

# Analisis Prosedur Ekspor dengan Pendekatan Metode *Less Than Container Load*: Studi Kasus PT. Konesia Prologix Line

Ni'matullah Adawiyah<sup>a,1</sup>, Baby Sri Poernomo<sup>b,2</sup>\*

<sup>1,2</sup> Institut Ilmu Sosial dan Manajemen STIAMI, Jakarta 10530, Indonesia

<sup>1</sup> [nimatul@gmail.com](mailto:nimatul@gmail.com); <sup>2</sup> [babypoernomo28@gmail.com](mailto:babypoernomo28@gmail.com);

\* corresponding author

## ARTICLE INFO

### Keywords :

*Export procedure,  
Less Than Container Load,  
Freight Forwarder*

## ABSTRACT

*In this modern era, logistics activities will be more efficient and much easier if the management is handed over to the Freight Forwarder. Freight Forwarders can assist export activities such as preparing export documents, cargo consolidation, and can also act as operators and are fully responsible for carrying out transportation even though they do not have their own ships. One of the Freight Forwarders located in central Jakarta, namely PT Konesia Prologix Line, has taken care of the shipment process using the Less Than Container Load (LCL) method, which in this case there are still deficiencies in terms of delivery, therefore it is rarely used by exporters. Therefore this research will discuss the procedures for sending export goods using less than container load (LCL). This study used a qualitative case study method, namely taking one case to be analyzed in depth so that the data collection carried out was an interview or interview process. With as many as 4 informants. Conducted in July 2022. The results showed that the export procedure with the LCL method approach at PT Konesia Prologix Line that PT Konesia Prologix Line as a local scale transportation service EMKL and acts as the person in charge of all links in the transportation chain from the beginning to the final destination. The process of managing documents and ending with the process of submitting documents to exporters to booking schedules for delivery of goods*

## PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan, maka transportasi laut merupakan sektor yang sangat penting dalam dunia perdagangan, sehingga Indonesia harus mempunyai sistem transportasi laut yang berguna dan berhasil guna (efisiensi dan efektifitas). Kebutuhan akan transportasi khususnya di bidang kelautan sangat besar, karena transportasi laut merupakan suatu alat yang dapat mengangkut penumpang atau barang dari satu tempat ke tempat yang lainnya, dengan menempuh jarak yang jauh dengan biaya yang relatif murah jika dibandingkan dengan menggunakan sarana transportasi darat maupun transportasi udara.

Dalam hal ini yaitu alat transportasi laut (kapal) yang memiliki kelebihan dibandingkan dengan alat transportasi lainnya. Kelebihan tersebut yaitu kapal dapat mengangkut barang dalam jumlah yang besar. Namun, jumlah barang yang banyak dan ukuran yang beragam dapat menyulitkan dalam penanganannya. Oleh karena itu dibuatlah peti kemas (*Container*) yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu untuk mempermudah pengemasan barang. Pengangkutan dengan menggunakan peti kemas telah menjadi bagian kehidupan modern dan pengoperasiannya pun sudah dijalankan secara efisien dengan bantuan perangkat *computer*. Ada banyak pihak yang terlibat dalam proses pengiriman barang. Selain eksportir, ada perusahaan jasa pengiriman barang, perusahaan pelayaran, kepabeanan, importir di negara-negara tujuan dan institusi-institusi lain yang berkaitan ekspor-impor baik di negara asal maupun negara tujuan. Semua pihak tersebut merupakan bagian yang tidak terpisahkan dalam mekanisme ekspor-impor.

Dalam proses pengiriman barang ke luar negeri, para pebisnis tidak mengerjakan sendiri, seluruh tugas logistic yang menjadi tanggung jawabnya. Biasanya kegiatan tersebut dibantu oleh jasa *Freight Forwarder*. Kegiatan logistic dirasa akan lebih efisien dan jauh lebih murah jika pengurusannya diserahkan kepada *Freight Forwarder*.

Bentuk pengangkut muatan dengan peti kemas yang disediakan oleh jasa *Freight Forwarder* adalah Full Container Load (FCL) dan *Less Than Container Load (LCL)*. FCL adalah Shipper menggunakan satu Container penuh yang dimiliki oleh satu Shipper dan tidak bercampur dengan barang orang lain, LCL adalah shipper menggunakan Container dimana dalam satu Container penuh terdiri dari shipper yang digabungkan dalam satu Container tersebut.

