

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**SKRIPSI**

**PERANAN *FREIGHT FORWARDER* DALAM KEGIATAN  
EKSPOR BARANG MELALUI TRANSPORTASI LAUT  
DENGAN SISTEM *FULL CONTAINER LOAD* PADA PT.  
ANTAR DINAMIKA MANDIRI**

**Oleh :**

**TUBAGUS ALPHERATZ PRATAMA  
NRP. 463200698**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV**

**JAKARTA**

**2024**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**SKRIPSI**

**PERANAN *FREIGHT FORWARDER* DALAM KEGIATAN  
EKSPOR BARANG MELALUI TRANSPORTASI LAUT  
DENGAN SISTEM *FULL CONTAINER LOAD* PADA PT.  
ANTAR DINAMIKA MANDIRI**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan  
Untuk Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV**

**Oleh :**

**TUBAGUS ALPHERATZ PRATAMA  
NRP. 463200698**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV  
JAKARTA  
2024**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**




**TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI**


**NAMA** : TUBAGUS ALPHERATZ PRATAMA  
**NRP** : 463200698  
**PROGRAM PENDIDIKAN** : DIPLOMA IV  
**PROGRAM STUDI** : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT  
DAN KEPELABUHANAN  
**JUDUL** : PERANAN *FREIGHT FORWARDER* DALAM  
KEGIATAN EKSPOR BARANG MELALUI  
TRANSPORTASI LAUT DENGAN SISTEM  
*FULL CONTAINER LOAD* PADA PT. ANTAR  
DINAMIKA MANDIRI

Jakarta, 23 Juli 2024

**Pembimbing Utama**

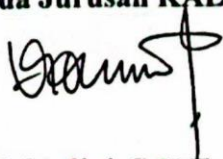
**Pembimbing Pendamping**

  
Dr. April Gunawan Malau, S.Si., M. M.  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19720413 199803 1 005

  
Mudakir, S.Si, T., M.M.  
Penata Tk. 1 (III/d)  
NIP. 19791116 200502 1 001

**Mengetahui**

**Ketua Jurusan KALK**

  
Dr. Vidya Selasdini, S.Si.T., M. M.Tr.  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19831227 200812 2 002

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**




**TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI**

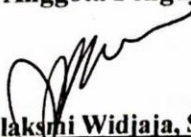
**Nama** : TUBAGUS ALPHERATZ PRATAMA  
**NRP** : 463200698  
**Program Pendidikan** : DIPLOMA IV  
**Jurusan Pendidikan** : KETATA LAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN  
KEPELABUHANAN (KALK)  
**Judul** : PERANAN *FREIGHT FORWARDER* DALAM  
KEGIATAN EKSPOR BARANG MELALUI  
TRANSPORTASI LAUT DENGAN SISTEM *FULL*  
*CONTAINER LOAD* PADA PT. ANTAR DINAMIKA  
MANDIRI


**Ketua Penguji**

**Anggota Penguji**

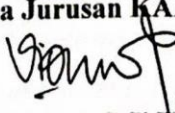
**Anggota Penguji**

  
H. Kamarul Hidayat, S.Pel., M.M.Tr.  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19710919 199803 1 001

  
Niken Sitalaksni Widjaja, S.H., M. Sc.  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19750315 200604 2 001

  
Dr. April Gunawan Malau, S.Si., M.M.  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19720413 199803 1 005

**Mengetahui,  
Ketua Jurusan KALK**

  
Dr. Vidya Selasdini, S.Si.T., M.M.Tr.  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP: 19831227 200812 2 002

## KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puji dan syukur kepada ALLAH SWT, akhirnya skripsi dapat diselesaikan. Penulis menyadari bahwa dengan rahmat dan hidayah-NYA maka dapat di selesaikan penulis skripsi yang diberi judul :

### **“PERANAN *FREIGHT FORWARDER* DALAM KEGIATAN EKSPOR BARANG MELALUI TRANSPORTASI LAUT DENGAN SISTEM *FULL CONTAINER LOAD* PADA PT. ANTAR DINAMIKA MANDIRI”**

Skripsi disusun untuk memenuhi persyaratan kurikulum program Diploma IV yang diselenggarakan oleh Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta. Penyusun dan penulisan skripsi didasari oleh pengalaman-pengalaman penulis ketika melakukan praktek darat di PT Antar Dinamika Mandiri Jakarta. Penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini tidak lepas dari kesalahan dan kekurangan, disebabkan karena kemampuan dan keterbatasan pengetahuan yang dimiliki penulis. Pada kesempatan ini, penulis tidak lupa mengucapkan terima kasih serta penghargaan yang tidak terhingga kepada semua pihak yang telah membantu skripsi dapat di buat, terutama :

1. Yth. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar., selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Yth. Ibu Dr. Vidya Selasдини, S.Si.T., M. M.Tr., selaku Ketua Program Studi KALK.
3. Yth. Bapak Dr. April Gunawan Malau, S.Si., M. M, selaku Dosen Pembimbing Materi.
4. Yth. Bapak Mudakir, S.Si, T., M.M., selaku Dosen Pembimbing Metodologi Penulisan.
5. Seluruh Dosen, Staf Pengajar, Perwira, Instruktur atas segala ilmu dan pengetahuan yang telah diberikan selama melaksanakan Pendidikan di STIP.
6. PT Antar Dinamika Mandiri yang sudah memberikan kesempatan penulis untuk melakukan praktek kerja nyata (prada) sehingga penulis dapat menyusun skripsi.
7. Ayahanda Lasdita dan Ibunda Dian yang telah memberikan kasih sayang serta doa sejak lahir hingga sekarang. Kepada adik – adik tercinta Nair , Baran , Atriya dan Antares yang memberikan motivasikepada penulis dalam membantu penyusunan skripsi.
8. Kepada Kak Alsa yang telah banyak membantu , dorongan dan ilmu dalam penyelesaian skripsi.
9. Kepada Teman Sehibi, yang telah mengingatkan skripsi harus diselesaikan.

Akhir kata dengan memanjatkan puja dan puji syukur kehadiran ALLAH SWT penulis berharap semoga skripsi dapat memberikan sumbangan pengetahuan dan manfaat sebagai tambahan yang berguna bagi perkembangan ilmu pengetahuan di dunia pelayaran.

Jakarta, 23 Juli 2024  
Penulis,

**TUBAGUS ALPHERATZ PRATAMA**  
**NRP. 4 63 20 0698**

# DAFTAR ISI

<b>SAMPUL DALAM .....</b>	<b>i</b>
<b>TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI .....</b>	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<b>TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI .....</b>	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>iv</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>vi</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>x</b>
<b>DAFTAR BAGAN .....</b>	<b>xi</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN.....</b>	<b>xii</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
A. LATAR BELAKANG .....	1
B. IDENTIFIKASI MASALAH .....	4
C. BATASAN MASALAH .....	4
D. RUMUSAN MASALAH .....	4
E. TUJUAN DAN MASALAH PENELITIAN .....	4
F. SISTEMATIKA PENULISAN .....	5
<b>BAB II LANDASAN TEORI.....</b>	<b>7</b>
A. PENGERTIAN/DEFINISI OPERASIONAL.....	7
1. Freight Forwarder.....	7
2. Kegiatan.....	7
3. Transportasi Laut.....	7
B. TEORI.....	10
1. Pengertian Ekspor .....	10
2. Freight Forwarder.....	10
3. Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) .....	11
4. Transportasi Laut.....	11
5. Full Container Load (FCL) .....	11
6. Less Container Load (LCL).....	11
7. Logistik.....	11
8. Pengangkutan Barang Melalui Laut.....	11
9. Dokumen yang Diperlukan dalam Pengiriman Barang Melalui Laut .....	12
10. Pihak – pihak yang Terkait dengan Ekspor.....	11
11. Fishbone Diagram.....	11
C. KERANGKA PEMIKIRAN .....	11
<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>	<b>13</b>

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN .....	13
1. Waktu penelitian.....	13
2. Tempat penelitian.....	13
B. METODE PENELITIAN.....	13
C. SUMBER DATA.....	15
1. Data Primer .....	15
2. Data Sekunder.....	16
D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA .....	16
1. Observasi .....	16
2. Metode Wawancara.....	16
3. Studi Dokumentasi .....	17
4. Studi Pustaka.....	17
E. TEKNIK ANALISIS DATA .....	17
<b>BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN.....</b>	<b>25</b>
A. DESKRIPSI DATA .....	25
1. Profile Singkat Perusahaan .....	25
2. Data Karyawan SDM PT Antar Dinamika Mandiri .....	29
3. Data Pelanggan Jasa Pengguna <i>Freight Forwarder</i> pada PT Antar Dinamika Mandiri .....	31
4. Prosedur Proses Operasional .....	33
5. Proses Pengiriman Barang Ekspor FCL oleh Freight Forwarder PT Antar Dinamika Mandiri .....	37
B. ANALISIS DATA.....	43
1. Hasil Observasi.....	43
C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH .....	51
1. Waktu Proses Pengiriman Barang Ekspor Terhambat .....	51
2. Kinerja SDM yang Menghambat Prosedur Penanganan Barang Ekspor...	55
D. EVALUASI PEMECAHAN MASALAH .....	55
1. Waktu Proses Pengiriman Barang Ekspor Terhambat .....	57
2. Kinerja SDM yang Menghambat Prosedur Penanganan Ekspor Barang...	61
E. PEMECAHAN MASALAH.....	63
1. Keterlambatan Pengiriman Ekspor Barang.....	63
2. Kinerja SDM yang Menghambat Prosedur Penanganan Ekspor Barang...	65
<b>BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....</b>	<b>66</b>
A. KESIMPULAN.....	66
1. Waktu Proses Pengiriman Barang Ekspor Terhambat .....	66
2. Kinerja SDM Yang Menghambat Prosedur Penanganan Barang Ekspor..	67
B. SARAN.....	69



<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>50</b>
<b>LAMPIRAN .....</b>	<b>52</b>

## DAFTAR TABEL

<b>Tabel 1. 1 Data .....</b>	<b>3</b>
<b>Tabel 4. 1 Data Pendidikan Karyawan.....</b>	<b>29</b>
<b>Tabel 4. 2 Data Pengguna Jasa di PT Antar Dinamika Mandiri .....</b>	<b>31</b>
<b>Tabel 4. 3 Tabel Jadwal Kapal .....</b>	<b>45</b>
<b>Tabel 4. 4 Informasi Jadwal Kapal.....</b>	<b>45</b>
<b>Tabel 4. 5 Data Keterlamabatan Penerbitan Dokumen .....</b>	<b>46</b>

## **DAFTAR GAMBAR**

<b>Gambar 3. 1 Gambar Diagram Fishbone.....</b>	<b>18</b>
<b>Gambar 4. 1 Proses Ekspor di PT Antar Dinamika Mandiri.....</b>	<b>33</b>
<b>Gambar 4. 3 Terjadinya Kemacetan dan Kecelakaan .....</b>	<b>47</b>
<b>Gambar 4. 4 Terjadinya Antrian saat Proses Dokumen.....</b>	<b>49</b>
<b>Gambar 4. 5 Informasi Antrian Dokumen PEB .....</b>	<b>49</b>

## **DAFTAR BAGAN**

<b>Bagan 2. 1 Kerangka Pemikiran .....</b>	<b>11</b>
<b>Bagan 4. 1 Struktur Organisasi PT Antar Dinamika Mandiri .....</b>	<b>26</b>
<b>Bagan 4. 2 Diagram Fishbone (Tulang Ikan) .....</b>	<b>43</b>

## **DAFTAR LAMPIRAN**

- Lampiran 1 : Kantor PT Antar Dinamika Mandiri
- Lampiran 2 : Booking Confirmation
- Lampiran 3 : Barang Yang Akan Di Kirim
- Lampiran 4 : Bill Of Lading
- Lampiran 5 : SPBB
- Lampiran 6 : Delivery Order
- Lampiran 7 : PEB
- Lampiran 8 : Prosedur Ekspor Di PT Antar Dinamika Mandiri
- Lampiran 9 : Surat Kuasa Ekspor
- Lampiran 10 : Surat Tugas
- Lampiran 11 : Invoice
- Lampiran 12 : Packing List
- Lampiran 13 : Persetujuan NOTUL
- Lampiran 14 : Laporan Wawancara
- Lampiran 15 : NPE

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Kebutuhan pemenuhan barang yang semakin meningkat membuat seluruh negara di dunia melakukan kegiatan perdagangan lintas negara salah satunya adalah dengan melakukan kegiatan ekspor. Kegiatan ekspor memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Sebagai Negara yang memiliki sejarah panjang dalam perdagangan Internasional, Indonesia cukup bergantung pada kegiatan ekspor ini. Ekspor dapat membantu Indonesia dalam menciptakan lapangan pekerjaan, meningkatkan devisa, dan meningkatkan daya saing antar negara. Menurut penelitian yang dilakukan oleh Ginting (2017) ekspor memiliki pengaruh yang positif dan signifikan secara statistik terhadap pertumbuhan ekonomi Indonesia. Menurut Badan Pusat Statistik (BPS), ekspor di Indonesia sendiri pada bulan November tahun 2023 mencapai US\$22,00 miliar, dibandingkan dengan bulan November tahun sebelumnya, nilai ekspor turun sebesar 8,56 persen. Meskipun begitu, berdasarkan provinsi jumlah ekspor Indonesia terbesar pada Januari–November 2023 berasal dari Jawa Barat dengan nilai US\$33,76 miliar atau 14,28 persen, dan diikuti Kalimantan Timur US\$25,78 miliar atau 10,91 persen dan Jawa Timur US\$20,33 miliar atau 8,60 persen. Untuk membantu lancarnya kegiatan ekspor di Indonesia, tentunya banyak pihak-pihak yang terlibat salah satunya adalah *freight forwarder*.

Untuk meningkatkan kinerja ekspor Indonesia, menurut Gilang (2017) dapat dilakukan dengan berbagai cara, salah satunya adalah dengan perbaikan sistem administrasi ekspor, peningkatan riset dan pengembangan produk Indonesia, peningkatan sarana dan prasarana infrastruktur, stabilitas nilai tukar dan perluasan pasar non tradisional, termasuk perbaikan struktur ekspor komoditas. Dalam kegiatan ekspor dan impor, pengurusan dokumen dan muatan dapat diserahkan

kepada *freight forwarder*. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 74 Tahun 2015, *freight forwarder* adalah sebuah usaha yang ditujukan untuk mewakili kepentingan pemilik barang untuk mengurus semua kegiatan yang diperlukan bagi terlaksananya pengiriman dan penerimaan barang melalui transportasi darat, perkeretaapian, laut, dan udara.

Peran dan kegiatan perusahaan *freight forwarder* menurut Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 74 Tahun 2015, adalah untuk meneliti dan merencanakan rute yang paling sesuai untuk pengiriman barang, mengatur kemasan yang sesuai dengan mempertimbangkan iklim, medan berat, sifat barang dan biaya, melakukan negosiasi kontrak dan penanganan transportasi, memperoleh, memeriksa dan menyiapkan dokumentasi untuk memenuhi kebiasaan dan persyaratan dagang, menawarkan layanan konsolidasi, memberikan layanan khusus sesuai permintaan pengirim, bertindak sebagai penghubung dengan pihak ketiga, dan lain sebagainya.

Berbagai peranan *freight forwarder* diatas menjadi sangat penting karena untuk memudahkan para eksportir untuk melakukan kegiatan ekspor. Dari banyaknya perusahaan *freight forwarder* yang beroperasi di Indonesia, salah satunya adalah PT Antar Dinamika Mandiri yang berdiri sejak tahun 2002 yang terletak di Kota Jakarta, Tanjung Barat. PT. Antar Dinamika Mandiri memiliki tujuan untuk menyediakan angkutan udara dan fasilitas perantara khusus kepada klien yang sudah ada yang sejalan dengan kebijakan bisnis untuk bertemu beragam pelanggan. PT Antar Dinamika Mandiri memiliki beberapa pelayanan salah satunya adalah Mainfreight Air & Ocean yang merupakan layanan pengangkutan laut NVOCC impor dan ekspor, LCL, FCL, kargo proyek impor, ekspor dan perdagangan silang Terminal sendiri atau Stasiun Pengangkutan Kontainer di pelabuhan Rotterdam (NL), Antwerp (BE), LeHavre (FR ), Warsawa (PL), Saint – Petersburg (RU) dan bandara di Amsterdam (NL) Degassing yang terkontrol dan memenuhi syarat sesuai dengan peraturan SER Layanan Gabungan Udara & Laut Pergudangan & Distribusi Domestik di konsolidasi asal (Pembeli) Izin bea cukai dan penanganan dokumentasi Informasi modern teknologi, Layanan E-Commerce inovatif bersertifikat ISO 9001:2008 bersertifikat AEO (Operator Ekonomi Resmi).

Seperti pelayanan yang dilakukan oleh PT Antar Dinamika Mandiri bentuk pelayanan pengangkutan dengan peti kemas yang ditawarkan oleh *freight forwarder*

adalah *Less Than Container Load* (LCL) dan *Full Container Load* (FCL). LCL adalah shipper mencampur barangnya dengan shipper lain dalam satu peti kemas, sedangkan FCL adalah shipper menggunakan 1 (satu) atau lebih peti kemas untuk mengirim barangnya. Pilihan pola pengiriman FCL ataupun LCL tergantung kepada permintaan pelanggan itu sendiri. Pola LCL biasanya digunakan untuk mengirimkan barang yang digunakan saat pameran, yang biasanya sejenis. Namun, tidak jarang bahwa barang yang dikonsolidasi tersebut berbeda jenis dengan berbagai pengirim dan *consignee*, sedangkan pola FCL berisi muatan dari shipper untuk dikirim kepada *consignee*, peti kemas akan diisi oleh shipper dan diserahkan pada *container yard* (CY) pelabuhan muatan. Berikut data 2023:

**Tabel 1. 1 Data**

<b>Ekspor</b>	<b>Kontainer</b>	<b>Ukuran Kontainer</b>	<b>Vessel</b>	<b>Arrival Time</b>	<b>Kontainer Siap Diekspor</b>
PT.PNR	3	20	EVER BUILD 1018-045A	17-01-2023	12-01-2023
PT. SREE	2	20	MV. ARIANA A N015	25-01-2023	20-01-2023
PT. Bangun Perkasa	9	20	MV. NAVIOS LAPIS 302N	14-01-2023	09-01-2023
PT. SREE	5	20	PEGASUS PROTO 2201 N	25-12-2022	(Kapal Delay)
PT. PNR	2	20	SAWASDEE CHITTAGO 2209N	28-12-2022	28-12-2022

*Sumber: data pribadi*

Berdasarkan tabel diatas melihat banyaknya pengiriman barang melalui jasa *freight forwarder*, tentunya pada proses pengiriman ekspor masih ditemui banyak kendala, dimana sering terjadinya keterlambatan pengiriman barang, sebagai contoh shipper ingin melakukan ekspor dan harus melakukan booking kapal oleh *freight forwarder* namun kenyataannya terkadang barang sudah siap dan dimuat di *container* tetapi vessel mengalami delay karena sesuatu terjadi, masalah lain seperti lamanya muat barang ke kontainer karena barang di pabrik masih kurang kemudian akibat itu jadi melewati batas closing sehingga harus membayar denda keterlambatan dengan maksimal waktu 3 jam, penerbitan dokumen PEB menjadi NPE dapat menghambat kegiatan ekspor, Perbedaan dokumen antara barang yang ada di container dengan data dokumen kadang juga menjadi penghambat dan ketelitian SDM serta



pengiriman dokumen sangat berpengaruh, sehingga peran *freight forwarder* perlu diperhatikan dan di evaluasi sebagaimana mestinya. Berdasarkan latar belakang tersebut, peneliti tertarik menyusun sebuah penelitian yang berjudul: **“PERANAN *FREIGHT FORWARDER* DALAM KEGIATAN EKSPOR BARANG MELALUI TRANSPORTASI LAUT DENGAN SISTEM *FULL CONTAINER LOAD* PADA PT. ANTAR DINAMIKA MANDIRI”**.

