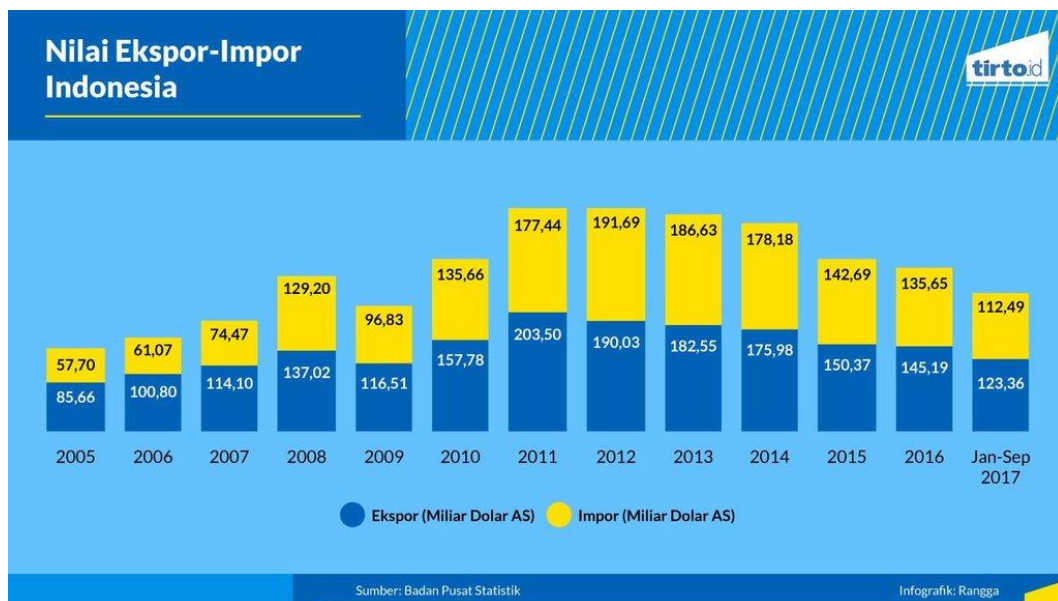


BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perkembangan ekonomi suatu negara ditandai dengan perkembangan aktivitas ekspor dan impor negara tersebut. Aktivitas ekspor dan impor ini akan berpengaruh terhadap pendapatan devisa suatu negara. Berdasarkan Gambar 1.1 dapat dilihat nilai ekspor dan impor Indonesia pada Tahun 2005 hingga Tahun 2017.



Gambar 1.1 Nilai Ekspor Impor Di Indonesia 2017

Sumber : Badan Pusat Statistik

Berdasarkan data pada Gambar 1.1 di atas, dapat diketahui bahwa nilai ekspor dan impor Indonesia mengalami fluktuasi setiap tahunnya. Nilai ekspor tertinggi terjadi pada Tahun 2011, sementara nilai impor tertinggi terjadi pada Tahun 2012.

Kelancaran pengiriman barang dalam proses ekspor maupun impor memerlukan beberapa pihak. Pihak-pihak ini terdiri atas eksportir, importir, bank, perusahaan angkutan barang baik darat, laut, maupun udara, pihak asuransi, Direktorat Jenderal Bea & Cukai, Direktorat Perdagangan Luar Negeri, dan lainnya. Keberadaan pihak-pihak ini akan membantu memastikan

kegiatan ekspor maupun impor yang dilakukan sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku.

Perusahaan angkutan udara merupakan salah satu bisnis yang juga memiliki peran yang penting dalam aktivitas ekspor dan impor ini. Seiring dengan berjalannya waktu, perkembangan perusahaan bagian ekspor impor juga mengalami peningkatan. Angkutan udara menjadi opsi bagi para pengirim barang yang mengharapkan kecepatan pengiriman tercepat dibandingkan dengan moda transportasi lainnya. Berikut merupakan data ekspor impor dengan menggunakan angkutan udara pada Tahun 2013-2017.

Tabel 1.1 Data eskpor impor angkutan udara

Data Ekspor Impor Angkutan Udara (Ton)		
Tahun	Ekspor	Impor
2013	210.733	190.952
2014	206.707	182.545
2015	196.275	185.426
2016	205.419	188.804
2017	224.253	223.901

Sumber: Badan Pusat Statistik, 2017

Semakin tingginya persaingan di dalam industri transportasi udara ini, memaksa setiap perusahaan untuk bersaing dalam meningkatkan kualitas pelayanannya. Aktivitas dalam bisnis angkutan udara terdiri atas 2 (dua) kegiatan, yaitu penerimaan barang dan pengeluaran barang. Pada aktivitas penerimaan barang terdapat beberapa kegiatan yang dilakukan, diantaranya adalah proses *break down* dan pengecekan *manifest* serta pengecekan fisik barang. Selanjutnya adalah aktivitas pengeluaran barang, dimana salah satu aktivitas yang dilakukan ialah pengurusan SPPB (surat persetujuan pengeluaran barang) yang membutuhkan waktu yang lama.

