

BAB III

SISTEM BISNIS PT. KARYA KENCANA GROUP

PT. Karya Kencana Group memiliki beberapa produk layanan berikut merupakan alur pelayanan di PT. Karya Kencana Group

Layanan PT. Karya Kencana:

- a. Export/ Impor
- b. Customs Clearance
- c. Transportation
- d. Container Handling

III.1 Sistem Bisnis PT. Karya Kencana (PPJK)

Perusahaan Pengurusan Jasa Kepabeanan (PPJK) adalah perusahaan yang bergerak dalam bidang pengurusan kepabeanan. Pelayanan terkait proses kepabeanan, diantaranya seperti pengurusan dokumen impor dan ekspor, konsultasi kepabeanan, pemenuhan regulasi kepabeanan, dan pengurusan logistik terkait ekspor dan impor.

Perusahaan PPJK bertindak sebagai perantara antara importir atau eksportir dengan pihak berwenang di bidang kepabeanan, seperti Bea Cukai dan lembaga terkait lainnya. Mereka memastikan bahwa semua proses kepabeanan berjalan lancar dan sesuai dengan peraturan yang berlaku, sehingga barang dapat diimpor atau diekspor dengan aman dan legal.

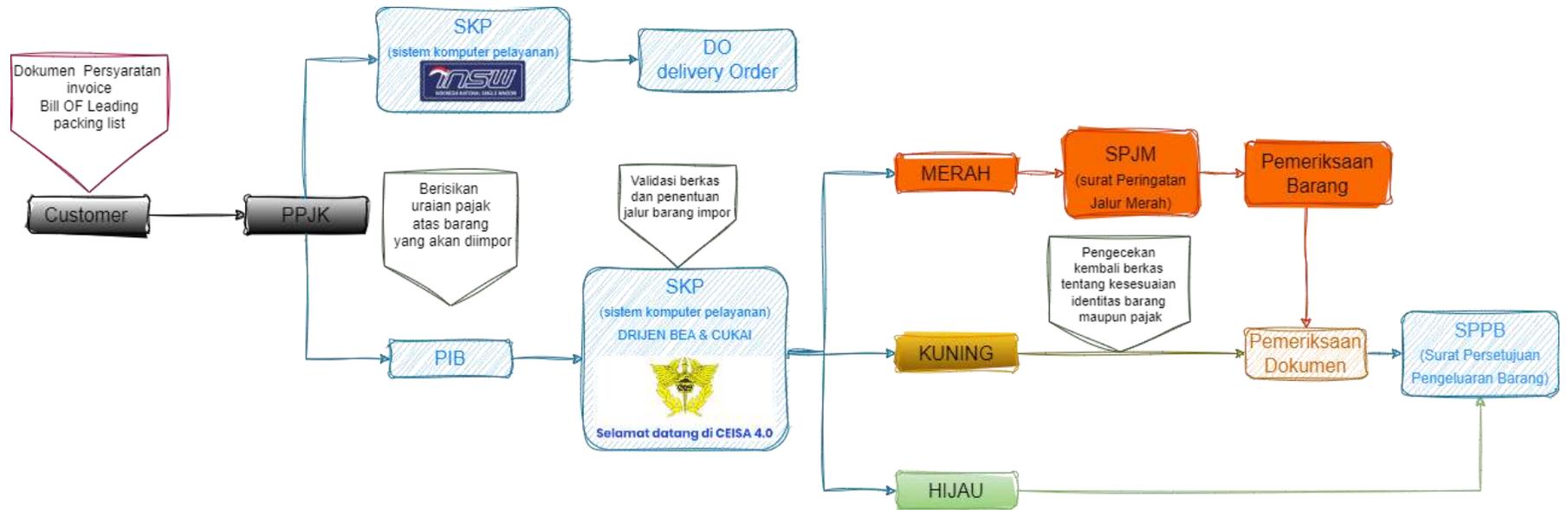
Layanan yang biasanya ditawarkan oleh perusahaan PPJK meliputi klasifikasi barang, penyusunan dokumen kepabeanan, perhitungan bea masuk dan pajak lainnya, serta pemenuhan persyaratan kepabeanan lainnya. Perusahaan PPJK juga dapat memberikan saran dan bantuan kepada klien terkait proses kepabeanan untuk memastikan kepatuhan dengan regulasi yang berlaku dan mengoptimalkan proses impor dan ekspor merek.

