

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Perdagangan internasional merupakan salah satu pilar utama pertumbuhan ekonomi global yang terus mengalami perkembangan secara dinamis. Dalam hal ini, efisiensi rantai pasok (*supply chain*) dan logistik ekspor menjadi faktor kritis yang menentukan daya saing suatu negara di pasar global. *World Trade Organization* (WTO) menegaskan bahwa kelancaran arus barang lintas batas sangat bergantung pada kualitas pengelolaan pelabuhan, sistem dokumentasi, dan kepatuhan terhadap regulasi perdagangan internasional. Keterlambatan pengiriman kontainer ekspor tidak hanya disebabkan oleh faktor internal pelabuhan, melainkan juga berkaitan erat dengan manajemen *closing time* yang tidak optimal antara *shipper*, *freight forwarder*, dan perusahaan pelayaran. (Notteboom et al, 2021). Dalam regulasi internasional, pengelolaan *closing time* diatur dalam berbagai hukum dan kebijakan global. *International Maritime Organization* (IMO) melalui *International Convention for the Safety of Life at Sea* (SOLAS) dan regulasi terkait menetapkan standar keselamatan dan prosedur terhadap jadwal keberangkatan kapal dan mekanisme penerimaan kontainer di pelabuhan.

Keterlambatan kontainer ekspor di pelabuhan di Indonesia, termasuk di pelabuhan Tanjung Emas Semarang, Sebagian besar ditetapkan oleh lemahnya koordinasi antara eksportir, *freight forwarder*, dan agen pelayaran dalam pemenuhan *closing time* dokumen dan fisik kontainer. Setiawan (2022). Selain itu, tidak adanya

standar prosedur operasional (SOP) yang baku dalam pengelolaan *closing time* merupakan faktor utama yang dapat menyebabkan ketidakkonsistenan dalam penanganan kontainer ekspor. (Susanti, 2023).

Berdasarkan Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2014 Pasal 42 Ayat (1) yang merujuk pada ekspor barang dilakukan oleh usaha yang telah terdaftar dan ditetapkan sebagai eksportir. Indonesia sebagai negara kepulauan dengan posisi strategis di jalur perdagangan internasional Asia-Pasifik, memiliki potensi yang sangat besar untuk mengembangkan sektor pelayaran dan perdagangan global. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan mengatur mengenai tata cara pengangkutan barang melalui jalur laut. Peraturan ini mewajibkan agen pelayaran untuk memastikan ketersediaan ruang kapal (*vessel space*) dan kesiapan dokumen pengapalan sesuai dengan jadwal yang telah disepakati.

Tabel 1.1. Nilai Ekspor Jawa Tengah Terminal Petikemas Semarang Bulanan Tahun 2023 - 2025

Tahun	Nilai Ekspor
2023	US\$ 10.225 juta
2024	US\$ 11.182 juta
2025	US\$ 12.623 juta

Sumber: Badan Pusat Statistik (BPS) Republik Indonesia, 2023 – 2025

Pertumbuhan nilai ekspor yang konsisten melalui Terminal Petikemas Semarang (TPKS) selama periode 2023 hingga 2025. Pada tahun 2023, nilai ekspor tercatat sebesar US\$ 10,225 juta, kemudian meningkat menjadi US\$ 11,182 juta pada tahun 2024, dan kembali tumbuh menjadi US\$ 12,623 juta pada tahun 2025. Secara kumulatif, terjadi pertumbuhan sebesar 23,4% dalam tiga tahun terakhir. Pertumbuhan

ini mencerminkan meningkatnya aktivitas perdagangan internasional di mana Semarang berperan sebagai pintu gerbang utama ekspor. Menurut data Badan Pusat Statistik (BPS) Republik Indonesia tahun 2025, Jawa Tengah merupakan salah satu provinsi dengan kontribusi ekspor non-migas terbesar di Pulau Jawa, dengan komoditas utama meliputi tekstil dan produk tekstil, furnitur, serta produk manufaktur lainnya.

Menurut data BPS tahun 2025, tingginya volume ekspor yang terus meningkat ini secara langsung berimplikasi pada kepadatan operasional di TPKS. Peningkatan volume kontainer yang signifikan menjadikan manajemen waktu operasional, khususnya *closing time*, menjadi perhatian untuk dioptimalkan. Apabila pengelolaan *closing time* tidak dilakukan secara efektif, peningkatan volume ekspor justru akan memperburuk risiko keterlambatan pengiriman kontainer, yang pada akhirnya berdampak pada reputasi eksportir dan kepercayaan mitra dagang internasional.