## **B. IDENTIFIKASI MASALAH**

Berdasarkan latar belakang yang telah penulis uraikan di atas, penulis mengidentifikasi masalah yaitu:

1. Waktu proses pengiriman barang ekspor terhambat.
2. Kinerja yang kurang optimal dalam proses memuat data dan dokumen.
3. Terjadinya keterlambatan booking kapal.

## **C. BATASAN MASALAH**

Berdasarkan identifikasi masalah yang disampaikan, penulis memiliki beberapa keterbatasan masalah, antara lain:

1. Waktu proses pengiriman barang ekspor terhambat.
2. Kinerja yang kurang optimal dalam proses memuat data dan dokumen.

## **D. RUMUSAN MASALAH**

Berdasarkan dari identifikasi dan batasan masalah diatas penulis merumuskan masalah sebagai berikut:

1. Apa saja faktor yang menyebabkan terhambatnya pengiriman ekspor dengan sistem *Full Container Load* (FCL) di PT Antar Dinamika Mandiri?
2. Apa yang mempengaruhi dalam memuat data dan dokumen di bagian sumber daya manusia (SDM)

## **E. TUJUAN DAN MASALAH PENELITIAN**

1. Tujuan penelitian ini adalah:

Penelitian ini dilaksanakan dengan tujuan agar melakukan penelitian dapat memberikan manfaat yang berguna sesuai dengan apa yang diperlukan. Adapun tujuan penelitian ini adalah:

- a. Untuk mengetahui peran dan tanggung jawab *freight forwarder* dalam proses pengiriman barang menggunakan sistem *full container load* (FCL) di PT Antar Dinamika Mandiri.

- b. Untuk mengetahui kendala yang dihadapi dalam proses pengiriman barang ekspor melalui transportasi laut dengan sistem *full container load* (FCL) di PT Antar Dinamika Mandiri
- c. Untuk mengetahui dan menganalisis proses pengiriman barang ekspor melalui transportasi laut dengan sistem *full container load* (FCL) di PT Antar Dinamika Mandiri

2. Adapun manfaat yang akan diperoleh adalah:

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat, baik aspek teoritis maupun aspek praktis sebagai berikut:

a. Manfaat teoritis

Penelitian yang dilakukan dapat memberikan kontribusi positif dalam pengembangan ilmu ketatalaksanaan angkutan laut dan kepelabuhanan (KALK) khususnya informasi dan pengetahuan secara baik tentang proses pengiriman barang ekspor melalui transportasi laut dengan sistem *full container load* (FCL) di PT Antar Dinamika Mandiri.

b. Manfaat praktis

Penelitian dapat menjadi masukan positif sebagai pertimbangan untuk PT. Antar Dinamika Mandiri dalam menangani masalah dalam proses pengiriman barang ekspor melalui transportasi laut dan dapat menjadi referensi tambahan bagi perpustakaan STIP Jakarta.

## **F. SISTEMATIKA PENULISAN**

Sebagai upaya untuk memudahkan pembaca dalam memahami materi skripsi maka dibuat sistematika materi berdasarkan bab yang diorganisir sebagai satu kesatuan yang utuh. Sehubungan dengan pemikiran ini maka penulis skripsi terdiri dari 5 (lima) bab dimana bab satu dengan bab lainnya saling terkait dan dilengkapi dengan daftar pustaka yang secara teori dapat dijadikan referensi oleh penulis dan didukung pula dengan lampiran-lampiran. Untuk gambaran lebih jelasnya mengenai skripsi ini, maka sistematika penulisan skripsi disusun sebagai berikut:

### **BAB I PENDAHULUAN**

Dalam bab ini, penulis akan menguraikan tentang gambaran mengenai latar belakang, perumusan masalah, batasan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, serta sistematika penulisan.

## **BAB II LANDASAN TEORI**

Pada bab ini, penulis menguraikan tentang landasan teori yang berkaitan dengan penelitian yang dibuat, antara lain, tinjauan pustaka yang memuat keterangan dari buku atau referensi yang mendukung penelitian.

## **BAB III METODE PENELITIAN**

Pada bab ini, penulis akan membahas metode penelitian yang digunakan penulis dalam menyelesaikan penelitian, yang terdiri dari waktu dan tempat penelitian, metode pendekatan teknik pengumpulan data, sumber data, serta teknik analisis data.

## **BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

Pada bab ini berisikan hasil penelitian dan pembahasan atas penelitian yang dibuat yang didapatkan pada waktu peneliti melaksanakan praktek darat di PT.Antar Dinamika Mandiri. Bab ini membahas gambaran umum perusahaan atau tempat penelitian dan analisis hasil penelitian dari rumusan masalah.

## **BAB V KESIMPULAN DAN SARAN**

Pada bab ini penulis memberikan saran-saran dari hasil penelitian yang diharapkan dapat bermanfaat bagi peneliti dan pembaca skripsi ini.

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **A. PENGERTIAN/DEFINISI OPERASIONAL**

Dalam bab ini, penulis menyajikan berbagai pengertian dari berbagai sumber, termasuk buku, situs web, keputusan pemerintah, undang-undang, dan pendapat ahli. Pengertian-pengertian tersebut bertujuan untuk memudahkan pemahaman pembaca terhadap penulisan skripsi.

##### **1. Freight Forwarder**

Menurut Pasal 1 angka 6 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.59 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait dengan Angkutan di Perairan, usaha jasa pengurusan transportasi (freight forwarding) adalah kegiatan usaha yang ditujukan untuk semua kegiatan yang diperlukan bagi terlaksananya pengiriman dan penerimaan barang melalui angkutan darat, kereta api, laut dan/atau udara.

##### **2. Kegiatan**

Menurut Winker (2018) Kegiatan adalah suatu usaha yang dilakukan individu untuk mencapai tujuan tertentu dengan menggunakan energi, waktu, dan sumber daya lainnya.

##### **3. Transportasi Laut**

Menurut Peraturan Pemerintah No. 82 tahun 1988 tentang Angkutan Perairan mendefinisikan pengertian angkutan laut adalah setiap angkutan dengan

menggunakan kapal untuk mengangkut penumpang, barang dan atau hewan dalam satu perjalanan atau lebih dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut.(PP RI No. 82 tahun 1999 bab I pasal 1 ayat 2 tentang Angkutan Perairan).

## **B. TEORI**

Dalam bab ini, penulis menyajikan berbagai pengertian dari berbagai sumber, termasuk buku, situs web, keputusan pemerintah, undang-undang, dan pendapat ahli. Pengertian-pengertian tersebut bertujuan untuk memudahkan pemahaman pembaca terhadap penulisan skripsi.

### **1. Pengertian Ekspor**

Ekspor dapat diartikan sebagai pengiriman dan penjualan barang-barang dari dalam negeri ke luar negeri. Pengertian ekspor menurut UU RI Nomor 2 tahun 2009 tentang lembaga pembiayaan ekspor Indonesia dijelaskan bahwa ekspor adalah kegiatan mengeluarkan barang atau jasa dari daerah pabean Indonesia. Pengertian ekspor menurut Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor 182/MPP/Kep/4/1998 tentang Ketentuan Umum di Bidang Ekspor, menyatakan bahwa ekspor adalah kegiatan mengeluarkan barang dan jasa dari daerah kepabeanan suatu negara. Adapun daerah kepabeanan sendiri didefinisikan sebagai wilayah Republik Indonesia yang meliputi wilayah darat, perairan dan ruang udara di atasnya, serta tempat-tempat tertentu di zona ekonomi eksklusif dan landas kontinen yang didalamnya berlaku Undang-Undang No.10 tahun 1995 tentang Kepabeanan.(Hirman Hamidi,2007), Menurut Kementrian Perdagangan Republik Indonesia (2023) berpendapat bahwa ekspor adalah kegiatan mengeluarkan barang dari daerah pabean untuk tujuan luar negeri. Pengertian ini menekankan pada aspek pengeluaran barang dari daerah pabean untuk tujuan luar negeri.

Berdasarkan pengertian teori-teori ekspor diatas menurut para ahli dapat di simpulkan bahwa kegiatan ekspor adalah kegiatan perdagangan internasional yang kegunaannya untuk memenuhi kebutuhan masing – masing negara dan mampu mendorong negara negara lain untuk meningkatkan sektor unggulan negaranya demi meingkatkan penjualan ke negara la

Dalam hal ini prosedur ekspor termasuk pengurusan dokumen – dokumen ekspor, persiapan barang ekspor dan pembiayaan (Amir, 2013). Langkah – Langkah melengkapi prosedur ekspor :

- a. Korespondensi, yaitu eksportir melakukan surat menyurat dengan importir diluar negeri dengan importir diluar negeri untuk menawarkan komoditas yang mau dijual.
- b. Pembuatan kontrak dagang, setelah importir setuju dengan semua kondisi yang ditawarkan eksportir, kontrak dagang dibuat.
- c. Penerbitan Letter of credit (L/C), importir membuka (L/C) melalui bank koresponden di negaranya dan mengirimkan (L/C) tersebut ke bank devisa yang ditunjuk eksportir di Indonesia.
- d. Mempersiapkan barang ekspor, dengan diterimanya (L/C), eksportir segera mempersiapkan barang yang dipesan importir.
- e. Mendaftarkan pemberitahuan ekspor barang (PEB), pendaftaran dilakukan ke bank devisa dengan melampirkan keterangan sanggup membayar apabila barang ekspornya terkena pajak ekspor.
- f. Pemesanan ruang kapal, eksportir melakukan pemesanan ruang kapal secara online sesuai dengan transportasi yang digunakan.
- g. Pemeriksaan Bea Cukai, pihak Bea Cukai memeriksa barang – barang yang akan diekspor beserta dokumennya.
- h. Pengiriman barang ke importir.
- i. Biaya-Biaya yang dikeluarkan dalam Aktivitas Ekspor pada PT. Antar Dinamika Mandiri
  - 1) Biaya *Lift On Container*, biaya yang dikenakan pada waktu menaikan *container*/peti kemas kosong ke atas truck di depo *container*. Biaya ini sudah termasuk biaya perawatan kebersihan *container*.
  - 2) Biaya *Trucking*, biaya yang dikenakan pada waktu perjalanan dari depo *container* sampai ke Pelabuhan atau sebaliknya. Besarnya biaya *trucking* tergantung dari jarak gudang eksportir dengan Pelabuhan dan ukuran *container*.
  - 3) Biaya *Stuffing*, biaya yang dikeluarkan untuk kegiatan memuat atau memasukkan barang yang disusun ke dalam *container*.

- 4) Biaya Fumigasi, biaya yang dikenakan pada waktu penyemprotan barang ekspor. Biaya fumigasi bermacam-macam sesuai dengan ukuran container.
- 5) Biaya *Clearance Document*, biaya yang dikenakan pada saat proses pengurusan dokumen.
- 6) Biaya ke Bea dan Cukai untuk pengurusan PEB, biaya yang dikenakan untuk proses pengurusan PEB di kantor pelayanan Bea dan Cukai.
- 7) Biaya Penumpukan, Biaya yang dikenakan saat menimbun container.
- 8) Biaya *Lift Off Container*, biaya yang dikenakan pada waktu menurunkan container atau peti kemas penuh dari truck ke CY.
- 9) Biaya Haulage, biaya yang dikeluarkan untuk menangkut container dari container yard ke samping kapal.
- 10) THC (*Terminal Handling Charge*), Biaya yang ditagih oleh shipping company kepada freight forwarder atas jasa pelayaran dalam mengirimkan muatan ekspor.
- 11) Document *Fee*, Biaya yang dikenakan atas pengurusan dokumen bill of lading oleh shipping company, biaya yang dikenakan pengurusan dokumen ini adalah USD.

## 2. Freight Forwarder

Adapun beberapa kegiatan usaha layanan *Freight Forwarder*, yaitu :

### a. *International Sea Freight Forwarding*

Pelayanan yang mencakup anatara lain mengurus pelayaran, menampung barang di gudang dalam hal ini perusahaan bisa bertindak sebagai agen eksportir di dalam negeri yaitu memberikan pelayanan kepada eksportir dari barang diberangkatkan dari eksportir sampai ke pihak importir. Maupun bertindak sebagai pihak agen yang ditunjuk oleh eksportir yang berada di luar negeri. Untuk pelayanan ini pelanggan dapat memiliki dua alternatif dalam pemilihan container yaitu:

- 1) *Less Container Load (LCL)* yaitu penyewaan *container* dilakukan dengan menggabungkan beberapa barang yang lain untuk dijadikan atau dikemas dalam satu *container*.
- 2) *Full Container Load (FCL)* yaitu penyewaan container dilakukan dengan menyewa satu *container* khusus untuk menampung barang yang dimiliki

oleh eksportir yang bersangkutan saja. Hal ini dilakukan apabila kuantitas berat barang yang diekspor berjumlah banyak.

*b. Port to Port Service*

Pelayanan yang mencakup dari pelabuhan atau bandara dari negara eksportir sampai ke tujuan pelabuhan atau bandara negara importir. Jadi perusahaan tidak mengurus pengangkutan barang dari tempat ekspor ke pelabuhan atau bandara dan dari pelabuhan negara importir ke tempat importir. Contoh: Perusahaan A bertindak sebagai eksportir ada di Indonesia dan perusahaan B sebagai importir ada di China. Apabila perusahaan memilih layanan port to port maka pelayanan akan dilakukan pada saat berada di pelabuhan Tanjung Priuk sampai ke pelabuhan China.

*c. Door to Door Service*

Pelayanan yang mencakup keseluruhan mulai dari gudang eksportir ke tempat pelabuhan atau bandara sampai ke gudang importir. Contoh: perusahaan memilih layanan door to door service maka pelayanan akan dilakukan pada saat barang berada di gudang A sampai ke gudang B.

*d. Port to Door Service*

Pelayanan yang mencakup dari pelabuhan atau bandara dari negara eksportir sampai ke gudang importir. Jadi perusahaan tidak mengurus pengangkutan barang dari tempat ekspor ke pelabuhan atau bandara eksportir. Contoh: perusahaan memilih layanan port to door maka pelayanan akan dilakukan pada saat barang berada di pelabuhan Tanjung Priuk sampai ke gudang B.

*e. Door to Port Service*

Pelayanan yang mencakup dari gudang eksportir sampai ke pelabuhan atau bandara negara importir. Jadi perusahaan tidak mengurus pengangkutan barang dari tempat pelabuhan atau bandara importir ke gudang importir. Contoh : perusahaan memilih layanan door to port maka pelayanan akan dilakukan pada saat barang berada di gudang A sampai ke pelabuhan China.



f. Peran *Freight Forwarder* Sebagai Pengangkut

Banyak freight forwarder bertindak sebagai operator dan bertanggung jawab penuh dalam melaksanakan pengangkutan meskipun tidak memiliki kapal sendiri. Yang dimaksud dengan operator disini adalah Badan Hukum Indonesia (BHI) yang melaksanakan kegiatan usaha pelayanan jasa terhadap kapal dan barang di pelabuhan dalam rangka menunjang kegiatan angkutan laut. Selain itu freight forwarder juga bertindak sebagai :

- 1) *Vessel-operating Multimodal Transport Operator* secara penuh yang melaksanakan berbagai jenis pengangkutan seperti dengan cara *door-to-door* dengan satu dokumen intermodal yang biasanya berbentuk bill of lading.
- 2) *Non-Vessel-Operator (NVO)* yaitu operator muatan yang mengurus pengangkutan lewat laut dari pelabuhan ke pelabuhan dengan menggunakan satu house bill of lading.
- 3) *Non-Vessel-Operating Common Carrier (NVOCC)* yang mempunyai jadwal pelayaran yang tetap dan melaksanakan konsolidasi muatan atau melayani multi modal transport dengan house bill of lading (HBL) atau bill of lading dari FIATA.

g. Peran *Freight Forwarder* dalam Dokumentasi

Dengan belum adanya kekuatan konvensi internasional, maka operator multi modal transport bebas untuk membuat kontrak manapun syarat kondisi yang dapat diterima oleh pelanggannya. Sebagian besar operator.

h. Peran *Freight Forwarder* dalam Pembungkusan (*packing*)

Pengiriman maupun penerima barang selalu mengharapkan agar barang sampai kepada pihak yang dituju dengan memenuhi syarat 3k, yaitu keamanan, keaslian, dan kepuasan. Syarat ini mengandung tuntutan bahwa barang yang dikirim dan diterima tidak mengalami perubahan bentuk, sifat maupun rupa dan tidak ada kekurangan dalam jumlahnya. Pada umumnya yang bertanggung jawab langsung terhadap keadaan barang adalah pengirim. Dengan demikian pengirim akan berusaha agar packing barang bisa memenuhi tuntutan 3K tersebut. Jenis bungkusan yang diperlukan untuk

packing barang, yang dapat merupakan kesatuan atau dalam jumlah yang banyak tergantung dari :

- 1) Sifat dan jenis barang,
- 2) Volume,
- 3) Berat,
- 4) Jumlah jenis barang,
- 5) Cara pengiriman,
- 6) Tujuan.

Dalam *packing* juga harus diperhatikan letak dari merk barang dan segala keterangan yang sesuai dengan *shipping mark* yang akan dicatat dalam *notes* dalam dokumen. Tujuan dari *shipping mark* adalah agar barang bisa lebih mudah dikenal. Oleh karena itu freight forwarder dalam hal ini sangat kuat perannya, karena mereka yang sangat paham dan lebih berpengalaman mengenai cara pembungkusan yang lebih baik, sifat dan karakteristik barang-barang ekspor tersebut.

i. Peran *Freight Forwarder* dalam Asuransi

Asuransi adalah suatu metode bagi pihak-pihak yang menginginkan perlindungan dari bentuk bahaya, dengan memberikan kontribusi pada suatu dana bersama yang diorganisasikan oleh perusahaan asuransi untuk memberikan pembayaran penggantian kerugian yang mungkin terjadi. Asuransi juga didefinisikan sebagai suatu hubungan yang terjadi berdasarkan kontrak, apabila suatu pihak (perusahaan asuransi) untuk tujuan mendapatkan premium, berjanji memberikan ganti rugi terhadap pihak lain (pembeli jasa asuransi) atas kerugian yang mungkin terjadi untuk bidang – bidang tertentu. Dalam hal ini freight forwarder berkerja sama dengan perusahaan asuransi untuk antisipasi dan perlindungan terhadap berbagai bentuk bahaya yang terjadi selama pengiriman barang. Jenis Asuransi dalam dunia pelayanan ada dua jenis, yaitu:

1) Asuransi kerangka kapal (*hull & machinery insurance*)

Jenis asuransi ini untuk menutup kemungkinan kerugian atas kerangka kapal dan mesin kapal disebabkan oleh kejadian bahaya di laut (*perils of*

*the sea*), seperti pelanggaran atau tabrakan, kerusakan mesin, cuaca buruk, dan lain-lain. Asuransi ini ditutup oleh pemilik kapal.

2) Asuransi muatan (cargo muatan)

Asuransi muatan dibagi dua, yakni cargo marine insurance dan *cargoliability insurance*.

a) *Cargo Marine Insurance*

Asuransi yang ditutup oleh pemilik barang atas kemungkinan kerugian yang disebabkan oleh kerusakan atau kehilangan barang selama dalam pelayaran.

b) *Cargo Liability Insurance*

Asuransi yang ditutup oleh pengangkut atas kemungkinan kerugian yang disebabkan oleh adanya tuntutan dari pemilik barang karena terjadi kerusakan atau kehilangan barang. Badan atau perusahaan asuransi mempunyai kewajiban untuk membayar, perusahaan asuransi harus yakin dahulu bahwa yang diasuransikan telah melakukan segalanya.

