

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan Negara kepulauan terbesar di Dunia. Oleh karena itu maka sektor perhubungan laut sangat berperan besar dalam alur distribusi barang antar pulau-pulau di Indonesia. Sektor perhubungan laut memiliki peranan penting dalam menunjang percepatan pembangunan (Haris, dkk, 2017:311). Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Transportasi sendiri dibagi menjadi 3 (tiga) bagian yaitu darat, laut, dan udara. Dalam hal ini transportasi laut berperan penting dalam dunia perdagangan Internasional maupun domestik. Transportasi laut memberikan kontribusi yang sangat besar bagi perekonomian dunia dimana pengangkutan barang merupakan bagian terpenting dalam bisnis transportasi laut. Potensi ekonomi pada jasa transportasi laut yang sangat besar, tidak bisa dielakkan lagi bahwa transportasi laut (kapal) merupakan sarana transportasi utama guna menjangkau dan menghubungkan pulau-pulau di wilayah nusantara maupun wilayah antar negara bahkan antar benua (Suyadi dan Muflichussalam, 2017:6).

Transportasi laut merupakan salah satu hal terpenting dalam menunjang kelancaran arus perdagangan, untuk meningkatkan volume perdagangan, baik ekspor maupun impor untuk lebih proaktif dalam merebut pangsa pasar demi memajukan perekonomian negara. Dengan menyadari bahwa pentingnya transportasi laut, maka transportasi laut harus ditata dan penyelenggaraannya dilakukan secara terpadu dan profesionalisme yang tinggi, baik dari segi sumber daya manusia, alat, instansi yang terkait. Pelayanan transportasi laut juga harus didukung dengan pelayanan yang memadai, cepat, aman, tertib, jujur, lancar, dan juga efisien (Suyadi dan Muflichussalam, 2017:6).

Pengusaha Pengurusan Jasa Kepabebean (PPJK) adalah badan usaha yang melakukan kegiatan pengurusan pemenuhan Kewajiban Pabebean untuk dan atas

nama pemilik barang. Pada umumnya PPJK memiliki mitra kerja dengan *Trucking*. Dengan demikian, seluruh proses mengeluarkan barang (*Container*) dari pelabuhan menuju gudang importir dapat dilakukan oleh jasa PPJK (Sumadji, 2007:34). Berata (2014:23) dalam Rahmawati dan Westi (2016:15) menyatakan bahwa pengusaha Pengurusan jasa kepabeanan (PPJK) sebagai jembatan yang menghubungkan antara importir dan Bea Cukai. PPJK mengurus barang impor yang wajib membayar pajak bea masuk sehingga padanya dikenakan jaminan bahwa PPJK telah bertanggung jawab untuk melunasi pajak bea masuk berdasarkan kuasa dari perusahaan atau perorangan selaku importir. PPJK atau importir berperan untuk menghadapi petugas Bea Cukai ketika barang yang diimpor harus dilakukan pemeriksaan fisik. Hal ini karena ketika barang larangan pembatasan atau pelayanan jalur merah, barang akan diperiksa oleh petugas Bea dan cukai. Oleh karena itu, PPJK dapat diwakili pihak importir atau pemilik barang.

Setiap perusahaan yang bergerak di bidang jasa transportasi laut khususnya jasa bongkar muat barang-barang petikemas maupun non peti kemas dituntut untuk lebih meningkatkan produktivitas dalam mengembangkan usahanya. Saat ini yang menjadi masalah adalah bagaimana mencapai produktivitas yang baik dengan sumber daya manusia yang ada sesuai dengan tujuan perusahaan, sering terjadi perbedaan produktivitas dan kemampuan karyawan dengan hasil produktivitas yang dibutuhkan oleh perusahaan. Dengan menyadari bahwa pentingnya profesionalisme yang tinggi, baik dari segi sumber daya manusia, alat, instansi yang terkait. Pelayanan transportasi laut juga harus didukung dengan pelayanan yang memadai, cepat, aman, tertib, jujur, lancar, dan juga efisien (Suyadi dan Muflichussalam, 2017:6).