Tabel 1.2. Nilai Ekspor PT. Samudera Agencies Indonesia Semarang Tahun 2023 - 2025

Tahun	Nilai Ekspor
2023	113800
2024	117247
2025	98164

Sumber: *Performance Report Samudera Shipping Line Semarang, 2023-2025*

Nilai ekspor yang ditangani oleh PT. Samudera Agencies Indonesia Semarang selama tiga tahun terakhir menunjukkan pada tahun 2023, nilai ekspor tercatat sebesar 113.800, meningkat menjadi 117.247 pada tahun 2024, namun mengalami penurunan

signifikan menjadi 98.164 pada tahun 2025 atau turun sekitar 16,3% dari tahun sebelumnya. Penurunan nilai ekspor PT. Samudera *Agencies* Indonesia pada tahun 2025 ini menjadi fenomena yang kontradiktif apabila dibandingkan dengan nilai ekspor keseluruhan TPKS Semarang yang justru terus meningkat pada tahun 2025. Kondisi ini mengindikasikan adanya permasalahan operasional internal yang memengaruhi daya saing perusahaan dalam menangani arus kontainer ekspor. Berdasarkan hasil *interview* dengan *key informan*, Salah satu faktor yang memicu terhadap penurunan tersebut adalah permasalahan keterlambatan kontainer akibat pengelolaan *closing time* yang belum optimal.

Salah satu elemen penting di dalam rantai pengiriman barang ekspor melalui jalur laut yaitu pengelolaan sistem *closing time* pada kontainer. *Closing time* merupakan batas waktu yang telah ditetapkan di mana kontainer dan dokumen ekspor yang diperlukan harus sudah masuk (*gate-in*) ke dalam *Container Yard* (CY) terminal pada pelabuhan sebelum kapal diberangkatkan. Pengelolaan *closing time* yang tidak optimal dapat mengakibatkan berbagai permasalahan operasional seperti keterlambatan proses *customs clearance*, ketidaksesuaian data manifest dengan dokumen pendukung, hingga kegagalan pemuatan kontainer pada vessel yang telah dijadwalkan. Pada kenyataannya, banyak *shipper* dan *forwarder* yang masih mengalami kesulitan dalam memenuhi *closing time* yang telah ditetapkan, baik karena faktor internal seperti keterlambatan proses internal perusahaan maupun faktor eksternal seperti permasalahan infrastruktur transportasi dan keterbatasan waktu kerja.

Fenomena keterlambatan kontainer pengiriman barang ekspor merupakan permasalahan yang signifikan yang menjadi perhatian dalam industri pelayaran. Tantangan dalam pengelolaan *closing time* di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang semakin meningkat seiring dengan lonjakan volume kontainer yang melewati Terminal Peti Kemas (TPK) Semarang dalam beberapa tahun terakhir. Pertumbuhan volume yang eksponensial ini membawa dampak langsung berupa meningkatnya tekanan operasional di terminal dan semakin sempitnya margin waktu untuk proses *gate-in* kontainer ekspor.

Mneurut hasil *interview* awal dengan Bapak Moh. Khotib sebagai *Head General & Local Agency (key informan)*. Perusahaan *shipping agency* seperti PT Samudera Agencies Indonesia Semarang, keterlambatan kontainer pengiriman barang ekspor berdampak pada aspek operasional. PT Samudera Agencies Indonesia Semarang sebagai salah satu perusahaan *shipping agency* yang beroperasi di wilayah Jawa Tengah dan merupakan cabang dari PT Samudera Agencies Indonesia yang merupakan bagian dari Samudera Indonesia Group, menghadapi tantangan dalam mengelola operasional pengiriman kontainer ekspor. Sebagai perusahaan yang melayani berbagai prinsipal (*principal*) kapal asing dan menangani pengurusan dokumen kepabeanan serta koordinasi dengan berbagai *stakeholder* di pelabuhan, PT Samudera Agencies Indonesia Semarang berada di posisi yang strategis namun juga rentan terhadap berbagai permasalahan yang dapat menyebabkan keterlambatan pengiriman. Salah satu aspek operasional yang sangat berpengaruh terhadap ketepatan waktu pengiriman adalah pengelolaan *closing time* atau batas waktu penerimaan dokumen dan instruksi pengiriman dari *shipper* ataupun *forwarder*.

Tabel 1.3. Permasalahan *Closing Time* tahun 2026 pada PT Samudera Agencies Indonesia Semarang

No.	Dimensi Permasalahan	Kondisi Ideal
1.	Terlambatnya <i>stuffing</i> yang dilakukan oleh pihak eskportir	<i>Stuffing</i> sebaiknya dilakukan 1-2 hari sebelum masa pengiriman barang menuju terminal peti kemas
2.	Dokumen yang belum diselesaikan seperti PEB, Bill of Lading, <i>Invoice</i> , <i>Packing List</i> , dan lain sebagainya	Dokumen sebaiknya sudah selesai dan siap sebelum proses <i>stuffing</i> dilakukan
3.	Hal tak terduga yang terjadi di jalan seperti banjir, kemacetan, dan lain sebagainya	Sistem navigasi yang terintegrasi dan alur komunikasi antar divisi operasional