Aspek kecepatan waktu dalam aktivitas penerimaan dan pengeluaran barang ini menjadi salah satu aspek penting dalam kualitas pengiriman. Setiap perusahaan tentunya memiliki tingkat kecepatan yang berbeda-beda,

tergantung pada kehandalan serta kondisi saat penerimaan dan pengeluaran barang tersebut.

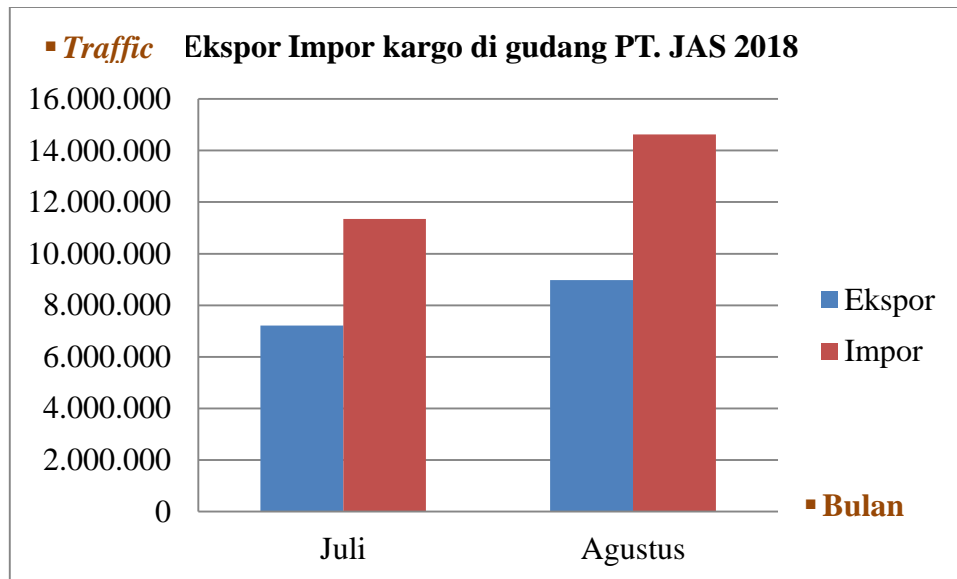
Dalam pelaksanaan proses penerimaan dan pengiriman barang, diperlukan gudang sebagai tempat penyimpanan sementara sebelum barang tersebut dikirimkan menggunakan maskapai penerbangan atau sebelum barang tersebut diterima oleh *consignee*. Keberadaan gudang ini juga diperlukan sebagai gudang transit sebelum barang tersebut dikirim kembali ke tujuan yang berbeda. Aktivitas penerimaan barang dari maskapai ke gudang disebut *inbound*, sementara aktivitas mengeluarkan barang dari gudang ke penerima barang (*consignee*) disebut *outbound*.

Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi kecepatan proses *inbound* dan *outbound* ini adalah fasilitas penyimpanan dan peralatan *handling* (Ardhia,2015). Selain itu faktor yang berpengaruh yaitu waktu *unloading* barang dari pesawat, serta waktu pengurusan dokumen. Sehingga peningkatan waktu proses *inbound* dan *outbound* sangat diperlukan, apabila perusahaan tersebut ingin memenangkan persaingan bisnis ini.

PT Jasa Angkasa Semesta (JAS) merupakan salah satu perusahaan penyedia layanan *ground handling* tepercaya di Tanah Air dan telah melayani 35 maskapai penerbangan Internasional dan Domestik sejak didirikan pada 08 juli 1984. Kualitas barang dari konsumen sangat dikedepankan, karena dapat menjadi kepuasan tersendiri bagi konsumen, sehingga konsumen tersebut menjalin kerja sama bersama dengan PT JAS.

Pada Tahun 2019 PT JAS menargetkan untuk meningkatkan pendapatan 10%, dengan mengeluarkan modal sebanyak 100 Miliar. Dimana untuk mencapai target tersebut diperlukan manajemen waktu yang baik untuk dapat meminimalisir waktu proses kegiatan. Adapun data *traffic* kargo ekspor impor PT JAS dapat dilihat pada Gambar 1.2.

Berdasarkan data di bawah, dapat di lihat jumlah kegiatan yang ada di gudang ekspor impor periode Juli dan agustus Tahun 2018. *Traffic* barang ekspor pada bulan juli 7.215.000 dan pada bulan agustus 8.973.600, sedangkan pada *traffic* barang impor di bulan juli 11.350.000 dan bulan agustus sebanyak 14.630.200.



