

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dalam melakukan kegiatan perdagangan internasional yaitu ekspor impor tidak selamanya berjalan sesuai apa yang sudah direncanakan dan dipelajari dalam kegiatan pembelajaran, bahkan tidak menutup kemungkinan pihak yang terlibat dalam kegiatan tersebut akan mengalami kerugian ataupun hambatan didalamnya. Selain kesalahan pada dokumen pengiriman, barang yang akan dikirim, alat transportasi yang digunakan, sampai keterlambatan atau pembatalan ekspor yang dilakukan pihak *Shipper* atau Eksportir. Purba dkk. (2023) menjelaskan bahwa perdagangan internasional adalah aktivitas perdagangan yang dilakukan oleh pemerintah atau penduduk antar negara dengan tujuan untuk menukar produk atau jasa yang menguntungkan bagi kedua belah pihak Perdagangan internasional melibatkan ekspor dan impor. Melalui ekspor, perusahaan dapat menjangkau konsumen di berbagai negara. Dengan melakukan impor, perusahaan dapat meningkatkan kapasitas dan kualitas produksinya

Berdasarkan laporan Badan Pusat Statistika (BPS), terdapat penurunan signifikan dalam ekspor Indonesia pada bulan Januari 2024. Dalam periode tersebut, angka ekspor US\$20,52 Miliar atau turun 8,34% dibanding dengan ekspor bulan desember 2023. Dibanding Januari 2023 nilai ekspor turun sebesar 8,06%. Selain itu, secara kumulatif, nilai ekspor Indonesia di bulan Januari hingga Desember 2023 mencapai US\$258,82 miliar atau turun 11,33% dibanding periode yang sama yaitu di tahun 2022. Penurunan nilai ekspor yang sangat signifikan ini

disebabkan oleh komoditas nonmigas yaitu besi dan baja sebesar US\$167,1 juta atau sebesar 6,82%. Sedangkan peningkatan terbesar terjadi pada minyak hewan atau nabati sebesar US\$159,7 Juta atau sebesar 6,56%.

Tinggi dan rendahnya angka ekspor impor yang terjadi di Indonesia juga menyebabkan masalah didalamnya. Kesalahan dalam ekspor impor dan permasalahan didalamnya mengakibatkan kerugian bagi para pelakunya, salah satunya adalah masalah keterlambatan pengurusan dokumen ekspor. Keterlambatan pengurusan dokumen ekspor dapat menyimpulkan kerugian material maupun kerugian non-material seperti kerugian waktu.

Bagian penting dari perdagangan internasional adalah kegiatan ekspor. Teori Dampak Skala Ekonomi atau *Trade Barrier Theory* (2014), menjelaskan bahwa negara-negara dapat memanfaatkan keuntungan skala ekonomi dengan memproduksi barang dalam jumlah besar untuk diekspor. Dengan memproduksi dalam jumlah besar, biaya produksi rata-rata dapat dikurangi, sehingga negara dapat bersaing secara lebih efektif di pasar internasional.

Menurut Pambudi (2019), Negara yang terlibat dalam ekspor memiliki potensi untuk memperoleh berbagai keuntungan, seperti memperluas pangsa pasar domestik melalui akses pasar luar negeri, mendorong aliran perdagangan yang lancar di dalam negeri dengan efek berlipat pada kegiatan ekonomi lainnya, serta mengatasi tantangan dalam proses ekspor sehingga industri dalam negeri dapat terus melakukan produksi secara optimal.

Didalam kegiatan ekspor tentunya terkait dengan zona ekspor atau *Export Processing Zone* yang memiliki peran penting dan memiliki pengaruh yang sangat

besar pada kegiatan ekspor. Zona ekspor pada pelabuhan merupakan area khusus yang dirancang untuk memfasilitasi kegiatan ekspor di pelabuhan. Zona ini biasanya dilengkapi dengan infrastruktur dan fasilitas yang mendukung proses pengelolaan dan pengiriman barang untuk di ekspor. Zona ekspor merupakan kawasan yang diciptakan untuk mendorong ekspor dengan memberikan insentif dan kemudahan bagi perusahaan. Zona ini biasanya memiliki peraturan yang lebih longgar, infrastruktur yang lebih baik, dan berbagai fasilitas yang dirancang untuk mempercepat proses ekspor dan menarik investasi asing, Krugman dan Obstfeld (2020). Zona ekspor mempengaruhi segala pelaku ekspor salah satunya yaitu Jasa Ekspedisi Muatan Kapal Laut atau EMKL. Zona ekspor mempengaruhi kelancaran kegiatan jasa EMKL salah satunya yaitu kelancaran dalam pengurusan dokumen ekspor. Zona ekspor memiliki regulasi yang wajib dipatuhi oleh Jasa Ekspedisi Muatan Kapal Laut mencakup berbagai aspek mulai dari perizinan, prosedur operasional, kepabeanan, hingga standar keamanan dan pelayanan. Kepatuhan terhadap regulasi ini penting untuk memastikan kelancaran operasional dan kepatuhan hukum, yang pada gilirannya dapat meningkatkan efisiensi dan daya saing perusahaan di pasar global.

