

**ANALISIS TINGKAT KESUKSESAN *DIRECT DISCHARGE*
KARANTINA TERHADAP BESARAN TARIF YANG HARUS
DIBAYARKAN OLEH PENGGUNA JASA DI PT TERMINAL
PETIKEMAS SURABAYA**



Diajukan sebagai salah satu syarat untuk
menyelesaikan Program Pendidikan Diploma IV

WENNY YОВI BAHAGIANTI

0820023204

PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT

PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN

POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA

TAHUN 2024

**ANALISIS TINGKAT KESUKSESAN DIRECT DISCHARGE
KARANTINA TERHADAP BESARAN TARIF YANG HARUS
DIBAYARKAN OLEH PENGGUNA JASA DI PT TERMINAL
PETIKEMAS SURABAYA**



Diajukan sebagai salah satu syarat untuk
menyelesaikan Program Pendidikan Diploma IV

WENNY YОВI BAHAGIANTI

0820023204

PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT

PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN

POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA

TAHUN 2024

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Wenny Yovi Bahagianti
Nomor Induk Taruna : 0820023204
Program Studi : Diploma IV Transportasi Laut
Menyatakan bahwa Skripsi yang saya tulis dengan judul:

**“ANALISIS TINGKAT KESUKSESAN *DIRECT DISCHARGE* KARANTINA
TERHADAP BESARAN TARIF YANG HARUS DIBAYARKAN OLEH
PENGUNA JASA DI PT TERMINAL PETIKEMAS SURABAYA”**

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam skripsi tersebut, kecuali tema yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri. Jika pernyataan di atas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Pelayaran Surabaya.

Surabaya, 26 Juni 2024



WENNY YOVI BAHAGIANTI
NIT.0820023204

PERSETUJUAN SEMINAR SKRIPSI

Judul : ANALISIS TINGKAT KESUKSESAN
DIRECT DISCHARGE KARANTINA
TERHADAP BESARAN TARIF YANG
HARUS DIBAYARKAN OLEH PENGGUNA
JASA DI PT TERMINAL PETIKEMAS
SURABAYA

Nama Taruna : Wenny Yovi Bahagianti

NIT : 0820023204

Program Studi : Diploma IV Transportasi Laut

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

Surabaya, 6 Juni 2024

Menyetujui

Pembimbing I

Pembimbing II



Otri Wani Sihalohe, S.ST., M.M
Penata Tk.I (III/d)
NIP.19861017 201012 2 004



Dyah Ratnaningsih, S.S. M.Pd
Penata Tk. I (III/d)
NIP .19800302 200502 2 001

Mengetahui

Ketua Prodi Transportasi Laut



Faris Nofandi, S.Si. T., M.Sc.
Penata Tk. I (III/d)
NIP.19841118 200812 1 003

PENGESAHAN SEMINAR

KARYA ILMIAH TERAPAN

**“ANALISIS TINGKAT KESUKSESAN *DIRECT DISCHARGE* KARANTINA
TERHADAP BESARAN TARIF YANG HARUS DIBAYARKAN OLEH PENGGUNA
JASA DI PT TERMNAL PETIKEMAS SURABAYA”**

Disusun dan Diajukan Oleh:

WENNY YОВI BAHAGIANTI

NIT. 08.20.023.2.04

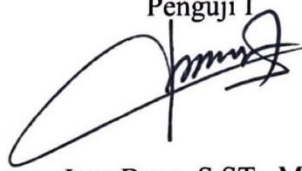
Program Diploma IV Transportasi Laut

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi

Pada tanggal 26 Juni 2024

Menyetujui:

Penguji I



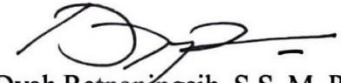
Jose Beno, S.ST., M.Si.
Pembina (IV/a)
NIP. 197509122002121002

Penguji II



Otri Wani Sihaloho, S.ST., M.M
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 198610172010122004

Penguji III



Dyah Ratnaningsih, S.S, M. Pd
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 198003022005022001

Mengetahui

Ketua Jurusan Studi Transportasi Laut
Politeknik Pelayaran Surabaya



Faris Nofandi, S.St., M.Sc.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 198411182008121001

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur atas kehadiran Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat, taufik, dan hidayah-Nya sehingga peneliti dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul “Analisis Tingkat Kesuksesan *Direct Discharge* Karantina Terhadap Besaran Tarif yang Harus Dibayarkan oleh Pengguna Jasa di PT Terminal Petikemas Surabaya” sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program Pendidikan Diploma IV Jurusan Transportasi Laut Politeknik Pelayaran Surabaya. Peneliti menyadari bahwa skripsi ini tidak mungkin terselesaikan tanpa adanya dukungan, bantuan, dan bimbingan dari berbagai pihak selama penyusunan skripsi ini. Ucapan terimakasih peneliti sampaikan kepada:

1. Bapak Moejiono, M.T, M.Mar.E, selaku Direktur Politeknik Pelayaran Surabaya atas segala fasilitas yang telah disediakan bagi kelancaran pembelajaran dan penelitian dalam skripsi ini.
2. Bapak Faris Nofandi, S.Si.T., M.Sc, selaku Kepala Program Studi Transportasi Laut Politeknik Pelayaran Surabaya atas segala fasilitas yang telah disediakan bagi kelancaran pembelajaran dan penelitian dalam skripsi ini.
3. Ibu Otri Wani Sihaloho, S.ST., M.M, selaku Dosen Pembimbing I yang senantiasa sabar dan teliti membantu dalam memberikan bimbingan berupa saran, ilmu, arahan dan motivasi dalam pengerjaan skripsi ini.
4. Ibu Dyah Ratnaningsih, S.S, M.Pd, selaku Dosen Pembimbing II yang senantiasa sabar dan teliti dalam memberikan bimbingan berupa saran, ilmu, arahan dan motivasi pada pengerjaan skripsi ini.
5. Ibu Ratu Sawitri S.Si selaku Pembimbing Lapangan yang senantiasa sabar dalam memberikan bimbingan berupa saran, ilmu, arahan, semangat, dan motivasi pada pengerjaan skripsi ini.
6. Ibu Aprilia Kuswanti selaku Pembimbing Lapangan yang senantiasa sabar dalam memberikan bimbingan berupa saran, ilmu, arahan, semangat, dan motivasi pada pengerjaan skripsi ini

7. Kedua orang tua peneliti, ibu Samiani, bapak Sueb, dan seluruh keluarga peneliti yang selalu mendoakan, memberikan dan semangat dalam penyusunan skripsi ini.
8. Sahabat dan rekan-rekan penulis yang senantiasa memberikan bantuan dan dukungan mental.
9. Semua pihak yang telah terlibat dalam menyelesaikan skripsi ini

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih belum sempurna, karena itu segala kritik dan saran yang membangun akan menyempurnakan penulisan skripsi ini sehingga dapat bermanfaat bagi penulis dan pembaca.

Surabaya, 26 Juni 2024



WENNY YОВI BAHAGIANTI
NIT. 0820023204

ABSTRAK

Wenny Yovi Bahagianiti. Analisis Tingkat Kesuksesan *Direct Discharge* Karantina Terhadap Besaran Tarif yang Harus Dibayarkan oleh Pengguna Jasa di PT Terminal Petikemas Surabaya. Dibimbing oleh Otri Wani Sihalohe, S.ST., M.M. dan Dyah Ratnaningsih, S.S, M.Pd.

Direct Discharge Karantina adalah sebuah kode di PT Terminal Petikemas Surabaya untuk aktivitas pembongkaran petikemas impor yang telah mendapatkan *flag* periksa karantina secara *direct discharge* (bongkar langsung) ke blok pemeriksaan karantina (TPK). Percepatan pergerakan petikemas pada *Direct Discharge* Karantina sangatlah penting dalam menekan tingginya besaran tarif penumpukan yang harus dibayarkan oleh pengguna jasa. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui persentase tingkat kesuksesan *Direct Discharge* Karantina di PT Terminal Petikemas Surabaya, mengetahui faktor – faktor yang mempengaruhi persentase tingkat kesuksesan *Direct Discharge* Karantina, dan menganalisa perbandingan besaran tarif penumpukan yang harus dibayarkan oleh pengguna jasa ketika petikemas dilakukan pemeriksaan karantina secara *Direct Discharge* dan *Non-Direct Discharge*.

Penelitian ini menggunakan metode gabungan (*mixed methods*). Metode kuantitatif menggunakan teknik analisis statistika deskriptif digunakan untuk memperoleh persentase tingkat kesuksesan *Direct Discharge* Karantina dan perbandingan besaran tarif penumpukan yang harus dibayarkan oleh pengguna jasa ketika petikemas dilakukan pemeriksaan karantina secara *Direct Discharge* dan *Non-Direct Discharge* Karantina. Metode kualitatif dengan teknik analisis diagram *fishbone* digunakan untuk mencari faktor – faktor yang mempengaruhi persentase tingkat kesuksesan *Direct Discharge* Karantina. Berdasarkan hasil olah data pada penelitian ini, diperoleh bahwa persentase tingkat kesuksesan *Direct Discharge* Karantina pada tahun 2022 sampai dengan tahun 2023 adalah sebesar 71% dan termasuk dalam kategori tingkat kesuksesan tinggi, faktor - faktor yang mempengaruhi persentase tingkat kesuksesan *Direct Discharge* Karantina diantaranya yaitu *mechine*, *method*, *facility*, *measurement*, dan *mother nature*, hasil perhitungan menunjukkan bahwa tarif paket pemeriksaan karantina dan tarif penumpukan petikemas baik untuk jenis *dry* dan *reefer* menggunakan mekanisme *Direct Discharge* Karantina jauh lebih murah jika dibandingkan dengan *Non-Direct Discharge* Karantina.

