, 7 unit forklift dan 307 pallet



Gambar 2.6.1.1 CFS

- *Pre Gate (Gate in/ gate out)*

"*Prigate*" pada sebuah terminal pelabuhan biasanya merujuk pada sistem atau area yang berada sebelum gerbang (*pre-gate*), yang bertujuan untuk memfasilitasi

proses administratif dan logistik sebelum kendaraan memasuki terminal. Sistem pre-gate di Terminal Teluk Lamong dapat mencakup beberapa aspek



Gambar 2.6.1.5 Pre Gate

- *Main Gate*

Gerbang utama atau "main gate" di Terminal Petikemas Teluk Lamong adalah titik paling awal di mana kendaraan dan muatan memasuki area terminal. Fungsi utama gerbang ini adalah untuk mengontrol akses ke dalam terminal dan memastikan bahwa semua kendaraan dan muatan telah melalui proses administratif, keamanan, dan logistik yang diperlukan sebelum dapat masuk ke dalam area operasional terminal



Gambar 2.6.1.6 Main Gate

- *Transfer Area*

"Transfer area" pada Terminal Teluk Lamong merujuk pada wilayah atau zona khusus di dalam terminal yang didedikasikan untuk proses transfer muatan antara kendaraan, kontainer, atau moda transportasi lainnya. Area ini sangat penting untuk mengoptimalkan rantai pasok dan memastikan efisiensi dalam proses distribusi barang.

2.6.2 Peralatan PT Terminal Teluk Lamong

Peralatan bongkar muat di Terminal Teluk Lamong memiliki peran krusial dalam kelancaran operasional pelabuhan. Keefisienan dan keandalan peralatan ini sangat menentukan produktivitas serta kualitas layanan yang diberikan kepada pelanggan.

- ***Automatic Stacking Crane(ASC)***

Merupakan peralatan yang digunakan di area lapangan penumpukan, fungsinya untuk menata petikemas yang ada di lapangan penumpukan dan untuk memindahkan petikemas dari truk ke lapangan petikemas atau sebaliknya, alat ini memiliki fungsi yang sama dengan RTG (*Rubber Tyred Gantry*) namun bedanya alat ini dioperasikan tanpa menggunakan tenaga manusia atau otomatis. Terminal TelukL among memiliki 10 buah ASC



Gambar 2.6.2.1. ASC Terminal TelukL among

- ***Ship to Shore Crane (STS)***

Ship to Shore Crane atau biasa disebut container crane merupakan alat yang digunakan untuk memindahkan petikemas dari kapal menuju dermaga atau dari dermaga menuju ke kapal, saat ini teluk lamong memiliki 10 STS dengan rincian 5 unit STS crane untuk dermaga internasional dan 3 unit STS crane untuk dermaga domestik



Gambar 2.6.2.2 Ship to Shore Crane Terminal TelukL among

- ***Straddle Carrier***

Kendaraan yang digunakan untuk memindahkan petikemas dari satu truk ke truk yang lain atau dari truk ke lapangan penumpukan, terdapat 5 straddle carrier yang digunakan



Gambar 2.6.2.3 Straddle carrier

- ***Combined Truck Terminal (CTT)***

Truk pengangkut petikemas yang digunakan untuk memindahkan petikemas dari dermaga menuju lapangan penumpukan atau sebaliknya, digunakan sebagai alat angkut petikemas dari area transfer menuju lapangan penumpukan dermaga, terminal teluk lamong memiliki CTT sejumlah 10 unit



Gambar 2.6.2.4. Truk CTT

- ***Reach Stacker***

sebuah jenis kendaraan bongkar muat yang umum digunakan di terminal petikemas. Reach Stacker dirancang untuk mengangkat dan memindahkan kontainer dari satu tempat ke tempat lain, termasuk dari truk ke tanah atau sebaliknya, dan memuat atau membongkar kontainer dari atau ke atas truk atau kereta api.



Gambar 2.6.2.5. *Reach Stacker*

2.7 Pelayanan di PT Terminal Teluk Lamong

Pelayanan di Terminal Teluk Lamong mencakup sejumlah aspek yang dirancang untuk memastikan efisiensi dan kelancaran operasional terminal, serta memberikan layanan yang memadai kepada pengguna jasa dan stakeholder terkait. Berikut adalah beberapa aspek pelayanan yang mungkin terdapat di Terminal Teluk Lamong:

1. Pelayanan Petikemas:

- Bongkar Muat Kontainer: Pelayanan untuk mengangkat dan memindahkan kontainer dari kapal ke darat atau sebaliknya.
- Penumpukan Kontainer: Tempat penyimpanan sementara kontainer sebelum diangkut lebih lanjut.
- Pendaftaran dan Administrasi Kontainer: Proses administratif untuk mendaftarkan kontainer yang akan dimuat atau dibongkar.

2. Pelayanan Curah Kering:

- Peralatan Bongkar Muat Khusus: Untuk muatan curah kering, terminal mungkin menyediakan peralatan khusus seperti crane, grabber, atau conveyor.
- Penyimpanan Sementara: Area khusus untuk menyimpan muatan curah kering sebelum atau setelah proses bongkar muat.
- Pendaftaran dan Administrasi Muatan Curah Kering: Proses administratif untuk mendaftarkan dan mengelola muatan curah kering.

BAB III

TINJAUAN PUSTAKA

3.1 Inovasi

3.1.1 Pengertian Inovasi

Inovasi adalah perilaku Masyarakat yang menggunakan pengetahuan dan materi yang ada di lingkungan tersebut, di lihat dari metode pendekatan, dan factor lain untuk memenuhi kebutuhan social dan mencapai keuntungan tertentu, inovasi adalah aplikasi praktis dan komersialisasi penemuan. Inovasi bukan hanya tentang membuat produk baru, tetapi lebih dari itu, berarti mengelola semua kegiatan yang berkaitan dengan proses ide, pengembangan teknologi, produksi dan pemasaran suatu produk, produk baru, proses manufaktur dan peralatan (MeiraniHarsari.2016) .

Kemampuan untuk berubah dan beradaptasi sangat penting untuk kelangsungan bisnis sehingga perusahaan harus mengelola inovasi,tidak berinovasi berarti mati, tulis Christopher (freeman, 1982) dalam karya nya yang terkenal studi tentang ekonomi inovasi. Beberapa penelitian telah dikhususkan untuk beberapa aspek dari inovasi terutama untuk hubungan antara inovasi dan kinerja (Damijan et al., 2012). Dengan melakukan inovasi, Perusahaan memiliki kemungkinan lebih besar untuk menciptakan nilai, menciptakan kekayaan intelektual (Rafindaand Noveria, 2014). Dalam pada itu, Sorescu dan Spanjol (2008). menyimpulkan bahwa inovasi merupakan terobosan perusahaan untuk peningkatan keuntungan normal dan rente ekonomi, serta nilai perusahaan

A. Inovasi Fundamental

Inovasi mendasar merupakan tingkat inovasi tertinggi,penerapan teknologi baru menimbulkan prinsip operasi baru sehingga menghasilkan generasi atau prosedur produk/layanan yang sama sekali baru

B. Inovasi Mengganggu

Inovasi mengganggu adalah produk atau layanan yang mengganggu jalur peningkatan kinerja yang telah ada dan biasanya mencakup dimensi kinerja yang sama sekali baru. Inovasi jenis ini bersifat radikal dan biasanya menarik bagi segmen pelanggan yang hanya memiliki beberapa tuntutan dasar pada produk

C. Inovasi Peningkatan Kualitas

Inovasi peningkatan kualitas memiliki tingkat inovasi yang lebih rendah jika

dibandingkan dengan inovasi fundamental. Pada inovasi ini, fungsi dasar suatu produk/ layanan bersifat tetap/konstan, sehingga kategori inovasi ini hanya mengubah parameter manfaat tertentu dalam peningkatan evolusi produk atau layanan(kurt gaubinger-Michael R-scot swan-Thomas Werani,2015)

D. Inovasi Adaptif Menekankan pada adaptasi solusi yang ada untuk permintaan pelanggan tertentu, sehingga biasanya ditandai dengan tingkat inovasi yang meningkat dari produk/ layanan sebelumnya (Kurt Gaubinger - Michael R - Scott Swan - Thomas Werani, 2015)

3.1.2 Dimensi Inovasi

A. Inovasi Produk

Mengacu pada perkembangan produk baru dan fitur inovatif untuk produk yang ada, mengembangkan dan memperkenalkan produk baru ke pasar atau memodifikasi produk yang sudah ada dari segi fungsi, kualitas, konsistensi, dan penampilan (Ru-Jen Lin, 2010)

B. Inovasi Proses

Perubahan Prosedur di area produksi untuk mencapai hasil yang lebih baik melalui peningkatan barang dan jasa untuk pelanggan, ini melibatkan pembuatan dan peningkatan metode produksi dan penerapan elemen baru (Damanpour F., 1996)

C. Inovasi Administratif

Mengacu pada perubahan struktur organisasi atau proses administrasi seperti perekrutan karyawan, alokasi sumber daya, struktur kerja, wewenang, dan penghargaan (Damanpour f. , 1987)

D. Inovasi Layanan

Mengacu pada keterlibatan produsen dalam berbagai kegiatan inovasi untuk meningkatkan kepuasan pelanggan, penjualan layanan, kebijakan garansi, prosedur perawatan dan system pemesanan (Damanpour f. , 1987)

3.2 Container Freight Station

Container Freight Station (CFS) adalah kawasan di daerah pelabuhan yang digunakan untuk menimbun petikemas dengan status *Less Container load (LCL)* atau pun *Full Container Load (FCL)*. Menurut system operasional terminal petikemas Semarang tahun 2015 : “ "gudang Container Freight Station (CFS) adalah tempat transit kargo

yg dikumpulkan sebelum dimasukkan kedalam kontainer, tempat transit cargo setelah dibongkar dari container sebelum diambil pemiliknya. Less than Container Load / LCL adalah suatu kondisi pengiriman barang dimana dalam satu container terdapat lebih dari 10 satu pemilik barang dan dilakukan kegiatan stripping kemudian disusun di dalam gudang CFS serta memindahkan petikemas kosong ke dalam lapangan petikemas kosong.” Di gudang Container Freight Station (CFS) terdapat kegiatan yaitu stripping dan stuffing. Stuffing adalah proses pemuatan kargo (loading cargo) dalam kontiner. Stripping adalah proses pembongkaran kargo (discharge cargo) dalam kontiner, pengosongan kontiner

3.3. Pengertian Ekspor

Ekspor adalah proses transportasi barang atau komoditas dari suatu negara ke negara lain. Proses ini sering digunakan oleh Perusahaan dengan skala bisnis kecil hingga menengah. Barang ekspor adalah barang yang dikeluarkan dari daerah Pabean. Sedangkan yang dimaksud dengan daerah pabean secara definitif adalah 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 no 17 tahun 2006, sebelum mengirimkan barang eksportir ke Gudang lini 1 di Pelabuhan, eksportir harus mengajukan PEB (Pemberitahuan Ekspor Barang) yang diterbitkan oleh bank devisa yang disepakati oleh pihak importir dan bank devisanya di luar negeri untuk kemudian PEB ini dimintakan persetujuan masuk dari kepala hangar bea cukai di Gudang lini 1 PEB adalah pemberitahuan pabean yang digunakan untuk memberitahukan ekspor barang, sedangkan yang dimaksud dengan Kawasan pabean adalah Kawasan dengan Batasan-batasan di Pelabuhan laut, bandar udara, atau tempat lain yang ditetapkan untuk lalu lintas baru sepenuhnya berada di bawah pengawasan direktorat jendral bea cukai.