## Ruang Lingkup Penelitian

Berdasarkan penelitian yang akan peneliti lakukan maka peneliti menetapkan batasan ruang lingkup penelitian sebagai berikut :

1. Peneliti hanya meneliti mengamati secara langsung atas fakta yang terjadi di lapangan PT.Konesia Prologix Line. Untuk mendapatkan data yang akurat maka data yang diambil berasal dari laporan Pelabuhan Tanjung Priok. Dalam laporan Pelabuhan tersebut terdapat data berisi jadwal pengiriman barang, proses pengiriman barang ekspor LCL. mulai aktivitas bongkar sampai selesainya aktivitas muat dan yang terakhir berisi jadwal keberangkatan kapal dari Pelabuhan.
2. laporan pelabuhan tersebut kemudian dianalisis per tanggal dan menentukan pada tanggal tersebut kejadian yang terjadi selama di pelabuhan dan menjadi penghambat yang timbul dan dihadapi dalam prosedur dan proses pengiriman barang ekspor melalui pola LCL pada PT.Konesia Prologix Line dan bagaimana penyelesaiannya. Data yang diambil mulai dari bulan Oktober 2019 sampai dengan Januari 2020.

## LANDASAN TEORI

### 1. Administrasi Bisnis

#### a. Pengertian Administrasi

Menurut Siswandi (2017:1), “ kata administrasi diambil dari kata “ad” dan “ministro”, Ad mempunyai arti “kepada” dan ministro “berarti “melayani”. Dengan demikian, diartikan sebagai pelayanan atau pengabdian terhadap subjek tertentu.”

Menurut Khaerul umam dalam Siswandi (2017:2), mengatakan: administrasi merupakan hasil pemikiran penalaran manusia yang disusun berdasarkan dengan rasionalitas dan sistematika yang mengungkapkan kejelasan tentang objek formal, yaitu pemikiran untuk menciptakan keteraturan dari berbagai aksi dan reaksi yang dilakoni oleh manusia dan objek material, yaitu manusia yang melakukan aktivitas administrasi dalam bentuk kerjasama menuju terwujudnya.

Dari Definisi diatas, penulis dapat memberikan kesimpulan bahwa administrasi mempunyai pengertian yaitu, kerja sama banyak orang / sekelompok orang, dan untuk mencapai tujuan bersama.

#### b. Pengertian Bisnis

Menurut Sukirno (2010:20) dalam (Aswand Hasoloan 2018:5), mengatakan:

Bisnis adalah kegiatan untuk memperoleh keuntungan.semua orang atau individu maupun kelompok melakukan kegiatan bisnis pastinya untuk mencari keuntungan agar kebutuhan hidupnya terpenuhi. Tidak ada orang yang melakukan bisnis untuk mencari kerugian.

Menurut Madura (2010:2) dalam (Aswand Hasoloan 2018:5), mengatakan:

bisnis adalah suatu badan yang diciptakan untuk menghasilkan produk barang dan jasa kepada pelanggan. Setiap bisnis mengadakan transaksi dengan orang-orang. Orang-orang itu menanggung akibat karena bisnis tersebut, mereka. Kerja sama lintas fungsional di dalam bisnis adalah dengan menekankan kebutuhan para manajer dari area fungsional yang berbeda untuk memaksimalkan laba dalam mencapai tujuan bersama.

#### c. Pengertian Administrasi Bisnis

menurut Poerwanto (2006:25) dalam (Surepi Rahmat, dan Julita 2021:3), mengatakan: Administrasi Bisnis adalah keseluruhan kerja sama dalam memproduksi barang atau kerja sama dalam memproduksi barang atau jasa yang dibutuhkan dan diinginkan pelanggan hingga pada penyampaian barang atau jasa tersebut kepada pelanggan dengan memperoleh dan memberikan keuntungan secara seimbang, bertanggung jawab dan berkelanjutan.

Menurut Y. Wayong (2004) dalam (Indika dan Adia 2021:66), menyatakan bahwa “Administrasi Bisnis adalah keseluruhan kegiatan mulai dari produksi barang dan jasa sampai tibanya barang dan jasa tersebut ditangan konsumen.”

