

Analisis Proses Pengiriman Barang Ekspor Melalui Transportasi Laut (Studi Kasus PT. Mitra Kargo Indonesia Semarang)

Liza Aidina¹, Suwandi²

¹ Universitas Diponegoro, lizaaidina@students.undip.ac.id

² Universitas Diponegoro, suwandi@live.undip.ac.id

Article Info

Article history:

Received Jun, 2023

Revised Jul, 2023

Accepted Jul, 2023

Kata Kunci:

Ekspor, Pengiriman, Proses

Keywords:

Export, Process, Shipping

ABSTRAK

Perdagangan internasional yaitu suatu wujud perdagangan dari beberapa negara berlandaskan dari persetujuan bersama. Perdagangan antar negara bisa terbentuk disebabkan permintaan barang dan jasa yang tidak dapat dicukupi dalam negeri bisa didapatkan dari negara lain. Salah satu bentuk perdagangan internasional merupakan ekspor impor. Di Indonesia sendiri ada banyak perusahaan jasa yang dapat membantu para eksportir serta importir untuk mengurus proses pengiriman barang ekspor maupun impor yaitu perusahaan *Freight forwarder*. Tujuan penelitian ini yaitu untuk memperoleh gambaran tentang proses dan kendala pengiriman barang ekspor melalui transportasi laut pada PT. Mitra Kargo Indonesia. Metode yang digunakan deskriptif kualitatif untuk menggambarkan kondisi atau pandangan pada suatu ruang lingkup secara detail dengan menggunakan 5 indikator, metode pengumpulan data melalui wawancara, observasi, serta dokumentasi serta menggunakan metode analisis data melalui reduksi data, penyajian data, serta penarikan kesimpulan. Metode pengolahan data dengan uji validitas triangulasi metode serta triangulasi teori. Hasil penelitian membuktikan bahwa proses pengiriman barang ekspor melalui transportasi laut pada PT. Mitra Kargo Indonesia sudah cukup baik. Kendala yang terdapat yaitu seperti kurangnya perancangan permintaan yang belum optimal, kurangnya aset perusahaan, proses operasi pengangkutan barang seperti kerusakan truk.

ABSTRACT

International trade is a form of trade from several countries based on a mutual agreement. Trade between countries can be formed because the demand for goods and services that cannot be fulfilled domestically can be obtained from other countries. One form of international trade is export import. In Indonesia itself there are many service companies that can help exporters and importers to take care of the process of shipping goods for export and import, namely *Freight forwarder* companies. The purpose of this study is to obtain an overview of the process and constraints of sending export goods via sea transportation at PT. Indonesian Cargo Partners. The method used is descriptive qualitative to describe conditions or views on a scope in detail by using 5 indicators, data collection methods through interviews, observation, and documentation and using data analysis methods through data reduction, data presentation, and drawing conclusions. Methods of data processing by testing the validity of method triangulation and theory triangulation. The results of the study prove that the process of sending export goods via sea transportation at PT. Mitra Cargo Indonesia is good enough. Constraints that exist are such as the lack of demand design that is not optimal, the lack of

company assets, the operational process of transporting goods such as truck damage.

This is an open access article under the [CC BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/) license.



Corresponding Author:

Name: Liza Aidina
 Institution: Universitas Diponegoro
 Email: lizaaidina@students.undip.ac.id

1. PENDAHULUAN

Perdagangan internasional ialah bentuk perdagangan antar negara yang berlandaskan atas persetujuan bersama. Di mana perdagangan internasional bisa dilakukan disebabkan permintaan komoditas maupun jasa yang tak bisa tercukupi di dalam negeri mampu dihasilkan asal negara lain. Wujud perdagangan antar negara yaitu ekspor impor, sesuai perundang-undangan Republik Indonesia No. 7 (2014) pasal 42 (1) perihal perdagangan, ekspor menunjuk pada kegiatan importir juga eksportir yang sudah memperoleh persetujuan spesifik berlandaskan aturan perundang-undangan kepabeanan untuk mengirimkan komoditas keluar dari perbatasan pabean Indonesia berasal Direktur Perdagangan luar negeri.

