

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Perdagangan Internasional telah memainkan peranan penting bagi aspek ekonomi di seluruh dunia dan menjadi perantara bagi setiap negara-negara yang tujuannya untuk melakukan pertukaran barang dan jasa yang dimilikinya. Dengan menciptakan perdagangan Internasional dapat terjalin hubungan bilateral yang baik antar berbagai negara. Perdagangan Internasional juga tidak terlepas dari kegiatan impor. Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 190/PMK.04/2022 Indonesia tentang pengeluaran barang impor untuk dipakai, impor adalah kegiatan memasukkan barang ke dalam daerah pabean. Daerah pabean adalah wilayah Republik Indonesia yang meliputi wilayah darat, perairan dan ruang udara di atasnya. Menurut penelitian Alhabsi & Jamali (2022), impor adalah suatu kegiatan perseorangan atau badan hukum tujuannya untuk membeli barang dari luar negeri dan dijual kembali di dalam negeri. Kegiatan impor pada suatu negara dapat memenuhi kebutuhan di dalam negeri yang tidak dihasilkan dari negara sendiri sehingga dapat memperoleh harga lebih murah dan kualitas lebih baik.

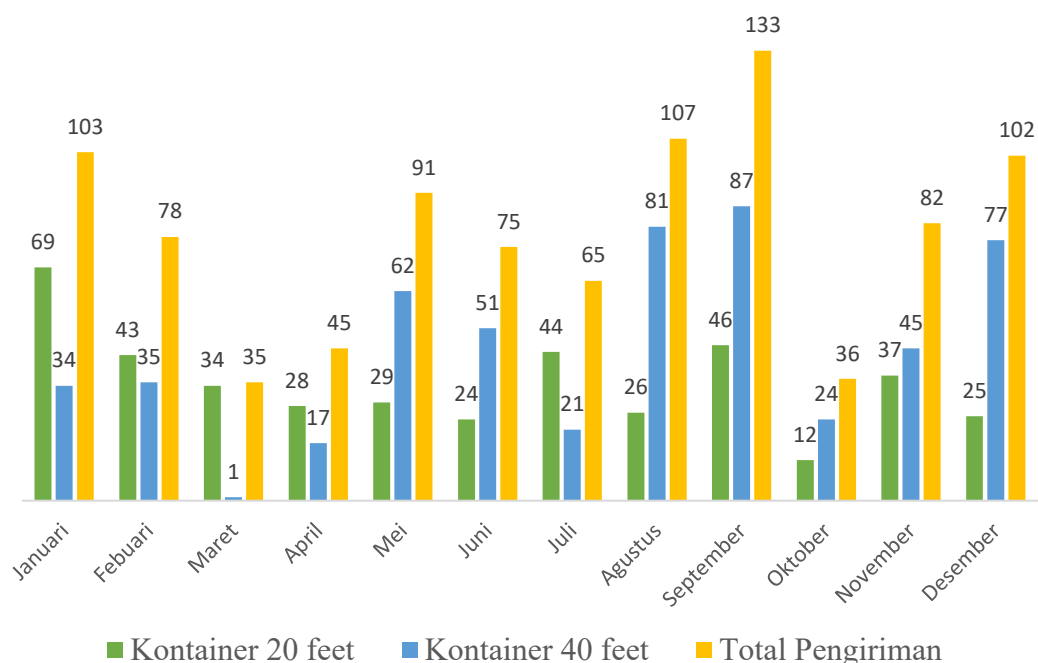
Kegiatan impor ini pasti berhubungan langsung dalam aspek pengiriman guna memastikan barang impor sampai dengan tujuan ke *customer*. Pengiriman barang impor sangat dibutuhkan terlebih dahulu persyaratan yang harus ditaati untuk dapat dikeluarkan dari pelabuhan. Menurut Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 190/PMK.04/2022 tentang pengeluaran barang impor untuk dipakai terdapat dokumen yang dibutuhkan sebagai persyaratan

pengeluaran barang impor, yaitu *bill of lading/airway bill, invoice, packing list*, dokumen identifikasi barang, dokumen pemenuhan persyaratan impor, dan dokumen lainnya yang dipersyaratkan. Menurut penelitian Husna & Yustitiningtyas (2022), pengiriman barang di Indonesia dengan memanfaatkan transportasi laut merupakan cara yang paling efektif dibandingkan dengan moda transportasi lainnya seperti angkutan udara, kereta, dan kendaraan darat.