3.3.1 Pemeriksaan oleh Bea Cukai Terhadap Barang Ekspor

Untuk barang ekspor yang dikenakan bea ekspor/bea keluar, eksportir harus melakukan pembayaran ekspor tersebut di bank persepsi paling lambat pada saat PEB. Bagi barang ekspor dengan karakteristik tertentu, pembayaran bea ekspor paling lama 60 hari sejak tanggal keberangkatan pengangkut/kapal Barang ekspor yang akan dipalkan harus diperiksa dulu oleh petugas bea cukai,

baik memeriksa terhadap dokumen PEB maupun pemeriksaan fisik terhadap barang ekspor yang klasifikasinya sebagai berikut :

1. Untuk barang ekspor yang akan diimpor Kembali akan diperiksa fisiknya 100%. Contohnya untuk barang mewah seperti mobil, barang-barang bermata, produk mas murni yang akan mengikuti pameran pameran di luar negeri dan kelak akan diimpor Kembali ke Indonesia, pengembalian barang-barang tersebut ke Indonesia berpotensi menyebabkan penyelundupan
2. Untuk barang impor pada saat impornya ditujukan untuk diekspor kembali maka ada pemeriksaan fisik 100%, contohnya sama yaitu barang mewah seperti mobil, barang-barang bermata, produk mas murni yang akan mengikuti pameran pameran di luar negeri dan kelak akan diimpor Kembali ke Indonesia, pengembalian ini berpotensi pada terjadinya penyelundupan
3. Untuk komoditas imput yang mendapat KITE (Komoditas Impor Tujuan Ekspor) dilaksanakan pemeriksaan fisik hanya sebanyak 10% conthnya impor serat sisa dari Colombia untuk dijadikan bahan produksi permadani dan garmen yang outputnya ditujukan untuk diekspor Kembali ke berbagai negara di luar negeri
4. Untuk produk ekspor yang dikenai bea keluar maka harus dilaukan pemeriksaan terhadap barang ekspor 100%
5. Untuk barang-barang ekspor berdasarkan rekomendasi/informasi dari direktorat jendral yang dilakukan pemeriksaan fisik terhadap barang ekspor 100%
6. Untuk barang-barang ekspor NHI (Nota Hasil Intelejen) pemeriksaan dilakukan dengan sangat teliti dan selektid baik secara manual maupun menggunakan fasilitas laboratorium, pemeriksaan terhadap barang ekspor harus dilakukan 100%

3.3.2 Pengelompokan barang ekspor menurut perlakuan kepabeanan

Di Indonesia, walaupun devisa hasil ekspor sangat diharapkan oleh pemerintah sebagai salah satu sumber andalan bagi Cadangan Devisa Negara, Namun pengiriman komoditas ekspor Indonesia ke luar negeri tetap harus diatur dan diawasi, jika perlu, pengiriman komoditas ekspor dilarang sedangkan selebihnya adalah bebas diekspor. Pengaturan ekspor ini berkaitan dengan Upaya untuk menjamin tersedianya bahan baku bagi industry dalam negeri, untuk melindungi lingkungan dan kelestarian alam, serta Upaya meningkatkan daya saing dari posisi tawar, pengaturan ini sejalan dengan ketentuan perjanjian

internasional,bilateral,regional maupun multilateral

- **Barang yang diatur ekspornya**

Terdapat beberapa jenis barang yang diatur ekspornya seperti produk perkebunan kopi, kayu maupun produk kayu,produksi industry pulp, produk pertambangan intan, produk manufaktur

- **Barang yang diawasi ekspornya**

Alasan dan penetapan terhadap barang yang diawasi ekspornya lebih disebabkan karena barang-barang tersebut sangat dibutuhkan di dalam negeri. Hal ini digunakan karena :

- Untuk menjaga stabilitas perdagangan dan konsumsi dalam negeri
- Menjaga kelestarian alam
- Memenuhi kebutuhan dan mendorong perkembangan industry dalam negeri

- **Barang yang dilarang ekspor nya**

Penetapan ketentuan terhadap barang yang dilarang ekspornya karena untuk:

- Untuk menjaga kelestarian alam
- Menjamin kebutuhan bahan baku bagi industry kecil/pengrajin
- Barang bernilai Sejarah dan budaya
- Tidak memenuhi standard mutu

- **Barang yang bebas ekspor nya**

- Untuk divesikan produk dan diversikan pasar
- Pelaksanaan ekspor komoditi yang bebas ekspornya dapat dilakukan dengan memenuhi persyaratan umum sebagai eksportir

- **Barang yang terkena Pajak Ekspor (PE)**

Beberapa komoditi yang terkena pajak ekspor antara lain :

- Rotan, komoditas rotan harus dikenakan pajak ekspor tinggi, mengingat Indonesia adalah negara produsen terbesar di dunia (95% produk rotan dunia, sisanya 5% dihasilkan oleh srilanka, dengan demikian komoditas rotan mentah yang dihasilkan Indonesia mengalami bentuk pasar monopoli di pasar internasional
- Kayu, masa produksi kayu mulai dari menanam sampai ditebang mencapai umur puluhan tahun. Kayu jati berkualitas minimal berumur 30 tahun,kayu kamper berkualitas minimal 20-25 tahun,kayu meranti,kayu suren,kayu kruing berkualitas minimal 15-20 tahun.Mengingat masa tanam kayu yang lama serta

tingginya permintaan kayu dalam negeri maka untuk menjaga kepentingan konsumen di dalam negeri sudah dselayaknya ekspor kay uke luar negeri dikenakan pajak ekspor yang tinggi

- Pasir, mengingat pasir tidak bisa diproduksi ulang kecuali pasir Sungai yang mengandalkan pemberian alam melalui aliran air di Sungai serta pasir gunung yang dibawa oleh larva/lahar dingin dengan mengandalkan meletusnya sebuah gunung berapi, sedangkan pada sisi lain pasir juga sangat dibutuhkan oleh konsumen dalam negeri untuk Pembangunan fisik di dalam negeri, maka sudah selayaknya ekspor pasir dikenakan pajak ekspor yang tinggi
- Kelapa sawit, mengingat sebelum adanya produk minyak goreng yang berasal dari kelapa sawit, minyak goreng kelapa berasal dari perasan kopra daging kelapa tua yag dieringkan dengan cara tradisional dijemur di Terik matahari

3.4. Pengertian Impor

Menurut Ahjar (di kutip dari Basuki Pujoalwanto:2013) impor adalah memasukkan barang dari luar negeri kedalam wilayah pabean Indonesia dengan memenuhi ketentuan yang berlaku, sedangkan menurut Undang-undang no 17 tahun 2006 tentang kepabeanan pasal 1 disebutkan impor adalah kegiatan memasukka barang kedalam daerah pabean.

Impor dapat dikatakan sebagai kegiatan membeli barang atau jasa dari negara lain. Dari kegiatan tersebut akan menghasilkan devisa bagi negar, kegiatan memasukkan barang ke dalam daerah pabean disbut impor dan Perusahaan atau perorangan yang melakukan kegiatan impor disebut importir

3.4.1 Teknis Penerapan buku tarif bea masuk Indonesia

Sistem klasifikasi barang impor ditetapkan berdasarkan peraturan Menteri keuangan republic Indonesia nomor 110/PMK.010/2006 pada tanggal 15 november 2006. Pembebasan tarif bea masuk atas barang impor ditetapkan berdasarkan peraturan Menteri keuangan Republik Indonesia nomor 10/PMK.010/2006 sedangkan pembebanan tarif bea masuk atas barang mpor dalam rangka skema Common Effective preferential Tarriff(CEPT) for AFTA ditetapkan berdasarkan peraturan Menteri keuangan Republik Indonesia no 125/PMK.010/2006 tanggal 15 desember 2006

Pembebanan tarif pajak penjualan atas barang mewah (PPnBM) ditetapkan berdasarkan keputusan Menteri keuangan republic Indonesia nomor 569/KMK.04/2000 dan nomor 570/KMK/04/2000 sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan keputusan Menteri keuangan republic Indonesia nomor 39/MKM.03/KMK.03/2003 tanggal 28 januari 2003 dan peraturan Menteri keuangan republic Indonesia nomor 620/PMK.03/2004

3.4.2 Pembebasan Bea Masuk Diberikan atas impor

- Barang perwakilan negara asing beserta penjabatnya yang bertugas di Indonesia berdasarkan asas timbal balik,yang dimaksud dengan barang perwakilan negara asing beserta para penjabatnya adalah barang milik atau barang untuk keperluan perwakilan negara asing tersebut,termasuk pejabat pemeang paspor diploatik dan keluarga nya di Indonesia. Pembebasan tersebut diberikan apabila negara yang bersangkutan memberikan perlakuan yang sama dengan diplomay Indonesia
- Buku ilmu pengetahuan, pembebasan bea masuk diberikan berdasarkan rekomendasi dari departemen terkait terhadap buku-buku yang bertujua untuk meningkatkan ilmu pengetahuan dalam rangka mencerdaskan kehidupan bangsa
- Barang kiriman hadiah untuk keperluan ibadah umum,amal,social atau kebudayaan yang dimaksud dengan barang untuk keperluan ibadah umum adalah barang barang yang semata mata digunakan untuk keperluan ibadah dari setiap agama yang diakui di Indonesia
- Peralatan dan bahan yang digunakan untuk mencegah pencemaran lingkungan
- Barang dengan tujuan untuk diimpor sementara, mengingat pemasukannya hanya untuk sementara,barang-barang tersebut diberi pembebasan atau keringanan bea masuk

3.4.3 Pemeriksaan fisik barang-barang impor

Selain pemeriksaan administrative yakni petugas bea cukai meneliti semua dokumen barang impor secara efektif dan teliti,pemeriksaan fisik terhadap barang impor yang masih ada di Gudang lini 1 juga dilakukan baik yang ditimbun didala Gudang ataupun di luar Gudang lapangan. Baik barang barang berupa general cargo atau peti-petian maupun barang- barang yang diangkut nenggunakan container, baik container yang berada dalam Gudang lini 1 dermaga konvensional

maupun container yang sedang ditimbun di lapangan terminal petikemas

1. Pemeriksaan fisik dengan pemindai dapat dilakukan terhadap :
 - Barang yang ditetapkan jalur hijau pada pemindai peti kemas
 - Barang impor dalam *refrigated container*
 - Barang yang beresiko tinggi berdasarkan hasil analisis intelejen
 - Barang peka udara
 - Barang lainnya atas pertimbangan pejabat yang ditunjuk
2. Dikecualikan
 - Barang peka Cahaya
 - Barang impor yang mengandung zat radioaktif
 - Barang impor lainnya yang menjadi rusak jika dipindai

3.4.4 Perhitungan bea masuk,cukai, dan pajak dalam rangka impor

Atas barang impor yang sudah dibongkar dan diturunkan dari kapal kemudian ditimbun di Gudang lini 1 pelabuhan maupun yang dibongkar dan diangkut langsung dengan cara truck loading maka pihak importir atau kuasanya harus membayar lebih dulu bea masuk,cukai dan pajak dalam rangka impor (PDRI) tarif bea masuk ada 2 jenis yaitu tari advalorum (presentase) dan tarif spesifik

Berikut merupakan contoh perhitungan tarif advalorum :

Barang yang diimpor nilai pabean-2000 US dollar

Sedangkan tarif bea masuk 5% PPN 10%,PPh 2,5%

Kurs konversi dari Bank Indonesia bernilai 1 US Dollar=Rp 9.000.000

Maka pungutannya

Nilai pabean-2000 x 9000 = Rp.18.000.000

BM: 5% X 18.000 = Rp. 900.000

PPN : 10% X 900.000 = Rp. 90.000

PPh : 2.5% x Rp. 9.900.000 = Rp 247.500

lak

3.5 Pallet

Pallet adalah alas yang digunakan untuk menahan beban barang terutama di Gudang,lapangan penumpukan, container, truk dan lain-lain, pallet dapat

digunakan untuk menumpuk barang-barang dan mempermudah pengangkutan barang dengan menggunakan alat transportasi, seperti hand pallet, forklift dan sejenisnya, pallet terbuat dari berbagai bahan seperti kayu, plastic, logam dan kertas karton tetapi biasa yang digunakan dalam dunia transportasi dan di CFS adalah terbuat dari plastic, definisi pallet plastik berdasarkan Standard Nasional Indonesia (SNI) adalah pallet yang terbuat dari bahan plastic berkualitas tinggi seperti HDPE atau PP, memiliki daya tahan yang tinggi dan tahan lama, mudah dibersihkan dan dapat di sterilisasi untuk mencegah penyebaran penyakit atau bakteri, pallet plastic dapat di daur ulang dan ramah lingkungan, serta memiliki berbagai ukuran dan kapasitas beban yang berbeda, pallet digunakan di berbagai jenis industry, mulai dari industry makanan, minuman, hingga industry farmasi dan kosmetik, selain itu pallet plastik juga lebih ringan, lebih mudah untuk diangkut dan dipindahkan, Penggunaan pallet memberikan beberapa keuntungan diantaranya adalah penghematan tenaga kerja dan waktu. Dengan menggunakan pallet, kebutuhan akan tenaga kerja dan waktu akan berkurang sepersepuluhnya, karena satu orang pengemudi forklift dapat menggantikan 10 orang. Selain itu, beberapa keuntungan dari penggunaan pallet adalah mengurangi kerusakan kargo, berkurangnya kerusakan produk, dan pekerjaan yang lebih cepat (Lee, 2005).

Saat ini, berbagai ukuran pallet digunakan di berbagai negara di dunia. Untuk memutuskan ukuran pallet yang akan digunakan oleh suatu perusahaan atau negara, salah satu cara termudah adalah dengan cara memilih ukuran pallet yang paling banyak digunakan oleh perusahaan-perusahaan perdagangan yang ada. Namun pemilihan ukuran pallet tidaklah sesederhana itu, ada beberapa hal yang juga harus dipertimbangkan yaitu kenyamanan, kekuatan, kemudahan perawatan, perbaikan, dan biaya. Ukuran pallet juga harus Jurnal Standardisasi Vol. 10, No. 3 Tahun 2008: 129 – 135 130 mempertimbangkan ukuran semua komponen fasilitas distribusi seperti truk, kargo, kereta api, kapal laut, kapal terbang, ukuran gudang, fasilitas pelabuhan, dan lain-lain.