Gambar 1.2 Data *traffic* ekspor impor

Sumber : Data *traffic* ekspor impor PT JAS

Pada pelaksanaan proses bisnisnya, aktivitas *inbound* dan *outbound* lebih dominan terjadi di gudang impor dibandingkan dengan gudang ekspor. Pada gudang impor sering kali terjadi penambahan waktu pada saat melakukan proses *inbound* dan *outbound* dikarenakan faktor-faktor tertentu, baik dari segi *internal* dan *external*. Salah satu dari segi *external* ialah, terjadi error pada sistem yang digunakan pihak bea dan berakibat pada keterlambatan untuk pengurusan dokumen. Keterlambatan pengeluaran barang tersebut mengakibatkan kerugian pada *consignee* yang berdampak pada biaya sewa gudang menjadi mahal.

Pada saat proses pemasukan barang di gudang *import* terdapat beberapa kendala. Ketersediaan kapasitas gudang yang terbatas serta tidak adanya aturan peletakan barang dan kurangnya efisiensi penggunaan ruang mengakibatkan pengaturan peletakan barang akan menjadi tidak teratur. Peletakan barang di gudang juga tidak disusun berdasarkan jenis barang ataupun berdasarkan kepemilikan barang, hal tersebut dapat mengakibatkan waktu yang digunakan untuk melakukan pengecekan fisik barang dan *manifest* menjadi cukup lama. Selain itu apabila tidak adanya peletakan barang yang terorganisir dapat

mengakibatkan kemungkinan barang hilang dikarenakan barang tersebut tercecer pada saat proses *unloading* dari pallet pesawat.

Waktu proses *inbound* yang lama juga diakibatkan oleh kegiatan pemeriksaan *packaging* yang mengalami *reject*, dimana perlu proses konfirmasi barang *reject* tersebut kepada pemilik barang. *Packaging* yang *reject* dapat terjadi karena beberapa hal, salah satunya penumpukan barang yang tidak sesuai dengan berat barang, dimana rusak tersebut disusun secara bertumpuk dari bandara asal.

Aktivitas pada saat melakukan proses *inbound* dan *outbound* ditangani oleh beberapa pihak baik dari pihak internal maupun pihak eksternal. Pengurusan dokumen-dokumen yang dibutuhkan dalam kegiatan *inbound* dan *outbound* membutuhkan waktu yang tidak tetap. Dimana waktu yang dibutuhkan pada saat proses *inbound* dan *outbound* sesuai dengan jalur pengeluaran barang tersebut.

Jalur terdiri 3 (tiga) jalur yaitu jalur hijau, kuning, dan jalur merah. Untuk barang yang termasuk pada jalur hijau tidak membutuhkan waktu yang terlalu lama. Barang yang termasuk pada jalur hijau merupakan barang dari perusahaan atau barang konsumen yang telah terpercaya dan riwayat perusahaan tersebut baik dan telah terjamin, dimana proses untuk pengeluaran barang dengan jalur hijau biasanya membutuhkan waktu kira-kira 7,5 jam sudah termasuk keseluruhan dengan pengurusan dokumen-dokumen dan melakukan proses *inbound* dan *outbound*. Pada barang dengan jalur kuning membutuhkan waktu proses *inbound* dan *outbound* dengan waktu kira-kira 10 jam, dan yang terakhir ialah jalur merah dimana jalur merah ini merupakan jalur yang memakan waktu paling lama untuk melakukan proses *inbound* dan *outbound*, karena barang yang ada harus di periksa oleh pihak bea cukai terlebih dahulu, yang biasanya dapat memakan waktu kira-kira 1 jam, serta proses penyiapan dokumen yang dibutuhkan pada jalur merah ini membutuhkan waktu kira-kira 1 hari 11 jam 50 menit.

Kegiatan impor di PT JAS semakin hari semakin banyak yang mengakibatkan peningkatan customer karena kepercayaan kepada PT JAS. Namun, kegiatan *Inbound* dan *Outbound* pada gudang impor terdapat beberapa

faktor yang mengakibatkan kegiatan tersebut tidak berjalan dengan lancar, yaitu penumpukan barang yang akan dikeluarkan dari gudang.

