

LAMPIRAN

Lampiran 1. Biodata Penulis



Nama Lengkap	: Berliani Rahmaniah
NIM	: 40011322650112
Program Studi	: D-IV Manajemen dan Administrasi Logistik
Tempat, Tanggal Lahir	: Jepara, 07 November 2004
Email	: beerlianii@gmail.com
Agama	: Islam
Riwayat Pendidikan	: 1. SDIT Hidayatullah 2. MTsN 1 Kudus 3. MAN 2 Kudus 4. Universitas Diponegoro
Pengalaman Organisasi	: 1. Staff Minat dan Bakat BEM SV 2. Wakil Ketua Minat dan Bakat HMMAL 3. Staff Seni dan Olahraga BEM Undip
Pengalaman Magang	: 1. Staff Magang Badan Pengadaan Barang dan Jasa SekDa Kota Semarang : 2. Staff Magang PT Samudera Agencies Indonesia Semarang

Lampiran 2. Transkrip Hasil Wawancara

A. Narasumber 1

Nama Informan : Moh. Khotib

Jabatan : *Head of General and Local Agency*

Transkrip Hasil Wawancara dengan Narasumber 1

No	Pertanyaan	Jawaban Informan	Validitas
1.	Bagaimana mekanisme pengiriman barang ekspor di PT Samudera <i>Agencies</i> Indonesia Semarang?	Kalau dari samudera sendiri tidak ada ya, jadi samudera itu <i>as</i> 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.	Valid
2.	Apakah mekanisme barang ekspor dipatuhi dengan baik oleh <i>customer</i> atau pihak <i>shipper</i> ?	Secara umum sebagian besar <i>customer</i> atau <i>shipper</i> sudah cukup memahami mekanisme pengiriman barang ekspor yang berlaku, namun dalam praktiknya masih sering kami temukan ketidakpatuhan terutama dalam hal kelengkapan dokumen. Tidak sedikit <i>shipper</i> yang menyerahkan dokumen seperti <i>packing list</i> dan <i>commercial invoice</i> mendekati batas <i>closing time</i> , bahkan ada yang melewatinya. Hal ini tentu menjadi kendala tersendiri bagi kami selaku <i>freight forwarder</i> karena berpotensi menghambat proses pengajuan PEB ke Bea	Valid

		Cukai dan pada akhirnya berdampak pada keterlambatan pemuatan barang ke kapal.	
3.	Apa saja faktor penyebab terjadinya keterlambatan kontainer pengiriman barang ekspor?	Jadi, yang pertama kalau 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 <i>closing</i> . Yang kedua biasanya <i>shipper</i> mendadak Ketika <i>stuffing</i> karena produksi belum selesai. Terkadang <i>shipper</i> meminta untuk <i>stuffing</i> hari ini sedangkan <i>closing</i> nanti malam tetapi dengan pertimbangan situasional kondisi di lapangan, misalnya dari mulai barang a-z belum selesai produksi sehingga <i>stuffing</i> 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.	Valid
4.	Apa saja faktor lain yang menyebabkan keterlambatan kontainer pengiriman barang ekspor?	Secara dokumen dari pihak <i>shipper</i> sudah siap. Yang menjadi kendala lain yaitu masalah produksi, kalau untuk dokumen seperti apa apabila tidak ada masalah di pelabuhan, artinya ketika dia kena jalur merah maka akan kena perubahan dalam dokumennya.	Valid

