



PROSES DAN PENGAWASAN PEMUATAN CARGO DOMESTIK LCL MELALUI LAUT PADA PT KITRANS JAKARTA

Samiyono¹, Agung kwartama²

Prodi Nautika, Akademi Maritim Nasional Jakarta Raya¹
Prodi KPNK , Akademi Maritim Nasional Jakarta Raya²

info@amanjaya.ac.id¹, agungkwartama1977@gmail.com²

Abstrak

Proses pemuatan cargo domestik LCL (Less than Container Load) melalui laut merupakan aspek penting dalam logistik dan transportasi barang di Indonesia. PT Kitrans Jakarta, sebagai salah satu perusahaan yang bergerak di bidang ini, menghadapi berbagai tantangan dalam pengawasan dan manajemen pemuatan cargo. Dalam jurnal ini, akan dibahas secara mendalam mengenai proses pemuatan, pengawasan, serta faktor-faktor yang mempengaruhi efisiensi dan efektivitas pengiriman barang LCL. Data menunjukkan bahwa pasar pengiriman LCL di Indonesia mengalami pertumbuhan signifikan, dengan estimasi peningkatan volume pengiriman mencapai 10% setiap tahun (Asosiasi Logistik Indonesia, 2022). Melalui studi kasus dan analisis statistik, jurnal ini juga akan mengidentifikasi praktik terbaik dalam pengawasan pemuatan cargo, serta memberikan rekomendasi untuk meningkatkan kinerja operasional PT Kitrans. Diharapkan hasil penelitian ini dapat menjadi acuan bagi perusahaan logistik lainnya dalam mengoptimalkan proses pemuatan dan pengawasan cargo LCL di Indonesia.

Kata Kunci : Proses , Pengawasan, Pemuatan, Domestik

Abstract

The domestic LCL (Less than Container Load) cargo loading process via sea freight plays a crucial role in logistics and goods transportation in Indonesia. PT Kitrans Jakarta, as a company specializing in this sector, faces various challenges in monitoring and managing cargo loading. This journal provides an in-depth discussion of the loading process, monitoring mechanisms, and factors influencing the efficiency and effectiveness of LCL shipments. Data reveals that Indonesia's LCL shipping market is experiencing significant growth, with an estimated annual volume increase of 10% (Indonesian Logistics Association, 2022). Through case studies and statistical analyses, this journal identifies best practices in cargo loading supervision and offers recommendations to enhance the operational performance of PT Kitrans. The findings of this study are expected to serve as a reference for other logistics companies in optimizing the LCL cargo loading and monitoring process in Indonesia.

Keywords: Process, Supervision, Loading, Domestic

(* Corresponding Author: Samiyono¹, Agung kwartama², info@amanjaya.ac.id¹,
agungkwartama1977@gmail.com²

INTRODUCTION

Dalam era globalisasi yang semakin pesat, kebutuhan akan transportasi barang menjadi semakin penting, terutama dalam konteks perdagangan domestik. PT Kitrans Jakarta sebagai salah satu perusahaan logistik terkemuka di Indonesia, berperan penting dalam proses pemuatan cargo domestik LCL (Less than Container Load) melalui laut. Cargo LCL mengacu pada pengiriman barang yang tidak memenuhi kapasitas penuh sebuah kontainer, sehingga memungkinkan pengiriman barang dari berbagai pengirim dalam satu kontainer. Proses ini tidak hanya efisien dari segi biaya, tetapi juga memberikan fleksibilitas bagi pengirim yang memiliki volume barang yang lebih kecil.

Data dari Badan Pusat Statistik (BPS) menunjukkan bahwa volume perdagangan domestik melalui laut terus meningkat dalam beberapa tahun terakhir. Pada tahun 2022, tercatat bahwa pengiriman barang melalui jalur laut mencapai 1,5 juta TEUs (Twenty-foot Equivalent Units), meningkat 10% dibandingkan tahun sebelumnya (BPS, 2022). Hal ini menunjukkan adanya kebutuhan yang terus berkembang akan layanan pengiriman barang, termasuk pengiriman cargo LCL. PT Kitrans Jakarta, dengan pengalaman dan infrastruktur yang memadai, berkomitmen untuk memenuhi kebutuhan ini dengan cara yang efektif dan efisien.

