

## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **4.1 Gambaran Umum Objek Penelitian**

##### **4.1.1 Profil dan Sejarah PT Samudera Indonesia**

PT Samudera Indonesia Tbk adalah sebuah perusahaan yang bergerak di sektor pelayaran dan logistik secara terpadu, dengan jangkauan konektivitas yang berskala internasional dan berkedudukan di Indonesia. Sebagai entitas bisnis yang telah terbentuk secara formal sejak tahun 1964, perusahaan ini memiliki sejarah panjang dalam industri transportasi kargo dan logistik di Tanah Air. Tidak hanya mengembangkan layanan dalam negeri, PT Samudera Indonesia Tbk juga membangun jaringan operasional di berbagai wilayah di Asia sehingga menjadikannya salah satu pemain utama di industri logistik regional.

Akar sejarah PT Samudera Indonesia dapat ditelusuri jauh ke belakang, tepatnya pada tahun 1949, ketika sebuah perusahaan agen pelayaran bernama Internationale Scheepvaart Transport Agenturen lebih dikenal dengan singkatan NV ISTA—mulai menjalankan kegiatan usahanya. Keberadaan perusahaan ini menjadi cikal bakal dari apa yang kemudian berkembang menjadi salah satu perusahaan logistik terbesar di Indonesia. Pada masa awal berdirinya, NV ISTA berperan sebagai perantara atau agen yang menghubungkan berbagai kebutuhan pelayaran di kawasan Nusantara.

Sosok yang paling berjasa dalam membangun fondasi Samudera Indonesia adalah Bapak Soedarpo Sastrosatomo, seorang tokoh bisnis visioner yang tidak hanya memiliki kepekaan terhadap peluang pasar tetapi juga memiliki semangat nasionalisme

yang tinggi. Perjalanan bisnis beliau dimulai pada bulan Oktober tahun 1952 dengan mendirikan NVPD Soedarpo Corporation, sebuah perusahaan yang bergerak di bidang distribusi, impor, dan perdagangan. Perusahaan ini menjadi batu loncatan pertama beliau dalam dunia bisnis sebelum akhirnya terjun lebih jauh ke industri pelayaran.

Setahun setelah mendirikan NVPD Soedarpo Corporation, tepatnya pada tahun 1953, Bapak Soedarpo memutuskan untuk bergabung dengan NV ISTA dan mengambil alih kepemimpinan perusahaan tersebut dalam kapasitasnya sebagai Managing Director. Langkah ini menandai babak baru dalam perjalanan bisnis beliau sekaligus mengawali proses transformasi NV ISTA menjadi entitas yang lebih besar dan lebih berpengaruh. Masih dalam tahun yang sama, beliau juga memperluas cakupan bisnisnya dengan mendirikan Indonesia Stevedoring Ltd, yang dikenal dengan singkatan INSTEL. Perusahaan ini bergerak di bidang bongkar muat barang di pelabuhan dan menjadi pilar penting dalam ekosistem logistik yang sedang dibangun oleh Bapak Soedarpo.

Perkembangan bisnis tidak berhenti sampai di sana. Pada tahun 1956, INSTEL mengambil langkah strategis dengan mengakuisisi perusahaan Stroojoeden Veem, yang pada waktu itu merupakan perusahaan bongkar muat dan pergudangan terbesar yang beroperasi di Surabaya. Akuisisi ini memberikan PT Samudera Indonesia akses terhadap infrastruktur dan jaringan bisnis yang lebih luas di Jawa Timur, wilayah yang secara strategis sangat penting bagi aktivitas perdagangan dan logistik nasional. Selanjutnya, perusahaan Stroojoeden Veem berganti nama menjadi PT Sinar Harapan Veem Indonesia, atau yang lebih dikenal dengan singkatan SHVI.

Tonggak penting dalam perjalanan sejarah PT Samudera Indonesia terjadi pada penghujung tahun 1964, ketika Bapak Soedarpo mengambil keputusan bersejarah untuk meleburkan ketiga entitas bisnis yang ada—yakni NV ISTA, INSTEL, dan SHVI—menjadi satu kesatuan perusahaan yang solid. Penggabungan ini menghasilkan sebuah entitas baru yang kemudian diberi nama PT Perusahaan Pelayaran Samudera dengan nama dagang "Samudera Indonesia". Bapak Soedarpo kemudian memimpin perusahaan baru ini sebagai Presiden Direktur hingga tahun 2000, dan setelah itu beralih peran sebagai Presiden Komisiner hingga tahun 2007. Kepemimpinan beliau selama beberapa dekade tersebut meletakkan fondasi kokoh bagi pertumbuhan perusahaan yang terus berlanjut hingga saat ini.

Memasuki era pasar modal modern, PT Samudera Indonesia mengambil langkah maju dengan mencatatkan sahamnya di Bursa Efek Indonesia sejak tahun 1999. Langkah go public ini menandai transformasi perusahaan dari entitas bisnis keluarga menjadi perusahaan terbuka yang dapat diakses oleh publik luas sebagai investor. Status sebagai perusahaan publik ini sekaligus meningkatkan akuntabilitas dan transparansi tata kelola perusahaan, serta membuka akses terhadap sumber pendanaan yang lebih beragam untuk mendukung ekspansi bisnis. Hingga kini, PT Samudera Indonesia Tbk diakui sebagai salah satu perusahaan terkemuka di bidang logistik dan transportasi kargo di Indonesia.

Berdasarkan ketentuan yang tercantum dalam Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan PT Samudera Indonesia Tbk secara resmi mencakup dua bidang utama. Pertama, kegiatan pelayaran yang meliputi pengangkutan berbagai jenis muatan melalui jalur laut menggunakan armada kapal yang dimiliki maupun yang dikelola oleh

perusahaan. Kedua, kegiatan keagenan, baik dalam skala lokal maupun dalam kapasitas sebagai agen umum bagi perusahaan-perusahaan pelayaran lainnya yang beroperasi di Indonesia maupun di tingkat internasional. Kedua bidang usaha ini saling melengkapi dan membentuk ekosistem bisnis yang komprehensif.

Dalam pelaksanaan kegiatan operasionalnya sehari-hari, PT Samudera Indonesia Tbk mengandalkan empat lini bisnis sebagai tulang punggung operasional, yaitu Samudera Shipping yang menangani kebutuhan pelayaran, Samudera Logistics yang menyediakan layanan logistik terintegrasi, Samudera Terminal yang mengelola fasilitas terminal pelabuhan, dan Samudera Agencies yang bertugas sebagai agen pelayaran. Keempat lini bisnis ini bekerja secara sinergis untuk memberikan layanan yang holistik kepada pelanggan. Pada tanggal 23 Juni 1999, perusahaan memperoleh pernyataan efektif dari Bapepam-LK sebagai langkah formal dalam proses pendaftarannya sebagai perusahaan publik, dan seluruh saham PT Samudera Indonesia Tbk kemudian resmi dicatatkan di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 5 Juli 1999.

Dengan pengalaman operasional yang telah terakumulasi selama lebih dari tujuh dekade, PT Samudera Indonesia Tbk telah berhasil membangun nama besar "Samudera" sebagai brand yang dikenal luas di industri logistik dan pelayaran Asia. Kini, perusahaan mengelola tidak kurang dari lima lini bisnis utama, yaitu Samudera Shipping, Samudera Logistics, Samudera Ports, Samudera Property, dan Samudera Services. Kelima lini bisnis ini dirancang secara strategis untuk memberikan cakupan layanan yang seluas-luasnya kepada para pelanggan, mulai dari pengiriman barang melalui laut hingga pengelolaan infrastruktur kepelabuhanan dan properti.

Sebagai induk usaha dari jaringan bisnis yang luas, PT Samudera Indonesia Tbk memiliki beragam anak perusahaan yang masing-masing berperan dalam ekosistem logistik dan pelayaran. Di antara anak usaha yang menonjol terdapat PT Samudera Shipping Services, PT Samudera Amanah Tanker, PT Silkargo Indonesia, PT Samudera Pacific Maju, serta PT Samudera Perdana Selaras. Setiap entitas anak usaha ini memiliki fokus bisnis yang spesifik, mulai dari pengangkutan barang menggunakan kapal, pengelolaan terminal dan fasilitas gudang, hingga berbagai layanan logistik khusus. Secara keseluruhan, jaringan yang terdiri dari lebih dari 40 anak perusahaan dan kantor yang tersebar di berbagai kota di Indonesia serta di berbagai negara di Asia ini mencerminkan betapa luasnya skala operasional Samudera Indonesia.

Dalam menjalankan seluruh aktivitas bisnisnya, PT Samudera Indonesia Tbk senantiasa berpegang teguh pada prinsip-prinsip *Good Corporate Governance* (GCG) atau Tata Kelola Perusahaan yang Baik. Prinsip-prinsip ini mencakup transparansi dalam pengungkapan informasi, akuntabilitas dalam pertanggungjawaban kepada pemangku kepentingan, responsibilitas terhadap regulasi yang berlaku, independensi dalam pengambilan keputusan, serta kesetaraan dan kewajaran dalam perlakuan terhadap seluruh pihak yang berkepentingan. Implementasi GCG yang konsisten ini merupakan salah satu pilar utama yang menopang kepercayaan investor, pelanggan, dan mitra bisnis terhadap perusahaan.

Di samping komitmen terhadap tata kelola yang baik, PT Samudera Indonesia Tbk juga menempatkan kepedulian terhadap lingkungan hidup sebagai salah satu prioritas dalam strategi bisnis jangka panjangnya. Sebagai perusahaan yang beroperasi di sektor pelayaran dan logistik—dua sektor yang secara inheren memiliki potensi

dampak lingkungan yang signifikan—Samudera Indonesia aktif mengembangkan dan menjalankan berbagai program yang diarahkan untuk meminimalkan jejak lingkungan dari setiap kegiatan operasionalnya. Langkah-langkah ini merupakan wujud nyata dari komitmen perusahaan terhadap prinsip keberlanjutan (*sustainability*) dalam berbisnis.

#### **4.1.2 Visi dan Misi Perusahaan PT Samudera Indonesia**

##### **4.1.1.1 Visi Perusahaan**

“Menghubungkan Indonesia”. Visi ini memiliki arti bahwa Samudera Indonesia bertujuan untuk menjadi jembatan yang menghubungkan berbagai wilayah di Indonesia dengan wilayah-wilayah lain melalui pelayanan logistik terbaik.