		<p>Tetapi kalau secara dokumen dari pihak <i>shipper</i> sudah siap semua. Seperti <i>invoice</i>, 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 <i>by system</i> ya ada <i>trucking</i>, <i>trucking</i> termasuk hal yang istimewa pada saat <i>peak season</i>. Di saat semua orang butuh <i>trucking</i> ya itu kalau permintaan semakin banyak dia akan susah. Itu termasuk salah satu kendala di pihak eksportir ataupun EMKL. Ketika <i>peak season</i> itu permintaan semakin meningkat dan biasanya <i>crowded</i> di <i>trucking</i>, di jalan, di pelabuhan juga dan akan menyita waktu dan akan berpotensi ke <i>open closing</i>. Maksudnya secara persiapan mereka (pihak <i>shipper</i>) sudah siap tapi kendalanya tadi.</p>	
5.	<p>Bagaimana dampak yang terjadi dari permasalahan keterlambatan kontainer baik terhadap PT Samudera <i>Agencies</i> Indonesia Semarang dan</p>	<p>Dampak dari adanya permasalahan ini yang pertama kalau dari sisi samudera, kita akan menambah muatan karena kalau <i>closing</i> berarti sudah <i>close</i> tetapi kita bisa membantu untuk <i>open</i>nya. Untuk <i>open</i> itu jangka waktunya 6 jam dari <i>closing</i>. Jadi misalnya, jam 6 hari ini <i>closing</i> nanti jam 6 tambah 6 itu masi bisa proses di situ. Nah, nanti ada 6 jam untuk</p>	Valid

	juga terhadap <i>shipper</i> ?	proses <i>open closing</i> . Artinya, di sisi Samudera akan menambah dari muatan tersebut. Yang kedua ada masukan cost untuk Samudera Indonesia karena itu ada biayanya. Dampaknya yaitu tambah muatan dan pendapatan.	
6.	Bagaimana dampak terjadinya <i>last gate</i> pada saat <i>closing time</i> terhadap biaya operasional dan harga layanan?	Iya akan berdampak pada timbulnya biaya baru. Artinya, sebelum ketika sebelum <i>closing</i> atau biaya normalnya itu contoh saja misalnya Rp10.000.000 karena terkena open <i>closing</i> dia akan terkena tambahan untuk kecil itu 555.000 dan besar 666.000 itu untuk per kontainer. Kalau itu dikalikan katakanlah apabila ada <i>shipment</i> 5 tinggal dikalikan aja tergantung ukuran kontainer. Artinya, untuk cost itu seharusnya diminimalisir supaya tidak ada tetapi karena kendala yang terjadi berbagai macam, produksi kurang, stuffing mepet, <i>trucking</i> terlambat atau macet di jalan, banjir, di TPKS padat itu akan terkena. <i>Cost</i> itu sebenarnya tidak diinginkan tetapi karena dia memaksa untuk ikut kapal itu maka konsekuensinya dia harus menambah biaya. Biaya resmi, kwitansi resmi, faktur pajak semua resmi dari kantor sehingga tidak ada under samudera.	Valid
7.	Bagaimana upaya yang dapat dilakukan	Terkait hal itu sebenarnya dari pihak <i>shipper</i> seharusnya sudah bisa, biasanya kendala yang	Valid

	<p>oleh perusahaan untuk menangani permasalahan keterlambatan kontainer pengiriman barang ekspor?</p>	<p>dialami dari pihak <i>shipper</i> atau <i>customer</i> itu slot. Artinya, missal 1 kapal 1500 dia dibuka karna kondisi di pelabuhan <i>crowded</i> sehingga dia buka slotnya sedikit sedikit missal 1500 dibuka 200, kemudain dibuka lagi 300. Nah, dari pihak EMKL mengalami kesulitan sehingga ada proses untuk <i>trucking</i> 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 <i>open stack</i> jam segini”. Jadi upaya kita mempush kepada terminal supaya nanti tidak ada kendala untuk slot,. Kalo yang lain, <i>trucking</i> dan lainnya itu urusan dari terminal</p>	
--	---	---	--

		dan pihak EMKL tidak bisa memaksa itu.	
8.	Apakah strategi tersebut sudah optimal dalam menangani keterlambatan kontainer pengiriman barang ekspor tersebut?	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 sampai sebisa mungkin sebelum kapal sandar mereka sudah gate in sehingga tidak terkena cost. Feedback dari shipper juga baik karena sudah kami bantu untuk masuk.	Valid