**3. Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL)**

Menurut Candra Agustina (2015), EMKL adalah usaha pengurusan dokumen dan muatan yang akan diangkut melalui kapal atau pengurusan dokumen dan muatan yang berasal dari kapal. Untuk pengurusan ini, EMKL mendapat kuasa secara tertulis dari pemilik muatan untuk mengurus barangnya

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 Tahun 2011, EMKL adalah usaha pengurusan dokumen dan muatan yang akan diangkut melalui kapal laut atau pengurusan dokumen dan muatan yang akan diangkut melalui kapal laut atau pengurusan dokumen dan muatan yang berasal dari kapal.

Sedangkan menurut Andi Susilo dalam bukunya yang berjudul panduan pintar Ekspor Impor (2013) disebutkan bahwa EMKL yang berganti nama menjadi Perusahaan Pengurusan Jasa Kepabeanan (PPJK) tanggal 1 April 1997 merupakan perusahaan jasa yang diperlukan dalam kelancaran pengurusan dokumentasi ekspor dan impor di wilayah pabean.

Ekpedisi Muatan Kapal Laut adalah usaha pengurusan dokumen dan muatan yang akan diangkut melalui kapal atau pengurusan dokumen dan muatan yang bereasal

dari kapal. Untuk pengurusan ini maka EMKL mendapat kuasa tertulis dari pemilik barang untuk mengurus barangnya. Di Pelabuhan muat EMKL akan membantu pemilik barang membukukan muatan ke agen pelayaran, mengurus dokumen dengan Bea Cukai dan instansi terkait lainnya dan membawa barang dari pemilik barang ke gudang Pelabuhan, dan atas jasanya EMKL menerima ketidak seimbangan berupa uang. EMKL memegang jabatan yang sangat penting dalam mengurus segala sesuatu mengenai barang- barang impor maupun ekspor baik penyelesaian dengan bea dan kayu maupu dengan Perusahaan pelayaran dan instansi lainnya.

#### **4. Transportasi Laut**

Sesuai Keputusan Menteri Perhubungan No. 33 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut yang menyebutkan bahwa Angkutan Laut adalah setiap kegiatan angkutan dengan menggunakan kapal untuk mengangkut penumpang, barang atau hewan dalam suatu perjalanan dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut. Berdasarkan penjelasan di atas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa transportasi laut merupakan suatu kegiatan atau proses pengangkutan orang maupun barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan jarak dekat maupun jauh melalui jalur laut menggunakan sarana angkutan kapla laut, serta fasilitas Pelabuhan difungsikan sebagai titik – titik distribusi jasa dan sebagai pusat kegiatan transportasi laut.

#### **5. Full Container Load (FCL)**

Menurut H.A Abbas Salim (2006), FCL adalah suatu metode pengriiman barang dimana satu kontainer diisi sepenuhnya oleh satu pengirim. Pengiriman FCL digunakan ketika volume barang yang akan dikirim cukup besar sehingga memerlukan satu kontainer penuh.

Jenis-jenis FCL adalah :

- a. Barang diambil dari gudang pengirim dan diantarkan langsung ke gudang penerima.
- b. Barang diambil dari gudang pengirim dan dibongkar di terminal tujuan untuk dikirimkan ke beberapa penerima.

Ciri- ciri dari *full container load* adalah :

Berisi muatan dari satu *Shipper* dan dikirim untuk satu *consignee*

- a. Peti kemas diisi (*stuffing*) dan diserahkan di *container yard*
- b. Di Pelabuhan bongkar, peti kemas diambil oleh consignee dan dibongkar (*un-stuffing*) oleh *consignee*

## 6. Less Container Load (LCL)

Menurut H.A Abbas Salim (2006) , LCL adalah suatu metode pengiriman barang di mana kontainer diisi oleh barang-barang dari beberapa pengirim yang berbeda. Metode ini digunakan ketika volume barang yang akan dikirim tidak cukup besar untuk memenuhi satu kontainer penuh, sehingga pengiriman dilakukan secara gabungan dengan barang dari pengirim lain.

Muatan dari beberapa shipper dikonsolidasikan oleh freight forwarder dalam petikemas LCL dan dikapalkan ke negara tujuan sebagai muatan peti kemas FCL yang ditujukan kepada agen konsolidator. Oleh agen konsolidator petikemas tersebut statusnya dijadikan sebagai petikemas LCL kembali dan kemudian muatan diserahkan kepada masing-masing consignee.

Jenis-jenis FCL adalah :

- a. Barang dikumpulkan dari beberapa pengirim di satu tempat asal dan dikirimkan dalam satu kontainer yang diantarkan langsung ke satu penerima.
- b. Barang dikumpulkan dari beberapa pengirim dan dibongkar di terminal tujuan untuk dikirimkan ke beberapa penerima.

LCL memiliki ciri-ciri sebagai berikut :

- a. Peti kemas berisi muatan dari beberapa *shipper* dan ditukan untuk beberapa *consignee*
- b. Muatan diterima dalam keadaan break bulk dan diisi (*stuffing*) di *container freight station* (CFS) oleh perusahaan pelayaran
- c. Di Pelabuhan bongkar, petikemas di *un-stuffing* di CFS oleh Perusahaan pelayaran dan diserahkan oleh beberapa *consignee* dalam keadaan *break bulk*
- d. Perusahaan pelayaran bertanggung jawab atas kerusakan dan kehilangan barang yang diangkut dalam petikemas.

Berikut ini adalah prosedur pengapalan menggunakan sistem LCL :

- a. Muatan dari beberapa *shipper* yang akan dikirim ke berbagai *consignee* diterima oleh *carrier* di *container freight station* (CFS) kepunyaan atau ditunjuk oleh *carrier*.
- b. *Carrier* atau *freight forwarder* / EMKL mengurus *stuffing* dari parcel muatan ke dalam petikemas atas biaya *carrier*.
- c. *Carrier* kemudian memuat petikemas yang telah diisi oleh berbagai *shipper*
- d. Di pelabuhan tujuan, petikemas yang telah dibongkar dari kapal dibawa oleh perusahaan pelayaran atau *freight forwarder* ke CFS untuk *stripping*. Barang-barang secara parcel dapat diambil oleh berbagai *consignee* atau dikirim ke alamatnya.
- e. Tanggung jawab *shipper* adalah bertanggung jawab sampai barangnya masuk CFS dari *carrier*.

## 7. Logistik

Logistik menurut Yolanda M. Siagian (2005), Logistik adalah bagian dari proses rantai pasokan (*supply chain*) yang berfungsi merencanakan, melaksanakan, mengontrol secara efektif, proses pengadaan, pengelolaan, penyimpanan barang, pelayanan dan informasi yang efisien mulai dari titik awal (titik asal) hingga titik konsumsi (titik konsumsi) dengan tujuan memenuhi kebutuhan konsumen.

Logistik menurut Council of Supply Chain Management Professionals dalam Chandra (2013) adalah bagian dari rantai pasok (*supply chain*) dalam perencanaan, pengimplementasian, dan pengontrolan aliran dan penyimpanan barang, informasi, dan pelayanan yang efektif dan efisien dari titik asal ke titik tujuan sesuai dengan permintaan konsumen. Logistik adalah proses perencanaan, implementasi dan kontrol yang efisien, alur yang efektif dan penyimpanan barang dan jasa, dan seluruh informasi terkait dari suatu titik asal menuju titik konsumsi demi memenuhi kebutuhan pelanggan. Definisi ini mengikuti sertakan inbound, outbound, pergerakan internal dan eksternal, dan pengembalian material untuk tujuan yang bersifat lingkungan. Logistik berperan efektif dalam persaingan yang luas yang diakui sebagai suatu kinerja pelayanan yang unggul.

Dengan demikian logistik adalah segala sesuatu yang baik itu berupa bahan, barang, alat, atau sarana yang digunakan untuk membantu kegiatan organisasi dalam kerangka tujuan

## 8. Pengangkutan Barang Melalui Laut

Dalam perkembangannya, pengangkutan barang melalui laut telah menjadi pilihan yang paling diminati oleh masyarakat, karena dirasa lebih efisien dibandingkan dengan pengangkutan yang lain. Disamping itu, unsur biayanya pun relative murah. Keamanan terhadap kerusakan dan pencurian pun lebih terjaga, terutama untuk barang – barang kecil atau berharga. Selain itu, peti kemas dapat mengangkut barang dengan volume besar.

Angkutan muatan laut adalah suatu usaha pelayaran yang bergerak dalam bidang jasa angkutan muatan laut dan karenanya merupakan bidang usaha yang luas bidang kegiatannya dan memegang peranan penting dalam usaha memajukan perdagangan dalam dan luar negeri. (Ansyar & Amirullah, 2002).

### a. Pengapalan Barang Ekspor dengan Peti Kemas

Kondisi pengapalan dengan peti kemas berdasarkan pengirim dan penerimanya dibagi menjadi sebagai berikut :

#### 1) $FCL / LCL = CY / CFS$ (*Full Container Load/Less Container Load*).

Artinya muatan dalam 1 peti kemas dikirim oleh 1 shipper untuk beberapa *consignee* di negara tujuan yang sama. Ongkos angkutnya biasanya dihitung per peti kemas.

#### 2) $LCL / LCL = CFS / CFS$ (*Less Container Load/Less Container Load*).

Artinya muatan dalam 1 peti kemas dikirim oleh beberapa *shipper* dari negara asal yang sama yang ditujukan untuk beberapa *consignee* di negara tujuan yang sama. Ongkos angkutnya biasanya dihitung per MT/M3 berdasarkan berat atau volume, tergantung ukuran/satuan yang lebih besar.

#### 3) $LCL / FCL = CFS / CY$ (*Less Container Load/Full Container Load*).

Artinya muatan dalam 1 peti kemas dikirim oleh beberapa shipper untuk 1 *consignee* di negara tujuan. Ongkos angkutnya biasanya dihitung per MT/M3 berdasarkan berat atau volume, tergantung ukuran /satuan yang lebih besar. Konsolidasi barang (*cargo consolidation*) adalah pengumpulan beberapa kiriman barang dari beberapa *shipper* dari negara asal untuk beberapa *consignee* di negara tujuan. Di tempat penerima, agen konsolidasi baru dibagikan kepada *consignee* yang bersangkutan

## 9. Dokumen yang Diperlukan dalam Pengiriman Barang Melalui Laut

Berikut ini adalah beberapa dokumen yang diperlukan dalam melakukan pengiriman barang melalui laut (Sudijono & Sarjiyanto, 2007), sebagai berikut:

- a. *Shipping Instruction* (SI) adalah surat perintah pengiriman atau pengapalan barang yang dibuat eksportir yang memuat data lengkap mengenai pelabuhan tujuan, nama dan alamat importir yang dituju, nama dan alamat eksportir, jumlah barang, ukuran barang, berat kotor barang, isi barang, tanda tangan dan nama pengiriman atau stamp perusahaan, serta catatan atau pesan lainnya yang berhubungan dengan pengiriman barang
- b. *Invoice* adalah dokumen yang menyatakan kejelasan data – data barang yang dikirim meliputi nama dan alamat *shipper* dan *consignee*, serta rincian jumlah, jenis, dan nilai barang
- c. *Packing List* (PL) adalah dokumen yang menyatakan kejelasan data – data barang yang dikirim meliputi nama dan alamat *shipper* dan *consignee*, serta rincian jumlah, jenis dan berat barang termasuk jumlah kemasan
- d. *Bill of Lading* adalah dokumen yang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran sebagai tanda terima penyerahan barang juga sebagai bukti pemilikan atas barang yang telah dimuat di atas kapal oleh eksportir untuk diserahkan kepada importir. Sedangkan fungsi dari B/L ini adalah:
  - 1) Bukti bahwa barang telah dimuat di kapal.
  - 2) Dokumen hak milik dari pemilik barang (*document of title*)
  - 3) Kontrak angkutan (*contract of affreightment*)
  - 4) Dokumen jual / beli (*transferable document*)
  - 5) Bila hanya ditujukan pada suatu penerima maka B/L ini termasuk non negotiable, namun bila dapat diperdagangkan disebut bahwa B/L ini negotiable.
- e. *Manifest* merupakan dokumen yang berisi informasi tentang muatan di atas kapal
- f. *Mate's Receipt* adalah tanda terima dari pengangkut untuk menyatakan bahwa barangnya telah diterima di atas kapal (muatan ekspor). Isi dokumen ini menyatakan bahwa barang dengan spesifiknya telah dimuat dalam kapal
- g. *Delivery Order* adalah sebuah dokumen yang dikeluarkan oleh pihak yang berkuasa menyimpan barang. Untuk mengeluarkan barang itu dari tempat



penyimpanannya artisan yang punya barang telah menyelesaikan kewajibannya terhadap yang dikuasakan atas barang tersebut. Dalam DO perusahaan pelayaran telah menulisi freight, bea masuk, ongkos storage, dan lain – lain

h. *House Bill of Lading* merupakan kontrak pengangkutan barang antara shipper dengan carrier (maskapai pelayaran) dari Pelabuhan ke tempat tujuan. House Bill of Lading tidak dapat dipindah tangankan atau diperjual belikan. Pencantuman nama importir dalam House Bill of Lading sebagai pihak yang menerima barang, membuat barang – barang tersebut diambil oleh pihak lain. Dalam pengiriman barang ekspor melalui transportasi laut PT Antar Dinamika Mandiri menerbitkan dan mengerjakan dokumen berupa Draft Bill of Lading, Bill of Lading, House Bill of Lading, Invoice, Packing List (apabila dokumen tersebut atas permintaan shipper), dan dokumen asuransi bila diperlukan.

#### **10. Pihak – pihak yang Terkait dengan Ekspor**

Pihak – pihak yang terkait dengan kegiatan ekspor dan impor (Susilo, 2008):

a. Eksportir

Eksportir adalah para pihak yang menjual barang ke luar negeri atau sebagai pemasok.

b. Importir

Importir adalah pihak yang membeli barang dari luar negeri.

c. Direktorat Jenderal Bea dan Cukai

Bea cukai sebagai pemberi izin untuk pelepasan dan pemuatan barang maupun pemeriksaan dokumen dan pajak ekspor impor. Dokumen yang diterbitkan oleh bea cukai antara lain PEB, PIB, Persetujuan muat.

d. Shipping Company

Shipping company adalah perusahaan yang menerima barang dari shipper dan mengatur yang sesuai serta menerbitkan Bill of Lading atau surat bukti muat barang dan delivery order

e. Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL)

EMKL adalah unit usaha yang melayani pengurusan jasa pabean di pelabuhan dan transportasi container ke dan dari eksportir menuju container yard. Perusahaan jasa ini berperan dalam kelancaran proses pemuatan barang ke dalam petikemas (stuffing) di gudang ekportir dan proses menurunkan muatan dari dalam petikemas.

f. Bank Responden

Juru bayar sebagai tempat biaya – biaya yang dibebankan perusahaan freight forwarder kepada importer yang telah menggunakan jasanya, gabungan beberapa lembaga keuangan yang memiliki perjanjian kerjasama. Berperan sebagai agen perantara, badan finansial berikut umumnya memfasilitasi kegiatan transfer kawat, transaksi bisnis, serta mengumpulkan dokumen partner.

g. *Surveyor*

Surveyor merupakan perusahaan yang melakukan pemeriksaan atas barang yang akan diekspor dalam mengenai kuantitas, kualitas, pengawasan muatan dan lain sebagainya persyaratan pembeli dan menerbitkan sertifikat atas pemeriksaan yang telah dilakukan.

h. Perusahaan Asuransi

Perusahaan asuransi adalah pihak yang mengasuransikan barang – barang yang dikapalkan sesuai nilai yang disyaratkan, mengeluarkan sertifikat atau polis asuransi untuk menutup resiko yang dikehendaki dan menyelesaikan tagihan kerugian.

i. Pelindo

Pelindo adalah perusahaan yang menangani kegiatan di Pelabuhan dengan memberikan fasilitas dermaga, tambat , peralatan bongkar muat, dan lapangan penumpukan , perijinan kepelabuhanan.

j. Trucking Company

*Trucking Company* adalah pihak yang membawa kontainer kosong ke gudang eksportir untuk pemuatan barang – barang yang akan di ekspor ke dalam kontainer. Kemudian kontainer tersebut dibawa ke pelabuhan untuk dimuat ke kapal lalu dikirim ke negara importir.

k. Dinas Perindustrian dan Perdagangan

Dinas Perindustrian dan Perdagangan berfungsi menerbitkan dokumen ekspor yang berisi pernyataan mengenai identitas negara asal barang ekspor yang disebut dengan Surat Keterangan Asal (SKA) atau *Certificate of Origin* (COO).

## 11. Fishbone Diagram

Diagram sebab akibat / Fish Bone merupakan diagram yang dikembangkan oleh Dr. Kaory Ishikawa pada tahun 1943 yang digunakan untuk menunjukan

hubungan sebab akibat dari suatu masalah atau penyimpangannya. Menurut Besterfield (2004) diagram sebab akibat atau fish bone diagram merupakan sebuah garis dan symbol yang menunjukkan hubungan sebab dan akibat. Bagian ujung kanan dari diagram ini menunjukkan akibat atau permasalahan yang terjadi, sedangkan garis atau cabang tulang ikannya menggambarkan penyebabnya yang dikategorikan ke dalam kelompok-kelompok seperti factor manusia, material, mesin, metode dan lingkungan. Liliana (2016) merangkum empat langkah penggunaan fish bone diagram :

- a. Identifikasi masalah
- b. Mencari tahu faktor-faktor utama yang terlibat
- c. Mengidentifikasi kemungkinan penyebab
- d. Menganalisis diagram

### **C. KERANGKA PEMIKIRAN**

Untuk dapat memaparkan pembahasan skripsi ini secara teratur, peneliti membuat suatu kerangka pemikiran terhadap hal-hal yang menjadi pembahasan pokok mengenai masalah ini. Kerangka pemikiran sendiri merupakan suatu konsepsi yang menyajikan hubungan antara variable yang akan diperkirakan terjadi dan diperoleh dari hasil penjabaran tinjauan pustaka.

Uma Sekaran dalam bukunya *Business Research*, 1992 dalam (Sugiyono 2010) berpendapat bahwa, kerangka piker ialah model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan banyak factor yang sudah diidentifikasi sebagai masalah yang penting. Hal ini berfungsi untuk mempermudah penulis dalam menguraikan inti dari pemmasalahan dari skripsi.

**Bagan 2. 1 Kerangka Pemikiran**





## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN**

##### **1. Waktu penelitian**

Dalam penelitian skripsi ini, bahan diambil berdasarkan penelitian yang dilaksanakan penulis pada saat penulis melakukan praktik darat (PRADA) terhitung mulai tanggal 01 Agustus 2022 sampai dengan 01 Februari 2023.

##### **2. Tempat penelitian**

Adapun tempat pelaksanaan penelitian tersebut adalah perusahaan pelayaran PT Antar Dinamika Mandiri yang bergerak dalam bidang freight forwarder yang berada di Jakarta Selatan. Berikut adalah informasi umum mengenai data – data perusahaan:

Nama Perusahaan	: PT Antar Dinamika Mandiri
Alamat	: Jl. Raya Lenteng Agung / Kancil No.28 Jakarta
Telepon	: +62-21-2966 9395
Mobile	: +62-21-2966 9395
Email	: marketing@antardinamika.com

#### **B. METODE PENELITIAN**

Dalam penulisan ini penulis menggunakan metode penelitian kualitatif. Metode ini memungkinkan peneliti untuk menggunakan data sebagai sumber penelitian tanpa melibatkan perhitungan angka atau penjumlahan. Oleh karena itu, metode penelitian yang diterapkan dalam pembahasan masalah dalam skripsi ini dapat diidentifikasi sebagai metode penelitian deskriptif kualitatif, dengan fokus pada cara dan dasar penyelesaian masalah. Penelitian ini memperhatikan adanya fakta-fakta yang terjadi pada pengiriman ekspor melalui transportasi laut dan sistem *Full Container Load*



(FCL) terhadap peran *freight forwarding* di PT. Antar Dinamika Mandiri. Dengan menggunakan teknik analisis yang diatas, diharapkan penelitian pada skripsi ini dapat menghasilkan suatu Solusi atau pemecahan masalah yang tepat dan akurat, baik dalam mengamati dan menangani tentang permasalahan yang diangkat.

