

Pelayanan Jasa Impor Barang Dalam Masa Pandemi

Supartini^a, Iswanto^{b*}, Ningrum Astriawati^c, Vivid Dekanawati^d,
Nanda Kevin Hamzah Alfanhuri^e

^{a,b,c,d,e} Sekolah Tinggi Maritim Yogyakarta

^{b*} Email: isnogotirto59@gmail.com

ABSTRAK

Impor merupakan kegiatan yang sangat penting bagi sebuah negara, dari kegiatan tersebut negara memperoleh pendapatan atau pemenuhan kebutuhan masyarakat. Dampak pandemi berpengaruh terhadap perusahaan yang bergerak di bidang impor barang, dengan memberlakukan karyawan WFH (*Work From Home*), atau melakukan pekerjaan di kantor dengan protokol kesehatan ketat, perusahaan mewajibkan karyawan melakukan rapid tes antigen setiap 1 atau 2 minggu sekali. Tujuan dari penelitian ini adalah mendeskripsikan pelayanan jasa impor barang dalam masa pandemi. Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif dengan metode deskriptif. Metode pengumpulan data terbagi menjadi 3 bagian yaitu: metode observasi secara langsung di lapangan, metode *interview* dan metode dokumen. Dari hasil penelitian disimpulkan bahwa pelayanan jasa impor barang pada masa pandemi menerapkan pelayanan sistem *online*. Jaringan lambat merupakan hambatan yang menyebabkan semua proses pelayanan kepada pelanggan menjadi lambat, sehingga membutuhkan jaringan bagus untuk proses kelancaran kegiatan. Akibat pandemi ada permintaan khusus importir, yang mewajibkan semua supir/crew truk yang memasuki gudang harus melakukan rapid test mengakibatkan penambahan waktu dan biaya yang dikeluarkan.

Kata Kunci: *impor, pelayanan jasa, pandemi*

ABSTRACT

Import is a very important activity for a country, from these activities the state obtains income or meets the needs of society. The impact of the pandemic affects companies engaged in the import of goods, by enforcing WFH (Work From Home) employees, or doing work in the office with strict health protocols, the company requires employees to do a rapid antigen test every 1 or 2 weeks. The purpose of this study is to describe the services of importing goods during the pandemic. This research is a qualitative research with a descriptive method. The data collection method is divided into 3 parts, namely: direct observation method in the field, interview method, document method. From the results of the study, it was concluded that the service of importing goods during the pandemic implements an online system service. Slow networks are obstacles that cause all service processes to customers to be slow, so they require a good network for the smooth process of activities. Due to the pandemic there is a special demand for importers, which requires all truck drivers/crew entering the warehouse to be tested, this results in additional time and costs incurred.

Keywords: *import, service, pandemic*

I. PENDAHULUAN

Dalam transaksi perdagangan luar negeri yang lebih dikenal dengan istilah ekspor-impor pada hakikatnya merupakan transaksi yang sederhana dan

tidak lebih dari membeli dan menjual barang antara pengusaha yang bertempat di negara berbeda (Sutedi, 2014). Namun dalam pertukaran barang dan jasa yang menyeberangi laut, darat

ataupun udara itu tidak jarang timbul berbagai masalah yang kompleks antara pengusaha-pengusaha yang mempunyai bahasa, kebudayaan, adat istiadat, dan cara yang berbeda-beda (Hutabarat, 1997). Impor merupakan kegiatan ekonomi membeli produk luar negeri untuk keperluan atau dipasarkan di dalam negeri (Farina & Husaini, 2017). Sedangkan menurut Tandjung (2011) Impor adalah kegiatan perdagangan dengan cara memasukkan barang dari luar negeri ke dalam daerah pabean Indonesia sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Kecenderungan kegiatan impor yang besar tidak sepenuhnya buruk bagi sebuah negara karena impor juga menumbuhkan kegiatan investasi, apabila barang mentah, barang setengah jadi untuk keperluan perindustrian (Apsari & Triyono, 2018). Arsyad dalam Sedyaningrum & Nuzula (2016) Pengembangan industri substitusi impor di dalam negeri harus sejalan dengan penggalakan ekspor (Fattah et al., 2022). Dalam era perdagangan global sekarang ini, arus barang masuk dan keluar sangatlah cepat (Sani & nanda Lubis, 2022). Untuk memperlancar urusan bisnisnya, para pengusaha dituntut untuk memiliki pengetahuan yang cukup mengenai prosedur impor. Terutama yang berhubungan dengan perdagangan internasional, kepabeanan, *shipping* maupun perbankan, semua saling berkaitan dan sering terjadi permasalahan di lapangan (Sani & nanda Lubis, 2022). Wabah virus Covid-19 menimbulkan penurunan pendapatan ekspor dan impor tanah air (Yamali & Putri, 2020). Penurunan terjadi karena berkurangnya kegiatan ekspor impor barang. Sektor batu bara merupakan sektor yang mengalami penurunan paling banyak, selain itu pengiriman barang segar juga ikut terpapar dampak dari wabah tersebut (Soewardini et al., 2021). Setiap negara memiliki sistem perdagangan berbeda-beda oleh sebab itu tiap perusahaan harus memahami