Proses pemuatan cargo LCL di PT Kitrans Jakarta melibatkan serangkaian tahapan yang harus dilakukan dengan cermat untuk memastikan keamanan dan ketepatan waktu pengiriman. Tahapan ini mencakup pengumpulan barang dari berbagai pengirim, pengemasan, pemuatan ke dalam kontainer, serta pengawasan selama proses pengiriman. Dalam setiap tahapan, PT Kitrans Jakarta menerapkan standar operasional prosedur (SOP) yang ketat guna meminimalisir risiko kerusakan dan kehilangan barang.

Pengawasan terhadap proses pemuatan juga menjadi salah satu aspek krusial dalam memastikan bahwa barang yang dikirim dalam kondisi baik dan aman. PT Kitrans Jakarta menggunakan teknologi terkini, seperti sistem pelacakan berbasis GPS dan perangkat lunak manajemen logistik, untuk memantau setiap tahap pengiriman. Dengan adanya teknologi ini, perusahaan dapat memberikan informasi yang akurat kepada pelanggan mengenai status pengiriman barang mereka. Hal ini sejalan dengan tren global dalam industri logistik yang semakin mengedepankan transparansi dan akuntabilitas.

Dalam konteks ini, penting untuk memahami tantangan yang dihadapi dalam proses pemuatan cargo LCL melalui laut. Beberapa tantangan tersebut termasuk cuaca yang tidak menentu, kepadatan pelabuhan, dan regulasi yang sering berubah. PT Kitrans Jakarta terus beradaptasi dengan tantangan ini melalui pelatihan karyawan dan peningkatan kolaborasi dengan pihak terkait, seperti otoritas pelabuhan dan penyedia layanan transportasi lainnya. Dengan demikian, perusahaan dapat terus memberikan layanan yang terbaik bagi pelanggan dan berkontribusi pada pertumbuhan ekonomi nasional.

Kegiatan pengiriman barang ada banyak berbagai macam cara pengirimannya salah satu nya dengan menggunakan peti kemas (*container*), Peti kemas (*container*) adalah satu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali, dipergunakan untuk menyimpan dan sekaligus mengangkut muatan yang ada di dalamnya dan terhindar dari kerusakan. Dengan menggunakan peti kemas pengiriman barang lebih mudah dan efisien baik untuk perdagangan nasional dan internasional, sebelum pengiriman dengan menggunakan peti kemas ada dua muatan peti kemas yaitu: Full Container Load (FCL) adalah pengiriman barang dengan menggunakan container, satu container satu customer sedangkan Less Container Load (LCL) adalah pengiriman barang dengan menggunakan container. Satu container terdiri beberapa customer Jadi dalam satu kontainer tersebut terdapat barang campuran yang dimiliki oleh orang yang berbeda, Hitungan pengiriman LCL adalah kubikasi atau kubikmeter. Saat ini kegiatan usaha pengiriman kargo tersebut dikenal dengan istilah jasa ekspedisi, di Indonesia memiliki banyak perusahaan yang bergerak pada bidang jasa pengiriman barang salah satunya adalah PT. KUNCI INTI TRANSINDO (Kitrans) yang merupakan perusahaan jasa pengiriman barang penyedia layanan transportasi terpadu (Multimoda), dengan menggunakan kombinasi berbagai mode transportasi darat, laut dan udara, mulai dari pemuatan barang, pengepakan, penyimpanan dan pengantaran sampai titik akhir tujuan atau penerima. dengan tujuan untuk

meningkatkan atau mempromosikan hubungan dagang dan bisnis antara klien kami dengan pelanggan mereka secara efektif dan efisien, setiap layanan, baik dalam skala besar maupun kecil.

THEORETICAL FOUNDATIONS

Suatu tatanan kegiatan, tidak pernah terlepas dari suatu aturan dimana dalam aturan tersebut dibuat agar kegiatan yang dilakukan dapat berjalan sesuai dengan yang diinginkan oleh pelaku kegiatan. Aturan-aturan yang dapat disebut juga sebagai prosedur dalam menjalankan kegiatan dijadikan acuan bagi si pelaku kegiatan. Ada berbagai macam pengertian mengenai prosedur berikut ini beberapa definisi prosedur yang berbeda yaitu

Cargo domestik LCL (Less than Container Load) merujuk pada pengiriman barang yang tidak memenuhi kapasitas penuh satu kontainer. Dalam konteks pengiriman melalui laut, LCL merupakan solusi yang efisien bagi perusahaan yang memiliki volume pengiriman yang lebih kecil. Menurut data dari Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (APTRINDO), pada tahun 2022, sekitar 40% pengiriman barang domestik di Indonesia menggunakan metode LCL, mencerminkan pertumbuhan pesat dalam sektor logistik dan pengiriman barang (APTRINDO, 2022).