## 2. Pemahaman Prosedur Ekspor

### a. Prosedur

Rifka R.N menyatakan (2017:75), “prosedur adalah urutan kerja atau kegiatan yang terencana untuk menangani pekerjaan yang berulang dengan cara seragam atau terpadu”. Menurut Mulyadi (2016:4) “prosedur adalah suatu urutan kegiatan klerikal, biasanya melibatkan beberapa orang dalam satu departemen atau lebih, yang dibuat untuk menjamin penanganan secara seragam transaksi perusahaan yang terjadi berulang-ulang”

### b. Ekspor

Andri feriyanto (2016:75), pengertian ekspor adalah “perdagangan dengan cara mengeluarkan barang dari dalam ke luar wilayah pabean Indonesia dengan memenuhi ketentuan yang berlaku”.

Daud S.T (2016:2), Ekspor adalah “pengiriman barang ke luar daerah Pabean Indonesia.”

Roselyne Hutabarat (1996 : 306), Ekspor adalah “perdagangan dengan cara mengeluarkan barang dalam ke luar wilayah pabean Indonesia dengan menemukan ketentuan yang berlaku”

Berdasarkan UU kepabeanan No. 7 Th. 2014; Ekspor adalah “kegiatan mengeluarkan barang dari Daerah Pabean.”

### c. Prosedur pengiriman Ekspor

#### 1) Pembuatan Kontrak Dagang

Dokumen kesepakatan antara dua pihak atau lebih yang mengikatkan diri pada syarat-syarat transaksi perdagangan antar eksportir (seller) dengan importir (buyer) sesuai dengan perjanjian hukum yang berlaku kedua belah pihak.

#### 2) Penerbitan Letter Of Credit

Setelah kontrak dagang ditandatangani maka importir membuka L/C melalui bank koresponden di negaranya dan mengirimkan L/C tersebut ke Bank Devisa yang ditunjuk eksportir di Indonesia. Kemudian Bank Devisa yang ditunjuk memberitahukan diterimanya L/C tersebut kepada eksportir. Substansi; di dalam surat tersebut menyatakan bahwa eksportir diberikan hak untuk menerima pembayaran dari importir. Disebutkan dalam L/C dibuka atas nama eksportir (beneficiary)

#### 3) Memproduksi Barang Ekspor

Dengan diterimanya L/C tersebut maka eksportir mempersiapkan barang-barang yang dipesan importir. Keadaan barang-barang yang dipersiapkan harus sesuai dengan 16 persyaratan yang tercantum dalam kontrak dagang dan L/C. Cek mutu, jumlah Packing dan label

#### 4) Pemesanan Ruang Kapal

Eksportir memesan ruang (space) kapal ke perusahaan pelayaran samudera atau perusahaan penerbangan. Informasi mengenai ruang kapal yang tersedia dapat diperoleh pada Badan Pelaksana Bursa Komoditi. Badan Pelaksana Bursa Komoditi adalah salah satu unit kerja dilingkungan Departemen Perindustrian dan Perdagangan.

#### 5) Membuat Shipping Instruction (SI)

Setelah menerima SI dari eksportir, maka shipping Company akan menyiapkan Delivery Order (DO), untuk pengambilan Container kosong di depo penumpukan. Kemudian diantar dengan jasa trucking ke tempat stuffing yang ditunjuk shipper

#### 6) Pengiriman Barang ke Pelabuhan

Eksportir sendiri dapat mengirimkan barang kepelabuhan. Pengiriman dan pengurusan barang kepelabuhan dan ke kapal dapat juga dilakukan oleh perusahaan jasa pengiriman barang (Perusahaan Freight Forwarding) atau (Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut/EMKL).

7) Pemeriksaan Bea Cukai

Di pelabuhan, dokumen ekspor diperiksa oleh pihak Bea Cukai. Apabila diperlukan barang-barang yang akan diekspor diperiksa juga oleh pihak Bea Cukai. Apabila barang-barang dan dokumen yang menyertainya telah sesuai dengan ketentuan maka Bea Cukai menandatangani persyaratan persetujuan muat yang ada pada PEB.