B. Narasumber 2

Nama Informan : Ibnu Wiradiharjo

Jabatan : *Head of SOC Section*

Transkrip Hasil Wawancara dengan Narasumber 2

No	Pertanyaan Penelitian	Jawaban Informan	Validitas
1.	Bagaimana mekanisme pengiriman barang ekspor di PT Samudera Agencies Indonesia Semarang?	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	Valid
2.	Apakah mekanisme barang ekspor yang dipatuhi dengan baik oleh <i>customer</i> atau pihak <i>shipper</i> ?	Kalau dari sisi dokumen memang masih ada celah kepatuhan yang perlu diperbaiki. Beberapa <i>shipper</i> , terutama yang baru pertama kali melakukan ekspor, kerap kurang memahami urgensi ketepatan waktu penyerahan <i>Shipping Instruction</i> (SI). Mereka menganggap selama barang sudah masuk ke terminal, urusan selesai. Padahal tanpa SI yang diserahkan	Valid

		<p>tepat waktu, kami tidak bisa memproses penerbitan <i>Bill of Lading</i> dan dokumen-dokumen pendukung lainnya. Kami sudah beberapa kali melakukan sosialisasi prosedur kepada <i>customer</i>, tetapi tetap saja masih ada yang perlu kami ingatkan secara berulang.</p>	
3.	<p>Apa saja faktor penyebab terjadinya keterlambatan kontiner pengiriman barang ekspor?</p>	<p>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.</p>	Valid
4.	<p>Apa saja faktor lain yang menyebabkan keterlambatan kontainer pengiriman barang ekspor?</p>	<p>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</p>	Valid

		ternyata salah satu dokumen yaitu NPE tadi bermasalah di imigrasi itu juga bisa menjadi faktor keterlambatan lainnya.	
5.	Bagaimana dampak yang terjadi dari permasalahan keterlambatan kontainer baik terhadap PT Samudera Agencies Indonesia Semarang dan juga terhadap <i>shipper</i> ?	Ya secara positifnya begitu, kalau negatifnya sekiranya masih terjadi permasalahan yang seperti itu.	Valid
6.	Bagaimana dampak terjadinya <i>last gate</i> pada saat <i>closing time</i> terhadap biaya operasional dan harga layanan?	Setelah terkena open closing itu ada biaya tambahan karena yang seharusnya pihak <i>shipper</i> bisa mengikuti kapal sesuai jadwal maka dia harus mengatur ulang untuk pengiriman dan itu membutuhkan biaya lagi.	Valid
7.	Bagaimana upaya yang dapat dilakukan oleh perusahaan untuk menangani permasalahan keterlambatan kontainer pengiriman barang ekspor?	Kalo dari sini hanya bisa memberi edukasi yabahwa tidak semua open closing bisa diterima sehinggadari pemberitahuan tersebut seharusnya pihak <i>shipper</i> itu bisa sedikit mengatur pengiriman sehingga tidak terkena open closing.	Valid
8.	Apakah strategi tersebut sudah optimal dalam menangani keterlambatan kontainer pengiriman	Artinya kalau di sini sudah approved berarti kita sudah bantu dan mereka senang. Untuk permasalahannya itu mungkin dari pihak mereka	Valid

	barang ekspor tersebut?	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.	
--	----------------------------	---	--