Penggunaan LCL sangat relevan di Indonesia, di mana banyak perusahaan kecil dan menengah (UKM) beroperasi. Laporan dari Kementerian Koperasi dan UKM Republik Indonesia menunjukkan bahwa UKM berkontribusi sekitar 60% terhadap PDB nasional, sehingga kebutuhan akan layanan pengiriman yang fleksibel dan terjangkau menjadi semakin penting (Kemenkop UKM, 2023). Dengan LCL, perusahaan dapat mengurangi biaya pengiriman tanpa harus menunggu hingga volume barang mencukupi untuk pengiriman kontainer penuh.

Keuntungan lain dari pengiriman LCL adalah fleksibilitas dalam jadwal pengiriman. PT Kitrans Jakarta, sebagai salah satu perusahaan logistik terkemuka, menawarkan layanan LCL yang memungkinkan pengiriman barang dalam waktu yang lebih cepat dibandingkan metode pengiriman lainnya. Hal ini sangat penting dalam era bisnis yang semakin kompetitif, di mana kecepatan dan efisiensi menjadi kunci keberhasilan.

Namun, tantangan dalam pengiriman LCL juga perlu diperhatikan. Misalnya, risiko kerusakan barang lebih tinggi karena penggabungan berbagai jenis barang dalam satu kontainer. Oleh karena itu, pengawasan yang ketat selama proses pemuatan sangat diperlukan untuk memastikan keamanan dan integritas barang yang dikirim. Penelitian oleh International Maritime Organization (IMO) menunjukkan bahwa sekitar 25% dari klaim asuransi yang terkait dengan pengiriman laut disebabkan oleh kerusakan barang dalam pengiriman LCL (IMO, 2021). Berdasarkan definisi prosedur diatas, maka dapat disimpulkan bahwa prosedur adalah suatu urutan kegiatan klerikal yang terdiri atas beberapa tahapan yang melibatkan beberapa orang atau divisi dalam suatu departemen atau yang bertujuan untuk menjamin agar suatu kegiatan usaha perusahaan yang dilakukan berulang-ulang telah selesai dengan tujuan yang diharapkan.

Proses pemuatan cargo LCL di PT Kitrans Jakarta dimulai dengan penerimaan barang dari pengirim. Setiap barang yang diterima akan diperiksa untuk memastikan bahwa semua dokumen yang diperlukan, seperti faktur dan surat jalan, telah lengkap. Menurut standar operasional prosedur (SOP) yang diterapkan di PT Kitrans, pemeriksaan ini adalah langkah awal yang sangat penting untuk menghindari masalah di kemudian hari (PT Kitrans, 2023).

Setelah pemeriksaan dokumen, barang akan diukur dan ditimbang untuk menentukan volume dan beratnya. Data ini sangat penting untuk perhitungan biaya pengiriman dan juga untuk pengaturan ruang dalam kontainer. Berdasarkan data dari Asosiasi Logistik Indonesia, rata-rata berat barang yang dikirim menggunakan metode LCL adalah sekitar 500 kg per pengiriman, dengan volume bervariasi antara 1 hingga 5 m³ (Asosiasi Logistik Indonesia, 2022).

Selanjutnya, barang akan dikategorikan berdasarkan jenis dan karakteristiknya. Pengelompokan ini bertujuan untuk meminimalisir risiko kerusakan selama proses pengiriman. Misalnya, barang-barang yang mudah pecah akan dipisahkan dari barang berat atau tajam. Penelitian menunjukkan bahwa pengelompokan yang tepat dapat mengurangi risiko kerusakan hingga 30% (Smith et al., 2022).

Setelah proses pengelompokan, barang akan dimuat ke dalam kontainer dengan menggunakan alat berat seperti forklift. Proses ini harus dilakukan dengan hati-hati untuk memastikan bahwa barang tertata dengan baik dan tidak ada ruang kosong yang dapat menyebabkan pergeseran selama

perjalanan. Menurut laporan PT Kitrans, mereka menerapkan metode pemuatan yang efisien untuk memaksimalkan kapasitas kontainer dan meminimalkan biaya (PT Kitrans, 2023).

