

## **Pengiriman Kargo Untuk Mendukung Transaksi Pengiriman Barang Untuk Peningkatan Transaksi Biaya Pengiriman Lebih Efisien**

**Sutini<sup>a</sup> Harcici<sup>b</sup> Yoga Pratama Septiana<sup>c</sup>**

<sup>abc</sup>Unimar AMNI Semarang

<sup>a</sup>Email: paleon\_sutini@yahoo.co.id

<sup>b</sup>Email: cicighufron@gmail.com

<sup>c</sup>Email: yogaseptian250999@gmail.com

### **ABSTRAK**

*Dalam penelitian ini untuk mendukung kebutuhan transaksi pengiriman barang yang telah menjadi komponen utama setiap individu dan dan semua individu juga menginginkan pengiriman barang secara cepat dan aman untuk memastikan bahwa pengiriman barang sampai ke tempat dan waktu tepat dari transportasi darat dan ke laut. Kegiatan pemasaran, pengiriman barang yang terkait dengan distribusi, pengiriman barang atau jasa dari pengirim ke pengirim untuk meningkatkan transaksi pengiriman. Moda transportasi yang tepat untuk pengiriman barang melalui laut. Tujuan penelitian ini untuk memilih jalur yang tepat .metode yang dipakai dalam penelitian ini dengan menggunakan metode kuantitatif. Untuk melakukan penelitian di Pelabuhan Tanjung Emas. Hasil dari penelitian ini perhitungan biaya pengiriman Container yang melalui Jalur Hijau Rp. 2.516.417.000. perhitungan biaya pengiriman container yang melalui jalur merah Rp. 4.404.077.320 terjadi perbedaan biaya yang sangat signifikan. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk memilih jalur yang lebih efisien, sedangkan metode yang digunakan survey kelapangan dan kuantitatif.*

**Kata kunci:** logistik, shipper, consignee

### **ABSTRACT**

*In this research to support the needs of shipping transactions that have become the main components of each individual and and all individuals also want delivery of goods quickly and securely to ensure that delivery of goods to the place and the exact time of land transportation and to the sea. Marketing activities, delivery of goods related to distribution, delivery of goods or services from the sender to the sender to increase delivery transactions. The right mode of transportation for freight through the sea. The purpose of this research is to choose the right path. Methods used in this study using quantitative methods. To do research in Tanjung Emas Harbour. Results of this research calculation of shipping cost of Container that is through the Green Line Rp. 2,516,417,000. Calculation of shipping cost of container that through the red Line Rp. 4,404,077,320 There is a very significant difference in cost. The purpose of this research is to choose a more efficient path, the sedation method used and quantitative survey.*

**Keywords:** logistic, shiper, consignee

### **I. PENDAHULUAN**

Dalam tahun ke tahun pengiriman barang melalui moda transportasi lewat jalur laut semakin menurun dikarenakan

banyaknya masalah dalam pengirimannya seperti hilangnya cargo, rusaknya cargo, dan pengurusan dokumen untuk kargo tersebut menjadi kendala dalam pengiriman barang melalui laut dan

pengurusannya memakan banyak waktu dan biaya untuk mengurus semua itu, karena hal itu banyaknya sekarang beralih moda pengiriman barang dari laut ke darat maupun dari udara agar hal itu tidak terjadi maka harus ada perubahan di dalamnya baik dalam sistem management maupun dalam pengiriman, pengangkutan, penerimaan, penanganan pada cargo tersebut haruslah membuat seefisien, cepat, dan aman dalam pengiriman barang melalui moda transportasi lewat jalur laut. Ananyo, Susetyo, S., & Budiharto (2012)

Tujuan penelitian ini adalah untuk meningkatkan transaksi pengiriman barang yang mempengaruhi penundaan pengiriman barang melalui jalur laut pada. Jenis data yang dikumpulkan dalam penelitian ini berupa data sekunder yang merupakan data yang diperoleh dari hasil observasi dilakukan langsung di Tanjung Emas Semarang dan PT. Segara Emas terhadap objek yang diteliti. Data sekunder tersebut meliputi packing list, bill of lading, who shipper, consignee and logistik. Hasil pengiriman barang yang terkait dengan distribusi, pengiriman barang atau jasa dari pengirim ke pengirim untuk meningkatkan transaksi pengiriman

*Shipper* adalah pihak pengirim cargo, baik berbentuk perseorangan atau badan usaha yang memiliki Surat Ijin Usaha Perdagangan (SIUP) atau izin usaha dari departemen teknis/ lembaga pemerintah maupun non departemen berdasarkan ketentuan yang berlaku. Subandi. (1996).