Seiring perkembangan dalam peningkatan kegiatan impor banyak permasalahan yang sering ditemui terutama pada pengetahuan *customer* mengenai pengiriman barang impor. Pada penelitian oleh Mandasari *et al.* (2021), menemukan bahwa *customer* tidak memahami seluruh aktivitas logistiknya karena *customer* tidak memiliki waktu yang banyak karena terbatasnya waktu dan pengetahuan *customer* dalam pengetahuan tentang impor masih kurang terutama dalam pengiriman barang impornya. Jika terjadi permasalahan dalam kegiatan impor dapat berdampak kepada perusahaan *customer* itu sendiri. Dalam Peraturan Undang-Undang Republik Indonesia No 7 Tahun 2014 pasal 46 ayat (1) menegaskan bahwa *customer* sebagai importir harus bertanggung jawab sepenuhnya atas barang yang diimpor, selanjutnya pada ayat (2) apabila *customer* tidak menjalankan tanggung jawab terhadap barang impornya maka dapat dikenakan sanksi administratif berupa pencabutan izin, persetujuan, pengakuan, dan/atau penetapan di sektor perdagangan. Sehingga sebagian *customer* hanya mengetahui barang impornya sampai ke tujuan saja tanpa menyadari risiko yang terjadi dalam proses pengiriman barang impor milik *customer*. Dalam hal ini untuk pengiriman barang impor ke gudang

customer, sangat dibutuhkan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) sebagai pihak ketiga untuk menyelesaikan pengiriman barang impornya. Sejalan dengan Penelitian Baeti (2021), Ekspedisi Muatan Kapal Laut adalah perusahaan perantara yang menjadi penyedia jasa dan memperlancar pengangkutan baik darat maupun laut dari pengurusan pengiriman yang diberikan kuasa dari pihak *customer*. PT Bahana Prestasi Semarang adalah perusahaan EMKL (Ekspedisi Muatan Kapal Laut) dari bagian Linc Group yang mempunyai layanan perantara dan *customs*, seperti mengimpor atau mengeksport pakaian jadi, bahan kimia, mesin, barang yang mudah rusak, atau barang kemasan konsumen. Berikut adalah data jumlah pengiriman ke gudang *customer* dari Januari hingga Desember tahun 2024.

Tabel 1. 1 Jumlah Pengiriman ke Gudang *Customer* Januari hingga Desember Tahun 2024



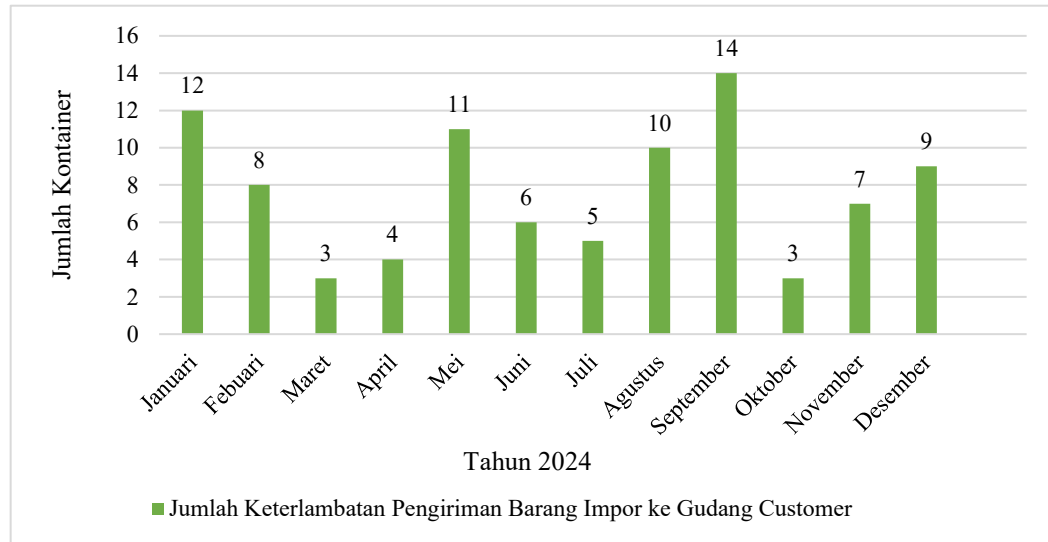
Sumber : PT Bahana Prestasi Semarang (Linc Group), 2024