Gambar 3.1 pallet plastic heavy duty rack

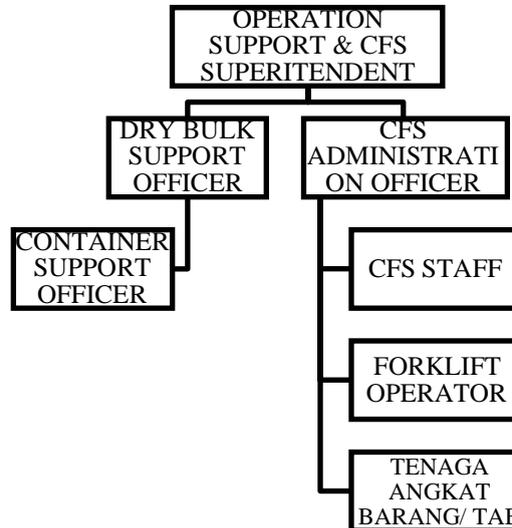
Standar ISO mengenal 6 ukuran sebagai ukuran pallet standar dunia yang dikenal sejak tahun 2003. Ukuran pallet tersebut adalah 1.067 x 1.067 mm, 1.100 x 1.100 mm, 1.140 x 1.140 mm, 1.200 x 800 mm, 1.200 x 1.000 mm, dan 48" x 40" (1.219 x 1.016 mm). Beberapa ukuran standar pallet menurut ISO yang digunakan oleh berbagai negara disajikan dalam Tabel 3.2 terdiri dari berbagai ukuran seperti berikut :

No	Ukuran Pallet	Negara Pengguna
1	1.200 x 800 mm	Eropa
2	1.140 x 1.140 mm	Beberapa negara Eropa
3	1.200 x 1.000 mm	Jerman dan Belanda
4	48" x 40" (1.219 x 1.016 mm)	Amerika Serikat
5	1.067 x 1.067 mm	Amerika Serikat dan Kanada
6	1.100 x 1.100 mm	Jepang, Taiwan, dan Korea

Gambar 3.2 ukuran pallet

BAB IV PEMBAHASAN

4.1 Struktur Organisasi Unit Kerja



Gambar 4.1 Struktur Organisasi Departement Operation support & CFS

Departemen Operation support & CFS dari PT Terminal Teluk Lamong terdiri dari dua divisi yaitu *Dry bulk support officer* yang terdiri dari container support officer dan *CFS Administration officer* terdiri dari staff CFS, operator forklift, dan tenaga angkut barang (TAB) yang bertugas untuk melakukan proses penerimaan dan pemeriksaan barang impor maupun ekspor.

4.2 Divisi CFS Administration

Divisi ini bertugas untuk meningkatkan kualitas pelayanan kepada pelanggan yaitu dari pihak EMKL dan juga mematuhi peraturan pihak regulasi Bea Cukai dan Karantina, divisi ini memiliki beberapa anggota yang melaksanakan tugas yang telah disesuaikan dengan jobdesk masing-masing yaitu :

- a) Tim staff CFS adalah tim yang bertugas untuk melayani administrasi kepada EMKL secara langsung dengan memberikan kebutuhan TAB dan operator forklift dan mencetak antrian, selain itu staff CFS juga bertugas untuk memastikan agar kegiatan berjalan dengan lancar dan menerima saran masukan dari pihak EMKL
- b) Tim operator forklift bertugas untuk mengangkut dan meletakkan barang

yang ada di CFS dengan perantara penggunaan pallet dan di pindahkan ke lokasi yang diinginkan, PT Terminal Teluk Lamong memiliki operator forklift sejumlah 8 orang dan mengoperasikan forklift dengan tonase 2,5, 3, 5, dan 7 ton

- c) Tim Tenaga Angkat Barang (TAB) bertugas untuk membuka petikemas, meletakkan barang-barang ke pallet atau memasukkan kembali barang-barang tersebut ke petikemas

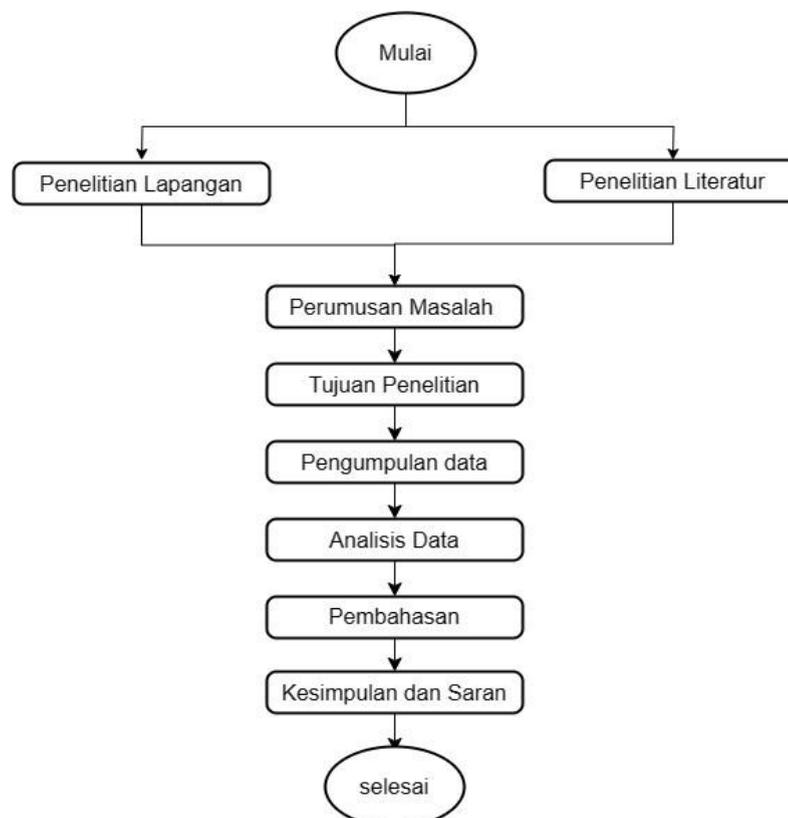
4.3 Tugas Khusus

4.3.1 Tujuan

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah:

- 1) Strategi mengoptimalkan fasilitas CFS guna mempersiapkan bisnis CFS kedepannya
- 2) Menganalisis dampak perubahan peraturan Bea Cukai terhadap pengelolaan pallet di CFS dapat membantu memahami kepatuhan regulasi yang diperlukan.
- 3) Menyajikan strategi implementasi yang dapat membantu perusahaan terus meningkatkan efisiensi logistik dan kepatuhan regulasi.

4.4 Metodologi Penelitian



Gambar 4.3 Flowchart Penelitian

4.4.1 Penelitian Lapangan

Penelitian lapangan merupakan penelitian kualitatif dimana peneliti mengamati dan berpartisipasi secara langsung dalam penelitian skala sosial kecil dan mengamati budaya setempat. Dalam penelitian lapangan, peneliti secara individu berbicara dan mengamati secara langsung objek yang ditelitinya. Pada tahapan ini penulis melakukan observasi survei lapangan dengan melihat kondisi aktual yang ada di CFS PT Terminal Teluk Lamong serta untuk pengumpulan data informasi melakukan wawancara dan mendapatkan saran, masukan dari EMKL sebagai pelanggan atau kostumer di CFS guna mengetahui kepuasan pelayanan di dalam gudang.

4.4.2 Penelitian Literatur

Pada penelitian ini mempelajari beberapa teori literatur sesuai dengan permasalahan yang dilakukan

Metode yang digunakan pada penelitian ini adalah Metode Kuantitatif yaitu suatu proses menemukan temuan- teuan baru yang dapat dicapai(diperoleh) dengan menggunakan prosedur-prosedur statistik atau cara lainnya dari suatu kuantifikasi (pengukuran) lebih memusatkan perhatian pada beberapa gejala yang memiliki karakteristik tertentu di dalam kehidupan manusia yaitu variabel yang kemudian akan dianalisis dengan alat uji statistik serta menggunakan teori objektif

4.4.3 Permasalahan Masalah

Perumusan masalah pada penelitian ini melakukan penentuan permasalahan yang dihadapi oleh CFS PT Terminal Petikemas Teluk Lamong yang berkaitan dengan Perubahan Peraturan Regulasi yang diterapkan oleh Bea Cukai berdasarkan peraturan PMK Per 1/BC/2023, bahwa system pemeriksaan petikemas yang melewati jalur merah yang awalnya sejumlah 30% saja namun berubah menjadi 100%. Sehingga menyebabkan antrian pemeriksaan behandle yang melonjak diakibatkan oleh kekurangan fasilitas pallet, penggunaan pallet di CFS menjadi semakin kompleks sehingga menyebabkan kegiatan behandle menjadi terhambat dan berpengaruh terhadap efektifitas. Hal ini.membutuhkan evaluasi dan adaptasi

cepat terhadap perubahan regulasi, Sehingga setelah memahami permasalahan tersebut melakukan sebuah solusi dengan penggunaan metode yang telah ditentukan oleh penulis yaitu dengan memberikan usulan perbaikan dan tambahan fasilitas material handling yang ada di CFS PT Terminal Petikemas Teluk Lamong. Diharapkan dapat mampu memberikan sebuah solusi yang positif terkait proses pelayanan behandle yang ada di CFS.

4.4.4 Tujuan Penelitian

Pada tujuan penelitian ini diharapkan dapat meningkatkan pelayanan stripping stuffing dan produktifitas operasional di CFS, membantu memahami kepatuhan regulasi yang diperlukan, mmeberikan strategi pengoptimalan fasilitas guna mempersiapkan bisnis CFS kedepannya, dan mampu menyelesaikan permasalahan yang ada di CFS. Dan dapat mempercepat proses kegiatan behandle di dalam gudang CFS.

4.4.5 Pengumpulan Data

Menurut Sugiyono (2019,hlm,224) menjelaskan pengumpulan data dapat dilakukan dalam berbagai setting, berbagai sumber, dan berbagai cara. Teknik Pengumpulan data merupakan langkah yang paling strategis pada penelitian. Tanpa mengetahui teknik pengumpulan data, maka peneliti tidak akan mendapatkan data yang memenuhi standar yang ditetapkan. Pada tahapan penelitian in penulis mengumpulkan beberapa jenis data yang digunakan untuk penelitian sebagai berikut:

- Observasi
- Data historis produksi Behandle
- Data kebutuhan pallet di CFS
- Data jumlah pallet yang tersedia di CFS

4.4.6 Pengolahan Data

Pada pengolahan data yang telah didapatkan dari pengumpulan data yang terkait untuk menyelesaikan permasalahan melalui beberapa perhitungan yang dilakukan, Pada tahapan Pengolahan data terdapat beberapa langkah yang digunakan antara lain:

-
1. Merekap data produksi behandle pada periode juli hingga agustus 2023 menggunakan metode kuantitatif pivot excel
 2. Menganalisa jumlah pallet yang tersedia di CFS
 3. Memprediksi kebutuhan pallet pada data produksi harian Behandle 2023 berdasarkan ukuran box per feet
 4. Menganalisa perkembangan penggunaan pallet berdasarkan data produksi harian behandle 2023
 5. Melakukan analisa data proporsi penggunaan pallet
 6. Menghitung selisih pallet dari kumpulan data pallet yang tersedia dengan jumlah kebutuhan pallet harian di CFS

4.4.7 Analisa Data

analisis data adalah cara pemetaan, penguraian, perhitungan, hingga pengkajian data yang telah terkumpul agar dapat menjawab rumusan masalah dan memperoleh kesimpulan dalam penelitian. Seperti yang diungkapkan oleh Sugiyono (2018, hlm. 285) bahwa teknik analisis data adalah cara yang digunakan berkenaan dengan perhitungan untuk menjawab rumusan masalah dan pengujian hipotesis yang diajukan dalam penelitian.

Tahap analisa data ini adalah aktivitas yang diperoleh para penulis dari lapangan. Kegiatan analisis data adalah langkah penting untuk menemukan jawaban atas permasalahan peneliti yang diperoleh ketika dilapangan. Model analisis data yang digunakan oleh peneliti adalah teknik analisis deskriptif karena target riset adalah fenomena yang sedang berlangsung. Analisis Data dilakukan dari awal sampai akhir. Proses analisis data dimulai dengan meninjau semua data yang tersedia dari berbagai sumber, sumber-sumber yang dimaksudkan dari wawancara, pengamatan, dokumen pribadi, dan dokumen resmi yang ditemukan di lokasi langsung. Pada proses analisa data ini dimaksudtkan untuk memperbaiki permasalahan kondisi setelah adanya perubahan regulasi. Dengan membandingkan data sebelum penambahan fasilitas pallet, mengimplementasikan pengadaan pallet melalui kajian, kemudian membandingkan kembali dengan data sesudah penambahan fasilitas pallet di CFS, diharapkan mampu menjadi solusi yang optimal dalam memenuhi *level of service* pada pelayanan di CFS.