*Consignee* adalah pihak penerima barang baik berbentuk perseorangan atau badan usaha yang memiliki Surat Ijin Usaha Perdagangan (SIUP) dan Tanda Daftar Perusahaan (TDP) yang telah disahkan Departemen Perindustrian dan

Perdagangan di wilayah penerima tersebut. Subandi. (1996).

*Packing list* adalah dokumen yang dibuat oleh pengirim yang menerangkan uraian dari barang-barang yang dipak, dibungkus atau diikat dalam peti dan sebagainya. Uraian barang tersebut meliputi jenis bahan pembungkus dan cara pengepakannya. Dengan adanya packing list maka pemeriksa barang tidak akan keliru untuk memastikan isinya. Nama dan uraian barang haruslah sama dengan seperti tercantum dalam proforma invoice. Subandi. (1996).

Bill of Lading adalah surat tanda terima barang yang telah dimuat didalam kapal laut yang juga merupakan tanda bukti kepemilikan barang dan juga sebagai bukti adanya kontrak atau perjanjian pengangkutan barang melalui laut. Banyak istilah yang pengertian dan maksudnya sama dengan B/L seperti airwaybill untuk pengangkutan dengan pesawat udara, railway consignment note untuk pengangkutan menggunakan kereta api dan sebagainya.

Untuk lebih memudahkan pemahaman disini kita menggunakan istilah B/L. Dalam Bahasa Indonesia B/L sering disebut dengan konosemen, yang merupakan dokumen pengapalan yang paling penting karena mempunyai sifat jaminan atau pengamanan. Asli B/L menunjukkan hak kepemilikan atas barang-barang dan tanpa B/L seseorang atau pihak lain yang ditunjuk tidak dapat menerima barang-barang yang disebut dalam B/L. Pihak-pihak yang tercantum dalam B/L adalah:

- a. Shipper, yaitu pihak yang bertindak sebagai beneficiary
- b. Consignee, yaitu pihak yang diberitahukan tentang tibanya barang-barang.

- c. Carrier, yaitu pihak pengangkutan atau perusahaan pelayaran Budiutomo Nanang (2017)

## II. METODE

Jenis data kuantitatif yang dikumpulkan dalam penelitian ini berupa data primer. Data yang dapat diperoleh langsung dari tempat penelitian /lapangan di Tanjung Emas Semarang dan perusahaan PT. SEGARA MAS di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Data tersebut meliputi *packing list*, *bill of lading*. Dalam penelitian ini pengolahan data menggunakan ANN. Alat yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan Ms. excel, dibutuhkan data-data masukan dan data-data keluaran berdasarkan fungsi AND. Data masukan-keluaran disajikan dalam table. Setelah data sudah disajikan baru digunakan SPSS sebagai alat bantu untuk mengolah. SPSS versi 2019.

## III. HASIL DAN PEMBAHASAN

Ada beberapa hal yang memang harus diperhatikan ketika pengguna jasa bermaksud untuk mengirim barang melalui kapal laut. Pastikan segala hal sudah terpenuhi sebelum barang diangkut di dalam peti kemas yang nantinya akan disampaikan di wilayah yang akan dituju. Dalam hal ini, ada beberapa langkah atau cara pengiriman barang melalui laut. Dengan menganalisis masalah yang terjadi dalam perusahaan pengiriman barang melalui shipper dan bagaimana cara pengiriman kargo melalui *shipping*, melalui jalur yang ada dipelabuhan sebelum barang didalam container naik diatas kapal.

1. Dalam proses shiping untuk membentuk manajemen khusus transportation - monitoring, Sedangkan misi utama dari

transportasi adalah untuk melakukan pengiriman barang/material pada waktu yang tepat, dengan harga yang dapat terjangkau. Hal ini untuk dapat mencapai misi tersebut, harus ada pendekatan terstruktur hal ini untuk pemilihan dan selanjutnya dilaksanakan pemantauan.