Undang-Undang Kepabean No 17/2006 mengenai perubahan atas Undang-Undang No 10/1995 mengenai Kepabeanan mengatur tentang prosedur kepabeanan, termasuk ekspor, impor, dan pengawasan barang. Peraturan Menteri Perdagangan No 13/M-DAG/PER/3/2012 mengenai ketentuan umum di Bidang Ekspor menetapkan ketentuan mengenai kegiatan ekspor, termasuk persyaratan dan prosedur ekspor. Hal ini menekankan bahwasannya Jasa Ekspedisi Muatan

Kapal Laut yang melakukan segala kegiatan Ekspor akan tetap didasari oleh berbagai peraturan yang sudah ditetapkan, terutama pada prosedur dan dokumen ekspor.

Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) merupakan suatu perusahaan jasa yang penting untuk kelancaran pengurusan dokumentasi ekspor dan impor di wilayah pabean (Susilo, 2020). EMKL adalah istilah yang digunakan untuk merujuk pada perusahaan logistik yang memiliki izin resmi dari pemerintah untuk menyediakan layanan atau jasa pengiriman barang besar dan berat menggunakan kapal laut, yang sering disebut sebagai kargo laut. Dalam upaya untuk meningkatkan efisiensi layanan pengiriman, EMKL bekerja sama dengan berbagai perusahaan seperti perusahaan pelayaran, transportasi, penerbangan, dan pergudangan, serta berbagai entitas lain yang mendukung pengiriman barang ekspor dan impor tepat waktu kepada pembeli. EMKL menyediakan layanan jasa pengangkutan dan penerimaan kargo untuk ekspor dan impor, terutama melalui transportasi udara, laut, dan darat. Ekspedisi Muatan Kapal Laut atau EMKL berkaitan dengan *Shipper* atau Ekspotir yang dimana Ekspotir menggunakan jasa EMKL

Strategi pemecahan masalah yang efektif menjadi jelas ketika berhadapan dengan masalah yang memerlukan perlakuan khusus oleh pelaku perdagangan internasional. Pelaku perdagangan internasional tidak hanya eksportir (*Shipper*) dan importir (*Consignee*), namun juga ada pihak ketiga yang dapat digunakan untuk membantu meningkatkan bidang pelayanan atau pengurusan dokumen serta seluruh tatalaksana pengiriman, pengangkutan dan penerimaan barang, merupakan pihak EMKL (Suyono, 2019).

PT Silkargo Indonesia adalah salah satu anak perusahaan Samudera Indonesia yang bergerak pada bidang Ekspedisi Muatan Kapal Laut atau EMKL di Semarang. PT Silkargo Indonesia secara resmi didirikan pada tahun 2003 sebagai salah satu anak perusahaan Samudera Indonesia, yang menyediakan solusi logistik terintegrasi bagi pelanggannya. Silkargo didirikan sebagai bagian dari perluasan Satuan Harapan, perusahaan lain yang dimiliki oleh Samudera Indonesia, yang menawarkan layanan EMKL dan pengiriman barang kepada pelanggan. PT Silkargo Indonesia memiliki layanan pelanggan yang sangat baik di bidang ekspor dan impor, mulai dari pengangkutan, hingga penyiapan dokumen yang dibutuhkan. Namun, meskipun dengan keberjalanan perusahaan yang memiliki pelayanan yang sangat baik di bidang ekspor, PT. Silkargo memiliki beberapa permasalahan dalam melakukan proses pengurusan dokumen ekspor yaitu pada *Fiat Gate In* Nota Pelayanan Ekspor. Berikut merupakan tabel keterlambatan *Fiat Gate In* NPE di PT. Silkargo Indonesia mulai dari tahun 2021 hingga tahun 2023.

Tabel 1. 1 Keterlambatan *Fiat Gate In* NPE di PT. Silkargo Indonesia 2021-2023

Tahun	Jumlah Keterlambatan <i>Fiat Gate In</i> NPE
2021	26 (Kasus)
2022	14 (Kasus)
2023	21 (Kasus)
Total	61 (Kasus)

Sumber : Data Primer Diolah Peneliti. 2024

Berdasarkan tabel 1.1 diatas menunjukkan bahwa selama periode 2021-2023 terdapat 61 jumlah keterlambatan pengurusan *Fiat Gate In* NPE di PT. Silkargo Indonesia. Pada tahun 2021 terdapat 26 jumlah keterlambatan *Fiat Gate In* NPE, pada tahun 2022 terjadi penurunan yaitu 14 jumlah keterlambatan *Fiat Gate In* NPE, namun pada tahun 2023 terjadi kenaikan keterlambatan pengurusan *Fiat Gate In* NPE yaitu sejumlah 21 atau naik 7 dokumen dibandingkan tahun sebelumnya. Data ini menunjukkan bahwa jumlah pengurusan *Fiat Gate In* dokumen ekspor Nota Pelayanan Ekspor atau NPE di perusahaan masih banyak terjadi dan berdampak signifikan bagi perusahaan. Keterlambatan ini terjadi karena perusahaan melebihi batas waktu pengurusan *Fiat Gate In* yaitu selama 1x24jam yang diberikan oleh Kepabeanan Bea dan Cukai.

