

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Di satu negara, ekspor merupakan faktor yang menimbulkan banyak kekhawatiran. Semakin baik performa ekspor suatu negara, semakin signifikan pula kontribusinya terhadap pertumbuhan ekonomi negara tersebut. Kegiatan ekspor dapat terjadi apabila terjadi proses transformasi atau produksi sumber daya alam negara tersebut menjadi barang-barang yang dapat dipasarkan dan dalam proses produksi tersebut negara yang bersangkutan menghadapi keadaan kelebihan produksi produksi, maka kelebihan hasil produksi sebesar ini akan digunakan oleh satu negara untuk mendistribusikan kelebihan produksi ke negara lain. (Ely, 2019).

Di Indonesia, upaya untuk mengembangkan sektor perekonomian terus dilakukan, khususnya melalui ekspor. Mengutip dari website Kementerian Perdagangan Republik Indonesia, ekspor dipahami sebagai kegiatan membawa barang dari Indonesia ke negara lain. Proses ekspor ini juga diawali dengan proses pembuatan kontrak kerja sama atau pembelian antara eksportir dan importir (Kementerian Perdagangan, 2022). Dengan mengekspor produk atau jasa ke negara lain maka negara tersebut dapat meningkatkan devisa atau valuta asing, yang dapat digunakan untuk membiayai impor produk atau jasa yang dibutuhkan, meningkatkan investasi dan memperkuat nilai tukar suatu negara.

Kegiatan ekspor memerlukan kolaborasi dengan pihak lain selain eksportir untuk memperlancar prosesnya. Entitas yang terlibat dalam proses logistik dan pengangkutan barang meliputi perusahaan pelayaran, agen pengiriman, dan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL). EMKL bertanggung jawab atas pengelolaan dokumen serta barang yang dikirim menggunakan kapal laut, baik dalam proses pengangkutan maupun penerimaan barang di pelabuhan (Suyono, 2005). Dalam menjalankan tugas ini, EMKL memerlukan izin tertulis dari pemilik barang untuk memastikan keamanan dan kelestarian barang tersebut selama pengangkutan. Di pelabuhan muat, EMKL akan mendampingi pengirim dalam melakukan pemesanan kepada agen pelayaran, mengurus dokumen-dokumen yang diperlukan seperti Bea Cukai dan pajak, serta memindahkan barang dari gudang pengirim ke gudang pelabuhan.

Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) PT Kinarya Mandiri Trans berbasis di Semarang Barat, Jawa Tengah, membantu shipper dalam pengurusan dokumen PEB, PIB, COO, COF, VGM, dan *Phythosanitary* untuk pengiriman barang. PT Kinarya Mandiri Trans memberikan layanan ekspor melalui transportasi laut dengan kerjasama vendor *trucking* dan vendor lainnya. PT Kinarya Mandiri Trans menyediakan beberapa layanan bagi pelanggan yang ingin melakukan ekspor, seperti pembuatan dokumen pengiriman, transportasi barang, konsultasi PEB, dokumen Surat Keterangan Asal barang, dan pemesanan *Full Container Load* (FCL) atau *Less Container Load* (LCL), serta penerimaan pengiriman barang impor dari pabean hingga gudang customer.

Dalam pelayanan yang diberikan oleh PT Kinarya Mandiri Trans telah dilakukan oleh masing-masing divisi, seperti staff dokumen yang mencakup dalam pembuatan dokumen PEB dan pembuatan Surat Keterangan Asal barang, kemudian operasional yang mencakup tugas dengan melakukan *booking* kontainer, pembelian *seal* (segel kontainer), memberi laporan kepada *customer* tentang *detail container* yang akan digunakan (nomor *container*, nomor *seal*, nama dan nomor telepon supir yang akan melakukan *pick up* barang di gudang *customer*), *monitoring truck* dari depo-gudang-pelabuhan, meminta dokumen pelengkap untuk pembuatan dokumen seperti *Invoice*, *Packing List* dan *Bill of Lading* dari *customer* serta melakukan *pick up* kontainer di depo kontainer.