sistem dan prosedur terutama impor. Pada masa pandemi terdapat peraturan-peraturan baru yang diterbitkan oleh instansi terkait, untuk saat ini hampir semua kegiatan banyak dilakukan secara *online*, akibatnya setiap perusahaan harus menyesuaikan dengan peraturan dan perkembangan teknologi tersebut.

Dalam pengiriman barang impor, dibutuhkan prosedur pelayanan jasa barang guna memperlancar efektifitas keluar masuknya barang impor di Indonesia. Menurut Yuniarti, (2022) Proses ekspor barang melalui jalur laut saat pandemi mengalami keterlambatan karena adanya pembatasan jumlah muatan barang yang menyebabkan kenaikan harga begitu juga dengan proses impor. Tujuan penelitian ini untuk menguraikan tentang prosedur pelayanan jasa barang impor dan dampak pada masa pandemi terhadap impor barang.

II. METODE

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kualitatif dengan metode deskriptif, merupakan prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dan perilaku dari orang-orang yang diamati. Pendekatan ini diarahkan pada latar belakang dan individu tersebut secara holistik (utuh), jadi tidak mengisolasi individu atau organisasi ke dalam variabel atau hipotesis, tetapi perlu memandangnya sebagai bagian dari sesuatu keutuhan (Moleong, 2004).

Objek penelitian ini adalah PT Wibawa Sokojati Sarana. Penelitian deskriptif bertujuan, pertama untuk mengetahui perkembangan sarana fisik tertentu atau frekuensi terjadinya suatu aspek fenomena sosial tertentu; tujuan kedua untuk mendeskripsikan secara terperinci fenomena sosial tertentu (Artanti et al., 2022). Dalam penelitian ini akan diuraikan secara deskriptif tentang prosedur pelayanan jasa barang impor dan dampak pada masa pandemi terhadap impor barang di PT Wibawa Sokojati Sarana, Sidoarjo, Jawa Timur .

Metode pengumpulan data terbagi menjadi 3 bagian yaitu: metode observasi secara langsung di lapangan, metode *interview*, dan metode dokumen. Menurut Hasanah dalam Pratama et al. (2022) metode observasi (pengamatan), merupakan hasil perbuatan jiwa secara aktif dan penuh perhatian untuk menyadari adanya sesuatu rangsangan tertentu yang diinginkan, atau suatu studi yang disengaja dan sistematis tentang keadaan atau fenomena sosial dan gejala-gejala psikis.

Menurut Ahmadi dalam Audi et al., (2021) *interview* merupakan teknik pengumpulan data yang digunakan peneliti untuk mendapatkan keterangan-keterangan lisan melalui bercakap-cakap dan berhadapan muka dengan orang yang dapat memberikan keterangan kepada peneliti. Sedangkan metode dokumen, menurut Moeleong dalam Subekti et al., (2022) metode ini menjadi suatu upaya mengumpulkan data yang kita peroleh menurut data yang berkaitan menggunakan objek penelitian misalnya data perusahaan, lembaga, dan dokumen.