Aktivitas ekspor dilaksanakan melalui beragam lembaga pada negeri, seperti perusahaan swasta, pelabuhan nasional, maupun pelabuhan lokal (Salam, 2014). Misalnya seperti aktivitas komersial layanan pengiriman kargo, perusahaan pelayaran, bea cukai, importir, serta perusahaan lain yang saling berkolaborasi. Hal tersebut juga jadi permasalahan yang tidak mampu dibiarkan, karena semua bagian tadi merupakan pihak yang saling berkaitan serta tidak dapat terlepas dari aktivitas ekspor impor, termasuk memastikan layanan pengiriman, dokumentasi pendukung, dan memastikan moda transportasi yang digunakan untuk pengangkutan luar negeri. terdapat beberapa moda transportasi yang bisa dipergunakan pada pengiriman barang ke luar negeri yaitu udara, darat, laut, pipa, dan pos. namun di Indonesia sendiri angkutan transportasi laut adalah transportasi yang paling sering kali digunakan, hal ini tampak dari total nilai ekspor Indonesia menurut Badan pusat Statistik di tahun 2022 yang melonjak sebesar 94,66% secara nilai pada tahun 2021 dipadankan tahun sebelumnya yaitu 90,06%.

Tabel 1. Nilai Ekspor Menurut Moda Transportasi, 2020-2021

Tahun	2020	2021
Udara	6,78%	4,9%
Laut	92,06%	94,66%
Darat	0,03%	0,01%
Pipa	1,10%	1,23%
Pos	0,03%	0,01%

Sumber: BPS, 2022

Pemilihan ekspor barang melalui angkutan laut disebabkan sejumlah alasan, salah satunya karena lebih efektif serta efisien serta dapat menggunakan perlengkapan yang mampu dipakai lagi buat mengangkut dan mengalihkan komoditas ekspor ke kontainer. melonjaknya permintaan asal

luar buat teknisi usaha perkapalan bisa menjadi alasan mengapa pengiriman komoditas luar negeri melebihi standar pengiriman antar pulau.

Namun, sejumlah tantangan sering dijumpai sewaktu proses ekspor atau impor seperti pada penelitian yang dilakukan oleh Mandasari et al. (2021) menemukan bahwa eksportir atau importir tidak menjalankan sendiri seluruh kegiatan logistik waktu mengekspor komoditas ke luar negeri sebab berbagai alasan, seperti terbatasnya waktu dan kurangnya pengetahuan pengiriman. Selain itu dalam peraturan perundang-undangan Republik Indonesia No. 7 (2014) pasal 42 (1) tentang perdagangan, ekspor barang dilaksanakan oleh pengusaha yang sudah tercatat serta ditentukan menjadi eksportir, selanjutnya di pasal 43 (1) di mana eksportir bertanggung jawab seluruhnya atas komoditas yang akan di ekspor. dari peraturan tadi jelas disebutkan bahwa kegiatan ekspor dan impor seharusnya dilakukan oleh para pelaku usaha yang ingin melakukan perdagangan internasional, namun pada kenyataannya para pelaku ekspor serta impor tidak melakukan seluruh aktivitas ekspor impor barang sendiri bahkan mereka kurang tahu norma untuk melakukan ekspor impor atau pengirim lebih berfokus di produksi komoditas ekspor, untuk penanganan kegiatan logistik seperti pengiriman dan dokumen biasanya diberikan pada usaha bisnis yang lebih profesional seperti perusahaan *freight forwarder*.

Salah satu bisnis pengiriman komoditas di daerah Semarang yaitu PT. mitra Kargo Indonesia Semarang, yang memberikan layanan juga mengelola seluruh kegiatan yang diharapkan untuk melaksanakan pengiriman, pengangkutan, juga penerimaan komoditas ekspor atau impor melalui angkutan multimoda, seperti transportasi darat, air, ataupun udara. Perusahaan pengiriman komoditas seperti *freight forwarder* juga ialah usaha yang mampu melaksanakan pengangkutan satu atap atau *one stop delivery* selain bisa mendukung pengiriman ekspor impor. Layanan pengangkutan atau layanan *freight forwarding* sangat krusial untuk usaha yang ingin memperoleh 2 tujuan secara sejalan, yaitu kepuasan konsumen dan penghematan anggaran. tidak hanya menangani layanan penyelesaian dokumen ekspor, usaha pengangkutan komoditas mampu menyampaikan solusi untuk pengangkutan kontainer untuk bongkar muat. Bahkan bisnis ekspedisi bisa memberikan layanan transportasi maupun pengapalan ke pelabuhan dan gudang eksportir maupun importir (Wanudjaya, 2017a).

Aktivitas usaha *freight forwarding* tidak selalu berkecimpung sesuai harapan, sering kali terdapat masalah yang merusak mobilitas komoditas yang acapkali ditemui pada bisnisnya, oleh sebab itu kepercayaan pada importir, eksportir, dan penyedia layanan menjadi sangat krusial. oleh karena itu penelitian berfokus pada proses pengiriman barang ekspor melalui transportasi laut agar mengetahui proses pengiriman barang dan kendala yang dihadapi perusahaan *freight forwarding*.