Kata kunci: *Direct Discharge* Karantina, *Behandle* Karantina, Tarif Penumpukan, Petikemas

ABSTRACT

Wenny Yovi Bahagianti. *Analysis of the Success Rate of Quarantine Direct Discharge Against the Amount of Tariffs to be Paid by Service Users at Surabaya Container Terminal Company Supervised by Otri Wani Sihaloho, S.ST., M.M. and Dyah Ratnaningsih, S.S, M.Pd.*

Quarantine Direct Discharge is a code at Surabaya Container Terminal Company for the activity of unloading imported containers that have received a quarantine check flag by direct discharge to the quarantine inspection block (TPFT-Quarantine). Acceleration of container movement at Quarantine Direct Discharge is very important in reducing the high amount of stacking rates that must be paid by service users. This study aims to determine the percentage of the success rate of Quarantine Direct Discharge at PT Terminal Petikemas Surabaya, to determine the factors that influence the percentage of the success rate of Quarantine Direct Discharge, and to analyze the comparison of the amount of stacking rates that must be paid by service users when containers are quarantined by Direct Discharge and Non-Direct Discharge.

This study uses a mixed methods method. Quantitative methods using descriptive statistical analysis techniques are used to obtain the percentage of success rate of Direct Discharge Quarantine and a comparison of the amount of stacking rates that must be paid by service users when containers are quarantined using Direct Discharge and Non-Direct Discharge Quarantine. Qualitative methods with fishbone diagram analysis techniques are used to find factors that influence the percentage of success rate of Direct Discharge Quarantine. Based on the results of data processing in this study, it was obtained that the percentage of success rate of Direct Discharge Quarantine in 2022 to 2023 was 71% and was included in the high success rate category, factors that influence the percentage of success rate of Direct Discharge Quarantine include machine, method, facility, measurement, and mother nature, the calculation results show that the quarantine inspection package rate and container stacking rate for both dry and reefer types using the Direct Discharge Quarantine mechanism are much cheaper when compared to Non-Direct Discharge Quarantine.

Keywords: Quarantine Direct Discharge, Quarantine Behandle, Stacking Tariff, Container

DAFTAR ISI

PERNYATAAN KEASLIAN.....	i
PERSETUJUAN SEMINAR HASIL SKRIPSI	ii
PENGESAHAN SEMINAR HASIL SKRIPSI	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
ABSTRAK	vi
<i>ABSTRACT</i>	vii
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	6
C. Batasan Masalah	6
D. Tujuan Penelitian	7
E. Manfaat Penelitian	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	9
A. Review Penelitian Sebelumnya.....	9
B. Landasan Teori.....	11
1. Pengertian Analisis	11
2. Pengertian Tingkat Kesuksesan	12

3. <i>Direct Discharge</i> Karantina (DBK).....	12
3. Tarif Penumpukan Petikemas	21
4. Pengertian Pengguna Jasa.....	24
5. PT Terminal Petikemas Surabaya	24
C. Kerangka Berpikir.....	31
BAB III METODE PENELITIAN	32
A. Jenis Penelitian.....	32
B. Tempat / Lokasi dan Waktu Penelitian	33
1. Tempat Penelitian.....	33
2. Waktu Penelitian	33
C. Sumber Data.....	33
D. Teknik Pengumpulan Data.....	34
E. Teknik Analisis Data.....	36
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	41
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian	41
B. Hasil Penelitian	44
1. Persentase Tingkat Kesuksesan <i>Direct Discharge</i> Karantina di PT Terminal Petikemas Surabaya Periode Tahun 2022 – 2023.....	44
2. Faktor - faktor yang Mempengaruhi Persentase Tingkat Kesuksesan <i>Direct Discharge</i> Karantina di PT Terminal Petikemas Surabaya.....	49

3. Perbandingan besaran tarif yang harus dibayarkan oleh pengguna jasa ketika petikemas dilakukan pemeriksaan karantina secara <i>Direct Discharge</i> dan <i>Non-Direct Discharge</i>	56
C. Pembahasan.....	63
BAB V PENUTUP.....	70
A. KESIMPULAN.....	70
B. SARAN	71
DAFTAR PUSTAKA.....	74
LAMPIRAN.....	78

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Review Penelitian Sebelumnya	9
Tabel 2.2 Tarif <i>Direct Discharge</i> dan <i>Non-Direct Discharge</i> Karantina	22
Tabel 3.1 Persentase Tingkat Kesuksesan	37
Tabel 4.1 Persentase Tingkat Kesuksesan <i>DBK</i> Tahun 2022	44
Tabel 4.2 Persentase Tingkat Kesuksesan <i>DBK</i> Tahun 2023	46
Tabel 4.3 Persentase Tingkat Kesuksesan <i>DBK</i> Tahun 2022 - 2023	48
Tabel 4.4 Tarif Paket Pemeriksaan Karantina (<i>DBK</i>)	56
Tabel 4.5 Tarif Paket Pemeriksaan Karantina (<i>YBK</i>)	57
Tabel 4.6 Tarif Penumpukan Petikemas <i>Dry</i>	60
Tabel 4.7 Tarif Penumpukan Petikemas <i>Reefer</i>	62

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Perbandingan rata-rata <i>dwelling time</i> DBK dan YBK.....	3
Gambar 2.1 <i>Flowchart</i> proses <i>Direct Discharge</i> Karantina	18
Gambar 3.1 <i>Fishbone Chart</i>	39
Gambar 4.1 Peta Lokasi PT Terminal Petikemas Surabaya	41
Gambar 4.1 Struktur Organisasi PT TPS	42
Gambar 4.3 Persentase Tingkat Kesuksesan DBK Tahun 2022	45
Gambar 4.4 Persentase Tingkat Kesuksesan DBK Tahun 2023	47
Gambar 4.5 Perbandingan Persentase Tingkat Kesuksesan DBK	48
Gambar 4.6 <i>Fishbone Chart</i>	50
Gambar 4.7 Perbandingan Tarif Paket Pemeriksaan Karantina.....	58
Gambar 4.8 Perbandingan Rata-rata <i>Dwelling Time</i> DBK dan YBK	59
Gambar 4.9 Perbandingan Tarif Penumpukan Petikemas <i>Dry</i>	61
Gambar 4.10 Perbandingan Tarif Penumpukan Petikemas <i>Reefer</i>	63
Gambar 4.11 Perbandingan Tarif Paket Pemeriksaan dalam Persentase.....	67
Gambar 4.12 Perbandingan Tarif Penumpukan Petikemas <i>Dry</i> dalam Presentase.....	68
Gambar 4.13 Perbandingan Tarif Penumpukan Petikemas <i>Reefer</i> dalam Presentase	69

BAB I

PENDAHULUAN

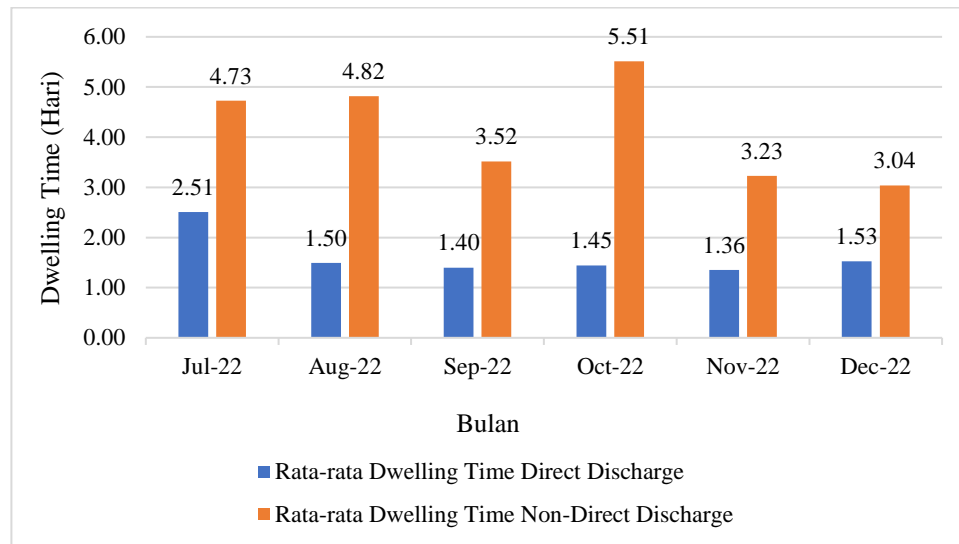
A. Latar Belakang

PT Terminal Petikemas Surabaya (PT TPS) adalah perusahaan yang bergerak di bidang jasa bongkar muat dan penyedia fasilitas terminal petikemas untuk perdagangan domestik maupun internasional bagi pelaku usaha di wilayah Indonesia bagian timur. PT Terminal Petikemas Surabaya merupakan salah satu anak perusahaan PT Pelindo Regional III yang bergerak dibidang jasa kepelabuhanan dalam pelayaran terminal petikemas ekspor, impor dan domestik (Yunus et al., 2022). PT Terminal Petikemas Surabaya memiliki beberapa jenis layanan diantaranya yaitu layanan bongkar petikemas, layanan pemuatan petikemas, layanan penerimaan petikemas, layanan pengeluaran petikemas, dan layanan *container freight station* (CFS) dengan layanan perubahan status *shipping*, layanan pemeriksaan (*behandle*) bea dan cukai, pemeriksaan (*behandle*) karantina, dan *joint inspection*.

Direct Discharge Karantina merupakan sebuah kode di PT Terminal Petikemas Surabaya untuk kegiatan pembongkaran petikemas impor dengan status pemeriksaan (*behandle*) karantina secara *direct discharge* (bongkar langsung) dari kapal ke blok pemeriksaan karantina (TPK). Petikemas impor dengan status pemeriksaan (*behandle*) karantina tersebut tidak lagi dibongkar ke blok utama impor terlebih dahulu, melainkan langsung dibongkar dari kapal ke blok pemeriksaan karantina (TPK). *Direct Discharge* Karantina memberikan

kemudahan bagi pengguna jasa dalam hal simplifikasi atau penyederhanaan proses layanan pemeriksaan barang yang sejalan dengan Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2020 tentang Penataan Ekosistem Logistik Nasional. Salah satu contohnya adalah pemangkasan prosedur dan pemeriksaan karantina secara *direct discharge*. Karantina sudah tidak memerlukan pembuatan *job order* BHKI (*Behandle Karantina Impor*).