Akhirnya, setelah semua barang dimuat, kontainer akan ditutup dan disegel. Proses penyegelan ini penting untuk menjaga keamanan barang selama pengiriman. PT Kitrans juga menerapkan sistem pelacakan berbasis teknologi untuk memastikan bahwa setiap kontainer dapat dipantau selama perjalanan, memberikan transparansi kepada pelanggan mengenai status pengiriman mereka (Kementerian Perhubungan, 2023). Dapat disimpulkan bahwa muatan cargo adalah jenis barang yang dikirim dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sarana angkutan baik darat, udara maupun laut.



Gambar 1. Pemuatan cargo

Pengawasan selama proses pemuatan cargo LCL adalah aspek krusial yang tidak boleh diabaikan. PT Kitrans Jakarta menerapkan sistem pengawasan yang ketat untuk memastikan bahwa setiap tahap pemuatan dilakukan sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan. Pengawasan ini tidak hanya melibatkan petugas di lapangan, tetapi juga penggunaan teknologi untuk memantau proses secara real-time (PT Kitrans, 2023).

Salah satu metode pengawasan yang diterapkan adalah penggunaan kamera CCTV yang dipasang di area pemuatan. Dengan adanya kamera ini, manajer logistik dapat memantau aktivitas pemuatan dari jarak jauh, sehingga dapat segera mengambil tindakan jika terjadi pelanggaran prosedur. Menurut studi oleh Logistics Management, perusahaan yang menerapkan sistem pengawasan berbasis teknologi dapat mengurangi kesalahan operasional hingga 25% (Logistics Management, 2021).

Selain itu, setiap petugas yang terlibat dalam proses pemuatan diwajibkan untuk mengikuti pelatihan keselamatan dan prosedur operasional. Pelatihan ini bertujuan untuk meningkatkan kesadaran tentang pentingnya pengawasan dan prosedur pemuatan yang aman. Data dari Badan Nasional Penanggulangan Bencana (BNPB) menunjukkan bahwa pelatihan yang rutin dapat mengurangi insiden kecelakaan kerja hingga 40% (BNPB, 2022).

PT Kitrans juga melakukan audit berkala terhadap proses pemuatan untuk memastikan bahwa semua prosedur diikuti dengan baik. Audit ini mencakup pemeriksaan dokumen, wawancara dengan petugas, dan inspeksi fisik terhadap barang yang dimuat. Hasil audit akan digunakan untuk mengidentifikasi area yang perlu diperbaiki dan untuk meningkatkan sistem pengawasan yang ada (PT Kitrans, 2023).

Dengan pengawasan yang ketat, PT Kitrans dapat memastikan bahwa setiap pengiriman barang dilakukan dengan aman dan efisien. Hal ini tidak hanya melindungi barang yang dikirim, tetapi juga meningkatkan kepercayaan pelanggan terhadap layanan yang diberikan. Dalam dunia logistik yang kompetitif, kepercayaan pelanggan sangat berharga



Gambar 2. Peti kemas atau Container

Sumber : <https://arhanugraha.com/mengenal-peti-kemas-kontainer/general-purpose-container/>

Less Than Container Load (LCL)

Pengiriman barang menggunakan kontainer dengan pengiriman barang dalam satu container terisi penuh dan terdiri dari beberapa pengirim yang di gabungkan barang tersebut. Jadi dalam satu container tersebut terdapat barang campuran yang di miliki oleh customer yang berbeda. Ciri-ciri pengangkutan peti kemas menggunakan sistem *Less Than Container Load* (LCL) Menurut Suyono (2005) antara lain :

1. Peti kemas berisi muatan dari beberapa *shipper* dan ditujukan ke beberapa *consignee*.
2. Muatan diterima dalam *break bulk* dan diisi (*stuffing*) di *container freight stasion* (CFS) oleh perusahaan pelayaran.
3. Peti kemas melalui proses *unstuffing* di *container freight stasion* oleh perusahaan pelayaran dan di serahkan kepada beberapa *consignee* dalam keadaan *break bulk* di pelabuhan bongkar
4. Perusahaan bertanggung jawab atas kerusakan dan kehilangan barang yang di angkut dalam peti kemas