C. Narasumber 3

Nama Informan : Dwi Herbianto W

Jabatan : *Head of Department Sales and Marketing*

Transkrip Hasil Wawancara dengan Narasumber 3

No	Pertanyaan Penelitian	Jawaban Informan	Validitas
1.	Bagaimana mekanisme pengiriman barang ekspor di PT Samudera Agencies Indonesia Semarang?	Sebenarnya kita ngecharge biaya kenapa kita kasih biaya sebenarnya untuk mebnurangi keterlambatan tetapi shipper ini justru menyiapkan budget untuk pengiriman hal ini	Valid
2.	Apakah mekanisme barang ekspor yang dipatuhi dengan baik oleh <i>customer</i> atau pihak <i>shipper</i> ?	tingkat kepatuhan <i>shipper</i> terhadap prosedur ekspor sebenarnya bervariasi tergantung pada pengalaman dan skala usaha mereka. <i>Shipper</i> yang sudah rutin melakukan ekspor umumnya lebih disiplin karena mereka sudah memahami betul konsekuensi apabila prosedur tidak dijalankan sesuai ketentuan, mulai dari penolakan dokumen oleh Bea Cukai hingga <i>cargo</i> yang tertinggal dari jadwal kapal. Sementara itu <i>shipper</i> yang belum berpengalaman masih perlu pendampingan intensif. kedepannya kami	Valid

		berencana memperkuat sistem pengingat otomatis kepada <i>customer</i> jauh sebelum <i>closing time</i> tiba, agar keterlambatan semacam ini dapat diminimalisir secara sistematis	
3.	Apa saja faktor penyebab terjadinya keterlambatan kontainer pengiriman barang ekspor?	Kembali ke shipper ketika proses stuffing itu mereka schedule dari pabrik prosesnya <i>stuffingnya</i> ga ngejar sama batas <i>closing time</i> kapal. Jadi, ketika <i>shipper stuffing</i> tiap hari jumat sedangkan kapal dari kita hari jumat sudah <i>closing</i> . Sehingga <i>schedule shipper</i> harus disesuaikan dengan waktu kapal <i>closing</i> .	
4.	Apa saja faktor lain yang menyebabkan keterlambatan kontainer pengiriman barang ekspor?	Untuk kendala lainnya itu bisa terjadi ketika di depo ada mesin yang rusak ntah <i>forklift</i> ntah <i>reach stracker</i> itu juga menjadi kendala, yang kedua mungkin banjir, pembatasan trucking itu juga berdampak ke <i>closing</i> .	Valid
5.	Bagaimana dampak yang terjadi dari permasalahan keterlambatan kontainer baik terhadap PT Samudera <i>Agencies</i> Indonesia Semarang dan juga terhadap <i>shipper</i> ?	Kita ya jadi 2 kali kerja, ketika sudah ada plan open <i>closing</i> tiba - tiba ada yang masuk yang <i>extend</i> lagi sehingga kita harus plan muat lagi ulang, rtambahannya ada berapa kontainer yang belom masuk, kalau itu misalnya	Valid

		harus di underdeck kita harus mengulang lagi.	
6.	Bagaimana dampak terjadinya <i>last gate</i> pada saat <i>closing time</i> terhadap biaya operasional dan harga layanan?	Berdampak pada harga layanan, kaya kena extra charge. Ketika pabriknya tidak bisa adjust waktu stuffing dia maka otomatis tidak bisa berubah. untuk waktu pengirimannya, sehingga dapat menyebabkan keterlambatan karna mungkin terdapat kendala ketika proses pengantaran di jalan.	Valid
7.	Bagaimana upaya yang dapat dilakukan oleh perusahaan untuk menangani permasalahan keterlambatan kontainer pengiriman barang ekspor?	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 dan 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.	Valid
8.	Apakah strategi tersebut sudah optimal dalam menangani keterlambatan kontainer pengiriman barang ekspor tersebut?	Akhirnya kita kasih charge ke customer yang pertama. Yang kedua kita ke terminsl yasama ketika sebelum sandar kontainer harus sudah komplit semua, jadi memang dsri kita hanya menghimbau dan memberi penalty saja	Valid

		tapi ya balik lagi ke customer ketika mereka masih tetap mau masuk (ketika kena <i>closing</i>) berarti mereka harus mengeluarkan <i>cost</i> .	
--	--	--	--

Lampiran 3. Surat Keterangan Izin Penelitian



KEMENTERIAN PENDIDIKAN TINGGI, SAINS,
DAN TEKNOLOGI
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEKOLAH VOKASI

Jalan Gubernur Mochtar
Kampus Universitas Diponegoro
Tembalang, Semarang, Kode Pos 50275
Telepon/Faksimile (024) 7471379
Laman: www.vokasi.undip.ac.id
Pos-el: vokasi[at]undip.ac.id