### **C. SUMBER DATA**

Menurut Lofland dalam bukunya Moleong (2014:157) mengatakan bahwa sumbernya data utama dari penelitian kualitatif merupakan kata-kata, dan tindakanya yang lebih adalah data tambahan seperti dokumen dan lain-lainnya. Menurut Nasehudin dan Gozali (2012), dalam pelaksanaan suatu penelitian hal yang diperhatikan ialah ketersediaan data-data yang dibutuhkan untuk menyelesaikan suatu rumusan masalah yang telah ditentukan sebelumnya.

Jadi, dapat disimpulkan bahwa sumber data adalah subjek atau asal dari mana data tersebut diperoleh. Data yang diperoleh dari sumber tersebut kemudian dikumpulkan dan diolah. Proses pengumpulan data ini merupakan bagian yang sangat krusial dan memegang peranan penting dalam penelitian ilmiah, karena teknik pengumpulan data dapat memengaruhi keberhasilan penelitian secara keseluruhan. Sumber data yang diperlukan dalam penyusunan skripsi ini melibatkan data primer dan data sekunder. Jenis-jenis data primer dan sekunder dapat dijelaskan sebagai berikut.

#### **1. Data Primer**

Menurut Sugiyono (2016:225) “Data primer merupakan sumber-sumber dasar yang menjadi bukti atau saksi utama dari kejadian yang lalu, dimana sumber primer ialah tempat atau gudang penyimpanan yang original dari data sejarah”.

Secara umum data sumber primer merupakan data yang dapat secara langsung dari sumbernya. Data-data pada penelitian ini diperoleh dari objek yang diteliti pada proses kegiatan ekspor barang, yakni dengan caranya memahami setelah itu mengamati langsung dimana lokasinya serta melakukan wawancara. Penulis melakukan penelitian yang langsung ditujukan pada data yang akurat dan data yang paling terpenting. Pada penelitian ini, penulis melakukan diskusi dengan cara wawancara langsung dengan manager dan staff PT Antar Dinamika Mandiri, kegiatan wawancara tersebut dilakukan disaat kegiatan kerja berlangsung saat penulis mempelajari kegiatan di PT Antar Dinamika Mandiri.



## **2. Data Sekunder**

Menurut Nur Indrianti dan Bambang Supomo (2014:147) data sekunder merupakan sumber data penelitiannya yang didapat peneliti secara tidak langsungnya melalui perantara media (didapat dan dicatat oleh pihak lain). Data ini diperoleh dari literatur-literatur yang terkait dengan objek penelitian yang sedang diselidiki atau berkaitan dengan permasalahan yang akan diangkat sebagai panduan teoritis dan ketentuan formal yang menggambarkan keadaan sebenarnya melalui observasi, serta informasi tambahan yang berhasil dikumpulkan. Dalam proses penyusunan skripsi ini, data sekunder diperoleh melalui analisis literatur yang dilakukan dengan mengunjungi perpustakaan dan beberapa dokumen telah ditemukan selama pelaksanaan penelitian.

## **D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA**

Penelitian kualitatif harus mengambil data dari apa yang akan diteliti, menjelaskan *fenomena* dinamika sosial, sikap kepercayaan, dan persepsi seseorang terhadap suatu masalah. Menurut Sartika & Nasrah (2019:17) teknik pengumpulan data adalah cara yang digunakan peneliti untuk memperoleh data yang dibutuhkan. Dalam penelitian kualitatif dikenal beberapa teknik pengumpulan data yang umum digunakan. Beberapa teknik antara lain:

### **1. Observasi**

Dalam melakukan penelitian, penulis menjadi partisipan yaitu anggota tim peneliti, kemudian penulis berperan sebagai partisipan pengamat yaitu partisipan dalam proses penelitian. Penelitian ini dilakukan melalui observasi langsung terhadap subjek. Yaitu dengan mengamati secara langsung peranan freight forwarder dalam kegiatan ekspor.

### **2. Metode Wawancara**

Maksudnya ialah pada saat wawancara boleh membahas hal yang tidak terkait dengan topik yang akan dibahas dan Ketika sudah ada kesempatan untuk menanyakan sesuatu yang menjadi tujuan awal, segera ditanyakan kepada narasumber yang bersangkutan. Dalam metode pengumpulan data secara wawancara ini, telah dilakukan wawancara manager dan staff PT Antar Dinamika Mandiri.

### **3. Studi Dokumentasi**

Metode ini dengan melihat dan mempelajari dokumen-dokumen yang berkaitan dengan masalah yang diteliti yang terdapat pada PT. Antar Dinamika Mandiri.

### **4. Studi Pustaka**

Studi pustaka berfungsi untuk mencari berbagai macam informasi dan mengumpulkan berbagai data dengan dibantu beberapa buku yang relevan terkait topik penelitian. Dalam penelitiannya ini peneliti mendapatkan data-data yang bersumber dari buku-buku yang berada di kantor PT Antar Dinamika Mandiri. Penyusunan skripsi ini menggabungkan antara teori-teori yang diperoleh dari buku dan pengalaman penulis. Mencari berbagai referensi melalui website yang terpercaya adalah salah satu cara yang membantu dalam proses penyusunan skripsi ini.

## **E. TEKNIK ANALISIS DATA**

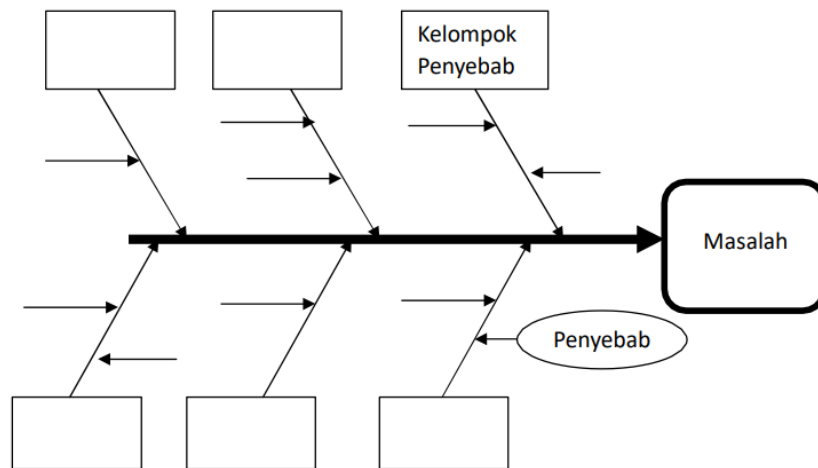
Menurut Neolaka (2014:173) merupakan proses mengolah data yang telah terkumpul untuk memperoleh hasil penelitian. Pengolahan data ini dapat dilakukan dengan metode statistik maupun non-statistik. Menurut Fenti Hikmawati (2017:94) Analisis deskriptif kualitatif adalah metode analisis data yang menggambarkan dan menjelaskan data kualitatif secara sistematis dan terstruktur. Data kualitatif adalah data yang tidak berbentuk angka, seperti teks, gambar, dan video.

Prinsip-prinsip dalam Teknik analisis kualitatif adalah mengolah datanya yang terkumpul menjadikan sebuah data yang tersusun dengan baik dan juga memiliki substansi. Dalam hal ini sesuai data-data dari sebuah penelitian didapatkan, maka dapat dilakukan analisis data. Menggunakan metode deskriptif kualitatif adalah dengan cara yang digunakan untuk membahas penelitian ini, yang berfokus pada hasil yang bersifat uraian yang berasal dari observasi, wawancara dan dokumentasi.

Dalam penulisan skripsi ini teknik analisis yang digunakan adalah dengan menggunakan metode teknik analisis tulang ikan (fishbone). Analisis Fishbone (atau Ishikawa) adalah suatu pendekatan terstruktur yang memungkinkan dilakukan suatu analisis lebih terperinci dalam menemukan penyebab – penyebab suatu masalah, ketidaksesuaian, dan kesenjangan yang ada (Gaspers, V. 2002.)

Langkah – Langkah dalam membuat fishbone diagram adalah sebagai berikut :

1. Membuat kerangka Diagram *Fishbone*. Kerangka Diagram *Fishbone* meliputi kepala ikan yang diletakkan pada bagian kanan diagram. Kepala ikan ini nantinya akan digunakan untuk menyatakan masalah utama. Bagian kedua merupakan sirip, yang akan digunakan untuk menuliskan kelompok penyebab permasalahan. Bagian ketiga merupakan duri yang akan digunakan untuk menyatakan penyebab masalah. Bentuk kerangka Diagram *Fishbone* tersebut dapat digambarkan sebagai berikut:



**Gambar 3. 1 Gambar Diagram *Fishbone***

2. Menurumuskan masalah utama. Masalah merupakan perbedaan antara kondisi yang ada dengan kondisi yang diinginkan. Masalah utama ini akan ditempatkan pada bagian kanan dari Diagram *Fishbone* atau ditempatkan pada kepala ikan
3. Menemukan penyebab untuk masing-masing kelompok penyebab masalah, penyebab ini ditempatkan pada duri ikan.
4. Langkah selanjutnya setelah masalah dan penyebab masalah diketahui, kita dapat menggambarkannya dalam Diagram *Fishbone*

## **BAB IV**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

#### **A. DESKRIPSI DATA**

Dalam memudahkan penelitian, penulis akan menyampaikan deskripsi mengenai data yang berkaitan dengan masalah yang dibahas dalam skripsi ini:

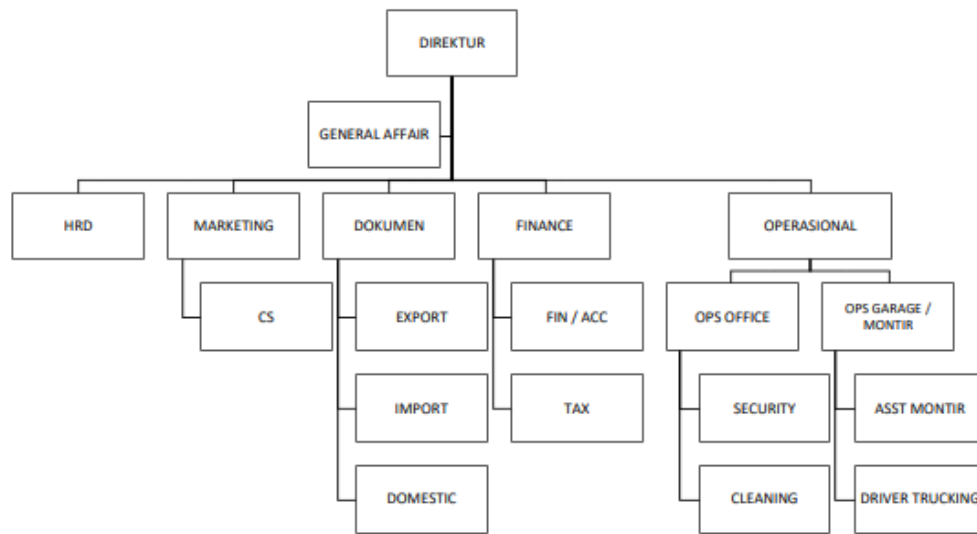
##### **1. Profile Singkat Perusahaan**

PT Antar Dinamika Mandiri didirikan pada tahun 2002 di Jakarta berfokus pada menyediakan layanan logistik internasional yang sangat baik untuk pengguna akhir. Kami adalah tim yang dinamis, berdedikasi untuk melayani kebutuhan dan permintaan pelanggan, menggabungkan pengetahuan dan keahlian kami dalam pengiriman, pengiriman udara, dan transportasi darat untuk memberikan pelanggan cara yang terbaik dan paling hemat biaya untuk memindahkan barang dengan cara yang paling cepat.

PT. Antar Dinamika Mandiri telah menempatkan dirinya sebagai salah satu forwarder paling terpercaya di Indonesia sejak didirikan, dengan jaringan agen afiliasi sendiri di seluruh dunia, dengan tim yang profesional dan berpengalaman di lingkungan lokal mereka, menjaga standar layanan yang tinggi.

PT. Antar Dinamika Mandiri didirikan dengan tujuan untuk menyediakan klien yang ada dengan fasilitas pengiriman udara dan kepabeanan, sesuai dengan kebijakan bisnis kami untuk memenuhi beragam pelanggan, dengan tim yang didedikasikan sendiri. PT. Antar Dinamika Mandiri, akan terus meningkatkan dan meningkatkan diri kami menuju efisiensi yang lebih besar dan mempertahankan layanan yang komprehensif dan spesialis.

#### Bagan 4. 1 Struktur Organisasi PT Antar Dinamika Mandiri



*Sumber: PT Antar Dinamika Mandiri 2023*

Menurut struktur organisasi yang ada di PT Antar Dinamika Mandiri, kekuasaan dipegang oleh seorang kepala direktur yang merupakan pimpinan dari perusahaan tersebut. Pimpinan disini membawahi 5 departemen, yaitu:

a. Departemen HRD

Departemen *Human Resources Development* (HRD) atau Sumber Daya Manusia (SDM) memainkan peran vital dalam organisasi dengan mengelola berbagai aspek yang berhubungan dengan karyawan dan pengembangan mereka. Fungsi utama departemen HRD mencakup rekrutmen dan seleksi, pelatihan dan pengembangan, manajemen kinerja, kompensasi dan benefit, hubungan karyawan, kepatuhan dan kebijakan, pengelolaan administrasi karyawan, pengembangan organisasi, kesehatan dan keselamatan kerja, serta pengembangan budaya perusahaan. Dalam hal rekrutmen dan seleksi, HRD bertanggung jawab menyusun strategi untuk menarik kandidat berkualitas, serta mengelola proses seleksi melalui wawancara dan tes.

b. Departemen Marketing

Departemen Bagian ini bertanggung jawab dalam mencari pelanggan, menyusun penawaran untuk pelanggan, menjalin hubungan baik dengan pelanggan, mencari tarif sewa dari penyedia transportasi langsung termasuk maskapai penerbangan, jalur pelayaran, pengangkut darat, dan dapat

melakukan analisis pasar. Dari segi administratif, harus menyusun SOP (Standar Prosedur Operasional), membuat permohonan kredit dari pelanggan (permohonan aplikasi kredit), dan menyusun laporan secara berkala.

c. Divisi Dokumen

Departemen dokumen memiliki peran penting dalam mengelola seluruh aspek administrasi terkait ekspor, impor, dan domestik. Divisi ekspor bertanggung jawab atas penyusunan dan pengecekan dokumen pengiriman barang ke luar negeri, seperti invoice dan bill of lading, serta berkoordinasi dengan agen pengiriman dan otoritas kepabeanan. Divisi impor mengelola dokumen untuk mendatangkan barang dari luar negeri, bekerja sama dengan bea cukai dan pihak terkait untuk memastikan kelancaran proses masuk barang. Divisi domestik menangani dokumen pengiriman dalam negeri, memastikan bahwa pengiriman dilakukan tepat waktu dan sesuai prosedur. Dengan pembagian tugas yang jelas ini, departemen dokumen mendukung operasional perusahaan, memastikan kepatuhan terhadap regulasi, dan menjaga kelancaran proses pengiriman barang.

d. Divisi Keuangan (*Finance and Accounting*)

Bagian ini bertanggung jawab untuk menyusun laporan keuangan, mengelola aliran kas, mengendalikan piutang, melakukan penagihan kepada pelanggan, menyusun laporan lain atas aktivitas perusahaan yang perlu dilaporkan, serta mengawasi pengiriman dokumen ekspor kepada pelanggan.

e. Divisi Operasional

Departemen operasional dalam suatu organisasi memainkan peran kunci dalam memastikan kelancaran dan efisiensi berbagai kegiatan sehari-hari. Struktur departemen operasional yang terdiri dari OPS *Office*, OPS *Garage/Montir*, *Security*, *Cleaning*, Asisten Montir, dan *Driver Trucking* menunjukkan pembagian tugas yang terorganisir untuk mencapai tujuan operasional perusahaan. OPS *Office* bertanggung jawab atas koordinasi administrasi dan manajemen operasional, memastikan semua proses berjalan sesuai rencana. OPS *Garage/Montir* mengelola pemeliharaan dan perbaikan kendaraan operasional, menjamin bahwa semua peralatan dan kendaraan berada dalam kondisi optimal untuk digunakan.

Fungsi *Security* mencakup menjaga keamanan dan keselamatan aset serta karyawan perusahaan, mencegah tindakan kriminal dan memastikan



lingkungan kerja yang aman. *Cleaning* bertanggung jawab atas kebersihan dan sanitasi area kerja, menjaga lingkungan yang bersih dan nyaman untuk meningkatkan produktivitas. Asisten Montir membantu montir dalam tugas-tugas teknis, seperti pemeliharaan dan perbaikan kendaraan, memastikan pekerjaan dilakukan dengan efisien dan tepat waktu. *Driver Trucking* memainkan peran penting dalam transportasi dan distribusi, mengantarkan barang dan layanan tepat waktu sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan. Secara keseluruhan, departemen operasional bekerja secara sinergis untuk memastikan bahwa semua aspek operasional berjalan lancar, mendukung produktivitas dan efisiensi keseluruhan organisasi.

Jam kerja yang berlaku adalah hari Senin sampai dengan hari Jumat. Pada hari Senin sampai dengan hari Kamis, jam kerja dimulai pukul 08.00 WIB – pukul 17.00 WIB dan untuk hari Jumat dimulai pukul 08.00 WIB - pukul 16.00 WIB. Namun jam kerja sewaktu – waktu dapat berubah dikarenakan kinerja perusahaan dalam *handling job* menyesuaikan jadwal kedatangan kapal. Hal ini berkaitan dengan pelaksanaan muat untuk menciptakan efektivitas serta efisiensi waktu bagi perusahaan.

## 2. Data Karyawan SDM PT Antar Dinamika Mandiri

PT Antar Dinamika Mandiri memiliki karyawan berjumlah 15 orang dan beberapa *truck driver* memiliki latar pendidikan yang berbeda sesuai tugasnya masing – masing. Berikut dibawah ini pendidikan karyawan PT Antar Dinamika Mandiri :

**Tabel 4. 1 Data Pendidikan Karyawan**

NO	NAMA	JABATAN	PENDIDIKAN
1	Adam Mukti	Direktur	S2
2	Rintia Primadona	Manager Marketing	S1
3	Alif Mukti	Manager Operasional	S1
4	Adi Kurniawan	Operasional	SMA
5	Agus Sudono	Operasional	Diploma
6	Ayu Wandira Sugiman	Finance	Diploma
7	Dellita Dwi Septian	Accounting	SMA
8	Erlina Rasyid	HRD / Marketing	S1





9	Heriansyah	Operasional	SMK
10	Nurul Fitriana	Document	SMA
11	Raihan Mukti	Document	SMA
12	Royke Kusviandi	Operasional	SMA
13	Rizki Aulia Defri	Operasional	SMK
14	Titin Wulandari	Dokumen	S1
15	Nur Aini Widyaningsih	Finance	SMA

*Sumber : PT Antar Dinamika Mandiri*

Berdasarkan Tabel diatas karyawan SDM dapat disimpulkan bahwa terdapat variasi tingkat pendidikan di antara karyawan perusahaan, mulai dari SMA hingga S2. Jabatan yang dipegang juga beragam, mulai dari posisi operasional hingga direktur. Tabel ini memberikan gambaran umum tentang latar belakang pendidikan karyawan dan posisinya dalam perusahaan.