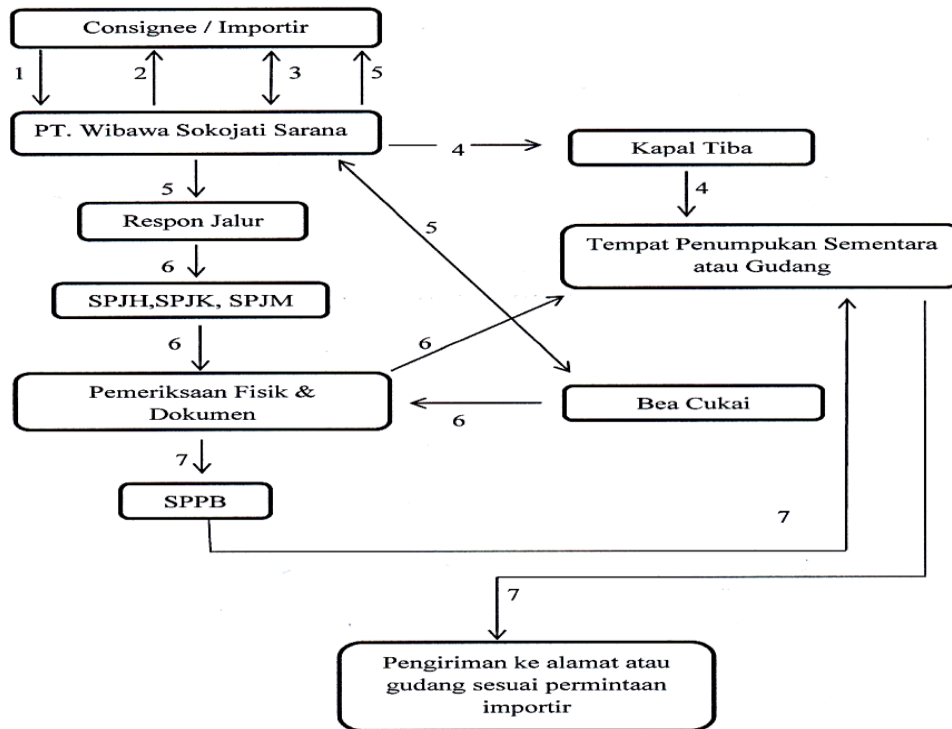
III. HASIL DAN PEMBAHASAN

PT Wibawa Sokojati Sarana merupakan perusahaan EMKL sekaligus PPJK yang bergerak dalam bidang pengurusan jasa impor atau *custom clearance*, pengurusan pengiriman barang, pengurusan perizinan, dan dokumen impor serta pengangkutannya. Sebagai perusahaan EMKL dan PPJK membantu memudahkan para importir dalam memasukkan atau membeli barang dari luar negeri. Sebagai contoh studi kasus pelayanan jasa impor PT Chemico, Surabaya sebagai importir.

Diawali dengan PT Chemico, Surabaya selaku importir menunjuk PT Wibawa Sokojati Sarana sebagai perusahaan PPJK atau penyedia jasa impor yang berperan dalam penanganan barang impor dan mengurus seluruh kegiatan impor barang, mulai dokumen sampai pengangkutannya baik itu LCL (*Less Container Load*) maupun FCL (*Full Container Load*) sampai barang keluar wilayah pelabuhan dan sampai ke gudang importir PT Chemico.

Untuk mengetahui harga *freight* dan *insurance* yang pembayarannya dilakukan di dalam negeri, terdapat *incoterm* dalam kesepakatan perdagangan internasional, yang tertera hak dan kewajiban penjual (*eksportir*) dan pembeli (*importir*) seperti FOB (*free on board*), kondisi yang mensyaratkan penjual menyerahkan barang kepada pengangkut sampai barang dimuat ke atas kapal yang ditunjuk pembeli. Sehingga barang yang telah dimuat di atas kapal sampai gudang pembeli, ongkos dan risiko ditanggung pembeli (*importir*).

PT Chemico, Surabaya selaku importir melakukan kesepakatan dengan eksportir dengan *clausula CIF (Cost Insurance Freight)*, dimana pihak eksportir bertanggung jawab dalam proses pengiriman barang kepada importir PT Chemico sampai tiba di negara tujuan (Indonesia) dan menanggung semua biaya perjalanan atau ongkos kirim, termasuk menanggung biaya bongkar muat kargo dan asuransi. Berikut skema prosedur pelayanan jasa impor PT Wibawa Sokojati Sarana seperti yang terlihat pada Gambar 1.



Gambar 1. Skema Prosedur Pelayanan Jasa Impor PT Wibawa Sokojati Sarana
Sumber: Dokumentasi PT Wibawa Sokojati Sarana

Dari Gambar 1 dapat diketahui bahwa alur prosedur jasa impor, mulai persiapan, sampai dengan *delivery order* kepada importir sebagai berikut. PT Wibawa Sokojati Sarana (PT WSS) selaku PPJK memperoleh *shipment* dengan cara Direktur PT WSS mempromosikan kepada beberapa importir dan *forwarding*, penawaran dilakukan melalui kontak personal dan *e-mail*. Adapun salah satu importir yang tertarik menggunakan jasa PPJK PT WSS adalah PT Chemico, Surabaya. Selanjutnya dilakukan negosiasi harga/biaya yang akan dikeluarkan importir, setelah kedua belah pihak sepakat, dibuat perjanjian kerja sama kedua belah pihak. PT WSS selaku penyedia jasa, menerima *shipment* impor dari PT Chemico, Surabaya selaku importir. Alasan importir menggunakan jasa PPJK untuk pengeluaran barang impor, karena kecepatan serta efisiensi proses pengurusan dokumen kepabeanan dan memiliki modul/aplikasi yang

berhubungan dengan kepabeanan untuk menunjang kinerja perusahaan.

