

BAB 1 PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Ekspor merupakan aktivitas untuk mengirimkan barang dari Indonesia ke luar negeri dengan mengikuti regulasi yang berlaku dan memiliki peraturan tertentu. Dalam proses ekspor, pengiriman barang ke negara lain menjadi bagian penting yang harus diperhatikan dengan seksama. Dalam proses pengiriman ini, terdapat beberapa tahapan, mulai dari penyiapan dokumen yang berkaitan dengan pengiriman barang, pengepakan barang, pengangkutan ke pelabuhan, hingga pengurusan izin-izin kepabeanan.

Dalam pelaksanaan ekspor, tidak jarang timbul masalah yang dapat menghambat para pelaku ekspor dan importir. Salah satu masalah yang biasa terjadi yaitu hilangnya barang selama proses pengiriman, resiko barang rusak selama perjalanan dan kasus paling buruk yaitu ketika barang tidak sampai kepada penerima atau kegagalan penyerahan barang. Masalah pengiriman barang menjadi penting karena melibatkan berbagai aspek penting, seperti penentuan pihak yang memiliki tanggung jawab atas biaya pengangkutan dan biaya asuransi. Selain itu, hal ini juga menyangkut pihak mana yang bertanggung jawab untuk menanggung resiko barang hilang dan rusak serta kapan tepatnya resiko akan beralih dari eksportir ke importir.

Seringkali, terdapat perbedaan praktik perdagangan antar negara dalam perjanjian internasional yang dapat menimbulkan kesalahpahaman yang memakan waktu dan biaya. Untuk mencegah hal tersebut, *International Chamber of Commerce (ICC)* menetapkan aturan standar melalui *International Commercial Terms (Incoterms)* untuk menyelaraskan pemahaman mengenai syarat – syarat perdagangan internasional. *Incoterms* 2020 mempermudah pengangkutan barang dengan mengatur lokasi penyerahan barang, pihak yang menanggung biaya angkut, dan pengalihan resiko kerusakan maupun kerugian atas barang. *Incoterms* yang mengatur tentang pengiriman melalui laut yaitu FAS, FOB, CFR, dan CIF.

Pada *Incoterms* FAS, perusahaan hanya bertanggungjawab untuk mengirimkan barang sampai ke sisi kapal yang telah ditunjuk oleh pihak importir. Setelah barang berada di sisi kapal, segala resiko dan biaya akan beralih kepada importir.

Sementara itu, pada *Incoterms* FOB, tanggung jawab penjual terhadap resiko dan biaya baru beralih setelah barang diletakkan di atas kapal. Meskipun keduanya serupa, perbedaan utama terletak pada titik perpindahan tanggung jawab. Di PT. XYZ, masa pembayaran untuk *invoice* dengan *Incoterms* FAS dan FOB adalah 7 hari, karena tanggung jawab akan segera beralih ke pihak importir dan pembayaran harus segera dilakukan. Selain itu, perusahaan juga wajib membayar *local charge* dan pajak setelah barang sampai di Singapura, agar *Bill of Lading* dapat segera diterbitkan dan perusahaan tidak perlu membayar *extra cost* akibat keterlambatan penerbitan *Bill of Lading*. Tim logistik juga harus memastikan bahwa perusahaan segera menerima *invoice* dari *shipping line/forwarder*, karena tim *accounting* perlu membuka *Temporary Payment* (TP). TP hanya digunakan untuk pembayaran yang *urgent*, seperti pembayaran untuk *Incoterms* FAS dan FOB, di mana tim *accounting* harus melakukan pembayaran sesuai dengan nominal yang terdapat di *invoice* yang diterima. *Invoice* yang diberikan oleh tim *accounting* harus diverifikasi terlebih dahulu oleh tim pajak dan logistik. Akan tetapi, perusahaan masih sering mengalami keterlambatan pembayaran. Akibat durasi pembayaran yang sangat singkat serta masih ada aktivitas manual dalam alur verifikasi dan pembayaran yang masih belum efisien sehingga mengakibatkan perusahaan harus membayar *extra cost*.