Dalam hal ini, berkaitan dengan studi kasus yang penulis temukan di perusahaan PT Silkargo Indonesia, terdapat permasalahan tentang keterlambatan *Fiat Gate In* Nota Pelayanan Ekspor. Permasalahan ini disebabkan karena adanya keterlambatan melakukan *Fiat Gate In* Jasa Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) akan mendapatkan sanksi yang diberikan oleh pihak Pabean dan Bea Cukai, mempengaruhi pembatalan kegiatan ekspor yang dilakukan, dan melibatkan jasa ekspedisi atau EMKL hingga pihak Eksportir atau *Shipper*. Sanksi ini diatur dalam Peraturan Menteri Keuangan Nomor 161/PMK.04/2007 tentang pembatalan Ekspor dengan sanksi administratif yaitu sebesar Rp 5 juta Rupiah. Masalah yang akan dihadapi oleh EMKL bila terjadi keterlambatan *Fiat Gate In* Nota Pelayanan Ekspor yaitu jasa Ekspedisi atau EMKL juga akan terkena sanksi teguran dan pengurusan ulang dokumen dari pihak Pabean dan Bea

Cukai, dan hal ini tidak hanya merugikan pihak EMKL namun juga Eksportir. Sanksi ini bertujuan untuk memastikan kepatuhan terhadap regulasi kepabeanan dan mencegah pelanggaran dalam proses ekspor. Kepatuhan terhadap prosedur dan regulasi yang berlaku sangat penting bagi eksportir untuk menghindari sanksi ini dan memastikan kelancaran operasional ekspor. Oleh karena itu penulis ingin mengangkat permasalahan yang berjudul **“ANALISIS STRATEGI PERUSAHAAN EKSPEDISI MUATAN KAPAL LAUT (EMKL) DALAM MENYELESAIKAN KETERLAMBATAN *FIAT GATE IN* NOTA PELAYANAN EKSPOR (NPE) DI PT SILKARGO INDONESIA SEMARANG”**

1.2 Rumusan Masalah

Demi menjaga kesesuaian dan relevansi pembahasan dalam karya tulis ini, penulis memfokuskan pada permasalahan mengenai fenomena yang sudah diangkat oleh penulis yaitu mengenai keterlambatan *Fiat Gate In* Dokumen Ekspor Nota Pelayanan Ekspor yang dimana hal tersebut mempengaruhi alur atau proses hingga dampak yang dialami oleh perusahaan yang diteliti oleh penulis. Dengan adanya fenomena permasalahan tersebut yang diangkat oleh penulis dan mengingat PT Silkargo Indonesia memiliki lingkup yang luas. Dengan demikian, pembahasan akan tetap terfokus dan tidak terlalu meluas.

1. Bagaimana proses atau alur perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut dalam melakukan *Fiat Gate In* Nota Pelayanan Ekspor?
2. Apa saja kendala perusahaan EMKL dalam menyelesaikan keterlambatan *Fiat Gate In* Nota Pelayanan Ekspor di PT Silkargo Indonesia Semarang?

3. Bagaimana Strategi perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut atau EMKL dalam menyelesaikan keterlambatan *Fiat Gate In* Nota Pelayanan Ekspor di PT Silkargo Indonesia Semarang?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Mengidentifikasi dan menganalisis proses atau alur *Fiat Gate In* Nota Pelayanan Ekspor di PT Silkargo
2. Mengidentifikasi dan menganalisis kendala yang memicu terjadinya keterlambatan *Fiat Gate In* Nota Pelayanan Ekspor di PT Silkargo Indonesia
3. Mengidentifikasi dan menganalisis proses penyelesaian masalah terjadinya keterlambatan *Fiat Gate In* Nota Pelayanan Ekspor di PT Silkargo Indonesia

1.4 Kegunaan Penelitian

1.4.1 Bagi Peneliti

Menerapkan pengetahuan yang diperoleh tentang ekspor impor dari bangku kuliah dan menumbuhkan daya inovasi serta kreativitas untuk peningkatan kemampuan baik secara keseluruhan maupun praktik

1.4.2 Bagi Program Studi

Memiliki manfaat untuk memberikan gagasan memperbaiki materi perkuliahan sesuai dengan kebutuhan di lingkungan ekspor dan impor. Serta menghasilkan kerja sama yang saling menguntungkan dan bermanfaat dengan *stakeholder*.

1.4.3 Bagi Perusahaan

Mahasiswa dapat menghasilkan saran dan masukan untuk menjadi pertimbangan perusahaan dan memperbaiki kesalahan yang berhubungan dengan ekspor demi tercapainya tujuan pada perusahaan.