Tujuan dari Perusahaan Pengurusan Jasa Kepabeanan (PPJK) adalah memfasilitasi dan mengoptimalkan proses impor dan ekspor bagi pelanggannya dengan memastikan kepatuhan terhadap peraturan kepabeanan yang berlaku. Beberapa tujuan khusus dari PPJK antara lain:

1. Kepatuhan Hukum: Membantu pelanggan agar mematuhi semua peraturan dan prosedur kepabeanan yang berlaku dalam proses impor dan ekspor barang.
2. Efisiensi: Memastikan proses kepabeanan berjalan dengan lancar dan efisien, sehingga mengurangi kemungkinan keterlambatan dalam pengiriman barang.
3. Ketersediaan Dokumen: Menyediakan dan mengurus dokumen-dokumen yang diperlukan untuk proses kepabeanan, seperti faktur, Surat Keterangan Asal Barang (SKAB), dan dokumen lainnya.
4. Pengurangan Biaya: Membantu pelanggan mengoptimalkan biaya impor dan ekspor dengan memberikan saran tentang penggunaan jalur atau fasilitas yang paling efisien dan hemat biaya.
5. Konsultasi Kepabeanan: Memberikan konsultasi dan dukungan kepada pelanggan terkait masalah kepabeanan, termasuk perubahan regulasi, tarif bea masuk, dan prosedur impor dan ekspor.
6. Pengawasan Logistik: Memantau dan mengawasi proses logistik terkait impor dan ekspor barang, termasuk pengiriman, penyimpanan, dan penanganan barang di pelabuhan atau bandara.
7. Layanan Tambahan: Menyediakan layanan tambahan seperti asuransi pengangkutan, penanganan barang berbahaya, dan pemrosesan dokumen khusus seperti izin impor sementara.

Dengan tujuan ini, PPJK bertujuan untuk mempermudah dan meningkatkan efisiensi proses impor dan ekspor bagi pelanggan mereka, serta memastikan bahwa semua kegiatan yang dilakukan sesuai dengan regulasi yang berlaku.

