

ANALISIS PERANAN “FREIGHT FORWARDER” DALAM PROSES PENGIRIMAN BARANG EKSPOR MELALUI TRANSPORTASI LAUT DI PT. MOL LOGISTICS INDONESIA

Diva Permata Tri Putri¹, Faris Nofandi², Novrico Susanto³

Program Studi Diploma IV Teknologi Rekayasa Permesinan Kapal

Politeknik Pelayaran Surabaya, Jl. Gunung Anyar Boulevard No.1, Gn. Anyar,

Surabaya, Jawa Timur 60294

Email : divaptp354@gmail.com

Abstrak

Perdagangan ekspor di Indonesia semakin berkembang dan memiliki prospek yang baik, dengan itu dibutuhkan *Freight Forwarder* yang memberikan layanan dan manajemen lengkap dalam semua tahap yang dibutuhkan dalam proses pengiriman, pengangkutan, dan penerimaan barang. Salah satu nya yaitu PT. MOL Logistics Indonesia yang sudah bergerak di bidang logistic sejak tahun 1994. Penelitian ini bertujuan untuk menemukan alur, permasalahan serta upaya. Jenis penelitian yang digunakan penulis adalah deskriptif dengan menggunakan pendekatan kuantitatif. Jumlah responden sebanyak 30 orang dengan teknik pengumpulan data yaitu angket, observasi, dan dokumentasi. Kesimpulan hasil penelitian ini : (1) Adanya validitas dan reabilitas pada pertanyaan kuesioner. Hal ini dibuktikan oleh perolehan hasil *rhitung* $0.626 > r_{tabel}$ 0.3061 dan menggunakan penilaian *Cronbach alpha* $0.766 > 0.70$. (2) Upaya yang dilakukan untuk mengatasi masalah ketidaklengkapan dan perbedaan dalam dokumen harus dilakukan NOTUL PEB serta redress ke pihak Bea Cukai. (3) Adanya upaya yang dilakukan untuk mengatasi masalah keterlambatan terbitnya dokumen dari pihak biroksasi harus dilakukannya *double checking* data yang diinput, serta menjaga gangguan jaringan.

Kata kunci : *Freight Forwarder*, Ekspor, Transportasi Laut

Abstrack

Export trade in Indonesia is growing and has good prospects, with it requires *Freight Forwarders* who provide complete services and management in all stages needed in the process of shipping, transporting and receiving goods. One of them is PT MOL Logistics Indonesia, which has been engaged in logistics since 1994. This research aims to find the flow, problems and efforts in the process of shipping export goods through sea transportation. The type of research used by the author is descriptive using a quantitative approach. The number of respondents was 30 people with data collection techniques, namely questionnaires, observation and documentation. It is concluded that the results of this study: (1) There is validity and reliability in the questionnaire questions. This is evidenced by the acquisition of the results of *rcount* $0.626 > r_{table}$ 0.3061 and using a *Cronbach alpha* value of $0.766 > 0.70$. (2) Efforts made to overcome the problem of incompleteness and differences in documents must be made NOTUL in the PEB preparation module and Redrees to the Customs. (3) Efforts made to overcome the problem of delays in the issuance of documents from the bureau must be carried out *double checking* the inputted data, and maintaining network disruptions.

Keywords: *Freight Forwarders*, Export, Sea Transportation

1. PENDAHULUAN

Perkembangan perekonomian suatu negara saat ini sangat erat kaitannya dengan keadaan perekonomian global. Dampak ini jelas terasa dalam perdagangan Internasional, khususnya dalam hal ekspor yang semakin berkembang seiring berjalannya waktu dengan kemajuan teknologi transportasi. Selain itu, konsep yang sekarang dikenal sebagai transportasi multimoda yang menggabungkan berbagai jenis transportasi dalam satu dokumen, sehingga prosesnya menjadi lebih efisien dan efektif

Freight Forwarder adalah perusahaan yang menyediakan layanan pengelolaan muatan, yang biasanya mencakup pengiriman dari pintu ke pintu dan mencakup semua tindakan yang dibutuhkan untuk mengatur pengiriman dan penerimaan barang melalui moda transportasi seperti laut, udara, maupun darat. Dalam konteks umum di Indonesia, perdagangan ekspor dan impor dapat dilakukan melalui berbagai moda, yaitu laut, udara, maupun darat. Dari sisi durasi pengiriman, transportasi laut membutuhkan waktu lebih lama dibandingkan dengan transportasi lainnya.

Peran dan aktivitas yang dilakukan oleh *Freight Forwarder Company* sangatlah penting karena mereka memperlancar proses ekspor impor, sehingga memberikan kemudahan bagi eksportir dan importir. Untuk memberikan layanan yang optimal, penting bagi *Freight Forwarder* dan pihak terkait untuk memiliki pemahaman dan pengetahuan menyeluruh tentang layanan jasa ini, terutama dalam hal pengelolaan barang melalui transportasi laut.