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Ekspor

Ekspor sebagaimana dimaksud dalam perundang-undangan No. 17 (2006) mengenai kepabeanan merupakan aktivitas pengeluaran barang dari wilayah pabean, di mana barang yang dimaksud dapat berupa barang dari dalam negeri (wilayah pabean), barang dari luar negeri (di luar wilayah pabean), serta sebagai barang baru maupun bekas.

2.2 Transportasi Laut

Transportasi Laut merupakan suatu sistem untuk memindahkan orang dan benda dengan memakai alat sebagai kendaraan dengan tenaga manusia ataupun mekanik yang beroperasi di air (Pambudi & Hanik, 2020). Dalam peraturan perundang-undangan No. 17

(2008) mengenai Pelayaran, transportasi laut merupakan kegiatan mengangkut orang serta barang melalui laut yang dilakukan dengan menggunakan kapal sebagai sarana transportasi. Di mana transportasi laut mencakup kegiatan pengangkutan penumpang, barang, serta jasa lainnya yang dilakukan menggunakan kapal, dan kegiatan pendukung lainnya seperti bongkar muat, pergudangan, maupun kegiatan terkait lainnya.

2.3 *Freight forwarder*

Menurut Mandasari et al. (2021) *freight forwarding* merupakan industri yang mempunyai kegiatan yang berfokus pada aspek pengangkutan komoditas secara menyeluruh, di mana *freight forwarding* bisa memainkan peran sebagai EMKL, pihak pelayaran, pelayanan kepabeanan, atau bisa juga menerima permintaan untuk pengiriman dari pintu ke pintu. Dalam melakukan ekspedisi atau penerimaan komoditas di kapal pihak eksportir biasanya membutuhkan bantuan dari pihak lain seperti perusahaan jasa *freight forwarding*. Di mana perusahaan ini khusus bergerak di bidang kepengurusan dokumen maupun ekspedisi barang baik melalui transportasi laut, udara, bahkan darat. Berdasarkan aturan pemerintah No. 8 (2011) mengenai transportasi multimoda *freight forwarding* merupakan persatuan lembaga transportasi multimoda ataupun usaha layanan kendaraan pengiriman serta pemasok layanan logistik.

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini memakai pendekatan penelitian dengan metode deskriptif kualitatif untuk memperoleh data tentang Analisis Proses Pengiriman barang Ekspor Melalui Transportasi laut di PT. mitra Kargo Indonesia. Selain itu juga supaya dapat melihat hambatan yang dihadapi pada proses pengiriman komoditas ekspor pada perusahaan tersebut. sumber data yang dipergunakan yaitu data primer dan sekunder dengan teknik pengumpulan data wawancara, observasi, dan dokumentasi. Teknik analisis data yang digunakan ialah reduksi data, penyajian data, penarikan kesimpulan dengan validasi melalui triangulasi metode serta triangulasi teori.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada pengangkutan komoditas ekspor melalui transportasi laut pada PT. mitra Kargo Indonesia sebagai perusahaan jasa *freight forwarder* memiliki sejumlah tahap yang dilaksanakan, di mana tahapan tersebut dimulai berasal proses pemesanan oleh *customer* sampai barang dikirim ke pelabuhan. pada pengangkutan komoditas ekspor menurut Wanudjaya (2017b) terdapat lima indikator yang bisa dipakai untuk menganalisis pengelolaan operasional pada pengangkutan barang yaitu:

4.1 *Proses*

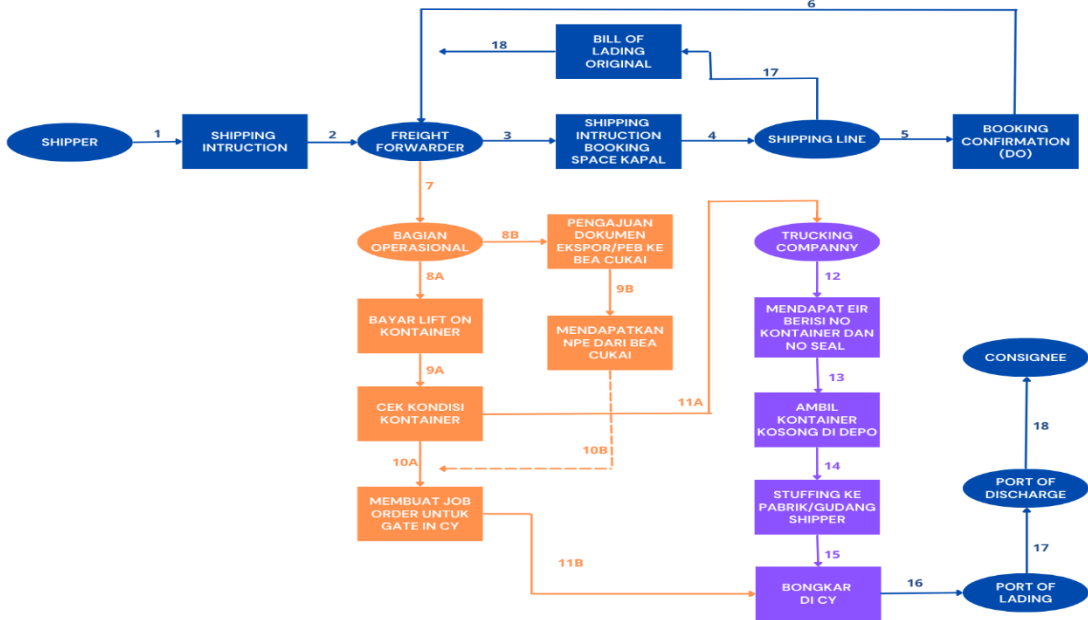
PT. mitra Kargo Indonesia terdapat layanan yang dipesan secara keseluruhan, bisa dibidang layanan yang diminta oleh pelanggan selaku eksportir secara menyeluruh mulai berasal kepengurusan dokumen untuk pengangkutan komoditas serta layanan angkutan untuk membawa barang masuk ke kapal menurut Direktorat Jenderal Bea Cuka terdapat sejumlah tata laksana ketika ekspor. Selain peraturan berasal Direktorat Jenderal Bea Cukai mengenai tata laksana pada ekspor, peraturan tentang perdagangan internasional juga tercantum pada perundang-undangan Republik Indonesia No. 7 (2014) tentang Perdagangan pasal 42(1) di mana ekspor komoditas dilaksanakan oleh pengusaha yang sudah tercatat serta dipengaruhi menjadi eksportir, kecuali ditetapkan lain oleh Menteri, serta di pasal 43(1) dan (2) yaitu eksportir berkewajiban seutuhnya kepada komoditas yang diekspor, di mana Jika eksportir yang tidak melaksanakan kewajibannya mengenai komoditas yang diekspor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) akan dikenakan denda

administratif berupa penghapusan izin, persetujuan, pengakuan, dan penetapan pada bidang Perdagangan. dari hasil analisis di atas bisa disimpulkan bahwa proses pengiriman barang ekspor melalui transportasi laut pada PT. kawan Kargo Indonesia sudah baik dan sesuai dengan peraturan yang ada, seperti dalam tata laksana ekspor menurut Direktorat Jenderal Bea Cukai, PT. mitra Kargo Indonesia selaku perusahaan jasa *freight forwarding* telah menjalankan tugas dengan baik, hal ini dicermati dari proses penerbitan PEB berdasarkan Bea Cukai sama menggunakan PT. mitra Kargo Indonesia, selain itu PT. mitra Kargo Indonesia pula sudah mendapat izin usaha sejak 2010 dan mempunyai izin dalam pembuatan PEB *online* yang pada prosesnya terdapat modul sendiri yang terdapat pada personal komputer yang harus didaftarkan ke Bea Cukai serta wajib memenuhi beberapa syarat yang salah satunya yaitu terdapat pakar Bea Cukai pada perusahaan. Berikut ialah *flowchart* pengiriman barang ekspor melalui transportasi laut di PT. mitra Kargo Indonesia.

Gambar 1. *flowchart* pengiriman barang ekspor melalui transportasi laut pada PT. Mitra Kargo Indonesia

Pada gambar 1 ialah alur pengiriman barang ekspor melalui transportasi laut yang dilakukan oleh PT. mitra Kargo Indonesia, bisa diuraikan mirip berikut:

1. *Shipper* juga eksportir sebelumnya telah melaksanakan kontrak jual beli dengan *consignee*.



