

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Menurut Ghifary et al., (2025) Perdagangan internasional adalah kegiatan jual beli barang dan jasa antara orang atau perusahaan di satu negara dengan orang atau perusahaan di negara lain. Pelaku bisa warga biasa, perusahaan ekspor-impor, pabrik, atau BUMN. Perdagangan terjadi karena setiap negara punya kekuatan berbeda, seperti sumber daya alam, uang, tenaga kerja, atau teknologi yang tidak sama. Di Indonesia, perdagangan internasional memainkan peran strategis dalam mendukung pembangunan ekonomi, baik secara langsung maupun tidak langsung. Aktivitas ini berkontribusi melalui optimalisasi penerimaan devisa negara, penyediaan akses terhadap teknologi dan modal asing, serta mendorong pengembangan industri manufaktur domestik melalui proses industrialisasi yang berkelanjutan Auliya Ahmad Suhardi et al., (2022). Menurut Zatira et al., (2021) Ekspor yang besar akan meningkatkan pendapatan negara secara signifikan. Semakin tinggi angka ekspor, neraca pembayaran suatu negara akan mencatat surplus yang lebih besar, sehingga memberikan dampak positif terhadap pertumbuhan ekonomi nasional secara keseluruhan.

Berdasarkan Undang-Undang Kepabeanan Nomor 17 Tahun 2006, ekspor merupakan kegiatan mengeluarkan barang dari wilayah pabean Indonesia ke luar wilayah negara. Dalam perdagangan internasional, ekspor dapat diartikan sebagai aktivitas ekonomi yang dilakukan oleh suatu negara dengan menjual barang hasil produksi maupun menyediakan jasa kepada pihak di negara lain. Kegiatan ini

mencerminkan adanya hubungan ekonomi antarnegara yang saling melengkapi kebutuhan, mengingat setiap negara memiliki kemampuan dan keunggulan yang berbeda dalam menghasilkan barang dan jasa. Melalui kegiatan ekspor, suatu negara dapat memperoleh devisa, memperluas jangkauan pasar produk domestik, serta meningkatkan daya saing produk di tingkat internasional. Pelaku yang melakukan kegiatan ekspor disebut eksportir, yaitu individu, perusahaan, atau lembaga yang telah memiliki izin dan memenuhi ketentuan untuk melakukan transaksi perdagangan dengan pihak di luar negeri Amani & Yawar, (2025).

Nilai Ekspor Indonesia Tahun 2023-2025	
Tahun	Total Nilai (juta US\$)
2023	259.527,8
2024	266.529
2025	282.908

Tabel 1. 1 Nilai Ekspor Indonesia Tahun 2023-2025

Berdasarkan Tabel 1.1 data yang dipublikasikan oleh Badan Pusat Statistik (BPS), kinerja ekspor Indonesia selama periode 2023–2025 menunjukkan perkembangan yang positif. Peningkatan yang terjadi secara berkelanjutan ini mengindikasikan bahwa aktivitas perdagangan internasional Indonesia terus berkembang. Selain itu, kondisi tersebut juga menunjukkan bahwa produk-produk Indonesia masih memiliki daya saing dan mampu mempertahankan permintaan di pasar global.



Gambar 1. 1 Nilai Ekspor Indoneasia Tahun 2023-2025

(Sumber Menurut Data BPS Tahun 2023-2025)

Peningkatan nilai ekspor tersebut secara langsung berdampak pada meningkatnya volume pengiriman barang melalui jalur logistik, khususnya transportasi laut yang menjadi moda utama dalam perdagangan internasional. Artinya, semakin tinggi volume ekspor, semakin besar pula kebutuhan terhadap pengelolaan distribusi yang efektif, efisien, dan minim hambatan. Dalam konteks ini, kesiapan sistem operasional perusahaan ekspedisi kapal laut menjadi faktor krusial dalam menjamin kelancaran arus barang dari eksportir menuju pasar internasional. Dalam praktik, transportasi laut tetap menjadi pilihan utama untuk pengiriman barang ekspor. Alasan adalah biaya yang relatif efisien serta kemampuan mengangkut volume barang dalam jumlah besar seiring meningkatnya aktivitas ekspor tersebut, kebutuhan terhadap sarana pengangkutan barang yang aman dan efisien juga semakin meningkat. Salah satu sarana utama yang digunakan

dalam pengiriman barang ekspor melalui transportasi laut adalah *container*. Dalam konteks ini, *container* merupakan suatu tempat yang dirancang secara khusus sebagai media penyimpanan barang, dengan mempertimbangkan kesesuaian ukuran barang yang dimasukkan, serta dapat digunakan secara berulang kali Rahayu et al., (2022)