Tugas yang dikerjakan oleh operasional diatas merupakan proses penanganan kargo ekspor, namun dalam proses penanganan kargo ekspor terdapat suatu kendala yang membuat proses penanganan kargo ekspor itu terhambat yaitu ketidakefektifan operasional. Menurut *customer service* operasional PT Kinarya Mandiri Trans (2024), mengatakan bahwa ketidakefektifan operasional ini berupa alat di depo kontainer untuk alat *pick up* yang rusak/mogok/terbatas, driver/sopir truk kontainer yang tidak tepat waktu menuju ke depo, terjadi kemacetan di depo karena banyaknya keluar masuk truk kontainer sehingga mengakibatkan mundurnya dalam rencana pemuatan barang ke dalam kontainer atau *stuffing plan* di gudang *customer*. Dalam terkait ketidakefektifan operasional dalam proses penanganan kargo ekspor pada PT Kinarya Mandiri Trans Semarang, dikaji menggunakan teori

indikator optimalisasi Hotniar Siringoringo (2005), yang terdiri dari 3 (tiga) indikator yakni:

1. Tujuan

Dalam tujuan ini merujuk pada pernyataan mengenai konteks di mana suatu instansi beroperasi ingin mencapai sesuatu. Tujuan dalam konteks ini yaitu ingin optimalnya operasional dalam proses penanganan kargo ekspor. Maka dari ketidakoptimalan diatas membuat mundurnya proses *stuffing* di gudang *customer* dikarenakan beberapa masalah operasional dalam penanganan kargo sebelum proses *stuffing*.

2. Alternatif Keputusan

Di dalam suatu organisasi perusahaan, terdapat beragam keputusan yang perlu diambil untuk mencapai tujuan yang diinginkan. Oleh karena itu, keterampilan dalam membuat keputusan organisasi memainkan peranan penting dalam kelangsungan hidup organisasi tersebut. Dari ketidakoptimalan proses penanganan kargo ekspor juga dikarenakan keputusan pihak *customer* atau *shipper* yang menentukan jadwal *stuffing* sehari sebelum *closing time* yang sudah ditentukan dari pihak *shipping line*.

3. Sumber Daya

Sumber daya merupakan elemen yang perlu disediakan untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan. Dalam implementasinya, alokasi sumber daya dilakukan secara efisien berbagi dengan cara yang memaksimalkan sumber daya dikelola dan semuanya dapat

dimanfaatkan dengan baik. Dari ketidakefektifan proses penanganan kargo ekspor, maka sumber daya yang dikarenakan alat di depo kontainer yang rusak/mogok/terbatas.

Stuffing plan dilakukan ketika dibukanya jadwal kapal sampai tertutupnya jadwal kapal atau yang biasa disebut *open stack* sampai *closing time container*. Jadi *open stack* itu merupakan waktu dibukanya kontainer atau barang boleh ditempatkan di Unit Tempat Penumpukan Peti Kemas (UTPK), sedangkan *closing time* merupakan waktu ditutupnya pemasukan atau penumpukan barang di UTPK. Jadwal ini akan dikeluarkan oleh pihak pelayaran atau *shipping line* sehingga dari PT Kinarya Mandiri Trans akan mengikuti jadwal dari pihak pelayaran. Berikut adalah jadwal standar waktu untuk melakukan *stuffing* yang dari pihak pelayaran:

Gambar 1.1 Jadwal *Open* Kapal – *Closing* Kapal

EVER BASIS (BASS039)
EMCJPI
1096-0558 / 1096-0558
EVERGREEN MARINE CORPORATIO
INTERNATIONAL
ETB : 02/08/2024 07:00
ETD : 03/08/2024 01:30
Open Stack : 28/07/2024 05:00
Closing Time Container :
01/08/2024 17:00
Export Booking / Actual (Teus) :
865 / 644

Sumber: <http://ibstpks.pelindo.co.id/>

Menurut *customer service* operasional PT Kinarya Mandiri Trans (2024), mengatakan bahwa standar waktu jadwal *stuffing* yang optimal ketika kapal yang ingin dipakai telah dimulainya tanggal *open*-nya seperti yang tertera

pada jadwal *open* kapal dari *shipping line*, namun permintaan proses *stuffing* tetap ditangan *shipper* atau eksportir.