##### **4.1.1.2 Misi Perusahaan**

Misi perusahaan di antaranya :

1. Berperan serta dalam menciptakan lapangan kerja dan membangun kompetensi Sumber Daya Manusia (SDM) di Indonesia.
2. Memastikan pertumbuhan bisnis yang berkelanjutan dan memberikan nilai tambah bagi pemegang saham.
3. Berkontribusi positif terhadap pertumbuhan ekonomi Indonesia dengan memberikan solusi logistik yang efisien.
4. Menyediakan layanan jasa transportasi untuk memenuhi kebutuhan distribusi barang dari dan ke seluruh penjuru Indonesia.

#### **4.1.3 Makna dan Filosofi Logo**

Identitas visual suatu perusahaan merupakan elemen yang sangat penting dalam membangun citra dan komunikasi merek kepada berbagai pemangku kepentingan. Bagi PT Samudera Indonesia, identitas perusahaan yang diwujudkan dalam logo

berfungsi sebagai fondasi dari seluruh sistem komunikasi visual yang digunakan perusahaan. Melalui pendekatan visual yang konsisten dan bermakna, logo perusahaan mampu merangkum nilai-nilai, sejarah, dan aspirasi Samudera Indonesia dalam sebuah representasi grafis yang mudah dikenali dan diingat.

Logo PT Samudera Indonesia tidak hanya sekadar simbol grafis biasa, melainkan mengandung makna yang berakar dalam pada sejarah pendirian dan perjalanan panjang perusahaan. Penggunaan kata "Samudera" dalam nama perusahaan memiliki latar belakang linguistik yang kaya. Kata tersebut berasal dari bahasa Sanskerta kuno yang memiliki arti lautan atau samudra yang luas dan tak bertepi. Pemilihan nama ini bukan suatu kebetulan, melainkan merupakan refleksi dari kedudukan geografis Indonesia yang terletak di tengah-tengah kawasan laut yang luas, khususnya Samudra Hindia.

Logo Samudera Indonesia telah dirancang dengan menggabungkan dua elemen utama yang saling melengkapi. Elemen pertama adalah logogram, yaitu representasi visual berbentuk bendera yang menjadi ikon khas perusahaan. Elemen kedua adalah logotype, yaitu tulisan nama perusahaan "Samudera Indonesia" yang ditempatkan berdampingan dengan logogram. Kombinasi keduanya menciptakan identitas visual yang kohesif dan mudah diidentifikasi.

Logogram itu sendiri terdiri dari dua komponen yang memiliki simbolisme tersendiri. Komponen pertama adalah motif bendera, yang dipilih sebagai representasi visual mengikuti tradisi umum dalam industri pelayaran global, di mana setiap perusahaan pelayaran memiliki bendera khas sebagai identitas armadanya. Dalam kasus Samudera Indonesia, motif bendera yang digunakan merupakan adaptasi kreatif

dari Bendera Merah Putih—bendera kebangsaan Negara Kesatuan Republik Indonesia. Adaptasi ini bukan sekadar estetika, melainkan merupakan pernyataan tegas tentang identitas nasional perusahaan dan keberpihakan Samudera Indonesia kepada bangsa dan negara.

Penggunaan warna merah dan putih dalam logo memiliki makna yang berlapis. Pada satu sisi, kombinasi warna ini menegaskan identitas ke-Indonesia-an perusahaan dan melambangkan semangat nasionalisme yang menjadi salah satu nilai inti Samudera Indonesia. Pada sisi lain, pengulangan warna merah dalam desain logo juga memiliki makna bisnis yang kuat, yaitu mencerminkan dinamika dan vitalitas bisnis perusahaan yang terus bergerak maju, serta kontinuitas usaha yang tidak pernah terhenti meski menghadapi berbagai tantangan dan perubahan zaman.

Komponen kedua dari logogram adalah huruf "S" yang terdapat dalam desain bendera tersebut. Huruf S ini memiliki dua dimensi makna yang saling terkait. Pertama, huruf S merepresentasikan nama perusahaan itu sendiri, yaitu "Samudera", sehingga menjadi penanda identitas korporat yang langsung dan jelas. Kedua, huruf S juga merupakan penghormatan kepada sang pendiri perusahaan, Bapak Soedarpo Sastrosatomo, yang nama depannya diawali dengan huruf yang sama.



**Gambar 4.1. Logo Samudera**

Sumber: Internship Handbook Samudera, 2025

#### 4.1.4 Bidang Usaha yang dimiliki PT Samudera Indonesia

PT Samudera Indonesia memiliki 5 lini bisnis utama yang menjadi layanan perusahaan, yaitu:

1. Samudera Shipping

Lini bisnis Samudera Shipping merupakan industri pelayaran yang meliputi keagenan perusahaan pelayaran, pelayaran curah kering, pelayaran curah cair, gas, jasa pendukung lepas pantai, pelayaran peti kemas dan jasa pengelolaan kapal. Berikut perusahaan yang menggunakan Samudera Shipping antara lain :

- a. PT Perusahaan Pelayaran Nusantara Panurjwa
- b. PT Perusahaan Pelayaran Nusantara Panurjwan
- c. PT Samudera Shipping Indonesia
- d. Samudera Shipping Line Ltd
- e. Samudera Bharat Feeder Pvt. Ltd.
- f. PT Samudera Perkapalan Indonesia
- g. Samudera Cargo Services LLC
- h. PT Samudera Agencies Indonesia
- i. Samudera Intermodal Sdn Bhd
- j. PT Samudera Amanah Tanker
- k. Samudera Shipping Line (India) Pvt Ltd
- l. PT Samudera Energi Tangguh
- m. PT Cumawis
- n. PT Samudera Indonesia Ship Management

- o. PT Cumawis Indonesia
- p. PT Samudera Niaga Tangguh
- q. Foremost Maritime Pte. Ltd.
- r. PT Samudera Mbiantu Sesami
- s. Ocean Shipping Pte. Ltd.
- t. PT Samudera Shipping Services
- u. Dsb.

## 2. Samudera Ports

Lini bisnis Samudera Ports merupakan usaha yang melayani pengelolaan terminal curah, terminal peti kemas, terminal serba guna. Serta penyedia peralatan pendukung pelabuhan.

Berikut perusahaan yang menggunakan Samudera Ports antara lain:

- a. PT Samudera Terminal Indonesia
- b. PT Kuala Jaya Samudera
- c. PT Samudera Sarana Terminal Indonesia
- d. PT Kutai Jaya Pundinusa
- e. PT Samudera Konsultan Terminal Indonesia
- f. PT Lampung Jaya Samudera
- g. PT Pelabuhan Samudera Palaran
- h. PT Makassar Jaya Samudera
- i. PT Prima Nur Panurjwan
- j. PT Merak Jaya Asri
- k. PT Samudera Golden Mitra

- l. PT Musi Kali Jaya
- m. PT Tangguh Samudera Jaya
- n. PT Padang Jaya Samudera
- o. PT Tata Bandar Samudera
- p. PT Papan Jaya Tirta
- q. PT Ampel Jaya
- r. PT Pontianak Jaya Samudera
- s. PT Ampel Tally Jaya
- t. PT Prima Bandar Samudera
- u. PT Asta Rika Stuarindo
- v. PT Riau Jaya Samudera
- w. PT Banjar Jaya Samudera
- x. PT Tangguh Samudera Jaya
- y. PT Bareleng Riau Jaya
- z. PT Tara Jaya Samudera
- aa. PT Cirebon Jaya Samudera
- bb. PT Tembini Jaya Samudera
- cc. PT Deli Jaya samudera
- dd. PT Tirang Jaya Samudera
- ee. PT Jambi Jaya Samudera
- ff. Etc.

### 3. Samudera Logistics

Lini bisnis Samudera Logistics merupakan lini bisnis yang menyediakan layanan pengiriman barang terintegrasi dalam berbagai jenis, ukuran dan moda transportasi hingga tujuan akhir, termasuk pergudangan & distribusi, *cold storage*, depo peti kemas dan transportasi darat.

Berikut perusahaan yang menggunakan Samudera logistics yaitu:

- a. PT Samudera Sarana Logistik PT Samudera Perdana
- b. PT Samudera Indonesia Logistik Kargo
- c. PT Samudera Riau Logistik
- d. PT Samudera Bandar Logistik
- e. PT Samudera Sriwijaya Logistik
- f. PT Samudera Banjarmasin Logistik
- g. PT Samudera Surabaya Logistik
- h. PT Samudera Banten Logistik
- i. PT Samudera Tangguh Logistik
- j. PT Samudera Bengkulu Logistik
- k. PT Samudera Yogyakarta Logistik
- l. PT Samudera Deli Logistik
- m. PT Masaji Kargosentra Tama
- n. PT Samudera Dewata Logistik
- o. PT Masaji Prayasa Cargo
- p. PT Samudera Kapuas Logistik
- q. PT Masaji Tatanan Kontainer Indonesia

- r. PT Samudera Kendari Logistik
- s. PT Silkargo Indonesia
- t. PT Samudera Laksana Perdana
- u. Silkargo Logistics (Singapore) Pte. Ltd.
- v. PT Samudera Lampung Logistik
- w. Samudera Logistics DWC LLC
- x. PT Samudera Minang Logistik
- y. PT Taraka Jaya Samudera

4. Samudera Property

Lini bisnis Samudera Property merupakan lini bisnis yang didirikan untuk pengelolaan aset properti perusahaan seperti *property investment, property developer & management dan civil project & construction*. Berikut perusahaan yang menggunakan Samudera Property yaitu:

- a. PT Samudera Rekso Asri
  - b. PT Samudera Rejo Agung
  - c. PT Samudera Properti Indonesia
  - d. Samudera Property Limited
  - e. Etc.
5. Samudera Services

Lini bisnis Samudera Services merupakan lini bisnis yang dibentuk guna memberi dukungan operasional penuh untuk semua unit usaha seperti *consulting services, employment services dan general support services*.

#### 1. Samudera *Shipyards*

Lini bisnis Samudera Shipyards merupakan lini bisnis yang bertujuan untuk pemeliharaan armada kapal. Berdiri sejak 1976, yang awalnya hanya fokus untuk pemeliharaan armada kapal milik Samudera Indonesia hingga melayani kebutuhan kapal di Indonesia. Layanan Samudera Shipyards mencakup pemeliharaan, perbaikan, dan pembangunan kapal baru serta fabrikasi komponen & alat - alat industri. Samudera Shipyards digunakan oleh unit bisnis yang bergerak pada bidang tersebut, yaitu:

- a. PT Yasa Wahana Tirta Samudera
- b. PT Wahana Jaya Samudera
- c. PT Galangan Samudera Madura
- d. Etc.