Terminal Peti Kemas I pernah mengalami kebakaran hebat di fasilitas pelabuhan pada tahun 2003 yang merusak sekitar 50 peti kemas di areanya. Hal ini disebabkan kecerobohan petugas lapangan (*foreman*) sewaktu memindahkan peti kemas berisi barang berbahaya. Peti kemas bermuatan barang berbahaya tersebut terdiri dari beberapa klasifikasi. Klasifikasi barang

berbahaya yang diatur di dalam konvensi kode IMDG ada sembilan (9) klasifikasi yaitu *explosives* (bahan peledak), *gases* (gas), *flammable liquids* (cairan mudah terbakar), *flammable substances* (bahan mudah terbakar selain cairan), *oxidisers* dan *organic perioxides, toxic* (bahan beracun) dan *infectious substances* (bahan menular), *radioactive materials* (bahan radioaktif), *corrosives* (bahan bersifat korosif), *miscellaneous items* (lain-lain). Konvensi ini meliputi peraturan dan penjelasan tentang detail muatan barang berbahaya, yakni pengepakan (*packaging*), pelabelan (*labeling*), plakat (*placarding*), *marking*, *stowage*, *segregation*, *handling* dan *emergency response* (Gugat, dkk, 2018:20).

Faktor yang dapat menyebabkan terhambatnya impor barang dapat diatasi oleh beberapa faktor diantaranya, Dokumen Impor, Waktu Pengiriman dan Jenis Muatan. Dengan adanya faktor tersebut kegiatan impor barang dapat berjalan dengan lancar.

Di dalam kelancaran impor barang masih terdapat beberapa masalah yang dapat mempengaruhi kelancaran impor barang tersebut, diantaranya faktor cuaca yang dapat mempengaruhi terlambatnya pengiriman barang, dikarenakan adanya curah hujan yang tinggi dapat menyebabkan banjir dan pohon tumbang, sehingga proses pengiriman barang tersebut mengalami keterlambatan dan tidak sesuai apa yang diharapkan.

Dengan semakin tingginya permintaan impor barang, maka semakin tinggi juga persiapan yang harus diperlukan untuk proses pengeluran barang dari pelabuhan dengan melalui beberapa tahapan. Baik proses dalam kesiapan Dokumen Impor agar tidak terjadi kesalahan dalam pengisian dokumen, contohnya pada dokumen *Bill Off Lading* atau surat yang dikeluarkan maskapai pelayaran yang menerangkan bahwa telah menerima barang dari pengirim untuk diangkut sampai ke pelabuhan tujuan dan di serahkan kepada penerima, dalam pengisian *Bill Of Lading* ini jangan sampai mengalami kesalahan dengan mencantumkan tujuan barang kemana akan dikirim, karena kalau sampai terjadi kesalahan dalam pengiriman, maka barang tidak akan sampai ke tempat tujuan dan akan bermasalah yang akan menyebabkan proses

pengeluaran barang bermasalah dan dapat menghambat dalam proses pengiriman barang tersebut.

Dalam waktu pengiriman juga memiliki beberapa masalah diantaranya apabila dalam proses pengiriman mengalami kecelakaan ataupun barang yang akan dikirim ukurannya melebihi batas kapasitas muatan truk maka pihak PPJK menghubungi pihak importir untuk mengganti truk yang sesuai dengan kapasitas barang tersebut, sehingga barang yang seharusnya sampai tujuan dengan tepat waktu akan mengalami keterlambatan.

Jenis Muatan juga mempengaruhi pada proses pengiriman barang tersebut, contohnya jenis buah-buahan atau sayuran yang mudah membusuk maka harus sesuai penanganannya dengan jenis barang tersebut, misalnya dengan mengatur suhu didalam kontainer dan sering memperhatikannya atau mengeceknya agar buah-buahan atau sayuran yang ada di dalam kontainer tersebut akan tetap terjaga kesegarannya, maka dengan itu proses kelancaran impor barang sesuai dengan apa yang diharapkan.

Dalam kegiatan impor barang itu terdapat beberapa tahapan dari mulai barang dikirim dari Negara tujuan sampai ke gudang importir. Yang pertama barang dikirim dari Negara tujuan dengan estimasi waktu yang sudah ditentukan dalam dokumen, kemudian setelah barang sampai di Negara tujuan, maka barang akan di proses oleh *Freight Forwarding* untuk di urus agar barang bisa dikirim ke gudang importir dengan cara diperiksa oleh Bea Cukai secara fisik ataupun dokumennya, setelah Bea Cukai mengeluarkan SPPB (Surat Perintah Pengeluaran Barang) maka pihak *Freigh Forwarding* menghubungi pihak importir bahwa barang siap dikirimkan ke gudang importirnya sendiri.

Jika kapal sandar pada hari sabtu atau minggu, *Delivery Order* baru dapat diambil hari senin karena di PT Multi Terminal Indonesia tutup pada hari itu, sehingga dokumen yang sudah mendapatkan SPPB pada hari sabtu sekalipun tidak dapat dikeluarkan karena belum terbitnya *Deliver Order*.