Berdasarkan tabel di atas PT Bahana Prestasi Semarang (Linc Group) selaku pihak Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) dalam pengiriman barang impor ke gudang *customer* perusahaan menggunakan 2 jenis ukuran kontainer, yaitu menggunakan kontainer berukuran 20 *feet* dan kontainer berukuran 40 *feet*. Pengiriman pada bulan Januari 2024 dengan menggunakan kontainer berukuran 20 *feet* berjumlah 69 dan menggunakan kontainer berukuran 40 *feet* berjumlah 34 dengan total pada bulan Januari 2024 sebanyak 103 kontainer. Pengiriman pada bulan Februari 2024 dengan menggunakan kontainer berukuran 20 *feet* berjumlah 43 dan menggunakan kontainer berukuran 40 *feet* berjumlah 35 dengan total pada bulan Februari 2024 sebanyak 78 kontainer. Pengiriman pada bulan Maret 2024 dengan menggunakan kontainer berukuran 20 *feet* berjumlah 34 dan menggunakan kontainer berukuran 40 *feet* berjumlah 1 dengan total pada bulan Maret 2024 sebanyak 35 kontainer. Pengiriman pada bulan April 2024 dengan menggunakan kontainer berukuran 20 *feet* berjumlah 28 dan menggunakan kontainer berukuran 40 *feet* berjumlah 17 dengan total pada bulan April 2024 sebanyak 45. Pengiriman pada bulan Mei 2024 dengan menggunakan kontainer berukuran 20 *feet* berjumlah 32 dan menggunakan kontainer berukuran 40 *feet* berjumlah 99 dengan total pada bulan Mei 2024 sebanyak 91. Pengiriman pada bulan Juni 2024 dengan menggunakan kontainer berukuran 20 *feet* berjumlah 24 dan menggunakan kontainer berukuran 40 *feet* berjumlah 51 dengan total pada bulan Juni sebanyak 75. Pengiriman pada bulan Juli 2024 dengan menggunakan kontainer berukuran 20 *feet* berjumlah 44 dan menggunakan kontainer berukuran 40 *feet* berjumlah 21 dengan total pada bulan

Juli sebanyak 65. Pengiriman pada bulan Agustus 2024 dengan menggunakan kontainer berukuran 20 *feet* berjumlah 26 dan menggunakan kontainer berukuran 40 *feet* berjumlah 81 dengan total pada bulan Agustus sebanyak 107. Pengiriman pada bulan September 2024 dengan menggunakan kontainer berukuran 20 *feet* berjumlah 46 dan menggunakan kontainer berukuran 40 *feet* berjumlah 87 dengan total pada bulan September sebanyak 133. Pengiriman pada bulan Oktober 2024 dengan menggunakan kontainer berukuran 20 *feet* berjumlah 12 dan menggunakan kontainer berukuran 40 *feet* berjumlah 24 dengan total pada bulan Oktober sebanyak 36. Pengiriman pada bulan November 2024 dengan menggunakan kontainer berukuran 20 *feet* berjumlah 37 dan menggunakan kontainer berukuran 40 *feet* berjumlah 45 dengan total pada bulan November sebanyak 82 kontainer. Pengiriman pada bulan Desember 2024 dengan menggunakan kontainer berukuran 20 *feet* berjumlah 25 dan menggunakan kontainer berukuran 40 *feet* berjumlah 77 kontainer dengan total pada bulan Desember sebanyak 102 kontainer.