#### **4.1.5 Profil PT Samudera *Agencies* Indonesia**

PT Samudera *Agencies* Indonesia merupakan salah satu unit bisnis yang secara strategis sangat penting dalam struktur PT Samudera Indonesia Tbk. Unit bisnis ini secara khusus bergerak di bidang keagenan kapal, sebuah layanan yang menjadi penghubung antara perusahaan-perusahaan pelayaran asing dengan berbagai pihak dan institusi yang terlibat dalam kegiatan kepelabuhanan di Indonesia. Keberadaan unit bisnis ini mencerminkan pengalaman dan keahlian yang telah terakumulasi selama lebih dari lima dekade dalam industri keagenan kapal di Indonesia.

Dalam kurun waktu lebih dari lima dekade tersebut, bisnis keagenan yang dijalankan oleh Samudera Indonesia telah melampaui batas-batas pasar domestik.

Perusahaan ini tidak hanya berhasil memenuhi permintaan klien dari dalam negeri, tetapi juga berhasil memposisikan dirinya sebagai mitra keagenan yang dipercaya oleh sejumlah perusahaan pelayaran internasional ternama yang beroperasi di Indonesia. Di antara mitra-mitra internasional tersebut terdapat KMTC (Korea Marine Transport Co., Ltd.) dari Korea Selatan dan Hapag-Lloyd dari Jerman, dua nama besar yang reputasinya diakui secara global dalam industri pelayaran peti kemas.

Layanan yang ditawarkan oleh Samudera Agencies Indonesia dirancang untuk mencakup seluruh aspek yang dibutuhkan dalam proses kepelabuhanan yang menyeluruh dan terintegrasi. Cakupan layanan tersebut meliputi pengelolaan angkutan darat untuk mengakomodasi perpindahan barang dari dan ke pelabuhan, pengelolaan depo peti kemas sebagai tempat penyimpanan dan pengelolaan kontainer, fasilitas pergudangan untuk menyimpan berbagai jenis muatan, layanan angkutan feeder baik untuk rute-rute domestik antar pelabuhan di Indonesia maupun untuk rute-rute internasional yang menghubungkan Indonesia dengan pelabuhan-pelabuhan di kawasan regional, serta pengelolaan terminal yang menjadi titik sentral aktivitas bongkar muat.

Sejarah Samudera *Agencies* Indonesia tidak dapat dipisahkan dari sejarah induk perusahaannya. Bermula sejak tahun 1953 sebagai unit keagenan yang menjadi pionir dalam kelompok Samudera Indonesia, bisnis keagenan ini telah menjadi salah satu fondasi yang menopang pertumbuhan dan perkembangan seluruh grup perusahaan. Dalam perjalanannya yang panjang selama lebih dari lima dekade, bisnis keagenan Samudera Indonesia yang kini dikenal secara resmi sebagai Samudera *Agencies* telah berhasil membangun reputasi yang kokoh dan jaringan bisnis yang luas. Melalui kerja

keras dan dedikasi selama bertahun-tahun, perusahaan ini berhasil mengelola keagenan bagi sejumlah perusahaan pelayaran asing terkemuka yang beroperasi di Indonesia. Saat ini, PT Samudera *Agencies* Indonesia menjalankan fungsi keagenan bagi sejumlah nama besar dalam industri pelayaran global, yaitu *Mediterranean Shipping Company*, *Korea Marine Transport Co.*, *NYK Bulk & Project Carrier*, *Rickmers-Line*, *NileDutch*, dan Hapag-Lloyd AG.

PT Samudera *Agencies* Indonesia didirikan pada tahun 1973 sebagai bagian yang terintegrasi dari struktur PT Samudera Indonesia Tbk. Sebelum entitas formal ini terbentuk, pada tahun 1968 perusahaan telah digagas oleh Soebianto Tanuwijaya dengan orientasi bisnis awal sebagai agen kapal dan penyedia layanan-layanan kepelabuhanan dasar di Indonesia. Pada periode 1980 hingga 1990, perusahaan memasuki fase perkembangan yang lebih intensif melalui serangkaian investasi dalam pengembangan infrastruktur pelabuhan dan pembangunan kemitraan strategis dengan berbagai perusahaan internasional. Dalam fase ini, perusahaan mulai mengembangkan kapabilitasnya dalam penanganan kargo kontainer dan kargo curah, seiring dengan meningkatnya kebutuhan logistik yang didorong oleh pertumbuhan ekonomi Indonesia.

Memasuki era 2000-an, PT Samudera *Agencies* Indonesia memasuki babak baru yang ditandai oleh ekspansi bisnis yang lebih agresif dan modernisasi layanan secara menyeluruh. Pada periode ini, perusahaan secara signifikan memperluas layanannya ke bidang *freight forwarding* dan logistik, menjawab tuntutan pasar yang semakin mengharapkan solusi logistik yang lebih komprehensif dan satu atap (*one-stop solution*). Kemudian, pada tahun 2007, Samudera *Agencies* Indonesia resmi bergabung

ke dalam struktur PT Samudera Indonesia Tbk melalui proses merger grup. Integrasi ini tidak hanya memperkuat sinergi antar unit bisnis dalam grup, tetapi juga secara signifikan meningkatkan kapasitas dan kemampuan perusahaan dalam melayani rute-rute di kawasan Asia - Pasifik dan Timur Tengah.

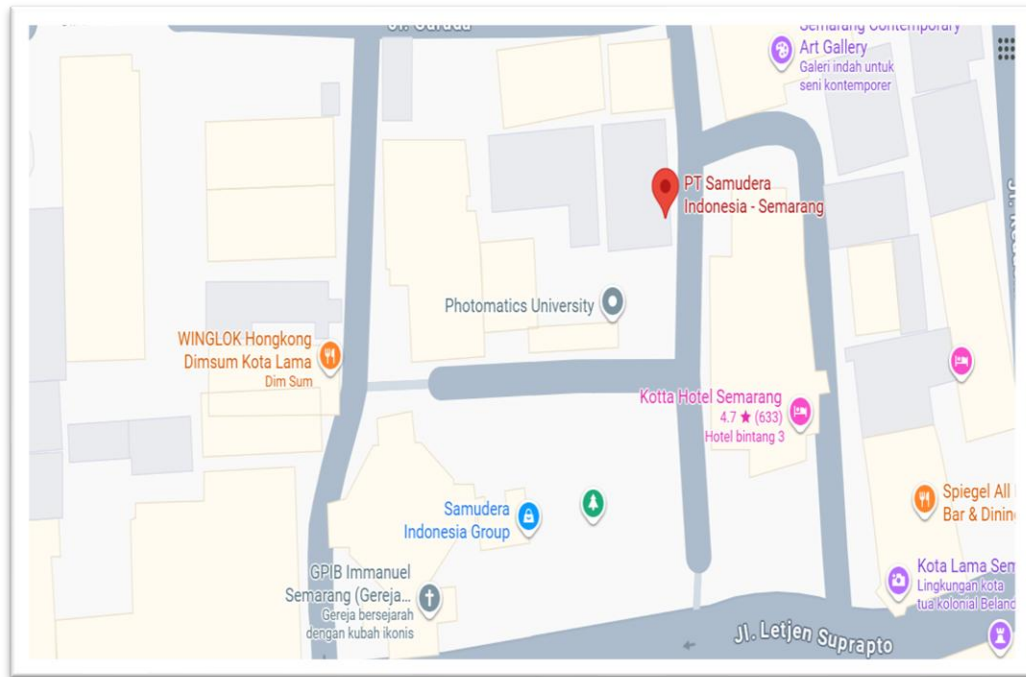
PT. Samudera *Agencies* Indonesia memiliki VISI : Menjadi pilihan utama, unggul, dan terdepan di bidang keagenan kapal di Indonesia. MISI :

1. Mengembangkan sumber daya manusia yang kompeten sebagai aset utama perusahaan.
2. Samudera *Agencies* Indonesia sebagai merek keagenan yang kuat, berdaya saing, dan berintegritas.
3. Memberikan rasa aman dan solusi yang tepat bagi pelanggan serta menjaga pertumbuhan bisnis dengan terus berinovasi dan mengembangkan teknologi.

Di samping visi dan misi, perusahaan juga menegaskan komitmennya untuk senantiasa memastikan kepatuhan terhadap seluruh ketentuan perundang-undangan dan regulasi yang berlaku, serta menjaga standar tata kelola perusahaan yang baik, yang mencakup aspek transparansi dalam pelaporan, independensi dalam pengambilan keputusan, serta akuntabilitas terhadap seluruh pemangku kepentingan.

#### **4.1.6 Lokasi Perusahaan**

PT Samudera *Agencies* Indonesia Semarang berlokasi di Jalan Perkutut No. 2 Kelurahan Tanjungmas, Kecamatan Semarang Utara, Kota Semarang, Jawa Tengah, 50173 Indonesia.

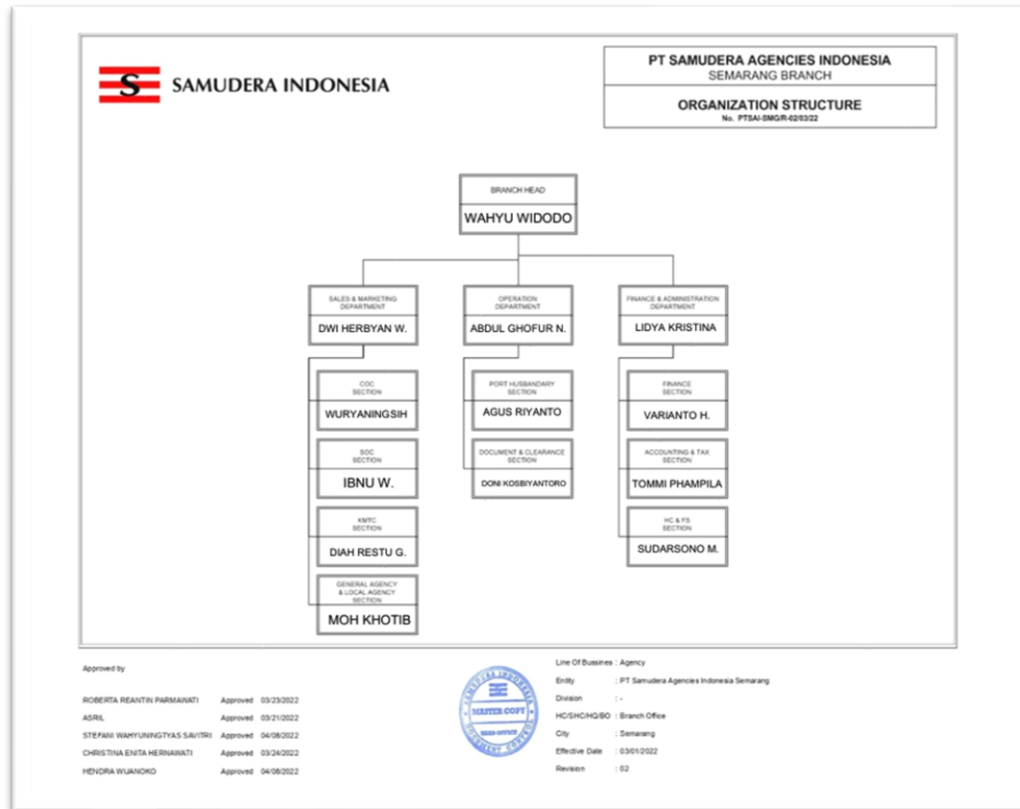


**Gambar 4.2. Lokasi PT Samudera Agencies Indonesia Semarang**

Sumber: Google Maps, 2026

#### **4.1.7 Struktur Organisasi PT Samudera Agencies Indonesia Semarang**

Untuk menjalankan kegiatan perusahaan dengan baik, perlu adanya struktur organisasi perusahaan untuk mengatur setiap pekerjaan pada tiap divisi yang ada di perusahaan.