Kemudian jadwal *stuffing* yang dibuat oleh PT Kinarya Mandiri Trans sesuai yang di order oleh *customer* atau pihak *shipper*:

Tabel 1.1 Jadwal *stuffing customer* per tanggal 31 Juli 2024

No	No Booking	Shipper	Lokasi	Shipping	Depo	Vessel	Clossing	ETD
1	082400xxx	Customer A	Piyungan	Evergreen	MBPI	Ever Basis 1096-055B	1/8/2024 17:00	3/8/2024 1:30
2	082400xxx	Customer B	Piyungan	Evergreen	MBPI	Ever Basis 1096-055B	1/8/2024 17:00	3/8/2024 1:30

Sumber: Spreadsheet PT Kinarya Mandiri Trans, Juli 2024

Jadi yang menentukan kapan akan dilakukan *stuffing* itu dari *customer* karena diakukannya di gudang *customer*. Dari situlah hambatan muncul karena dari pihak *customer* menentukan *stuffing* sehari sebelum *closing time*. Otomatis dari operasional harus melalukakn *pick* kontainer di depo kontainer sehari sebelum *stuffing*, namun pada saat akan dilakukannya *pick* kontainer di depo kontainer ternyata terjadi kendala yang telah dijelaskan diatas yang membuat munculnya ketidakoptimalan operasional dalam proses penanganan kargo ekspor.

Dari paparan diatas yang membuat menemukan sebuah kendala yang dihadapi oleh operasional PT Kinarya Mandiri Trans. Maka peneliti mengamati proses penaganan kargo ekspor dari *job order* masuk sampai barang ekspor tiba di pelabuhan atau *container yard* dan beberapa permasalahan yang dihadapi operasional dalam penanganan kargo ekspor, apakah faktor-faktor yang memengaruhi hambatan tersebut, dan apakah ada hal – hal yang dapat proses penanganan kargo ekspor jadi lebih optimal.

Karena itulah peneliti ingin membuat usulan yang dapat mengoptimalkan untuk mempercepat proses penanganan kargo ekspor yang dilakukan oleh operasional, maka peneliti melakukan penelitian yang berjudul "**Optimalisasi Operasional untuk Mempercepat Proses Penanganan Kargo Ekspor di PT Kinarya Mandiri Trans Semarang**".

1.2 Rumusan Masalah

Dengan memperhatikan latar belakang yang telah dijelaskan, peneliti mengidentifikasi sejumlah pertanyaan yang akan dibahas dalam penelitian ini, sebagai berikut:

1. Bagaimana proses operasional penanganan kargo ekspor pada PT Kinarya Mandiri Trans Semarang?
2. Bagaimana optimalisasi operasional untuk mempercepat proses penanganan kargo ekspor pada PT Kinarya Mandiri Trans?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini, sesuai dengan perumusan masalah yang telah disebutkan, adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui proses operasional penanganan kargo ekspor pada PT Kinarya Mandiri Trans Semarang
2. Mengetahui optimalisasi operasional untuk mempercepat proses penanganan kargo ekspor pada PT Kinarya Mandiri Trans Semarang

1.4 Manfaat Penelitian

Hasil dari penelitian ini dapat dimanfaatkan oleh:

1. Peneliti diharapkan dapat mengaplikasikan ilmu yang diperoleh dari Program Studi D-IV Manajemen dan Administrasi Logistik di Sekolah Vokasi Universitas Diponegoro dalam aktivitas sehari-hari.
2. Program Studi D-IV Manajemen dan Administrasi Logistik di Sekolah Vokasi Universitas Diponegoro bertujuan untuk memperluas jaringan kemitraan antara pihak kampus dengan perusahaan logistik. Selain itu, program ini juga menjadi dasar untuk meningkatkan kualitas penilaian pada program studi manajemen dan administrasi logistik di lingkungan perusahaan logistik.
3. Bagi PT Kinarya Mandiri Trans dapat dijadikan rekomendasi untuk meningkatkan peranan operasional dalam menunjang aktivitas ekspor perusahaan serta sebagai acuan untuk merekrut karyawan baru di PT Kinarya Mandiri Trans.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Kajian Teori

2.1.1. Ekspor

2.1.1.1. Pengertian Ekspor

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 10 Tahun 2021, ekspor merujuk pada kegiatan mengeluarkan barang dari kawasan pabean. Kawasan pabean itu sendiri adalah area yang berada di dalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, yang meliputi daratan, perairan, serta wilayah-wilayah khusus dalam Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE).

Astuti Purnawati (2013) dan Sri Fatmawati (2013) menyatakan bahwa ekspor adalah aktivitas menjual barang atau jasa ke luar negeri, yang diatur berdasarkan hukum dan peraturan yang berlaku. Daerah Pabean merujuk pada seluruh wilayah negara yang terpengaruh oleh bea masuk dan bea keluar, yang berlaku untuk setiap barang yang melewati kawasan tersebut.