4.4.8 Pembahasan

Pada Tahapan ini dilakukan pembahasan terkait hasil analisa yang telah dilakukan, didapatkan dari data historis produksi behandle di CFS, kebutuhan pallet di CFS, serta memperkirakan kebutuhan pallet yang dibutuhkan untuk memenuhi *level of service* pada pelayanan behandle di CFS dan memenuhi kepatuhan terhadap regulasi.

4.4.9 Kesimpulan dan Saran

Pada tahap ini merupakan tahapan akhir yakni menarik kesimpulan dari analisa data yang telah dilakukan, bertujuan untuk mengetahui apakah analisa data yang dilakukan sudah tercapai atau tidak, kemudian setelah melakukan kesimpulan yaitu saran dan masukan yang bertujuan untuk memberikan saran perbaikan untuk penelitian selanjutnya.

4.5. Pengolahan Data

4.5.1 Data layout gudang CFS

Pemeriksaan behandle yang ada di CFS dibagi menjadi 2 (zona) yaitu:

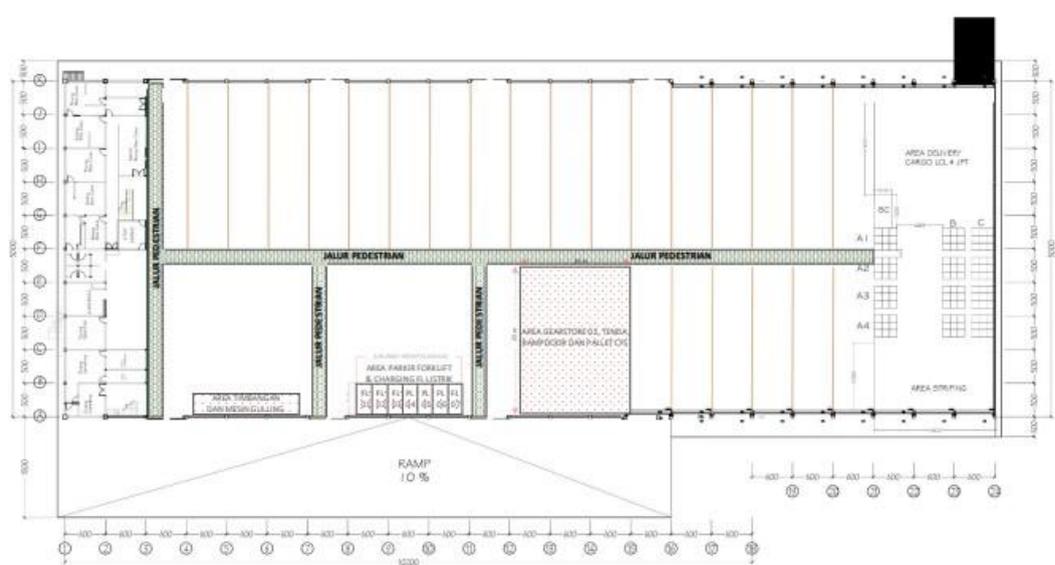
- Zona 1 meliputi gudang TPFT/CFS, longroom, dan Yard B01
- Zona 2 meliputi CY di area RF02, RF03, RF04 (area petikemas reefer) dan Area WA01

Jarak Gudang TPFT/ CFS dengan lapangan CY digambarkan sebagai berikut :



Gambar 4.5.1 Layout gudang operasional PT Terminal Teluk Lamong

Dengan jarak mencapai sekitar >500 meter menjadikan kebutuhan pallet cukup penting mengingat adanya potensi idle time untuk manufer pallet, sedangkan untuk fasilitas longroom / didalam gudang terdapat 13 pintu longroom yang aktif digunakan, namun akan direncanakan perluasan fasilitas pintu longroom sejumlah 10 sehingga total pintu longroom yang tersedia sejumlah 23 pintu longroom sebagai berikut :



Gambar 4.5.1 *Layout* Gudang longroom CFS

Dengan jumlah pallet yang ada di CFS sejumlah 307 unit, dalam pemeriksaan behandle yang dilakukan di longroom maupun di lapangan memperkirakan jumlah pallet yang digunakan sebagai berikut :

Tabel 4.5.1 Perkiraan Jumlah Penggunaan Pallet

No	Ukuran Petikemas(feet)	Jumlah pallet/box	Unit
1	20	15	Unit
2	40	38	Unit
3	45	38	Unit

4.5.2 Data Fasilitas Pelayanan Behandle di CFS

Fasilitas Pelayanan Behandle yang ada di CFS meliputi Petugas administrasi CFS 2 orang untuk pelayanan cetak tiket antrian pemeriksaan dan

fasilitas pendukung seperti berikut :

Tabel 4.5.2 Fasilitas CFS

NO	FASILITAS	JUMLAH	DOKUMENTASI	KETERANGAN
1	pallet	307 unit		Jumlah pallet yang tersedia sekitar 307 masih mampu untuk memenuhi kebutuhan pemeriksaan, namun setelah penerapan PMK per 1/BC/2023 terjadi kekurangan fasilitas pallet.
2	tenaga angkat barang (TAB)	30 orang		dalam proses pemeriksaan behandle dibutuhkan sekitar 3 tenaga angkat barang per petikemas, minimal jumlah tenaga TAB yang dibutuhkan setiap hari sejumlah 5 orang dan rata-rata tenaga TAB yang dibutuhkan sejumlah 15 hingga orang setiap harinya
4	forklift	7		terdapat material handling forklift sejumlah 7 dengan ukuran berbeda-beda mulai dari 2,5 ton, 3 ton, 5 ton hingga 7 ton

NO	FASILITAS	JUMLAH	DOKUMENTASI	KETERANGAN
5	operator forklift	4		dalam proses pemeriksaan behandle operator forklift mampu menangani 2/3 petikemas dan mengangkat sejumlah 15 hingga 38 pallet per petikemas

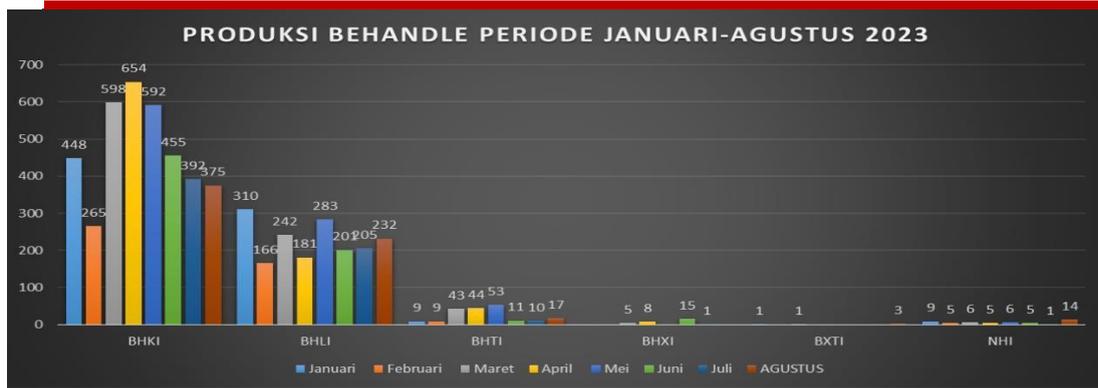
4.5.3 Pengolahan Data Produksi Behandle

Data produksi behandle merupakan rekap data kegiatan behandle yang terdiri dari jenis pemeriksaan bea cukai dan juga pemeriksaan karantina berdasarkan Nota Kesepahaman antara Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dengan Badan Karantina Pertanian dan Badan Karantina Ikan, Pengendalian Mutu, dan Keamanan Hasil Perikanan Nomor: KEP-78/BC/2019, Nomor: 1031/Kpts/HK.220/K/04/2019, Nomor: 1447/BKIPM/IV/2019 dan Perjanjian Kerja Sama antara Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dengan Badan Karantina Pertanian dan Badan Karantina Ikan, Pengendalian Mutu, dan Keamanan Hasil Perikanan Nomor: KEP-197/BC/2019, Nomor: 11511/HK.220/K. 1/7/2019, Nomor: 3408/BKIPM.1/KS.300/VII/2019, terdapat beberapa jenis pemeriksaan seperti berikut :

Tabel 4.5.3 Jenis pemeriksaan behandle

No	Jenis pemeriksaan	Keterangan
1	bea cukai	

No	Jenis Pemeriksaan	Keterangan
a	BHLI	Jenis pemeriksaan barang fisik yang paling umum digunakan di CFS, dari sistem pemeriksaan 30% dari keseluruhan barang yang masuk jalur merah atau bahkan 100% apabila jenis barang yang diperiksa lebih dari 3 unit
b	BHTI	jenis pemeriksaan barang fisik joint inspection yaitu pemeriksaan yang dilakukan oleh karantina dan bea cukai
c	BXTI	pemeriksaan barang fisik yang dilakukan melalui gamma x-ray dan juga pemeriksaan gabungan antara bea cukai dan karantina, hal ini ditujukan dikarenakan beberapa faktor salah satunya yaitu barang yang ada di kontainer sulit untuk diidentifikasi
d	BHXI	pemeriksaan barang fisik yang dilakukan melalui gamma x-ray tanpa harus mengeluarkan barang dari kontainer
e	NHI	nota hasil intelejen yaitu jenis pemeriksaan barang yang langsung dari pihak P2 atau intelejen dari bea cukai, hal ini diperlakukan karena terdapat barang yang diduga dicurigai oleh pihak regulasi
2	Karantina	
	BHKI	jenis pemeriksaan barang yang dilakukan oleh karantina yaitu dengan cara pengambilan sampling dari barang yang terkena jalur merah, kemudian di ambil sample dan diperiksa di laboratorium



Gambar 4.5.3 Grafik Produksi Behandle Periode Januari-Agustus 2023

Dari data di atas bahwa dari periode bulan Januari hingga Agustus 2023 bahwa grafik produksi behandle tertinggi terdapat pada jenis pemeriksaan BHKI (Karantina) dan pemeriksaan Bea Cukai (BHLI), perkembangan produksi behandle BHKI dan BHLI juga dipengaruhi oleh faktor produktifitas bongkar muat Ekspor Impor yang masuk di Terminal Teluk Lamong. Terdapat peningkatan jumlah produktifitas tertinggi pada bulan April 2023 untuk BHKI (Karantina) sekitar 52% dengan mayoritas pemeriksaan komoditi jenis tumbuhan, daging dan ikan disebabkan oleh faktor pelaksanaan puasa dan Idul Fitri di Indonesia

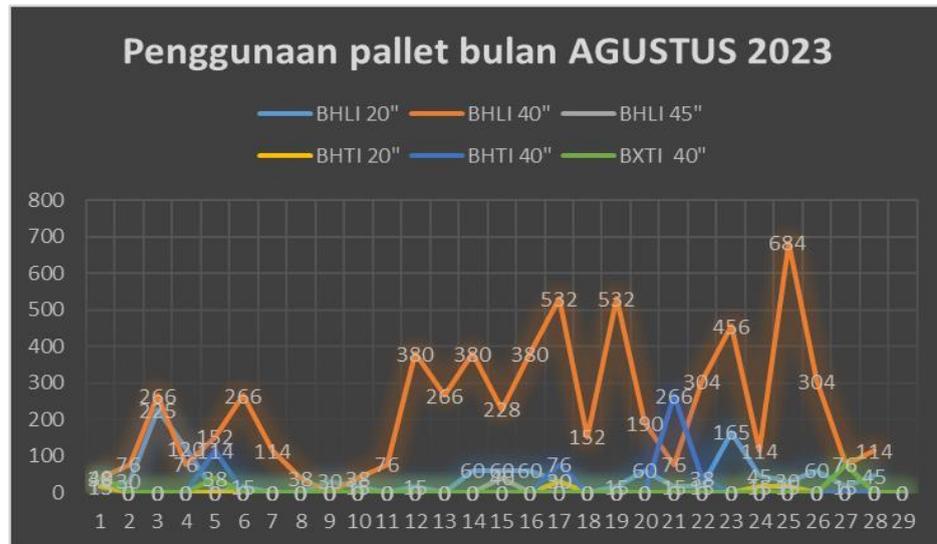
PRODUKSI TPPT / CFS BULAN AGUSTUS 2023						
TANGGAL	BHKI	BHLI	BHTI	BXTI	NHI	Grand Total
01/08/2023	15	15			10	40
02/08/2023	1	11				12
03/08/2023	40	4	3	1		48
04/08/2023	10	7				18
05/08/2023		3				3
06/08/2023		1				1
07/08/2023	3					3
08/08/2023	17	2				19
09/08/2023	9	1				11
10/08/2023	34	2				36
11/08/2023	29	4				33
12/08/2023		6				6
14/08/2023	5	12				17
15/08/2023	7	10				19
16/08/2023	4	11				16
18/08/2023	28	24	4		1	57
19/08/2023		3			1	4