Pengangkutan barang ekspor melalui transportasi laut umumnya menggunakan *container* standar yang diangkut oleh kapal khusus dan dilayani terminal *container* di pelabuhan. Penggunaan *container* berkembang pesat karena memberikan efisiensi dalam proses bongkar muat serta memudahkan perpindahan antar moda transportasi. Oleh karena itu, kelayakan kondisi *container* menjadi faktor penting dalam menjamin kelancaran distribusi dan keamanan barang selama proses pengiriman Kurtulus, (2023)

Penentuan *container* melibatkan berbagai pertimbangan dari pemilihan jenis *container* (misalnya *dry container*, *reefer*, atau *open top*), ukuran yang sesuai (20 feet atau 40 feet), hingga pemeriksaan kondisi fisik *Container*. Ketidaktepatan dalam memilih *container* yang sesuai dengan karakteristik barang dapat memicu berbagai risiko, seperti kerusakan barang dan pemanfaatan ruang yang tidak efisien (*overcapacity* atau *undercapacity*) Maulida Hakim et al., (2018).

Dalam operasional kegiatan ekspor, proses penentuan dan pemilihan *container* tidak terlepas dari peran perusahaan jasa logistik yang menangani pengurusan pengiriman barang, salah satunya adalah perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL). Perusahaan EMKL memiliki peran penting dalam

mengoordinasikan berbagai tahapan operasional pengiriman barang melalui jalur laut, termasuk dalam proses pengurusan dokumen, pemesanan ruang muatan pada kapal, serta pengaturan penggunaan *container* yang sesuai dengan kebutuhan pengiriman. Oleh karena itu, keberadaan EMKL menjadi salah satu pihak yang berperan dalam memastikan bahwa proses pemilihan *container* dilakukan secara tepat dan sesuai dengan karakteristik barang yang akan diekspor.

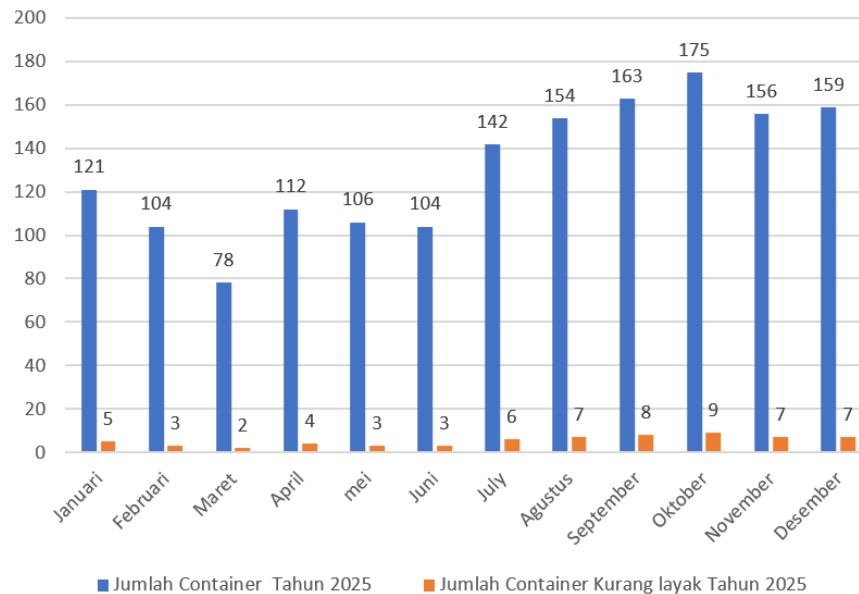
Menurut Husna & Yustitianiingtyas, (2022) Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) merupakan badan usaha yang bergerak dalam pengurusan dokumen serta berbagai kegiatan operasional yang berkaitan dengan penerimaan dan penyerahan barang yang diangkut melalui transportasi laut. Kegiatan tersebut dilakukan untuk mewakili kepentingan pemilik barang dalam berhubungan dengan perusahaan pengangkutan. Berdasarkan pengertian tersebut, EMKL berperan sebagai pihak perantara yang menghubungkan pemilik barang dengan perusahaan pelayaran atau pengangkut. Dengan demikian, tanggung jawab utama EMKL berfokus pada pengelolaan administrasi dan koordinasi proses pengiriman barang, bukan pada pelaksanaan pengangkutan barang hingga ke lokasi tujuan akhir.