### **3. Data Pelanggan Jasa Pengguna *Freight Forwarder* pada PT Antar Dinamika Mandiri**

PT Antar Dinamika Mandiri adalah perusahaan jasa *Freight Forwarder* untuk menghasilkan keuntungan berasal dari pelanggan pengguna jasa, berikut dibawah ini merupakan tabel pengguna jasa pada PT Antar Dinamika Mandiri :

**Tabel 4. 2 Data Pengguna Jasa di PT Antar Dinamika Mandiri**

NO	Nama Perusahaan
1	PT PETNESIA RESINDO
2	PT BANGUN ADI PERKASA
3	PT MURANO GLASINDO
4	PT SELRAS CITRA NUSANTARO
5	PT KALANG SARI UTAMA
6	PT TURBO ELECTRIC DOMESTIC
7	PT IMPACK
8	PT INTITRANS
9	PT SCG BARITO LOGISCTIC
10	PT KLOPMAN

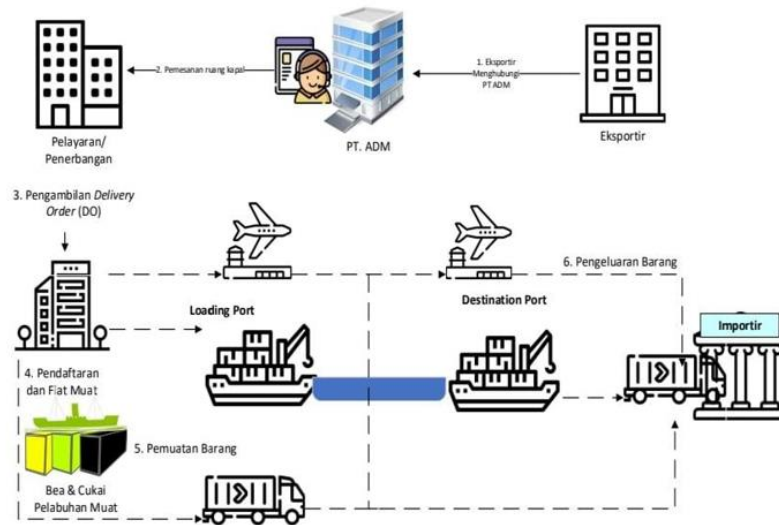
*Sumber : PT Antar Dinamika Mandiri*



#### 4. Prosedur Proses Operasional

Proses operasional yang dilakukan oleh perusahaan dalam hal pelayanan jasa sebagai *forwarder* bagi eksportir yang akan melakukan kegiatan ekspor menggunakan transportasi laut mulai dari proses pemesanan kapal sampai dengan proses penagihan ke pelanggan :

**Gambar 4. 1 Proses Ekspor di PT Antar Dinamika Mandiri**



*Sumber : Data Pribadi*

- Perusahaan Eksportir (Shipper) menghubungi perusahaan (Forwarder) untuk mencari jadwal dan harga penawaran, dengan terlebih dahulu memberi kapan barang akan diekspor , tujuannya ekspor serta ukuran container dan pemilihan metode container.
- Forwarder* akan mengecek jadwal kapal di web pada perusahaan pelayaran (*Shipping Line*) serta membuat surat penawaran yang berisi rincian *fee* yang akan ditawarkan kepada *Shipper*.
- Forwarder* akan mengirikan berisi penawaran lewat email atau *group whatsapp* kepada *Shipper*.
- Shipper* akan berdiskusi dan melakukan penawaran harga yang diajukan oleh *Forwarder* lalu kesepakatan akan dilakukan di *group whatsapp* atau lewat telepon.
- Forwarder* meminta *Shipping Instruction* (SI) kepada *Shipper*.
- Shipper* mengirim SI lewat *group whatsapp* atau *email* kepada *Forwarder*.



- g. Berdasarkan SI *Shipper* maka *Forwarder* mengecek dan merevisi untuk diajukan di web pemesanan kapal *Shipping Line*.
- h. *Forwarder* melakukan *booking* ke *Shipping Line* berdasarkan *Shipping Instruction Forwarder*.
- i. *Forwarder* akan memberitahu *Shipper* melalui email atau *group whatsapp* mengenai informasi pelayaran yaitu jadwal berangkat dan tiba pelayaran serta pelayaran yang digunakan
- j. *Forwarder* meminta *copy invoice* dan *packing list* kepada *Shipper*.
- k. *Shipper* mengirim *copy invoice* dan *packing list* melalui email atau *group whatsapp*.
- l. *Shipper* memberitahukan bahwa barang sudah siap untuk diekspor dan siap di *pick up* kepada *Forwarder*. *Shipper* membuat surat jalan *Shipper* yang diberikan kepada *Forwarder* sebagai bukti bahwa barang sudah keluar dari gudang *Shipper*.
- m. *Forwarder* membuat surat jalan gudang untuk supir untuk *pick up* barang ekspor.
- n. Berdasarkan surat jalan gudang yang dibuat oleh *Forwarder* maka pihak gudang mengukur barang ekspor untuk mengetahui kubikasi.
- o. Jika *Shipper* tidak membuat Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB) sendiri dan menyewa jasa *Forwarder* untuk membuat PEB maka *Shipper* dokumen pelengkap original kepada *Forwarder* yaitu *invoice*, *packing list*, *shipping instruction* (SI), nomor pokok wajib perusahaan (NPWP), surat izin usaha perdagangan (SIUP) dan dokumen tambahan jika diperlukan seperti . . . .
- p. Apabila *Shipper* membuat PEB sendiri maka setelah selesai PEB diserahkan ke *Forwarder*.
- q. Berdasarkan dokumen pelengkap tersebut maka *forwarder* membuat pemberitahuan ekspor barang (PEB).
- r. Bea Cukai mengeluarkan nota persetujuan ekspor (NPE).
- s. *Forwarder* membayar biaya untuk *handling* PEB dan penerimaan negara bukan pajak (PNBP)
- t. Fiat muat PEB sebelum kapal berangkat dilampiri nota pemberitahuan ekspor (NPE), *Invoice*, *packing list* ke Bea dan Cukai.



- u. Bea dan Cukai *approve* NPE sebagai tanda bahwa ekspor telah disetujui oleh Bea dan Cukai.
- v. *Shipping Line* membuat *Master Bill of Lading* untuk disetujui *Forwarder*.
- w. *Forwarder* membuat *House Bill of Lading* untuk disetujui oleh *Shipper*.
- x. *Forwarder* memberikan *House Bill of Lading* kepada *Shipper*.
- y. *Forwarder* akan membayar *fee* dan *sea freight* kepada *Shipping Line* bersamaan dengan pengambilan *Master Bill of Lading*.
- z. *Forwarder* membuat *billing concept* atau faktur tagihan dan mengirimnya ke *Shipper* dengan perjanjian bayar serta melampirkan dokumen ekspor.

## 5. Proses Pengiriman Barang Ekspor FCL oleh Freight Forwarder PT Antar Dinamika Mandiri

### a. *Shipping Instruction* (SI)

*Shipper* bisa melakukan negosiasi dengan *consignee* mengenai data-data barang yang akan diekspor, termasuk peti kemas apa dan ukurannya berapa atau *Shipper* bisa jadi *Consignee* itu sendiri. Setelah itu, *Shipper* mengirimkan SI kepada pihak PT Antar Dinamika Mandiri. SI tersebut memuat data tentang nama dan alamat *shipper*, nama dan alamat *consignee*, destinasi ekspor, jumlah barang dan *description of goods*.

### b. *Booking Instruction*

*Delivery Order* (DO) dibuat untuk mengambil peti kemas kosong. Jadwal barang harus disesuaikan dengan hari *stuffing* dan jadwal *closing time* nya harus diketahui dengan jelas dan tepat. Pemilihan *schedule* dianjurkan tidak terlalu dekat dengan waktu *closing*, jika timbul masalah masih tersisa cukup waktu untuk menyelesaikannya.

### c. *Stuffing* dan Pengiriman Barang

PT Antar Dinamika Mandiri mencari peti kemas kosong dengan kualitas yang bagus dan membawanya ke gudang *shipper*. Barang di *stuffing* dari gudang dengan metode FCL.

### d. *Commercial Invoice* dan *Packing List* dari *Shipper*

*Shipper* memberikan dokumen yang diperlukan seperti *Commercial Invoice* dan *Packing List* melalui email atau *group whatsapp* kepada PT Antar





Dinamika Mandiri atau bisa memberikan SI secara langsung.

e. Proses pembuatan Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB)

Setelah dokumen yang diperlukan untuk membuat Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB) lalu proses pembuatan PEB bisa melalui jasa Perusahaan Pengurusan Jasa Kepabeanan (PPJK) untuk pembuatannya dan akan didiskusikan dengan *shipper* untuk ada revisi atau tidak selama pembuatan hingga mendapatkan persetujuan atau *confirm* dari *shipper*, revisi bisa terjadi jika ada perubahan atau kesalahan ditemukan.

f. Proses *Draft House Bill of Lading*

PT Antar Dinamika Mandiri membuat *Draft House Bill of Lading* sesuai dengan data yang tercantum pada *Shipping Instruction* kemudian dikirim ke *shipper* melalui email atau *whatsapp* dan meminta *shipper* untuk melakukan pengecekan. Setelah mendapat *confirm OK* dari *shipper*, PT Antar Dinamika Mandiri menerbitkan *house bill of lading*. *Shipper* membayar *Invoice* tagihan untuk ditukar dengan *house bill of lading*. *House of bill of lading original* menjadi pegangan *shipper*, sedangkan *house of bill of lading* digunakan untuk pembuatan *Certificate Of Origin* (COO).

g. Proses *Draft Master Bill of Lading*

PT Antar Dinamika Mandiri membuat *House Bill of Lading* sesuai data yang tercantum dalam SI kemudian dikirim ke *shipper* lewat *email* atau *group whatsapp* dan *shipper* akan melakukan pengecekan hingga mendapatkan *confirm OK*. *Shipper* membayar tagihan untuk mendapatkan HBL untuk menjadi pegangan yang original, sedangkan yang copy digunakan PT Antar Dinamika Mandiri membuat COO. Selanjutnya *Master Bill of Lading* dibuat di perusahaan pelayaran seperti Evergreen lalu diterbitkan MBL original.

h. Pemuatan Barang diatas Kapal

Pemuatan barang dari gudang ke atas kapal dilakukan oleh pihak pelayaran, sopir peti kemas membawa NPE dan surat bongkar dari PT Antar Dinamika Mandiri agar *container* dapat masuk ke *gate in*. *Tally* muat akan mencatat barang yang dimuat diatas kapal.

i. Proses *Certificate of Origin* (COO)

PT Antar Dinamika Mandiri membuat draft COO dan mengirimkan kepada *shipper* untuk dilakukan pengecekan. Setelah tidak ada revisi dan mendapatkan persetujuan *confirm OK* dari *shipper*, PT Antar Dinamika



Mandiri melakukan proses COO via online ke Instansi Penerbitan Surat Keterangan Asal (IPSKA), dalam hal ini DESPERINDAG. Setelah permohonan SKA atau COO disetujui dan mengurus COO, dokume yang diperlukan adalah Packing list, Invoice, PEB, surat pernyataan pengajuan surat keterangan asal, dan kartu kendali SKA. COO dibuat untuk menyatakan bahwa barang yang diekspor adalah barang yang berasal dari Indonesia dan untuk bebas dari pajak.

j. Proses Pengajuan Karantina

Perlakuan karantina bertujuan untuk mengawasi dan melindungi barang-barang yang akan diekspor atau diimpor, terutama produk yang terkait dengan tumbuhan dan hewan, seperti pupuk. Langkah ini dilakukan untuk memastikan kelayakan barang-barang tersebut. Untuk mengajukan karantina, diperlukan dokumen seperti PEB, Invoice, Packing List, dan dokumen lain yang mungkin diminta. Jika barang dianggap tidak layak untuk diekspor atau diimpor, maka barang tersebut akan dimusnahkan.

k. Proses Pengajuan Permintaan Pemeriksaan Barang Ekspor

Pengajuan PBBE dimaksudkan untuk membatasi barang yang akan diekspor. Syarat pengajuan Persetujuan Pengeluaran Barang Ekspor (PPBE) meliputi NPWP, SIUP, TDP, ETPIK, Invoice, Packing List, dan pengisian formulir pengajuan PPBE. Formulir PPBE mencakup informasi tentang data pemohon (nama dan alamat eksportir, nomor NPWP, nomor dan tanggal perizinan), barang yang diekspor (nomor HS, nomor dan tanggal invoice, pelabuhan muat, pelabuhan tujuan, negara tujuan), kesiapan barang (tempat penyimpanan barang di pabrik atau gudang konsolidator), serta metode pengapalan. Jika pengajuan PPBE disetujui, maka akan diterbitkan Laporan Surveyor (LS).

l. Penyerahan Dokumen ke Negara Tujuan

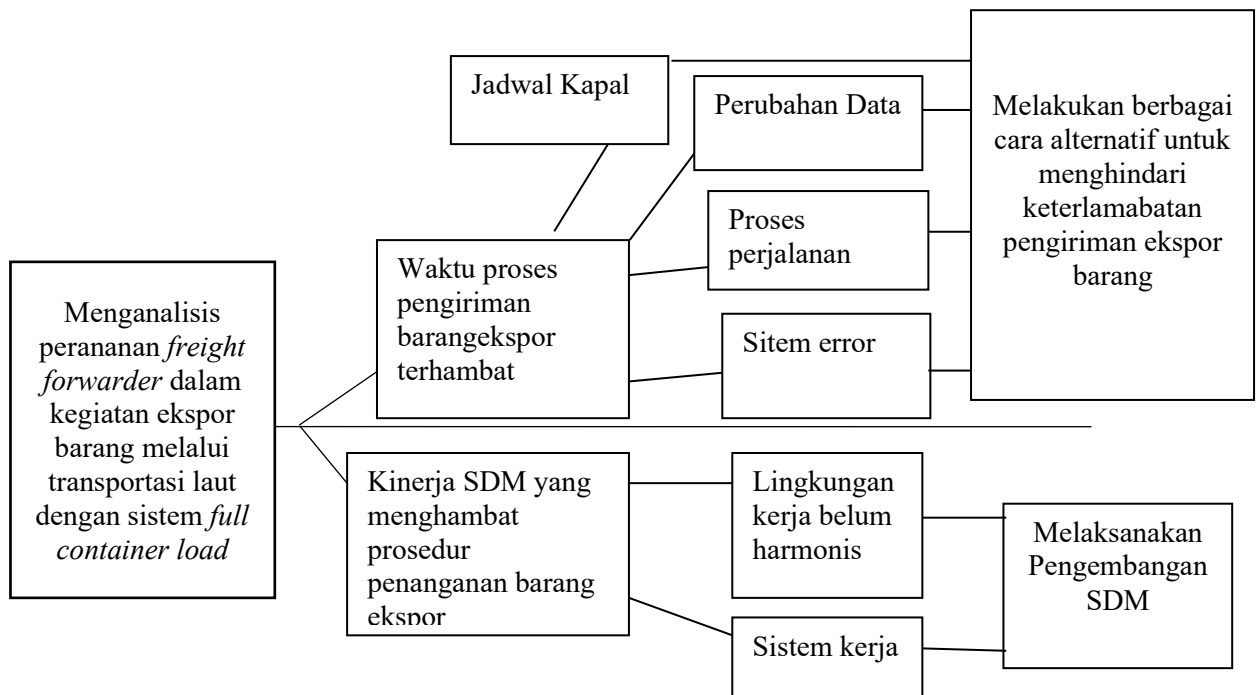
PT Antar Dinamika Mandiri melakukan pengiriman dokumen ekspor ke negara tujuan ekspor diantaranya PEB, *Invoice*, *Packing List*, MBL, HBL dan dokumen pendukung lainnya ke agen destinasi untuk proses *custom clearance* di negara tujuan



## B. ANALISIS DATA

Berdasarkan data yang telah diuraikan pada bab sebelumnya, maka penulis akan menganalisis tersebut dengan menggunakan teknik analisis *fishbone* (tulang ikan) sebagai berikut :

**Bagan 4. 2 Diagram *Fishbone* (Tulang Ikan)**



### 1. Hasil Observasi

Dari hasil observasi diatas terhambatnya proses ekspor di PT. Antar Dinamika Mandiri disebabkan 2 hal yaitu :

#### a. Waktu proses pengiriman barang ekspor terhambat

##### 1) Jadwal Kapal

Didalam *Shipping Instruction* (SI) telah tercantum nama kapal atau pelayaran apa yang akan digunakan untuk pengiriman barang, tetapi sering kali terjadinya penuhnya jadwal kapal sehingga tidak terdapat ruang yang dapat disewakan. Barang bisa dimuat dikapal lain tetapi dengan jadwal yang berbeda dengan pelayaran yang sama atau dapat mencari alternatif perusahaan pelayaran lain yang menyediakan jalur yang diinginkan. Jika terjadi hal semacam ini, pihak PT Antar Dinamika Mandiri wajib



menghubungi hal ini kepada *shipper* dan bertanggung jawab untuk menjelaskan kepada *shipper* mengapa harus pindah kapal atau adanya perpindahan jadwal. Oleh sebab itu, pemesanan kapal sebaiknya dilakukan jauh-jauh hari untuk menghindarinya tidak adanya kapal yang tersedia.

**Tabel 4. 3 Tabel Jadwal Kapal**

JTH SERVICE : JAKARTA – LAEM CHABANG - QINZHOU - HAIPHONG					
VESSEL	VOY	ETD JAKARTA	ETA LAEM CHABANG	ETA QINZHOU	ETA HAIPHONG
TIGER LONGKOU	2229N	18-Agu	21-Agu	25-Agu	27-Agu
TIGER LONGKOU	2231N	27-Agu	31-Agu	04-Sep	06-Sep
WISDOM GRACE	2225N	03-Sep	07-Sep	11-Sep	13-Sep
SITC PYEONGTAEK	2229N	10-Sep	14-Sep	18-Sep	20-Sep
TIGER LONGKOU	2233N	17-Sep	21-Sep	25-Sep	27-Sep
WISDOM GRACE	2227N	24-Sep	28-Sep	02-Okt	04-Okt
SITC PYEONGTAEK	2231N	01-Okt	05-Okt	09-Okt	11-Okt
TIGER LONGKOU	2235N	08-Okt	12-Okt	16-Okt	18-Okt
WISDOM GRACE	2229N	15-Okt	19-Okt	23-Okt	25-Okt
SITC PYEONGTAEK	2233N	22-Okt	26-Okt	30-Okt	01-Nov
TIGER LONGKOU	2237N	29-Okt	02-Nov	06-Nov	08-Nov

OPEN/CLOSING/TERMINAL : TBA, SUBJ TO VESSEL ARRIVAL & TERMINAL APPROVAL

*Sumber : Web Shipmentlink*

**Tabel 4. 4 Informasi Jadwal Kapal**

Schedules			
JAKARTA (IDJKT) [ZIP:12920] → HAIPHONG			
Transit Day(s)	Arrival	Departure	Port Cut Off VGM-Hard Copy VGM-EDI/Web/App
Vessel Voyage (Line)			
11	NOV-22-2022	NOV-21-2022 12:00	>
	NOV-23-2022	---	
EVER OPTIMA 0294-004N(CIT)			
11	NOV-21-2022	NOV-21-2022 12:00	>
	NOV-23-2022	---	
EVER ORDER 0324-027N(TIX)			
12	NOV-13-2022	NOV-13-2022 07:00	>
	NOV-15-2022	---	
EVER OCEAN 0323-030N(TIX)			
14	NOV-12-2022	NOV-11-2022 12:00	>
	NOV-13-2022	---	
EVER BLOOM 1009-055A(JPI)			
14	NOV-12-2022	NOV-11-2022 12:00	>
	NOV-13-2022	---	
EVER BLOOM 1009-055A(JPI)			
14	NOV-20-2022	NOV-19-2022 15:00	>
	NOV-20-2022	---	

All information is subject to change without prior notice.  
© 2022 All Rights Reserved.

*Sumber : Web Shipmentlink*

Berdasarkan Tabel dan Gambar diatas dapat dijelaskan bahwa rute – rute kapal yang dilalui tiap perusahaan pelayaran berbeda begitu juga dengan



waktu kapal tiba, untuk memuaskan pelayanan di PT Antar Dinamika Mandiri perlu mencari perusahaan pelayaran yang tercepat dan terbaik agar barang tiba sesuai target yang diinginkan.