**Gambar 4.3. Struktur Organisasi PT Samudera Agencies Indonesia Semarang**

Sumber: Dokumen PT Samudera Agencies Indonesia Semarang, 2025

#### 4.1.8 Tugas dan Fungsi Divisi PT Samudera Agencies Indonesia

PT Samudera Agencies Indonesia cabang Semarang memiliki tiga departemen, yaitu *Sales & Marketing Department*, *Operation Department*, dan *Finance & Administration Department* yang dikepalai oleh Kepala Cabang. Masing-masing departemen memiliki beberapa divisi dengan tugas yang berbeda - beda.

##### 4.1.1.3 Sales & Marketing Department

*Sales & Marketing Department* bertugas untuk pengembangan bisnis, perencanaan strategi pemasaran, proses penjualan serta proses *booking* atas jasa yang ditawarkan kepada *customer*. PT Samudera Agencies Indonesia menawarkan jasa *space*

kapal Samudera Indonesia untuk kontainer milik *customer* dan menjual kontainer milik Samudera Indonesia.

Dalam *Sales & Marketing Department* terdapat empat divisi, yaitu :

1. SOC Section

*Shipper Owned Container (SOC) Section* merupakan divisi yang bertugas untuk menangani penjualan *space* kapal yang dimiliki oleh PT. Samudera *Agencies* Indonesia cabang Semarang.

2. COC Section

*Carrier Owned Container (COC) Section* merupakan divisi yang bertugas untuk menangani penjualan kontainer yang dimiliki oleh PT. Samudera *Agencies* Indonesia cabang Semarang.

3. KMTC Section

*Korea Marine Transport Co. Ltd. (KMTC) Section* merupakan divisi yang bertugas untuk menangani penjualan kontainer yang dimiliki oleh PT. Samudera *Agencies* Indonesia cabang Semarang.

4. General Agency & Local Agency Section

*General Agency & Local Section* merupakan divisi yang bertugas untuk menangani penjualan kontainer yang diageni oleh PT. Samudera *Agencies* Indonesia seperti Ceekay, CU Line, Swen, dan juga mencari proyek – proyek cargo.

#### **4.1.8.2 Operation Department**

*Operation Department* atau Departemen Operasional bertugas di dalam pelayanan yang bersifat operasional atas jasa yang ditawarkan kepada *customer*.

Departemen ini berhubungan dengan operasional beserta dokumen kapal. Berikut tugas

Departemen Operasional :

1. Pembinaan hubungan yang baik dengan instansi terkait seperti PT Pelindo III Cabang Tanjung Emas dan KSOP (Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan), Terminal Peti Kemas Semarang, Karantina Kesehatan, Imigrasi, Bea Cukai & Vendor.
2. Mengoordinasikan dan mengendalikan aktivitas unit operasional.
3. Melakukan perencanaan dan koordinasi penyusunan anggaran unit operasional secara terukur dan mengendalikan realisasi anggaran secara efisien dan efektif.
4. Mengoordinasikan dan mengontrol pelaksanaan sistem dan prosedur yang berkaitan dengan operasional
5. Mengevaluasi laporan operasional dan SOP

Dalam *Operation Department* terdapat dua divisi, yaitu:

1. *Port Husbandary Section*

*Port Husbandary Section* merupakan divisi yang bertugas untuk melakukan pengumpulan dan penyerahan dokumen dari kapal ke kapal, melakukan monitoring terhadap kargo yang diangkut oleh kapal serta membuat *report* dari monitoring tersebut, monitoring dan report untuk keberangkatan dan kedatangan kapal, dan lain sebagainya.

## 2. *Document and Clearance Section*

*Document and Clearance Section* merupakan divisi yang bertugas untuk memberikan informasi kepada instansi dan pihak terkait mengenai kedatangan dan keberangkatan kapal, mengajukan proses pembayaran biaya untuk keperluan kapal kepada divisi *finance*, mempersiapkan dokumen kapal, dan lain sebagainya.

### 4.1.8.3 *Finance & Administration Department*

*Finance & Administration Department* bertugas memonitoring keuangan PT. Samudera *Agencies* Indonesia, baik keuangan internal perusahaan maupun pengelolaan keuangan untuk keperluan eksternal perusahaan. Selain itu, *Finance & Administration Department* juga bertanggung jawab atas pengelolaan karyawan yaitu mengelola pemberian *compensation & benefit* kepada karyawan sesuai dengan hak yang dimiliki karyawan seperti *payroll* di setiap bulannya beserta tunjangan-tunjangan.

Dalam *Finance & Administration Department*, terdapat tiga divisi, yaitu:

#### 1. *Finance Section*

*Finance Section* merupakan divisi yang bertugas untuk memonitoring keuangan perusahaan. beberapa tugasnya meliputi *dropping* untuk semua biaya yang timbul baik biaya *General Affairs* maupun biaya Operasional, serta menjaga *cash flow* perusahaan supaya semua kebutuhan kantor dapat terpenuhi dan Release Bank. Selain itu, *finance section* juga bertugas untuk melakukan pembayaran *Port Charges* dan *Stevedoring* kepada Pelindo dan TPKS (Terminal Peti Kemas Semarang) agar kegiatan kapal dapat berjalan dengan baik, serta mengelola permintaan pengembalian *waiver repair* dan

sisanya dikembalikan kepada *customer* agar sisa pembayaran dapat dikembalikan kepada *customer*.

## 2. *Tax & Accounting Section*

*Tax & Accounting Section* merupakan divisi yang bertugas untuk melakukan perpajakan dan *accounting* perusahaan. Di antara tugasnya yaitu melayani *customer* atas permintaan faktur pajak dan revisi faktur pajak, mengajukan pembayaran dan pelaporan PPH, berperan dalam payroll perusahaan, dan sebagainya.

## 3. *Human Capital & Facility Services Section*

*Human Capital & Facility Services Section* merupakan divisi yang bertugas untuk melakukan manajemen terhadap karyawan atau sumber daya manusia dengan melakukan pengorganisasian, perencanaan, kepemimpinan dan pengendalian kegiatan yang berhubungan dengan analisis pekerjaan, pengadaan, evaluasi pekerjaan, pengembangan, promosi, kompensasi, dan pemutusan hubungan kerja dalam rangka mencapai tujuan perusahaan yang telah ditetapkan. Selain itu, *Human Capital & Facility Services section* bertanggung jawab atas pengelolaan aset dan fasilitas perusahaan, mulai dari pembelian hingga perawatan fasilitas dalam perusahaan.

### **4.1.9 Layanan Jasa yang Dimiliki**

Dalam kegiatan PT Samudera *Agencies* Indonesia memiliki 2 bisnis utama, yaitu: COC (*Carrier Owned Container*) dan SOC (*Shipper Owned Container*), yang berada pada Departemen Sales dan Marketing. Berikut penjelasan lebih lanjut mengenai layanan jasa yang dimiliki PT Samudera *Agencies* Indonesia Semarang.

#### 4.1.9.1 COC (*Container Owned Carrier*)

COC adalah jenis layanan container pengiriman yang dimiliki oleh PT Samudera *Agencies* Indonesia dimana PT Samudera *Agencies* Indonesia mengageni pelayaran SSL (*Samudera Shipping Line*) milik Samudera Indonesia sendiri, KMTC (*Korea Marine Transport Co. Ltd*) perusahaan asal Korea Selatan, dan Hapag-Lloyd perusahaan asal Jerman. Ketiga jenis layanan *container* ini disewakan kepada pemilik usaha seperti perusahaan manufaktur, perusahaan *freight forwarder* dan perusahaan trading yang tidak memiliki *container* sendiri maupun tidak memiliki stok *container* di depo *container*. PT Samudera *Agencies* Indonesia bertanggung jawab atas pengiriman barang dan juga perawatan *container*. Dengan kata lain, COC hanya menyewakan *container* kepada *customer*.

Berikut ciri-ciri kegiatan bisnis COC di PT Samudera *Agencies* Indonesia:

1. Terdapat biaya perawatan *container*. *Customer* tidak bertanggung jawab sepenuhnya untuk merawat *container* hal ini merupakan tanggung jawab PT Samudera *Agencies* Indonesia dan pemilik *container*.
2. Terdapat batasan waktu (*freetime container*) dimana PT Samudera *Agencies* Indonesia memberikan batasan waktu (*freetime container*) bagi *customer* COC untuk pengambilan dan pengembalian *container*. Apabila pengambilan dan pengembalian dilakukan sesuai waktu yang sudah ditentukan, maka pemilik usaha atau *customer* tidak dikenakan biaya *Demurrage and Detention* (D&D).
3. Mengenakan biaya *Demurrage and Detention* (D&D) biaya ini dikeluarkan apabila pemilik usaha atau *customer* tidak dapat mengembalikan *container*

dalam waktu yang sudah ditentukan atau melewati batas waktu (*freetime container*).

4. Mengenakan biaya perbaikan kepada *customer* apabila terjadi kerusakan pada container atas kesalahan *customer*.

Berikut merupakan *service COC* di PT Samudera *Agencies* Indonesia:

1. Target Pasar

Target pasar COC PT Samudera *Agencies* Indonesia merupakan perusahaan manufaktur, perusahaan *freight forwarder*, dan perusahaan *trading*.