Sehingga variabel Dokumen Impor (X_1), Waktu Pengiriman (X_2), Jenis Muatan (X_3) memiliki kontribusi sebesar 50,9% dalam mempengaruhi

Kelancaran Impor Barang (Y). Sedangkan faktor-faktor lain yang berpengaruh terhadap Kelancaran Impor Barang $(100\% - 50,9\%) = 49,1\%$ seperti Biaya Pengiriman, Armada Pengiriman dan lain-lain. Maka perlu dilakukan analisis pada saat waktu pengiriman. Berdasarkan uraian diatas maka penulis ingin mengkaji lebih dalam dan menuangkannya dalam bentuk Skripsi dengan judul **“ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI KELANCARAN IMPOR BARANG (Di PT Multi Terminal Indonesia Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta)”**.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, maka penulis akan merumuskan masalah berdasarkan faktor yang mempengaruhi terhadap kelancaran bongkar muat sebagai berikut :

1. Apakah faktor dokumen impor berpengaruh terhadap kelancaran impor barang?
2. Apakah faktor waktu pengiriman berpengaruh terhadap kelancaran impor barang?
3. Apakah faktor jenis muatan berpengaruh terhadap kelancaran impor barang?

1.3 Tujuan dan Kegunaan

1.3.1 Tujuan Penelitian

1. Untuk menganalisis pengaruh dokumen impor terhadap kelancaran impor barang.
2. Untuk menganalisis pengaruh waktu pengiriman terhadap kelancaran impor barang
3. Untuk menganalisis pengaruh jenis muatan terhadap kelancaran impor barang

1.3.2 Kegunaan Penelitian

1. Bagi Penulis :

- a. Dengan penelitian ini diharapkan akan menambah pengetahuan dan pengalaman dalam mengimplementasikan penelitian mengenai analisis faktor yang dapat mempengaruhi kelancaran impor barang.

- b. Memenuhi persyaratan guna memperoleh gelar Sarjana Strata Satu (S1) Program Studi Transportasi di UNIMAR AMNI Semarang.

2. Bagi Universitas Maritim AMNI Semarang

- a. Memberikan sumbangan pemikiran bagi kampus untuk menghasilkan informasi bermanfaat sebagai bahan evaluasi terhadap dokumen barang, waktu pengiriman dan jenis muatan guna kelancaran impor barang.
- b. Sebagai bahan referensi untuk taruna/taruni junior Universitas Maritim AMNI Semarang dan juga syarat untuk meluluskan taruna/taruninya.

3. Bagi Instansi Terkait

- a. Memberikan sumbangan pemikiran bagi instansi terkait untuk menghasilkan informasi bermanfaat sebagai bahan evaluasi terhadap Kelancaran Impor Barang pada PT. Multi Terminal Indonesia.
- b. Sebagai acuan instansi agar dapat terus mengedepankan kelancaran impor barang sehingga dapat mengoptimalkan kenyamanan serta keamanan bagi *customer*.

4. Bagi Pembaca

Sebagai referensi penelitian lebih lanjut dan diharapkan dapat menambah pengetahuan bagi pembaca serta pengembangan ilmu pengetahuan khususnya dalam lingkup Prodi Transportasi.

1.4 Sistematika Penulisan

Dalam memberikan gambaran mengenai penelitian yang akan dilakukan maka dibuatlah sistematika penulisan guna memberikan informasi tentang isi dari masing-masing bab. Sistematika penulisan yang penulis gunakan pada penelitian ini adalah sebagai berikut :

Bab 1 Pendahuluan

Bab ini berisi tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan dan kegunaan penelitian, dan sistematika penulisan.

Bab 2 Tinjauan Pustaka

Bab ini berisi tentang uraian landasan teori mulai dari Dokumen Impor, Waktu Pengiriman, Jenis Muatan, hingga Kelancaran Impor Barang dan tinjauan pustaka yang mendasari penelitian, penelitian terdahulu, hipotesis, kerangka pemikiran dan alur penelitian.

Bab 3 Metodologi Penelitian

Bab ini berisi tentang variabel penelitian dan definisi operasional, populasi penentuan sampel, jenis pengumpulan data, sumber data, serta metode analisis data dan keterlibatan berbagai komponen yang bisa memberikan tingkat produktivitas suatu organisasi dalam perusahaan.

Bab 4 Hasil dan Pembahasan

Bab ini berisi tentang gambaran umum, obyek penelitian, responden penelitian dan menguraikan tentang analisis data yang terdiri dari uji validitas dan reabilitas serta analisis regresi linear berganda, implikasi manajerial.

Bab 5 Penutup

Bab ini berisi tentang kesimpulan dan saran.