Fungsi dari manajemen transportasi adalah menentukan moda transportasi yang akan digunakan. Tiap moda transportasi memiliki karakteristik yang berbeda beda dan mempunyai keunggulan serta kelemahan yang berbeda-beda juga. Dalam hal ini, pengiriman melalui jalur laut memiliki keunggulan dari segi biaya yang lebih rendah, namun lebih lambat dibandingkan dengan transportasi udara. Sedangkan manajemen transportasi juga harus bisa menentukan moda apa yang akan digunakan dalam mengirimkan/ mendistribusikan sesuai dengan produk ke pelanggan. Kombinasi dua atau lebih moda transportasi tentu bisa atau bahkan harus dilakukan tergantung pada situasi yang dihadapi. Setelah pengiriman dilakukan, perusahaan pengirim maupun pemesan seharusnya bisa melacak posisi barang dalam perjalanan serta mengetahui apakah kiriman bisa sampai tepat waktu sesuai jadwal atau tidak. Informasi ini sangat penting diketahui oleh kedua belah pihak sehingga bisa dilakukan proses pengendalian secara dini. Proses monitoring atau pelacakan ini membutuhkan teknologi yang bisa secara tepat waktu dalam melaporkan posisi cargo setiap saat. Teknologi ini bisa meliputi komunikasi radio, satelit dan sebagainya. Beberapa manfaat monitoring pengiriman bagi

- perusahaan adalah baik bagi perusahaan pengirim maupun perusahaan pemesan bisa mendapatkan kepastian yang lebih tinggi terhadap kedatangan barang.
2. Controlling pengendalian adalah proses untuk mengamati secara terus menerus pelaksanaan kegiatan sesuai dengan rencana kerja yang sudah disusun dan mengadakan koreksi jika terjadi. Pengawasan merupakan salah satu fungsi manajemen, dimana peran dari personal yang sudah memiliki tugas, wewenang dan sedangkan dalam menjalankan pelaksanaannya perlu adanya pengawasan agar supaya berjalan sesuai dengan tujuan, visi dan misi perusahaan. Pengawasan merupakan fungsi manajemen yang tidak kalah pentingnya dalam suatu organisasi. Dapat dikatakan bahwa semua fungsi dalam manajemen dan yang lainnya, tidak akan efektif dan membuahkan hasil tanpa disertai fungsi pengawasan.
  3. Untuk mendukung transportasi laut agar tetap efisien dan lebih baik dengan meningkatkan sistem dan cara kerja yang lebih baik dari sebelumnya untuk mendapatkan pengiriman barang yang lebih efektif dengan meningkatkan/berkomunikasi dengan gudang dan menyimpan barang sehingga dapat dikontrol, dijadwalkan, dan tidak membutuhkan pengembalian barang di gudang penyimpanan barang di gudang dengan tujuan memfasilitasi pengaturan dan pembongkaran barang untuk dikemas ke dalam kontainer untuk diangkut oleh truk untuk dibawa di dermaga untuk diangkut oleh kapal ke pelabuhan tujuan.
  4. Menggunakan teknologi untuk mengontrol, menemukan lokasi wadah atau barang dengan cepat dan tepat informasi yang dikirim sehingga tidak meminta informasi yang diperoleh dari penyerahan bantuan dapat meningkatkan proses pengiriman barang dengan transportasi laut menjadi efisien dan efektif dengan bantuan teknologi yang mendukung dalam hal itu bisa menjadi lebih banyak poin bagi perusahaan.
  5. Menggunakan layanan sesuai dengan barang yang akan dikirim oleh pengirim barang yang dapat dilakukan dengan baik dengan uang ke barang yang dikirim
  6. Memberikan penjelasan sebelumnya sehingga jenis layanan pengiriman barang dilakukan sesuai dengan barang yang akan dikemas dalam wadah. Ini akan termasuk dalam ukuran, jumlah paket dan menambah barang yang dikirim. Ingat bahwa semakin tinggi barang yang perlu dikirim, semakin mahal harga untuk pengiriman barang
  7. Pemecahan masalah dalam pengiriman kapal barang. Masalah dalam pengiriman kargo adalah Bagaimana meningkatkan pengiriman kargo menjadi lebih baik lebih efisien dengan transportasi laut, bagaimana pengiriman kargo menggunakan transportasi laut, pemrosesan dokumen kargo dan kondisi cuaca pada saat pemuatan. Bukan hanya peristiwa selama perjalanan menyebabkan keterlambatan pengiriman barang. Angin kencang, badai tropis, yang melebihi standar yang disediakan oleh peralatan pemuatan terminal, dapat menyebabkan masalah serius di kompleks transshipment, yang dapat memengaruhi total waktu