Direct Discharge Karantina bertujuan untuk mempercepat pergerakan petikemas impor yang telah mendapatkan *flag* pemeriksaan karantina ke blok pemeriksaan karantina (TPK). Percepatan pergerakan petikemas pada *Direct Discharge* Karantina ini diharapkan menjadi upaya yang efektif untuk menekan tingginya biaya logistik dan besaran tarif penumpukan yang harus dibayarkan oleh pengguna jasa. Tingginya biaya logistik salah satunya disebabkan oleh besarnya tarif penumpukan akibat waktu penumpukan (*dwelling time*) yang terlalu lama. *Dwelling time* adalah waktu yang dihitung mulai dari satu petikemas (*container*) dibongkar dari kapal hingga petikemas tersebut meninggalkan terminal pelabuhan melalui pintu utama. Dengan percepatan pergerakan yang ada pada *Direct Discharge* Karantina, dapat menekan lama waktu penumpukan.



Gambar 1.1 Perbandingan rata-rata *dwelling time* DBK dan YBK
Sumber: Data diolah oleh Peneliti (2024)

Berdasarkan data yang didapatkan peneliti dari PT Terminal Petikemas Surabaya periode Tahun 2023 ditunjukkan pada gambar 1.1 di atas, dapat dilihat bahwa rata-rata *dwelling time* pada *Direct Discharge* Karantina lebih rendah dibandingkan dengan *Non-Direct Discharge* Karantina. Petikemas yang menggunakan mekanisme *Non-Direct Discharge* Karantina memiliki angka *dwelling time* di atas 3 hari. Sedangkan batas waktu petikemas berada di terminal penumpukan sementara (TPS) yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 116 Tahun 2016 tentang Pemindahan Barang yang Melewati Batas Waktu Penumpukan (*Long Stay*), paling lama 3 (tiga) hari sejak barang ditumpuk di lapangan penumpukan. Angka tersebut masih terhitung tinggi dan belum memenuhi standar pemerintah yaitu *dwelling time* paling lama 3 hari sejak petikemas berada di lapangan penumpukan. Lama waktu petikemas berada di terminal petikemas (*dwelling time*) akan menimbulkan tarif penumpukan yang

tinggi, terutama petikemas dengan status pemeriksaan (*behandle*) yang membutuhkan waktu tambahan untuk pemeriksaan.. Semakin tinggi tarif penumpukan yang diperlukan suatu petikemas, maka semakin tinggi pula biaya logistik suatu barang. Tingginya biaya logistik tersebut menyebabkan harga barang menjadi lebih mahal.

Tarif penumpukan sendiri diartikan sebagai biaya yang muncul selama petikemas impor mendapatkan layanan penumpukan atau sebelum keluar dari lapangan petikemas (Verawati et al., 2022). Besaran tarif penumpukan dihitung dari lamanya petikemas berada di dalam lapangan penumpukan (*dwelling time*) dan layanan yang digunakan. Tentunya pada saat ini PT Terminal Petikemas Surabaya telah menerapkan tarif progresif, yaitu penetapan tarif menurut dimensi waktu. Hal tersebut menyebabkan semakin lama petikemas berada di terminal, maka besaran tarif yang harus dibayarkan juga akan semakin besar. Untuk mengatasi permasalahan tersebut, PT Terminal Petikemas Surabaya membuat inovasi percepatan pergerakan pada petikemas impor dengan *flag* pemeriksaan karantina atau dengan status *behandle* karantina yaitu secara *Direct Discharge* Karantina.

Berdasarkan pengalaman peneliti saat melakukan praktik darat di PT Terminal Petikemas Surabaya, pelaksanaan *Direct Discharge* Karantina sudah berjalan dengan baik, tetapi masih belum sempurna. Terdapat beberapa faktor yang menyebabkan *Direct Discharge* Karantina gagal dilakukan, misalnya petikemas mendapatkan *flag* pemeriksaan dari Karantina pada saat petikemas telah dibongkar dari kapal atau telah berada di blok utama impor, kapasitas blok pemeriksaan karantina

(TPK) tidak tersedia (sudah penuh), dan kondisi lapangan yang terlalu padat. Dan apabila *Direct Discharge* Karantina gagal dilakukan, maka proses pembongkaran petikemas akan dilakukan secara *Non-Direct Discharge* atau dengan membongkar petikemas ke blok utama impor terlebih dahulu, kemudian direlokasi ke blok pemeriksaan karantina (TPK).

Hasil penelitian yang dilakukan oleh Maharani & Hermanto (2020) menunjukkan bahwa terdapat faktor internal dan eksternal yang mempengaruhi kegiatan pemeriksaan (*behandle*). Pada faktor internal berasal dari dalam terminal, baik dari sisi sumber daya manusia, peralatan, sistem aplikasi, dan sumber daya listrik. Faktor eksternal, berasal dari sisi luar terminal yang juga memengaruhi pelayanan di dalam kegiatan *behandle*, antara lain kondisi barang di dalam petikemas, kesiapan perwakilan pemilik barang (EMKL), sistem, petugas pemeriksa, dan kondisi cuaca.

Berdasarkan uraian di atas, percepatan pergerakan petikemas pada *Direct Discharge* Karantina sangatlah penting dalam menekan tingginya besaran tarif penumpukan. Oleh karena itu, tingkat kesuksesan *Direct Discharge* Karantina harus diperhatikan dengan cermat, sehingga peneliti tertarik untuk melakukan penelitian yang berjudul **“Analisis Tingkat Kesuksesan *Direct Discharge* Karantina terhadap Besaran Tarif yang Harus Dibayarkan oleh Pengguna Jasa di PT Terminal Petikemas Surabaya”**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang penelitian yang telah dikemukakan, maka peneliti dapat merumuskan masalah sebagai berikut:

1. Berapa persentase tingkat kesuksesan *Direct Discharge* Karantina di PT Terminal Petikemas Surabaya periode tahun 2022 - 2023?
2. Apa saja faktor - faktor yang mempengaruhi persentase tingkat kesuksesan *Direct Discharge* Karantina PT Terminal Petikemas Surabaya?
3. Bagaimana perbandingan besaran tarif yang harus dibayarkan oleh pengguna jasa ketika petikemas dilakukan pemeriksaan karantina secara *Direct Discharge* dan *Non-Direct Discharge*?

C. Batasan Masalah

Batasan masalah pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Penelitian difokuskan pada petikemas yang dilakukan pemeriksaan karantina mandiri (*non joint inspection*) oleh Karantina dengan status *full* dan dibongkar dari kapal internasional yang sandar di PT Terminal Petikemas Surabaya.
2. Data diperoleh dari PT Terminal Petikemas Surabaya dari hasil wawancara dengan pegawai TPS.
3. Penelitian ini tidak melibatkan wawancara atau pengambilan data di instansi Karantina.

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang ada tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui persentase tingkat kesuksesan *Direct Discharge* Karantina di PT Terminal Petikemas Surabaya periode tahun 2022 - 2023.
2. Untuk mengetahui faktor – faktor yang mempengaruhi persentase tingkat kesuksesan *Direct Discharge* Karantina PT Terminal Petikemas Surabaya.
3. Untuk menganalisa perbandingan besaran tarif yang harus dibayarkan oleh pengguna jasa ketika petikemas dilakukan pemeriksaan karantina secara *Direct Discharge* dan *Non-Direct Discharge*.

E. Manfaat Penelitian

Manfaat yang bisa didapatkan dari penelitian dan penulisan karya tulis ilmiah ini adalah sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Diharapkan penelitian ini dapat menambah referensi, wawasan dan ilmu pengetahuan terkait dengan prosedur serta mekanisme pembongkaran petikemas secara *Direct Discharge* Karantina. Kemudian penelitian ini juga diharapkan dapat dijadikan bahan bacaan dan sumber informasi mengenai perhitungan besaran tarif penumpukan petikemas menggunakan mekanisme *Direct Discharge* Karantina.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi PT Terminal Petikemas Surabaya

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan kajian dan evaluasi bagi PT Terminal Petikemas Surabaya dalam upaya perbaikan dan peningkatan layanan *Direct Discharge* Karantina dengan meminimalisir faktor - faktor yang menjadi kendala kesuksesan *Direct Discharge* Karantina untuk penurunan besaran tarif yang harus diayarkan oleh pengguna jasa..

b. Bagi Politeknik Pelayaran Surabaya

Penelitian ini akan menambah literatur Politeknik Pelayaran Surabaya yang dapat digunakan sebagai referensi bagi mahasiswa untuk melakukan penelitian selanjutnya.

c. Bagi Pengguna Jasa

Sebagai sumber informasi bagi pengguna jasa PT Terminal Petikemas Surabaya dalam menentukan estimasi besaran tarif yang harus dikeuarkan ketika petikemasnya dilakukan pemeriksaan karantina menggunakan mekanisme *Direct Discharge* dan *Non-Direct Discharge* Karantina

d. Bagi Peneliti

Penelitian melatih peneliti dalam menganalisis masalah, menjawab pertanyaan penelitian, dan mencari solusi yang efektif untuk mengatasi permasalahan yang terjadi.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Review Penelitian Sebelumnya

Hasil penelitian sebelumnya yang berhubungan dengan penelitian diperlukan sebagai bahan pertimbangan dalam penelitian ini agar dapat memberi gambaran umum tentang alur berpikir penelitian.