ALUR PROSES KEPABEANAN IMPOR

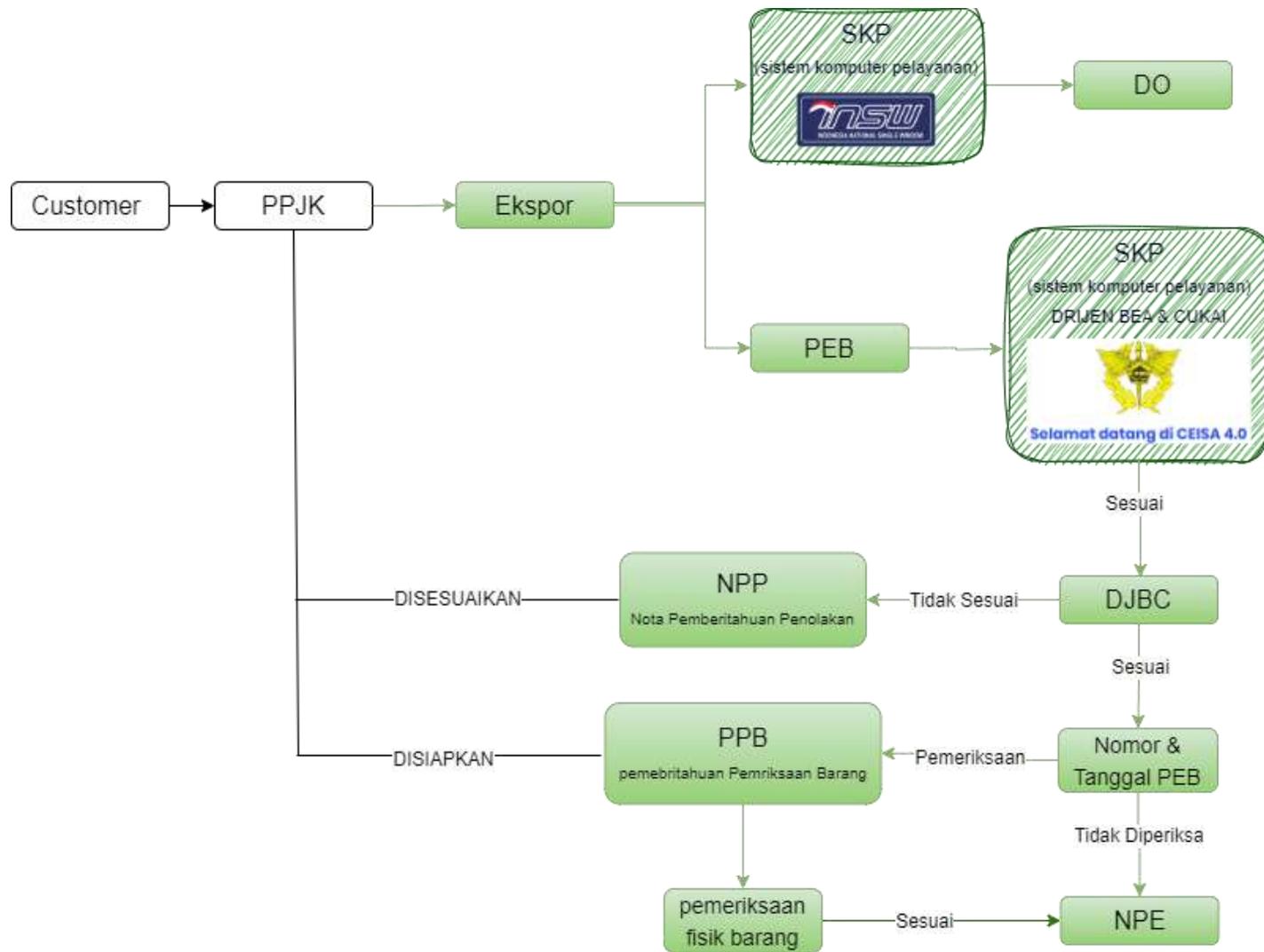


Gambar III. 1 Alur Proses Impor

III.2 Alur Proses Impor

1. Importir melakukan penginputan dan pengiriman PIB (Pengajuan Impor Barang) secara mandiri melalui Modul PIB dan EDI sistem atau menghubungi pihak PPJK (Pengusaha Pengurusan Jasa Kepabeanan)
2. Pada PIB akan tercantum bea masuk, PPH dan pajak yang akan dibayar
3. Importir mencantumkan dokumen kelengkapan yang diperlukan di dalam PIB
4. Importir membayar pajak dan biaya PNBK ke bank devisa
5. Pihak bank melakukan pengiriman data ke Sistem Komputer Pelayanan (SKP) Bea Cukai secara online melalui Pemberitahuan Data Elektronik (PDE)
6. Importir mengirimkan data PIB ke SKP Bea Cukai secara online melalui PDE
7. Data PIB diproses di portal Indonesia National Single Windows (INSW) untuk proses validasi kebenaran dokumen PIB dan verifikasi Analyzing Point terkait Lartas
8. Jika terdapat kesalahan, maka PIB akan dirject dan importir melakukan pembetulan data PIB kemudian dikirimkan ulang
9. Setelah proses pada portal INSW selesai, data PIB secara otomatis akan dikirimkan ke SKP Bea Cukai
10. Dokumen PIB kembali divalidasi dan dilakukan Analizing Point di SKP
11. Setelah dokumen PIB dinyatakan benar, maka akan dibuatkan klasifikasi jalur
12. Jika PIB jalur hijau, maka akan langsung keluar Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPBPB)
13. Jika PIB jalur kuning, maka akan dilakukan proses cek dokumen oleh petugas Bea Cukai. Jika dokumen sesuai maka akan keluar SPBB dan jika tidak sesuai akan dikembalikan untuk diperbaiki