Barang yang diimpor PT Chemico, Surabaya berupa bahan dasar pembuatan kosmetik dan parfum, di impor dari China. PT Chemico, Surabaya memberitahukan pelaksanaan impor melalui *shipping document* yang dikirimkan melalui *e-mail*, berupa *Bill Of Lading* (B/L), *invoice*, *packing list*. Selanjutnya seluruh penanganan impor dilakukan oleh PT WSS mulai dari pengurusan dokumen sampai pemesanan *trucking*.

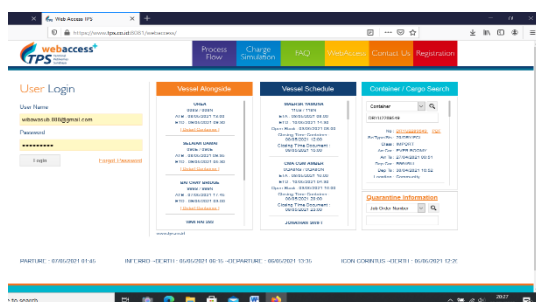
Pelayanan jasa impor PT WSS sebagai PPJK bertanggung jawab dari awal proses *shipping document* sampai pengeluaran barang diberikan dari PT Chemico, Surabaya sebagai importir (*consignee*). Sebagai customer *shipping document* yang diberikan kepada PT WSS dikirim melalui *e-mail* berupa dokumen B/L, *invoice*, *packing list* serta ETA (*Estimation Time of Arrival*).

Setelah mendapatkan *shipping document*, pihak PPJK melakukan

checking dokumen yang dilakukan oleh staff administrasi, berupa B/L, invoice, dan packing list, jika diperlukan revisi, importir melakukan komunikasi dengan shipper. Setelah dokumen final, kemudian menyusun draft PIB (Pemberitahuan Impor Barang), dikirim kepada PT Chemico untuk mengkonfirmasi PIB sudah benar, selanjutnya menunggu ETA atau perkiraan waktu kedatangan kapal. Pengecekan kedatangan kapal dilakukan melalui website masing-masing pelayaran atau pelabuhan. Terminal Peti kemas Surabaya melalui portal <http://www.tps.co.id:82/CLIQUE-247/Login> dengan cara login akun perusahaan, menggunakan nama kapal atau nomor container.

Setelah kapal tiba, menunggu dilakukan proses stripping ke gudang sampai selesai. PIB diisi data BC1.1, ketika sudah muncul pada portal pengguna jasa, pengecekan data BC1.1 dilakukan H-2 atau H-1 sebelum kapal sandar dengan masuk portal <https://customer.beacukai.go.id> login menggunakan akun perusahaan, masuk ke browse data manifest, isi kelengkapan data seperti nomer B/L beserta tanggal dan kantor bongkar atau kantor Bea Cukai maka muncul data manifest.

Gambar 2 berikut ini merupakan pengecekan kedatangan kapal menggunakan nomor container melalui website Terminal Petikemas Surabaya .



Gambar 2. Pengecekan Kedatangan Kapal
Sumber: Webaccess | TPS

Pengambilan D/O (Delivery Order), secara online dengan E-DO

(Electronic Delivery Order). setelah kapal sandar dan barang sudah ada di gudang. Untuk pengambilan D/O LCL (Less Container Load), dokumen yang dibutuhkan adalah KTP (Kartu Tanda Penduduk) yang mengambil D/O, surat kuasa pengambilan D/O, Bill Of Lading (stempel basah importir), dan bukti bayar pengambilan DO.

Sedangkan untuk pengambilan DO FCL (Full Container Load) membutuhkan dokumen antara lain surat kuasa pengambilan DO, Bill Of Lading (stempel basah importir), surat peminjaman container, interchange, dan bukti bayar pengambilan DO. Selama pandemi, pengambilan D/O ke freight forwarder diwajibkan memenuhi protokol kesehatan (Prokes) dengan mencuci tangan, memakai masker, dan menjaga jarak. Sedang informasi dipasang di beberapa tempat seperti di depan loket/kantor. Untuk mencetak E-DO dilakukan sistem online berupa file pdf. Setiap perusahaan pelayaran untuk mencetak E-DO memiliki persyaratan dokumen yang berbeda-beda, ada yang menggunakan dokumen lengkap untuk cetak E-DO seperti pada saat mengambil D/O, tetapi ada yang hanya memasukkan bukti bayar E-DO dan ada yang langsung mengambil E-DO, tetapi sebelumnya sudah diproses oleh importir dan PPJK, tinggal memasukkan nomor B/L, dengan cara login ke portal pelayaran <https://ecomm.one-line.com> dengan akun importir, selanjutnya klik menu inbound, klik Delivery Order (Indonesia) kemudian klik pada DO status masukkan nomor BL jika sudah release E-DO, maka sudah bisa di cetak.