2. Negara ekspor & impor

Negara ekspor untuk *service COC* hanya melayani kawasan Asia dan Timur

Tengah:

- a. Singapore
- b. Thailand: Bangkok, Songkhla, Laem Chabang, Lat Krabang
- c. Malaysia: Pport Klang, Penang, Pasir Gudang, Kuantan
- d. Pakistan Karachi
- e. Bangladesh: Chittagong, Dhaka
- f. Myanmar: Yaangon
- g. Vietnam: Ho Chi Minh City, Hai Phong, Danang, Manila, Quinhon
- h. Kambodja: Sihanoukville
- i. China: Shganghai, Ningbo
- j. India: Nhava Sheva, Mumbai, Mundra, Kattupalli, Kolkata, Chennai
- k. Sri Lanka: Colombo

1. *Middle East & Red Sea*: Jebel Ali, Ad Dammam, Jeddah, Aqaba, Alexandria, Mersin, Iskenderun
3. Negara Impor: semua negara yang diperbolehkan oleh peraturan negara dan telah melewati syarat-syarat untuk masuk ke dalam negara Indonesia.
  - a. Pembayaran
    - 1) *Freight prepaid*: sistem pembayaran ini dilakukan di *port of loading* atau pelabuhan asal
    - 2) *Freight collect*: sistem pembayaran ini dilakukan di *port of destination* atau pelabuhan tujuan

Dalam pelaksanaan kegiatan COC, terdapat jenis-jenis kargo yang diperbolehkan berdasarkan komoditas/muatan di PT Samudera Agencies Indonesia, diantaranya yaitu:

1. General Cargo, kargo biasa yang memakai dry container.
2. DG (*Dangerous Goods*) Cargo, kargo yang menggunakan *dry container* dan harus dipasang DG *sticker* di 4 sisi *container*.
3. *Reefer Cargo*, kargo yang dapat mengatur suhu pendingin, biasanya *cargo* ini digunakan untuk komoditas yang butuh penanganan khusus atau membutuhkan suhu tertentu selama pengiriman seperti ikan, sayuran, *frozen food*, buah-buahan, dan lain sebagainya.

Selain jenis kargo yang diperbolehkan, terdapat juga jenis-jenis kargo yang tidak diperbolehkan dalam PT Samudera *Agencies* Indonesia:

1. Senjata (*weapons*)
2. *Scrap* (Besi Bekas) terkecuali apabila *customer* merupakan perusahaan yang sudah memiliki izin
3. Binatang hidup (*Life animal*)
4. Bahan atau alat peledak (*Explosive items*)
5. Peralatan militer (*Military items*)
6. Ikan kering (*dry fish*) seperti ikan asin, dsb
7. *Leather* (Kulit yang masih basah)
8. Arang (*Charcoal*)
9. Kargo yang tidak memiliki badan usaha, dikarenakan peraturan yang mengharuskan syarat minimal berbentuk Perseroan Terbatas (PT) atau *Commanditaire Vennootschap* (CV)

#### **4.1.9.2 SOC (*Shipper Owned Container*)**

SOC (*Shipper Owned Container*) merupakan layanan sewa tempat di kapal kepada PT Samudera *Agencies* Indonesia karena Samudera Indonesia Group memiliki kapal jenis *feeder vessel* untuk mengangkut *container*. *Customer* akan mengantar *container* yang berisi barang muatan ke dalam pelabuhan untuk diangkut ke atas kapal. Dalam hal ini, *customer* bertanggung jawab atas pengiriman barang dimana customer harus memperhatikan waktu *open closing* kargo dimuat di kapal, karena apabila mengalami keterlambatan pengiriman yang berakibat tidak dimuatnya *container* ke dalam kapal merupakan resiko yang harus ditanggung oleh *customer*.

Berikut merupakan *service* SOC di PT Samudera *Agencies* Indonesia.

1. Layanan SOC melayani penjualan *space* kapal untuk muatan Target pasar MLO (*Main Line Operator*) atau biasa disebut pemilik *container*, seperti COSCO, MSC, SSL (COC), ONE, CMA, OOCL, SWIRO, HYUNDAI, PIL.
2. Pembayaran dilakukan di PT Samudera Indonesia pusat di Jakarta maupun di Singapore. PT Samudera *Agencies* Indonesia tidak melayani pembayaran untuk *service* SOC.
3. Negara Ekspor hanya melayani untuk negara Singapore
4. Sistem booking:
  - a. *Dead freight*, *Customer* membeli sejumlah slot TEUS dalam jumlah tertentu, dan berkewajiban untuk mengisi slot tersebut, namun jika tidak terpenuhi, *customer* berkewajiban membayar sesuai slot *space*. Sistem *booking dead freight* ini biayanya lebih murah dibandingkan dengan pembelian normal *space*. *Customer* berkewajiban memenuhi slot tersebut, tetapi hanya terpenuhi sebanyak 42 TEUS. Slot yang tidak terpenuhi, tetap tidak dikenakan denda apapun, tetapi slot yang tidak terpenuhi menjadi kerugian *customer*. *Customer* akan tetap membayar sebanyak 50 TEUS.
  - b. *Slot Exchange*, sistem ini memakan biaya yang lebih mahal dibandingkan dengan *dead freight*, karena slot dibeli dengan barter muatan dari *port* lain. Seperti contoh : ONE mengisi *space* kapal SSL (*Samudera Shipping Line*) dari Semarang – Singapore dan gantinya,

SSL mengisi *space* kapal ONE untuk tujuan Singapore – Nhacva Sheva, Singapore – Mundra, Singapore – Karachidan Singapore – Colombo. Total slot *exchange* harus sama baik dari SSL maupun dari ONE.

## 4.2 Hasil Penelitian dan Pembahasan

Pada penelitian ini, penulis mengkaji mengenai Analisis Keterlambatan Kontainer Pengiriman Barang Ekspor pada Saat *Closing Time* di PT Samudera Agencies Indonesia Semarang. Penelitian ini mengkaji mengenai analisis keterlambatan pengiriman tersebut serta faktor terjadinya keterlambatan pengiriman barang ekspor pada saat terjadi *closing time* dan strategi yang diperlukan untuk mengatasi keterlambatan kontainer pengiriman barang ekspor pada saat *closing time*.

### 4.2.1 Mekanisme Pengiriman Barang Ekspor di PT. Samudera Agencies Indonesia Semarang

Sesuai dengan pernyataan dari masing – masing informan bahwa Samudera tidak memiliki mekanisme tetap pengiriman barang ekspor untuk meminimalisir hal hal seperti ini terjadi.

Berikut pernyataan dari Q-1 :

*“Kalau dari samudera sendiri tidak ada ya, jadi samudera itu as regulasi ya, sesuai dengan aturan yang sudah diterapkan di pelabuhan, di bea cukai, di semua aturan itu kita laksanakan. Apabila aturan itu berdampak ya artinya akan kena denda atau nantinya akan berdampak ke situ.”* (Hasil wawancara, 13 April 2026)

Pernyataan dari Q-2:

*“Sebenarnya tidak ada kaitannya ya kalau untuk masalah EMKL ya, yang bermasalah sistemnya, ini hanya menunggu dari pihak shipper, apabila terkendala tidak ikut tetapi kalau tidak terkendala berarti bisa masuk sea way*

*dan ikut kapal sesuai jadwal. Paling memberikan informasi kepada kita seperti sedang gada trouble, jadi bisa ditunggu atau tidak, ya kaya gitu gitu aja.”* (Hasil wawancara, 13 April 2026)

Pernyataan dari Q-3:

*“Sebenarnya kita ngecharge biaya kenapa kita kasih biaya sebenarnya untuk mengurangi keterlambatan tetapi shipper ini justru menyiapkan budget untuk pengiriman hal ini.”* (Hasil wawancara, 13 April 2026)

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan, ditemukan bahwa PT Samudera Agencies Indonesia Semarang belum memiliki Standar Operasional Prosedur (SOP) yang mengatur mengenai mekanisme pengiriman barang ekspor. Perusahaan selama ini hanya mengacu pada regulasi yang berlaku di pelabuhan dan instansi terkait seperti Bea Cukai, tanpa adanya standar operasional internal yang tertulis. Mekanisme pengiriman barang ekspor diawali dengan diterimanya *Shipping Instruction* (SI) dari customer. penerbitan *Shipping Instruction* (SI) menjadi dasar bagi *shipping line* untuk melakukan *booking space* kapal serta menerbitkan *booking confirmation*. Tahap ini merupakan awal dari seluruh rangkaian proses pengiriman karena menentukan alokasi ruang muatan pada kapal. Apabila SI terlambat disampaikan atau terdapat kesalahan data, maka proses *booking space* akan tertunda sehingga berpotensi menghambat tahapan berikutnya hingga menyebabkan kontainer tidak dapat memenuhi batas *closing time*.

Setelah memperoleh *booking confirmation*, eksportir mengambil kontainer kosong di depo, kemudian melakukan pemeriksaan kondisi fisik kontainer sebelum proses *stuffing*. Pemeriksaan tersebut bertujuan untuk memastikan kontainer tidak

mengalami kerusakan yang dapat mengganggu keamanan muatan selama pelayaran. Selanjutnya, proses *stuffing* harus diselesaikan sebelum batas waktu yang ditentukan agar tidak menghambat proses pengurusan dokumen maupun pengiriman kontainer ke terminal.

Setelah *stuffing* selesai dilakukan, pihak eksportir melengkapi dokumen ekspor seperti PEB dan memperoleh NPE sebelum kontainer dikirim ke terminal peti kemas. PEB harus memperoleh persetujuan dari Bea Cukai hingga diterbitkan NPE sebagai bukti bahwa barang telah mendapatkan izin ekspor. Apabila proses penerbitan PEB maupun NPE mengalami keterlambatan, kontainer tidak dapat melakukan *gate in* sehingga berpotensi melewati batas *closing time*. Kontainer yang telah memperoleh NPE selanjutnya dikirim menuju terminal peti kemas untuk melaksanakan proses *gate in*, pada tahap *gate in* pihak terminal peti kemas melakukan pemeriksaan dokumen sebelum kontainer diperbolehkan masuk ke *Container Yard*. Setelah kontainer masuk ke *Container Yard*, *planner* akan melakukan penempatan posisi kontainer sesuai karakteristik muatan, jadwal kapal, serta rencana pemuatan (*bay plan*). Tahap ini bertujuan mempermudah proses loading sehingga kegiatan bongkar muat dapat berlangsung efektif sesuai jadwal keberangkatan kapal.

Tahapan terakhir mekanisme pengiriman adalah pemuatan kontainer ke kapal. Setelah seluruh kontainer berhasil dimuat sesuai bay plan, *shipping bline* menerbitkan *Bill of Lading* sebagai bukti penerimaan barang sekaligus dokumen pengangkutan antara pihak eksportir dan *buyer*. Pada tahap ini menunjukkan bahwa seluruh mekanisme pengiriman barang mulai dari penerbitan SI, *booking space*, *stuffing*,

penyelesaian dokumen kepabeanan, hingga proses kontainer *gate in* telah dilakukan sesuai dengan mekanisme yang ada sehingga kontainer berhasil memenuhi *closing time* dan dapat diberangkatkan sesuai jadwal kapal.