14. Jika PIB jalur merah, maka akan dilakukan proses cek fisik barang oleh petugas Bea Cukai. Jika hasil sesuai maka akan keluar SPPB dan jika tidak sesuai akan dikenakan sanksi sesuai undang-undang yang berlaku. Beberapa hal yang dapat menyebabkan PIB di jalur merah antara lain :
- Impor baru
 - Profil importir High Risk
 - Barang impor yang ditetapkan oleh Pemerintah
 - Barang impor sementara
 - Barang Operasional Perminyakan (BOP) golongan II
 - Ada informasi intelijen?NHI
 - Terkena sistem acak
 - Barang impor termasuk dalam komoditi atau berasal dari negara berisiko tinggi
15. Setelah SPPB keluar importir akan mendapat respon dan mencetak SPPB melalui modul PIB
16. Barang dapat dikeluarkan dari pelabuhan dengan mencantumkan dokumen asli dan SPPB



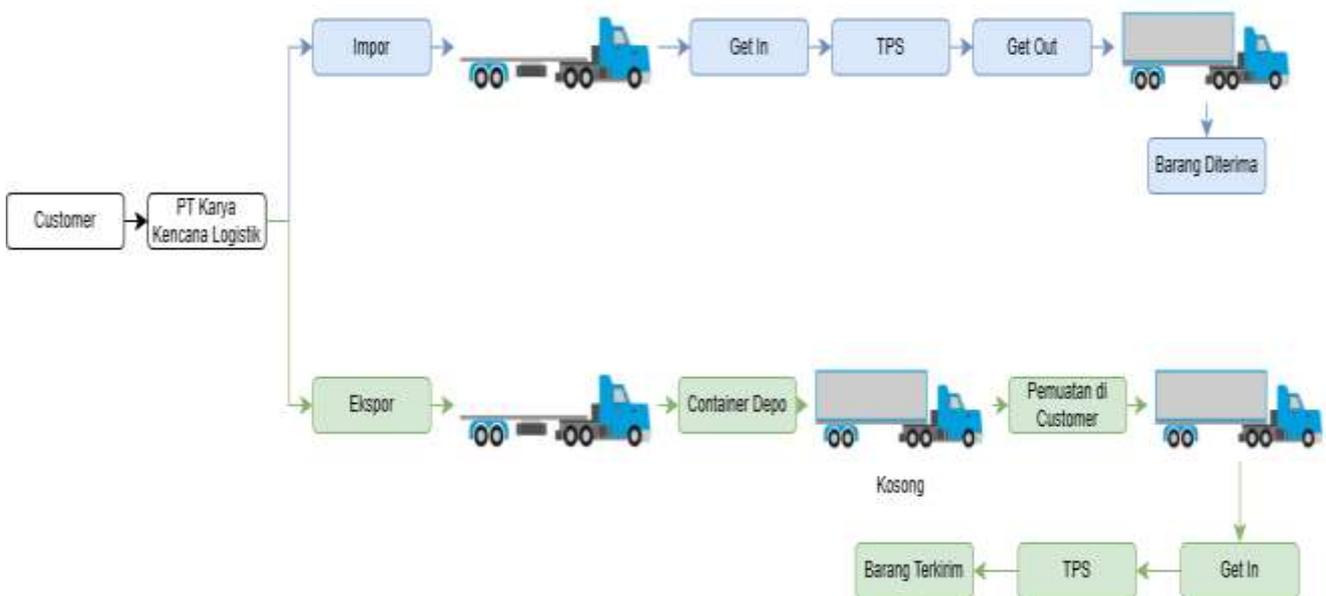
Gambar III. 2 Alur Proses Ekspor

Alur Proses Ekspor

1. Eksportir/ customer memberikan kuasa atas pengurusan kepabeanan kepada PPJK
2. PEB dibuat oleh PPJK berdasarkan dokumen pelengkap pabean berupa:
 - a. *Invoice*;
 - b. *Packing List*.Serta melakukan penghitungan besaran Bea Keluar dilakukan sendiri oleh Eksportir secara *Self Assessment*.
3. Setelah PEB jadi akan di submit ke SKP dan diperiksa oleh pejabat yang menangani lartas jika ada kekurangan maka akan terbit NPP(nota pemberitahuan penolakan)/NPPD(nota pemberitahuan persyaratan dokumen)
4. Jika dokumen lengkap dan barang sesuai dengan dokumen penyerta akan keluar nomor dan tanggal PEB
5. Setelah terbit nomor dan tanggal PEB akan dilakukan pemeriksaan jika barang dicurigai oleh pihak bea cukai akan keluar PPB (Pemberitahuan Pemeriksaan Barang) untuk melakukan pemeriksaan barang secara fisik.
6. Namun jika tidak dilakukan pemeriksaan maka akan terbit NPE(Nota Pelayanan Ekspor).
 7. NPE digunakan sebagai bukti bahawa barang telah menyelesaikan syarat dan kewajiban kepabeanan. NPE digunakan sebagai syarat keluar masuknya barang di sebuah pelabuhan ataupun bandara atau legalitas barang ekspor.