Menurut Faris Nofandi (2021)

Sebuah perusahaan harus bisa mengupayakan barang atau jasa yang dijual ataupun ditawarkan mampu sampai di waktu yang tepat, di tempat yang sesuai, serta mutu dan kualitas barang atau jasa tersebut tidak cacat serta sesuai dengan permintaan. Salah satu dari banyak perusahaan *freight forwarding* di Indonesia PT. MOL Logistics Indonesia, yang berasal dari “Mitsui O.S.K. Lines, Ltd.” Perusahaan ini didirikan pada tahun 1994. PT. Mol Logistics Indonesia beroperasi dalam sektor jasa pengiriman barang ekspor dan impor, yang melewati laut dan udara. Mereka juga menyediakan jasa penyewaan truck dan gudang. Selama waktu yang telah berjalan, perusahaan ini mengelola proses ekspor dan impor, serta memproses dokumen-dokumen yang diperlukan. Dalam transportasi laut, dokumen yang digunakan adalah *Bill of Lading (B/L)*.

Dengan merujuk pada latar belakang yang sudah dipaparkan, ada ketertarikan penulis meneliti secara lebih dalam terkait analisis peranan *freight forwarder* dalam proses pengiriman barang ekspor melalui transportasi laut di PT. MOL Logistics Indonesia. Dengan demikian, penulis memilih judul sebagai penelitian :

“Analisis Peranan “Freight Forwarder” Dalam Proses Pengiriman Barang Ekspor Melalui Transportasi Laut Di PT. MOL Logistics Indonesia”

2. TINJAUAN PUSTAKA

Jasa

Menurut Kotler & Keller dalam Tjiptono (2014) segala tindakan yang tidak berwujud yang dilakukan oleh satu pihak terhadap pihak lain. Di sisi lain, Pasal 1 No. 15 UU No. 18 Tahun 2000 menjelaskan bahwa setiap kegiatan jasa didasarkan pada suatu perjanjian atau tindakan hukum yang menjadikan suatu barang, fasilitas, kemudahan, atau hak untuk dipergunakan. Ini termasuk jasa yang dilakukan untuk menghasilkan barang dengan bahan dan berdasarkan pesanan.

Ekspor

Menurut Tandjung Marolop (2011) ekspor mencakup pengiriman barang sesuai peraturan dari dalam dan luar wilayah pabean suatu negara ke negara lain.

Menurut Astuti Purnawati (2013) dan Sri Fatmawati (2013), ekspor adalah penjualan barang atau jasa dari daerah pabean sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Daerah pabean ini terdiri dari seluruh wilayah nasional suatu negara, dimana bea masuk dan ekspor dikenakan pada semesta barang yang melewatinya.

Angkutan Laut

Menurut Peraturan Pemerintah No. 82 tahun 1988 tentang angkutan perairan, angkutan laut didefinisikan sebagai penggunaan kapal untuk mengangkut penumpang, barang, ataupun hewan dalam satu perjalanan atau lebih dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain. Angkutan laut ini dioperasikan oleh perusahaan angkutan laut.

Freight Forwarder

Menurut PER-178/PJ/2006 yang kemudian digantikan oleh PER-

70/PJ/2007 dan mengacu pada Keputusan Menteri Perhubungan No. KM/10 Tahun 1988 tentang Jasa Pengurusan Transportasi, jasa *Freight Forwarding* dapat dijelaskan sebagai berikut : “*Freight Forwarding* adalah usaha yang bertujuan untuk mewakili kepentingan pemilik barang, dengan melakukan pengurusan seluruh kegiatan yang diperlukan untuk mengatur pengiriman dan penerimaan barang melalui transportasi darat, laut, dan udara. Kegiatan ini melibatkan penerimaan, penyimpanan, penyortiran, pengepakan, penandaan, pengukuran, penimbangan, pengurusan dokumen, penerbitan dokumen pengangkutan, mengurus klaim asuransi atas pengiriman barang, serta menyelesaikan tagihan biaya-biaya lain yang terkait dengan pengiriman barang-barang tersebut hingga barang diterima oleh pihak yang berhak.”

Sebagaimana telah diuraikan, *Freight Forwarder* memiliki kemampuan untuk bertindak sebagai eksportir maupun importir, atau sebagai nama pengirim dan penerima. Hal ini bergantung pada ruang lingkup pekerjaan yang ditetapkan dalam kontrak kerja yang telah disetujui oleh pemberi order kerja dan pengangkut barang yang bersangkutan. Fleksibilitas *Freight Forwarder* sangat tinggi, dan mereka dapat menerima tanggung jawab yang mencakup hanya sebagian aktivitas dalam pengurusan barang dari lokasi asal hingga lokasi tujuan akhir, atau mereka juga dapat mengelola seluruh rangkaian aktivitas.

a. Kewajiban dan Tanggung Jawab *Freight Forwarder*

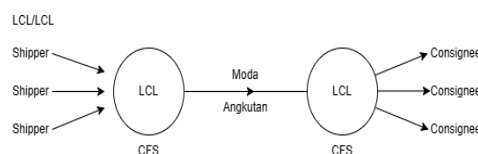
Dalam melaksanakan tugasnya, *Freight Forwarder* perlu memiliki pemahaman yang mendalam karena mereka bertanggung jawab atas pengiriman Internasional. Tugas utama mereka melibatkan pengawasan dari awal hingga akhir perjalanan pengiriman, memastikan bahwa barang dikirim dengan aman dan tepat waktu. Mereka harus mempertimbangkan berbagai opsi layanan, seperti pengangkutan kapal, transportasi darat, penerbangan, serta penggunaan kontainer berkapasitas besar, untuk memilih solusi yang paling cocok untuk kebutuhan. Kesesuaian dengan kebijakan, pemenuhan, dan pengepakan merupakan bagian dari proses melibatkan prosedur muat yang termasuk pemenuhan dokumentasi, tarif, dan premi asuransi untuk layanan individu. Hal ini mencakup tanggung jawab terkait kondisi-kondisi tertentu dan jadwal transit dari berbagai jenis layanan transportasi yang tersedia. Dalam menangani keuangan internasional kargo, perlu dipilih metode yang paling memuaskan, serta memperhatikan aspek teknis pengiriman internasional, penandaan kargo, dan persyaratan regulasi dari negara tujuan yang harus dipatuhi oleh eksportir. Dalam melaksanakan tugas-tugas pengurusan transportasinya, *Freight Forwarder* memiliki beberapa peran, yang mencakup (R.P. Suyono).