Tugas utama dari perusahaan EMKL adalah memfasilitasi pencarian armada laut terbaik demi kelancaran pengiriman kargo. Dalam operasionalnya, EMKL membantu menyinkronkan aktivitas muat barang milik eksportir dan proses bongkar di gudang importir. Komponen layanan pun sangat menyeluruh, mulai dari penanganan dokumen kepabeanan, penyediaan sarana angkut, hingga pelunasan berbagai retribusi kepelabuhanan seperti pajak dan uang dermaga Rinaldy Febrian Panggabean et al., (2025).

Salah satu perusahaan yang bergerak di industri adalah PT Arindo Jaya Mandiri, sebuah penyedia jasa Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) yang mengkhususkan diri pada penanganan logistik ekspor dan impor. Dalam ekosistem rantai pasok, perusahaan bertindak sebagai jembatan yang menghubungkan pihak pemilik barang (eksportir/importir) dengan berbagai pemangku kepentingan, seperti Bea Cukai, maskapai pelayaran (*shipping line*), penyedia transportasi darat (*trucking*), depo *container*, hingga otoritas terminal pelabuhan. Tanggung jawab utamanya meliputi jaminan ketepatan waktu distribusi barang yang selaras dengan regulasi hukum serta preferensi pelanggan.

PT Arindo Jaya Mandiri menyediakan berbagai layanan yang mendukung kegiatan ekspor dan impor, baik untuk perusahaan besar maupun pelaku usaha menengah. Jasa EMKL merupakan kegiatan utama perusahaan yang berfokus pada pengurusan dan pengangkutan barang melalui jalur laut, terutama di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

Dalam kegiatan ekspor, penggunaan *container* sangat penting karena berhubungan langsung dengan kelancaran pengiriman barang ke luar negeri. Dari data Gambar 1.2, terlihat bahwa jumlah *container* selama tahun 2025 mengalami naik turun setiap bulan, dan ada juga data *container* yang kurang layak. Hal ini menunjukkan bahwa selain jumlah pengiriman, kondisi *container* juga perlu diperhatikan agar proses ekspor tetap berjalan dengan baik.



Gambar 1. 2 Data *Container* dan *Container* Kurang Layak pada Kegiatan Ekspor Tahun 2025

Sumber: Laporan data stuffing *container* dan laporan *container* kurang layak pada kegiatan ekspor tahun 2025 PT. Arindo Jaya Mandiri

Berdasarkan Gambar 1.2 jumlah *container* yang digunakan selama tahun 2025 menunjukkan kondisi yang berfluktuasi. Meskipun demikian, secara keseluruhan aktivitas penggunaan *container* tergolong tinggi dengan total penggunaan mencapai 1.574 unit dalam satu tahun, yang mencerminkan tingginya aktivitas operasional ekspor dan kebutuhan akan ketersediaan *container* yang memadai untuk mendukung kelancaran proses pengiriman barang. Di sisi lain, masih ditemukan sebanyak 64 unit *container* yang kurang layak digunakan selama tahun 2025. Temuan tersebut menunjukkan bahwa masih terdapat permasalahan dalam proses pemilihan dan pemeriksaan *container* sebelum digunakan, sehingga berpotensi menghambat kelancaran operasional ekspor.

Tabel 1. 2 Data *Container* Kurang Layak 2025

DATA CONTAINER KURANG LAYAK 2025										
Bulan	Jumlah Container Tahun 2025	Jumlah container kurang layak	Spesifikasi <i>Container</i> Kurang Layak				Standard <i>Defect Container</i>	Presentase Deffect	Keterangan	Dampak
			Bocor	Berkarat	Kerusakan Lantai	Kerusakan Top Rail				
Januari	121	5	3	1	1	0	0	4,13%	Beulm tercapai	<i>Stuffing</i> Terlambat
Februari	104	3	2	0	1	0	0	2,88%	Beulm tercapai	<i>Stuffing</i> Terlambat
Maret	78	2	1	0	0	1	0	2,56%	Beulm tercapai	<i>Stuffing</i> Terlambat
April	112	4	2	1	0	1	0	3,57%	Beulm tercapai	<i>Stuffing</i> Terlambat
mei	106	3	2	0	1	1	0	2,83%	Beulm tercapai	<i>Stuffing</i> Terlambat
Juni	104	3	1	0	2	0	0	2,88%	Beulm tercapai	<i>Stuffing</i> Terlambat
July	142	6	3	1	1	1	0	4,23%	Beulm tercapai	<i>Stuffing</i> Terlambat
Agustus	154	7	3	2	1	1	0	4,55%	Beulm tercapai	<i>Stuffing</i> Terlambat
September	163	8	3	1	2	2	0	4,91%	Beulm tercapai	<i>Stuffing</i> Terlambat
Oktober	175	9	5	1	2	1	0	5,14%	Beulm tercapai	<i>Stuffing</i> Terlambat
November	156	7	4	1	1	1	0	4,49%	Beulm tercapai	<i>Stuffing</i> Terlambat
Desember	159	7	3	1	2	1	0	4,40%	Beulm tercapai	<i>Stuffing</i> Terlambat
Total	1574	64	32	9	14	10	0	4,07%	Beulm tercapai	