Tabel 2.1 Review Penelitian Sebelumnya

No	Judul Penelitian, Penulis, Tahun	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian	Persamaan
1.	Optimalisasi Fasilitas Gudang CFS (Container Freight Station) Terhadap Proses <i>Behandle</i> di PT Terminal Teluk Lamong Surabaya. Dian Utari Maharani dan Andy Wahyu Hermanto. 2020	1. Untuk mengetahui optimalisasi Gudang CFS di PT Terminal Lamong Surabaya pada proses kegiatan pemeriksaan / <i>handle</i> 2. Untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi kegiatan <i>handle</i> di PT Terminal Lamong Surabaya	Kualitatif	1. Kegiatan <i>handle</i> di gudang CFS belum optimal karena pemeriksaan petikemas masih dilakukan di luar Gudang karena desain bangunan Gudang CFS belum sesuai dengan fungsinya 2. Terdapat faktor eksternal dan internal yang mempengaruhi kegiatan <i>handle</i>	Membahas tentang kegiatan <i>handle</i> petikemas impor.

2.	<i>Dwelling time Analysis Using Dynamic System Model in the Implementation of National Logistics Ecosystem at Port Jakarta International Container Terminal.</i> Ridho Hans Gurning dan Achmad Riadi. 2022.	Untuk mengetahui pengembangan model sistem dinamik dan dampak implementasi <i>National Logistics Ecosystem</i> (NLE) dalam mengurangi <i>dwelling time</i>	Kuantitatif	Hasil validasi model sistem dinamik diperoleh <i>dwelling time</i> antara 2,79 - 4,56 hari, error rata-rata sebesar 3% dan standar deviasi error sebesar 11% dan penerapan <i>National Logistics Ecosystem</i> (NLE) menyebabkan penurunan <i>dwelling time</i> antara 0,96 - 2,30 hari, sehingga menghasilkan penurunan waktu tinggal sebesar 70%.	Membahas tentang <i>dwelling time</i> .
3.	Model Pengaruh <i>Dwelling Time</i> terhadap Biaya Logistik di Terminal Petikemas Makassar. Milwan Kamil, dkk. 2018	Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan dan membuat model hubungan antara <i>dwelling time</i> dengan biaya logistik di Terminal Petikemas Makassar	Kuantitatif dengan analisis regresi linier sederhana.	Tingkat pengaruh <i>dwelling time</i> terhadap total biaya logistik di Terminal Petikemas Makassar sebesar 100% dengan model hubungan $TLC = 733400 + 119700 DT + P + 0,507 BM + GE$ untuk komoditi impor dan $TLC = 733400 + 211700 DT + P + 0,5006 BM$ untuk komoditi ekspor.	1. Membahas tentang pengaruh <i>dwelling time</i> terhadap biaya logistik 2. Menggunakan metode kuantitatif
4.	Implementasi Kenaikan Tarif Progresif pada Petikemas Impor dalam Upaya Menekan <i>Dwelling Time</i> di Terminal Petikemas Koja. Kencana	Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui besaran rata-rata <i>dwelling time</i> di Terminal Petikemas Koja dari sebelum kenaikan tarif progresif dan	Kuantitatif	1. Besarnya <i>dwelling time</i> di Terminal Petikemas Koja pada tahun 2019 sebesar 2,91 hari sudah lebih baik sejak kenaikan tarif progresif	Membahas tentang tarif penumpukan

	Verawati dan Akisa Yuki Azizah. 2020	sesudah dilakukannya kenaikan tarif progresif		dibandingkan dengan tahun sebelumnya 2. Kenaikan tarif progresif di Terminal Petikemas Koja terbukti efektif dalam menekan dwelling time karena dapat dilihat dari sebelum kenaikan tarif progresif pada tahun 2013	
5.	Pengurangan <i>Dwelling time</i> pada Aktivitas Pembongkaran Terminal Petikemas. Fitra L., dan M. Iqbal Rachman. 2018	Tujuan penelitian ini adalah untuk membuat skenario perbaikan dalam mengurangi aktivitas <i>dwelling time</i> di terminal petikemas	<i>Mix method</i> dengan pendekatan <i>discrete event simulation</i> .	Total biaya rata-rata yang dibayar pengguna jasa per bulannya adalah Rp1.528.400 untuk petikemas 20 feet dan Rp3.437.950 untuk petikemas 40 feet.	Membahas tentang <i>dwelling time</i> terhadap biaya penumpukan petikemas impor, menggunakan <i>mix method</i>

B. Landasan Teori

1. Pengertian Analisis

Analisis adalah suatu kemampuan mengamati sesuatu dengan beberapa proses seperti membedakan, menguraikan, dan memilah dengan cara mengelompokkan ke dalam kategori tertentu, kemudian dicari kaitanya sehingga dapat ditafsirkan maknanya.

Analisis merupakan kemampuan menguraikan satuan menjadi unit yang terpisah, membagi satuan menjadi sub-sub atau bagian, membedakan antara dua yang sama, dan mengenai perbedaan (Majid, Abdul, 2013). Pengertian lain dari analisis yaitu aktivitas yang memuat sejumlah kegiatan seperti menguasai,

membedakan, memilah sesuatu untuk di golongankan dan di kelompokkan kembali menurut kriteria tertentu kemudian dicari kaitannya dan di tafsirkan maknanya (Wiradi, 2006).

2. Pengertian Tingkat Kesuksesan

Kata sukses diartikan sebagai berhasil atau beruntung (Poerwadarminta, 2007). Jadi, kesuksesan berarti keberhasilan atau keberuntungan. Dalam Kamus Bahasa Inggris, *success* artinya keberhasilan dan hasil baik. Sehingga, kesuksesan merupakan keberhasilan dalam mencapai sesuatu. Tingkat kesuksesan dapat didefinisikan sebagai tingkat keberhasilan dalam mencapai suatu tujuan tertentu. Dalam penelitian ini tingkat kesuksesan sendiri dapat dilihat dari persentase keberhasilan pelaksanaan dari program *Direct Discharge* Karantina di PT Terminal Petikemas Surabaya.

3. *Direct Discharge* Karantina (DBK)

a. Pengertian Direct Discharge Karantina

Berdasarkan pengalaman peneliti pada saat melakukan Praktik Darat di PT Terminal Petikemas Surabaya, *Direct Discharge* Karantina (DBK) merupakan sebuah kode atau istilah di PT Terminal Petikemas Surabaya untuk aktivitas pembongkaran petikemas impor yang telah mendapatkan *flag* pemeriksaan karantina secara *direct discharge* (bongkar langsung) ke blok pemeriksaan karantina (TPK). *Direct Discharge* Karantina ini bertujuan untuk mempercepat pergerakan petikemas impor yang telah mendapatkan *flag* pemeriksaan karantina ke blok pemeriksaan karantina (TPK) dan memberi kemudahan bagi pengguna jasa dalam penyederhanaan proses melalui

penghapusan beberapa prosedur layanan. *Direct Discharge* Karantina juga sudah memerlukan pembuatan *job order* BHKI (*Behandle* Karantina Impor). *Direct Discharge* Karantina mulai dilakukan uji coba di PT Terminal Petikemas Surabaya pada 6 Agustus 2018 (PT Terminal Petikemas Surabaya, 2018).

Sebelum adanya *Direct Discharge* Karantina, petikemas dengan *flag* periksa karantina akan dibongkar ke blok utama impor terlebih dahulu kemudian direlokasi ke blok pemeriksaan karantina (TPK) atau secara *non-direct discharge* (*Yard Behandle* Karantina / YBK). Kemudian pada tahun 2018, PT Terminal Petikemas Surabaya membuat inovasi baru yaitu *Direct Discharge* Karantina yang dinilai lebih efektif dan efisien dalam hal percepatan pergerakan petikemas yang berdampak pada penurunan *dwelling time* dan tarif penumpukan.

Petikemas impor dengan *flag* periksa karantina atau yang akan dilakukan pemeriksaan karantina dengan mekanisme *direct discharge* sudah tidak diperlukan pembuatan *job order* BHKI (*Behandle* Karantina Impor) karena tanpa *job order* BHKI pun, petikemas akan dipindahkan ke TPK (PT Terminal Petikemas Surabaya, 2018). *Job order* BHKI (*Behandle* Karantina Impor) adalah sebuah *booking online* untuk pelayanan pemeriksaan (*behandle*) Karantina pada petikemas impor. Dengan tidak diperlukannya pembuatan *job order* BHKI, tentunya akan memberikan kemudahan bagi pengguna jasa yaitu dalam penyederhanaan proses layanan

pemeriksaan (*behandle*) karantina dan percepatan pergerakan petikemas akan mempersingkat waktu penumpukan dan tarif penumpukan.

Direct Discharge Karantina akan dilaksanakan dengan syarat dan ketentuan sebagai berikut:

- a. Petikemas telah di-*flag* periksa (P) oleh Karantina sebelum kapal tiba (tidak diperlukan *job BHKI*)
- b. Menyesuaikan kapasitas blok dan *plug reefer* di area pemeriksaan Karantina
- c. Menyesuaikan ketersediaan alat
- d. Selalu mengutamakan keselamatan/*safety*