1) Peran *freight forwarder* dalam konsolidasi muatan

Proses mengumpulkan sejumlah besar barang dari berbagai pengirim atau eksportir di lokasi awal disebut konsolidasi muatan, atau juga disebut *groupage*. Barang-barang ini akan dikirim kepada beberapa *consignee* di lokasi tujuan, dan semua barang tersebut

dikemas dalam satu unit muatan yang terkonsolidasi. Kemudian, muatan yang telah terkonsolidasi tersebut dikirimkan dan ditujukan kepada agen konsolidator di lokasi tujuan. Agen tersebut kemudian bertanggung jawab untuk mendistribusikan barang-barang tersebut kepada masing-masing pihak *consignee*. *Freight forwarder* menyediakan berbagai jenis pengangkutan Muatan yaitu

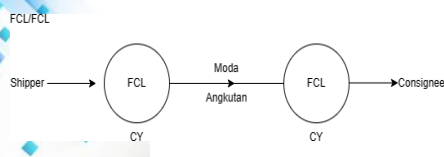
a) Less Than Container Load (LCL) : Muatan yang dimasukkan ke dalam peti kemas yang membongkarnya kembali disebut LCL. Ini dapat dilakukan oleh perusahaan pelayaran, *cargo consolidation* atau EMKL, dan mereka yang bertanggung jawab untuk memuat dan membongkar isi dari peti kemas. *Freight forwarder* menggabungkan muatan dari beberapa *shipper* dalam container parsial LCL dan mengirimkannya ke negara tujuan sebagai container FCL yang ditujukan kepada agen konsolidator. Di pihak agen konsolidator, container LCL ini diuraikan kembali menjadi muatan LCL individual, dan selanjutnya muatan tersebut diserahkan kepada masing-masing *consignee*.



Gambar 1 Alur LCL

Sumber : Shipping Pengangkutan Ekspor

b) Full Container Load (FCL) : FCL adalah layanan pengangkutan kontainer yang mengacu pada situasi dimana barang yang dikirimkan oleh pengirim atau eksportir diangkut dalam satu kontainer penuh tanpa dicampur dengan barang dari pengirim atau eksportir lain.



Gambar 2 Alur FCL

Sumber : Shipping Pengangkutan Ekspor

2) Peran *freight forwarder* sebagai pengangkut

Banyak *freight forwarder* berfungsi sebagai operator dan memiliki tanggung jawab penuh dalam menyelenggarakan pengiriman barang, meskipun tidak memiliki kapal sendiri. Istilah “operator” di sini mengacu pada entitas hukum Indonesia yang terlibat dalam penyediaan layanan jasa terhadap kapal dan barang di pelabuhan, untuk mendukung kegiatan pengangkutan melalui jalur laut. Selain itu, *freight forwarder* juga berperan sebagai :

a) *Vessel-Operating Multimodal Transport Operator*

Secara penuh yang melaksanakan berbagai jenis pengangkutan dengan cara *door-to-door* dengan satu dokumen intermodal yang biasanya berbentuk FBL (*Fiata Combined Transport Bill of Lading*).

b) *Non-Vessel Operator (NVO)*

Operator muatan yang mengurus pengangkutan lewat laut dari pelabuhan kel pelabuhan Dengan menggunakan satu invoice *bill of lading*.

c) *Non-Vessel-Operating Common Carrier (NVOCC)*

Mempunyai jadwal pelayaran yang tetap dan melaksanakan konsolidasi muatan atau melayani *multimodal transport* dengan *house of lading* (HBL) atau *bill of lading* (B/L) dari FIATA.

3) Dokumen yang diperlukan dalam pengiriman barang ekspor melalui transportasi laut

Berikut ini adalah beberapa dokumen yang diperlukan dalam melakukan pengiriman barang melalui transportasi laut (Sudijono & Sarjiyanto,

2007), sebagai berikut:

- a) *Shipping Instruction* (SI) adalah dokumen pesanan pengapalan barang yang disusun oleh eksportir. SI mencakup detail mengenai jumlah barang, dimensi barang, berat kotor, isi kemasan, tanda tangan, nama pengirim atau cap perusahaan, serta catatan atau pesan terkait dengan pengiriman barang.
- b) *Invoice* adalah dokumen yang menunjukkan bahwa barang yang dikirim jelas, termasuk nama dan alamat *shipper* dan *consignee*, serta rincian jumlah, jenis, dan nilai barang.
- c) *Packing List* adalah dokumen yang menunjukkan bahwa barang yang dikirim jelas, termasuk nama dan alamat shipper dan consignee, serta rincian jumlah, jenis, dan berat barang, dan termasuk jumlah kemasan.
- d) *Bill of Lading* adalah dokumen yang dikeluarkan oleh *shipping line* sebagai tanda terima penyerahan barang juga sebagai bukti pemilikan atas barang yang telah dimuat di atas kapal oleh eksportir untuk diserahkan kepada importir.
- e) *Manifest* adalah dokumen yang berisi daftar muatan diatas kapal.
- f) *Mate's Receipt* adalah sebuah dokumen penerimaan dari pihak pengangkut yang menegaskan bahwa barang telah diterima di atas kapal selama proses pengiriman ekspor.
- g) *Delivery Order (DO)* merupakan dokumen yang diberikan oleh pihak yang bertanggung jawab atas penyimpanan barang.
- h) *House Bill of Lading* adalah perjanjian pengangkutan barang antara *shipper* dan *shipping line* dari pelabuhan ke destinasi. Dokumen ini tidak dapat dialihkan atau diperdagangkan.
- i) *Certificate Of Origin* dikeluarkan oleh Disperindag yang mewakili pemerintah yang menyatakan bahwa barang yang diekspor memang benar-benar diproduksi di Indonesia.
- j) *Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB)* merupakan dokumen yang dibuat eksportir dan harus mendapat persetujuan

petugas Bea Cukai sebelum dilakukan pemuatan di kapal.

- k) *Dokumen Asuransi* berfungsi sebagai perlindungan untuk pengiriman barang ke luar negeri.
- l) *Dokumen Fumigasi* adalah dokumen yang menunjukkan keamanan barang yang diekspor yang berada di dalam kontainer setelah menjalani proses fumigasi.

3. METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang diterapkan dalam penelitian ini yaitu deskriptif kuantitatif. Penelitian deskriptif kuantitatif adalah mendeskripsikan, meneliti, dan menjelaskan sesuatu yang dipelajari apa adanya, dan menarik kesimpulan dari fenomena yang dapat diamati dengan menggunakan angka-angka. Penelitian deskriptif kuantitatif adalah penelitian yang hanya menggambarkan isi suatu variabel dalam penelitian, tidak dimaksudkan untuk menguji hipotesis tertentu.

Tujuan dari penelitian deskriptif kuantitatif dalam penelitian ini adalah untuk memperoleh pemahaman mendalam mengenai data dan informasi yang disediakan oleh PT. MOL Logistics Indonesia terkait dengan permasalahan yang dibahas dalam penelitian akhir mengenai Analisis *Freight Forwarder* dalam Proses Pengiriman Barang Ekspor melalui Transportasi Laut.

Waktu Dan Tempat Penelitian

Penulis melakukan penelitian selama kurang lebih 12 bulan (1 Tahun) selama semester VI dan VII di PT. MOL Logistics Indonesia.

Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data merupakan langkah penting dalam proses penelitian, karena kelangsungan penelitian mendapatkan data yang akurat pada proses penelitian akan berlangsung

sampai peneliti memperoleh jawaban dari perumusan masalah yang telah ditetapkan. Pemilihan data harus sesuai dengan tujuan penelitian. Menurut Sarwono (2006: 123-32), menjelaskan data dalam penelitian dibagi menjadi 2 jenis, yaitu:

1. Data Primer

Data primer merujuk pada informasi yang berasal langsung dari sumber asli atau yang pertama kali diperoleh. Jenis data ini tidak tersedia dalam bentuk kompleks atau sebagai file yang sudah tersedia. Untuk memperoleh data primer harus dicari melalui narasumber atau responden, yang merupakan individu yang menjadi subjek penelitian, serta dapat didukung informasi seperti observasi dan dokumentasi.

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang sudah tersedia dan dengan mudah mencari dan mengumpulkan. Data sekunder dapat diperoleh dengan mudah dan cepat, karena sudah tersedia, misalnya dipergustakaan, internet dan lain sebagainya.

Metode Pengumpulan Data

1. Metode Kuesioner

Teknik mengumpulkan data untuk dibutuhkan dalam penelitian ini, penulis menggunakan metode survei melalui penggunaan angket atau kuesioner sebagai instrument penelitian. Angket adalah suatu metode untuk mengumpulkan data dimana responden diminta mengisi pertanyaan atau pernyataan yang disediakan, lalu mengembalikannya kepada peneliti setelah diisi secara lengkap (Sugiono, 2013). Skala likert digunakan untuk mengukur variabel dalam kuesioner ini, yang bertujuan untuk memecah variabel yang digunakan sebagai referensi untuk

membuat item-item instrumen berupa pertanyaan atau pernyataan. Skala penilaian untuk pernyataan dapat disusun di bawah ini:

No	Pilihan Jawaban	Skor
1.	Sangat Setuju (SS)	5
2.	Setuju (S)	4
3.	Netral (N)	3
4.	Tidak Setuju (TS)	2
5.	Sangat Tidak Setuju (STS)	1

Gambar 3 Skor Skala Likert

Sumber : Sugiono (2013)

2. Metode Observasi

Metode observasi sering kali diartikan sebagai pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap gejala yang tampak pada subyek penelitian. Teknik observasi sebagai pengamatan dan pencatatan secara sistematis hendaknya dilakukan pada subyek yang secara aktif mereaksi terhadap obyek. Menurut Nasir (2005:175), bahwa pengumpulan data melalui observasi langsung atau dengan pengamatan langsung adalah metode pengambilan data yang dilakukan dengan menggunakan penglihatan tanpa menggunakan alat lainnya untuk keperluan tersebut.