Sementara itu, untuk *Incoterms* CFR, perusahaan bertanggung jawab untuk mengirimkan barang hingga ke pelabuhan tujuan serta menanggung biaya pengiriman. Dalam hal ini, perusahaan juga memiliki wewenang untuk memilih *shipping line* yang akan digunakan. *Incoterms* CIF memiliki ketentuan yang hampir sama dengan CFR, namun dengan tambahan kewajiban bagi perusahaan untuk menanggung biaya asuransi selama barang berada di atas kapal hingga tiba di pelabuhan tujuan. Untuk sistem pembayaran *Incoterms* CFR dan CIF, masa pembayaran ditetapkan selama 30 hari setelah *invoice* diterima, sehingga perusahaan memiliki cukup waktu untuk memproses pembayaran dan tidak pernah mengalami keterlambatan pembayaran.

PT. XYZ dikenal sebagai perusahaan global yang beroperasi dalam sektor manufaktur *pulp and paper*. Dengan produk yang berkualitas tinggi, PT. XYZ tidak hanya menjangkau pasar hanya di dalam negeri, tetapi juga berhasil melakukan ekspor ke negara lain. Oleh karena itu PT. XYZ tidak hanya melakukan penjualan di Indonesia, tetapi juga di pasar global, sehingga harus menjalankan kegiatan ekspor. Dalam proses tersebut, PT. XYZ menerapkan *Incoterms* 2020 sebagai

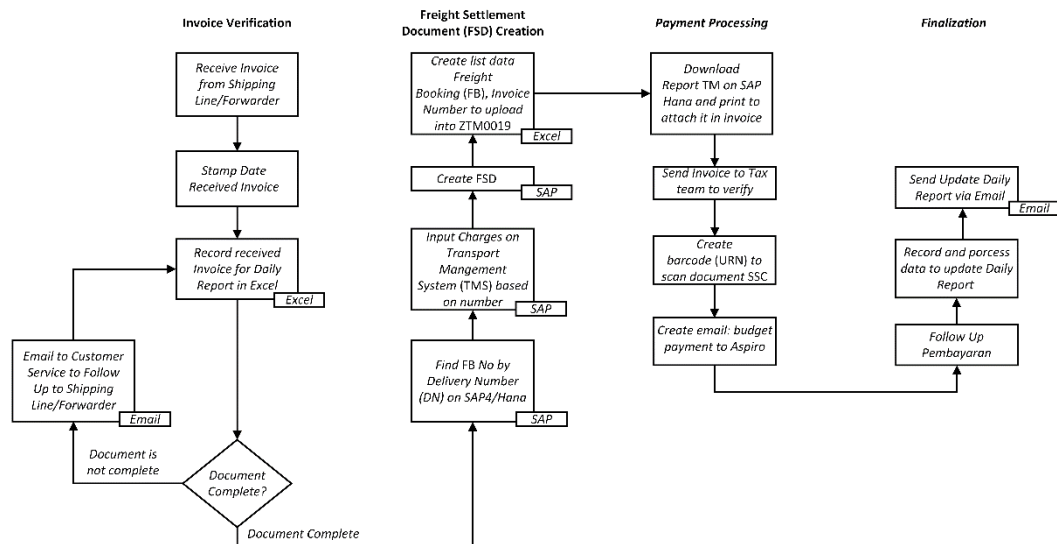
acuan yang berlaku sehingga sebelum pengiriman barang, PT.XYZ terlebih dahulu berkomunikasi dengan pihak importir untuk menentukan *Incoterms* 2020 yang akan digunakan. PT. XYZ umumnya menggunakan *Incoterms* 2020 seperti CFR, CIF, FAS, dan FOB. Dalam *Incoterms* CFR dan CIF, pihak yang menentukan *shipping line* yang akan digunakan untuk mengirim barang yaitu PT.XYZ. Sebaliknya, untuk *Incoterms* 2020 seperti FAS dan FOB, pihak yang menentukan *shipping line* yang akan digunakan untuk mengirim barang yaitu importir.