#### **4.2.2 Faktor yang Menyebabkan Keterlambatan Kontainer Pengiriman Barang Ekspor**

Pembahasan ini mengkaji mengenai faktor penyebab dari terjadinya keterlambatan kontainer pengiriman barang ekspor. Permasalahan ini menjadi hal utama dalam kegiatan ekspor.

##### **4.2.2.1 Faktor Penyebab Terjadinya Keterlambatan Kontainer Pengiriman Barang Ekspor**

Berdasarkan hasil wawancara yang dijelaskan oleh informan Q-2 dan Q-3 yang dikonfirmasi juga oleh informan Q-1 atau *key informan* terkait penyebab terjadinya keterlambatan kontainer pengiriman barang ekspor yang terjadi di PT. Samudera Agencies Indonesia yang terjadi karena adanya beberapa faktor, seperti proses *stuffing* yang dilakukan mendekati batas waktu sehingga menyebabkan keterlambatan dan penyebab lainnya. Berikut pernyataan dari informan Q-2 dan Q-3 :

Pernyataan dari informan Q-2:

*“Tergantung urgensi, misalnya untuk kontainer reefer itu biasanya proses stuffing mepet dengan closing time supaya barang tidak terlalu lama di seaway. Sehingga pada saat mendekati closing time bisa jadi mengalami kegagalan atau barang tidak bisa dikirim. Jadi, tergantung kebijakan masing – masing, mungkin dari EMKL atau shipper dan juga mungkin dari perhitungan faktor imigrasi melebihi dari perhitungan yang ditargetkan sehingga harus open closing tetapi ternyata gagal dan tidak signifikan.”* (Hasil wawancara, 13 April 2026)

Berikut pernyataan dari informan Q-3:

*“Kembali ke shipper ketika proses stuffing itu mereka schedule dari pabrik prosesnya stuffingnya ga ngejar sama batas closing time kapal. Jadi, Ketika shipper stuffing tiap hari jumat sedangkan kapal dari kita hari jumat sudah closing. Sehingga schedule shipper harus disesuaikan dengan waktu kapal closing.”* (Hasil wawancara, 13 April 2026)

Yang kemudian divalidasi dengan pernyataan infoman Q-1 sebagai *key informan* bahwa *stuffing* menjadi permasalahan utama pada keterlambatan kontainer pengiriman ekspor yang dinyatakan dengan pernyataan berikut:

*“Jadi, yang pertama kalua faktor alam seperti banjir. Artinya, dengan keterlambatan itu dengan kondisi alam seperti itu banjir kemudian macet itu yang akan memperlambat atau datang di pelabuhan. Sehingga terkena oleh closing. Yang kedua biasanya shipper mendadak Ketika stuffing karena produksi belum selesai. Terkadang shipper meminta untuk stuffing hari ini sedangkan closing nanti malam tetapi dengan pertimbangan situasional kondisi di lapangan, misalnya dari mulai barang a-z belum selesai produksi sehingga stuffing mengalami keterlambatan dan proses pengiriman ke pelabuhan juga akan mengalami keterlambatan. Untuk faktor lain, misalnya kemacetan di pelabuhan dan itu kondisional. Untuk faktor produksi itu tergantung dan tertentu aja.”* (Hasil wawancara, 13 April 2026)

Dari pernyataan yang disampaikan oleh Q-1, Q-2, dan Q-3 dapat ditarik kesimpulan bahwa faktor terbesar penyebab keterlambatan kontainer pengiriman barang ekspor pada saat *closing time* di PT Samudera Agencies Indoensia Semarang yaitu proses *stuffing* yang dilakukan mendekati batas waktu oleh *shipper*. Informan Q-2 menjelaskan bahwa proses *stuffing*, khususnya pada kontainer *reefer* sering kali dilakukan mendekati batas waktu *closing time* agar barang yang dimuat tetap terjaga kualitasnya. Namun, apabila terjadi hambatan selama proses tersebut, kontainer berpotensi gagal memenuhi batas waktu sehingga tidak dapat dimuat ke kapal.

Informan Q-3 juga menyampaikan bahwa jadwal *stuffing* dari pihak *shipper* sering kali tidak disesuaikan dengan jadwal keberangkatan kapal, sedangkan *key informan* (Q-1) menegaskan bahwa keterlambatan produksi menyebabkan *stuffing* baru dilakukan menjelang *closing time* sehingga proses pengiriman menuju pelabuhan ikut terlambat.

Temuan hasil wawancara tersebut selaras dengan salah satu hambatan utama dalam pengiriman barang ekspor adalah keterlambatan proses operasional dan keterlambatan penyelesaian dokumen yang mengakibatkan terganggunya jadwal pengiriman, sehingga diperlukan koordinasi yang lebih baik antar pihak yang terlibat (Putri N. & Susanto, 2024). Tianglangi dan Sasabone (2023), juga menyatakan bahwa *freight forwarder* memiliki peran penting dalam mengoordinasikan seluruh aktivitas ekspor, mulai dari dokumentasi, *stuffing*, pengangkutan, hingga komunikasi dengan perusahaan pelayaran (*shipping line*). Oleh karena itu, apabila koordinasi antara *shipper*, *freight forwarder*, perusahaan *trucking*, dan *shipping line* tidak berjalan secara optimal, maka risiko keterlambatan pengiriman barang ekspor akan meningkat.

Rizqiyani et al. (2024). Menjelaskan bahwa pengiriman barang ekspor merupakan rangkaian aktivitas logistik yang saling berkaitan, dimulai dari penerimaan barang, *stuffing*, pengurusan dokumen, booking kapal, hingga pemuatan kontainer ke atas kapal. Karena setiap tahapan saling bergantung, keterlambatan pada satu aktivitas akan memengaruhi tahapan berikutnya dan berpotensi menyebabkan keterlambatan pengiriman secara keseluruhan. Dengan demikian, *stuffing* yang dilakukan terlalu mendekati *closing time* meningkatkan risiko kegagalan memenuhi jadwal keberangkatan kapal. Keberhasilan aktivitas logistik sangat dipengaruhi oleh koordinasi, perencanaan waktu, dan sinkronisasi antarbagian dalam rantai pasok.

Keterlambatan pada salah satu aktivitas operasional akan menyebabkan efek berantai (*chain effect*) terhadap aktivitas lainnya sehingga mengganggu ketepatan waktu distribusi barang. (Safuan 2023). Oleh karena itu, apabila jadwal *stuffing* tidak disusun berdasarkan jadwal closing time yang telah ditentukan perusahaan pelayaran, maka peluang terjadinya keterlambatan kontainer akan semakin besar.

#### **4.2.2.2 Faktor Lain yang Menyebabkan Keterlambatan Kontainer Pengiriman Barang Ekspor**

Selain proses *stuffing* yang dilakukan secara mepet, terdapat faktor lain yang menyebabkan keterlambatan kontainer pengiriman barang ekspor pada saat *closing time* ini. Seperti yang disampaikan oleh *key informan* atau Q-1 yaitu salah satunya dari sistem trucking.

Berikut pernyataan Q-1:

*“Secara dokumen dari pihak shipper sudah siap. Yang menjadi kendala lain yaitu masalah produksi, kalau untuk dokumen sepertinya apabila tidak ada masalah di pelabuhan, artinya ketika dia kena jalur merah maka akan kena perubahan dalam dokumennya. Tetapi kalau secara dokumen dari pihak shipper sudah siap semua. Seperti invoice, SI, PEB, NPE dan semua dokumen yang dibutuhkan sebenarnya sudah siap semua. Kendala untuk dokumen itu sepertinya kecil. Tapi kembali lagi untuk kendalanya, pertama mungkin kalau by system ya ada trucking, trucking termasuk hal yang istimewa pada saat peak season. Di saat semua orang butuh trucking ya itu kalau permintaan semakin banyak dia akan susah. Itu termasuk salah satu kendala di pihak eksportir ataupun EMKL. Ketika peak season itu permintaan semakin meningkat dan biasanya crowded di trucking, di jalan, di pelabuhan juga dan akan menyita waktu dan akan berpotensi ke open closing.”* (Hasil wawancara, 13 April 2026)

Berikut pernyataan tambahan dari Q-2 mengenai faktor lain yang menyebabkan Keterlambatan kontainer:

*“Untuk tambahan faktor lain itu ada pada dokumen, yaitu NPE (Nota Pemberitahuan Ekspor) kalau misalnya NPE gagal itu biasanya berpengaruh*

*di open closing. Ketika stuffing sudah dilakukan tetapi ternyata salah satu dokumen yaitu NPE tadi bermasalah di imigrasi itu juga bisa menjadi faktor keterlambatan lainnya". (Hasil wawancara, 13 April 2026)*

Namun, berbeda dengan pernyataan informan Q-3 bahwa kendala lainnya dapat disebabkan terjadinya kendala ketika pengambilan kontainer di depo dan juga menyinggung adanya kendala lain yaitu dari *trucking* seperti yang telah disampaikan oleh informan Q-1.

Berikut pernyataan dair informan Q-3 sebagai berikut:

*"Untuk kendala lainnya itu bisa terjadi ketika di depo ada mesin yang rusak ntah forklift ntah reach stracker itu juga menjadi kendala, yang kedua mungkin banjir; pembatasan trucking itu juga berdampak ke closing." (Hasil wawancara, 13 April 2026)*

Hasil wawancara di atas menunjukkan adanya faktor - faktor lain yang menyebabkan keterlambatan kontainer pengiriman barang ekspor. Temuan penelitian menunjukkan bahwa selain proses *stuffing* yang dilakukan mendekati batas *closing time*, terdapat faktor lain yang turut menjadi penyebab terjadinya keterlambatan kontainer pengiriman barang ekspor. *Informan Q-1* menyebutkan bahwa keterbatasan armada *trucking*, terutama pada saat *peak season* menjadi kendala tersendiri karena tingginya permintaan yang tidak diimbangi dengan ketersediaan armada yang memadai. *Informan Q-3* menambahkan bahwa kerusakan alat di depo seperti *forklift* dan *reach stacker* juga menghambat proses pengambilan kontainer kosong. Selain itu, faktor alam seperti kemacetan lalu lintas dan banjir juga menjadi hambatan yang tidak dapat diprediksi ketika pengiriman kontainer menuju terminal peti kemas.