lalu pihak eksportir mengabari *freight forwarding* pada hal ini merupakan PT. mitra Kargo Indonesia untuk menolong pihak eksportir pada menangani dokumen serta pengiriman komoditas ekspor. lalu pengirim mengirimkan ataupun menyerahkan SI (*Shipping Intruccion*) ke *freight forwarder*, di mana SI artinya dokumen pengiriman komoditas yang dibuat oleh pengirim yang berisi data terkait dermaga tujuan, nama dan alamat penerima, nama dan alamat pengirim, jumlah komoditas, ukuran komoditas, serta berita lainnya yang berkaitan dengan komoditas yang hendak pada ekspor. berasal proses pengiriman dokumen berasal *shipper* ke pihak *freight forwarder* di situ terdapat duduk perkara yang umumnya dihadapi, yaitu pihak *shipper* hanya menyerahkan SI (*Shipping Intruccion*) saja pada *freight forwarder*, sedangkan dalam pembuatan dokumen pendukung ekspor seharusnya pihak eksportir mengirimkan dokumen yang lain mirip *packing list* serta *invoice*, hal ini yang biasanya sebagai tanggung jawab tambahan dari pihak *freight forwarder* sendiri.

2. Selesaiannya SI diberikan ke *freight forwarder* lalu pihak *freight forwarder* akan memakai SI tersebut untuk memesan ruang pada kapal pada *shipping line*, setelah itu *shipping line* akan menunjukkan bukti bahwa dari *freight forwarder* telah melakukan pemesanan ruang di kapal berupa surat *booking confirmation* (DO).
3. Setelah memperoleh DO berasal pelayaran pihak *freight forwarding* akan menyampaikan pada divisi operasional PT. mitra Kargo Indonesia buat membayar *lift on container*, memeriksa syarat peti kemas, serta sebagai pengajuan surat PEB ke Bea Cukai supaya memperoleh NPE (Nota pelayanan Ekspor) dari Bea Cukai. Di mana NPE ini mampu digunakan untuk membuat *job order* untuk *get in* pada CY (*Container Yard*) ataupun kawasan pada dermaga yang biasanya dipakai untuk lokasi *stuffing* ataupun *unstuffing*. untuk permasalahan yang umumnya terjadi di ketika proses *booking* kontainer kadang perusahaan tidak kebagian kontainer di depo hal ini terjadi di saat-saat tertentu, untuk mengatasi problem tersebut perusahaan mampu menunggu kontainer kosong yang sudah selesai melakukan impor, mem-*booking* pelayaran terlebih dahulu supaya bisa mendapatkan kontainer, ataupun memakai pelayaran lain.
4. Kemudian divisi operasional akan menyampaikan EIR (*Equipment Intercharge Reciept*) yang berisi nomor peti kemas dan nomor *seal* yang diperoleh seandainya melunasi pembayaran peti kemas kepada bagian *trucking* untuk mengambil peti kemas kosong di depo (daerah penimbunan bandela kosong), kemudian sopir akan melaksanakan *stuffing* ke pabrik juga gudang pengirim dan melakukan pembongkaran di CY (*Container Yard*). untuk proses *stuffing* biasanya dilakukan 1 hari atau 2 hari sebelum pemberangkatan kapal, di mana nantinya pihak operasional akan membagikan tugas untuk *stuffing* dan memberitahukan kepada *diver* kapan tanggal serta waktu untuk pengambilan barang pada pabrik, hal ini dilakukan buat menghindari keterlambatan keberangkatan *stuffing*.
5. Setelah melaksanakan pembongkaran di CY (*Container Yard*) sesudah itu akan melakukan muat di kapal atau *Port of Loading*, kemudian melaksanakan pembongkaran pada dermaga tujuan (*Port of Discharge*) dan barang hingga ke penerima. setelah barang muat di kapal, pihak pelayaran pula akan menerbitkan B/L (*Bill of Lading*) atau dokumen tanda bukti komoditas yang telah muat pada kapal kepada pihak *freight forwarding* yang nantinya akan diberikan ke *consignee*. setelah seluruh proses telah dilalui biasanya pembayaran jasa yang dilakukan sang eksportir sesuai dengan kesepakatan awal bersama perusahaan, pembayaran dilakukan secara transfer menggunakan jangka waktu satu minggu atau bahkan 1 bulan setelah kapal berangkat.