TANGGAL	BHKI	BHLI	BHTI	BXTI	NHI	Grand Total
21/08/2023	19	8			1	28
22/08/2023	8	14				22
23/08/2023	61	5	7			73
24/08/2023	13	8	1			22
25/08/2023	16	22				38
26/08/2023	2	7	1			10
27/08/2023	1					1
28/08/2023	10	17	1			28
29/08/2023	2	15			1	18
30/08/2023	40	6		2		48
31/08/2023	1	9				10
01/09/2023	3					3

Pada tabel diatas merupakan data prodksi behandle di CFS pada tanggal 11 agustus 2023 yakni penerapan awal peraturan BC/PER 1/2023 sesuai arahan dari direktorat jendral bea cukai (DJBC) yang menjelaskan tentang perubahan pelaksanaan sistem pemeriksaan yang awalnya pemeriksaan hanya dilakukan stripping atau pengeluaran barang sekitar 30% dari total keseluruhan barang dirubah menjadi 100% berlaku untuk jenis item lebih dari 3 unit. Sehingga pada tanggal 14 hingga tanggal 16 agustus terjadi kelonjakan produksi behandle dan membutuhkan fasilitas tambahan untuk memenuhi *level of service* pada pelayanan behandle, untuk itu perlu ditambahkan jumlah operator forklift sejumlah 2 hingga total menjadi 6 operator dan memerlukan tambahan tenaga angkut barang sejumlah 27 orang. Selain itu, perubahan peraturan regulasi menyebabkan kekurangan jumlah pallet yang dibutuhkan untuk peletakan barang dan perpindahan barang sehingga menyebabkan efektifitas kegiatan behandle menjadi terhambat

4.5.4 Data Penggunaan Pallet

Data penggunaan pallet dapat dilihat dari rekapitulasi data historis produksi behandle harian hingga bulan, terdapat grafik perkembangan penggunaan pallet harian diperoleh dari data produksi behandle pada periode juli hingga agustus sebagai berikut :



Gambar 4.5.4 Perkembangan Produksi Behandle periode agustus 2023

Dari data di atas didapatkan bahwa penggunaan pallet semakin meningkat terutama dalam Job pemeriksaan BHLI atau Behandle Bea Cukai yang membutuhkan lebih banyak pallet dibandingkan dengan pemeriksaan Karantina yang pemeriksaannya hanya menggunakan pallet sementara untuk sampel, BHTI merupakan kegiatan pemeriksaan kolaborasi antara bea cukai dan juga karantina sehingga tidak terlalu memerlukan pallet terlalu banyak dan BXTI merupakan jenis pemeriksaan behandle melalui x ray sehingga hanya memerlukan pallet sementara, kemudian untuk menghitung korelasi antara data existing/data pallet yang dibutuhkan dibandingkan dengan data realisasi atau jumlah pallet yang sudah digunakan.

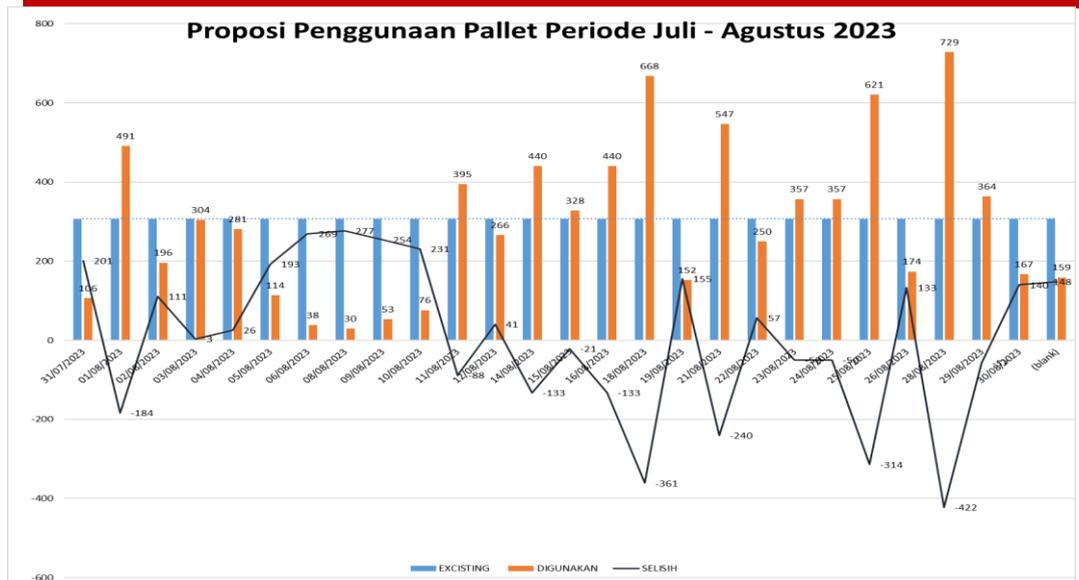
4.6 Analisa dan Pembahasan

Menganalisa data dari rekap data produksi behandle periode akhir juli hingga akhir agustus 2023 menggunakan pivot table, dan mengalokasikan kebutuhan pallet sesuai dengan ukuran per box per feet.

Tabel 4. 6 Data produksi periode juli-agustus 2023

TANGGAL	PENGGUNAAN PALLET						EXCISTING	DIGUNAKAN	SELISIH
	BHLI			BHTI		BXTI			
	20"	40"	45"	20"	40"	40"			
	15	38	38	15	38	38			
31/07/2023	30	76	0	0	0	0	307	106	201
01/08/2023	225	266	0	0	0	0	307	491	-184
02/08/2023	120	76	0	0	0	0	307	196	111
03/08/2023	0	152	0	0	114	38	307	304	3
04/08/2023	15h	266	0	0	0	0	307	281	26
05/08/2023	0	114	0	0	0	0	307	114	193
06/08/2023	0	38	0	0	0	0	307	38	269
08/08/2023	30	0	0	0	0	0	307	30	277
09/08/2023	15	38	0	0	0	0	307	53	254
10/08/2023	0	76	0	0	0	0	307	76	231
11/08/2023	15	380	0	0	0	0	307	395	-88
12/08/2023	0	266	0	0	0	0	307	266	41
14/08/2023	60	380	0	0	0	0	307	440	-133
15/08/2023	60	228	40	0	0	0	307	328	-21
16/08/2023	60	380	0	0	0	0	307	440	-133
18/08/2023	30	532	0	30	76	0	307	668	-361
19/08/2023	0	152	0	0	0	0	307	152	155
21/08/2023	15	532	0	0	0	0	307	547	-240
22/08/2023	60	190	0	0	0	0	307	250	57
23/08/2023	15	76	0	0	266	0	307	357	-50
24/08/2023	15	304	0	0	38	0	307	357	-50
25/08/2023	165	456	0	0	0	0	307	621	-314
26/08/2023	45	114	0	15	0	0	307	174	133
28/08/2023	30	684	0	15	0	0	307	729	-422
29/08/2023	60	304	0	0	0	0	307	364	-57
30/08/2023	15	76	0	0	0	76	307	167	140
(blank)	45	114	0	0	0	0	307	159	148
Grand Total				0	0	0	307	0	307

Pada Tabel diatas merupakan hasil dari data produksi behandle di CFS periode bulan juli hingga agustus, selanjutnya penulis menghitung selisih pallet yang didapatkan dari jumlah pallet yang tersedia dikurangi dengan kebutuhan pallet harian pada produksi behandle di CFS,didapatkan :



Gambar 4.6 Grafik Proporsi penggunaan Pallet periode akhir juli-agustus 2023

Pada grafik diatas diperoleh dari data jumlah pallet yang tersedia di CFS sejumlah 307 dan jumlah kebutuhan pallet harian, hal ini menunjukkan bahwa jumlah kebutuhan pallet dengan jumlah pallet yang tersedia di CFS mengalami selisih yang cukup banyak mulai tanggal 11 agustus 2023 hingga terjadinya selisih kebutuhan pallet sejumlah -422 unit terjadi pada tanggal 26 agustus 2023. Diakibatkan oleh perubahan peraturan regulasi PMK PER 1/BC/2023, sehingga dibutuhkannya tindakan segera untuk memperbaiki system fasilitas pelayanan di CFS guna untuk memenuhi Tingkat level of service pada pelayanan behandle di CFS

4.6.1 Data Perkiraan Kebutuhan Pallet Tambahan

Dilihat dari data sebelumnya bahwa dikarenakan penerapan perubahan regulasi yaitu perubahan pemeriksaan fisik menyebabkan peningkatan intensitas penggunaan fasilitas terutama pallet. Dengan kebutuhan pallet sejumlah 307 unit dan hanya dapat memenuhi sekitar 56% dari total kebutuhan behandle masih belum dapat memenuhi pelayanan behandle di CFS sehingga diperlukannya evaluasi dan perancangan penambahan pallet yang sesuai dengan kebutuhan produksi behandle harian sebagai berikut :

Tabel 4.6.1 Perkiraan Kebutuhan Pallet Tambahan

	20"	40"	45"	Uraian	Keterangan
Bea Cukai	25 Pallet	40 Pallet	45 Pallet	Kebutuhan pallet harian tiap petikemas yang diperiksa	Pemeriksaan 50% Pemeriksaan 100%

Perkiraan kebutuhan pallet tambahan yang sesuai yakni peningkatan kapasitas jumlah pallet untuk pemeriksaan per petikemasnya naik sekitar 8% dari jumlah kebutuhan pallet sebelumnya. Total kebutuhan pallet idealnya adalah sekitar 600 unit pallet dengan kebutuhan pallet tambahan sejumlah sekitar 300 untuk memenuhi tingkat *level of service*.

4.6.2 Data perkiraan Biaya dan Material

Perencanaan Pengelolaan Pallet Tambahan dengan jumlah 300 unit dengan jenis material yang dipilih yaitu pallet plastic heavy duty (120 x 120 x 15), hal ini dapat dipertimbangkan karena pallet yang baru memiliki kualitas yang lebih bagus dibandingkan pallet sebelumnya dengan jenis Trusco alpha pallet karena pallet plastik yang baru berbahan plastik HDPE dan bisa digunakan untuk tatakan racking lebih besar dan berat, memiliki diameter yang lebih luas sehingga dapat memuat barang lebih banyak dibandingkan rak sebelumnya, sehingga pada saat proses stuffing maupun stripping dapat memudahkan dan meminimasi jumlah kebutuhan pallet dalam 1 petikemas, hal ini dapat memaksimalkan percepatan pelayanan kegiatan behandle.

Perencanaan biaya anggaran pengadaan pallet heavy duty sejumlah 300 unit sebagai berikut :

Tabel 4.6.2 Perencanaan Anggaran Biaya Pallet

NO	URAIAN	ESTIMASI VOLUME	SATUAN	SATUAN HARGA	HARGA	KETERANGAN
1	PALLET PLASTIK HEAVY DUTY (120x120x15 CM)	300	Unit	Rp 1.250.000,-	Rp 375.000.000,-	PALLET BARU
JUMLAH					Rp 375.000.000,-	
PPN 11%					Rp 41.250.000,-	
TOTAL					Rp 416.250.000,-	

4.6.3 Implementasi Kebutuhan Pallet Tambahan

Setelah memperkirakan jumlah biaya yang dibutuhkan ,selanjutnya peneliti membuat kajian dan berita acara untuk mendukung pengimplementasian pengadaan pallet tambahan untuk menunjang kegiatan behandle di CFS, setelah melakukan proses pengajuan kajian dan berita acara , Pengadaan pallet tambahan berhasil dilakukan namun hanya sekitar 150 pallet atau 50% dari total perkiraan kebutuhan pallet yang dapat diimplementasikan , hal ini disebabkan oleh pertimbangan biaya investasi yang dikeluarkan oleh perusahaan dengan profit yang didapatkan kedepannya.