Sumber: laporan *container* kurang layak tahun 2025 PT. Arindo Jaya Mandiri

Berdasarkan hasil wawancara dengan manajer PT Arindo Jaya Mandiri masih ditemukan kejadian berulang terkait penggunaan *container* yang kurang layak pada saat pemeriksaan oleh *customer* di area gudang *stuffing*. Tabel 1.2 Data *Container* Kurang Layak Tahun 2025, menunjukkan bahwa PT. Arindo Jaya Mandiri telah menggunakan 1.574 *container* selama periode Januari–Desember 2025. Dari jumlah tersebut, ditemukan 64 *container* kurang layak atau sebesar 4,07% dari total *container* yang digunakan. Persentase tersebut menunjukkan bahwa standar perusahaan, yaitu *Zero Defect*, belum tercapai karena masih terdapat *container* yang mengalami kerusakan. Berdasarkan spesifikasi kerusakan, jenis kerusakan yang paling banyak ditemukan adalah kebocoran sebanyak 32 unit, diikuti kerusakan lantai sebanyak 14 unit, kerusakan *top rail* sebanyak 10 unit, dan karat sebanyak 9 unit. Selain itu, jumlah *container* kurang layak tertinggi terjadi pada bulan Oktober, yaitu sebanyak 9 unit dengan persentase cacat 5,14%, sedangkan jumlah terendah terjadi pada bulan Maret, yaitu 2 unit dengan persentase 2,56%.

Kondisi tersebut mengakibatkan *container* ditolak oleh *customer*, sehingga pihak EMKL harus bertanggung jawab untuk melakukan penggantian *container*. Dampak yang ditimbulkan dari kondisi tersebut adalah terjadinya keterlambatan proses *stuffing* yang berpengaruh terhadap kelancaran pengiriman barang dan penurunan reputasi perusahaan. Oleh karena itu, diperlukan upaya pencegahan dan perbaikan yang lebih efektif guna meminimalkan terjadinya penggunaan *container* yang kurang layak pada kegiatan ekspor.

Dengan tinggi volume *stuffing* serta masih ditemukannya kasus *container* rusak yang masih berulang, diperlukan perbaikan terhadap sistem pemilihan dan

inspeksi *container* sebagai bagian dari manajemen risiko operasional perusahaan. Walaupun ketidakpastian selalu melekat dalam aktivitas industri, dampak buruk tetap dapat dimitigasi jika risiko tersebut dideteksi lebih awal. Proses pengelolaan yang bertujuan untuk menjaga agar potensi bahaya tidak menghambat operasional harian inilah yang disebut dengan manajemen risiko (*risk management*) Muh Fajrul, (2025).

Manajemen risiko berperan penting dalam pencapaian tujuan perusahaan serta perbaikan kinerja yang dapat diwujudkan melalui berbagai aspek, seperti mutu produk, manajemen proyek, efisiensi operasional perusahaan, tata kelola, dan reputasi. Dalam kerangka manajemen risiko berbasis SNI ISO 31000, terdapat beberapa teknik penilaian risiko yang dapat digunakan untuk mengidentifikasi dan menganalisis risiko, antara lain *5 Whys*, *Fishbone*, *FTA*, dan *FMEA* Vorst et al., (2018)

Untuk mencegah permasalahan adanya *container* kurang layak peneliti bisa menggunakan metode *Fishbone* karena metode ini mempunyai keunggulan mengidentifikasi dan mengelompokkan berbagai penyebab masalah secara sistematis ke dalam beberapa kategori, yaitu manusia, metode, material, mesin, dan lingkungan. Selain itu, metode ini dinilai lebih tepat dibandingkan metode lain seperti *5 Whys*, yang berfokus pada satu alur penyebab, serta *FMEA* dan *FTA* yang umumnya memerlukan analisis kuantitatif. Oleh karena itu, *Fishbone* lebih sesuai untuk kasus *container* kurang layak karena penyebabnya bisa berasal dari manusia, metode, material, *machine* maupun lingkungan.