8) Pemuatan Barang ke Kapal

Setelah pihak Bea Cukai menandatangani PEB maka barang telah dapat dimuat ke kapal. Segera setelah barang dimuat ke kapal, pihak pelayaran menerbitkan *Bill Of Lading* (B/L) yang kemudian diserahkan kepada eksportir. i) Surat Keterangan Asal Barang (SKA)

Eksportir sendiri atau perusahaan Freight Forwarding atau EMKL/EMKU melihat pemuatan barangnya dan mengajukan permohonan ke kantor Wilayah Departemen Perindustrian dan Perdagangan atau ke Kantor Departemen Perindustrian dan Perdagangan untuk memperoleh SKA apabila diperlukan

9) Pencairan *Letter Of Credit* (L/C) / *Reimbursement*

Apabila barang sudah dikapalkan, maka eksportir sudah dapat ke bank untuk mencairkan L/C. Dokumen-dokumen yang diserahkan ke bank adalah B/L, *Commercial Invoice*, *Packing List* dan PEB.

10) Pengiriman Barang ke Importir

Barang dalam perjalanan dengan kapal dari Indonesia ke pelabuhan di negara importir.

### 3. *Less Than Container Load* (LCL)

Menurut Amir (2005:144), Pengertian dari *Less Than Container Load* (LCL) “Petikemas tidak berisi penuh sehingga harus disatukan (dikonsolidasikan) dengan barang lain di pelabuhan pemuat berikutnya”

Menurut M.K.Mawardi dan U.H.wilujeng (2016:103) *Less Than Container Load* (LCL) adalah “jenis pengiriman barang secara parsial dimana barang yang akan diimpor dikumpulkan terlebih dahulu di gudang untuk digabungkan pengirimannya dengan barang-barang lain sampai memenuhi kuota untuk dimuat ke dalam container.”

### 4. Muatan Kapal Peti Kemas

#### a. Ukuran peti kemas

Peti kemas merupakan alat yang biasa digunakan untuk mengangkut berbagai barang dalam jumlah banyak. Agar pengoprasian peti kemas berjalan dengan baik, maka pihak yang terlibat harus sama dan sejenis serta mudah diangkut. Menurut *International Organization for Standardization* (ISO) telah menetapkan ukuran-ukuran dari peti kemas sebagai berikut:

Peti kemas ukuran <i>20 feet dry freight</i>
1. Dimensi luar: panjang 20 kaki, lebar 8 kaki, tinggi 8,6 kaki = 6,058 x 2,438 x 2,591 m
2. Dimensi dalam: 5,919 x 2,340 x 2,380
3. Total kapasitas kubikasi: 33 cbm
4. Total kapasitas angkut bersih: 22,1 ton
Peti kemas <i>40 feet dry freight</i>
1. Dimensi luar: panjang 40 kaki x lebar 8 kaki x tinggi 8,6 kaki = 12,192 x 2,438 x 2,591 m
2. Dimensi dalam: 12,045 x 2,309 x 2,379 m
3. Total kapasitas kubikasi: 67,3 cbm
4. Total berat bersih: 27,396 ton
Peti kemas <i>40 feet high cube dry</i>

- |   |
|---|
| <ol style="list-style-type: none"><li>1. Dimensi luar: panjang 40 kaki x lebar 8 kaki x tinggi 9,6 kaki = 12,192 x 2,438 x 2,926 m</li><li>2. Dimensi dalam: 12,045 x 2,347 x 2,684 m</li><li>3. Total kapasitas kubikasi: 76 cbm</li><li>4. Total berat bersih: 29,6 ton</li></ol> |
|---|

Peti kemas 45 feet high cube dry

- |   |
|---|
| <ol style="list-style-type: none"><li>1. Dimensi luar: panjang 40 kaki x lebar 8 kaki x tinggi 9,6 kaki = 12,192 x 2,439 x 2,926 m</li><li>2. Dimensi dalam: 12,056 x 2,347 x 2,684 m</li><li>3. Total kapasitas kokasi: 76 cbm</li><li>4. Total berat bersih: 29,6 ton</li></ol> |
|---|

b. Jenis-jenis peti kemas

1. *General cargo*, yaitu peti kemas yang dipakai untuk mengangkut muatan umum (*General cargo*) dan tidak mempunyai spesifikasi khusus. Peti kemas yang termasuk ke dalam *General cargo* adalah:
  - a. *General Purpose Container*
  - b. *Open-side Container*
  - c. *Open-top Container*
  - d. *Ventilated Thermal*
2. *Thermal container*, yaitu peti kemas yang dilengkapi dengan pengaturan suhu untuk muatan tertentu. Peti kemas yang termasuk *Thermal Container* adalah:
  - a. *Insulated Container*
  - b. *Reefer Container*
  - c. *Heated Container*
  - d. *Tank*
  - e. *Dry bulk*
  - f. *Platform*
  - g. *Specials*