Gambar 4.6.3 Implementasi kebutuhan pallet tambahan

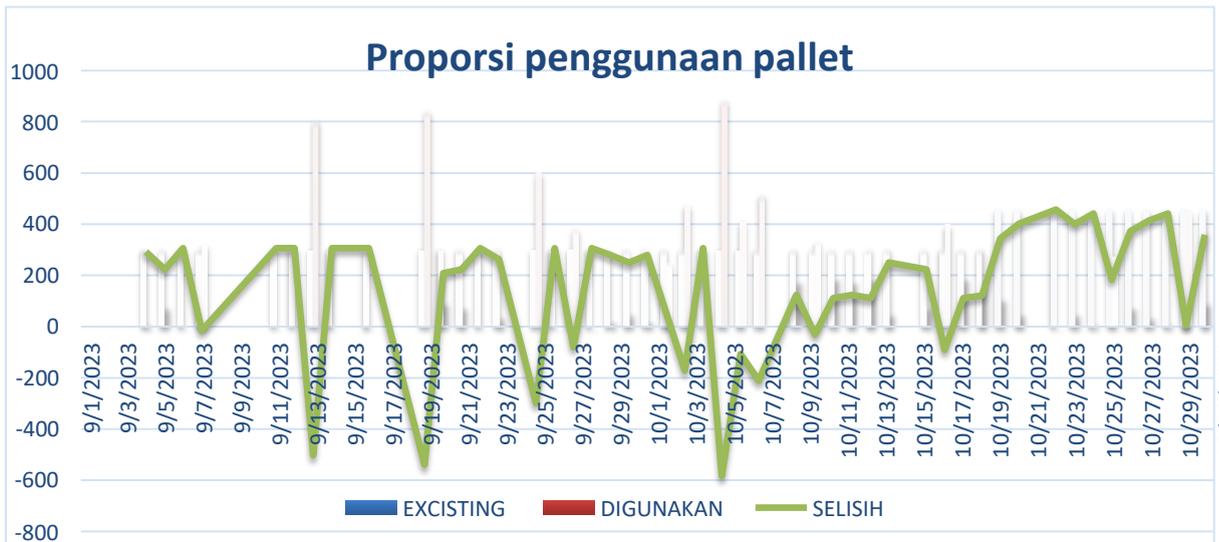
4.6.4 Hasil Data Produksi Behandle

Setelah dilakukannya analisis perkiraan kebutuhan pallet tambahan dan mengimplementasikan jumlah kebutuhan pallet tambahan di CFS, kemudian penulis menganalisa kembali perkembangan produksi behandle pada periode bulan september hingga oktober 2023 seperti berikut :

Tanggal	PENGUNAAN PALLET						EXCISTING	DIGUNAKAN	SELISIH
	BHLI			BHTI		BXTI			
	20"	40"	45"	20"	40"	40"			
	15	38	40	15	38	38			
01/09/2023	0	0	0	0	0	0	307	15	292
02/09/2023	0	56	0	0	28	0	307	84	223
03/09/2023	0	0	0	0	0	0	307	0	307
04/09/2023	15	280	0	0	0	28	307	323	-16
05/09/2023	0	0	0	0	0	0	307	0	307
06/09/2023	0	0	0	0	0	0	307	0	307
07/09/2023	165	644	0	0	0	0	307	809	-502
11/09/2023	0	0	0	0	0	0	307	0	307
12/09/2023	0	0	0	0	0	0	307	0	307

Tanggal	PENGUNAAN PALLET						EXCISTING	DIGUNAKAN	SELISIH
	BHLI			BHTI		BXTI			
	20"	40"	45"	20"	40"	40"			
	15	38	40	15	38	38			
13/09/2023	315	532	0	0	0	0	307	847	-540
14/09/2023	15	0	0	0	0	84	307	99	208
16/09/2023	0	28	0	0	56	0	307	84	223
19/09/2023	0	0	0	0	0	0	307	0	307
20/09/2023	45	0	0	0	0	0	307	45	262
21/09/2023	45	280	0	0	140	140	307	605	-298
22/09/2023	0	0	0	0	0	0	307	0	307
23/09/2023	135	252	0	0	0	0	307	387	-80
25/09/2023	0	0	0	0	0	0	307	0	307
26/09/2023	0	0	0	0	28	0	307	28	279
27/09/2023	0	56	0	0	0	0	307	56	251
28/09/2023	0	28	0	0	0	0	307	28	279
29/09/2023	0	168	0	0	84	0	307	252	55
30/09/2023	30	392	0	0	56	0	307	478	-171
01/10/2023	0	0	0	0	0	0	307	0	307
02/10/2023	15	168	35	0	616	56	307	890	-583
03/10/2023	135	252	0	0	28	0	307	415	-108
04/10/2023	15	476	0	0	28	0	307	519	-212
05/10/2023	15	56	0	0	112	0	307	183	124
06/10/2023	15	308	0	15	0	0	307	338	-31
07/10/2023	0	196	0	0	0	0	307	196	111
09/10/2023	15	168	0	0	0	0	307	183	124
10/10/2023	0	196	0	0	0	0	307	196	111
11/10/2023	0	56	0	0	0	0	307	56	251
12/10/2023	0	84	0	0	0	0	307	84	223
13/10/2023	75	308	0	15	0	0	307	398	-91
14/10/2023	0	196	0	0	0	0	307	196	111
16/10/2023	45	112	0	0	28	0	307	185	122
17/10/2023	30	84	0	0	0	0	457	114	343
18/10/2023	0	56	0	0	0	0	457	56	401
19/10/2023	0	0	0	0	0	0	457	0	457
20/10/2023	30	28	0	0	0	0	457	58	399
21/10/2023	15	0	0	0	0	0	457	15	442
23/10/2023	105	28	0	0	140	0	457	273	184
24/10/2023	0	84	0	0	0	0	457	84	373
25/10/2023	15	28	0	0	0	0	457	43	414
26/10/2023	15	0	0	0	0	0	457	15	442
27/10/2023	60	392	0	0	0	0	457	452	5
28/10/2023	15	84	0	0	0	0	457	99	358
29/10/2023	0	0	0	0	0	0	457	0	457
30/10/2023	45	280	0	0	364	84	457	773	-316
02/10/2023	15	168	35	0	616	56	307	890	-583

Pada data diatas merupakan rekapitulasi data produksi pada periode bulan September hingga oktober 2023, dapat dilihat bahwa produksi behandle pada bulan September masih mengalami penurunan diakibatkan oleh kekurangan fasilitas pallet dikarenakan pallet merupakan salah satu fasilitas di CFS yang wajib digunakan saat kegiatan behandle berlangsung, apabila terdapat kekurangan jumlah pallet maka otomatis percepatan pelayanan behandle akan terhambat, selisih pallet dapat terjadi dikarenakan jumlah kebutuhan pallet lebih besar dibandingkan jumlah pallet yang tersedia, kegiatan behandle yang kurang optimal sehingga menyebabkan pemeriksaan barang diundur di hari selanjutnya.



Gambar 4.6.4 Grafik Proporsi penggunaan Pallet periode September-oktober 2023

Pada grafik diatas terdapat perkembangan proporsi penggunaan pallet yang semakin membaik mulai tanggal 17 oktober 2023, yakni setelah pengadaan pallet tambahan berhasil di implementasikan, terdapat perubahan perkembangan produksi behandle yang semakin membaik, walaupun pada tanggal 30 oktober 2023 masih mengalami selisih kebutuhan pallet namun hal ini masih dianggap wajar oleh pihak CFS dikarenakan factor volume behandle yang meningkat atau diterapkannya system PR (barang yang diperiksa diharuskan menginap dan dilaksanakan pemeriksaan di hari selanjutnya). Hal ini dapat dijelaskan bahwa pemenuhan jumlah fasilitas pallet tambahan dapat membantu proses percepatan pelayanan behandle dan juga dapat memenuhi kepatuhan terhadap regulasi di CFS PT Terminal teluk Lamong

BAB V

PENUTUP

5.1. Kesimpulan

Dari penjelasan yang telah dipaparkan pada bab-bab sebelumnya, penulis menarik beberapa kesimpulan yaitu antara lain sebagai berikut:

1. Pemeriksaan behandle merupakan salah satu penanganan petikemas impor yang diidentifikasi oleh Bea cukai dan dilakukan sebelum petikemas dapat keluar dari daerah kepabeanan. Ketika pemilik barang maupun EMKL barang mendapatkan SPJM (Surat Pemberitahuan Jalur Merah) maka petikemas tersebut harus diperiksa fisik atau Behandle. Dalam kegiatan behandle atau pemeriksaan barang fisik terdapat beberapa resource yang diperlukan seperti forklift, tenaga angkut barang, dan pallet. Ketiga resource tersebut harus sesuai untuk memperlancar kegiatan behandle di CFS. Namun adanya penerapan peraturan dari pihak regulasi Per 1/BC/2023 terkait system pemeriksaan yang mulanya 30% dari total keseluruhan barang dirubah menjadi 100%. membuat efektifitas percepatan pelayanan menjadi terhambat. Dengan adanya penambahan fasilitas pallet sejumlah 150 pallet (50% dari perkiraan jumlah pallet yang dibutuhkan) yang terealisasi sudah optimal dan dapat meningkatkan percepatan pelayanan, terpenuhinya *level of service* dan kepuasan pelanggan serta memastikan kepatuhan terhadap peraturan yang berlaku di lingkungan. Hal ini juga dapat memberikan manfaat bagi perusahaan untuk mempersiapkan strategi implementasi dan terus meningkatkan efisiensi.
2. Fasilitas pallet merupakan salah satu kebutuhan CFS yang bersifat mandatori dan wajib digunakan saat pemeriksaan berlangsung, oleh karena itu penambahan fasilitas pallet dapat digunakan sebagai penunjang proses kegiatan behandle dan Strategi pengoptimalan fasilitas CFS guna mempersiapkan bisnis LCL(*Less Container Load*) di CFS PT Terminal Teluk Lamong kedepannya

5.2. Saran

Berdasarkan simpulan dan pembahasan yang penulis uraikan diatas mengenai kegiatan behandle yang dilakukan di gudang CFS di PT. Terminal Teluk Lamong Surabaya, maka penulis menyampaikan saran yang dapat dijadikan sebagai bahan masukan, diantaranya:

a). PT Terminal Petikemas Teluk Lamong selalu berkoordinasi dengan EMKL, bea cukai, dan pihak-pihak terkait agar tidak terjadinya miss komunikasi dan kurangnya persiapan yang matang dalam memenuhi pelayanan behandle yang baik dan kepatuhan terhadap regulasi.

b). Perlu dilakukan riset lebih dalam secara langsung ke lapangan mengenai data-data yang belum tersedia pada system , salah satunya seperti jumlah pallet yang tersedia , operator forklift yang dibutuhkan, karena jika hal ini tidak ada datanya atau tidak sesuai dengan aktualnya akan berdampak pada pengolahan produksi behandle yang kurang optimal.

DAFTAR PUSTAKA

- Cahyandi, Kristian. "Efektivitas Pelayanan Ekspor Impor Pada Kantor Bea Cukai Dalam Upaya Mendukung Peningkatan Perekonomian Daerah (Studi Pada KKBC Tipe Madya Pabean C Cilacap)." *Saintara: Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Maritim* 5.1 (2020): 33-37.
- Danandjojo, Imbang. "Upaya Peningkatan Kinerja Operasional Kapal KM. Kerinci dan KM. Tidar." *Jurnal Penelitian Transportasi Laut* 16.1 (2014): 1-8.
- Listanti, Maya. "Proses stuffing pada PT. Indo Veneer Utama di Karanganyar." (2011).
- MAHARANI, Dian Utari; HERMANTO, Andy Wahyu. Optimalisasi Fasilitas Gudang CFS (Container Freight Station) Terhadap Proses Behandle di PT. Terminal Teluk Lamong Surabaya. *Dinamika Bahari*, 2020, 1.2: 148-153.
- Mwendapole, M. J., & Zhihong, J. Forecasting Container Throughput Volume of the Dar es Salaam Seaport based on Several Forecasting Models.
- Panggabean, Rogers, Siti Mardiana, and Adam Adam. "Efektifitas Pelayanan Pemeriksaan Fisik Barang Impor Dengan Penerapan Sistem Single Submission (Ssm) Kepabeanan Dan Karantina Melalui Joint Inspection Pada Kantor Pengawasan Dan Pelayanan Bea Dan Cukai Tipe Madya Pabean Belawan Sumatera Utara." *Journal of Education, Humaniora and Social Sciences (JEHSS)* 5.4 (2023): 3330-3340.
- Sidabutar, Victor Tulus Pangapoi, and Toto Aminoto. Ekspor impor: Teori dan praktik untuk pemula. CV. Mitra Cendekia Media, 2021.
- Sintia, Dea Ananda. *RANCANG BANGUN SISTEM PLANNING CONTROL DAN BILLING BEHANDLE PETI KEMAS DI TERMINAL COMMON AREA (STUDI KASUS: PT. MULTI TERMINAL INDONESIA)*. Diss. Universitas Mercu Buana Jakarta-Menteng, 2022.
- Supardi, Edi. Ekspor Impor: Teori Dan Praktikum Kegiatan Ekspor Impor Untuk Praktisi Logistik Dan Bisnis. Deepublish, 2019.