## 2) Perubahan data

Perubahan data pun bisa terjadi, misalnya terjadinya notul PEB yang belum keluar NPE dan dekat dengan *closing time* sehingga karena NPE belum keluar dan mepet dengan *closing time* bisa menyebabkan terhambatnya proses kegiatan ekspor, oleh sebab itu saat proses pembuatan dokumen *invoice* dan *packing list* harus bisa dipastikan karena dokumen NPE digunakan untuk masuk ke *gate in* pelabuhan. Terjadi hambatan yang dialami saat kegiatan ekspor barang sebagaimana tabel dibawah ini :

**Tabel 4. 5 Data Keterlamabatan Penerbitan Dokumen**

NO	NPE	<i>Closing Time</i>	Keterangan
1	05 – 12 – 2022	06 – 12 – 2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Notul direspon telat</li> <li>- Penerbitan NPE terlalu dekat dengan <i>closing time</i></li> </ul>

*Sumber : Data olahan sendiri*

Berdasarkan tabel diatas terjadi hambatan dokumen dalam penerbitan terjadi notul yang direspon telat dan terlalu dekat waktunya dengan *closing time* dapat menyebabkan gangguan yang seharusnya truk dan muatan sudah bisa memasuki pelabuhan jadi menunggu di gudang terdekat , truk seharusnya bisa mengambil *order* lain dan menghasilkan *profit* untuk perusahaan

## 3) Proses Perjalanan

Proses perjalanan peti kemas terkadang bisa terjadi hambatan, seperti kemacetan, kecelakaan, maintenance dan lain-lain. Proses perjalanan pengambilan *container* kosong menuju ke gudang shipper dan perjalanan dari gudang shipper menuju pelabuhan merupakan tanggung jawab pihak PT Antar Dinamika Mandiri.

**Gambar 4. 2 Terjadinya Kemacetan dan Kecelakaan**



*Sumber : Dokumentasi Pribadi*

Sesuai gambar diatas terjadinya penghambatan proses ekspor dapat terjadi akibat berbagai faktor, salah satunya adalah kondisi lalu lintas yang tidak lancar atau adanya kecelakaan di jalan menuju pelabuhan atau titik ekspor.

4) Sistem *error*

Sistem *error* sering terjadi dimasa digitalisasi dikarenakan semua metode dirubah menjadi *online* dimulai dari proses penerbitan PEB sampai proses *gate in* sudah *online*. Terkadang di era digitalisasi ini masih terjadi *error* dikarenakan sistem mengalami *bug* atau kesalahan pemrograman yang bisa membuat *billing gate in* menjadi terhambat dan muatan ekspor harus menunggu di gudang yang memakan biaya tambahan.



**Gambar 4.3 Terjadinya Antrian saat Proses Dokumen**



*Sumber : Dokumentasi Pribadi*

**Gambar 4.4 Informasi Antrian Dokumen PEB**

Selamat Pagi Bapak/Ibu,

Ijin menyampaikan bahwa saat ini sedang terjadi antrian proses penerimaan dokumen PEB. Berkaitan dengan hal tersebut sedang dilakukan pengecekan oleh tim teknis, untuk aju-aju yang telah terkirim bisa dilakukan pengecekan secara berkala pada portal LNSW dan CEISA.

Untuk proses dokumen yang melalui CEISA4.0 tidak terdampak dan berjalan dengan normal.

Demikian disampaikan, untuk menjadi maklum, dan kami mohon maaf atas ketidaknyamanannya.

- Ceisa Command Center-

11.26

*Sumber : Bea Cukai*

Berdasarkan gambar diatas dapat disimpulkan bahwa telah terjadi sistem *error* yang menyebabkan terjadinya penghambatan proses ekspor barang saat proses dokumen dan proses pencetakan *billing gate in*.



b. Kinerja SDM yang menghambat prosedur penanganan barang ekspor

Masih kurangnya ketelitian kerja karyawan, sehingga sedikit menghambat kegiatan kerja karena dapat menyebabkan kesalahan – kesalahan.

1) Lingkungan kerja yang belum harmonis

adanya kesalah pahaman antar divisi keuangan, operasional dan dokumen. Hal ini terjadi karena kurang terjalinnya komunikasi yang baik antar karyawan dan kurangnya empati yang ada. Seperti terjadinya telat pembayaran *booking kapal* antara divisi dokumen dan keuangan , tertukarnya dokumen antara divisi operasional dan divisi dokumen , kurangnya uang jalan antara divisi keuangan dan divisi operasional. Banyaknya pelanggan yang menggunakan jasa memerlukan kerjasama dan komunikasi yang baik dikarenakan akan mempengaruhi *profit* dan target perusahaan pada PT Antar Dinamika Mandiri.

2) Sistem kerja

Sistem kerja yang dimiliki belum terlaksana dengan baik karena pemilihan SDM yang kurang tepat karena pemilihan sumber daya manusia hanya berdasarkan kekeluargaan, dimana mayoritas karyawannya merupakan kerabat dekat ,keluarga pemilik perusahaan dan kenalan karyawan tanpa memperhatikan kompetensi, pendidikan terakhir, dan pengalaman yang dimiliki. Seharusnya dalam pemilihan sumber daya manusia harus sesuai dengan spesifikasi pekerjaan tertentu. Karena dengan memilih sumber daya manusia yang handal pada bidangnya serta mampu bekerja baik dalam tim maupun individu merupakan suatu cara dalam memiliki sumber daya manusia yang berkualitas dan kompeten.

### C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Setelah penulis melakukan analisis data, penulis memberikan alternatif pemecahan masalah, yaitu sebagai berikut :

#### 1. Waktu Proses Pengiriman Barang Ekspor Terhambat

Keterlambatan dalam pengiriman ekspor barang dapat disebabkan oleh berbagai factor. Kondisi ini sering kali menyebabkan ketidaknyamanan bagi pelanggan dan bisa berdampak negatif pada reputasi perusahaan.



#### **a. Jadwal Kapal**

Dengan mencari opsi jalur pengiriman alternatif yang lebih cepat dan lebih berkualitas dan menghindari rute jalur yang jauh. Melakukan Kerjasama dengan berbagai perusahaan pelayaran dan agen internasional. Dengan Kerjasama yang baik dapat memperoleh informasi lebih cepat tentang jadwal kapal dan memesan *slot* pengiriman yang kosong lebih awal.

#### **b. Perubahan Data**

Dalam perubahan data barang ekspor dapat terjadi kapanpun sehingga dibutuhkan pengawasan status PEB secara *real time* dan memberikan notifikasi otomatis di web, menjalin kerja sama dengan PPJK sehingga jika ada perubahan data dapat ditangani dengan cepat, melatih staf tentang pentingnya ketepatan waktu dan keakuratan dokumen. Membentuk sebuah verifikasi untuk bertanggung jawab sebelum proses PEB dibuat secara detail untuk meminimalkan kesalahan data.

#### **c. Proses Perjalanan**

Memiliki vendor cadangan dan tim cadangan yang siap sedia untuk mengatasi situasi darurat. Hal ini akan memastikan kelancaran proses pengambilan *container* tanpa harus menunda pengiriman serta pertimbangan untuk transportasi alternatif seperti kereta api untuk menggantikan truk yang sibuk. Penggunaan opsi cadangan dapat membantu melanjutkan pengiriman barang tanpa hambatan. Selalu mengecek kondisi truk yang dimiliki dengan perawatan dan inspeksi rutin secara berkala sehingga mengurangi risiko terjadinya kecelakaan atau kesalahan teknis lainnya, penambahan *Global Positioning System* (GPS) pada *truck* bisa juga untung *tracking* posisi dimana dan bisa mencari jalur yang terbaik.

#### **d. Sistem Error**

Dengan memelihara dan pengujian rutin untuk mendeteksi perbaikan *bug* sehingga tidak menyebabkan antrian *billing* membesar yang dapat memperlambat proses pencetakan, membangun system *backup* yang dapat digunakan jika terjadi *error* pada system utama, peningkatan teknologi juga diperlukan untuk memastikan semua system berjalan stabil serta pelatihan pengguna melalui *zoom meeting* untuk mengatasi masalah teknis dasar untuk melaporkan *error* dengan cepat. Dengan digitalisasi jaman sekarang bisa





dikoloborasikan dengan AI untuk mencari solusi yang efektif dan pengembangan yang diperlukan sehingga sistem *online* dalam ekspor dapat berjalan lebih stabil.

## **2. Kinerja SDM yang Menghambat Prosedur Penanganan Barang Ekspor**

Kinerja SDM yang menghambat prosedur penanganan barang ekspor dapat berdampak signifikan pada efisiensi dan kelancaran proses ekspor. SDM menjadi kunci untuk memperlancar prosedur penanganan barang ekspor, dengan fokus pada evaluasi kinerja, dan peningkatan komunikasi antar tim.

### **a. Lingkungan kerja yang belum harmonis**

Dengan adanya lingkungan kerja yang belum harmonis diperlukan pelatihan komunikasi yang efektif untuk semua karyawan sehingga menimbulkan rasa empati perlu juga diadakan acara *gathering* bersama, perlu juga rasa saling memahami untuk peran dan tanggung jawab antar divisi. Selain itu harus ada SOP yang jelas dan terstruktur

### **b. Sistem kerja**

Dalam masalah sistem kerja yang tidak tepat, dapat dilakukan proses rekrutmen dan eleksi karyawan secara professional berdasarkan kompetensi dan kualifikasi dan menilai kandidat dengan objektif. Selain itu menerapkan sistem promosi berdasarkan kinerja dan prestasi karyawan dan perlu membuat SOP yang berlaku. Dengan cara ini, karyawan akan merasa termotivasi untuk meningkatkan kinerja mereka dan promosi berdasarkan kualifikasi akan lebih adil, memberikan kesempatan pengembangan karir pada karyawan yang menunjukkan potensi.

## **D. EVALUASI PEMECAHAN MASALAH**

Pada tahap ini penulis mengevaluasi semua alternatif pemecahan masalah yang sudah dijabarkan sebelumnya berdasarkan segi keuntungan dan kerugian dari alternatif pemecahan masalah tersebut guna memudahkan penulis untuk pengambilan keputusan dalam memilih pemecahan masalah yang tepat.



## 1. Waktu Proses Pengiriman Barang Ekspor Terhambat

Keterlambatan pengiriman ekspor barang merupakan masalah kritis yang dapat mengakibatkan kerugian finansial, menurunnya reputasi perusahaan, dan hilangnya kepercayaan dari pelanggan internasional. Untuk menghindari keterlambatan ini, perlu dievaluasi beberapa alternatif solusi berikut: menghindari keterlambatan pengiriman ekspor barang

### a. Jadwal Kapal

Dalam rangka melancarkan proses ekspor barang, disarankan untuk melakukan kerja sama dengan perusahaan pelayaran. Proses ini memiliki kelebihan dan kelemahan.

#### 1) Kelebihan

- a) Mengurangi ketergantungan pada satu jalur pengiriman saja, sehingga mengurangi risiko keterlambatan jika salah satu pelayaran penuh atau rutenya terlalu jauh.
- b) Dapat memperoleh informasi lebih awal tentang perubahan jadwal atau *slot* kosong yang tersedia, memberikan keunggulan kompetitif dari perusahaan *forwarder* lain dalam pengaturan pengiriman
- c) Meningkatkan peluang mendapatkan *slot* pengiriman yang diinginkan dan fleksibilitas dalam menyesuaikan jadwal sesuai kebutuhan pelanggan.

#### 2) Kekurangan

- a) Perlu upaya lebih lanjut untuk menjalin hubungan dengan perusahaan pelayaran.
- b) Memerlukan analisis dan pemantauan jadwal kapal yang lebih intensif untuk memastikan jalur alternatif tercepat sesuai kebutuhan pengiriman.
- c) Memerlukan perencanaan yang matang dan kesepakatan dengan perusahaan pelayaran yang bersedia menyesuaikan jadwal.



## **b. Perubahan Data**

Dalam pemecahan masalah ini harus mempertimbangkan faktor-faktor yang telah disebutkan agar tidak terjadi keterlambatan.

### **1) Kelebihan**

- a) Memastikan kualitas data barang dan menghindari kesalahan penginputan.
- b) Memiliki hubungan yang erat dengan pihak terkait jadi jika terjadi kesalahan dapat diperbaiki dengan cepat.
- c) Memastikan data barang tetap akurat.

### **2) Kekurangan**

- a) Memerlukan sumber daya yang lebih untuk tim pengecekan.
- b) Memerlukan waktu dan tenaga ekstra untuk menjalin komunikasi dengan pihak terkait yang intensif
- c) Memerlukan investasi awal dalam manajemen informasi yang handal.

## **c. Proses Perjalanan**

Dalam pemecahan masalah ini harus mempertimbangkan faktor-faktor yang telah disebutkan agar tidak terjadi keterlambatan.

### **1) Kelebihan**

- a) Memastikan pengiriman barang tetap berjalan tanpa penundaan jika semua *truck* sedang sibuk.
- b) Memberikan opsi alternatif untuk melanjutkan pengiriman jika *truck* sedang *maintenance* atau bermasalah.
- c) *Truck* yang dimiliki selalu siap kondisi apapun terhindar dari masalah teknis.

### **2) Kekurangan**

- a) Memerlukan biaya tambahan untuk memakai jasa *vendor*.
- b) Memerlukan logistik tambahan untuk perlengkapan *truck*.
- c) Memerlukan biaya rutin untuk pemeliharaan rutin dan inspeksi kendaraan.

## **d. Sistem Error**

Dalam rangka menghindari terjadinya *error* perlu penanganan lebih lanjut agar tidak terjadi sistem *error*.



1) Kelebihan

- a) Peningkatan teknologi dan AI dapat meningkatkan efisiensi dan kinerja sistem dan meminimalisir kesalahan teknis.
- b) Memastikan proses tetap berjalan jika terjadi kegagalan pada sistem utama jadi tidak perlu metode manual.
- c) Pengguna lebih terampil dalam menangani masalah teknis dasar

2) Kekurangan

- a) Peningkatan teknologi ditambah AI bisa memakan biaya yang mahal.
- b) Perlu tim yang terlatih dan berpengalaman dalam pemeliharaan dan pengujian secara efektif.
- c) Tingkat pemahaman dan kurangnya interaksi tatap muka di *zoom meeting* dapat mengurangi efektivitas

**2. Kinerja SDM yang Menghambat Prosedur Penanganan Ekspor Barang**

**a. Lingkungan kerja yang belum harmonis**

Lingkungan kerja yang belum harmonis dapat menjadi faktor utama yang menghambat kinerja SDM dalam prosedur penanganan ekspor barang. Kurangnya kerjasama tim dapat menyebabkan disfungsi operasional dan penundaan dalam alur kerja.

1) Kelebihan

- a) Meningkatkan empati di antara karyawan, yang dapat mempererat hubungan kerja karyawan jadi lebih terampil dalam berkomunikasi
- b) Memperkuat hubungan antar karyawan melalui interaksi dan membangun kerjasama serta mengurangi stres kerja.
- c) Dengan membuat SOP yang jelas membantu standarisasi proses kerja, sehingga meminimalkan kesalahan dan inkonsistensi.

2) Kekurangan

- a) Memerlukan biaya dan perencanaan logistik yang baik untuk acara gathering.
- b) SOP jika tidak disosialisasikan dengan baik, SOP hanya akan menjadi dokumen formal tanpa implementasi yang efektif.
- c) Hasil yang dilakukan bergantung pada penerimaan dan partisipasi karyawan.





## **b. Sistem Kerja**

Kinerja SDM yang menghambat prosedur penanganan ekspor barang juga dapat disebabkan oleh sistem kerja yang kurang efektif. Sistem kerja yang tidak terstruktur, kurangnya pemanfaatan teknologi informasi, dan prosedur yang tidak jelas dapat mengakibatkan kebingungan dan ketidakpastian di kalangan karyawan.

### **1) Kelebihan**

- a) Menjamin kualitas dan kompetensi karyawan sesuai dengan kebutuhan perusahaan, membantu meningkatkan produktivitas dan kualitas layanan.
- b) Mendorong karyawan untuk memberikan kinerja terbaik dan memberikan insentif karyawan berprestasi untuk berkembang.
- c) Dengan adanya SOP dapat meningkatkan motivasi dan dedikasi karyawan untuk pengembangan karir yang dapat memenuhi kebutuhan perusahaan.

### **2) Kekurangan**

- a) Memerlukan usaha lebih dalam mengidentifikasi dan menarik calon karyawan yang berkualifikasi secara profesional.
- b) Memerlukan sistem evaluasi kinerja yang adil dan objektif untuk memastikan kualitas promosi.
- c) Memerlukan perencanaan dan pengelolaan yang matang untuk jalur karir dan peluang pengembangan.

## **E. PEMECAHAN MASALAH**

Setelah melakukan evaluasi terhadap semua alternatif pemecahan masalah yang telah dikemukakan berdasarkan segi keuntungan dan kerugian, maka penulis memilih alternatif pemecahan masalah :

### **1. Keterlambatan Pengiriman Ekspor Barang**

Dalam mengatasi pemecahan masalah yang sudah dijabarkan bahwa untuk meminimalisir terjadinya keterlambatan proses pengiriman ekspor barang dengan cara mencari alternatif jadwal kapal dengan melakukan kerja sama dengan



perusahaan pelayaran lain. Dalam masalah perubahan data barang ekspor dibutuhkan pengelolaan data yang efisien dengan teliti dan kerja sama dengan PPJK juga perlu dijalin , membentuk tim khusus pengecekan untuk pengecekan jadi tidak ada perubahan data. Saat proses pengiriman bisa menggunakan jasa *vendor* jika terjadi gangguan dan perlu adanya *maintenance* rutin untuk menghindari masalah pada *truck* sehingga pengiriman tetap berjalan lancar. Sistem *error* tidak dapat diduga kapan terjadi jadi harus siap untuk *standby* jika terjadi, perlunya digitalisasi jaman sekarang bisa dikolaborasi dengan AI untuk mencari solusi yang efektif dan pengembangan yang diperlukan sehingga sistem *online* dalam ekspor dapat berjalan lebih stabil.

## **2. Kinerja SDM yang Menghambat Prosedur Penanganan Ekspor Barang**

Dalam mengatasi alternatif pemecahan masalah yang sudah dijabarkan diatas, bahwa dengan adanya SOP dapat meningkatkan kompetensi karyawan sehingga karyawan dapat berkembang. Serta perlu adanya lingkungan yang harmonis sehingga menimbulkan rasa empati dan saling paham dengan beban kerja yang saling dimiliki.

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan yang telah dijabarkan penulis mengenai peranan *freight forwarder* dalam kegiatan ekspor barang melalui transportasi laut dengan sistem *full container load* pada PT. Antar Dinamika Mandiri kesimpulan yang dapat diambil adalah :

##### **1. Waktu Proses Pengiriman Barang Ekspor Terhambat**

###### **a. Jadwal kapal**

Didalam *Shipping Instruction* (SI) telah tercantum nama kapal atau pelayaran apa yang akan digunakan untuk pengiriman barang, tetapi sering kali terjadinya penuhnya jadwal kapal sehingga tidak terdapat ruang yang dapat disewakan. Barang bisa dimuat dikapal lain tetapi dengan jadwal yang berbeda dengan pelayaran yang sama atau dapat mencari alternatif perusahaan pelayaran lain yang menyediakan jalur yang diinginkan.

###### **b. Perubahan data**

Perubahan data pun bisa terjadi, misalnya terjadinya notul PEB yang belum keluar NPE dan dekat dengan closing time sehingga karena NPE belum keluar dan mepet dengan closing time bisa menyebabkan terhambatnya proses kegiatan ekspor, oleh sebab itu saat proses pembuatan dokumen invoice dan packing list harus bisa dipastikan karena dokumen NPE digunakan untuk masuk ke gate in pelabuhan.

###### **c. Proses perjalanan**

Proses perjalanan peti kemas terkadang bisa terjadi hambatan, seperti kemacetan, kecelakaan, maintenance dan lain-lain. Proses perjalanan pengambilan container kosong menuju ke gudang shipper dan perjalanan dari

gudang shipper menuju pelabuhan merupakan tanggung jawab pihak PT Antar Dinamika Mandiri.