III.3 Sistem Bisnis PT. Karya Kencana Logistik

III.3.1 Proses Pengangkutan PT Karya Kencana Group



Gambar III. 3 Proses Pengangkutan

Perusahaan angkutan barang merupakan perusahaan yang menyediakan jasa pengiriman dan pengangkutan barang. Mereka menggunakan berbagai mode transportasi seperti darat, laut, udara, atau rel.

Pada setiap operasional perusahaan angkutan, perlu adanya sebuah perencanaan perjalanan. Perencanaan perjalanan dilakukan setelah customer atau konsumen telah melakukan pembayaran uang muka atau Down Payment. Setelah pembayaran uang muka oleh konsumen dilakukan kemudian bagian marketing akan menuangkan rencana dan detail trip pada SPJ (surat Perintah Jalan).

Setelah surat perintah jalan dan dokumen persyaratan lainnya terpenuhi maka manajer operasional melakukan briefing dengan driver yang akan berangkat pada trayek tersebut.

A. Kesiapan Driver

1. Mandor mengatur armada yang harus disiapkan dan dilakukan perawatan maintenance apabila ditemukan perubahan atau
2. Mandor crew bertugas membagi jadwal keberangkatan tugas bagi driver dan juga crew yang akan membawa armada pada trip tersebut

3. Mandor dan driver akan melakukan briefing sebelum melakukan pengiriman
4. Mandor memastikan driver dalam kondisi sehat dan siap melakukan pengiriman pada hari tersebut.

Berikut adalah daftar driver PT. Karya Kencana Logistik:

B. Kesiapan Armada

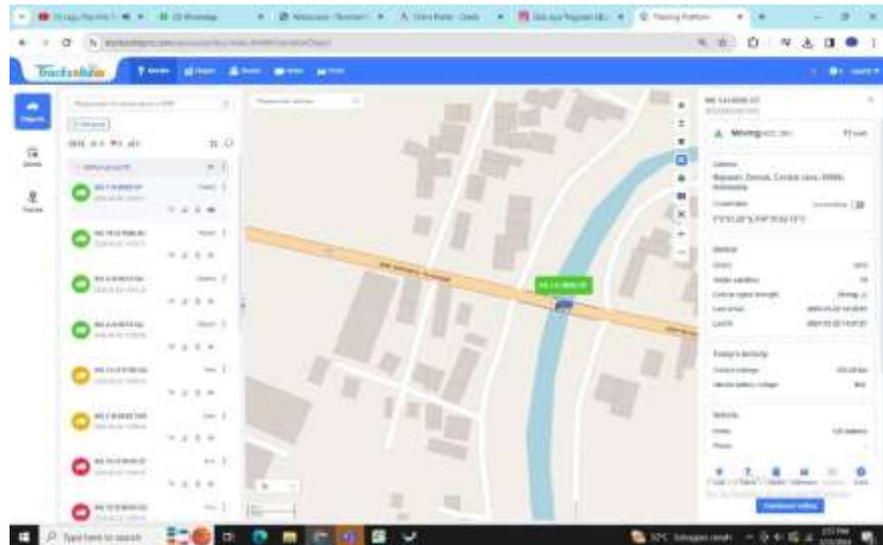
Kesiapan armada ini yang sudah diatur oleh Mandor yang mengawasi secara langsung terkait perbaikan pemeliharaan secara berkala terhadap armada angkutan oleh mekanik ataupun driver.