Menurut Marolop Tandjung (2011), ekspor merujuk pada pengiriman barang dari wilayah pabean Indonesia ke negara lain, yang dilakukan sesuai dengan ketentuan yang berlaku, terutama peraturan mengenai pabean. Proses ini hanya dapat dilakukan oleh pihak eksportir atau mereka yang telah memperoleh izin khusus dari Departemen Luar Negeri, Kementerian Perdagangan.

Berdasarkan pendapat Marolop Tandjung (2011), eksportir merujuk pada individu atau entitas bisnis, baik yang berbadan hukum maupun yang tidak, yang memiliki lokasi usaha atau beroperasi di wilayah hukum Negara Republik Indonesia. Mereka dapat beroperasi secara mandiri atau dalam kelompok melalui suatu kesepakatan organisasi perdagangan yang fokus pada kegiatan ekonomi ekspor.

2.1.1.2. Dokumen Ekspor

Dokumen yang dibutuhkan dalam proses ekspor bervariasi, tergantung pada jenis transaksi, kebijakan yang berlaku di negara pengirim atau penerima barang, hubungan kepercayaan antar pihak, dan faktor lainnya. Astuti Purnawati (2013) serta Sri Fatmawati (2013) membagi dokumen ekspor ke dalam lima kategori, yaitu:

1. Dokumen keuangan (*Financial Document*)

Wesel (bill of exchange) merupakan salah satu jenis dokumen keuangan yang digunakan oleh eksportir untuk memperoleh pembayaran dari bank atau pihak yang ditunjuk setelah memenuhi persyaratan tertentu. Dokumen ini berfungsi sebagai sarana bagi eksportir untuk menarik dana sesuai dengan ketentuan yang telah disepakati.

2. Dokumen pelayaran (*Shipping Document*)

Dokumen yang digunakan dalam pengangkutan barang, seperti bill of lading, air waybill, atau nota konsinyasi kereta api, disesuaikan dengan jenis moda transportasi yang dipakai. Berdasarkan penjelasan Roselyne Hutabarat (1997), dalam konteks ekspor barang, dokumen pengangkutan yang diperlukan mencakup:

a. *Bill of lading* atau B/L

Surat muatan atau Bill of Lading (B/L) adalah sebuah dokumen yang digunakan dalam transportasi laut, berfungsi sebagai bukti pengangkutan barang. Dokumen ini juga mencakup pernyataan jaminan atas barang yang diangkut. B/L menandakan hak kepemilikan atas barang yang sedang diekspor. Dalam dokumen ini, terdapat beberapa pihak yang terlibat, seperti pengirim, penerima barang, pihak yang diberi informasi terkait (sering kali merupakan pihak ketiga yang tercantum dalam Letter of Credit dan mengerti proses ekspor), serta perusahaan pelayaran yang bertindak sebagai pengangkut.

b. *Airway Bill*

Dokumen yang digunakan dalam pengangkutan udara ini berfungsi sebagai tanda terima barang, namun tidak dapat dijadikan sebagai bukti kepemilikan atas barang yang diekspor.

c. *Railway Consignment Note* atau Nota Konsinyasi Kereta Api

Nota konsinyasi kereta api merujuk pada dokumen yang digunakan untuk mencatat pengangkutan kendaraan melalui kereta api dari satu negara ke negara lainnya, yang diterbitkan oleh eksportir.

3. Dokumen Komersial (*Comercial Document*)

Dokumen bisnis merujuk pada segala bentuk tulisan yang berhubungan dengan aktivitas keuangan. Beberapa contoh jenis dokumen yang termasuk dalam kategori ini adalah:

a. Faktur komersial (*Invoice Comercial*)

Faktur komersial adalah sebuah dokumen yang mencantumkan jumlah wesel yang harus dibayar, total pembayaran yang harus dilakukan, serta rincian terkait pajak yang dikenakan pada impor dan ekspor.

b. Sertifikat Pemeriksaan (*Inspection Certificate*)

Sertifikat pemeriksaan atau surat verifikasi adalah dokumen yang dikeluarkan oleh PT Superintending Company (Sucofindo) Indonesia, yang berkaitan dengan inspeksi fisik terhadap barang sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku.

c. Kontrak asuransi (*Insurance Policy*)