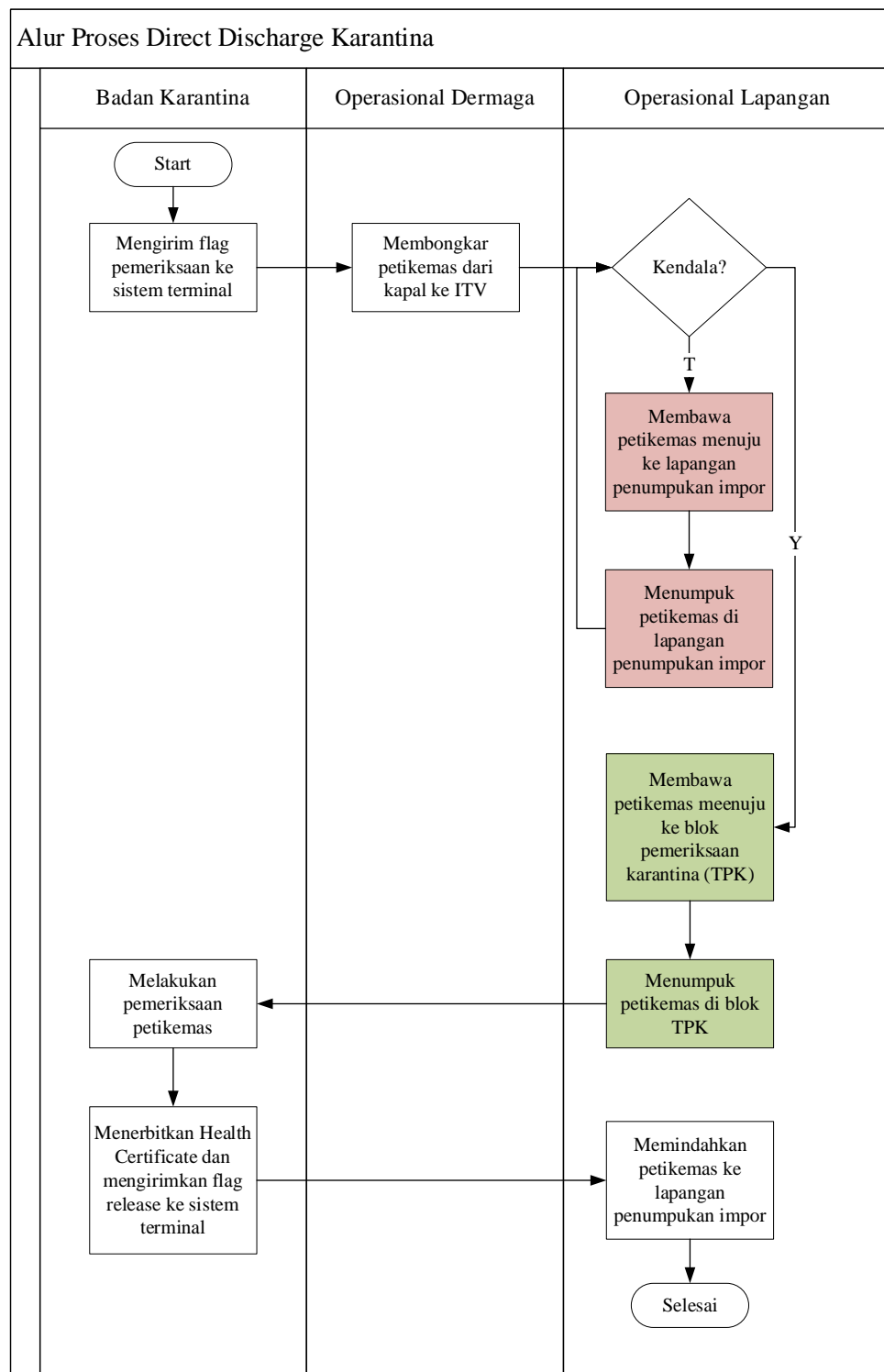
Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan oleh peneliti selama melaksanakan praktik darat di PT Terminal Petikemas Surabaya, ada pun prosedur *Direct Discharge* Karantina di PT Terminal Petikemas Surabaya adalah sebagai berikut:

- a. Setelah petikemas mendapatkan dokumen Surat Perintah Pemindahan Media Pembawa (SP2MP), pihak Karantina akan mengirim *flag* periksa (P) pada sistem di TPS, sehingga pihak TPS mengetahui bahwa petikemas tersebut akan dilakukan pemeriksaan karantina mandiri.
- b. Pihak *vessel planner* akan melakukan perencanaan (*planning*) pembongkaran petikemas impor yang mendapatkan *flag* periksa (P) karantina.

- c. Petikemas impor yang mendapatkan *flag* periksa (P) karantina dibongkar ke ITV
- d. *Yard planner* melakukan perencanaan penumpukan, dengan mengecek ketersediaan kapasitas di blok pemeriksaan karantina (TPK) dan kondisi di lapangan penumpukan.
- e. Apabila kapasitas di blok pemeriksaan karantina (TPK) atau slot tersedia, maka petikemas impor dengan *flag* periksa (P) karantina tersebut akan dilakukan proses pembongkaran secara *direct discharge*. Namun, apabila kapasitas tidak tersedia maka petikemas akan dibongkar ke blok utama impor (*Non-Direct Discharge* Karantina).
- f. *Yard Dispatcher* akan memberikan informasi ke *Superintendent Yard* bahwa petikemas akan dilakukan penarikan / *direct discharge* ke blok karantina (TPK).
- g. *Superintendent Yard* akan koordinasi dengan *Superintendent Labour* untuk penyiapan *Internal Truck Vehicle* (ITV).
- h. *Yard Dispatcher* memasukkan data petikemas ke *Vehicle Mounted Terminal* (VMT) *Container Crane* dan ITV.
- i. Petikemas dibongkar secara *direct discharge* ke blok karantina dengan menggunakan ITV.
- j. Setelah ITV berada di blok karantina, *reach stacker* akan *handling* petikemas *lift off* pada blok sesuai dengan VMT.

- k. Setelah petikemas ditumpuk di blok karantina, petugas karantina akan melakukan pemeriksaan dan pengambilan sampel pada petikemas bersama dengan pengguna jasa atau pemilik petikemas.
- l. Sampel tersebut akan dilakukan pemeriksaan kesehatan terhadap media pembawa
 - 1) *Low risk*: dilakukan pemeriksaan fisik
 - 2) *Medium risk*: dilakukan pemeriksaan fisik dan uji laboratorium
 - 3) *High risk*: dilakukan pemeriksaan fisik, uji laboratorium, pengasingan, pengamatan, dan perlakuan
- m. Petugas karantina akan melaporkan seluruh hasil tindakan karantina di Laporan Hasil Pelaksanaan / Pengawasan Pemeriksaan Fisik / Kesehatan
- n. Apabila setelah pemeriksaan fisik dan pemeriksaan laboratorium media pembawa dinyatakan sehat maka akan dilakukan pembebasan dan petugas karantina akan menerbitkan Sertifikat Pelepasan (*Health Certificate*).
- o. Apabila saat pemeriksaan fisik media pembawa dalam kondisi rusak, busuk, dilarang pemasukannya, atau ditemukan organisme atau hama maka akan dilakukan tindakan penolakan atau tindakan pemusnahan.
- p. Petugas karantina akan memberikan kode *billing* untuk pembayaran jasa karantina. Setelah pengguna jasa melakukan pembayaran maka petugas karantina akan menyerahkan sertifikat pelepasan (*Health Certificate*) kepada pengguna jasa.

- q. Petugas karantina akan menghapus *flag* periksa (P) pada petikemas tersebut, kemudian memasang stiker / segel karantina sebagai tanda bahwa media pembawa telah dilakukan pemeriksaan.
- r. Pengguna jasa akan memasukkan nomor sertifikat ke INSW guna proses ke Bea Cukai untuk pengeluaran Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB)
- s. Setelah mendapatkan SPPB, pengguna jasa membuat *job order delivery* di *Clique 247*
- t. Petikemas bisa *delivered* langsung dari blok karantina atau blok utama impor setelah dilakukan relokasi ke blok utama impor pada *shift 2* (16.00 – 00.00).



Gambar 2.1 *Flowchart* proses *Direct Discharge* Karantina
 Sumber : Diolah Peneliti, 2023

b. Pengertian Pemeriksaan

Pemeriksaan adalah suatu rangkaian kegiatan untuk mencari, mengumpulkan, mengolah data dan/atau keterangan lainnya untuk mengevaluasi tingkat kepatuhan Lembaga dalam melaksanakan ketentuan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor: 184/PMK.03/2015 Tentang Tata Cara Pemeriksaan, pengertian pemeriksaan adalah serangkaian kegiatan menghimpun dan mengolah data, keterangan, dan/atau bukti yang dilaksanakan secara objektif dan profesional berdasarkan suatu standar pemeriksaan untuk menguji kepatuhan pemenuhan kewajiban perpajakan dan/atau untuk tujuan lain dalam rangka melaksanakan ketentuan peraturan perundang-undangan perpajakan.

c. Pengertian *Behandle*

Behandle adalah kegiatan pemeriksaan petikemas baik ekspor maupun impor dari instansi yang berwenang. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 11 Tahun 2007 Tentang Pedoman Penetapan Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat Petikemas (Container) di Dermaga Konvensional di Pelabuhan yang Diselenggarakan oleh Badan Usaha Pelabuhan Pasal 1, definisi *handle* adalah kegiatan penanganan petikemas dan barang dalam petikemas sesuai permintaan pemilik barang atau yang menguasai terkait dengan pemeriksaan instansi yang berwenang.

Behandle petikemas impor dapat berupa pemeriksaan fisik, pengujian laboratorium, atau pemeriksaan dokumen. Pemeriksaan fisik dilakukan dengan memeriksa kondisi barang secara langsung guna memastikan barang tersebut sesuai dengan deskripsi pada dokumen impor. Pengujian laboratorium dilakukan dengan mengambil sampel barang kemudian dilakukan uji di laboratorium untuk memeriksa kualitas dan keamanan barang impor seperti makanan, obat-obatan, dan produk kimia. Sedangkan pemeriksaan dokumen dilakukan dengan mengecek kelengkapan dan kebenaran dokumen persyaratan yang terkait dengan barang impor. Proses pemeriksaan dilakukan di tempat pemeriksaan fisik terpadu (TPFT).

d. Pengertian Karantina

Karantina adalah sebuah tindakan pencegahan keluar, masuk, dan tersebarnya hama dan penyakit hewan, ikan, dan organisme pengganggu tumbuhan karantina (OPTK) dari suatu daerah ke daerah lain. Menurut Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2019, karantina merupakan sistem pencegahan masuk, keluar dan tersebarnya hama dan penyakit hewan karantina, hama dan penyakit ikan karantina, dan organisme pengganggu tumbuhan karantina (OPTK) serta pengawasan dan/atau pengendalian terhadap keamanan pangan dan mutu pangan, keamanan pakan dan mutu pakan, produk rekayasa genetik, sumber daya genetik, agensia hayati, jenis asing invasif, tumbuhan dan satwa liar, serta tumbuhan dan satwa langka yang dimasukkan ke dalam, tersebarnya dari suatu area ke area lain, dan / atau dikeluarkan dari wilayah Negara Kesatuan

Republik Indonesia. Pejabat karantina ada 3 (tiga) yaitu pejabat karantina hewan, karantina ikan, dan karantina tumbuhan.