LAMPIRAN

➤ Lampiran 1

Surat Panggilan Magang/KP



PELINDO
TERMINAL PETKEMAS
TELUK LAMONG

Nomor : DL.04/27/6/1/HMCP/FHGD/TPTL-23
Klasifikasi : Biasa.
Lampiran : -
Perihal : Pengumuman Seleksi Wawancara Calon Pemegang Semester II th 2023

Surabaya, 27 Juni 2023

Yth. Nama Terlampir

di

TEMPAT

1. Menindaklanjuti rangkaian kegiatan seleksi calon pemegang, berikut kami lampirkan Pengumuman Seleksi Wawancara Calon Pemegang Semester II tahun 2023 (daftar terlampir).
2. Bagi calon pemegang lolos seleksi mohon untuk melakukan verifikasi dokumen pada:
Hari / Tanggal : Senin / 3 Juli 2023
Waktu : 10.00 WIB – Selesai
Tempat : Ruang Cempaka 1, Lt 1, Gedung Utama Terminal Teluk Lamong

Adapun dokumen yang perlu disiapkan yaitu :

- a. FC KTP
- b. FC Kartu mahasiswa
- c. Curriculum vitae
- d. Surat permohonan magang dari kampus
- e. FC Rekening bank BNI / Mandiri
- f. FC Kartu BPJS Ketenagakerjaan
- g. Materai Rp. 10.000,- (min. 2 lembar)
- h. Surat keterangan izin magang selama 6 bulan dari orangtua

*] semua data dimasukkan dalam map plastik berkancing warna putih

3. Demikian disampaikan, atas perhatiannya diucapkan terima kasih.

PT TERMINAL TELUK LAMONG
HUMAN CAPITAL SERVICES & CHANGE MANAGEMENT
MANAGER



FAHRUDIN JUHARI



**PENGUMUMAN PEMAGANG LOLOS SELEKSI
PEMAGANGAN REGULER SEMESTER II TAHUN 2023**

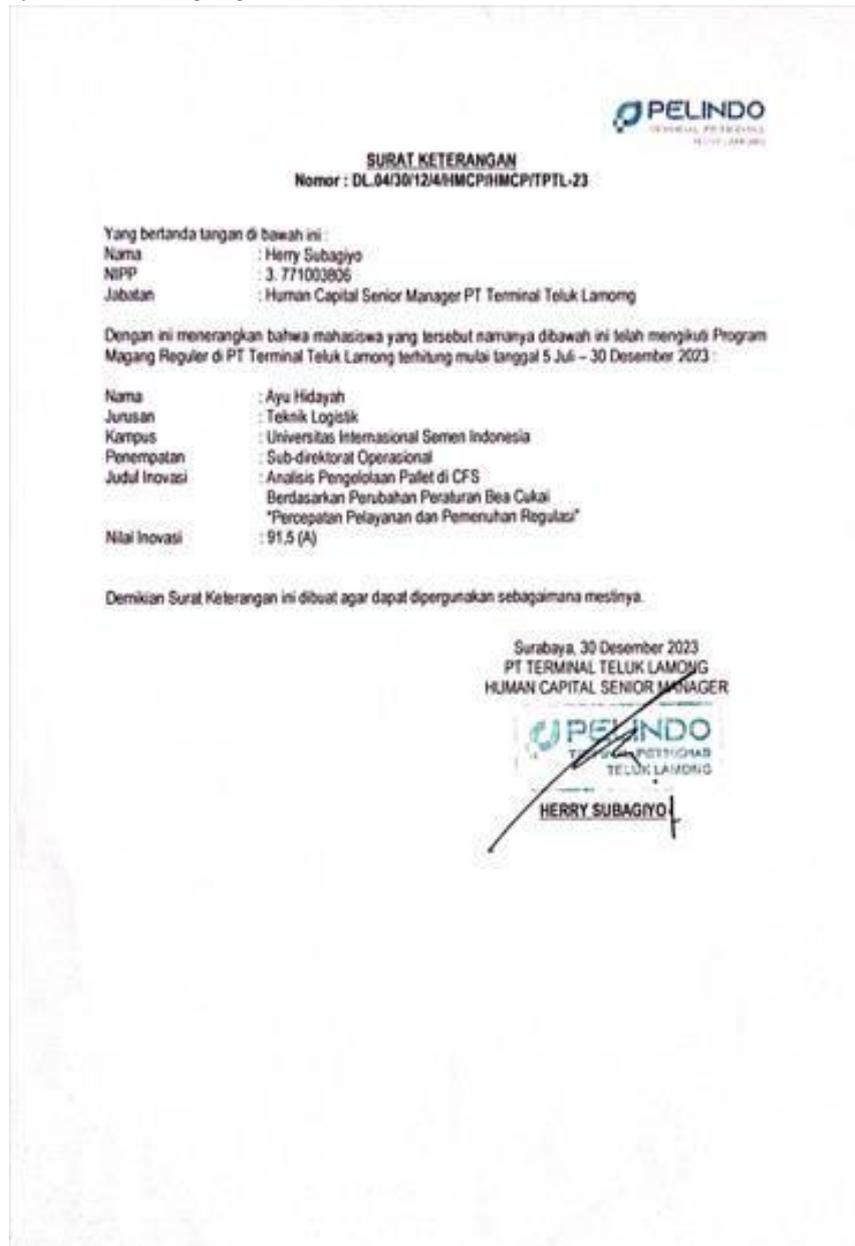
No	Nama	Jurusan	Kampus	TL / L
1	Laila Fitriani	Pendidikan Administrasi Perkantoran	Universitas Negeri Surabaya	TIDAK LULUS
2	Sharilyntang Luthifiani	Manajemen	Universitas Hayam Wuruk Perbanas Surabaya	LULUS
3	Oyeshell Nafidha Muhammad	Akuntansi	Universitas Airlangga	TIDAK LULUS
4	Muhammad Cahaya	Akuntansi	Universitas Internasional Semen Indonesia	TIDAK LULUS
5	Rifa Rizhabdul Azy	Akuntansi	Universitas Internasional Semen Indonesia	TIDAK LULUS
6	Sabrina Bagus Wicaksono Irawan	Akuntansi	Universitas Internasional Semen Indonesia	LULUS
7	Muhammad Fajar Rahmadhani	Sistem Informasi	Universitas Internasional Semen Indonesia	LULUS
8	Daphia Anon Nurma Yula Mastaden	Teknik Lingkungan	Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jawa Timur	LULUS
9	Ayub Riza Cutkwa	Teknik Industri	Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jawa Timur	LULUS
10	Eli Valentino	Teknik Industri	Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jawa Timur	TIDAK LULUS
11	Daffa Rendra Pratama	Teknik Industri	Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jawa Timur	TIDAK LULUS
12	Dhoroza Satria Wilawa Putra Arina	Teknik Otomotif Elektronik	Politeknik Negeri Malang	LULUS
13	Aji Saha	Teknik Mesin Industri	ITS Surabaya	TIDAK LULUS
14	Olivia Devi Pamesti	Akuisisi	ITS Surabaya	LULUS
15	Emilia Permata Sari	Akuisisi	ITS Surabaya	LULUS
16	Oka Putri Fatmiyani	Pendidikan Administrasi Perkantoran	Universitas Negeri Surabaya	LULUS
17	Iman Nabillah Ramadhan	Pendidikan Administrasi Perkantoran	Universitas Negeri Surabaya	TIDAK LULUS
18	Tara Vienta	Pendidikan Administrasi Perkantoran	Universitas Negeri Surabaya	TIDAK LULUS
19	Lala Maghfiroh	Manajemen	Universitas Hayam Wuruk Perbanas	TIDAK LULUS
20	Tania Khastira Putri Setawan	Ilmu Komunikasi	Universitas Katolik Widya Mandala Surabaya	LULUS
21	Amanda Des Kusuma	Pendidikan Administrasi Perkantoran	Universitas Negeri Surabaya	LULUS
22	Daffa Rizq Muthofar	Pendidikan Administrasi Perkantoran	Universitas Negeri Surabaya	TIDAK LULUS
23	Iyu Nabayah	Teknik Logistik	Universitas Internasional Semen Indonesia	LULUS
24	Rizal Paris	Transportasi Laut	ITS Surabaya	TIDAK LULUS
25	Michael William Mangara	Transportasi Laut	ITS Surabaya	TIDAK LULUS
26	Fanella Ayu Anggrani	Tramua Reguler	Politeknik Pelayaran Surabaya	LULUS
27	Taufiq Al Wabansyah	Tramua Reguler	Politeknik Pelayaran Surabaya	LULUS
28	Nabila Ayya anbir	Tramua Reguler	Politeknik Pelayaran Surabaya	LULUS
29	Nesad Herik Layatul A	Tramua Reguler	Politeknik Pelayaran Surabaya	TIDAK LULUS
30	Indah Vidyawingsih Butar Butar	Manajemen Logistik	Politeknik Transport Darat Bali	TIDAK LULUS
31	Bernard Winroha Rizara	Transportasi Laut	ITS Surabaya	TIDAK LULUS
32	Nanda Afrani	Teknik Logistik	Universitas Internasional Semen Indonesia	LULUS
33	Bella Marisa Candia Iri	Tramua Reguler	Politeknik Pelayaran Surabaya	LULUS
34	Anggita Adella Anggrani	Tramua Reguler	Politeknik Pelayaran Surabaya	LULUS
35	Yeremia Putra Winika	Teknik Elektro	Universitas Negeri Surabaya	TIDAK LULUS
36	Ahmad Fanyul H.J	Teknik Elektro	Universitas Negeri Surabaya	LULUS
37	Fabian Rahandya Setiwa	Manajemen	Universitas Hayam Wuruk Surabaya	LULUS



FAHRUDDIN AHARI

Lampiran

Surat Keterangan Menyelesaikan Magang/KP



PELINDO
TERMINAL PT TELUK LAMONG
TELUK LAMONG

SURAT KETERANGAN
Nomor : DL.04/30/12/4/HMCP/HMCP/TPTL-23

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Herry Subagiyo
NIPP : 3.771003806
Jabatan : Human Capital Senior Manager PT Terminal Teluk Lamong

Dengan ini menerangkan bahwa mahasiswa yang tersebut namanya dibawah ini telah mengikuti Program Magang Reguler di PT Terminal Teluk Lamong terhitung mulai tanggal 5 Juli – 30 Desember 2023 :

Nama : Ayu Hidayah
Jurusan : Teknik Logistik
Kampus : Universitas Internasional Semen Indonesia
Penempatan : Sub-direktorat Operasional
Judul Inovasi : Analisis Pengelolaan Palet di CFS
Berdasarkan Perubahan Peraturan Bea Cukai
"Percepatan Pelayanan dan Pemenuhan Regulasi"
Nilai Inovasi : 91,5 (A)

Demikian Surat Keterangan ini dibuat agar dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Surabaya, 30 Desember 2023
PT TERMINAL TELUK LAMONG
HUMAN CAPITAL SENIOR MANAGER

PELINDO
TERMINAL PT TELUK LAMONG
TELUK LAMONG

HERRY SUBAGIYO

Lampiran 3

Sertifikat Magang/KP




SERTIFIKAT

DIBERIKAN KEPADA

Ayu hidayah

Telah Melaksanakan Program Magang Reguler Semester 2 Tahun 2023
dengan hasil :

A

Surabaya, 30 Desember 2023



HERRY SUBAGIYO
Human Capital Senior Manager




Nama Mahasiswa : Ayu hidayah
 NIM : 2022010002
 Fakultas / Jurusan : Teknik Logistik
 Perguruan Tinggi : Universitas Internasional Semen Indonesia

Pelaksanaan Magang : 5 Juli – 30 Desember 2023
 Lokasi Magang : PT. Terminal Teluk Lamong
 Unit Magang : Operation

NO	Kriteria Penilaian	Nilai	
		Angka	Huruf
1	Integritas (Etika, Moral, dan Kesungguhan)	90	A
2	Ketetapan Waktu dalam Bekerja	90	A
3	Keahlian Berdasarkan Bidang Ilmu	90	A
4	Kerjasama dalam Tim	90	A
5	Komunikasi	80	A
6	Pengunaan Teknologi Informasi	80	A
7	Pengembangan Diri	90	A
8	Inovasi	91,5	A
	Total	701,5	
	Rata-rata	87,6875	A

Keterangan Nilai :

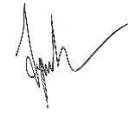
Nilai angka	Nilai Huruf	Keterangan
85-100	A	Sangat Memuaskan
75-84	B	Memuaskan
65-74	C	Cukup Memuaskan
55-64	D	Kurang
< 55	E	Sangat Kurang

LEMBAR KEHADIRAN KERJA PRAKTIK

Nama : AYU HIDAYAH

NIM 2022010002

Judul Kerja Praktik : INOVASI PENGELOLAAN PALLET DI CFS BERDASARKAN PERUBAHAN PERATURAN BEA CUKAI” PERCEPATAN PELAYANAN DAN KEPATUHAN REGULASI” PADA PT TERMINAL TELUK LAMONG

No	Tanggal	Kegiatan	TTD Pelaksana	TTD Pembimbing Lapangan
1	5 – 18 Juli 2023	Pengenalan sub divisi dan pembekalan sub divisi, mempelajari struktur organisasi, penjelasan proses bisnis yang dijalankan di perusahaan		
2	20 – 27 Juli 2023	1) Mempelajari proses bisnis secara langsung mulai dari pre gate- hingga dermaga, mempelajari terkait operation planning, vessel dispatcher, SPV Planning, 2) Mereview materi terkait tally pre gate dan exception, observasi lapangan terkait permasalahan yang terjadi di terminal. 3) mempresentasikan hasil analisis permasalahan		
3	28 Juli– 3 agustus 2023	1) melakukan observasi lapangan kedua kalinya 2) menuju dermaga, STS, dan CY untuk mengetahui alur proses kegiatan secara langsung		