Hasil total pengiriman barang impor ke gudang *customer* dengan menggunakan kontainer 20 *feet* selama tahun 2024 mencapai 417 kontainer dan menggunakan kontainer 40 *feet* artinya di tahun selama tahun 2024 mencapai 535 kontainer, sehingga total keseluruhan pengiriman barang impor ke gudang *customer* mencapai 952 kontainer dari kontainer 20 *feet* dan 40 *feet* selama tahun 2024. Disamping itu PT Bahana Prestasi Semarang (Linc Group) sebagai pihak Ekspedisi Muatan Kapal Laut memiliki keterlambatan dalam pengiriman barang impor ke gudang *customer* di tahun 2024.

Tabel 1 2. Keterlambatan Pengiriman Barang Impor PT Bahana Prestasi Semarang (Linc Group) Bulan Januari hingga Desember Tahun 2024



Sumber : PT Bahana Prestasi Semarang (Linc Group),, 2024

Berdasarkan data keterlambatan pengiriman barang impor ke gudang *customer* di PT Bahana Prestasi (Linc Group) Semarang pada tahun 2024. Pada bulan Januari 2024 jumlah keterlambatan pengiriman barang impor ke gudang *customer* mencapai 12 kontainer. Pada bulan Februari 2024 jumlah keterlambatan pengiriman barang impor ke gudang *customer* mencapai 8 kontainer. Pada bulan Maret 2024 jumlah keterlambatan pengiriman barang impor ke gudang *customer* mencapai 3 kontainer. Pada bulan April 2024 jumlah keterlambatan pengiriman barang impor ke gudang *customer* mencapai 4 kontainer. Pada bulan Mei 2024 jumlah keterlambatan pengiriman barang impor ke gudang *customer* mencapai 11 kontainer. Pada bulan Juni 2024 jumlah keterlambatan pengiriman barang impor ke gudang *customer* mencapai 6 kontainer. Pada bulan Juli 2024 jumlah keterlambatan pengiriman barang impor ke gudang *customer* mencapai 5 kontainer. Pada bulan Agustus 2024 jumlah keterlambatan pengiriman barang impor ke gudang *customer* mencapai 10 kontainer. Pada bulan September 2024 jumlah keterlambatan pengiriman barang impor ke gudang *customer* mencapai 14 kontainer. Pada bulan Oktober 2024 jumlah keterlambatan pengiriman barang impor ke gudang *customer* mencapai 3 kontainer. Pada bulan November 2024 jumlah keterlambatan pengiriman barang impor ke gudang *customer* mencapai 7 kontainer. Pada bulan Desember 2024 jumlah keterlambatan pengiriman barang impor ke gudang *customer* mencapai 9 kontainer.

kontainer. Pada bulan September 2024 jumlah keterlambatan pengiriman barang impor ke gudang *customer* mencapai. Pada bulan Oktober 2024 jumlah keterlambatan pengiriman barang impor ke gudang *customer* mencapai 3 kontainer. Pada bulan November 2024 jumlah keterlambatan pengiriman barang impor ke gudang *customer* mencapai 7 kontainer Pada bulan Desember 2024 jumlah keterlambatan pengiriman barang ke gudang *customer* mencapai 9 kontainer. Dengan demikian, total keterlambatan pengiriman barang impor PT Bahana Prestasi Semarang selama tahun 2024 ke gudang *customer* mencapai 92 kontainer. Untuk menghitung keterlambatan dapat dihitung dari persentase keterlambatan dengan menggunakan rumus $= \frac{\text{jumlah keterlambatan}}{\text{total pengiriman}} \times 100 \%$.