Selanjutnya PIB di submit. Ada dua persyaratan untuk online PIB, yaitu untuk LCL, submit PIB dilakukan setelah stripping atau setelah mendapat e-mail pemberitahuan dari pelayaran jika sudah bisa submit PIB. Untuk FCL, submit PIB bisa dilakukan setelah container masuk CY (Container Yard)

dengan mengecek di portal masing-masing. Setelah *submit* PIB, kemudian terbit kode *billing* pada modul PIB dari Bea Cukai, guna pembayaran tagihan kepabeanan dan cukai. Pihak PPJK mengirimkan kode *billing* kepada PT Chemico, untuk dilakukan pembayaran dan mengirimkan Bukti Penerimaan Negara kepada PT WSS melalui *e-mail*.

Setelah *billing* dibayarkan maka modul PIB pada PPJK muncul respon SPJM (Surat Pemberitahuan Jalur Merah), SPJK (Surat Pemberitahuan Jalur Kuning), dan SPPB (Surat Pemberitahuan Pengeluaran Barang) atau SPJH (Surat Pemberitahuan Jalur Hijau). Berikut penjelasan dari 3 respon tersebut.

Respon yang keluar di modul PIB mengharuskan dilakukan pemeriksaan fisik barang dan pemeriksaan dokumen secara online ke Bea Cukai. Ketika barang terkena SPJM maka dilakukan pendok (pengiriman dokumen) dan pemeriksaan fisik barang, untuk pengiriman dokumen dilakukan secara online melalui portal <https://sipinter.bcperak.net> kemudian login dengan akun perusahaan klik layanan mandiri, klik online pilih pengajuan *softcopy* lalu isi form pengajuan dokumen sesuai dengan respon.

Dokumen yang dibutuhkan dalam pendok online meliputi PIB, B/L, *invoice*, *packing list*, *certificate of origin* (jika ada), surat keputusan lartas (jika terkena larangan terbatas), asuransi, SKB PPh (Surat Keterangan Bebas PPh) jika ada, surat pernyataan keaslian dokumen dari importir, SPJM, *billing*, BPN (Bukti Penerimaan Negara), Surat Kuasa PPJK, dan NIB (Nomor Induk Berusaha). Batas maksimal pengiriman dokumen 1 (satu) hari setelah mendapatkan respon SPJM. Semua dokumen di *upload* melalui portal sipinter, lalu klik ajukan dokumen. Untuk mengetahui pendok sudah

diterima atau ditolak oleh Bea Cukai maka masuk ke menu *tracking*, input nomor pendaftaran, tanggal, dan jenis pendok. Apabila diterima oleh Bea Cukai, statusnya pada portal Sipinter, berupa penerimaan. Setelah mendapat respon penerimaan di portal, pihak PPJK mengajukan Job Behandle dengan lampiran dokumen berupa SPJM dan B/L, dilakukan di gudang sesuai respon SPJM selanjutnya mendapatkan surat Job Behandle, untuk diberitahukan pihak gudang guna mempersiapkan barang.

Selanjutnya mengajukan permohonan antri petugas pemeriksa Bea Cukai yang ditempatkan di depo atau gudang. Dokumen yang dibutuhkan untuk PKB (Perekaman Kesiapan Barang) meliputi PIB, SPJM, B/L, *invoice*, *packing list*, selanjutnya dilakukan pemeriksaan fisik barang oleh Bea Cukai, dengan mengambil foto barang, pengecekan kesesuaian barang dengan dokumen, apabila diperlukan mengambil sampel barang, sesudah pemeriksaan barang selesai, petugas membubuhkan tanda tangan pada lembar LHP (Laporan Hasil Pemeriksaan), maka bisa dilakukan pengeluaran barang setelah terbit SPPB.

Jalur merah atau SPJM bisa terjadi karena merupakan importir baru, terkena pemeriksaan acak atau random, barang re-impor, barang dicurigai atau barang termasuk berisiko tinggi, barang tertentu yang ditetapkan pemerintah, dan barang yang belum pernah masuk wilayah pelabuhan. Berikut barang impor yang bisa terkena jalur merah: besi, nikel, baja, tekstil, timah, hewan atau produk hewani, bahan berbahaya (B2), minuman beralkohol, kaca lembaran, gas, minyak, obat-obatan, produk kehutanan, barang bekas, biji kopi, beras, perak, dan emas.