3. Tarif Penumpukan Petikemas

a. Pengertian Tarif

Tarif dapat diartikan sebagai besaran harga atau biaya yang harus dibayarkan oleh konsumen untuk mendapatkan suatu layanan atau barang. Tarif adalah sejumlah uang yang dibebankan atas suatu produk atau jasa, atau jumlah dari nilai yang ditukarkan para konsumen untuk memperoleh manfaat dari menggunakan produk atau jasa tersebut (Saputri, 2019). Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 29 Tahun 2018 tentang Tarif Angkutan Barang di Laut untuk Melaksanakan Kewajiban Pelayanan Publik (*Public Service Obligation*), tarif merupakan besaran harga yang ditetapkan oleh Menteri dalam rangka penyelenggaraan angkutan barang di laut untuk melaksanakan kewajiban pelayanan publik (*public service obligation*) yang dibayarkan oleh pengguna jasa.

b. Tarif Paket Pemeriksaan Karantina

Tarif paket pemeriksaan karantina adalah biaya yang harus dibayar pengguna jasa saat menggunakan layanan yang menunjang kegiatan pemeriksaan karantina mandiri. Berdasarkan Surat Edaran No. 21/SE.UT.4.05/TPS-2021 tentang Tarif Paket Pelayanan Pemeriksaan Karantina di PT Terminal Petikemas Surabaya, besaran tarif pemeriksaan

karantina mandiri dikenakan sebesar 50% dari besaran tarif *stripping* dan *stuffing* sesuai dengan ketentuan dalam tabel tarif yang berlaku di PT Terminal Petikemas Surabaya, dengan detail sebagai berikut:

Tabel 2.2 Tarif *Direct Discharge* dan *Non-Direct Discharge* Karantina

No.	Jenis Karantina	Tarif
1	<i>Direct Discharge</i> Karantina	Gerakan Ekstra (2 x LoLo + 1 x <i>Haulage</i>)
		50% <i>Stripping</i>
		50% <i>Stuffing</i>
2	<i>Non-Direct Discharge</i> Karantina	2 x Gerakan Ekstra (4 x LoLo + 2x <i>Haulage</i>)
		50% <i>Stripping</i>
		50% <i>Stuffing</i>

Sumber: Arsip Perusahaan (2024)

c. Tarif Penumpukan Petikemas Pemeriksaan Karantina

Tarif penumpukan adalah jumlah biaya layanan penumpukan yang harus dibayarkan oleh pengguna jasa selama petikemas berada di terminal petikemas. Tarif penumpukan petikemas impor dihitung mulai dari petikemas turun dari kapal kemudian diletakkan di lapangan penumpukan, hingga petikemas tersebut keluar dari terminal petikemas (Yuliani, 2011).

d. Tarif Penumpukan Petikemas Pemeriksaan Karantina

Tarif penumpukan petikemas pemeriksaan karantina adalah jumlah biaya yang harus dibayarkan oleh pengguna jasa selama menggunakan layanan penumpukan petikemas dan paket pemeriksaan karantina yang ada di terminal. Tarif layanan di PT Terminal Petikemas Surabaya diatur dalam Surat Edaran Nomor: PU.05.02/26/2/2/A2.2.2/A/TPSS-24 tentang

Penyesuaian Tarif Pelayanan Jasa Petikemas Domestik dan Internasional di
PT Terminal Petikemas Surabaya

Rumus perhitungan tarif penumpukan petikemas impor (*dry*), yaitu sebagai berikut:

$$\mathbf{TP = TPK + TPH + LO + TA + PPN}$$

Keterangan:

TP = Tarif Penumpukan;

TPK = Tarif Paket Pemeriksaan Karantina;

TPH = Tarif Penumpukan Perhari;

LO = Tarif Lift On;

TA = Tarif Administrasi;

PPN = Pajak Pertambahan Nilai sebesar 11%

Sedangkan untuk rumus perhitungan biaya penumpukan petikemas impor (*reefer*), adalah sebagai berikut:

$$\mathbf{TP = TPK + TPH + LO + MO + SL + MOB + TA + PPN}$$

Keterangan:

TP = Tarif Penumpukan;

TPK = Tarif Paket Pemeriksaan Karantina;

TPH = Tarif Penumpukan Perhari;

LO = Tarif *Lift On*;

MO = Tarif *Monitoring*;

SL = Tarif Supply Listrik;

MOB = Tarif *Monitoring on Board*;

TA = Tarif Administrasi;

PPN = Pajak Pertambahan Nilai sebesar 11%

4. Pengertian Pengguna Jasa

Pengguna jasa adalah orang perseorangan atau badan yang menggunakan layanan jasa dari badan atau perusahaan penyedia jasa. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2011 Tentang Angkutan Multimoda, pengguna jasa merupakan orang perseorangan atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan multimoda berdasarkan perjanjian. Sedangkan pada Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2022 Tentang Pajak Penghasilan atas Penghasilan dari Usaha Jasa Konstruksi, pengguna jasa diartikan sebagai orang pribadi atau badan termasuk bentuk usaha tetap sebagai pemilik atau pemberi pekerjaan yang menggunakan layanan jasa konstruksi.

5. PT Terminal Petikemas Surabaya

a. PT Terminal Petikemas Surabaya

PT Terminal Petikemas Surabaya (TPS) merupakan perusahaan yang bergerak di bidang jasa bongkar muat dan penyedia fasilitas terminal petikemas untuk perdagangan domestik maupun internasional bagi pelaku usaha di wilayah Indonesia bagian timur. PT Terminal Petikemas Surabaya adalah perusahaan dalam bidang pengadaan dan jasa operasional terminal

bongkar muat barang dan petikemas di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya yang melayani perdagangan arus keluar masuk petikemas dari dalam negeri khususnya indonesia bagian timur dan rute internasional (Nainggolan et al., 2021). PT Terminal Petikemas Surabaya (TPS) merupakan anak perusahaan PT (Persero) Pelabuhan Indonesia, yang bertanggung jawab untuk mengelola atau merupakan operator terminal petikemas (Yunus, A. et al., 2022).

PT Terminal Petikemas Surabaya (TPS) berlokasi di bagian barat Pelabuhan Tanjung Perak, pada ujung alur pelayaran di antara pulau Jawa dan pulau Madura sepanjang 25 mil PT Terminal Petikemas Surabaya bertugas dalam memberikan pelayanan jasa kepelabuhanan Kapal Petikemas (operasi kapal, tambat, dermaga dan air tawar untuk kapal petikemas), bongkar muat petikemas, lapangan penumpukan petikemas baik ekspor maupun impor terutama dari daerah Jawa Timur dan Kawasan Timur Indonesia.

b. Layanan PT Terminal Petikemas Surabaya

Layanan yang ada di PT Terminal Petikemas Surabaya, antara lain:

- 1) Layanan penerimaan petikemas (*receiving*) merupakan layanan kegiatan menerima petikemas ekspor yang dipindahkan oleh RTG (*Rubber Tyred Gantry Crane*) dari *chassis* truk eksternal ke lapangan penumpukan.
- 2) Layanan pengeluaran petikemas (*delivery*) merupakan layanan kegiatan pengambilan petikemas impor yang dipindahkan oleh RTG (*Rubber*

Tyred Gantry Crane) dari lapangan penumpukan ke *chassis* truk eksternal.

- 3) Layanan pemuatan petikemas (*loading*) merupakan layanan kegiatan pemuatan petikemas dari lapangan penumpukan menuju dermaga hingga dimuat di atas kapal.
- 4) Layanan bongkar petikemas (*discharge*) merupakan layanan kegiatan pembongkaran petikemas dari atas kapal ke dermaga hingga petikemas ditempatkan di lapangan penumpukan.
- 5) Layanan *behandle* Bea Cukai merupakan kegiatan pemeriksaan terhadap petikemas import yang dicurigai oleh Bea Cukai dan terkena SPJM (Surat Pemberitahuan Jalur Merah) maka petikemas tersebut harus melakukan pemeriksaan fisik atau *behandle*.
- 6) Layanan *behandle* karantina merupakan kegiatan pemeriksaan terhadap petikemas impor yang terkena SP2MP (Surat Perintah Pemindahan Media Pembawa) dan dinyatakan wajib melakukan pemeriksaan karantina mandiri oleh Karantina
- 7) Layanan *Joint Inspection* merupakan pemeriksaan bersama yang dilakukan oleh Bea Cukai dan Karantina sehingga berdampak pada penyederhanaan proses logistik dan regulasi serta memangkas waktu layanan dan biaya yang ada.
- 8) *Lift off* adalah perpindahan atau pengangkatan petikemas dari *chassis* truk ke lapangan penumpukan (*container yard*) untuk dilakukan penumpukan.