3. Metode Dokumentasi

Pada dasarnya metode dokumentasi fokus pada penelusuran data historis. Namun dokumentasi tidak hanya mencakup informasi yang disimpan atau dicatat sebagai pendukung data. Melainkan dokumentasi terbagi beberapa macam, yaitu autobiografi, buku atau catatan harian, kliping, dokumen pemerintah maupun swasta, film, foto dan sebagainya. Penelitian kualitatif ini menggunakan metode dokumentasi guna melengkapi data wawancara dan observasi.

Teknik Analisis Data

Miles dan Huberman (dalam

Sugiyono, 2010), menyatakan bahwa aktivitas dalam pengolahan dan analisis data meliputi *data reduction*, *data display*, *conclusion drawing*. Langkah-langkah tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut :

1. *Data Reduction* (Reduksi Data)

Jumlah data yang dikumpulkan dari lapangan cukup besar, sehingga diperlukan pencatatan yang cermat dan rinci. Dengan melakukan reduksi data, informasi yang dihasilkan akan memberikan gambaran yang lebih jelas, memudahkan peneliti dalam mengumpulkan data lebih lanjut, dan mempermudah pencarian jika diperlukan.

2. *Data display* (Penyajian Data)

Penyajian data paling umum dilakukan melalui teks naratif. Penyajian data bertujuan agar informasi yang terkandung dalam data dapat disampaikan secara jelas dan mudah dipahami oleh pembaca atau penerima informasi.

3. *Conclusion Drawing* (Pengambilan keputusan)

Kesimpulan dalam penelitian deskriptif kuantitatif mungkin mampu memberikan jawaban terhadap rumusan masalah yang diungkapkan sejak awal, namun demikian hal ini tidak selalu terjadi. Berdasarkan analisis data yang diperoleh, maka digunakan teknik deskriptif kuantitatif untuk menganalisis temuan-temuan yang ditemukan di lapangan dengan melibatkan teori-teori yang relevan dengan masalah penelitian sebagai alat ukur, dengan tujuan untuk mengidentifikasi akar penyebab timbulnya masalah tersebut. Data yang berhasil dikumpulkan kemudian dianalisis, dengan harapan bahwa hasil analisis tersebut dapat memberikan gambaran yang lebih terperinci terkait dengan permasalahan dan hasil akhir

yang diusulkan dalam penelitian ini.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Penyajian data

a) Tabulasi Jawaban Kuesioner

Sebuah metodologi fundamental dalam mengorganisir dan meringkas data yang diperoleh dari kuesioner. Representasi data ini diformulasikan ke dalam tabel yang sistematis, memungkinkan analisis yang lebih objektif dan mendalam terhadap pola, tren, dan distribusi respons responden. Berikut tabulasi jawaban dari kuesioner.

Tabel 4.1 Tabel Tabulasi Jawaban Kuesioner

SAMPEL	P1	P2	P3	P4	P5	TOTAL
1	4	4	4	3	4	19
2	4	4	3	3	4	18
3	4	4	3	3	4	18
4	5	5	5	3	4	22
5	5	5	4	4	4	22
6	5	5	5	5	5	25
7	4	5	5	4	5	23
8	4	4	5	4	4	21
9	5	5	4	4	5	23
10	4	4	3	4	4	19
11	4	4	3	2	4	17
12	4	4	3	3	4	18
13	4	5	3	3	4	19
14	5	5	3	3	4	20
15	5	5	3	3	5	21
16	4	5	3	3	5	20
17	5	5	4	4	4	22
18	5	5	4	3	5	22
19	4	5	3	3	4	19
20	4	5	4	4	5	22
21	4	4	4	3	5	20
22	5	5	4	3	5	22
23	5	5	5	4	5	24
24	5	5	4	3	4	21
25	5	5	3	3	4	20
26	4	5	4	3	4	20
27	5	5	5	3	5	23
28	5	5	4	3	5	22
29	5	4	4	3	4	20
30	5	4	4	3	5	21

Sumber : Data primer yang diolah, 2024

b) Data Responden Penelitian

Bagian ini menyajikan profil responden dan variabel penelitian berdasarkan hasil kuesioner yang dibagikan kepada responden. Profil responden dan profil variabel ini mendukung analisis penelitian. Variabel jenis kelamin, usia, lama bekerja dan posisi jabatan mereka.

(1) Jenis Kelamin Responden

Tabel 4.2 Daftar responden berdasarkan

jenis kelamin

No	Jenis Kelamin	Frekuensi	Prosentase	Keterangan
1	Laki-laki	10	33,3%	Valid
2	Perempuan	20	66,7%	Valid
Total		30	100%	

Sumber : Data primer yang diolah, 2024

Berdasarkan tabel dan diagram diatas dapat dilihat bahwa dari 30 responden, terdapat 10 orang berjenis kelamin laki-laki dengan prosentase 33,3%, dan 20 orang berjenis kelamin perempuan dengan prosentase 66,7%. Sebagian besar responden yang ada adalah responden berjenis kelamin perempuan yaitu sebesar 66,7%. Hal tersebut dikarenakan popularitas perempuan lebih dominan.