Teori manajemen logistik menyatakan bahwa fungsi logistik tidak hanya mencakup perpindahan barang, tetapi juga koordinasi informasi, pengendalian

transportasi, serta integrasi seluruh aktivitas operasional. Lemahnya koordinasi antarpihak berpotensi menimbulkan hambatan operasional yang berdampak pada keterlambatan pengiriman. Oleh karena itu, hambatan seperti keterbatasan armada *trucking*, kerusakan fasilitas depo, maupun kendala pada proses kepabeanan merupakan bagian dari gangguan terhadap sistem logistik yang akhirnya menyebabkan kontainer gagal memenuhi *closing time*.

Rustina et al. (2022) menjelaskan bahwa keberhasilan pengiriman barang ekspor sangat dipengaruhi oleh koordinasi antara eksportir, *freight forwarder*, perusahaan pelayaran, perusahaan transportasi darat (*trucking*), serta otoritas pelabuhan. Gangguan pada salah satu pihak dalam rantai logistik akan memengaruhi kelancaran pengiriman barang ekspor. Temuan mengenai keterbatasan armada *trucking* pada saat *peak season* memperlihatkan bahwa keterlambatan tidak hanya berasal dari pihak *shipper*, tetapi juga dipengaruhi oleh kapasitas penyedia jasa transportasi darat. Pendapat Rustina et al. (2022) memperkuat bahwa koordinasi dan integrasi seluruh pihak yang terlibat menjadi faktor dalam menjaga ketepatan waktu pengiriman barang ekspor. Menurut Putri et al. (2024) kualitas koordinasi antara eksportir, *freight forwarder*, *shipping line*, operator terminal, dan instansi pelabuhan sangat menentukan kelancaran proses ekspor. Kegagalan penerbitan NPE, kerusakan alat di depo, serta pembatasan operasional *trucking* menunjukkan bahwa keterlambatan tidak selalu disebabkan oleh kelalaian *shipper*, tetapi juga oleh hambatan operasional pada jaringan logistik.

Berdasarkan hasil wawancara, kajian teori di atas, dapat disimpulkan bahwa faktor lain penyebab keterlambatan kontainer pengiriman barang ekspor tidak hanya

berasal dari kelalaian *shipper*, tetapi juga dipengaruhi oleh faktor lain, seperti keterbatasan armada *trucking*, kendala dokumen kepabeanan (NPE), kerusakan alat operasional di depo, serta kondisi lalu lintas dan cuaca. Temuan ini menunjukkan bahwa *closing time* merupakan tanggung jawab bersama antar pihak dalam rantai logistik. Keterlambatan pada satu tahap operasional dapat menimbulkan kegagalan terpenuhinya batas waktu *closing time* dan berakibat tidak dapat dimuat pada kapal sesuai jadwal yang sudah ditetapkan.

#### **4.2.2.3 Upaya yang Dapat Dilakukan oleh Perusahaan untuk Menangani Permasalahan Keterlambatan Kontainer Pengiriman Barang Ekspor**

Strategi yang diterapkan oleh pihak agen atau pihak Samudera Indonesia ini salah satunya dengan cara memberi edukasi atau dengan memberi peringatan kepada pihak *customer* atau *shipper* untuk tetap mengikuti aturan waktu yang ada.

Berikut pernyataan dari Q-1 atau *key informan* untuk mengatasi permasalahan keterlambatan kontainer ini sebagai berikut:

*“Terkait hal itu sebenarnya dari pihak shipper seharusnya sudah bisa, biasanya kendala yang dialami dari pihak shipper atau customer itu slot. Artinya, missal 1 kapal 1500 dia dibuka karna kondisi di pelabuhan crowded sehingga dia buka slotnya sedikit sedikit missal 1500 dibuka 200, kemudain dibuka lagi 300. Nah, dari pihak EMKL mengalami kesulitan sehingga ada proses untuk trucking mengalami keterlambatan, itu kita input, kita push kepada terminal atau kepada TPKS untuk memberikan tambahan slot. Dengan ditambah mereka bisa bikin job dan memproses selanjutnya. Itu untuk upaya yang bis akita lakukan ya, kalau mensounding ke EMKL mereka seharusnya sudah baca di web , untuk web itu sudah bisa dijadikan acuan. Di web itu sudah ada semuanya . memang dari awal kita juga memberitahukan ke pihak shipper atau customer misalnya “ini kapal mau sandar nih” nah mereka akan mengatur antrian kapal , setelah pihak planner mengatur itu nanti akan ditampilkan di web. Nah semua bisa melihat langsung di web “kapal open stack jam segini”.” Jadi upaya kita mempush kepada terminal supaya nanti tidak ada kendala untuk slot,. Kalo yang lain, trucking dan lainnya itu urusan dari terminal dan pihak EMKL tidak bisa memaksa itu.” (Hasil wawancara, 13 April 2026)*

Kemudian divalidasi oleh pernyataan dari informan Q-2 dan Q-3 sebagai berikut:

Pernyataan informan Q-2 :

*“Kalo dari sini hanya bisa memberi edukasi yabahwa tidak semua open closing bisa diterima sehinggadari pemberitahuan tersebut seharusnya pihak shipper itu bisa sedikit mengatur pengiriman sehingga tidak terkena open closing.”* (Hasil wawancara, 13 April 2026)

Pernyataan informan Q-3:

*“Kalau dari kita sebenarnya kembali ke terminal yak arena terminal p[unya aturan dan kita sudah menghimbau juga ke customer supaya bisa masuk sebelum closing dan itu peraturannya da dari TPKS dan kita menghimbau saja karna kita tidak bisa melarang karna sudah peraturan. Selama kita ada space masih kita terima, ya paling kita kenai denda aja.”* (Hasil wawancara, 13 April 2026)

Berdasarkan hasil wawancara dengan ketiga informan, diketahui bahwa upaya yang dilakukan PT Samudera Agencies Indonesia Semarang dalam menangani keterlambatan kontainer pengiriman barang ekspor meliputi pemberian edukasi kepada *shipper* mengenai batas waktu *closing time*, penyampaian informasi jadwal kapal dan *open stack* melalui sistem web, serta koordinasi dengan pihak terminal peti kemas (TPKS) untuk mengajukan penambahan slot ketika kondisi terminal mengalami kepadatan. Selain itu, perusahaan juga secara aktif mengimbau agar kontainer dapat *gate in* sebelum batas *closing time* sehingga tidak menimbulkan biaya tambahan (*open closing*). Namun demikian, perusahaan memiliki keterbatasan kewenangan karena keputusan mengenai penambahan slot maupun penerimaan kontainer tetap berada pada pihak terminal.

Sejalan dengan teori yang dikemukakan oleh Rustina et al. (2022), yang menyatakan bahwa fungsi manajemen logistik dalam pengiriman barang ekspor

mencakup pengelolaan informasi dan koordinasi antar pemangku kepentingan, seperti eksportir, perusahaan pelayaran, depo kontainer, terminal peti kemas, dan Bea Cukai. Lemahnya koordinasi antar pihak merupakan salah satu penyebab utama terjadinya keterlambatan dalam proses pengiriman barang ekspor. Selaras dengan strategi yang dikemukakan oleh ketiga informan, Putri et al. (2024) menyatakan bahwa efektivitas peran logistik sangat dipengaruhi oleh kualitas koordinasi antara berbagai pihak dalam pengiriman barang ekspor. Namun, ditemukan masih adanya *shipper* yang lalai terhadap pengiriman barang ekspor tersebut. Sehingga diperlukannya penerapan SOP dan *flowchart* yang terstruktur guna mengurangi indikasi keterlambatan pengiriman barang ekspor. Talumepa & Palendeng (2022), mengemukakan bahwa tujuan manajemen logistik yaitu mencakup tujuan pengamanan, dimana menjaga agar kekayaan yang diinvestasikan tidak terbuang sia – sia. Penerapan SOP dan *flowchart* ini merupakan instrumen untuk mewujudkan tujuan pengamanan tersebut.

Hasil penelitian juga selaras dengan teori Wulandari dan Setiawan (2022), yang menjelaskan bahwa tujuan utama manajemen logistik adalah memastikan barang berada pada waktu, tempat, jumlah, dan kondisi yang tepat (*right time* dan *right place*). Pemberian informasi *closing time* secara berkala melalui sistem web serta edukasi kepada pelanggan merupakan upaya perusahaan untuk memastikan ketepatan waktu pengiriman sehingga kontainer dapat memenuhi batas *closing time* yang telah ditetapkan. Di sisi lain, temuan penelitian juga menunjukkan bahwa strategi tersebut belum sepenuhnya mampu menghilangkan keterlambatan karena masih terdapat *shipper* yang terlambat melakukan *stuffing* maupun pengiriman kontainer ke terminal.

Kondisi tersebut menunjukkan bahwa keberhasilan pengelolaan *closing time* tidak hanya dipengaruhi oleh koordinasi perusahaan, tetapi juga bergantung pada tingkat kepatuhan *shipper* terhadap jadwal operasional yang telah ditetapkan. Oleh karena itu, rekomendasi berupa penerapan SOP dan *flowchart* mekanisme pengiriman barang ekspor pada *closing time* yang terstruktur relevan sebagai pedoman operasional yang dapat meningkatkan disiplin proses, memperjelas pembagian tanggung jawab, dan meminimalkan risiko keterlambatan kontainer.

#### **4.2.2.4 Apakah Strategi Tersebut Sudah Optimal dalam Menangani Keterlambatan Kontainer Pengiriman Barang Ekspor Tersebut?**

Penerapan strategi dari pihak agen yaitu PT Samudera Agencies Indonesia Semarang sendiri dikatakan sudah cukup maksimal namun, masih terdapat customer atau *shipper* yang belum mengikuti aturan untuk menaati *closing time*.

Berikut pernyataan *key informan* atau Q-1 mengenai penerapan strategi yang sudah dilaksanakan:

*“Alhamdulillah cukup efektif tetapi belum optimal, kita mengacu pada aturan yang ada, kita sampaikan kepada customer kita bahwa aturannya sudah seperti ini sehingga kita membantunya pun bisa maksimal, jangan samapi sebisa mungkin sebelum kapal sandar mereka sudah gate in sehingga tidak terkena cost. Feedback dari shipper juga baik karena sudah kami bantu untuk masuk.”* (Hasil wawancara, 13 April 2026)

Berikut pernyataan dari informan Q-2 dan Q-3 yang juga memvalidasi apa yang dikatakan oleh pihak Q-1 atau sebagai *key informan*.