1. Armada angkutan barang yang akan diberangkatkan harus di cek, perawatan ringan atau perbaikan terlebih dahulu, memiliki tujuan untuk melakukan selama perjalanan tidak mengalami kendala ataupun trouble di jalan.
2. Driver melakukan membersihkan bagian interior angkutan
3. Dilakukan pengecekan baik luar dan dalam kendaraan truk sebelum melakukannya perjalanan.
4. Melengkapi berkas surat kendaraan yang wajib dibawa saat armada melakukan perjalanan
5. Menentukan jumlah dan memastikan uang jalan telah diterima oleh driver

III.3.2 Sistem Pemantauan Armada

Sistem pemantauan armada merupakan strategi yang diimplementasikan oleh perusahaan 33 logistik sebagai bagian integral dari upaya mereka untuk menjamin keselamatan dan keamanan baik pengemudi maupun barang yang diangkut. Selain itu, sistem ini juga memiliki peran penting dalam peningkatan layanan terhadap pelanggan. Salah satu manfaat utamanya adalah kemampuannya untuk memastikan ketepatan waktu pengiriman. Dengan memantau posisi armada secara real-time, perusahaan dapat merencanakan rute yang optimal dan menghindari kemacetan lalu lintas, sehingga memastikan barang tiba tepat waktu. Selain itu, sistem pemantauan armada juga memungkinkan identifikasi dan mitigasi risiko secara proaktif, seperti kecelakaan atau pencurian kendaraan. PT Karya Kencana Group menggunakan

Tracksolid sebagai platform pemantauan armada mereka, yang memberikan kemampuan untuk melacak dan mengelola armada secara efisien. Dengan demikian, sistem pemantauan armada bukan hanya menjadi alat operasional, tetapi juga merupakan investasi yang penting untuk meningkatkan efektivitas, keamanan, dan kepuasan pelanggan dalam logistik



Gambar III. 4 Sistem Pemantauan Armada

III.3.3 Layanan Angkutan

PT Karya Kencana Group tidak hanya memfokuskan layanannya pada pengiriman barang dalam bentuk peti kemas, tetapi juga menawarkan layanan pengangkutan kargo yang beragam sesuai dengan permintaan pelanggan. Dalam melaksanakan layanan tersebut, perusahaan mempertimbangkan berbagai faktor penting, termasuk regulasi yang diberlakukan oleh pemerintah terkait dengan jenis dan sifat kargo yang diangkut. Selain itu, perusahaan juga memperhitungkan kapasitas dan kemampuan armada yang dimiliki untuk memastikan pengangkutan berjalan lancar dan efisien.



Gambar III. 5 Armada Angkutan

III.4 Sistem Manajemen Angkutan Umum

Menurut PM 85 Tahun 2018 Pasal 1 Ayat 1 Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum adalah bagian dari manajemen perusahaan yang berupa suatu tata kelola keselamatan yang dilakukan oleh Perusahaan Angkutan Umum secara komprehensif dan terkoordinasi dalam rangka mewujudkan keselamatan dan mengelola risiko kecelakaan. Pada PM 85 Tahun 2018 Pasal 1 Ayat 5 Dokumen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum adalah dokumen yang memuat rincian elemen sistem manajemen keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.

Berikut ini adalah 10 elemen sistem manajemen keselamatan perusahaan angkutan umum:

1. Komitmen dan Kebijakan
2. Pengorganisasian
3. Manajemen Bahaya dan Resiko
4. Fasilitas dan Perbaikan
5. Dokumentasi dan Data
6. Pelatihan Kompetensi
7. Tanggap Darurat

8. Pelaporan Kecelakaan
9. Monitoring dan Evaluasi
10. Pengukuran dan Kinerja

III.5 Analisis K3 Mengunkan Metode HIRADC

Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) merupakan salah satu cara untuk melindungi karyawan di tempat kerja dari bahaya kecelakaan dan penyakit akibat kerja. Penerapan K3 yang tidak dipertimbangkan untuk kinerja karyawan dapat berdampak pada produktivitas kerja karyawan. Kesehatan karyawan dapat terganggu oleh penyakit akibat kerja atau keselamatan kerja yang tidak diawasi