4.2 Kapasitas

Kapasitas artinya hasil produksi, ataupun total fasilitas yang bisa ditampung, diterima, disimpan, juga diproduksi selama kurun waktu tertentu. pada hal ini terdapat indikator yang diteliti yaitu:

a. Perencanaan Permintaan

Pada PT. mitra Kargo Indonesia mampu dikatakan mempunyai pola peramalan permintaan yang sederhana yaitu menggunakan informasi berpola musiman atau dengan melihat jumlah permintaan hari juga tahun sebelumnya yang bergerak berulang-ulang dan dipengaruhi oleh cuaca atau manusia. Kebanyakan pelanggan perusahaan ialah *customer* tetap. Dimana *customer* pada PT. mitra Kargo Indonesia adalah perusahaan yang biasa melaksanakan ekspor barang, mereka telah lama berlangganan serta menjalin korelasi baik, oleh karena itu PT. mitra Kargo

Indonesia telah mampu mengamati pola *customer* mereka saat melakukan order. Berikut artinya data permintaan PT. kawan Kargo Indonesia selama 1 minggu, yaitu:

Tabel 2. Data Permintaan PT. Mitra Kargo Indonesia Selama 1 Minggu

No	Tanggal	Jumlah Kontainer
1	16 Mei 2023	51
2	17 Mei 2023	44
3	18 Mei 2023	20
4	19 Mei 2023	40
5	20 Mei 2023	48
6	21 Mei 2023	24
7	22 Mei 2023	30
Total		257 Kontainer

Sumber : PT. Mitra Kargo Indonesia, 2023

b. Teknologi

Pada indikator ini teknologi yaitu seperti mesin, peralatan, armada dan lainnya. Dimana teknologi memungkinkan daya tampung proses operasi bisa dengan fleksibel mengikuti permintaan. Teknologi bisa menunjang proses usaha ketika terdapat permintaan yang masuk ke perusahaan. di PT. mitra Kargo Indonesia salah satu teknologi yang dipergunakan pada proses pelayanan jasanya salah satunya yaitu truk trailer, dimana armada tersebut digunakan untuk proses pengangkutan barang dari pabrik ke pelabuhan juga sebaliknya. PT. mitra Kargo Indonesia sendiri belum memiliki angkutan pendukung lain seperti forklif, selain itu perusahaan pula belum memiliki gudang sendiri. dari segi teknologi yang terdapat di PT. mitra Kargo Indonesia hampir lengkap hanya saja ada sejumlah angkutan serta alat-alat yang perlu dicermati lagi, teknologi pendukung yang terdapat seperti komputer, mesin *fotocopy* untuk mendukung kegiatan kepengurusan dokumen mereka pada bidang ekspor impor, dimana di komputer ada perangkat lunak maupun *website* buat mengurus dokumen ekspor impor seperti web SKA untuk mengurus dokumen COO, PPK untuk kepengurusan sertifikat karantina, dan modul untuk pembuatan PEB, PIB serta armada truk trailer yang dipunyai perusahaan lebih dari 100 unit yang sudah dilengkapi dengan GPS yang tersambung ke *smartphone*.

4.3 Lokasi

Lokasi PT. mitra Kargo Indonesia terbagi menjadi 3 lokasi, Lokasi kantor utama terletak di Jl. Kepodang No.17, Purwodinatan, Kecamatan Semarang Tengah, tempat kerja Divisi Dokumen (bagian COO, PPK, Impor) beserta dengan Divisi Operasional berada pada Jl. Semarang indah Blok D19 No. 3 Tawangmas, Kecamatan Semarang Barat, tempat kerja PT mitra Persada Logistik (bagian pemasaran dan pembuatan PEB) serta PT mitra Transport Indonesia (divisi *Trucking*) berada di Jl. Barito, Kecamatan Semarang Timur, dan Garasi perusahaan yang terletak di Jalan Lingkar Tanjung Mas, Kecamatan Semarang Utara. berikut ini peneliti akan menganalisis melalui beberapa indikator.

a. Kedekatan Pasar

Lokasi perusahaan dibandingkan dengan pasar ataupun konsumen sangat penting dalam melakukan pelayanan seperti ketepatan waktu serta kemudahan

konsumen dalam menggapai lokasi perusahaan, karena lokasi juga menjadi penentu biaya yang ditanggung perusahaan serta konsumen. Konsumen dari perusahaan pasti tidak semua berlokasi dekat dengan daerah pelabuhan, tetapi ada juga yang jaraknya jauh, dimana perusahaan harus mengambil barang konsumen dari pabrik terlebih dahulu lalu diantar ke pelabuhan. Berikut ialah tabel *customer* PT. mitra Kargo Indonesia.