Adapun instansi yang terkait dalam perizinan ataupun pembatasan serta pelarangan barang adalah BKSD (Balai Konservasi Sumber Daya Alam)

terkait hewan dan tumbuhan, BKIPM (Badang Karantina Ikan, Pengendalian Mutu) berkaitan tentang perikanan, BPOM (Badan Pengawas Obat dan Makanan) berkaitan dengan obat-obatan dan makanan, BSN (Badan Standar Nasional) berkaitan tentang standarisasi barang dan Bea Cukai sebagai pemeriksa barang impor sebelum masuk dan atau dikirim ke gudang importir.

Respon yang keluar di modul PIB mengharuskan pemeriksaan dokumen secara fisik dan secara online. Ketika barang terkena SPJK dilakukan pendok, pengiriman dokumen secara online melalui portal <https://sipinter.bcperak.net>. sama ketika melakukan pendok SPJM, dengan dokumen kelengkapan PIB, B/L, *invoice*, *packing list*, *certificate of origin* (jika ada), surat keputusan lartas (jika terkena lartas), asuransi, SKB pph, surat pernyataan keaslian dokumen dari importir, SPJK, *billing*, BPN, Surat Kuasa PPJK dan NIB (Nomor Induk Berusaha). Pengiriman dokumen sama dengan respon SPJM. Pemeriksaan dokumen fisik bisa dilakukan oleh petugas pemeriksa setelah bukti penerimaan pengiriman dokumen online muncul. Respon jalur kuning terjadi karena perusahaan atau importir sudah dirasa cukup profil untuk tidak dilakukan pemeriksaan fisik barang.

Respon pada modul PIB tidak dilakukan pemeriksaan fisik barang dan dokumen, tetapi dilakukan pemeriksaan dokumen setelah SPPB keluar. Untuk jalur hijau yang dilakukan pemeriksaan dokumen hanya yang memiliki fasilitas *Certificate of Origin*, batas waktu pengiriman dokumen ke Bea Cukai maksimal 3 (tiga) hari dari tanggal SPPB sampai jam 12:00. Pengiriman dokumen secara online melalui portal <https://sipinter.bcperak.net>, untuk SPJH barang bisa langsung dikeluarkan dari gudang. Respon jalur hijau terjadi karena importir lama atau prioritas, yang

memiliki raport/penilaian bagus dari Bea dan Cukai, tidak pernah salah dokumen, HS (Harmoni System) code dan SPTNP (Surat Penerapan Tarif dan Nilai Pabean). SPPB dari gudang atau CY, diberikan sebelum pemesanan *trucking* untuk pengangkutan. Pengeluaran dibagi 2 bagian LCL dan FCL.

Pengeluaran barang LCL (*Less Container Load*) dilakukan di gudang sesuai SPPB, contoh gudang PT ACSA (Angkasa Cahya Selaras Abadi) sebelum melakukan pengeluaran barang, dilakukan pembayaran penumpukan atau *storage*, dokumen yang dibutuhkan untuk pengeluaran SPPB fiat (SPPB yang telah di stempel oleh Bea Cukai di gudang), surat jalan dan *Delivery Order*. Pengeluaran Barang FCL (*Full Container Load*). Pengeluaran barang FCL yang belum terkena *dwelling time* dilakukan di CY. *Dwelling time* merupakan waktu yang dihitung mulai *container* dibongkar dari kapal sampai meninggalkan terminal pelabuhan. *Container* yang melebihi 4 (empat) hari di terminal peti kemas maka terkena PLP (Pemindahan Lapangan Penumpukan) ke depo yang ditunjuk Bea Cukai.

Biaya jasa impor yaitu biaya atau tagihan jasa pengurusan impor barang yang dikeluarkan importir sebagai pengguna jasa. Pengeluaran ini dibagi menjadi dua macam yaitu biaya *handling* dan *reimburse*. Biaya *handling*, merupakan komponen tagihan terhadap PT Chemico sebagai pengguna jasa meliputi biaya administrasi, *Edi fee*, *handling clearance*, *trucking*, *handling* karantina, pengurusan per dokumen, dan biaya PPN. Biaya *reimburse*, tagihan meliputi *invoice* original, pembayaran atau biaya yang sebelumnya dikeluarkan oleh perusahaan meliputi *delivery order*, *lift off* dan *lift on*, *storage*, dan TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat).