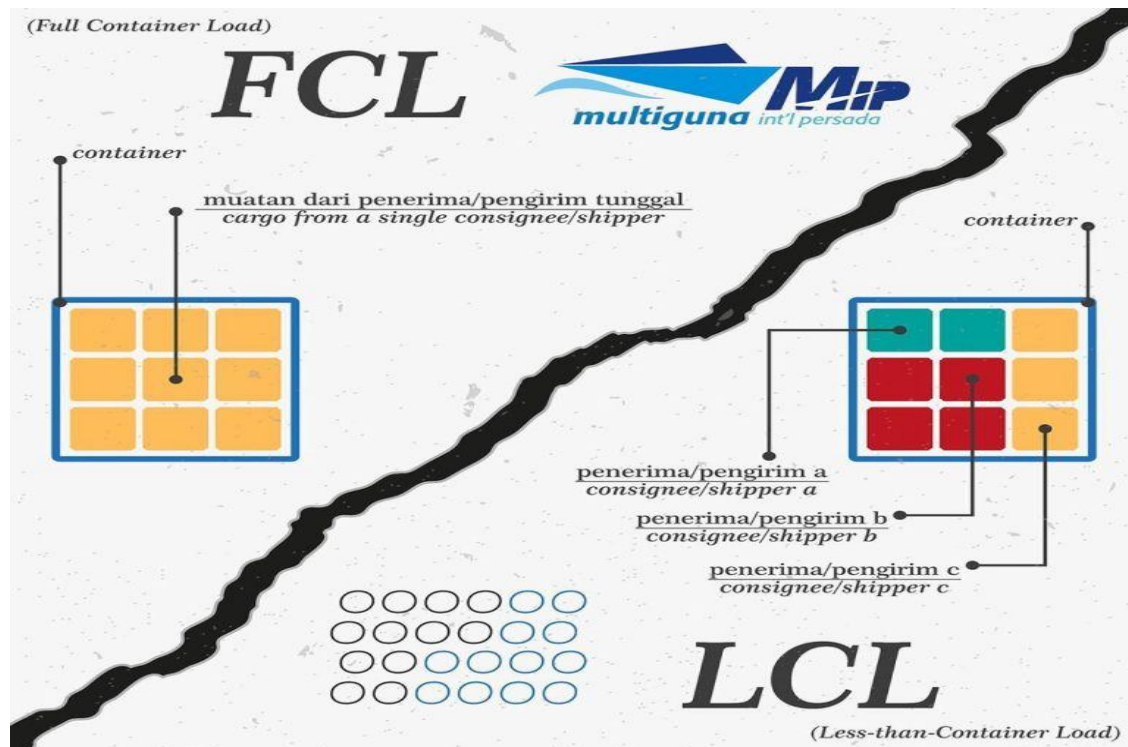
Istilah LCL dapat diartikan sebagai muatan yang dimasukkan ke dalam peti kemas dan membongkarnya kembali. Kegiatan ini dilakukan oleh perusahaan pelayaran atau *Cargo Consolidator* maupun EMKL dan mereka bertanggung jawab atas muatan dan membongkar isi peti kemas.

Beberapa kelebihan dengan metode pengiriman LCL

1. Pengirim barang tidak perlu menyewa satu container penuh.
2. Lebih dapat menekan biaya pengiriman.
3. Tarifnya cukup menggunakan hitungan kubikasi.

Kelemahan dengan metode pengiriman LCL

1. Proses pemuatan lebih lama di dibandingkan layanan FCL, karena harus menunggu sampai dengan container penuh barang customer lain.
2. Resiko barang customer rusak, karena akan tercampur dengan barang customer yang lain.
3. Pengiriman yang membutuhkan waktu cukup lama kerana prosedur yang rumit. Ketika pengiriman sampai di pelabuhan, barang yang berbeda harus di sesuaikan dengan dokumen yang cocok pada setiap item.