## 5. Masalah dalam Kegiatan Eksportir Pola LCL

### Faktor Eksternal

- a. Kepercayaan antara eksportir dan importir  
Kepercayaan adalah salah satu faktor eksternal yang penting untuk menjamin terlaksananya transaksi antara eksportir dan importir. Dua pihak yang tempatnya berjauhan dan belum saling mengenal merupakan suatu resiko bila dilibatkan dengan pertukaran barang dengan uang.
- b. Pemasaran  
Faktor yang perlu dipertimbangkan dalam masalah adalah ke Negara mana barang akan dipasarkan untuk mendapatkan harga yang sebaik-baiknya, eksportir perlu mengetahui apakah dapat bersaing dalam penjualan di luar negeri dengan mengetahui informasi mengenai :
  - 1) Ongkos atau biaya barang
  - 2) Sifat dan tingkat persaingan
  - 3) Luas dan sifat permintaan

### Faktor Internal

- a. Persiapan teknis  
Kemampuan bersangkutan dalam menyiapkan dokumen-dokumen pengapalan serta itikad baik dan kejujuran untuk mengirimkan barang.
- b. Kemampuan dan pemahaman transaksi luar negeri  
Pemahaman eksportir menyangkut dasar-dasar transaksi ekspor, tata cara pelaksanaan, pengisian dokumen serta peraturan-peraturan dalam dan luar negeri .

## Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual merupakan alur pikir penulis yang dijadikan sebagai skema pemikiran. Semakin pesatnya pola perkembangan perdagangan internasional yang ditandai dengan meningkatnya intensitas kegiatan ekspor-impor di dunia telah mendorong intensitas kepabeanan di masing-masing negara untuk memperbaiki kualitas pelayanan terutama pengiriman barang ekspor menggunakan pola *Less Than Container* pada PT. Konesia Prologix Line

Dalam melakukan transaksi Perdagangan Internasional, ada beberapa pihak yang terlibat baik langsung maupun tidak langsung, diantaranya adalah Bea Cukai, Bank, Dirjen Pajak, BPOM, Perusahaan Jasa Pengangkutan (*Cargo*) dan masih banyak lagi pihak-pihak lain yang terlibat.

Untuk itu prosedur pengiriman barang ekspor dalam suatu perusahaan jasa pengiriman barang harus lebih lebih teratur dalam segi pengiriman maupun dokumen, dari dokumen utama sampai dokumen pendukung.

Dalam penelitian ini, penulis akan meneliti tentang prosedur dan tahap-tahap dalam melakukan ekspor dengan menggunakan sudut pandang teori Menurut Hamdani (2003:50) dalam Budiyo (2010:26), yang meliputi: langkah-langkah atau persyaratan-persyaratan yang harus dipenuhi untuk melaksanakan kegiatan ekspor barang. Prosedur ekspor termasuk pengurusan dokumen-dokumen ekspor, persiapan barang ekspor dan hal pembiayaan. Untuk itu prosedur ekspor dalam suatu perusahaan jasa pengiriman barang harus lebih teratur dalam segi pengiriman maupun dokumen, dari dokumen utama sampai dokumen pendukung.

## METODE PENELITIAN

### Pendekatan Dan Jenis Penelitian

Dalam penyusunan skripsi ini peneliti menggunakan jenis yaitu pendekatan deskriptif kualitatif dan studi kasus.

#### a. Pendekatan Kualitatif

Menurut Sugiyono (2019:3), mengatakan:

mendefinisikan metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat postpositivisme, digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah, (sebagai lawannya adalah eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai *instrument* kunci, teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif/kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari generalisasi.

#### b. Pendekatan Studi Kasus

Menurut Sugiarto (2017:12), “studi kasus merupakan jenis penelitian kualitatif yang mendalam tentang individu, kelompok, institusi dan sebagainya dalam waktu tertentu.”