- 9) *Lift on* adalah perpindahan atau pengangkatan petikemas dari depo ke *chassis* truk.
- 10) *Stacking* adalah memindahkan petikemas untuk mengambil petikemas dari area lapangan penumpukan.
- 11) *Stuffing* adalah memasukkan barang atau muatan ke dalam petikemas.
- 12) *Stripping* adalah mengeluarkan barang dari dalam petikemas.
- 13) *Shifting* adalah memindahkan peti kemas dari satu tempat ke tempat lain dalam petak kapal (*palka/bay*) yang sama atau ke petak kapal lain dalam kapal yang sama, atau dari satu petak kapal ke dermaga dan kemudian menempatkan kembali ke petak kapal semula.
- 14) Relokasi merupakan kegiatan memindahkan petikemas dari tempat pemeriksaan fisik terpadu (TPFT) ke lapangan penumpukan.

c. Fasilitas PT Terminal Petikemas Surabaya

Fasilitas di PT Terminal Petikemas Surabaya, antara lain:

1) Dermaga

Dermaga adalah sebuah bangunan di pelabuhan yang digunakan sebagai tempat kapal tambat untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang dan menaik-turunkan penumpang. Adapun fasilitas dermaga di PT Terminal Prtikemas Surabaya antara lain:

a) Dermaga Internasional

Panjang : 1000 M

Lebar : 50 M

Kedalaman : -13 MLWS

Luas : 50.000 M²

b) Dermaga Domestik

Panjang : 450 M

Lebar : 40 M

Kedalaman : -8 MLWS

Luas : 18.000 M²

2) Lapangan Penumpukan (*Container Yard*)

Lapangan Penumpukan adalah lapangan yang digunakan untuk menumpuk petikemas atau barang lainnya sebelum dimuat ke kapal atau setelah dibongkar dari kapal. Fasilitas lapangan penumpukan di PT Terminal Prtikemas Surabaya antara lain:

a) Lapangan Penumpukan Petikemas Internasional

Luas : 33 Ha

Kapasitas : 33.737 TEUs

b) Lapangan Penumpukan Petikemas Domestik

Luas : 4,7 Ha

Kapasitas : 3,689 TEUs

c) Pemeriksaan Bea Cukai

Kapasitas : 378 TEUs

d) *Container Freight Station* (Pergudangan)

Luas : 10.680 M²

Barang Berbahaya : 678 M²

e) TPFT Karantina

Kapasitas : 486 TEUs

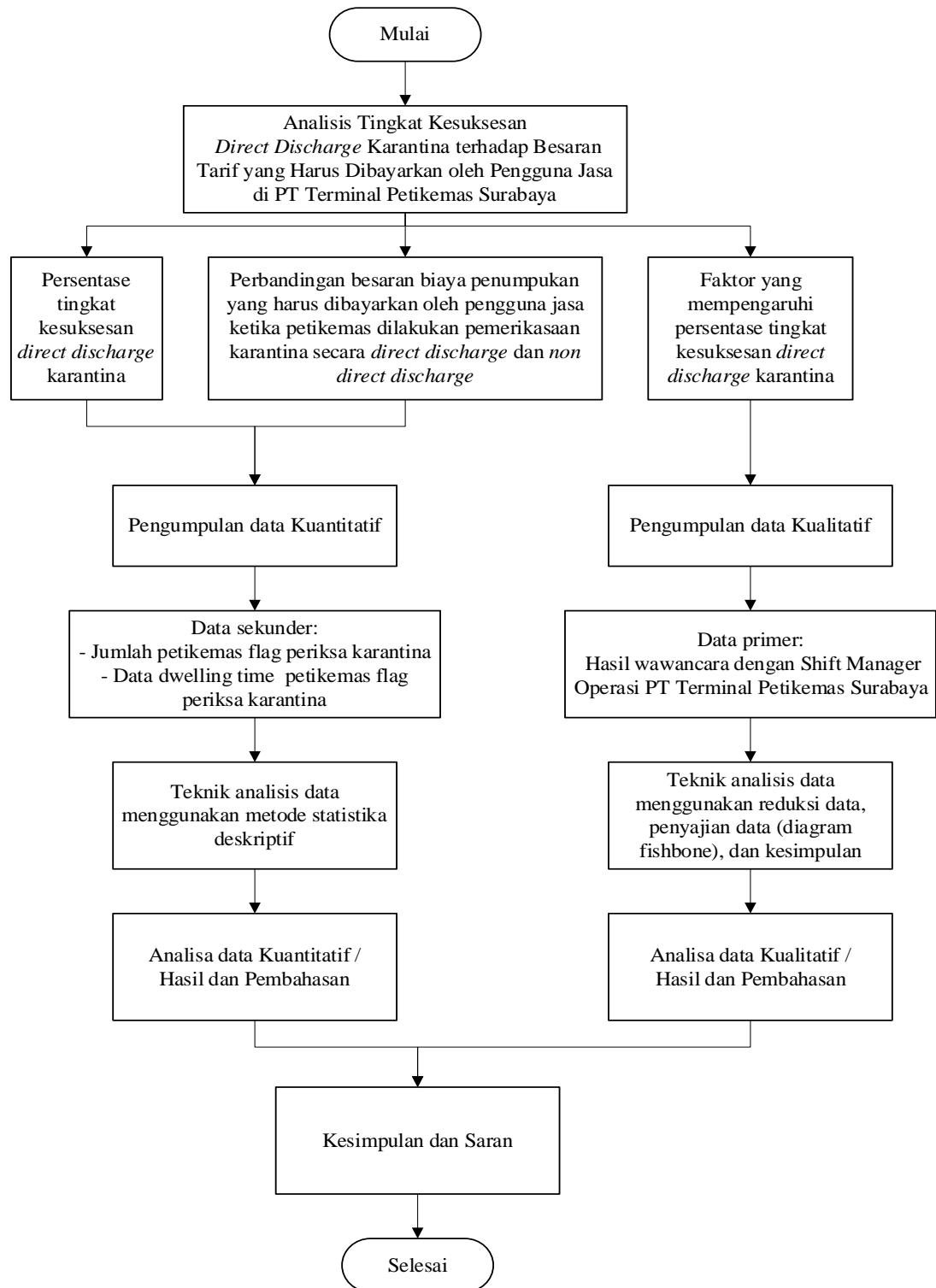
3) Peralatan

Fasilitas peralatan di PT Terminal Petikemas Surabaya antara lain:

- a) *Container Crane*, adalah crane yang digunakan untuk kegiatan bongkar muat petikemas dari dermaga ke kapal peti kemas dan sebaliknya atau memindahkan peti kemas dari satu tempat ketempat lain di dalam terminal peti kemas. Jumlah *Container Crane* di PT Terminal Petikemas Surabaya adalah sebanyak 12 unit.
- b) *Rubber Tyred Gantry (RTG)* merupakan alat angkat atau crane yang bergerak menggunakan roda/ban karet dan fungsinya untuk mengangkat, menaikkan dan menurunkan peti kemas. Jumlah *RTG* di PT Terminal Petikemas Surabaya adalah sebanyak 30 unit, dan yang bisa difungsikan sebanyak 22 unit.
- c) *Reach stracker* merupakan alat yang merupakan kombinasi antara forklift dengan mobile crane yang dilengkapi spreader (pengangkat petikemas) sehingga mampu mengangkat petikemas dan mempunyai jangkauan pengangkatan yang fleksibel dan dapat menstack sampai dengan ketinggian 2 tier. Jumlah *Reach stracker* di PT Terminal Petikemas Surabaya adalah sebanyak 7 unit, dan yang difungsikan sebanyak 5 unit.

- d) *Forklift*, adalah peralatan yang dipergunakan untuk memindahkan peti kemas dari lapangan penumpukan atau di gudang/pabrik. Jumlah PT Terminal Petikemas Surabaya memiliki 29 unit *Forklift*.
- e) *Reefer Plug* adalah benda yang berguna sebagai konduktor atau alat penghantar listrik dari kapal ke petikemas *reefer* yang berguna untuk mengalirkan aliran listrik supaya suhu pada petikemas reefer tetap terjaga. PT Terminal Petikemas Surabaya memiliki *Reefer Plug* sebanyak 1364 unit.
- f) *Head Truck* dan *Chassis (Internal Truck Vehicle)* adalah alat yang digunakan di terminal petikemas untuk mengangkut petikemas dari dermaga ke lapangan penumpukan. PT Terminal Petikemas Surabaya memiliki *chassis* sebanyak 194 unit dan *Head Truck* sebanyak 157 unit.

C. Kerangka Berpikir



BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan *mixed methods* atau penelitian gabungan. Penelitian *mixed methods* adalah sebuah jenis penelitian yang mengumpulkan, menganalisis, dan menggabungkan metode penelitian kuantitatif dan kualitatif dalam satu rangkaian penelitian untuk menjawab permasalahan penelitian. Metode penelitian kombinasi (*mixed methods*) merupakan suatu metode penelitian yang menggabungkan atau mengkombinasikan antara metode kuantitatif dengan metode kualitatif untuk digunakan secara bersama-sama dalam suatu penelitian, sehingga data yang diperoleh lebih komprehensif, valid, reliabel, dan obyektif (Sugiyono, 2018).

Pada penelitian ini metode kuantitatif digunakan untuk memperoleh data tentang persentase tingkat kesuksesan *Direct Discharge* Karantina dan perbandingan besaran tarif penumpukan yang harus dibayarkan oleh pengguna jasa ketika petikemas dilakukan pemeriksaan karantina secara *Direct Discharge* dan *Non-Direct Discharge* Karantina. Metode kualitatif digunakan untuk memperoleh data yang mendalam mengenai faktor – faktor yang mempengaruhi persentase tingkat kesuksesan *Direct Discharge* Karantina di PT Terminal Petikemas Surabaya.

B. Tempat / Lokasi dan Waktu Penelitian

1. Tempat Penelitian

Penelitian ini dilakukan di PT Terminal Petikemas Surabaya. Adapun alamatnya adalah sebagai berikut :

Lokasi : PT Terminal Petikemas Surabaya, Jalan Tanjung Mutiara
No. 1, Surabaya, 60177, Jawa Timur – Indonesia

Telepon : +62 31 328326570

Fax. : +62 31 3291628

Web : www.tps.co.id

2. Waktu Penelitian

Waktu penelitian ini dilaksanakan pada saat peneliti melaksanakan Praktik Darat (Prada) di PT Terminal Petikemas Surabaya pada bulan Juli sampai dengan Desember 2022.

C. Sumber Data

Dalam penelitian ini peneliti menggunakan 2 (dua) sumber data yaitu:

1. Data Primer

Data primer diartikan sebagai sumber data yang langsung diberikan kepada pengumpul data (Sugiyono, 2018). Data primer dalam penelitian ini dikumpulkan sendiri oleh peneliti langsung dari karyawan di PT Terminal Petikemas Surabaya.