Penelitian terdahulu dilakukan oleh Pratama & Islami, 2023 menggunakan metode *Fishbone* Diagram untuk mengidentifikasi akar penyebab keterlambatan proyek produksi kereta yang dipengaruhi oleh faktor manusia, metode, material, mesin, dan lingkungan. Sementara itu, penelitian ini menggunakan metode yang sama untuk menganalisis faktor-faktor penyebab risiko pada proses pemilihan dan pemeriksaan *container* dalam kegiatan ekspor. Oleh karena itu, penelitian ini mengisi kesenjangan penelitian melalui penerapan metode *Fishbone* Diagram pada konteks operasional logistik ekspor yang belum banyak dikaji, khususnya terkait kelayakan *container* sebagai sarana pendukung pengiriman barang ekspor.

Dalam penelitian ini, *Fishbone* Diagram digunakan sebagai alat analisis untuk memetakan hubungan sebab-akibat dari permasalahan utama, yaitu penggunaan *container* yang kurang layak. Permasalahan tersebut ditempatkan sebagai kepala ikan, sedangkan faktor-faktor penyebabnya dikelompokkan ke dalam lima kategori utama, yaitu *man* (manusia), *method* (metode), material (material), *machine* (peralatan), dan *environment* (lingkungan). Melalui pemetaan tersebut, setiap penyebab dapat diidentifikasi secara sistematis sehingga akar permasalahan dapat diketahui dan dijadikan dasar dalam penyusunan rekomendasi perbaikan.

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut, dapat diketahui bahwa penggunaan *container* sangat penting mempengaruhi kelancaran Ekspor. Dengan demikian, diperlukan suatu analisis yang komprehensif untuk mengidentifikasi berbagai faktor yang menyebabkan penggunaan *container* kurang layak yang berdampak pada keterlambatan *stuffing* dan penurunan reputasi perusahaan.

Sehingga dapat dirumuskan rekomendasi pengelolaan risiko yang lebih efektif. Berdasarkan hal tersebut, Peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul “ PROSES PEMILIHAN DAN PEMERIKSAAN *CONTAINER* DALAM MENINGKATKAN KELANCARAN EKSPOR PADA PT. ARINDO JAYA MANDIRI SEMARANG”

1.2 Rumusan masalah

1. Bagaimana proses kegiatan pemilihan dan pemeriksaan *container* pada PT. Arindo Jaya Mandiri?
2. Apa saja faktor penghambat dalam kegiatan pemilihan dan pemeriksaan *container* pada PT. Arindo Jaya Mandiri?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Untuk mendeskripsikan proses pemilihan dan pemeriksaan *container* dalam kegiatan ekspor di PT. Arindo Jaya Mandiri.
2. Untuk mengidentifikasi Faktor Penghambat proses pemilihan dan pemeriksaan *container* dalam kegiatan ekspor di PT. Arindo Jaya Mandiri.

1.4 Manfaat Penelitian

1. Bagi Peneliti

Penelitian ini menjadi jembatan praktis bagi Peneliti untuk menguji dan mengaktualisasikan pemahaman teoretis dari perkuliahan, utamanya dalam lingkup manajemen logistik dan manajemen risiko. Proses ini memungkinkan Peneliti untuk menyelaraskan konsep-konsep ilmiah dengan kondisi riil di lapangan, sehingga mampu menganalisis permasalahan nyata dalam ekosistem perusahaan. Dengan demikian, Peneliti tidak hanya memahami teori secara konseptual, tetapi juga mampu melihat secara langsung bagaimana proses operasional logistik dijalankan serta bagaimana risiko-risiko yang muncul dalam kegiatan ekspor dapat dianalisis menggunakan pendekatan manajemen risiko yang sistematis.

2. Bagi Perusahaan

Penelitian ini bertujuan menyajikan pemahaman yang lebih lengkap tentang beragam risiko potensial yang muncul selama pemilihan dan inspeksi *container* pada proses ekspor di PT. Arindo Jaya Mandiri. Dengan menerapkan kerangka manajemen risiko menggunakan metode *Fishbone* identifikasi, analisis, serta evaluasi, studi ini diharapkan mengungkap pemicu utama *container* tidak layak, termasuk kerusakan struktural, ketidakcocokan tipe *container* dengan sifat barang, dan minimnya prosedur pemeriksaan terdokumentasi sebelum *stuffing*. Selain itu, penelitian ini diharapkan menghasilkan saran perbaikan preventif untuk pengendalian operasional serta peningkatan kolaborasi antara tim operasional perusahaan dengan penyedia layanan pelayaran atau depo.

3. Bagi Program Studi

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi Program Studi Manajemen dan Administrasi Logistik dalam bentuk tambahan referensi ilmiah yang berkaitan dengan penerapan manajemen risiko dalam kegiatan operasional logistik, khususnya pada proses pemilihan dan pemeriksaan *container* dalam kegiatan ekspor.