Dampak pandemi berpengaruh terhadap kegiatan impor. Impor merupakan kegiatan sangat penting bagi

sebuah negara, dari kegiatan tersebut negara memperoleh pendapatan atau pemenuhan kebutuhan masyarakat. Namun saat ini seluruh dunia sedang dihadapkan dengan masa pandemi Covid-19 yang terus meluas. Pandemi ini berdampak pada banyak sektor termasuk pada perekonomian negara, sebab banyak negara yang memberlakukan *lockdown* yang mempengaruhi kegiatan impor tersebut. Dampak pandemi juga berpengaruh terhadap perusahaan yang bergerak di bidang impor barang, sehingga memberlakukan karyawan harus WFH (*Work From Home*). Seiring perkembangan Covid-19, juga berpengaruh terhadap kinerja dan *shipment* perusahaan, tetapi ada juga beberapa perusahaan yang tetap melakukan pekerjaan di kantor dengan protokol kesehatan (Prokes) Covid-19 sangat ketat untuk antisipasi, mewajibkan karyawan melakukan rapid tes antigen setiap 1 atau 2 minggu sekali. Masa pandemi ini juga berdampak terhadap beberapa perusahaan EMKL atau PPJK karena ada peraturan baru dan perubahan jam kerja.

Berikut dampak masa pandemi terhadap perusahaan diantaranya yaitu berkurangnya jam operasional kantor. Semakin maraknya kasus Covid-19 mempengaruhi waktu kerja beberapa perusahaan pelayaran dan instansi lain, yang semula buka sampai jam 16:00 akibat pandemi hanya sampai jam 14:00, bahkan ada yang hanya sampai jam 12:00, sudah tidak menerima dokumen lagi. Hal tersebut menjadi kendala bagi pihak operasional ketika mengambil atau mengajukan dokumen yang dilakukan secara *offline* atau langsung karena keterbatasan waktu.

Bekerja dilakukan sistem online. Dengan adanya pandemi, otomatis setiap perusahaan pelayaran, bea cukai mengurangi atau membatasi setiap orang yang masuk/keluar kantor, maka beberapa perusahaan pelayaran, bea

cukai menerapkan sistem online. Sebagai contoh beberapa perusahaan pelayaran untuk pengambilan DO dilakukan secara online dimana dokumen di *upload* di portal masing-masing pelayaran. Pengambilan DO atau E-DO di PT One Indonesia dilakukan secara online menggunakan portal <https://ecomm.one-line.com>, Contoh lain, pengiriman dokumen ke Bea Cukai ketika terkena penjaluran dilakukan secara online dengan menggunakan portal <https://sipinter.bcperak.net/site/login>.

Kendala jaringan merupakan hambatan yang menyebabkan semua proses menjadi lamban, karena kebanyakan kegiatan kantor dilakukan secara sistem online yang membutuhkan jaringan bagus untuk proses kelancaran kegiatan. Ketika gangguan terjadi berdampak lambannya pengiriman atau pengerjaan dokumen dari *customer*.

Selain itu akibat pandemi Covid-19 beberapa importir memiliki permintaan khusus kepada pihak PPJK, importir mewajibkan semua supir dan *crew trucking* yang memasuki gudang harus melakukan rapid test untuk meminimalisir terjadinya penularan Covid-19, hal ini mengakibatkan tambahan waktu dan biaya yang dikeluarkan oleh PPJK.

IV. SIMPULAN

Dari pembahasan di atas dapat disimpulkan bahwa dalam kegiatan pelayanan jasa impor dimasa pandemi oleh PT Wibawa Sokojati Sarana antara lain prosedur jasa impor, kegiatan dimulai ketika dilakukan penawaran jasa impor terhadap importir, kemudian membuat kesepakatan atau perjanjian kerja sama. Kemudian pihak PPJK menerima *shipment* dari pihak importir, selanjutnya dilakukan proses penanganan dokumen beserta *trucking* oleh PPJK dan dilakukan proses menyusun draft PIB. Setelah kapal datang dilakukan proses *stripping*