(2) Usia Responden

Tabel 4.3 Daftar responden berdasarkan usia

No.	Usia	Frekuensi	Prosentase	Keterangan
1	22-28 Tahun	6	20%	Valid
2	28-33 Tahun	7	23,3%	Valid
3	33-40 Tahun	9	30%	Valid
4	40-45 Tahun	5	16,7%	Valid
5	45-50 Tahun	3	10%	Valid
Total		30	100%	

Sumber : Data primer yang diolah, 2024

Berdasarkan tabel dan diagram diatas dapat dilihat bahwa dari 30 responden, terdapat 6 orang atau 20% dari responden berusia 22-28 tahun, 7 orang atau 23,3% dari responden berusia 28-33 tahun, 9 orang atau 30% dari responden berusia 33-40 tahun, 5 orang atau 16,7% dari responden berusia 40-45 tahun, dan 3 orang atau 10% dari responden berusia 45-50 tahun.

(3) Lama Bekerja Responden

Tabel 4.4 Daftar responden berdasarkan lama bekerja

No.	Lama bekerja	Frekuensi	Prosentase	Keterangan
1	1-2 Tahun	6	20%	Valid
2	2-3 Tahun	9	30%	Valid
3	>3 Tahun	15	50%	Valid
Total		30	100%	

Sumber : Data primer yang diolah, 2024

Berdasarkan tabel dan diagram diatas dapat dilihat bahwa dari 30 responden yang dikelompokkan sesuai dengan lamanya waktu kerja sebanyak 6 orang atau 20% bekerja antara 1-2 tahun, sebanyak 9 orang atau 30% bekerja antara 2-3 tahun, dan 15 orang atau 50% bekerja lebih dari 3 tahun.

(4) Jabatan Responden

Tabel 4.5 Daftar responden berdasarkan jabatan responden

No.	Jabatan	Frekuensi	Prosentase	Keterangan
1	Operasional	12	40%	Valid
2	Finance	9	30%	Valid
3	Marketing	9	30%	Valid
Total		30	100%	

Sumber : Data primer yang diolah, 2024

2. Analisis Data

a) Hasil Uji Validitas Kuesioner

Tabel 4.6 Hasil Rekapitulasi Uji Validitas Kuesioner

No.	Pertanyaan	r hitung	r tabel	keterangan
1.	Anda jarang menemukan complain dari customer terkait alur pengiriman barang ekspor	0.626	0.3061	valid
2.	Anda selalu mendapatkan jadwal booking space dari shipping line	0.623	0.3061	valid
3.	Anda jarang mengalami masalah dengan kelengkapan dokumen dalam proses pengiriman barang ekspor	0.788	0.3061	valid
4.	Anda jarang mengalami terlambatnya dokumen dari pihak biroksasi	0.665	0.3061	valid
5.	Dalam pengiriman barang ekspor, barang selalu tiba tepat waktu	0.641	0.3061	valid

Sumber : Data primer yang diolah, 2024

Berdasarkan hasil uji pada tabel diatas dapat diketahui bahwa kuesioner memiliki nilai N sebesar 30. Penentuan r tabel dengan melihat probabilitas yaitu uji satu arah dengan tingkat signifikan 0,05.

Selanjutnya menghitung derajat kebebasan (df) yaitu $df = N - 2$. Maka dapat diketahui besarnya nilai $df = 30 - 2 = 28$, dengan r tabel uji validitas pada analisis ini yaitu sebesar 0.3061. Jadi dapat diartikan bahwa secara keseluruhan 5 item pertanyaan berikut valid, sehingga dapat melanjutkan ke penelitian berikutnya.

b) Hasil Uji Reliabilitas Kuesioner

Tabel 4.7 Hasil Rekapitulasi Uji Reliabilitas Kuesioner

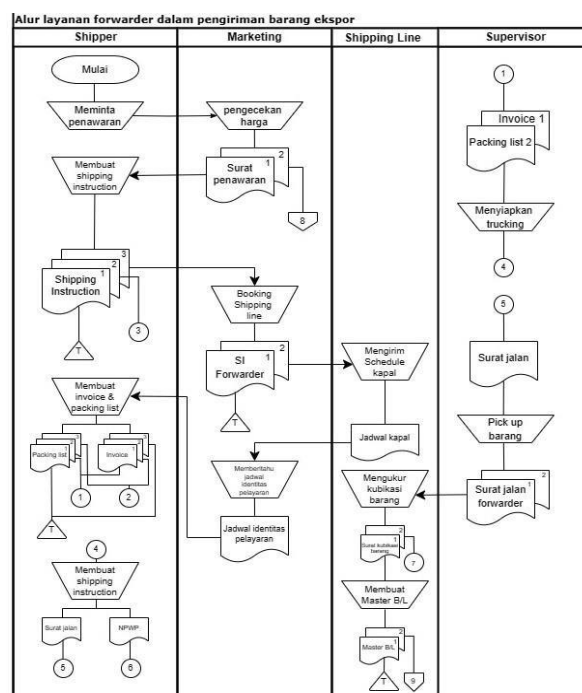
Total Item	Nilai Reliabilitas	Cronbach's Alpha	Keterangan
5	0.766	0,70	Reliabel

Sumber : Data primer yang diolah, 2024

Hasil yang $< 0,70$ dinyatakan suatu variabel tidak reliabilitas, dan jika $> 0,70$ variabel tersebut *reliable*. (Ghozali, 2018)