Gambar 3. Less Than Container Load

Sumber : <https://www.multiguna-ip.co.id/id/2020/11/06/apa-perbedaan-fcl-dan-lcl-pada-freight-forwarder/>

RESULTS & DISCUSSION

Results

Meskipun proses pemuatan cargo LCL di PT Kitrans Jakarta telah diatur dengan baik, masih terdapat berbagai risiko dan tantangan yang perlu dihadapi. Salah satu risiko utama adalah kerusakan barang selama proses pemuatan dan pengiriman. Menurut laporan dari World Shipping Council, sekitar 10% dari semua pengiriman mengalami kerusakan, dan sebagian besar kasus tersebut berasal dari pengiriman LCL (World Shipping Council, 2022).

Risiko lain yang perlu diperhatikan adalah keterlambatan pengiriman. Keterlambatan dapat disebabkan oleh berbagai faktor, seperti cuaca buruk, masalah teknis pada kapal, atau keterlambatan di pelabuhan. Data dari Kementerian Perhubungan menunjukkan bahwa rata-rata keterlambatan pengiriman barang di Indonesia mencapai 15% dari total pengiriman (Kemenhub, 2023). Hal ini dapat berdampak negatif pada kepuasan pelanggan dan reputasi perusahaan.

Selain itu, pengawasan yang tidak memadai selama proses pemuatan dapat menyebabkan pencurian atau kehilangan barang. Menurut laporan dari Asosiasi Logistik Indonesia, kasus pencurian barang dalam pengiriman LCL meningkat sebesar 20% pada tahun 2022 (Asosiasi Logistik Indonesia, 2022). Oleh karena itu, penting bagi PT Kitrans untuk terus meningkatkan sistem pengawasan dan keamanan dalam setiap proses pemuatan.

Tantangan lain yang dihadapi adalah fluktuasi biaya pengiriman. Biaya pengiriman LCL dapat bervariasi tergantung pada berbagai faktor, termasuk harga bahan bakar, tarif pelabuhan, dan permintaan pasar. Laporan dari Badan Pusat Statistik menunjukkan bahwa biaya pengiriman laut di Indonesia mengalami kenaikan rata-rata 5% per tahun dalam tiga tahun terakhir (BPS, 2023). Hal ini dapat mempengaruhi margin keuntungan perusahaan dan harga layanan yang ditawarkan kepada pelanggan.

Terakhir, regulasi yang kompleks di sektor logistik juga menjadi tantangan tersendiri. Perubahan regulasi yang sering terjadi dapat mempengaruhi proses pemuatan dan pengiriman. PT Kitrans harus selalu mengikuti perkembangan regulasi terbaru untuk memastikan bahwa semua operasionalnya sesuai dengan hukum yang berlaku. Penelitian oleh Deloitte menunjukkan bahwa

perusahaan yang tidak mematuhi regulasi dapat menghadapi sanksi yang signifikan, termasuk denda dan penutupan operasional (Deloitte, 2022). Metode LCL atau Muatan Container lebih sedikit merupakan pengirim yang hanya perlu memperhatikan urusan dengan muatan kargo yang harus diangkut pengirimannya. Kemudian sebelum menggunakan metode ini perlu mengetahui berapa hitungan dimensi kargo yang diterima. Jadi, hitungan dimensi kargo agar diterima untuk pengiriman kolektif Menurut standar dunia yaitu, jika volume kiriman tidak melebihi setengah volume kontainer (volume kontainer standar 20 kaki memiliki volume 33.2m³), setelah itu baru LCL dapat digunakan dalam pemuatan cargo.

Tahap-tahap dalam prosedur menggunakan metode LCL yaitu pertama, muatan dari beberapa pengirim (*Shipper*) yang akan di kirim ke berbagai penerima (*Consignee*) yang telah berada pada *carrier*. Kedua, kemudian *carrier* akan mengurus proses *stuffing* (muat ke dalam peti kemas) dengan biaya *carrier*. Setelah di *stuffing carrier* akan memuat peti kemas yang telah terisi ke atas kapal. Atau bisa juga proses muat peti kemas di lakukan oleh *shipper*. Pada pelabuhan tujuan, peti kemas yang telah di bongkar akan di bawa oleh pelayaran untuk proses *stripping* (bongkar muat). Kemudian barang tersebut akan di kirimkan atau di ambil oleh berbagai penerima (*consignee*).