Tujuan studi kasus adalah berusaha menemukan makna, meneliti proses, serta memperoleh pengertian dan pemahaman yang mendalam serta utuh dari individu, kelompok, atau situasi tertentu. Data studi kasus diperoleh dengan wawancara, observasi dan mempelajari berbagai dokumen yang terkait dengan topik yang diteliti.

### Teknik Pengumpulan Data

#### a. Dokumentasi

Sudaryono (2017:219), mengatakan:

Yaitu cara yang dapat dilakukan penulis untuk memperoleh data langsung dari tempat penelitian, sehingga penulis memperoleh data yang relevan. Data yang diperoleh dari tempat penelitian dapat berupa peraturan-peraturan, laporan kegiatan, foto, film dokumenter, dan data yang lain.

#### b. Wawancara (interview)

Menurut Tersiana (2018:12), mengatakan :



Wawancara merupakan suatu cara pengumpulan data penelitian dengan cara tanya-jawab secara langsung dengan subjek yang berkontribusi langsung dengan objek yang diteliti. Dalam pelaksanaan wawancara, agar pokok-pokok permasalahan terarah, penulis menggunakan pedoman wawancara semi terstruktur. Dalam penelitian ini wawancara dilakukan secara bebas terpimpin yaitu dengan cara menyiapkan beberapa pertanyaan-pertanyaan sebagai pedoman, tetapi dimungkinkan adanya variasi pertanyaan yang disesuaikan dengan situasi dan kondisi di luar pedoman pertanyaan yang telah dibuat dengan tidak menyimpang dari tujuan semula, yaitu melakukan penelitian untuk mendapatkan data-data yang diperlukan.

c. Observasi atau Pengumpulan Data

Menurut Sugiyono (2017:203), mengatakan:

Observasi adalah sebagai teknik pengumpulan data yang mempunyai ciri spesifik bila dibandingkan dengan teknik yang lainnya. Observasi dilakukan dengan melihat langsung di lapangan misalnya kondisi ruang kerja dan lingkungan kerja yang dapat digunakan untuk menentukan faktor layak yang didukung dengan adanya wawancara dan kuesioner mengenai analisis jabatan. secara langsung terhadap objek peneliti yang merupakan sumber data, untuk mendapatkan hasil yang sebenarnya, sehingga data yang diperoleh benar-benar objektif.

### Teknik Analisis Data

1. Proses memasuki lapangan penelitian (*getting in*), dimana dalam tahap ini peneliti memasuki lokasi dengan membawa ijin penelitian dari *Program Study*, ijin penelitian dari Perusahaan jasa pengiriman barang ekspor untuk diserahkan ke manager operasional PT.Konesia Prologix Line untuk membina hubungan yang baik.
2. Ketika berada di lokasi penelitian (*getting along*), di mana dalam tahap ini peneliti menjalin hubungan baik dengan subjek penelitian. Melalui teknik *purposive* peneliti mencari informasi yang dibutuhkan menangkap makna yang disampaikan oleh informan.
3. Mengumpulkan data (*logging data*) dimana dalam tahap ini peneliti menggunakan teknik yang berfokus pada terapan teknik wawancara. Dalam penelitian ini peneliti bertanya kepada informan pertama, tidak hanya tentang suatu peristiwa, tetapi juga pendapatnya sendiri tentang peristiwa itu. Di samping itu peneliti juga meminta kepada informan mengemukakan pengertiannya sendiri tentang suatu peristiwa yang kemudian dapat dijadikan sebagai batu loncatan untuk mendapatkan keterangan atau sumber bukti dalam penelitian ini.

### PEMBAHASAN

Analisis prosedur ekspor dengan pendekatan metode LCL, yang mengacu pada konsep yang dikemukakan oleh Hamdani (2002:05), terdapat 4 aspek yaitu,

**a. Langkah dan Persyaratan untuk Kegiatan Ekspor**

PT.Konesia Prologix Line membantu pihak eksportir bagaimana cara-cara dan pengerjaannya dari awal keluarnya barang dari pabrik, pengurusan dokumen-dokumen pelengkap, *booking container* , sampai pengiriman barang.