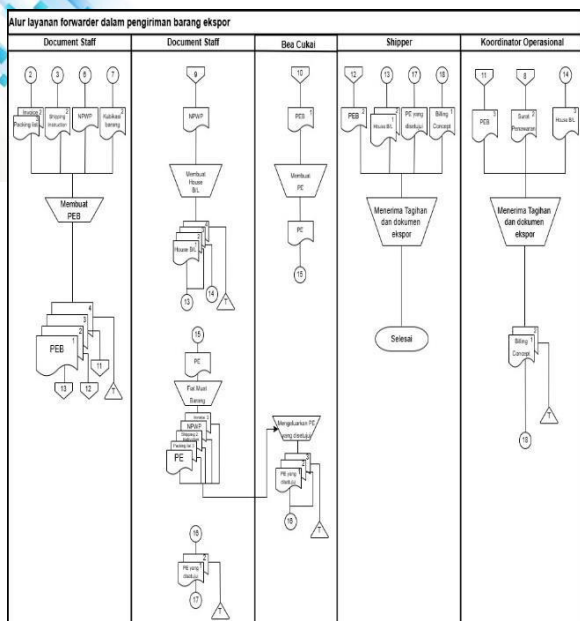
3. Pembahasan

a. Alur layanan dalam pengiriman barang ekspor melalui transportasi laut



Gambar 4 Alur layanan forwarder dalam pengiriman barang ekspor

Sumber: Data yang diolah, 2024



Gambar 5 Lanjutan Alur layanan forwarder dalam pengiriman barang ekspor
 Sumber: Data yang diolah, 2024

b. Faktor permasalahan dokumen dalam pengiriman barang ekspor

Berdasarkan penelitian melalui kuesioner, penulis melakukan analisis terkait beberapa penyebab timbulnya masalah dokumen dari proses pengiriman barang ekspor di Pada PT. MOL Logistics Indonesia.

1) Ketidaklengkapan dan perbedaan dokumen

Proses pengiriman barang ekspor memerlukan kelengkapan dokumen yang sesuai dengan regulasi dan persyaratan negara tujuan. Ketidaklengkapan dokumen dapat menimbulkan berbagai permasalahan signifikan, mulai dari penundaan pengiriman, sanksi finansial, hingga kerusakan reputasi. Oleh karena itu, yang sering disebabkan adalah kekeliruan dalam pengisian data dan informasi, serta ketidaksesuaian format dokumen ekspor dengan benar.

Dengan begitu contoh nya seperti kekeliruan dalam memasukkan

informasi seperti nama pengirim, penerima, jenis barang, nilai barang, dan kode HS (*Harmonized System*) yang dimana kode HS adalah standar internasional atas system penamaan dan penomoran yang digunakan untuk pengklasifikasian produk perdagangan dan turunannya yang dikelola oleh *World Customs Organization (WCO)*.

2) Keterlambatan terbitnya dokumen dari pihak birokrasi

Pada tahap *Custom Clearance* ini eksportir mengisi PEB secara lengkap dengan menggunakan program aplikasi PEB, dalam hal barang ekspor dikenakan Bea keluar, maka eksportir melakukan pembayaran Bea keluar , lalu sistem INSW (*Indonesia National Single Window*) melakukan penelitian tentang ketentuan larangan dan data PEB tersebut diteruskan ke Pejabat Bea dan Cukai dalam hal perlu penelitian lebih lanjut terkait dengan ketentuan tersebut :

- Menerbitkan respon NPPD (Nota Pemberitahuan Persyaratan Dokumen) dan apabila 7 hari sejak NPPD diterbitkan eksportir tidak memenuhi persyaratan maka Sistem Komputer Pelayanan mengirimkan respon NPP (Nota Pemberitahuan Penolakan).
- Meneruskan ke dalam Sistem Komputer Pelayanan untuk diproses lebih lanjut dalam hal tidak termasuk dalam pos tarif barang yang dilarang atau eksportir dapat memenuhi persyaratan NPPD, sehingga terbit NPE (Nota Pelayanan Ekspor).

Berdasarkan penjabaran diatas, jangka waktu paling lama sejak penerimaan data PEB sampai dengan penerimaan NPPD/NPP paling lama 10 menit. Namun dalam penelitian ini

sering ditemukan terlambatnya terbit dokumen tersebut dengan alasan seperti : Gangguan jaringan, Penelitian lartas oleh *Analyzing Point* , Jangka waktu pemeriksaan fisik.

c. Upaya terkait permasalahan dalam proses pengiriman barang ekspor

- 1) Jika terjadi perbedaan barang dengan dokumen yang diupload dalam menerbitkan PEB, maka harus dilakukannya notul PEB serta redress yang dilakukan dengan Bea Cukai.
- 2) Jika terjadi keterlambatan terbitnya dokumen dari pihak biroksasi maka harus dilakukannya pengecekan ulang dalam data-data yang di input sehingga setelah data PEB di submit akan langsung terbit NPE (Nota Pelayanan Ekspor) dan memastikan jaringan yang digunakan stabil. Apabila sistem bermasalah, dapat menghubungi melalui web INSW.

5. PENUTUP

Berikut ini adalah kesimpulan dan saran dari hasil penelitian ini.