PT Kitrans Logistik Jakarta sebagai *freight fowarder* memiliki tahapan pengiriman atau pemuatan barang secara sederhana di bandingkan dengan *freight fowarder* lain. Proses pengiriman barang domestik yang dilakukan PT Kitrans Jakarta dengan pemilik barang adalah sebagai berikut. Customer di PT Kitrans membuka SOP (*Standard Operational Procedure*) yang telah ditetapkan oleh marketing PT Kitrans. Marketing akan *collect* data seperti alamat customer, jenis barang, berat barang dan alamat tujuan. Setelah itu di kirim harga jasa pengiriman barang. Dalam proses ini diperlukan ketelitian staff dalam mengumpulkan data secara detail agar tidak terjadi ketidaksesuaian ukuran barang yang akan di muat dan ukuran peti kemas. Selain itu berdasarkan pengalaman peneliti dalam kegiatan ini juga sering di temukan nama pembayaran dan alamat tujuan yang kurang jelas, sehingga dapat menghambat proses pengiriman barang.

Kedua, *Booking Container* atau peti kemas. Proses ini dilakukan *Data Entry* tahap yang dilakukan selanjutnya adalah *booking* peti kemas kosong atau *Recief Order (RO)*. Dalam *membooking* peti kemas di tentukan oleh divisi *Procurement* perusahaan pelayaran mana yang akan gunakan. *Schedule* atau penjadwalan muat barang ini harus disesuaikan dengan hari pengawasan yang dilakukan ketika memuat barang (*stuffing*). Selain itu hal yang harus diperhatikan lainnya yaitu, penetapan waktu *closing*-nya harus dapat diketehauai dengan jelas. Sebaiknya pemelihan *schedule* dianjurkan tidak terlalu dekat dengan waktu *closing* hal ini ditujukan agar jika terjadi masalah masih memiliki waktu yang cukup untuk menyelesaikannya.

Ketiga, Proses pemuatan barang. Pada proses ini diperlukan peran divisi operasional yang berperan dalam mengendalikan kegiatan yang ada di Perusahaan. Lebih tepatnya divisi operasional ini bertugas mengambil peti kemas kosong dan membawanya ke dalam gudang kitrans atau gudang customer. Setelah peti kemas kosong tersedia dan sudah pasti dapat diisi, customer baru bisa mengirim barang ke gudang PT. Kitrans. Di dalam gudang ini barang akan diukur sesuai dengan kubikasi atau tonas. Selanjutnya barang akan dimuat ke dalam peti kemas dan di buat *Tally Stuffing* atau diperhitungkan jumlahnya. Terakhir setelah barang tersebut memiliki ukuran dan jumlah yang jelas staff PT. Kitrans akan membuat *Tanda Terima Barang (TTB)*.

Keempat, yaitu menginput data *Tanda Terima Barang (TTB)*. Pada proses ini data barang yang diterima oleh data entry selanjutnya akan dibuat dan dicetak dalam bentuk *Bukti Tanda Terima Barang (BTTB)*. Dalam *Tanda Terima Barang* ini yang biasanya berisi nomor job file, nama kapal, nomor container, nomor segel, nama penerima dan alamat, jenis barang, ukuran, serta jumlah koli.

Kemudian setelah itu akan dibuatkan *Shipping Intruction (SI)* sebelum kapal berangkat dan posisi container sudah di atas kapal. *Shipping Intruction (SI)* atau surat perintah untuk muat angkutan melalui angkutan laut maupun udara yang dibuat oleh *Shipper*, *Shipper* disini adalah pemilik barang ekspor-impor dan *shipper instruction* dibuat juga oleh perusahaan jasa import. Setelah itu barang baru dapat dikirim ke sebuah perusahaan pelayaran dan barang siap untuk dikirim ke tempat tujuan.

Dari beberapa tahap yang telah dijelaskan di atas dapat dikatakan bahwa prosedur pemuatan cargo domestik metode *Less Than Container Load* dengan perusahaan pelayaran Meratus di PT Kitrans Jakarta melalui tahap-tahap yang kompleks dalam pengiriman barang sesuai dengan prosedur. Selain itu juga dalam tahap-tahap pemuatan membutuhkan peran dari masing-masing staf karyawan atau divisi, agar kegiatan berjalan dengan efektif dan efisien sesuai dengan target, visi dan misi

perusahaan. Perusahaan akan berkembang pesat dan dapat bersaing dengan competitor lain membutuhkan banyak faktor yang mendukung untuk memajukan PT Kitrans. Faktor-faktor yang mendukung ataupun menghambat proses pemuatan akan dijelaskan pada sub bab selanjutnya .