Tabel 3. Data Customer PT. Mitra Kargo Indonesia

No	Nama Perusahaan	Alamat
1	PT. Sengon Indah Mas	Batang
2	PT. Putra Tama Jaya	Wonosobo
3	CV. Dadi Mulyo	Temanggung
4	CV. Rahma Abadi	Kendal
5	CV. Bayu Secan Abadi	Magelang
6	PT. Sumber Samudera Abadi	Semarang
7	PT. Bumi Sari Lestari	Semarang
8	PT. Rama Gombang Sejahtera	Gombang
9	PT. Pancar Pangarub Maya	Jakarta
10	PT. Setia Samudra Abadi	Bekasi

Sumber : PT. Mitra Kargo Indonesia, 2023

Seperti yang terdapat pada tabel dan hasil wawancara pada informan, bahwa pelanggan PT. mitra Kargo Indonesia kebanyakan terdiri berasal perusahaan olahan kayu seperti *wood chip*, *albasia barecore*, *plywood*, serta lainnya, salah satunya yaitu perusahaan kayu PT. Sengon indah Mas yang berlokasi di Kabupaten batang.

b. Kedekatan Pemasok

Kedekatan pemasok pada PT. mitra Kargo Indonesia sudah relatif baik, di mana pemasok yang dimaksud ialah sesama perusahaan transportasi yang mau bekerja sama ketika order pada perusahaan terjadi kelebihan permintaan, perusahaan yang umumnya menjadi rekan usaha yaitu perusahaan yang tergabung pada APTRINDO (Asosiasi Perusahaan Truk Indonesia). Di mana perusahaan-perusahaan tersebut letaknya tidak jauh pada sekitar pelabuhan Tanjung Mas atau sekitar tempat kerja utama PT. mitra Kargo Indonesia, hal ini tentunya akan memudahkan perusahaan saat mencari armada tambahan serta mampu mengurangi biaya.

c. Kedekatan Pesaing

Di bidang angkutan, kebanyakan perusahaan *trucking* ataupun *freight forwarder* memiliki garasi yang berlokasi dekat menggunakan pelabuhan Tanjung Mas. Hal ini dikarenakan perusahaan-perusahaan sejenis ini akan mencari lokasi yang strategis untuk bisnis angkutan serta kepengurusan ekspor impor, terutama pada lokasi garasi di mana semakin dekat dengan pelabuhan akan mempermudah pada waktu pengambilan peti kemas sebab jaraknya lebih dekat. menurut hasil analisis dan wawancara perusahaan sudah memiliki *customer* tetap serta taktik untuk mengatasinya, berarti dalam proses pemasaran bisa dibilang pemasaran yang digunakan PT. mitra Kargo Indonesia sudah baik, mampu dibilang strategi pemasaran yang digunakan perusahaan ialah *word of mouth marketing* atau proses pemasaran yang dilakukan dari mulut ke mulut di mana taktik ini cukup ampuh sebab secara tidak sadar mampu mendukung perusahaan supaya membangun *brand* dan menyebarkan informasi perihal layanan yang di tawarkan perusahaan.

4.4 Tata Letak

Tata letak perusahaan ataupun garasi yang dipunyai PT. mitra Kargo Indonesia sudah relatif baik, dari hasil wawancara serta pengamatan pribadi bahwa tata letak di PT. mitra Kargo Indonesia telah relatif mendukung kegiatan operasional, seperti garasi yang dipunyai PT. kawan Kargo Indonesia relatif besar, oleh karena itu buat penataan truk tidak terjadi problem, di mana garasi yang dipunyai relatif fleksibel, terbukti dengan jumlah truk yang mencapai ratusan mampu diparkirkan di garasi. namun garasi yang dipunyai perusahaan ketika ini masih menyewa serta di dalam garasi tadi tidak hanya berisi truk milik PT. mitra Kargo Indonesia saja namun terdapat sejumlah truk milik perusahaan lain yang sama-sama menyewa garasi tadi. buat tata letak kantor didapati bahwa jarang terjadi perubahan. tetapi berdasarkan yang akan terjadi wawancara menggunakan keliru satu informan, pada tata letak kantor tak terjadi persoalan, di mana tempat kerja mereka mampu dibidang nyaman seperti kantor pada divisi operasional di mana kantor tersebut menyewa 1 tempat tinggal dengan dua lantai yang luas. oleh sebab itu berdasarkan analisis peneliti, tempat kerja perusahaan yang sederhana ini membentuk arus info di dalam tempat kerja menjadi lancar dan karyawan yang merasa nyaman bisa bekerja menggunakan maksimal, apalagi di layanan *freight forwarding* yang berfokus pada kepengurusan dokumen yang cukup rumit ketenangan sebagai hal utama agar mampu melakukan pekerjaan secara maksimal.

