

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil pembahasan pada penelitian di atas mengenai “Analisis Keterlambatan Kontainer Pengiriman Barang Ekspor pada Saat *Closing Time* di PT Samudera Agencies Semarang“, dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Mekanisme pengiriman barang ekspor pada saat *closing time* di PT Samudera Agencies Indonesia Semarang dilaksanakan sesuai dengan ketentuan pihak pelabuhan, pelayaran, dan Bea Cukai, mulai dari penerimaan *Shipping Instruction* dari pihak *shipper*, *booking space* kapal yang dilakukan oleh pihak *shipping*, pengambilan kontainer kosong oleh perusahaan *trucking*, *stuffing*, pengurusan dokumen ekspor, *gate in* kontainer ke terminal peti kemas, pemuatan kapal, hingga penerbitan dokumen *Bill of Lading*. Namun, PT Samudera Agencies Indonesia Sendiri belum menetapkan atau memiliki SOP yang mengatur pengelolaan *closing time* secara terstandarisasi sehingga pengendalian permasalahan keterlambatan pengiriman barang ekspor ini belum berjalan secara optimal.
2. Kendala utama yang menyebabkan keterlambatan kontainer pengiriman barang ekspor ini yaitu terjadi pada proses *stuffing* yang dilakukan mendekati batas *closing time*, keterlambatan penyelesaian dokumen ekspor, serta faktor lainnya seperti kemacetan, banjir, pembatasan operasional *trucking*, serta kerusakan mesin di depo. Kondisi tersebutlah yang

menyebabkan kontainer terlambat *gate in* sehingga kontainer gagal dimuat ke kapal sesuai jadwal yang sudah ditentukan.

3. Strategi yang diperlukan untuk mengatasi keterlambatan pengiriman barang ekspor yaitu dengan meningkatkan koordinasi dan komunikasi antara pihak *shipping* dan *shipper*, memberikan edukasi terkait jadwal *closing time*, melakukan monitoring ketika proses *stuffing* berlangsung dan kelengkapan dokumen, serta menerapkan SOP pengelolaan *closing time* sebagai standar operasional yang berlaku di perusahaan. Penerapan SOP dan *flowchart* ini diharapkan mampu meminimalisir permasalahan keterlambatan pengiriman barang ekspor, meningkatkan ketepatan waktu pengiriman barang, dan mengurangi biaya yang dapat timbul akibat dari keterlambatan kontainer pengiriman barang.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil pembahasan pada penelitian yang telah dilakukan penulis, PT Samudera *Agencies* Indonesia Semarang disarankan untuk menerapkan SOP dan *flowchart* pada pengelolaan *closing time* secara terstruktur sebagai pedoman dalam proses pengiriman barang ekspor. SOP ini mencakup mekanisme pengiriman barang ekspor. Dengan adanya SOP dan *flowchart* yang terstruktur, perusahaan dapat meningkatkan pengendalian operasional dan meminimalisir risiko keterlambatan kontainer pengiriman barang ekspor. Selain itu, pihak *shipper* atau eksportir dapat meningkatkan perencanaan dalam proses pengiriman barang, terutama pada penjadwalan *stuffing* dan penyelesaian dokumen ekspor. Proses *stuffing* ini sebaiknya

dilakukan maksimal 2 hari atau beberapa hari sebelum batas *closing time* agar terdapat tenggat waktu apabila terjadi kendala dalam operasional. Kelengkapan dokumen ekspor juga harus diperhatikan dan dipastikan sebelum proses pengiriman barang ekspor sehingga tidak menghambat proses *gate in* dan pemuatan kontainer ke kapal.

Perusahaan juga perlu memperkuat koordinasi dan komunikasi dengan pihak yang terlibat dalam pengiriman ekspor, seperti *shipper*, perusahaan *trucking*, depo kontainer, dan pihak terminal peti kemas. Pemanfaat sistem monitoring dan penyampaian informasi secara real time dapat membantu perusahaan dalam mengantisipasi kendala eksternal yang mungkin terjadi, seperti kemacetan, banjir, operasional *trucking*, maupun kerusakan alat atau mesin di depo yang dapat berpotensi menyebabkan keterlambatan pengiriman. PT Samudera Agencies Indonesia Semarang diharapkan mampu mewujudkan pengelolaan *closing time* yang lebih terstruktur, terkendali, dan efisien sehingga risiko keterlambatan kontainer pengiriman barang ekspor dapat diminimalisir secara optimal.