*“Artinya kalau di sini sudah approved berarti kita sudah bantu dan mereka senang. Untuk permasalahannya itu mungkin dari pihak mereka itu ada yang terkena closing karna kesalahan sendiri, kelalaian sehingga harus mengeluarkan biaya. Tapi bagaimanapun peraturan harus ditegakkan jadinya open closing ya kena ya kena”.* (Hasil wawancara, 13 April 2026)

Selain itu, informan Q-3 juga menyatakan hal berikut:

*“Akhirnya kita kasih charge ke customer yang pertama. Yang kedua kita ke terminal yasama ketika sebelum sandar kontainer harus sudah komplet semua, jadi memang dsri kita hanya menghimbau dan memberi penalty saja tapi ya balik lagi ke kustomer ketika mereka masih tetap mau masuk (ketika kena closing) berarti mereka harus mengeluarkan cost.”* (Hasil wawancara, 13 April 2026)

Berdasarkan hasil wawancara dengan ketiga informan, dapat diketahui bahwa strategi yang diterapkan oleh PT Samudera Agencies Indonesia Semarang dalam menangani keterlambatan kontainer pengiriman barang ekspor meliputi pemberian edukasi kepada shipper mengenai batas waktu *closing time*, penyampaian informasi jadwal kapal melalui *website* perusahaan, koordinasi dengan pihak terminal peti kemas untuk memperoleh tambahan slot ketika terjadi kepadatan, serta penerapan biaya *open closing* sebagai bentuk pengendalian terhadap keterlambatan. Ketiga informan menyatakan bahwa strategi tersebut telah membantu perusahaan dalam meminimalkan keterlambatan dan memperoleh respons yang baik dari sebagian besar customer. Namun demikian, hasil wawancara juga menunjukkan bahwa masih terdapat *shipper* yang terlambat melakukan *stuffing*, terlambat melengkapi dokumen ekspor, maupun tetap melakukan *gate in* setelah melewati batas *closing time* sehingga harus dikenakan biaya tambahan. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa strategi yang diterapkan belum sepenuhnya optimal, melainkan cukup efektif dalam mengurangi keterlambatan namun belum mampu menghilangkan penyebab keterlambatan secara menyeluruh. Putri et al. (2024), Menjelaskan bahwa keberhasilan pengiriman barang ekspor sangat ditentukan oleh koordinasi antara *freight forwarder*, shipping line, terminal peti kemas, dan eksportir. Temuan ini sesuai dengan hasil wawancara bahwa koordinasi dengan

terminal dan penyampaian informasi kepada shipper merupakan strategi utama perusahaan dalam meminimalisir terjadinya keterlambatan kontainer pengiriman barang ekspor.

Dari pertanyaan dan penjelasan pada hasil penelitian di atas, dapat disimpulkan bahwa faktor utama yang menyebabkan terjadinya keterlambatan kontainer pengiriman barang ekspor yaitu lambatnya proses *stuffing* yang dilakukan oleh pihak *shipper*. Selain itu, penyebab lainnya terjadi karna faktor lain seperti terjadinya kemacetan di jalan ataupun banjir serta kerusakan mesin yang terjadi ketika pengambilan kontainer di depo. PT Samudera *Agencies* Indonesia Semarang kemudian menerapkan strategi seperti memberi edukasi dan mengingatkan pihak *shipper* kapan waktu *open closing*. Strategi tersebut dinilai cukup efektif tetapi belum optimal. Sehingga, masih ditemukannya *shipper* yang masih lalai dalam proses pengiriman kontainer barang ekspor ini.

#### **4.3 Output Penelitian Terapan**

Dari penelitian ini, penulis menemukan bahwa masih belum diterapkannya SOP mengenai pengiriman barang ekspor pada PT Samudera *Agencies* Indonesia Semarang. Penentuan SOP ini dikarenakan permasalahan keterlambatan yang terjadi disebabkan oleh operasional, koordinasi yang tidak efektif seperti pada trucking, dan kurangnya pengendalian terhadap penentuan batas waktu (*closing time*). Untuk itu peneliti membuat SOP dan *flowchart* sebagai standar pengiriman barang ekspor pada PT Samudera *Agencies* Indonesia Semarang untuk mengurangi permasalahan terkait

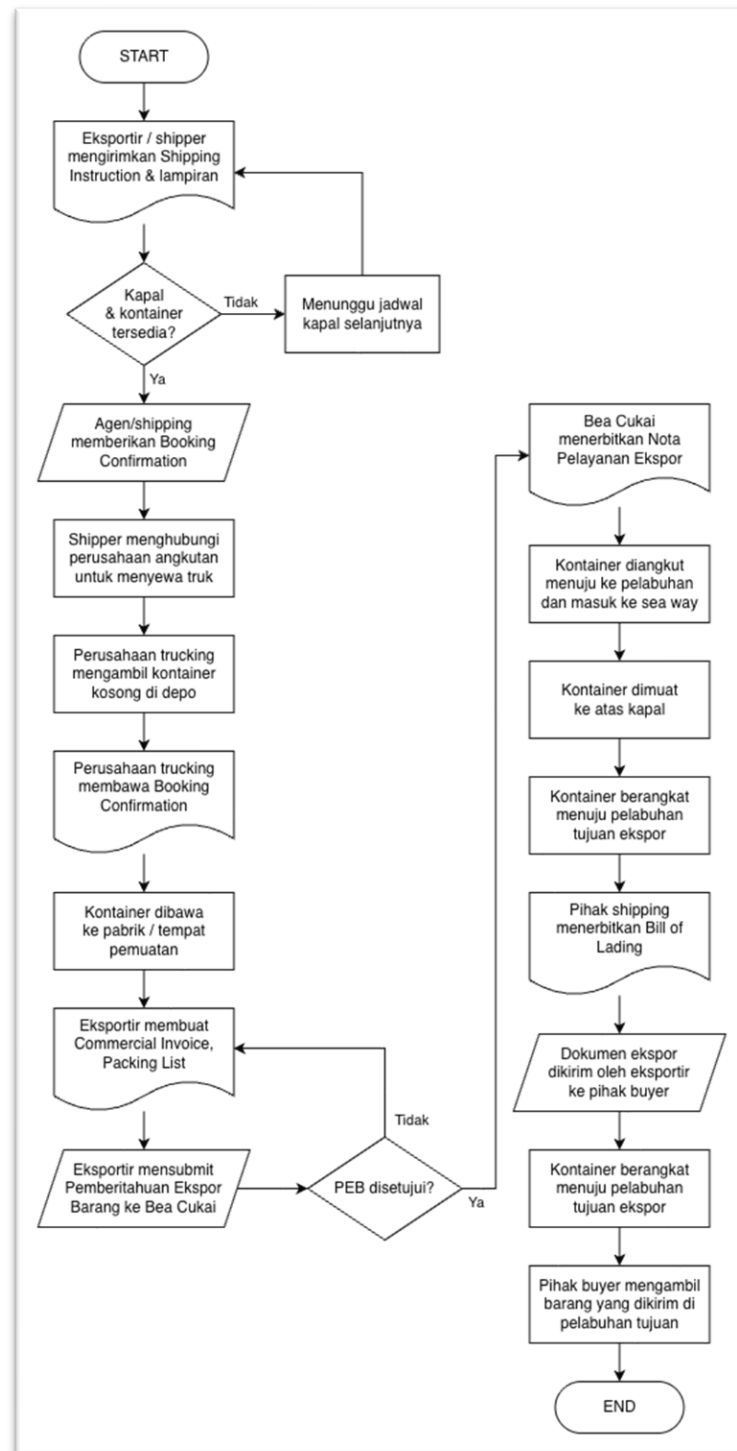
sebagai output penelitian penulis tersebut. SOP dan *flowchart* ini dapat menjadi standarisasi proses pengiriman barang ekspor serta dapat menjadi solusi yang bersifat preventif dan berkelanjutan.

**Tabel 4 1 Standar Mekanisme Pengiriman Barang Ekspor**

Logo Perusahaan	Standar Operational Procedure (SOP)	Nomor SOP:
	Mekanisme pengiriman barang ekspor untuk meminimalisir keterlambatan proses pengiriman barang ekspor pada saat <i>closing time</i>	Dibuat oleh: Berliani Rahmaniah
		Revisi :
		Tanggal pembuatan: 01 Juni 2026
<p>Tujuan: SOP ini bertujuan untuk memastikan pengelolaan <i>closing time</i> terlaksanakan sesuai dengan aturan yang berlaku dan meminimalisir terjadinya keterlambatan pengiriman barang ekspor.</p>		
<p>Ruang lingkup: SOP ini berlaku untuk seluruh proses pengiriman barang ekspor, dari penerimaan SI (<i>Shipping Instruction</i>) hingga proses penerbitan <i>Bill of Lading</i>.</p>		
<p>Mekanisme kerja :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Eksportir atau pihak shipper mengirimkan “SI” (<i>Shipping Instruction</i>) yang berisi informasi detail mengenai pengirim dan penerima, detail barang yang dikirim, informasi kepabeanan dan dokumen pendukung.</li> <li>2. Pihak agen/shipping memberikan <i>Booking Confirmation</i> yang berisi ketersediaan kontainer, <i>space</i> kapal tujuan sesuai informasi pada <i>shipping instruction</i>, serta depo kontainer untuk pengambilan kontainer.</li> <li>3. Pihak shipper menghubungi perusahaan angkutan/trucking/EMKL untuk menyewa truck</li> <li>4. Perusahaan trucking melakukan pengambilan kontainer kosong di depo tujuan dengan membawa <i>Booking Confirmation</i> dari shipper yang sudah dibuat oleh pihak shipping</li> </ol>		

5. Kontainer yang sudah diambil kemudian dibawa ke pabrik atau tempat pemuatan untuk memuat barang yang akan di ekspor (proses *stuffing*)
6. Selama proses stuffing berlangsung, pihak eksportir atau shipper membuat Commercial Invoice, Packing List dan Pemberitahuan Ekspor Barang di Bea Cukai
7. Bea Cukai memberikan persetujuan ekspor “Nota Pelayanan Ekspor” (NPE)
8. Dengan membawa NPE, kontainer diangkut menuju ke pelabuhan dan masuk ke sea way
9. Kemudian kontainer diangkut naik ke kapal dan menuju pelabuhan tujuan ekspor
10. Setelah kapal berangkat menuju pelabuhan tujuan, kemudian pihak shipping menerbitkan Bill of Lading sebagai dokumen angkutan
11. Dokumen – dokumen ekspor seperti *Commercial Invoice, Packing List, Bill of Lading* dari pihak shipping dikirim oleh pihak eksportir ke pihak buyer di luar negeri
12. Dengan bekal dokumen yang diterima dari pihak eksportir, pihak buyer dapat mengambil barang yang dikirim menuju pelabuhan tujuan.

Sumber: Data diolah Peneliti, 2026



**Gambar 4.1 Flowchart Mekanisme Pengiriman Ekspor**

Sumber: Data diolah Peneliti, 2026