**d. Sistem *error***

Sistem error sering terjadi dimasa digitalisasi dikarenakan semua metode dirubah menjadi online dimulai dari proses penerbitan PEB sampai proses gate in sudah online. Terkadang di era digitalisasi ini masih terjadi error dikarenakan sistem mengalami bug atau kesalahan pemrograman yang bisa membuat billing gate in menjadi terhambat dan muatan ekspor harus menunggu di gudang yang memakan biaya tambahan.

**2. Kinerja SDM Yang Menghambat Prosedur Penanganan Barang Ekspor**

**a. Lingkungan Kerja yang Belum Harmonis**

adanya kesalah pahaman antar divisi keuangan, operasional dan dokumen. Hal ini terjadi karena kurang terjalannya komunikasi yang baik antar karyawan dan kurangnya empati yang ada. Seperti terjadinya telat pembayaran booking kapal antara divisi dokumen dan keuangan , tertukarnya dokumen antara divisi operasional dan divisi dokumen , kurangnya uang jalan antara divisi keuangan dan divisi operasional. Banyaknya pelanggan yang menggunakan jasa memerlukan kerjasama dan komunikasi yang baik dikarenakan akan mempengaruhi profit dan target perusahaan pada PT Antar Dinamika Mandiri.

**b. Sistem Kerja**

Sistem kerja yang dimiliki belum terlaksana dengan baik karena pemilihan SDM yang kurang tepat karena pemilihan sumber daya manusia hanya berdasarkan kekeluargaan, dimana mayoritas karyawannya merupakan kerabat dekat ,keluarga pemilik perusahaan dan kenalan karyawan tanpa memperhatikan kompetensi, pendidikan terakhir, dan pengalaman yang dimiliki. Seharusnya dalam pemilihan sumber daya manusia harus sesuai dengan spesifikasi pekerjaan tertentu. Karena dengan memilih sumber daya manusia yang handal pada bidangnya serta mampu bekerja baik dalam tim maupun individu merupakan suatu cara dalam memiliki sumber daya manusia yang berkualitas dan kompeten.



## **B. SARAN**

Berdasarkan uraian kesimpulan diatas, maka penulis dapat memberikan beberapa saran antara lain sebagai berikut :

1. Dalam prosedur pengiriman barang ekspor dengan metode FCL di PT Antar Dinamika Mandiri perlu melakukan kerja sama dengan perusahaan pelayaran, komunikasi yang intensif dengan pelanggan, tim yang mengontrol kualitas agar proses pengiriman barang dapat berjalan dengan baik.
2. Dalam upaya meningkatkan kinerja SDM dengan meningkatkan komunikasi antar divisi , membuat SOP yang lebih jelas untuk perusahaan , SDM harus lebih teliti dalam tiap proses yang dilaksanakan untuk meminimalkan resiko kesalahan yang dapat mengganggu prses pengiriman barang agar dapat berjalan dengan lancar.



## DAFTAR PUSTAKA

- Ginting, J. (2017). **Pengaruh ekspor terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia.** *Jurnal Ekonomi dan Bisnis*, 20(3), 123-135.
- Badan Pusat Statistik (BPS). (2023). **Ekspor Indonesia bulan November 2023.** Retrieved from <https://www.bps.go.id>
- Gilang, R. (2017). **Strategi peningkatan ekspor di Indonesia.** *Jurnal Ekonomi dan Pembangunan*, 15(2), 145-160.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2015). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 74 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Jasa Pengurusan Transportasi.* Retrieved from <https://www.dephub.go.id>
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2021). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.59 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait dengan Angkutan di Perairan.* <https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/184472/pm-no-59-tahun-2021>
- Winker, J. (2018). *Manajemen waktu dan produktivitas.* New York: Academic Press.
- Pemerintah Republik Indonesia. (1999). *Peraturan Pemerintah RI No. 82 Tahun 1999 tentang Angkutan Perairan.* Retrieved from <https://www.bphn.go.id>.
- Pemerintah Indonesia. (2009). *Undang-Undang RI Nomor 2 Tahun 2009 tentang Lembaga Pembiayaan Ekspor Indonesia.* Jakarta: Pemerintah Indonesia.
- Hamidi, H. (2007). Daya saing tembakau Virginia Lombok di pasar ekspor [Competitiveness of Lombok Virginia tobacco in export market]. *Jurnal Kemendag.*
- Kementerian Perdagangan Republik Indonesia. (2023). *Pedoman ekspor barang dari Indonesia.* Jakarta: Penerbit Kementerian Perdagangan.
- Amir, M. S. (2013). *Strategi memasuki pasar ekspor.* Jakarta: PPM.
- Agustina, C. (2015). Sistem informasi perusahaan ekspedisi muatan kapal laut pada PT. Tirang Jaya Samudera Semarang. *Bianglala Informatika*, 3(1).
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2011). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 Tahun 2011.* Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

- Achmad, F. (2019). Analisis penukaran delivery order online dan elektronik container equipment interchange receipt terhadap impor barang menggunakan petikemas melalui PT. Tirta Nusantara (Doctoral dissertation, STIA Manajemen dan Kepelabuhanan Barunawati Surabaya).
- Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia. (2001). *Keputusan Menteri Perhubungan No. 33 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut*. Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- Abbas, H. A. (2006). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Yolanda, Handayani, S., & Ekowati, D. (2019). Sistem informasi akuntansi manajemen logistik (studi pada Bank Bukopin Cabang Yogyakarta). *Jurnal Ilmiah Ekonomi dan Kewirausahaan*, 15(01).
- Council, Professionals, Council of Supply Chain Management. Council of Supply Chain Management Professionals. <http://cscmp.org/>.
- Ansyar, D., & Amirullah. (2002). *Teori dan Praktek Ekspor-Import*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Sudjino, & Sarjiyanto, P. (2007). *Transportasi Ekspor-Import dan Tatalaksana Kepabean*. Surakarta
- Susilo, A. (2008). *Buku Pintar Ekspor Import: Manajemen Tata Laksana dan Transportasi Internasional*. Jakarta
- Sekaran, U. (1992). *Business Research Methods*. New York: John Wiley & Sons.
- Sugiyono. (2010). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Syah, F. N. (2022). *Analisis Proses SPOG dan Clearance Kapal Tug Boat terhadap Kegiatan Operasional Keagenan di PT Jaya Samudera Mandalagiri*.
- Gaspersz, V. (2002). *Total Quality Management* (Cetakan Kedua). Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

## LAMPIRAN

### Lampiran 1. Kantor PT Antar Dinamika Mandiri








### Lampiran 3. Barang yang akan di kirim



Lampiran 4. Bill of Lading

 <b>EVERGREEN LINE</b> A Joint Service Agreement		<b>BILL OF LADING</b> <b>PROOFREAD</b> <b>NON-NEGOTIABLE</b>	
(2) Shipper / Exporter PT MONOKEM SURYA RUKAN PERMATA SENAYAN BLOK D NO.53, JL. TENTARA PELAJAR, JAKARTA 12210- INDONESIA. TEL : +(62)-21 5794 1388-89, FAX : +(62)-21 5794 1390		(5) Document No. 080200482733	
(3) Consignee (complete name and address) TO ORDER OF 'KIEN LONG COMMERCIAL JOINT STOCK BANK, LONG AN BRANCH'		(6) Export References 22100303210271	
(4) Notify Party (complete name and address) HOUSE AND LAND MEDIA COMPANY NO 65A1, HAMLET 1B, THANH PHU COMMUNE, BEN LUC DIST., LONG AN PROVINCE, VIET NAM. TAX CODE : 1101047609, TEL : +(84) 272-3872233 *		(7) Forwarding Agent-References	
(12) Pre-carriage by (13) Place of Receipt TG. PRIOK, JAKARTA, INDONESIA		(8) Point and Country of Origin (for the Merchant's reference only) (9) Also Notify Party (complete name and address)	
(14) Ocean Vessel/Voy. No. EVER OBEY 0287-005N		(15) Port of Loading TG. PRIOK, JAKARTA, INDONESIA	
(16) Port of Discharge DA NANG CITY PORT, VIET NAM		(17) Port of Delivery DA NANG CITY PORT, VIET NAM	
(18) Onward Inland Routing/Export Instructions (which are contracted separately by Merchants entirely for their own account and risk)			
Particulars furnished by the Merchant			
(18) Container No. And Seal No. CONTAINER NO./SEAL NO. EGHU3279102/EMCLXE2692/ 1000 EGHU3681580/EMCLXE2682/ 1000 HOUSE AND LAND MEDIA COMPANY LONG AN PROVINCE VIETNAM NO. 1-2000 MADE IN INDONESIA		(20) Description of Goods BAGS 25440.000 KGS 11.6160 CBM BAGS 25440.000 KGS 11.6160 CBM 2 X 20' DC CONTAINERS 2,000 BAGS 2,000 BAGS @ 25 KGS/PALLETIZED AND SHRINKWRAPPED CERAMIC OPACIFIER RAW MATERIALS FOR THE PRODUCTION OF CERAMIC AND PORCELAIN TILES SPECIFICATION: MC-101/UR QUANTITY: 50,000 KGS COUNTRY OF ORIGIN: INDONESIA * THE BALANCE OF BILL OF LADING SEE ATTACHED LIST * TOTAL NUMBER OF ATTACHED 1 PAGE OCEAN FREIGHT PREPAID 2000 BAGS	
(21) Measurement (M³) 23.2320 CBM Gross Weight (KGS) 50,880.000 KGS			
(22) TOTAL NUMBER OF CONTAINERS OR PACKAGES (IN WORDS) 2 X 20'			
(24) FREIGHT & CHARGES		Revenue Tons Rate AS ARRANGED Per Prepaid Collect	
(25) B/L NO. EGLV 080200482733		(27) Number of Original B(s)/L 3	
(26) Service Type/Mode FCL/FCL O/O		(28) Place of B(s)/L Issue/Date JAKARTA	
		(29) Prepaid at JAKARTA	
		(30) Collect at	
		(31) Exchange Rate	
		(32) Exchange Rate	
		PT. EVERGREEN SHIPPING AGENCY INDONESIA Please confirm OK within 24 hours. TEL: 62-021-5212330 FAX: 62-021-5212517	

# Lampiran 5. SPBB

KEMENTERIAN KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA  
DIREKTORAT JENDERAL BEA DAN CUKAI  
KANTOR PELAYANAN UTAMA TANJUNG PRIOK

**SURAT PERSETUJUAN PENGELUARAN BARANG (SPPB)**

Nomor : 049984/KPU.1/2023 Tanggal : 30-01-2023

Nomor Pengajuan : 040300-000769-20230118-000395  
Nomor Pendaftaran PIB : 049983 Tanggal 30-01-2023

Kepada :  
Importir :  
NPWP : 01.302.064.9-062.000  
Nama : PT. POLYCHEMIE ASIA PACIFIC PERMAI  
Alamat : JL.RAYA KEBAYORAN LAMA NO.15, GROGOL SELATAN, KEBAYORAN LAMA, JAKARTA

PPJK :  
NPWP :  
Nama :  
Alamat :  
NP PPJK :  
Lokasi Barang : TPK1 / UTPK 1 IMPOR  
No. B/L atau ANB : COAU7884540860 Tanggal: 15-01-2023  
Sarana Pengangkut : BRIGHT LAEM CHABA 0908  
No. Voy./Flight : 0908  
No. BC 1.1 : 000405 Tanggal: 27-01-2023 Pos : 0127  
Jumlah/jenis kemasan : 320 DR; Berat : 74.368,00  
Merk kemasan : -

Jumlah peti kemas : 4  
Nomor Peti Kemas/ Ukuran : -

No.	No.Peti Kemas	Ukuran	Penegahan	Ket	No.	No.Peti Kemas	Ukuran	Penegahan	Ket
1	BEAU-2078664	20			2	FCIU-4964432	20		
3	CSLU-2039719	20			4	TEMU-4864439	20		

Catatan pengeluaran :

Jakarta, Jakarta,  
Pejabat Pemeriksa Dokumen Pejabat yang mengawasi pengeluaran barang  
Tanda Tangan: Tanda Tangan:  
Nama : . Nama :  
NIP : . NIP :

Dalam jangka waktu 30 (tiga puluh) hari sejak tanggal nomor pendaftaran dan berdasarkan penelitian Pejabat Bea dan Cukai tidak terdapat perbedaan tarif dan/atau nilai pabean, maka Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) ini merupakan penetapan Pejabat Bea dan Cukai.

Peruntukan :  
1. Importir;  
2. Pejabat yang mengawasi pengeluaran barang.  
Formulir ini dicetak secara otomatis oleh sistem komputer dan tidak memerlukan nama, tanda tangan pejabat, dan cap dinas.

## Lampiran 6 Delivery Order

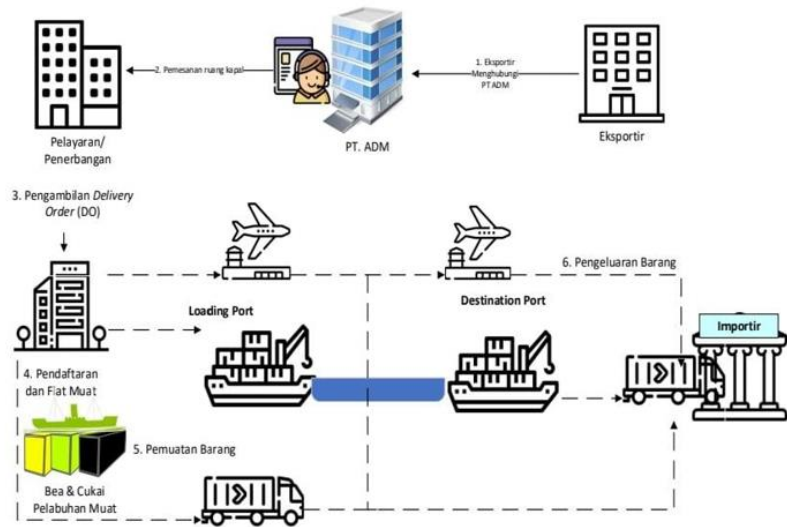
Page 1 Of 1 27-JAN-23		DELIVERY ORDER								
PT. CITRA KREASI MAKMUR JL. SOSIAL NO.12 RT. 004 RW. 02 KEL. WIJAYA KUSUMA KEC. GROGOL PETAMBURAN JAKARTA BARAT 11460, INDONESIA TAX ID : 020381927038000		DELIVERY ORDER NUMBER : DOARM00312029 B/L - NO : CNH0464541 VESSEL : CMA CGM PUGET INTERNAL REFERENCE : 0XL1SN1NC LLOYDS NO : 9248124		GENERAL DECLARATION DT : 22-JAN-23 VOYAGE : 0XL1SN AGENT CUSTOM REG NO : CUST ID :						
POL / ETD : NANSHA / 22-JAN-2023 POD / ETA : JAKARTA / 27-JAN-2023 QUAY / TERMINAL : JICT-UTC 1										
CONTAINER	SEAL	TARE	SIZE / TYPE	PCS / QTY	COMMODITY	WT KGM	MEAS /CBM	CUST ID	PIN	EXP DATE
TCLU3980801	C6548171	2200	20ST	415	CARTONS	Electric toasters, for domesti	3004.880	28.190		08-FEB-23
Release comment						Last Free Storage Date				
TOTAL NB OF CONTAINERS PER SIZE/TYPE:						TOTAL:	3004.880	28.190		
20ST 1										
EMPTY RETURN ADDRESS	CONTAINERS	Turn-In-Ref	D&D Invoice	Deposit Invoice	Freight Invoice	FOR FURTHER INFORMATION PLEASE CONTACT				
PT. CMA CGM INLAND SERVICES INDONES KAWASAN BERIKAT NUSANTARA MARUNDA JL. MEDAN BLOK C3, CILINCING, JAKAR	TCLU3980801					PT. Container Maritime Activities, PERMATA KUNINGAN BUILDING 21-22 FL, JL.KUNINGAN MULIA KAV 9C, GUNTUR, SETIA BUDI, JAKARTA, 12980 AHMAD FACHREZI E-mail: <a href="mailto:dja.impcounter@cma-cgm.com">dja.impcounter@cma-cgm.com</a> Tel (direct): Fax:				
14120										



# Lampiran 7 PEB

BC 3.0		PEMBERITAHUAN EKSPOR BARANG	
Nomor Pengajuan : 040300-000636-20230125-000117		Halaman 1 dari 3..	
A. KANTOR PABEAN	1. Kantor Pabean Pemisahan : 040300 KPU Tanjung Priok		
	2. Kantor Pabean Ekspor : 040300 KPU Tanjung Priok		
	B. JENIS EKSPOR : Ekspor biasa		
	C. KATEGORI EKSPOR : Umum		
	D. CARA PERDAGANGAN : Lainnya		
E. CARA PEMBAYARAN : Sight Letter of Credit		-	
H. KOLOM KHUSUS BEA DAN CUKAI		1. Nomor Pendaftaran : 058404	
		Tanggal : 26-01-2023	
		2. Nomor BC 1.1 : :	
		Tanggal : :	
		Pos/ Sub Pos : :	
EKSPORTIR		PEMILIK BARANG	
1. Identitas : NPWP 15 Digit : 01.601.413.6-052.000		5. Identitas : 01.601.413.6-052.000	
2. Nama : PT. BANGUNPERKASA ADHITAMASENTRA		6. Nama : PT. BANGUNPERKASA ADHITAMASENTRA	
3. Alamat : GRAHA GRC BOARD LT.3JL.S.PARMAN KV.64,KEL.SLIPLKEC.PAL		7. Alamat : GRAHA GRC BOARD LT.3JL.S.PARMAN KV.64,KEL.SLIPLKEC.PAL MERAHJAKARTA	
4. Status : PMDN (non migas)			
11. Nama : FLEKKOREA CO.,LTD.		12. Alamat : 2ND FL. 388-2, SHINSU-DONG MAPO-GU, SEOUL, KOREA (POST CODE:04091)	
		13. Negara : KR - Korea, Republic Of	
PPJK		PEMBELI	
8. NPWP : 73.467.211.6-035.000		14. Nama : FLEKKOREA CO.,LTD.	
9. Nama : PT KARSEL EXPRESS INTERNATIONAL		15. Alamat : 2ND FL. 388-2, SHINSU-DONG MAPO-GU, SEOUL, KOREA (POST CODE:04091)	
10. Alamat : RUKO GRAHA MAS BLOK A NO.11, JL.PEJUANGAN KAV.1, JAKARTA BARAT 11530		16. Negara : KR - Korea, Republic Of	
DATA PENGANGKUTAN		DATA PELABUHAN/TEMPAT MUAT EKSPOR	
17. Cara Pengangkutan : Laut		21. Pel. Muat Asal : IDTPP Tanjung Priok	
18. Nama & Benda Sarana Pengangkut : MCC CEBU ( - )		22. Pel./Tempat Muat Ekspor : IDTPP Tanjung Priok	
19. No.Pengangkut (Voy/ Flight/Nopol) : 305N		23. Tmpt. Penimbunan : :	
20. Tanggal Perkiraan Ekspor : 31-01-2023		24. Pel. Bongkar : KRICH Incheon	
		25. Pel. Tujuan : KRICH Incheon	
		26. Negara Tujuan Ekspor : KR Korea, Republic Of	
DOKUMEN PELENGKAP PABEAN		DATA TEMPAT PEMERIKSAAN	
27. Nomor & Tgl Invoice : 001/BPAS-BCA/1/2023 26-01-2023		30. Lokasi Pemeriksaan : 2.Gudang Eksportir	
28. Nomor & Tgl Packing : 001/BPAS-BCA/1/2023 26-01-2023		31. Kantor Pabean Pemeriksaan : 040300 KPU Tanjung Priok	
29. Jenis, No & Tgl Dok. lainnya : Letter Of Credit / LC M42U72301NU00235 16-01-2023		DATA PENYERAHAN	
Kantor Bea Cukai pendaftaran CK-5 : -		32. Cara Penyerahan Barang : CFR Cost and Freight	
DATA TRANSAKSI EKSPOR			
33. Bank Devisa Hasil Ekspor : 014 - BCA		36. Freight : 1,050,00	
34. Jenis Valuta Asing : USD US Dollar		37. Asuransi (L24DN) : 32,57	
35. Nilai Ekspor : 14.838,6000		38. Nilai Maikon (Jika Ada) : 0,0000	
DATA PETI KEMAS		DATA KEMASAN	
39. Jumlah Peti Kemas : 3 x 20 feet; 0 x 40 feet		41. Jenis, Jumlah dan Merek Kemasan : PX / PALLET, 24	
40. Nomor,Ukuran dan Status peti Kemas : -Lihat Lembar Lanjutan-			
DATA BARANG EKSPOR			
42. Berat Kotor (kg) 73.342,5000		43. Berat Bersih (kg) 72.022,5000	
44. No.	45. Pos Tarif/HS, uraian jumlah dan jenis barang secara lengkap, merk, tipe,ukuran, spesifikasi lain dan kode barang	46. Perizinan Ekspor	47. HE barang dan Tarif BK pada tanggal pendaftaran
1.	8911.82.90 FIBRE CEMENT BOARD - - - 24 PX/PALLET	- (-) - -	4.365,0000 PCE/Piece 72.022,5000 Kgm 0,0000 m3
52. Nilai tukar mata uang : 0,0000		DATA PENERIMAAN NEGARA	
		53. Nilai Bea Keluar : 0,00	
		54. PPh Pasal 22 Ekspor : 0,00	
		55. Pungutan Sawit : 0,00	
G. TANDA TANGAN EKSPORTIR/ PPJK			
Dengan ini saya menyatakan bertanggung jawab atas kebenaran hal-hal yang diberitahukan dalam Pemberitahuan Ekspor Barang ini, serta bersedia dikenakan sanksi sesuai dengan ketentuan di bidang kepabeanan apabila terdapat kesalahan.			
Jakarta, 26-01-2023			
MARSHAL SATYA ANANDRATA			