**b. Pengurusan Dokumen**

PT.Konesia Prologix Line membantu mengurus dokumen dokumen pengiriman ekspor dengan pola LCL, dokumen dokumen yang digunakan dalam proses pengiriman ekspor dengan pola LCL pada PT. Konesia Prologix Line

**c. Persiapan Barang**

PT.Konesia Prologix Line membantu untuk pengecekan barang dalam segi jenis, ukuran dan bahan barang yang ingin dikirim agar dapat menyesuaikan container yang akan digunakan untuk melindungi barang sampai ke tujuan

#### d. Biaya Pengiriman

PT.Konesia Prologix Line hanya perusahaan yang membantu pengiriman barang yang sudah disepakati adanya jual beli antara eksportir dan consignee dengan harga pengiriman yang sudah ditentukan sesuai dengan tujuan pengirimannya dengan bantuan pihak konsolidasi dan perusahaan pelayaran.

#### Faktor penghambat dalam prosedur ekspor dengan pendekatan metode LCL

Berdasarkan hasil penelitian, masih adanya hambatan dalam proses pengiriman barang ekspor dengan metode LCL pada PT Konesia Prologix Line, Proses pengiriman ini sudah sejalan dan sesuai dengan prosedur ekspor Menurut pendapat Hamdani (2003:50) dalam Budiyo (2010:26), yang meliputi: langkahlangkah atau persyaratan-persyaratan yang harus dipenuhi untuk melaksanakan kegiatan ekspor barang. Prosedur ekspor termasuk pengurusan dokumen-dokumen ekspor, persiapan barang ekspor dan hal pembiayaan, tetapi hambatan tersebut bisa saja muncul dari berbagai hal, seperti:

##### a. *Shipping Intruction (SI)*

*Shipping Intruction* tercantum pelayaran apa yang akan dipakai untuk pengiriman barang, tetapi sering terjadi penuhnya jadwal kapal, sehingga tidak mendapatkan kapal kosong yang dapat disewa. Dan barang yang akan dikirim akan dimuat dengan kapal lain tetapi masih dalam lingkup pelayaran yang sama. Pihak PT Konesia Prologix Line wajib menginformasikan dan menjelaskan kepada *shipper* mengapa harus pindah kapal. Oleh sebab itu pihak PT Konesia Prologix Line harus memesan jadwal kapal dari jauh-jauh hari untuk menghindari perubahan kapal dan keterlambatan pengiriman.

##### b. *Commercial Invoice dan Packing List*

*Shipper* terkadang belum memberikan kepastian data *Invoice* dan *Packing List* kepada PT Konesia Prologix Line yang akan digunakan untuk membuat dokumen PEB dan NPE, dan peti kemas barang tidak bisa memasuki *get in* apabila tidak di barengi dengan NPE dan surat bongkar, hal tersebut dapat memperlambat proses kegiatan pengiriman ekspor.

##### c. *Bill of Lading*

*Confirm ok* dari *shipper* yang terlalu lama menjadi kendala dalam penerbitan *Bill of Lading*. Tetapi hal ini jarang terjadi, secara keseluruhan proses *Bill of Lading* dapat berjalan dengan lancar.

##### d. Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB)

Proses pembuatan PEB dan *Custom Clearance* dilakukan oleh PT Konesia Prologix Line, jika terjadi masalah maka pihak PT Konesia Prologix Line akan segera menghubungi *shipper*

##### e. *Certificate of Origin (COO)* Dalam proses pembuatan COO, respon yang terlalu lama dari

pihak Desperindag merupakan salah satu masalah yang sering ditemui pihak PT Konesia Prologix Line dan menyebabkan penghambat proses pengiriman, maka sering kali pihak PT Konesia Prologix Line menelpon pihak Desperindag untuk meminta agar COO segera direspon.

#### Upaya yang dilakukan dari hambatan yang timbul dalam prosedur ekspor dengan pendekatan metode LCL

Adapun upaya yang dilakukan PT Konesia Prologix Line, yaitu mengharuskan pengecekan berulang untuk memastikan keadaan barang sebelum barang dikirim dan sampai ke *consignee*, Maka dari itu konsolidasi atau gudang akan menghubungi pihak pabrik jika terjadinya pengunduran waktu ataupun keterlambatan pengiriman.