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan analisis yang telah dilakukan oleh peneliti yang berjudul “Analisis Peranan “Freight Forwarder” Dalam Proses Pengiriman Barang Ekspor Melalui Transportasi Laut Di PT. MOL Logistics Indonesia dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

- 1) Prosedur yang dilakukan oleh PT. MOL Logistics Indonesia, sebagai perusahaan *freight forwarder* yang bergerak di bidang transportasi laut, merupakan cara pertama untuk menerima *Shipping Instruction* dari eksportir, kemudian SI digunakan untuk *booking space* di perusahaan pelayaran tersebut dan kemudian membuat draft *Bill of Lading* untuk menerima *Delivery Order* , lalu

mulailah pengurusan dokumen *custom clearance* (kepabeanan) untuk menerima PEB (Pemberitahuan Ekspor Barang). Pada tanggal *stuffing* yang ditetapkan oleh eksportir di PT. MOL Logistics Indonesia mengirimkan draft dokumen pemuatan ke pihak *stuffing* dan pada saat *stuffing* akan terlihat nomor kontainer dan nomor seal pada box dan setelah semuanya selesai PT. MOL Logistics Indonesia mengirimkan salinan dokumen *Bill of Lading* yang ditandatangani oleh pengelola kapal sebagai bukti pengiriman telah selesai.

- 2) Permasalahan yang timbul dalam proses pengiriman barang ekspor di PT. MOL Logistics Indonesia :

- a. Ketidaklengkapan dan perbedaan dokumen mengakibatkan terjadinya penghambatan dalam menginput HS Code pada pembuatan PEB.
- b. Keterlambatan terbitnya dokumen dari pihak biroksasi juga mengakibatkan tidak terbitnya NPE (Nota Pelayanan Ekspor) yang diakibatkan gangguan jaringan, penelitian lartas oleh *Anaylizyng Point*, serta jarak waktu pemeriksaan fisik.

- 3) Upaya yang dilakukan untuk menghadapi permasalahan yang timbul dalam proses pengiriman barang ekspor di PT. MOL Logistics Indonesia :

- a. Upaya dalam mengatasi ketidaklengkapan dan perbedaan dokumen dengan melakukan notul pada modul PEB jika tidak fatal, namun jika fatal maka harus melakukan redress kepada pihak Bea Cukai.
- b. Untuk mengatasi masalah dalam keterlambatan terbitnya dokumen dari pihak biroksasi yaitu dengan melakukan pengecekan ulang dalam

data-data yang di input dan jarak waktu untuk mendapatkan jadwal *booking space* yang tidak terlalu dekat dengan kesiapan kargo yang akan di ekspor sehingga kargo dapat di *stuffing* dengan cermat dan teliti.

Saran

Berdasarkan dari kesimpulan yang telah didapatkan dari hasil penelitian yang telah dilakukan, maka terdapat saran umum yang dapat peneliti berikan terkait dengan analisis peranan freight forwarder dalam proses pengiriman barang ekspor melalui transportasi laut di PT. MOL Logistics Indonesia, antara lain :

- 1) Sebaiknya perusahaan melakukan penanganan dengan cepat dan tepat setiap dokumen sesuai dengan SOP yang sudah berjalan.
- 2) Disarankan dalam proses pengiriman barang ekspor perusahaan lebih teliti karena dengan alur dokumen yang begitu rumit apabila tidak dengan ketelitian yang tinggi maka akan terjadi kesalahan.

6. DAFTAR PUSTAKA

- Amir M.S. (2013). *Ekspor Impor Teoridan Penerapannya*. Jakarta: Pustaka Binaman Pressindo.
- Andi Susilo. (2013). *Panduan Pintar Ekspor Impor*. TransMedia, Jakarta.
- Astuti Purnamawati, Sri Fatmawati (2013). *Dasar-dasar ekspor impor: Teori, praktik, dan prosedur* Yogyakarta: UPP STIM YKPN.
- Berata, I. K. O. (2014). *Panduan Praktis Ekspor Impor*. RAS.
- Cahyandi, K., & Hendrawan, A. (2023). *Analisis Penanganan Impor melalui Jasa Freight Forwarder pada Kawasan Pabean Tanjung Priok*. Saintara: Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Maritim, 7(2), 71-75.
- Fidel Miro; Wibi Hardani. (2005.). *Perencanaan transportasi untuk*

mahasiswa, rencana, dan praktisi / Fidel Miro ; editor, Wibi Hardani. Jakarta :: Erlangga.

Indonesia, S. (2017). Bab iii metoda penelitian 3.1. *Bab III Metoda Penelitian, Bab iii me*, 1-9.

Intan Sianturi, S. E., Tr, M. M., Arisusanty, D. J., Nofandi, F., & Valina, F. I. *Muatan, Kapal dan Penumpang*. Jakad Media Publishing.

Muslim, S. S., Wibowo, N. A., & Nofandi, F. (2021). *Analisis Penerapan Sistem Informasi Manajemen pada Kegiatan Logistik di Indonesia*. Dina mika Bahari, 2(1), 6-12.

Sugiyono, S. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta. *Procrastination And Task Avoidance: Theory, Research and Treatment*. New York: Plenum Press, Yudistira P, Chandra

Wati, A. W. (2018). *Peranan Freight Forwarder Dalam Menunjang Aktivitas Ekspor Antar Negara Melalui Jalur Laut dan Udara : Studi Kasus : PT Andalan Pacific Samudra Surabaya Tahun 2017*. Jurnal Ilmiah Mahasiswa Universitas Surabaya.