pengiriman. Kondisi cuaca Jika kargo Anda dikirim melalui laut - pengaruh faktor hidrometeorologis pada kemampuan mengendalikan kapal memiliki hubungan paling langsung dengan ketentuan pengiriman barang Anda

8. *Problem in delivery cargo ship*

Manusia (*Man*) Proses pengiriman barang dilakukan oleh kepala ekspedisi di departemen pergudangan, banyaknya permintaan dari konsumen menyebabkan kepala ekspedisi menjadi sangat sibuk dalam pekerjaannya. Kurangnya tenaga kerja menyebabkan kepala ekspedisi untuk sementara waktu merangkap pekerjaan menjadipenanggung jawab peralatan. Adapun tugas dari penanggung jawab peralatan ialah harus selalu berada ditempat karena segala sesuatu yang berhubungan dengan pergantian peralatan yang rusak saat pekerjaan berlangsung harus mendapat persetujuan berupa tanda tangan dari penanggung jawab peralatan. Sementara itu, kepala ekspedisi juga dituntut untuk selalu memonitor kegiatan pengiriman saat barang yang akan dikirim sudah tiba di gudang pelabuhan dan dilakukan proses muat barang ke kapal untuk memastikan bahwa barang-barang yang telah dimuat telah di kapalkan seluruhnya, sehingga menyebabkan kurangnya koordinasi antara kepala ekspedisi dengan pihak EMKL dalam proses muat barang.

Lingkungan Faktor penyebab terjadinya penundaan pengiriman cargo adalah terjadinya cuaca buruk yang mengganggu proses pengiriman baik yang terjadi di darat, laut, maupun udara. karena cuaca buruk bisa terjadi kapan saja dan dimana

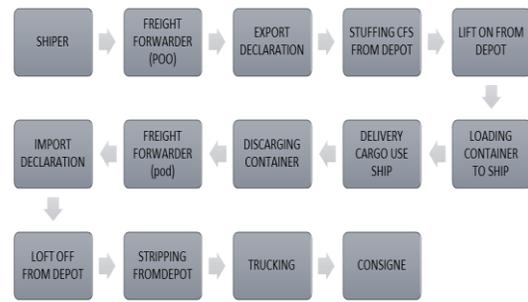
saja. Masalah dalam pengiriman kargo dengan meningkatkan pengiriman kargo dengan menggunakan *container* menjadi lebih baik lebih efisien dengan transportasi laut, pengiriman kargo dengan menggunakan transportasi laut, pemrosesan dokumen kargo dan kondisi cuaca pada saat pemuatan Tidak hanya peristiwa selama perjalanan menyebabkan keterlambatan pengiriman barang. Angin kencang, badai tropis, yang melebihi standar yang disediakan oleh peralatan pemuatan terminal, dapat menyebabkan masalah serius di kompleks *transshipment*, yang dapat memengaruhi total waktu pengiriman. Kondisi cuaca Jika kargo dikirim melalui laut - pengaruh faktor hidrometeorologis pada kemampuan mengendalikan kapal memiliki hubungan paling langsung dengan ketentuan pengiriman barang