2. Data Sekunder

Data sekunder merupakan sumber data yang tidak langsung diberikan kepada pengumpul data, misalnya lewat orang lain atau lewat dokumen (Sugiyono, 2018). Data sekunder dalam penelitian ini diperoleh dari undang-undang, peraturan menteri, buku, jurnal ilmiah dan juga dari dokumentasi (laporan dan arsip data perusahaan) PT Terminal Petikemas Surabaya yaitu *summary* data terkait jumlah dan rata-rata *dwelling time* petikemas dengan *flag* periksa (P) Karantina dengan mekanisme *Direct Discharge* dan *Non-Direct Discharge* Karantina periode tahun 2022 sampai 2023.

D. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data adalah metode atau cara yang digunakan peneliti dalam mengumpulkan data atau informasi yang sejalan dengan tujuan penelitian yaitu untuk menjawab masalah penelitian atau menguji hipotesis yang dibuat. Teknik pengumpulan data juga didefinisikan sebagai cara atau metode yang digunakan untuk memperoleh data yang valid dan dapat dipercaya (Sugiyono, 2018). Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan beberapa teknik pengumpulan data, yang meliputi:

1. Observasi

Observasi adalah tata cara pengumpulan data dalam penelitian yang dilakukan dengan melakukan pengamatan mendalam terhadap obyek atau fenomena yang diteliti (Arikunto, 2019). Pengumpulan data dalam penelitian ini diperoleh peneliti dengan melakukan pengamatan secara langsung mengenai

proses pembongkaran petikemas impor dengan status pemeriksaan (*behandle*) karantina mandiri secara *Direct Discharge* karantina dan *Non-Direct Discharge* (*Yard Behandle* Karantina) di blok pemeriksaan karantina (TPK).

2. Wawancara

Wawancara didefinisikan sebagai suatu teknik pengumpulan data yang melibatkan serangkaian pertanyaan kepada responden atau narasumber dengan tujuan untuk memperoleh data atau informasi yang diperlukan (Arikunto, 2019). Pengumpulan data dalam penelitian ini diperoleh secara langsung dengan melakukan wawancara kepada narasumber yaitu *Shift Manager* Operasi PT Terminal Petikemas Surabaya. Adapun pertanyaan yang diajukan berkaitan dengan faktor-faktor yang mempengaruhi tingkat kesuksesan *Direct Discharge* Karantina di PT Terminal Petikemas Surabaya.

3. Dokumentasi

Dokumentasi merupakan proses pengumpulan, pengolahan, dan penyimpanan informasi terkait bidang pengetahuan dengan mengumpulkan bukti terkait dengan keterangan, gambar, visual, dan bahan referensi lainnya. Pengertian dari dokumentasi adalah proses pengumpulan dan penyimpanan informasi atau data dalam bentuk tertulis, visual, atau audio untuk keperluan pengolahan, pemrosesan, dan analisis data (Arikunto, 2019). Dokumentasi yang digunakan oleh peneliti yaitu berupa foto dan *summary* data terkait jumlah dan rata-rata *dwelling time* petikemas dengan *flag* karantina di PT Terminal Petikemas Surabaya periode tahun 2022 - 2023.

E. Teknik Analisis Data

Analisis data adalah proses mencari dan menyusun data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan dokumentasi secara sistematis, dengan cara mengorganisasikan data ke dalam kategori, menjabarkan ke dalam unit-unit, melakukan sintesa, menyusun ke dalam pola, memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari dan membuat kesimpulan sehingga dapat mudah dipahami oleh diri sendiri dan orang lain (Sugiyono, 2018).

Sejalan dengan pendekatan penelitian *mixed method* yang penulis gunakan dalam penelitian ini, maka teknik analisis data penelitian yang digunakan ada dua yaitu teknik analisis data kuantitatif dan teknik analisis data kualitatif.

1. Analisis Data Kuantitatif

Analisis data kuantitatif adalah analisa berdasarkan perhitungan obyektif untuk memecahkan persoalan yang sifatnya dapat diukur dan menggunakan model matematis, teori-teori atau hipotesis berkaitan dengan fenomena alam (Rahayu & Ayu, 2021). Teknik analisis data kuantitatif yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan statistika deskriptif. Statistik deskriptif adalah bidang ilmu statistik yang medalami cara mengumpulkan data, menyusun dan mengatur data, mengolah data, dan menyajikan ringkasan data penelitian. Data harus dirangkum baik menggunakan format tabel maupun penyajian grafis untuk dasar dalam pengambilan berbagai keputusan (Arif et al., 2023).

Teknik analisis statistik deskriptif yang digunakan pada penelitian ini yaitu perhitungan persentase, penyajian data dalam bentuk tabel, diagram batang, dan

diagram pastel (*piechart*), serta penghitungan ukuran tendensi sentral yaitu *mean* atau rata-rata.

Rumus perhitungan persentase menurut Bugin dalam (Yulandina, 2018)

$$P = \frac{f}{n} \times 100\%$$

Keterangan:

P = Persentase

f = Jumlah petikemas *direct discharge* karantina

n = Jumlah total petikemas *behandle* karantina

Untuk mengetahui tingkat kesuksesan *direct discharge* karantina, hasil persentase yang telah diperoleh kemudian diterjemahkan ke dalam tabel berikut:

Tabel 3.1 Persentase Tingkat Kesuksesan

Persentase	Tingkat Kesuksesan
86 – 100 %	Sangat Tinggi
71 – 85 %	Tinggi
56 – 70 %	Sedang
41 – 55 %	Rendah
< 40%	Sangat Rendah

Sumber : Agib, 2009

Setelah dicari deskriptif persentasenya kemudian dicari meannya dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

Rumus *Mean* menurut Anas Sudijono dalam (Kartika, 2018):

$$\bar{x} = \frac{1}{n} \times (x_1 + x_2 + x_3 + \dots + x_n)$$

Atau apabila ditulis menggunakan notasi sigma, sebagai berikut:

$$\bar{x} = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n x_i$$

Keterangan:

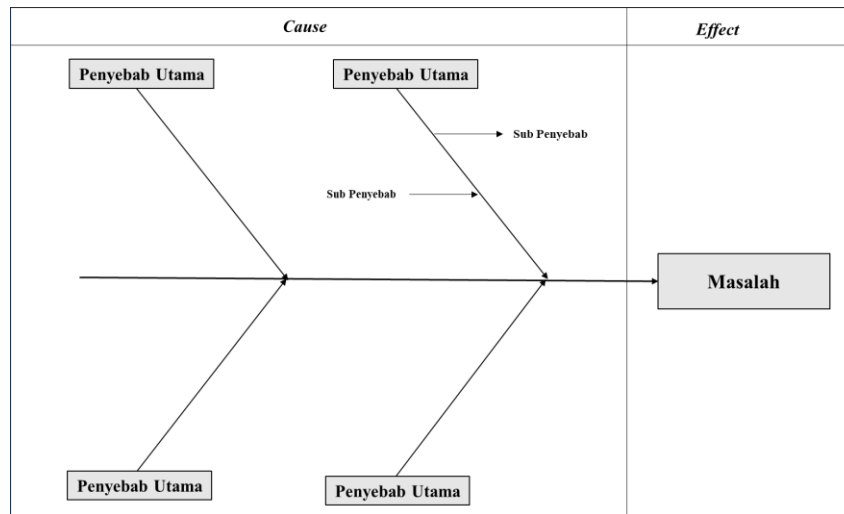
\bar{x} = Mean

n = jumlah data

x_i = nilai data ke- i

2. Analisis Data Kualitatif

Teknik analisis data kualitatif yang digunakan dalam penelitian ini ialah analisis diagram *fishbone* atau *cause and effect*. Diagram tulang ikan atau sebab akibat merupakan pendekatan terstruktur yang memungkinkan dilakukan suatu analisis lebih terperinci dalam menemukan penyebab-penyebab suatu masalah, ketidaksesuaian, dan kesenjangan yang ada (Monoarfa et al., 2021). Diagram ini akan menunjukkan sebuah dampak atau akibat dari sebuah permasalahan, dengan berbagai penyebabnya. Efek atau akibat dituliskan sebagai moncong kepala. Sedangkan tulang ikan diisi oleh sebab-sebab sesuai dengan pendekatan permasalahannya. Diagram sebab-akibat memperlihatkan hubungan antara permasalahan yang dihadapi dengan kemungkinan penyebabnya serta faktor-faktor yang mempengaruhinya.



Gambar 3.1 *Fishbone Chart*
Sumber : Peneliti (2024)

Pada penelitian ini, analisis diagram tulang ikan (*fishbone*) digunakan untuk mencari faktor-faktor yang dapat menyebabkan gagalnya tingkat kesuksesan *Direct Discharge* Karantina. Berikut merupakan 5 kategori utama yang digunakan dalam analisis diagram tulang ikan (*fishbone*) dalam penelitian ini:

1) *Machine* (mesin atau peralatan)

Kategori ini mencakup segala jenis mesin, alat, dan teknologi yang digunakan dalam proses produksi atau layanan.

2) *Method* (metode atau proses)

Kategori ini mencakup prosedur, teknik, dan alur kerja yang digunakan untuk melaksanakan tugas atau proses.

3) *Facility* (Fasilitas)

Kategori ini mencakup semua infrastruktur fisik yang mendukung operasi, termasuk bangunan, area penyimpanan, dan fasilitas pendukung lainnya.

4) *Measurement* (Pengukuran)

Pengukuran adalah suatu kegiatan untuk mendapatkan informasi data secara kuantitatif. Hasil dari pengukuran dapat berupa informasi- informasi atau data yang dinyatakan dalam bentuk angka ataupun uraian untuk pengambilan Keputusan.

5) *Mother Nature*

Kategori ini mencakup kondisi lingkungan yang tidak dapat dikontrol atau tidak dapat diprediksi oleh perusahaan.