Di PT. XYZ, penggunaan *Incoterms* 2020 untuk FAS dan FOB banyak digunakan. Karena dalam penggunaan *Incoterms* 2020 FAS dan FOB, importir memiliki wewenang untuk menentukan *shipping line* dan menggunakan jasa *freight forwarder*. Akibatnya, PT.XYZ memiliki kendali yang terbatas dalam proses pengiriman. Hal ini sering menimbulkan keterlambatan pada proses dokumentasi, khususnya dalam penerbitan dokumen *Bill of Lading*. Keterlambatan tersebut berdampak pada tertundanya penerbitan *Bill of Lading* yang dapat mengakibatkan PT. XYZ harus mengeluarkan biaya *extra cost late Bill of Lading*.

1.2. Penelusuran dan Pemetaan Masalah

Penelusuran masalah dilakukan setelah wawancara dengan *stakeholder* di PT. XYZ mengenai permasalahan yang dialami tiap *stakeholder*. *Stakeholder* yang pertama yaitu divisi logistik, divisi logistik seringkali lambat dalam melakukan pembayaran untuk *local charges* FOB dan FAS. Dari data ekspor PT. XYZ, jumlah rata-rata pengiriman dengan *Incoterms* FOB dan FAS yaitu 280 *shipment/month*. Waktu yang diberikan untuk melakukan pembayaran yaitu selama 7 hari. FOB dan FAS *Invoices* ini akan dikirimkan oleh *shipping line/forwarder*. FOB dan FAS *Invoice* meliputi *local charges*, *Bill of Lading*, dan faktur pajak. *Local Charges* meliputi biaya *truck* untuk masuk ke pelabuhan dan biaya *material handling*. Jika pembayaran *Invoices* belum dibayar selama waktu yang telah ditentukan, maka *Bill of Lading* tidak akan dikeluarkan oleh *shipping line* yang memungkinkan PT. XYZ harus membayar *extra cost* untuk *late Bill of Lading*. Selanjutnya, permasalahan yang diungkapkan oleh *stakeholder* yang kedua yaitu divisi *accounting* yang tidak dapat melakukan pembayaran *Local Charges* jika *Invoices* belum diterima karena divisi *Accounting* harus mengeluarkan biaya sesuai dengan *Invoices* yang diterima. *Stakeholder* yang ketiga yaitu divisi *Tax*, divisi ini belum bisa untuk memproses pembayaran pajak jika faktur pajak belum diterima. *Stakeholder* yang selanjutnya yaitu *Customer Service*, permasalahan *Customer*

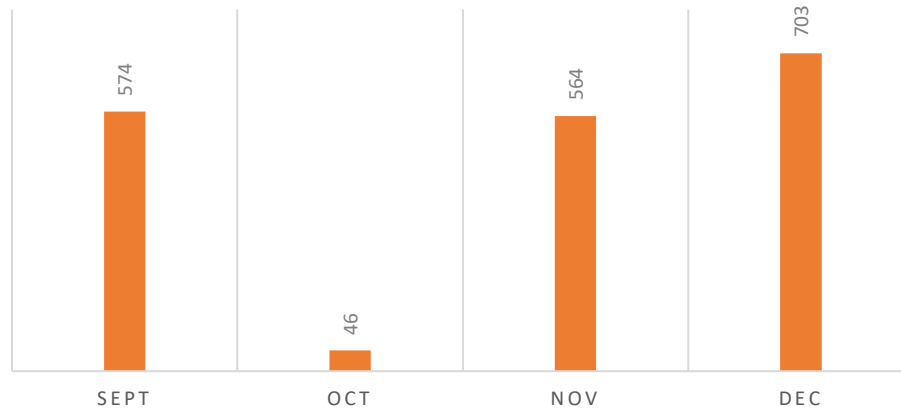
Service yaitu terkadang menerima komplain dari *customer* karena PT.XYZ belum melakukan pembayaran ke *shipping line/forwarder* sehingga tidak bisa menagih *payment* ke *customer*. *Flow process of invoices* (FOB dan FAS) dapat dilihat pada Gambar 1.1.