sampai selesai, pihak PPJK mengambil D/O di perusahaan pelayaran atau *Freight Forwarding*. Kemudian PIB di online kan oleh PPJK dan terbit kode *billing* atas tagihan kepabeanan dan cukai yang harus dibayarkan importir, setelah *billing* dibayarkan maka modul PIB muncul beberapa respon yaitu: respon jalur merah atau SPJM, respon jalur kuning atau SPJK, respon jalur hijau atau SPJH. Setelah mendapatkan respon dan barang beserta dokumennya sudah dinyatakan benar oleh Bea Cukai, maka barang dilakukan proses pengeluaran. Pengeluaran barang dibagi menjadi dua macam: (1). LCL, pengeluaran dilakukan di gudang sesuai dengan SPPB. (2) FCL, pengeluaran dilakukan di CY, jika lebih dari 4 hari terkena PLP (Pemindahan Lapangan Penumpukan) ke depo yang ditunjuk Bea Cukai. Dampak masa pandemi Covid-19 terhadap perusahaan, menyebabkan beberapa hal sebagai berikut: jam kerja perusahaan pelayaran berkurang, *freight forwarding* berubah dan berkurang, kegiatan pengiriman dokumen ke perusahaan pelayaran dan bea cukai dilakukan secara online di masing-masing portal, dan beberapa importir memiliki permintaan khusus.

V. DAFTAR PUSTAKA

- Apsari, M., & Triyono, M. (2018). *Analisis Pengaruh Ekspor, Impor, Nilai Tukar Rupiah Terhadap Cadangan Devisa Indonesia*. Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- Artanti, S. N. A., Dekanawati, V. & Astriawati, N. (2022). Distribusi Dan Logistik Hasil Tangkapan Nelayan: Studi Kasus Pada Pelabuhan Perikanan Puger Jember. *Jurnal Sains Teknologi Transportasi Maritim*, 4(1), 14–21.
- Audi, A., Setiyantara, Y., Astriawati, N., & Suganjar, S. (2021). Evaluasi Pelaksanaan Inert Gas System (Igs) Pada Kapal Tanker (Studi Kasus Di Kapal Mt. Winson No. 5 Milik Perusahaan Winson Oil Singapore). *Jurnal Sains Dan Teknologi Maritim*, 21(2), 126–140.
- Farina, F., & Husaini, A. (2017). *Pengaruh Dampak Perkembangan Tingkat Ekspor Dan Impor Terhadap Nilai Tukar Negara Asean Per Dollar Amerika Serikat (Studi Pada International Trade Center Periode Tahun 2013-2015)*. Brawijaya University.
- Fattah, B. F. B., Iswanto, I., Astriawati, N., & Widyanto, H. (2022). Prosedur Clearance In Dan Clearance Out Kapal Milik PT Salam Pacific Indonesia Lines. *Majalah Ilmiah Bahari Jogja*, 20(1), 87–96.
- Hutabarat, R. (1997). *Transaksi Export Import*. Jakarta: Erlangga.
- Moleong, L. J. (2004). *Metodelogi Penelitian*. Bandung: Penerbit Remaja Rosdakarya.
- Pratama, A. A., Astriawati, N., Waluyo, P. S., & Wahyudiyana, R. (2022). Optimalisasi Perawatan Sistem Pendingin Mesin Utama Di Kapal Mv. Nusantara Pelangi 101. *Majalah Ilmiah Bahari Jogja*, 20(1), 1–11.
- Sani, I., & Nanda Lubis, S. (2022). Proses Pengurusan Dokumen Barang Ekspor Pada PT Bahari Eka Nusantara Cabang Medan. *Journal Of Maritime And Education (Jme)*, 4(1), 358–363.
- Sedyaningrum, M., & Nuzula, N. F. (2016). Pengaruh Jumlah Nilai Ekspor, Impor Dan Pertumbuhan Ekonomi Terhadap Nilai Tukar Dan Daya Beli Masyarakat Di Indonesia. *Jurnal Administrasi Bisnis*, 34(1).
- Soewardini, H. M. D., Lestari, R., Chamidah, D., Roosinda, F. W., Giri, K. R. P., Ramadhana, N., Andriyani, W., Suprayitno, A., Mardani, D. A., & Mochdar, D. F. (2021). *Kajian Lintas Perspektif Ilmu Tentang Pandemi Covid 19*. Penerbit Qiara Media.
- Subekti, J., Wibowo, W., Astriawati, N., & Fadholi, M. H. (2022).

- Optimalisasi Perawatan Sistem Pendingin Mesin Utama Tipe Hansin Glu28ag Pada Kapal. *Dinamika Bahari*, 3(1), 60–68.
- Sutedi, A. (2014). *Hukum Ekspor Impor*. RAS.
- Tandjung, M. (2011). *Aspek Dan Prosedur Ekspor-Impor*. Jakarta: Salemba Empat.
- Yamali, F. R., & Putri, R. N. (2020). Dampak Covid-19 Terhadap Ekonomi Indonesia. *Ekonomis: Journal Of Economics And Business*, 4(2), 384–388.
- Yuniarti, D. W. (2022). *Analisis Proses Ekspor Barang Melalui Jalur Laut Saat Pandemi*.