Berdasarkan proses pengiriman barang dapat dilihat pada gambar 1. Alur pengiriman cargo yang dijalankan hanya berupa ilustrasi, adapun alur proses yang terjadi saat ini adalah shipper menyerahkan segala tanggung jawab atas pengiriman barang miliknya kepada pihak freight forwarder (poo), untuk selanjutnya perencanaan pengiriman barang tersebut adalah menjadi tanggung jawab pihak freight forwarder (poo). Dengan demikian dapat dikatakan bahwa pihak freight forwarder (poo) merupakan kepanjangan tangan dari shipper dalam hal mengirimkan barang hingga ke tempat tujuan, termasuk berkerja sama dengan pihak terkait untuk pelaksanaan multimoda transpor. Tidak hanya perusahaan pelayaran, tetapi perusahaan trucking

dan perusahaan yang menyediakan jasa penyimpanan barang Less than Container Load (LCL) maupun Full Container Load (FCL) atau gudang. Dari ilustrasi tersebut, diketahui bahwa masalah tertunda pengiriman barang terdapat pada proses muat barang ke kapal pengangkut di Pelabuhan (Loading Port) membutuhkan waktu yang cukup lama, sehingga berakibat pada penundaan pengiriman barang kepada konsumen.

Jadi masalah yang menyangkut perihal pengiriman barang akan sangat terlihat dari biaya barangnya dari data yang di peroleh dari hasil riset yaitu ada 3 jalur pengiriman barang jalur hijau merupakan proses pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor dengan tidak dilakukan pemeriksaan fisik, tapi dilakukan penelitian dokumen setelah penerbitan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB). Sedangkan jalur kuning adalah proses pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor dengan tidak dilakukan pemeriksaan fisik, tapi dilakukan penelitian dokumen sebelum penerbitan SPPB. Adapun jalur merah adalah proses pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor dengan dilakukan pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen sebelum penerbitan SPPB. “Dua jalur prioritas, yaitu MITA Non Prioritas dan MITA Prioritas memungkinkan proses pengeluaran barang impor tanpa dilakukan pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen. Bedanya, pada importir jalur MITA Non Prioritas tetap akan dilakukan pemeriksaan untuk barang ekspor yang diimpor kembali (reimpor), barang yang terkena pemeriksaan

acak, atau barang impor sementara,”



Gambar 1. Alur Pengiriman Cargo pada PT. Segara Emas di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang

Dilihat dari alur pengiriman barang dari shiper yang memberikan kepercayaan kepada freight forwarding untuk mengurus pengiriman barangnya sampai ke consignee dan melalui proses yang declaration tersebut yang pengurusannya diserahkan ke pihak Freight forwarding. Dalam perhitungan biaya pengiriman yang melalui beberapa proses tersebut pihak freight dan forwarding yang akan menghitung biaya yang harus ditanggung baik shipper maupun consignee, dan resiko yang terjadi dilapangan yang akan dihadapi oleh pihak freight dan forwarding. Di bawah ini adalah Data No Container, ukuran Container dan biaya pengiriman yang melalui jalur hijau.

Tabel 1. Biaya Pengiriman Container PT. Segara Emas

Code container	Size	Biaya
CCLU-3853930	20	546.237.000
TEMU-0123567	20	312.064.000
COSA-029384	20	280.000.000
ARMNY-25987	20	390.987.000
SANTO-87654	20	300.234.000
TNAI-12275	20	240.320.000
ASKUA-22679	20	349.000.000
JKSDD-09983	20	100.657.000
KOHAK-18897	20	487.321.000
ARMA-09877	20	308.982.000

TOTAL Biaya	2.516.417.000
-------------	---------------

Sumber Data: PT. Segara Mas

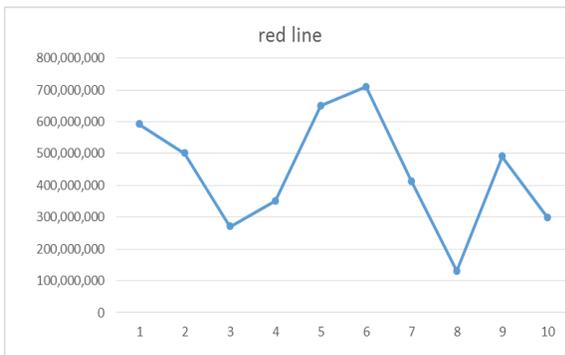
Sedangkan dibawah ini adalah Data No Container, ukuran Container dan biaya pengiriman yang melalui jalur merah

Tabel 2. Biaya Pengiriman Container Jalur Merah

Code container	Size	Biaya
ARAMD-1173	20	591.980.000
GHIU-8753	20	500.329.000
PRAD-34556	20	270.832.000
OCLA-9832	20	350.230.000
COSC-25456	20	649.780.000
UYAMR-24532	20	709.050.000
FGHIE-62897	20	413.000.000
HAIY-08772	20	130.310.000
RAMS-11966	20	490.234.320
BARN-2746	20	298.332.000
Total Biaya		4.404.077.320