#### HASIL DAN PEMBAHASAN

Kesimpulan yang dapat diambil mengenai prosedur ekspor LCL yang dilakukan PT Konesia Prologix Line adalah:

1. Prosedur pengiriman ekspor LCL yang dilakukan PT Konesia Prologix Line dimulai dari pengurusan dokumen-dokumen seperti: *Shipping instruction*, *Commercial Invoice* dan *Packing*



*List, Bill of Lading*, pemberitahuan ekspor barang (PEB), *Certificate of Origin (COO)*, nota pelayanan ekspor (NPE), melakukan booking konsolidator atau gudang untuk dikumpulkan nya barang LCL yang akan dipilih, pengurusan dokumen, proses pengiriman barang, keberangkatan barang melalui perusahaan pelayaran dan penyerahan dokumen ke consignee atau negara tujuan.

2. Adapun hambatan yang terjadi saat proses ekspor pola LCL pada PT Konesia Prologix Line dan shipper adalah:
  - a. Jadwal dan pergantian kapal
  - b. Kualitas pada peti kemas pembawa barang ekspor
  - c. Kepastian dan perubahan data *Commercial Invoice* dan *Packing List* dari *shipper*
  - d. Respon proses pembuatan *Bill of Lading* dari *shipper*
  - e. Respon pembuatan COO dari Desperindag
  - f. Kesalahan dalam percetakan COO
3. Solusi dari hambatan yang akan terjadi pada Prosedur pengiriman ekspor LCL yang dilakukan PT Konesia Prologix Line biasanya sebelum melakukan pengiriman barang PT Konesia Prologix Line akan memeriksa kembali jenis dan barang apa yang akan dikirim agar dapat di sesuaikan dengan container nya untuk meminimalisir kerusakan pada barang, PT Konesia Prologix Line juga akan meminta update jadwal pengiriman kepada pihak pelabuhan untuk berjaga-jaga jika ada terjadinya keterlambatan pengiriman

## SIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan kesimpulan di atas, maka penulis mencoba membuat beberapa saran yakni:

1. Proses pengiriman barang ekspor yang dilakukan PT Konesia Prologix Line supaya adanya pendekatan dan komunikasi yang lancar terhadap konsumen juga perlu dilakukan, serta informasi secara transparan harus lebih diutamakan supaya konsumen merasa puas terhadap pelayanan yang diberikan PT Konesia Prologix Line.
2. PT Konesia Prologix Line menyiapkan dokumen-dokumen yang telah sesuai dengan dokumen standar ekspor yang telah diisyaratkan oleh aturan-aturan perdagangan internasional dan membantu para eksportir yang kurang mengerti, sehingga proses pengiriman barang mereka bisa lancar dan sesuai standar perdagangan internasional.
3. Memberi pelayanan dan service yang lebih baik dalam segi pengiriman dan tempat penyimpanan barang sehingga eksportir yang akan mengirim barang akan semakin tenang untuk member tanggung jawab kepada PT Konesia Prologix Line

## REFERENCES

- Arikunto, S. (2019). *Prosedur Penelitian*. Jakarta: Rineka cipta.
- Diphayana, Wahono. 2018. *Perdagangan Internasional*. Yogyakarta: Deepublish.
- Madura, Jeff. 2010, *Financial Institution and Markets* : Ninenth Edition, Canada : South Wstern Cengage Learning
- Hutabarat, Roslyne. 1996, *Transaksi Ekspor Impor*. Jakarta: Erlangga
- Purwanto, Ngalim. 2006. *Administrasi dan Supervisi Pendidikan*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Siswandi 2017, *Administrasi logistik dan Gudang*, Jakarta: Lentera Ilmu Cendekia
- Sugiarto. (2017). *Metodologi Penelitian Bisnis*. Yogyakarta: Andi.
- Sukirno, Sadono, 2010, *Mikro Ekonomi Teori Pengantar*, Jakarta : PT Raja Grafindo Persada
- Tersiana, Andra. 2018. *Metode Penelitian*. Yogyakarta: Gramedia Pustaka.

Insani, 2010. Standar Operasional Prosedur (SOP) Sebagai Pedoman Pelaksanaan Administrasi Perkantoran Dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Dan Kinerja Organisasi Pemerintah. Penyempurnaan Makalah pada Workshop Manajemen Perkantoran.