No : 15/UN7.M2.1/KM/III/2026 Semarang, 03 Maret 2026
Lampiran : -
Hal : Surat Permohonan Izin Penelitian

**Yth. Head Departement Sales Marketing COC Section PT Samudera Indonesia Semarang
PT Samudera Agencies Indonesia Semarang
Jalan Perkutut No. 2 Kota Lama, Tanjung Mas, Semarang Utara, Kota Semarang, Jawa
Tengah 50173**

Dalam rangka mempersiapkan mahasiswa untuk menyelesaikan studinya, bagi setiap mahasiswa diwajibkan membuat tugas akhir.

Sehubungan dengan hal tersebut di atas diperlukan penelitian untuk memperoleh data, baik dari Instansi Pemerintah maupun Swasta.

Mohon sekiranya dapat diberikan izin bagi mahasiswa S.Tr. Manajemen dan Administrasi Logistik Fakultas Sekolah Vokasi Universitas Diponegoro untuk dapat melaksanakan penelitian dan mengumpulkan data di PT Samudera Agencies Indonesia Semarang.

Adapun nama dan data mahasiswa sebagai berikut:

Nama : Berliani Rahmaniah
NIM : 40011322650112
Alamat Rumah : Jalan Jeparu - Kudus, RT 04 RW 04, Gemiring Kidul,
Kecamatan Nalumsari, Kabupaten Jeparu, Jawa Tengah
Jurusan : S.Tr. Manajemen dan Administrasi Logistik
Judul TA : Optimalisasi Pengelolaan Closing Time Dalam Menyelesaikan
Keterlambatan Kontainer Pengiriman Barang
Ekspor di PT Samudera Agencies Indonesia
Semarang

Atas perhatian dan kerjasama yang baik kami sampaikan terimakasih.

a.n. Dekan,
Wakil Dekan I



Tembusan : Yth.

1. Dekan Sekolah Vokasi
2. Kaprodi S.Tr. Manajemen dan Administrasi Logistik

Gambar 1. Surat Izin Penelitian

Lampiran 4. Dokumentasi Penelitian



Gambar 2. Dokumentasi Wawancara



Gambar 3. Dokumentasi Wawancara

Lampiran 5. Hasil Turnitin



KEMENTERIAN PENDIDIKAN TINGGI, SAINS,
DAN TEKNOLOGI
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEKOLAH VOKASI

Jalan Gubernur Mochtar
Kampus Universitas Diponegoro
Tembalang Semarang Kode Pos 50275
Telepon/Faksimile (024) 7411379
Laman: vokasi@liveundip.ac.id

KETERANGAN BEBAS PLAGIASI

Tim pemeriksa kemiripan tulisan ilmiah telah memeriksa unggahan file atas nama:

Nama	: Berliani Rahmaniah
NIM	: 40011322650112
Program Studi	: MANAJEMEN DAN ADMINISTRASI LOGISTIK
Judul Tulisan	: OPTIMALISASI PENGELOLAAN CLOSING TIME DALAM MENYELESAIKAN KETERLAMBATAN KONTAINER PENGIRIMAN BARANG EKSPOR DI PT. SAMUDERA AGENCIES INDONESIA SEMARANG
Jenis Dokumen	: Tugas Akhir
Paper ID	: 2979521596
Tanggal Pemeriksaan	: 10 Juni 2026

Menyatakan bahwa hasil pemeriksaan dengan menggunakan aplikasi turnitin terhadap tulisan ilmiah dengan judul diatas menghasilkan kemiripan sebesar 19% dengan sumber-sumber online lainnya.

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Tim Verifikasi
Unit Perpustakaan Sekolah Vokasi
Universitas Diponegoro

PERPUSTAKAAN SV - UNDIP

Yat Nurrachman
NIP 197805052007011001

Gambar 4. Hasil Turnitin