. HIRADC (Hazard Dentification Risk Assessment Determine Control) adalah cara sistematis, menyeluruh dan terstruktur untuk mengidentifikasi berbagai masalah yang mempengaruhi proses dan risiko yang terlibat dalam peralatan yang dapat menimbulkan risiko bagi orang, fasilitas, atau sistem yang ada. HIRADC adalah elemen penting dari sistem manajemen kesehatan dan keselamatan kerja karena berkaitan langsung dengan upaya pencegahan dan manajemen bahaya yang digunakan untuk menetapkan tujuan dan rencana kesehatan dan keselamatan kerja. Sistem manajemen kesehatan dan keselamatan kerja yang dikeluarkan oleh Pemerintah Indonesia yaitu peraturan pemerintah Nomor 50 Tahun 2012 tentang penerapan sistem keselamatan dan kesehatan kerja (SMK3), peraturan ini berlaku pada industri yang berkewajiban menerapkan sistem manajemen kesehatan dan keselamatan kerja. Tujuan penelitian mengidentifikasi risiko akibat kerja pada freight forwader dan melakukan perhitungan tingkat risiko menggunakan tabel keseringan (likelihood) dan keparahan (severity).

Tahapan penilaian risiko dilakukan setelah dilaksanakan identifikasi bahaya. Penilaian risiko tersebut sebagai langkah untuk menentukan tingkat risiko ditinjau dari kemungkinan kejadian (likelihood) dan keparahan yang akan ditimbulkan (severity). Metode penilaian risiko ini digunakan tabel likelihood, severity dan matriks risiko yang akan menghasilkan peringkat risiko

Tabel III.1 Matriks Tingkati Risiko (Sumber : Standard AS/NZS 4360:2004)

| | | | | | | | |
|----------------------------------|---|---|---|------------------------------|--------------------------------|--|-------------------------------|
| KESERINGAN / LIKELIHOOD (K1) | <i>Almost Certain</i> (Sering Terjadi) | 5 | T (5) | T (10) | E (15) | E (20) | E (25) |
| | <i>Likely</i> (Kemungkinan Besar Terjadi) | 4 | S (4) | T (8) | T (12) | E (16) | E (20) |
| | <i>Possible</i> (Mungkin Terjadi) | 3 | R (3) | S (6) | T (9) | E (12) | E (15) |
| | <i>Unlikely</i> (Kemungkinan Kecil Terjadi) | 2 | R (2) | R (4) | S (6) | T (8) | E (10) |
| | <i>Rare</i> (Jarang Terjadi) | 1 | R (1) | R (2) | S (3) | T (4) | T (5) |
| | Skor | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| | | | <i>Insignificant</i> (Tidak Signifikan) | <i>Minor</i> (Cidera Ringan) | <i>Moderate</i> (Cidera Berat) | <i>Major</i> (Kematian / Cidera Tetap) | <i>Catastrophic</i> (Bencana) |
| KEPARAHAN / SEVERITY (K2) | | | | | | | |

Tabel III.2 Keterangan (Sumber : Standard AS/NZS 4360:2004)

| Tingkatan | Frekuensi | Konsekuensinya |
|-----------|-----------|-----------------|
| LOW | RENDAH | RISIKO RENDAH |
| MEDIUM | SEDANG | RISIKO SEDANG |
| HIGH | TINGGI | RISIKO TINGGI |
| EXTREME | EKSTRIM | DANGAT BERISIKO |

Tabel III.3 Skor Risiko, Kategori dan Tindakan

| Risk Score | Kategori | Indikator Warna | Tindakan |
|------------|--------------------|-----------------|--|
| >16 | Very High/ Extreme | Dark Red | Membutuhkan tindakan pengendalian potensi bahaya dengan sesegera mungkin (diprioritaskan darurat melakukan pengendalian potensi bahaya). |
| 10-16 | High | Red | Membutuhkan tindakan pengendalian potensi bahaya dengan segera (diprioritaskan untuk melakukan pengendalian potensi bahaya). |
| 5-9 | Medium | Yellow | Membutuhkan perencanaan pengendalian bahaya. |
| 0-4 | Low | Green | Dapat dipertimbangkan sebagai potensi bahaya yang dapat diterima dan tidak memerlukan suatu tindakan khusus. |

Hasil penilaian risiko digunakan sebagai acuan dalam bekerja pada manajemen risiko. Bahaya berperingkat sangat tinggi diproses menurut standar OHSAS 18001:2007 yang diturunkan dari penilaian risiko sebelumnya. Manajemen risiko ini dilakukan melalui pengetahuan tentang potensi risiko yang terjadi berupa risiko rendah, sedang, tinggi, dan ekstrem.