Tabel 1. 3 Persentase Keterlambatan Pengiriman Tahun 2024

Bulan	Tahun	Total Keterlambatan Pengiriman	Total Pengiriman	Persentase
Januari	2024	12 Kontainer	103 Kontainer	11, 65%
Februari	2024	8 Kontainer	78 Kontainer	10.26%
Maret	2024	3 Kontainer	35 Kontainer	8.57%
April	2024	4 Kontainer	45 Kontainer	8.89%
Mei	2024	11 Kontainer	91 Kontainer	12.09%
Juni	2024	6 Kontainer	75 Kontainer	8.00%
Juli	2024	5 Kontainer	65 Kontainer	7.69%
Agustus	2024	10 Kontainer	107 Kontainer	9.35%
September	2024	14 Kontainer	133 Kontainer	10.53%
Oktober	2024	3 Kontainer	36 Kontainer	8.33%
November	2024	7 Kontainer	82 Kontainer	8.54%
Desember	2024	9 Kontainer	102 Kontainer	8.82%
Rata-Rata				9,45%

Sumber : Hasil Data Diolah, 2025

Sehingga persentase yang diperoleh pada bulan Januari persentasenya adalah 11, 65%. Pada bulan Februari persentasenya adalah 10,26%. Pada bulan Maret persentasenya adalah 8,57%. Pada bulan April persentasenya adalah

8.89%. Pada bulan Mei persentasenya adalah 12.09%. Pada bulan Juni persentasenya adalah 8.00%. Pada bulan Juli persentasenya adalah 7.69%. Pada bulan Agustus persentasenya adalah 9.35%. Pada bulan September persentasenya adalah 10.53%. Pada bulan Oktober persentasenya adalah 8.33%. Pada bulan November persentasenya adalah 8.54%. Pada bulan Desember persentasenya adalah 8.82% yang dirata-ratakan adalah 9,45%,

Berdasarkan hasil melalui wawancara dengan staff operasional impor, disampaikan bahwa perusahaan mempunyai target dalam pengiriman barang impor ke gudang *customer* maksimal 5% dalam keterlambatan selama per bulan, namun setelah dihitung dari rumus persentase melebihi yang disampaikan melalui hasil wawancara yang sudah ditetapkan oleh staff operasional impor. Disamping itu, terdapat permasalahan yang tidak sesuai dari target perusahaan. Berdasarkan hasil melalui wawancara dengan kepala divisi exim dan staff operasional impor dijelaskan bahwa ada berbagai faktor-faktor yang menjadi indikator permasalahan yang tidak sesuai dengan target perusahaan dalam pengiriman barang impor ke gudang *customer*, yaitu pengiriman yang terlambat ini disebabkan dari dua jenis faktor, yaitu faktor eksternal dan faktor internal. Dalam faktor eksternal seperti telatnya dokumen fisik dari *customer*, CEISA 4.0 yang error, perubahan kebijakan pemerintah mengenai impor, perbedaan *Estimated Time Arrival* (ETA), rilis *Delivery Order* (DO) dari *shipping line* yang berubah, faktor cuaca, perubahan arus jalan, keterlambatan pencarian vendor *trucking*, kondisi *trailer*, kemacetan di pelabuhan. Dalam faktor internal seperti

dokumen yang salah input dari karyawan, pekerjaan yang *side job*, kecepatan internet yang kurang maksimal.

Terdapat beberapa metode yang dapat digunakan untuk menganalisis keterlambatan pengiriman barang impor ke gudang *customer*. metode tersebut meliputi metode *Six Sigma*, metode *Root Cause Analysis* (RCA), Metode *Fishbone*, dan metode *Failure Mode Effect Analysis* (FMEA). Menurut Hizbullah & Wahyuni (2023), *Six sigma* adalah metode berbasis statistik yang digunakan dalam menghilangkan variasi proses. Dalam penelitian yang sama *Root Cause Analysis* (RCA) adalah metode investigatif untuk mengidentifikasi penyebab masalah untuk mencari penyebab yang potensial. Sementara itu, menurut Ramadhani (2023), Metode *fishbone* adalah metode yang digunakan untuk memetakan penyebab dari faktor permasalahan dengan berbentuk tulang ikan yang memancar. Menurut Pangestuti *et al.* (2022), *Failure Mode Effect Analysis* (FMEA) adalah metode yang digunakan sebagai evaluasi potensi kegagalan dengan tingkat kebaruan dari suatu proses untuk menganalisis dampak yang ditimbulkan sebagai penentuan penyebab yang prioritas.