Sumber Data: PT. Segara Mas

Dibawah ini adalah grafik yang menggambarkan perhitungan biaya pengiriman Container yang melalui Jalur Merah



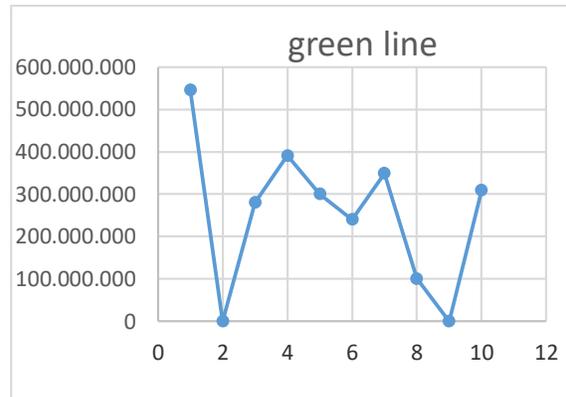
Gambar 2. Grafik perhitungan biaya pengiriman container jalur merah.

Pada grafik 2. Mengambarkan angka yang vertikal menggambarkan biaya pengiriman container melalui jalur merah dan angka yang vertikal adalah waktu yang dibutuhkan.

Sedangkan berikut merupakan grafik perhitungan biaya pengiriman container yang

<https://doi.org/10.46484/db.v1i1.189>

melalui jalur hijau



Gambar 3. Grafik perhitungan biaya pengiriman container jalur Hijau.

#### IV. SIMPULAN

Dari hasil pembahasan diatas dapat disimpulkan bahwa jalur hijau lebih efisien dibandingkan jalur merah, kendala yang dihadapi dalam pengiriman barang adalah biaya yang tinggi dikarenakan ada beberapa container yang tidak bisa melalui jalur hijau sehingga biaya yang dikeluarkan dua kali lipat dari biaya yang seharusnya dikeluarkan saat pengeluaran barang dari pelabuhan yang akan dikirim ke *consigne*.

Perkembangan bidam maritim sangat pesat dengan dukungan teknologi yang serba online cara tracking cargo yang sudah dikirim dengan menggunakan resi pengiriman maka bisa mengecek barangnya sudah sampai mana,dengan sistem online maka dapat menciptakan efisien dan murah, pengiriman, aman, dan cepat dengan teknologi untuk mempermudah semua masalah yang digunakan untuk membuat keterlambatan pengiriman barang melalui laut yang membutuhkan waktu dengan pengembangan inovatif teknologi ini akan memudahkan pengawasan dan pengiriman kargo.Inovasi yang yang ahrus dikembangkan semula secara manual sekarang semua sistim melayani secara online.

## V. DAFTAR PUSTAKA

- Anantyo, Susetyo,S., & Budiharto, H.(2012). Pengangkutan Melalui Laut. Jurnal Ilmiah Hukum Perdata, 1(4), 1-7.
- Budiutomo Nanang (2017) Proses Cara Pengiriman Barang Melalui Laut. Jurnal Maritim Jakarta
- Aji samekto dan Soejanto, (2014) Strategi Meningkatkan Kinerja Perusahaan Melalui Diversifikasi Usaha Studi Empirik pada Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut PT Teduh Makmur, Semarang journal management transportasi & logistic
- Imamoto, T.,et al. (2008). Perivesical abscess caused by migration of a fish bone from the intestinal tract. International Journal of Urology
- Khairandy, R.,dkk. (1999). Pengantar Hukum Dagang Indonesia I Cet. Pertama. Yogyakarta: Gama Media.
- Soeharto, I. (1999). Manajemen Proyek (Dari Konseptual Sampai Operasional). Jakarta: Erlangga.
- Subandi. (1996). Penuntun Klaim Angkutan Laut. Jakarta: Arcan Yuri.
- S Nasution, Eprints.walisongo.ac.id
- Suyono, R.P. (2005) Shipping (Pengangkutan Internasional Ekspor –Impor Melalui Laut). Jakarta: PPM.