Sumber: Data diolah peneliti, 2026

Dari tabel di atas menunjukkan adanya dimensi permasalahan *closing time* yang terjadi di PT Samudera Agencies Indonesia Semarang. Tabel menunjukkan bahwa terjadinya keterlambatan pengiriman barang ekspor di antaranya masih terjadinya keterlambatan ketika proses *stuffing*, dimana proses *stuffing* tersebut masih dilakukan mendekati kegiatan pengiriman barang sehingga seluruh jadwal operasional berikutnya menjadi terlambat. Kondisi idealnya, *stuffing* harus dilakukan 1-2 hari sebelum masa pengiriman barang. Namun, kondisi ini belum konsisten diterapkan oleh pihak *shipper*. Selanjutnya, dokumen ekspor yang masih belum selesai dan hal hal tak terduga yang terjadi di jalan ketika proses pengiriman kontainer menuju ke terminal peti kemas seperti kemacetan, banjir, dan lain sebagainya.

Permasalahan keterlambatan kontainer pengiriman barang ekspor di PT Samudera *Agencies* Indonesia Semarang memiliki kompleksitas yang perlu dikaji secara mendalam. Dari perspektif operasional, keterlambatan dapat terjadi pada berbagai tahapan proses pengiriman, mulai dari tahap penerimaan order dan dokumen, tahap pengurusan izin dan *clearance* di bea cukai, tahap penempatan kontainer di terminal, hingga tahap pemuatan di atas kapal. Masing-masing tahapan ini memiliki karakteristik dan tantangan yang berbeda, sehingga memerlukan pendekatan pengelolaan yang sesuai. Lebih lanjut, keterlambatan pada satu tahapan akan berdampak pada tahapan berikutnya, yang pada akhirnya mengakibatkan ketidaktepatan waktu pengiriman secara keseluruhan.

Untuk memberikan gambaran alur yang sistematis dan mudah dipahami oleh seluruh pihak yang terlibat, penelitian ini juga menghasilkan *flowchart* prosedur pengiriman ekspor sebagai visualisasi tahapan operasional yang terintegrasi dengan SOP yang disusun. SOP merupakan pedoman yang berisi tahapan, langkah – langkah, dan prosedur operasional standar yang ada dalam suatu organisasi, serta menjadi dokumen panduan yang membantu menyelesaikan tugas sehingga menghasilkan pekerjaan yang efektif (Gulo et al., 2024). Oleh karena itu, penulis tertarik untuk menganalisis penyebab terjadinya keterlambatan pengiriman barang ekspor yang terjadi di PT Samudera *Agencies* Indonesia Semarang. Hal tersebut menjadi dasar penulis untuk meneliti Tugas Akhir yang berjudul “**Analisis Keterlambatan Kontainer Pengiriman Barang Ekspor pada Saat *Closing Time* di PT Samudera *Agencies* Indonesia Semarang**”.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, rumusan masalah dari penelitian tersebut yaitu:

1. Bagaimana mekanisme pengiriman barang ekspor pada saat *closing time* di PT Samudera *Agencies* Indonesia Semarang?
2. Apa saja faktor penyebab terjadinya keterlambatan kontainer pengiriman barang ekspor pada saat *closing time* di PT Samudera *Agencies* Indonesia Semarang?
3. Apa saja strategi yang diperlukan untuk mengatasi keterlambatan kontainer pengiriman barang ekspor pada saat *closing time* di PT Samudera *Agencies* Indonesia Semarang?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mendeskripsikan dan menganalisis mekanisme pengiriman barang ekspor pada saat *closing time* di PT Samudera *Agencies* Indonesia Semarang.
2. Untuk mengidentifikasi dan menganalisis faktor penyebab terjadinya keterlambatan pengiriman barang ekspor pada saat *closing time* di PT Samudera *Agencies* Indonesia Semarang.
3. Untuk menganalisis strategi yang telah diberikan dalam mengatasi terjadinya keterlambatan pengiriman barang ekspor di PT Samudera *Agencies* Indonesia Semarang.

1.4 Manfaat Penelitian

Berikut manfaat penelitian pada tugas akhir ini:

1. Bagi Peneliti

Menambah wawasan dan pengetahuan peneliti dalam pengaplikasian ilmu yang telah diperoleh selama masa perkuliahan dan membantu peneliti untuk berpikir kritis dalam menganalisis penyebab terjadinya keterlambatan pengiriman barang ekspor pada saat *closing time*.

2. Bagi Program Studi D-IV Manajemen dan Administrasi Logistik

Sebagai bahan evaluasi program studi untuk relevansi kurikulum dengan dinamika dunia kerja dan bahan referensi untuk penelitian di masa yang akan datang.

3. Bagi Perusahaan

Untuk memberikan rekomendasi terhadap pemecahan suatu masalah yang dihadapi oleh PT Samudera *Agencies* Indonesia Semarang.