Dalam menganalisis permasalahan tersebut, peneliti mengusulkan untuk menggunakan metode *Failure Mode Effect Analysis* (FMEA) sebagai pendekatan akar permasalahan dikarenakan metode *Failure Mode Effect Analysis* (FMEA) juga dapat mengidentifikasi indikator permasalahan yang paling berisiko sebagai pengambilan keputusan dan mengevaluasi permasalahan. Diharapkan dengan metode ini dapat menemukan akar masalah yang dapat dilakukan perbaikan dan solusi bagi perusahaan. Berdasarkan latar

belakang masalah tersebut, maka peneliti menyusun tugas akhir dengan judul “Analisis Keterlambatan Pengiriman Barang Impor Ke Gudang *Customer* Dengan Menggunakan Metode *Failure Mode And Effect Analysis* (FMEA) Di EMKL PT Bahana Prestasi Semarang (Linc Group)”.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas maka dapat dinyatakan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana proses keterlambatan pengiriman barang impor ke gudang *customer* di EMKL PT Bahana Prestasi Semarang (Linc Group)?
2. Apa saja yang menjadi kendala dalam keterlambatan pengiriman barang impor ke gudang *customer* di EMKL PT Bahana Prestasi Semarang (Linc Group)?
3. Bagaimana Mengidentifikasi *Failure Mode And Effect Analysis* (FMEA) dalam keterlambatan pengiriman barang impor ke gudang *customer* di EMKL PT Bahana Prestasi Semarang (Linc Group)?

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini membahas mengenai pengiriman barang impor dari Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) untuk :

1. Menganalisis proses keterlambatan pengiriman barang impor ke gudang *customer* di EMKL PT Bahana Prestasi Semarang (Linc Group).
2. Menganalisis kendala dalam keterlambatan pengiriman barang impor ke gudang *customer* di EMKL PT Bahana Prestasi Semarang (Linc Group).

3. Mengidentifikasi metode *Failure Mode And Effect Analysis* (FMEA) yang dapat digunakan dalam keterlambatan pengiriman barang impor ke gudang *customer* di EMKL PT Bahana Prestasi Semarang (Linc Group).

1.4. Kegunaan Penelitian

1. Bagi Penulis

Mempelajari mengenai tentang kondisi di lapangan sehingga penulis dapat mengetahui informasi mengenai proses pengiriman barang impor ke gudang *customer* dengan menggunakan pengiriman kontainer jenis *Full Container Load* (FCL) dengan ukuran 20 *feet* dan ukuran 40 *feet*, mengetahui keterlambatan dalam pengiriman barang impor ke gudang *customer*, mempelajari dokumen – dokumen yang dikirimkan dari importir/*customer*, berkoordinasi dengan instansi yang terkait, mempelajari website dari Departemen Bea Cukai, khususnya website CEISA 4.0, mengambil *delivery order* di *shipping line*.

2. Bagi Program Studi

Sebagai pelengkap data mengenai pemahaman proses pengiriman barang impor ke gudang *customer* dengan menggunakan kontainer jenis *Full Container Load* (FCL) dengan ukuran 20 *feet* dan ukuran 40 *feet* dan kendala dalam keterlambatan pengiriman barang impor ke gudang *customer*, serta sebagai alat evaluasi untuk meningkatkan pengajaran di prodi Manajemen dan Administrasi Logistik serta sebagai referensi untuk penelitian berikutnya.

3. Bagi Perusahaan

Memberikan solusi yang mengurangi kesalahan dalam menjalankan operasional perusahaan sehingga memperbaiki kinerja manajemen, diharapkan pegawai dan pimpinan dari PT Bahana Prestasi Semarang (Linc Group) dapat mempelajari lebih lanjut dalam keterlambatan pengiriman barang impor ke gudang *customer* yang dapat berguna untuk meningkatkan kepuasan dari *customer* sehingga dapat memberikan *feedback* positif kedepannya dan diharapkan metode *Failure Mode and Effect Analysis* (FMEA) diterapkan di perusahaan untuk mengevaluasi keterlambatan dalam pengiriman barang impor .