Lampiran 8 Prosedur ekspor di PT Antar Dinamika Mandiri



## Lampiran 9 Surat Kuasa Ekspor



**SURAT KUASA**  
**PENGAJUAN PEMBERITAHUAN PABEAN**  
No.MS/01.21/EXIM/23

Kami yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Sardimin Sungkarto  
Jabatan : Direktur  
Nama Perusahaan : PT. MONOKEM SURYA  
NPWP : 01.068.220.1-062.000  
Alamat : Rukan Permata Senayan Blok D No.53 Jl. Tentara Pelajar Jakarta 12210  
Telpon / Fax : 021-57941388 / 89

Selanjutnya dalam surat kuasa ini disebut **PEMBERI KUASA**, dengan ini memberi kuasa kepada:

Nama PPJK : PT. KARSEL EXPRESS INTERNATIONAL  
Alamat PPJK : Ruko Graha Mas Blok A No. 11 Jl. Perjuangan Kav. 1 Jakarta Barat 11530  
Nama Pimpinan PPJK : Marshal Satya Anandrata  
NPWP : 73.467.211.6-035.000  
Telpon/Fax : +62 896-7289-7912

Selanjutnya dalam surat kuasa ini disebut **PENERIMA KUASA**, guna bertindak untuk dan atas nama pemberi kuasa untuk pengajuan Pabean pada kantor Pelayanan Bea dan Cukai yang bersangkutan atas impor/ekspor barang tersebut dibawah ini :

Nama Importir/Eksportir : PT MONOKEM SURYA  
Dokumen dan/atau barang : ZIRCONIUM SILICATE  
Nomor/Tgl.Dokumen : 040300-000636-20230125-000116  
Jumlah barang/kemasan : 140 BAG  
Party : 7X20'

Pemberi Kuasa dengan ini menyatakan bertanggung jawab sepenuhnya atas kebenaran dokumen yang diserahkan tersebut diatas, dan atas segala kewajiban kepabeanan sebagaimana dimaksud Undang-undang no.17 Tahun 2006 tentang kepabeanan.

Penerima Kuasa

Marshal Satya Anandrata

Jakarta, 25 January 2023  
Pemberi Kuasa

Sardimin Sungkarto

## Lampiran 10 Surat Tugas



PT MONOKEM SURYA

### SURAT TUGAS

Nomor : MS/12/EXIM.0.3/23

Kami yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : SARDIMIN SUNKARTO  
Jabatan : Direktur  
Nama PPJK : PT.MONOKEM SURYA  
Alamat : Rukan Permata Senayan Blok D No.53 Jl.Tentara Pelajar Jakarta 12210  
Tlp/Fax : 021-57941388-89 / 021-57941390

Dengan ini menugaskan di bawah ini :

Nama : Chandra  
No KTP : 3173081609780004  
Jabatan : Export Import Staff  
No.Hp : 08170080909

Untuk melaksanakan pengurusan ANALISING POINT pada kantor Pelayanan Bea dan Cukai yang bersangkutan atas import barang tersebut di bawah ini :

Nama Eksportir : PT MONOKEM SURYA  
Dokumen dan/atas Barang : ZIRCONIUM SILICATE  
No.Pengajuan : 040300-000636-20230125-000116

Penerima tugas menyatakan bertanggung jawab sepenuhnya atas segala kewajiban kepabeanaan sebagaimana di maksud Undang-undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeana

Jakarta, 25 January 2023

Penerima Tugas

( Chandra )

Pemberi Tugas

( Sardimin Sungkarto )

## Lampiran 11 Invoice

  
**PT SREE INTERNATIONAL INDONESIA**  
 02.115.524.7.063.000

GD. SOPO DEL OFFICE TOWER & LIFESTYLE  
 TOWER B LT. 9, JL. MEGA KUNINGAN BARAT III  
 LOT. 10 1-6 KUNINGAN TIMUR SETIABUDI  
 JAKARTA SELATAN 12940 DKI JAKARTA  
 INDONESIA

Phone : +62-21 80806560  
 Fax : +62-21 80806562  
 E-mail : marketing@chemtradeasia.com

### INVOICE

<b>SHIPPER</b> PT SREE INTERNATIONAL INDONESIA GD. SOPO DEL OFFICE TOWER & LIFESTYLE TOWER B LT. 9, JL. MEGA KUNINGAN BARAT III LOT. 10 1-6 KUNINGAN TIMUR SETIABUDI JAKARTA SELATAN 12950DKI JAKARTA INDONESIA		<b>INV. NO.</b> : INV/SII/2301009/2023  <b>INV. DATE</b> : 25-Jan-2023  <b>P.I. NO</b> : PI/SII/230110963/2023  <b>P.I. DATE</b> : 19-Jan-2023		
<b>CONSIGNEE/SOLD TO:</b> SOJITZ CORPORATION 3-10, UMEDA 3-CHOME, KITA-KU, UMEDA DAIBIRU BUILDING OSAKA 530-8689 JAPAN		<b>SHIPPER BANK</b> Account No : 034502000062301 Swift Code : BRINIDJA PT BANK RAKYAT INDONESIA GUNUNG SAHARI JAKARTA INDONESIA		
<b>PORT OF LOADING</b> JAKARTA, INDONESIA	<b>PORT OF DISCHARGE</b> SHIMIZU, JAPAN	<b>TERM OF PAYMENT:</b> T/T  <b>TENOR</b> : T/T 30 DAYS AFTER B/L DATE		
<b>B / L NO</b> 049DX00374	<b>SAILING ON/ OR ABOUT</b> 25-Jan-2023	<b>REMARKS</b> DIW1010 MEDIA BAGS WITH PLASTIC COVER AND LASHING BELT		
<b>VESSEL / VOY NO</b> ARIANA A / V.N015	<b>COUNTRY OF ORIGIN</b> INDONESIA			
<b>NO. OF CONTAINERS</b>	<b>DESCRIPTION OF GOODS</b>	<b>QTY (Kgs)</b>	<b>UNIT PRICE (USD)</b>	<b>AMOUNT (USD)</b>
2 X 20' FCL	40 JUMBO BAGS CONSISTS OF REPACKED SODIUM SULPHATE ANHYDROUS (PACKING: JUMBO BAG/1000 KG) AS PER PROFORMA INVOICE NO. PI/SII/230110963/2023 DATED : January 19, 2023 AND AS PER CONTRACT NUMBER 2P835K9 DATED : 2023.01.01 HS CODE : 2833.11.00	40.000,000	\$0.22580	\$9,032.00
<b>TOTAL</b>			<b>\$9,032.00</b>	
<b>AMOUNT IN WORDS : (USD : NINE THOUSAND THIRTY TWO)</b>				

#### CTF BREAKDOWN USD

PRICE OF GOODS	\$8,025.79
FREIGHT	\$1,000.00
INSURANCE	\$6.21
<b>TOTAL</b>	<b>\$9,032.00</b>

January 25, 2023  
 AUTHORIZED SIGNATORY  
 PT. SREE INTERNATIONAL INDONESIA

## Lampiran 12 Packing List



**PT SREE INTERNATIONAL INDONESIA**

02.115.524.7.063.000

GD. SOPO DEL OFFICE TOWER & LIFESTYLE  
TOWER B LT. 9, JL. MEGA KUNINGAN BARAT III  
LOT. 10 1-6 KUNINGAN TIMUR SETIABUDI  
JAKARTA SELATAN 12960 DKI JAKARTA  
INDONESIA

Phone : +62-21 50806560

Fax : +62-21 50806562

E-mail : marketing@chemtradeasia.com

### PACKING LIST

<b>SHIPPER</b> PT. SREE INTERNATIONAL INDONESIA GD. SOFO DEL OFFICE TOWER & LIFESTYLE TOWER B LT. 9, JL. MEGA KUNINGAN BARAT III LOT. 10 1-6 KUNINGAN TIMUR SETIABUDI JAKARTA SELATAN 12950DKI JAKARTA INDONESIA		<b>INV. NO.</b> : INV/SII/2301009/2023 <b>INV. DATE</b> :25-Jan-2023  <b>P.I. NO</b> :PI/SII/230110963/2023 <b>P.I. DATE</b> :19-Jan-2023
<b>CONSIGNEE/SOLD TO</b> SOJITZ CORPORATION 3-10, UMEDA 3-CHOME, KITA-KU, UMEDA DAIBIRU BUILDING OSAKA 530-8689 JAPAN		<b>SHIPPER BANK</b> Account No : 034502000062301 Swift Code : BRINIDJA PT BANK RAKYAT INDONESIA GUNUNG SAHARI JAKARTA INDONESIA
<b>PORT OF LOADING</b> JAKARTA, INDONESIA	<b>PORT OF DISCHARGE</b> SHIMIZU, JAPAN	<b>REMARKS</b> DIW1010 MEDIA BAGS WITH PLASTIC COVER AND LASHING BELT
<b>COUNTRY OF ORIGIN</b> INDONESIA	<b>SAILING ON/OR ABOUT</b> 25-Jan-2023	
<b>CARRIER</b> ARIANA A / V.N015	<b>B / L NO.</b> 049DX00374	

**NO. OF CONTAINERS** 2 X 20' FCL

#### DESCRIPTION OF GOODS

40 JUMBO BAGS CONSISTS OF REPACKED SODIUM SULPHATE ANHYDROUS  
(PACKING: JUMBO BAG/1000 KG)  
AS PER PROFORMA INVOICE NO.  
PI/SII/230110963/2023  
DATED : January 19, 2023  
AND AS PER CONTRACT NUMBER 2P835K9  
DATED : 2023.01.01  
HS CODE : 2833.11.00

CONTAINER / SEAL NO	NET WEIGHT (KGS)	GROSS WEIGHT (KGS)
	20.000,00	20.800,00
	20.000,00	20.800,00

**TOTAL**

**40.000,00**

**41.600,00**

25-Jan-2023

**AUTHORIZED SIGNATORY**

PT SREE INTERNATIONAL INDONESIA

**ANTONIUS EDDY SUHANTO**

## Lampiran 13 Persetujuan NOTUL

KEMENTERIAN KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA  
DIREKTORAT JENDERAL BEA DAN CUKAI  
KANTOR PELAYANAN UTAMA TANJUNG PRIOK

### NOTA PENERIMAAN (PEB PERBAIKAN)

Kepada Saudara :  
EKSPORTIR

-NPWP : 02.115.524.7-063.000  
-Nama : PT SREE INTERNATIONAL INDONESIA  
-Alamat : GD. SOPO DEL OFFICE TOWER & LIFESTYLE TOWER B LT. 9. JL. MEGA

PPJK

-NPWP : 73.467.211.6-035.000  
-Nama : PT KARSEL EXPRESS INTERNATIONAL  
-Alamat : RUKO GRAHA MAS BLOK A NO.11, JL. PEJUANGAN KAV.1, JAKARTA BARAT  
-Nomor Pokok PPJK : Tanggal

Terhadap PEB Perbaikan dengan nomor pengajuan: 040300-000636-20230121-000111  
Perbaikan telah memenuhi syarat untuk diproses lebih lanjut.

- 1 BCF 309/PEB Pembetulan Telah Diterima. Via = VPN/INTERNET
- 2 Nilai FOB = USD 8025.79
- 3 Jumlah Cont = 0
- 4 Jumlah Netto = 40000
- 5 Jumlah Kemasan = 1
- 6 Carrier = ARIANA A

Jakarta, 07-02-2023  
Pejabat Pemeriksa Dokumen Ekspor /  
Pejabat Penerima Dokumen

Nama :  
NIP :

## Lampiran 14 Laporan Wawancara

### TRANSKIP WAWANCARA DENGAN NARASUMBER

**Nama** : Adi Kurniawan

**Jabatan** : Operasional Team

**Cadet Tubagus** :Selamat siang bang, izin mengganggu waktunya bang, saya izin meminta waktunya sebentar bang. Bang Adi bisa jelasin tentang PT Antar Dinamika Mandiri bergerak dalam bidang apa?

**Pak Adi** : Perusahaan ini bergerak dalam *Freight Forwarding* yang menyediakan jasa pengiriman , penerimaan barang ekspor dan impor melalui transportasi darat, udara dan laut dengan sistem *full container load* dan *less container load*.

**Cadet Tubagus** : Kalau kegiatan usahanya ada apa aja bang Adi?

**Pak Adi** : Kegiatannya ada banyak dari pengurusan dokumen, pemesanan ruangan pengangkut , pembuatan dokumen , penyimpanan, muatan , gudang , *trucking* ,

**Cadet Tubagus** : Paling banyak jasa yang digunakan sama pelanggan biasanya yang mana Bang Adi kalau di ekspor ?

**Pak Adi** : Paling sering transportasi laut karena bisa ngangkut kapasitas besar dan lebih murah.

**Cadet Tubagus** : Biasanya dalam melakukan pengiriman ekspor kendalanya ada apa aja bang adi ?

**Pak Adi** : Kendala yang dihadapi beragam jadwal kapal yang kadang tidak sesuai atau tiba tiba penuh , perubahan data atau notul yang mendadak, kejadian saat proses perjalanan , sistem yang suka *error*. Masalah SDM ini biasanya masalah internal karena suka terjadi kesalah pahaman antar divisi dan lingkungan yang kurang harmonis

**CadetTubagus** : Untuk kendala yang dialami bagaimana cara mengatasinya bang?

**Pak Adi** : Kalau untuk masalah jadwal kapal kita harus mencari jadwal kapal lain di perusahaan pelayaran lain dan masalah yang lain harus dievaluasi kerja agar tidak terjadi kesalahan di kemudian hari



## Lampiran 15 NPE

KEMENTERIAN KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA DIREKTORAT JENDERAL BEA DAN CUKAI KANTOR PELAYANAN UTAMA TANJUNG PRIOK		No. Pengajuan: 040300-000636-20230125-000117
<b>NOTA PELAYANAN EKSPOR (NPE)</b>		
Nomor	: 059174/KPU.1/2023 Tanggal: 26-01-2023	
No.Pendaftaran PEB	: 058404 Tanggal: 26-01-2023	
Jenis Komoditi	: NON-SDA	
		Lembar ke 1 dari 3
1. KANTOR PABEAN PEMUATAN	: 040300 / KPU Tanjung Priok	
2. NPWP / NAMA EKSPORTIR	: 01.601.413.6-052.000 / PT. BANGUNPERKASA ADHITAMASENTRA	
3. NPWP / NAMA PIJK	: 73.467.211.6-035.000 / PT KARSEL EXPRESS INTERNATIONAL	
4. SARANA PENGANGKUT		
a. Nama	: MCC CEBU	b. Voyage/Flight/Nopol: 305N
5. TANGGAL PERKIRAAN EKSPOR	: 31-01-2023	
6. PELABUHAN MUAT		
a. Pelabuhan Muat Asal	: IDTPP / Tanjung Priok	b. Pelabuhan/Tempat Muat Ekspor : IDTPP/Tanjung Priok
7. BERAT KOTOR	: 73.342.5000 Kgm.	
8. KEMASAN		
PETI KEMAS	: NON PETI KEMAS	
a. Merek/Nomor	: TRHU2195765	a. Jenis/Merek Kemasan :
b. Ukuran	: 20 Feet	b. Jumlah : 24 PK;
<b>UNTUK KANTOR PABEAN PEMUATAN DI PELABUHAN MUAT EKSPOR</b>		
<b>A. CATATAN PEMERIKSAAN DOKUMEN EKSPOR</b> Pejabat Pemeriksa Dokumen   	<b>B. CATATAN PEMERIKSAAN FISIK BARANG</b> Pemeriksa   	
<b>C. CATATAN PENGAWASAN STUFFING</b> Merek / Nomor Peti Kemas : Ukuran Peti Kemas : Jenis Segel: ..... Nomor Segel: ..... Petugas Pengawasan Stuffing	<b>D. CATATAN PENGELUARAN BARANG EKSPOR DARI TPB</b> Jenis Segel : ..... Nomor Segel: ..... Selesai Keluar Tanggal: ..... Pukul : ..... Petugas Dinas Luar	
<b>E. CATATAN PEMASUKAN BARANG EKSPOR</b> Segel : <input type="checkbox"/> Utuh <input type="checkbox"/> Rusak <input type="checkbox"/> Tidak Sesuai Mulai Masuk Tanggal: ..... Pukul: ..... Selesai Masuk Tanggal: ..... Pukul: ..... Petugas Dinas Luar	<b>F. CATATAN PEMUATAN BRG.EKSPOR KE SARANA PENGANGKUT</b> Short Shipment : ..... Selesai Muat Tanggal: ..... Pukul : ..... Petugas Dinas Luar	
<b>UNTUK KANTOR PABEAN PEMUATAN DI PELABUHAN MUAT ASAL</b>		
<b>G. CATATAN PEMERIKSAAN DOKUMEN EKSPOR</b> Pejabat Pemeriksa Dokumen   	<b>H. CATATAN PEMERIKSAAN FISIK BARANG</b> Pemeriksa   	
<b>I. CATATAN PENGAWASAN STUFFING</b> Merek/Nomor Peti Kemas : Ukuran Peti Kemas : Jenis Segel: ..... Nomor Segel: ..... Petugas Pengawasan Stuffing	<b>J. CATATAN PENGELUARAN BARANG EKSPOR DARI TPB</b> Jenis Segel : ..... Nomor Segel: ..... Selesai Keluar Tanggal: ..... Pukul : ..... Petugas Dinas Luar	
<b>K. CATATAN PEMASUKAN BARANG EKSPOR</b> Segel : <input type="checkbox"/> Utuh <input type="checkbox"/> Rusak <input type="checkbox"/> Tidak Sesuai Mulai Masuk Tanggal: ..... Pukul: ..... Selesai Masuk Tanggal: ..... Pukul: ..... Petugas Dinas Luar	<b>L. CATATAN PEMUATAN BRG.EKSPOR KE SARANA PENGANGKUT</b> Short Shipment : ..... Selesai Muat Tanggal: ..... Pukul : ..... Petugas Dinas Luar	