Gambar 1.1. Flow Process of Invoice (FOB)

Permasalahan terkait *extra cost* muncul akibat keterlambatan proses dokumen, dengan rata – rata denda mencapai USD 471,75 per bulan atau sekitar 10 hingga 11 dokumen yang terlambat. Dengan waktu proses saat ini sebesar 3120 detik per dokumen, total kekurangan waktu per bulan mencapai 8 jam 40 menit, ditetapkan *Critical Success Factor* berupa pengurangan waktu proses sebesar 25%, menjadi 2.340 detik per dokumen. Efisiensi ini menghasilkan tambahan waktu 2 jam 10 menit per bulan, yang dapat dimanfaatkan untuk menyelesaikan dokumen lebih cepat. Diagram *extra cost* dalam satuan USD yang harus dibayar oleh perusahaan karena adanya keterlambatan dalam proses pembayaran FOB dan FAS *invoices* yang dapat dilihat pada Gambar 1.2.

EXTRA COST DUE TO FOB LATE PAYMENT 2024 (USD)



Gambar 1.2. Biaya *Extra Cost* FOB Invoices 2024

Permasalahan yang terjadi melibatkan empat *stakeholder* utama, yaitu divisi logistik, *Accounting*, *Tax*, dan *Customer Service*. Divisi logistik ingin segera melakukan pembayaran untuk *local charges* dan dokumen lainnya untuk menghindari keterlambatan *Bill of Lading*, namun terkendala karena *invoice* dari *shipping line/forwarder* sering terlambat diterima. Di sisi lain, divisi *accounting* hanya dapat memproses pembayaran jika *invoice* sudah diterima secara lengkap dan valid, sementara divisi *Tax* baru bisa memproses jika faktur pajak tersedia.

Customer service pun terdampak karena tidak dapat menagih ke *customer* apabila dokumen belum lengkap, sehingga sering menerima komplain. Oleh karena itu, masalah utama yang akan diselesaikan yaitu pengurangan waktu proses dalam pengelolaan FOB dan FAS *invoices* agar prosesnya menjadi efisien. Meskipun *customer* dapat terdampak oleh keterlambatan pembayaran, dalam penelitian ini *customer* tidak dimasukkan sebagai *stakeholder* karena tidak terlibat langsung dalam proses kerja maupun penggunaan sistem. Perancangan yang dirancang difokuskan pada efisiensi proses internal antar divisi, seperti logistik, *accounting*, dan *tax*. *Customer* hanya menerima dampak secara tidak langsung dan tidak berinteraksi langsung dengan sistem, sehingga tidak menjadi fokus utama dalam identifikasi *stakeholder* pada penelitian ini.

1.3. Rumusan Masalah

Berdasarkan hasil observasi, rumusan masalah yang terdapat di PT.XYZ adalah permasalahan yang akan diselesaikan yaitu permasalahan keterlambatan

pembayaran FOB *Invoices* yang dapat menyebabkan PT. XYZ mengeluarkan biaya *extra late Bill of Lading*, *cost storage* dan *document revision*.

1.4. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah, tujuan penelitian ini yaitu untuk menurunkan waktu proses pembayaran sebanyak 25% dari waktu rata – rata proses sebelumnya untuk meningkatkan efisiensi pembayaran.

1.5. Batasan Penelitian

Berikut merupakan batasan dalam proses penelitian ini yaitu sebagai berikut:

- a. Penelitian difokuskan pada keterlambatan pembayaran kapal untuk Incoterms FAS dan FOB.
- b. *Software* yang digunakan yaitu SAP S4/HANA.
- c. Penelitian difokuskan pada perancangan sistem informasi, sementara pengembangan *coding* dilakukan oleh tim IT perusahaan.