Beberapa penghambat yang terjadi pada saat proses *Inbound* dan *Outbound* pada gudang impor, salah satunya yaitu faktor alam/cuaca yang tidak mendukung untuk melakukan *Inbound*, dimana barang yang akan dibongkar dari pesawat terhambat dikarenakan faktor hujan, dengan demikian proses tersebut akan membutuhkan waktu tambahan untuk menyelesaikan proses pembongkaran barang dari pesawat. Ketika barang dari pesawat telah di bongkar untuk diproses selanjutnya, sedangkan barang yang di gudang sudah menumpuk maka tidak ada lokasi untuk barang yang baru tiba digudang.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang dijelaskan di atas, maka rumusan masalah yang diangkat adalah :

1. Faktor–faktor apa yang dapat mempengaruhi waktu proses *Inbound* dan *Outbound* pada gudang impor di PT. JAS?
2. Berapa perbandingan waktu antara model existing dan model usulan yang dapat meminimalisir waktu proses *inbound* dan *outbound* PT. JAS.

1.3 Tujuan Masalah

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dipaparkan di atas, maka adapun tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui faktor–faktor yang mempengaruhi waktu pada saat proses *Inbound* dan *Outbound* di PT. JAS.
2. Untuk mengetahui berapa perbandingan waktu antara model existing dan model usulan yang dapat meminimalisir waktu proses *inbound* dan *outbound* PT. JAS.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat yang diperoleh dari penelitian ini:

1. Bagi Peneliti

Dapat lebih memahami bagaimana pengendalian barang pada proses *Inbound* dan *Outbound* agar dapat meminimalisir waktu proses dan tidak merugikan pihak manapun.

2. Bagi PT Jasa Angkasa Semesta (JAS) Halim Perdanakusuma

Dapat mengetahui pengaruh yang diberikan pada perusahaan maupun *customer* pada saat melakukan *inbound* dan *outbound*, sehingga mampu mengambil langkah-langkah selanjutnya untuk meningkatkan efektifitas waktu yang minimum pada gudang import.

3. Bagi Pihak Lain

Penelitian ini bermanfaat sebagai salah satu *referensi* atau masukan dan dapat sebagai perbandingan yang dapat menambah wawasan mengenai minimalisir waktu pada saat melakukan proses *Inbound* dan *Outbound* .

1.5 Batasan dan Asumsi Penelitian

Adapun lokasi dan waktu penelitian untuk memperoleh data informasi dilaksanakan di PT JASA ANGKASA SEMESTA (JAS) yang berlokasi di Halim Perdanakusuma. Waktu yang diperlukan dalam penelitian adalah dari tanggal 09 Juli 2018 s.d Maret 2019..

Batasan penelitian itu sendiri disusun agar tidak terjadi penyimpangan dari tujuan penelitian. Adapun yang menjadi batasan pada penelitian ini adalah :

1. Penelitian ini hanya dilakukan di PT Jasa Angkasa Semesta (JAS) Halim Perdanakusuma.
2. Obyek penelitian adalah pihak internal perusahaan yang merupakan karyawan yang menangani barang pada saat proses *inbound* dan *outbound* di gudang *import*.

3. Observasi yang dilakukan pada kegiatan *inbound* dan *outbound* di gudang *import*.
4. Pada penelitian ini, penulis mengasumsikan bahwa simulasi berjalan pada kondisi normal tanpa ada kecacatan dokumen ataupun barang.
5. Simulasi berjalan selama n waktu bongkar muat barang dari pallet pesawat.

1.6 Sistematika Penulisan

Penulisan penelitian dilakukan dengan sistematika sebagai berikut :

Bab I Pendahuluan

Menguraikan tentang kondisi umum yang melatar belakangi permasalahan. Termasuk didalam perumusan masalah, tujuan, manfaat penelitian dan batasan masalah.

Bab II Studi pustaka

Bab ini berisi teori-teori yang menjadi pedoman dari penelitian ini. Landasan teori yang digunakan bertujuan untuk menguatkan metode yang dipakai untuk memecahkan permasalahan.

Bab III Metodologi Penelitian

Menjelaskan langkah-langkah penelitian mulai dari identifikasi masalah sampai dengan kesimpulan serta mendeskripsikan bagaimana langkah-langkah penelitian.

Bab IV Pengumpulan dan Pengolahan Data

Bab ini berisikan tentang penyajian hasil dari pengumpulan data dilanjutkan pengolahan data-data yang telah didapat dari penelitian dengan menggunakan *Software ProModel* .

Bab V Analisis

Pada bab ini berisi analisis secara komperhensif dan menyeluruh dari pengolahan data yang telah dilakukan.

Bab VI Penutup

Bab penutup berisi tentang simpulan dan saran

- a. Simpulan merupakan pernyataan singkat dan tepat yang dijabarkan dari hasil penelitian dan pembahasan.
- b. Saran dibuat berdasarkan pengalaman dan pertimbangan penulis, ditujukan kepada para peneliti yang ingin melanjutkan, mengembangkan atau menerapkan penelitian yang telah dilakukan pada laporan ini.