4	4 – 10 Agustus 2023	<ol style="list-style-type: none">1) Mengikuti diklat pelatihan soft skill for innovation2) Belajar menjadi protokoller saat menyambut tamu dari karantina maupun bea cukai pihak pusat3) Latihan mengolah data laporan produksi CFS		
---	---------------------------	--	---	---



5	11 – 20 Agustus 2022	<ol style="list-style-type: none">1) Mengamati alur kegiatan behandle dan melakukan perhitungan waktu kegiatan behandle antara di longroom dan yard2) Menganalisa Tingkat produktifitas dan presentase kenaikan behandle diambil dari data produksi behandle bulanan,3) Melakukan kunjungan ke TPS untuk studi banding perkembangan CFS4) Belajar mengoperasikan system ATIKA yakni sistem pembagian tiket antrian pelayanan behandle5) Belajar mengoperasikan sistem CTOS yang digunakan oleh pegawai CFS untuk menginput data produksi harian6) Menganalisa permasalahan perubahan peraturan regulasi PER 1/BC/20237) Melakukan wawancara kepada narasumber(pihak bea cukai) dan pelanggan EMKL terkait sistem pelayanan pemeriksaan behandle yang baru		
---	----------------------	--	---	---

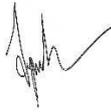


	21-29 agustus 2023	<ol style="list-style-type: none">1) Menginput ATIKA dan system CTOS2) Belajar menganalisis data behandle dan karantina yang baik3) Mengamati proses alur kegiatan behandle, dan memperhitungkan presentase penggunaan fasilitas pemeriksaan longroom maupun lapangan4) Mengerjakan kajian pengadaan pallet tambahan yang dibutuhkan perusahaan bersama mentor, mengolah data dan menganalisis jumlah kebutuhan pallet yang dibutuhkan untuk menunjang kegiatan behandle		
--	-----------------------	---	---	---



6	30 agustus – 15 September 2023	1) menyelesaikan fiksasi kajian pengadaan pallet dan mengajukan kepada pihak manager OPS 2) merekap input data mulai dari laporan harian di CFS seperti keterangan kontainer, identitas perusahaan, jenis barnag yang diperiksa 3) menganalisa perbandingan perjanjian kerjasama antara truk BST dan mitra kerja lainnya untuk mengetahui kesamaan dan sistem perjanjian yang dilakukan 4) Menganalisa perkembangan penyesuaian kegiatan behandle setelah diterapkannya peraturan regulasi		
---	--------------------------------------	---	---	---



7	16-30 september 2023	<ol style="list-style-type: none">1) Mengumpulkan data jumlah pallet existing atau yang tersedia di CFS mulai dari pallet yang masih utuh, pallet yang mengalami kerusakan sedang, ringan dan pallet yang sudah tidak layak digunakan2) Menganalisis jumlah kebutuhan TAB dan Operator forklift tambahan (on call) untuk memenuhi kegiatan handle yang semakin meningkat3) Membuat grafik perkembangan produksi CFS bulan januari hingga September 20234) Menganalisis kinerja tenaga angkut barang (TAB) di bulan September 2023		
---	----------------------	--	---	---



	1- 17 oktober 2023	<ol style="list-style-type: none">1) Lebih spesifik menganalisa alur proses kegiatan behandle di CFS, dan menganalisa hambatan yang dihadapi pada saat proses kegiatan berlangsung2) Membuat screaning data kontrak kerja PT Terminal Teluk Lamong dengan beberapa Perusahaan yang terkait misalkan dengan PT Terminal Nilam dan dengan beberapa Perusahaan yang terkait3) Analisis data produksi behandle bulanan mencakup pemeriksaan karantina dan bea cukai4) Membuat berita acara pemeriksaan phisik guna untuk menunjang proses realisasi pengadaan pallet di CFS		
8	18-30 Oktober 2023	<ol style="list-style-type: none">1) mencatat jumlah pallet tambahan yang mampu di realisasikan di CFS2) mempelajari dokumen ekspor impor yang dibutuhkan CFS Bersama pihak Bea Cukai3) menganalisis perkembangan produksi behandle setelah dilakukannya pengadaan pallet tambahan4) mendiskusikan hasil analisis dengan mentor dan evaluasi hasil akhir5) membuat simulasi data menggunakan simulasi diskrit untuk mengoptimisasi kegiatan behandle		



9	1- 31 november	<ol style="list-style-type: none">1) pelaksanaan pelatihan diklat CTO yang diadakan oleh senior manager planning OPS2) Menganalisa dan evaluasi ulang terkait data observasi sebelumnya, membandingkan hasil data Analisa sebelum dan setelah pengadaan pallet3) mendiskusikan dengan mentor terkait hasil inovasi yang telah dilakukan5) melaksanakan evaluasi refreshner plan and control operation		
	1-30 desember 2023	<ol style="list-style-type: none">1) melaksanakan ujian tes inovasi untuk memenuhi kelulusan magang mandiri di PT Terminal Teluk Lamong2) memberikan cinderamata kepada pegawai OPS3) melaksanakan perpisahan dengan seluruh pegawai teluk Lamong4) mengikuti peringatan hari jadi terminal teluk lamong		

Lampiran 5

Lembar Penilaian Pembimbing Lapangan

Form MAGANG4 : Penilaian Dosen Pembimbing Lapangan

LEMBAR EVALUASI MAGANG

Dosen Lapangan

Nama : Ayu Hidayah

NIM : 2022010002

Judul Magang : Analisis Pengelolaan Pallet di CFS Berdasarkan Perubahan Peraturan Bea Cukai "Pelayanan dan Pemantauan Regulasi"

No.	Kriteria Penilaian	Nilai
1	Kemampuan mengidentifikasi masalah.	80,1
2	Kesesuaian metode yang digunakan.	90
3	Kemampuan menganalisis hasil pengolahan data.	89
4	Tata cara penulisan.	90
5	Kemampuan komunikasi.	95
6	Sopan santun & tata krama.	95

Keterangan nilai angka

Sangat baik : 80,1-100
 Baik : 75-80
 Cukup Baik : 70-74,9
 Cukup : 60-69,9
 Kurang : 55-59,9
 Sangat Kurang : 0-54,9

Gresik, 28 Desember 2023
 Dosen Pembimbing Lapangan



 NIP. 1.8512.00058

2

Lampiran 6

Lembar penilaian Dosen Pembimbing

LEMBAR EVALUASI KERJA PRAKTIK

Nama : AYU HIDAYAH
NIM : 2022010002
Judul Kerja Praktik : Inovasi Pengelolaan Pallet di CFS berdasarkan Perubahan peraturan bea cukai

Dosen
Pembimbing

ASPEK	BOBOT (B) %	NILAI (N)	N X B
Penulisan Laporan (Kelengkapan, Kesesuaian, Konten, Referensi)	10 %	82	8.2
Aplikasi Keilmuan (Kesesuaian penyelesaian Masalah dengan teori)	25 %	85	21.25
Penguasaan Materi Kerja Praktik (Pembelajaran yang didapatkan saat Kerja Praktik dan kerjasama)	50 %	82	41
Kerajinan dan Sikap	15 %	80	12
JUMLAH	100%	JUMLAH	82.45

Gresik, 4 Januari 2023
Dosen Pembimbing



(Maulin Masyito Putri, S.T., M.T)

NIP. 9217250

Lampiran 7

LEMBAR ASISTENSI KERJA PRAKTIK

Nama : Ayu Hidayah
NIM : 2022010002
Program Studi : Teknik Logistik
Judul Kerja Praktik : Inovasi Pengelolaan Pallet di CFS berdasarkan
Perubahan peraturan bea cukai
KERJA PRAKTIK dilaksanakan terhitung mulai : **18 Agustus 2022**
s/d **30 Desember 2023**

Laporan akhir harus sudah dikumpul : **2 Februari 2023**

No	Tanggal	Kegiatan	Paraf pembimbing
1	20 September 2023	<ul style="list-style-type: none">- Analisis Permasalahan studi kasus di tempat magang- Rancangan simulasi yang sudah dibuat lebih di rincikan	
2	4 Agustus 2023	<ul style="list-style-type: none">- Revisi penulisan laporan- Pengumpulan laporan untuk TTD	

Gresik, 4 Januari 2023

Dosen Pembimbing Kerja Praktik


Maulia Masyite Putri, S.T., M.T.

NIP. 0728049201

Kajian Pelaksanaan Pengadaan Pallet



**KAJIAN PENGADAAN PALLET UNTUK PELAYANAN
TPFT / CFS DI PT TERMINAL TELUK LAMONG**



Lampiran 8

Berita Acara Pengajuan Pengadaan Pallet Tambahan

PT TERINAL TELUK LAMONG SURABAYA

**BERITA ACARA
Pemeriksaan Fisik Pekerjaan (100.00%)
NOMOR. 210/BA-FSK.FAC/II/2022**

Tentang : Pekerjaan Pengadaan pallet plastic untuk Gudang milik PT Terminal Petikemas Teluk Lamong Surabaya

Pada hari ini SELASA tanggal 17 oktober 2023 kami yang bertanda tangan di bawah ini :

- 1 Nama : **DOMI RASTIO**
Jabatan :
- 2 Nama : **Ir. SATYO HARWONO**
Jabatan : Direktur CV Widya Sarana Mitra
Alamat : **Jl Karangreja Tengah No. 7, Semarang 5234**

Berdasarkan

1. Purchase Order No 2022/1117 tanggal 17 Oktober 2023
 2. Surat Jalan CV Widya Sarana Mitra No. 012/SJ-WAM/III/22 tanggal 17 Oktober 2023
- Dengan rincian sebagai berikut:

No	Nama Barang	Jumlah	Satuan
1	Pengadaan pallet plastic ukuran 130x120x15 cm. Spesifikasi Heavy duty plastic pallet-Maximum Capacity 3.50 ton – way with 2 holes	300	Pcs

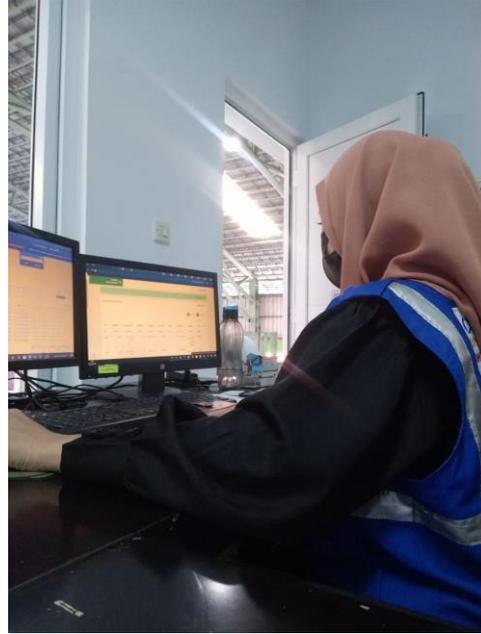
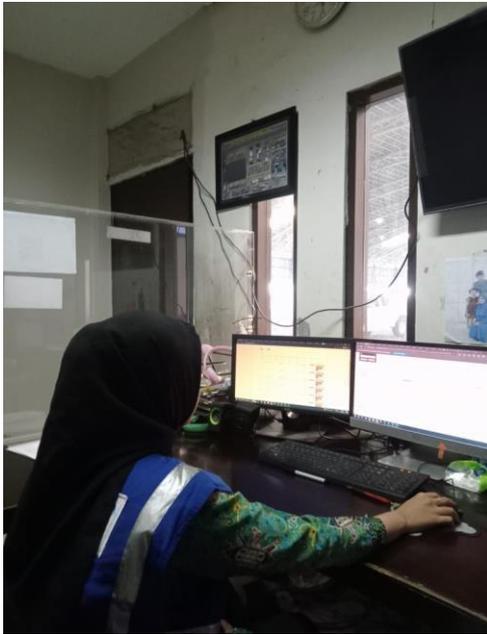
Menyatakan:

Bahwa CV. Widya Sarana Mitra sebagai pelaksana pekerjaan telah selesai melaksanakan Pekerjaan Pengadaan Pallet plastic untuk Gudang milik PT Terminal Petikemas Teluk Lamong dan dapat diterima.

Demikian Berita Acara ini dibuat untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Foto Kegiatan Magang/KP

A. Menjadi admin CFS dan mengoperasikan aplikasi sistem CTOS & ATIKA



B. Berdiskusi dan koordinasi dengan mentor serta pegawai operasional terkait pelaksanaan INOVAS pengadaan pallet





D. Hasil Realisasi pallet dan jumlah total pallet di CFS





F. Foto bersama seluruh pegawai divisi operasional PT Terminal Teluk Lamong





UISI