4.5 Sumber Daya Manusia

Di PT. mitra Kargo Indonesia memiliki pegawai lebih kurang 103. dari 103 pegawai tersebut ada dua pengelompokan. Pengelompokan karyawan di PT. mitra Kargo Indonesia yang pertama yaitu karyawan tempat kerja dengan jumlah 52 orang, karyawan kantor yang posisinya menjadi karyawan tetap PT. mitra Kargo Indonesia dengan sistem honor permanen bulanan. Mereka bekerja di masing-masing divisi untuk menerima pesanan permintaan dari para pelanggan, mereka pula yang ada yang menjadi *marketing*, mengolah pesanan yang masuk dan dikelompokkan apakah pesanan itu untuk layanan angkutan atau pesanan untuk kepengurusan dokumen. untuk layanan angkutan serta penanganan di lapangan karyawan yang bertugas artinya divisi operasional yang mengurus truk seperti pengecekan, pemugaran, pengurusan surat jalan sopir, pembagian tugas sopir dan lainnya. Penggolongan ke 2 yaitu sopir yang berada pada lapangan dan berjumlah kurang lebih 51 orang, sopir ini bekerja mengoperasikan truk yang dimiliki perusahaan. Posisi sopir pada perusahaan merupakan karyawan tidak tetap yang bekerja serta digaji dengan sistem borongan, di mana mereka mendapatkan bayaran atau honor ketika mereka memperoleh order, lokasi sopir berada di garasi perusahaan.

5. KESIMPULAN

Proses pengiriman barang ekspor melalui transportasi laut di PT. mitra Kargo Indonesia sudah relatif baik, di mana saat melakukan pengiriman barang perusahaan telah sesuai dengan mekanisme juga peraturan yang berlaku seperti peraturan bea cukai, selain itu perusahaan telah mempunyai pelanggan yang cukup banyak pada bidang kepengurusan dokumen dan angkutan yang kebanyakan pelanggannya merupakan perusahaan kayu olahan yang berlokasi di daerah Jawa Tengah. Pelanggan yang paling banyak ialah ekspor di mana pada satu hari mampu *stuffing* sampai 50 peti kemas. Proses kegiatan operasional di PT. mitra Kargo Indonesia dibantu oleh 52 orang karyawan tetap yang berada di kantor untuk kepengurusan dokumen dan operasional serta 51 orang sopir. di proses usaha di perusahaan PT. mitra Kargo Indonesia yaitu berfokus di kegiatan yang berulang, di mana perusahaan ini telah mempunyai ketentuan dan urutan ketika proses kepengurusan dokumen sehingga setiap layanan kepengurusan yang dilakukan selalu demikian.

PT. kawan Kargo Indonesia mempunyai armada yaitu truk trailer yang berjumlah sekitar 100 unit. Selain itu perusahaan juga memiliki komputer, mesin cetak, mesin *fotocopy*, dan teknologi GPS yang dipasang di setiap truk supaya memudahkan dalam melacak posisi truk. namun masih terdapat beberapa kendala yang dihadapi salah satunya yaitu kurang mempunyai perancangan permintaan yang baik, kurangnya aset seperti armada, gudang maupun lokasi kantor yang saling berjauhan bisa mengakibatkan konflik ke depannya.

DAFTAR PUSTAKA

- Mandasari, P. S., Juliani, R. D., & Pitria, S. (2021). Peranan freight forwarding pt. cargo plaza Indah Semarang dalam kegiatan ekspor impor barang. *Majalah Ilmiah Inspiratif*, 6(12).
- Pambudi, M. A. L., & Hanik, K. (2020). Kebijakan Ekspor Impor Transportasi Laut Di Era New Normal. *Prosiding NSMIS 2*, 1–7. <http://e-journal.akpelni.ac.id/index.php/prosiding-nsmis/article/view/131>
- Salam, A. R. (2014). Analisis Penentuan Pelabuhan Impor Produk Hortikultura: Aplikasi Metode Eckenrode. *Buletin Ilmiah Litbang Perdagangan*, 8(1), 1–24. <https://doi.org/10.30908/bilp.v8i1.83>
- Wanudjaya, B. C. (2017a). Analisis Pengelolaan Operasional Perusahaan Jasa Forwarder PT. Kharisma Jasa Gemilang. *Agora*, 5(3), 1–9. <https://media.neliti.com/media/publications/135764-ID-analisis-pengelolaan-operasional-perusah.pdf>
- Wanudjaya, B. C. (2017b). Analisis Pengelolaan Operasional Perusahaan Jasa Forwarder PT. Kharisma Jasa Gemilang. *Agora*, 5(3).