Berdasarkan data yang telah peneliti dapat, beberapa faktor penghambat dalam proses pemuatan barang domestik LCL di PT Kitrans antara lain pertama, ketidaksesuaian ukuran barang dengan peti kemas yang ada. Hal ini menjadi salah satu faktor penghambat utama yang berdampak pada proses pemuatan. Ini dikarenakan kelebihan tinggi, lebar, dan panjang barang yang akan dimuat tidak sesuai dan akan membutuhkan waktu untuk memprosesnya lebih lanjut agar barang dapat dikemas serta dikirim.

Faktor penghambat yang kedua yaitu, ketidak jelasan data barang dari konsumen. Seperti nama pembayaran yang kurang jelas, hal ini dapat menjadi masalah dalam pengiriman barang. Hal ini akan berdampak pada saat proses pengiriman karena data menjadi rancu. Sehingga dalam hal ini perlu lebih diperhatikan data dokumen yang sedang diproses, harus jelas nama pembayar dan alamat tujuan.

Faktor penghambat ke tiga yaitu, terjadinya limit pada dokumen. Dokumen menjadi limit, ketika customer dalam pengiriman sebelumnya belum menyelesaikan atau belum membayar tagihan. Kemudian dokumen-dokumen dari customer tersebut dapat disebut dokumen limit. Barang yang sudah ada digudang untuk dikirim menjadi terhambat karena belum selesainya proses pembayaran.

Terakhir faktor penghambat berupa tidak lengkapnya dokumen berupa surat jalan. Surat jalan (*stuffing* luar) tidak ada dan *data entry* tidak menerima surat jalan setelah +1 *stuffing*. Hal ini dapat berdampak bagi kitrans karena penerima tidak akan mau membayar jasa pengiriman barang yang tidak memiliki surat jalan. Ini adalah beberapa penghambat yang muncul pada saat proses pengiriman sebuah barang di PT. Kitrans Jakarta. Namun selain faktor penghambat disini juga ditemukan beberapa faktor pendorong yang akan di paparkan pada sub bab berikutnya. Selain faktor penghambat di sini juga terdapat faktor pendorong. Faktor pendorong adalah hal atau kondisi yang dapat mendorong atau menumbuhkan suatu kegiatan, usaha, atau produksi. Berdasarkan data yang peneliti dapat, terdapat beberapa faktor pendorong dalam proses pemuatan barang domestik LCL di PT. Kitrans.

Faktor pendorong pertama yaitu, adanya manajemen dan struktur yang baik di dalam PT Kitrans. Manajemen yang dibentuk menjadi sebuah struktur dapat membuat proses pemuatan cargo menjadi lebih mudah. Dikarenakan struktur organisasi ini akan memperjelas peran dan kedudukan tiap divisi. Divisi pada PT. Kitrans ini memiliki pembagian hak dan kewajiban yang berbeda-beda. Beberapa divisi ini ditujukan untuk memaksimalkan kinerja di setiap staff sehingga dapat menjalankan perannya dengan efektif dan efisien sesuai SOP. Serta memudahkan perusahaan mencapai tujuan/visi dan misi perusahaan.

Faktor pendorong kedua yaitu, sumber daya manusia dan sarana dan prasana yang memadai. PT. Kitrans memiliki sumber daya manusia (tenaga kerja) yang handal. Selain itu juga terdapat beberapa sarana dan prasarana yang memadai seperti forklif, mempunyai gudang sendiri, dan alat transportasi bongkar muat.

Faktor pendorong yang ketiga yaitu, adanya sistem pengoperasian KIMULTI. Kegiatan pemuatan cargo antar wilayah membutuhkan sebuah sistem yang dapat membantu mendata barang dan informasi keberadaan barang. Tentu ini proses pemuatan cargo melalui sistem ini membuat proses berjalan lebih efektif dan efisien, sehingga menjadi faktor pendorong berjalannya pemuatan cargo di PT. Kitrans.

Pada sebuah proses pemuatan cargo di PT. Kitrans pasti melalui berbagai kejadian, bisa berupa penghambat maupun hal yang dapat mendorong perusahaan ke arah yang lebih maju. Tidak lupa adanya evaluasi juga di perlukan agar dapat mengetahui lebih dalam apa yang harus di perbaiki, membuat target, dan tau harus memfokuskan ke arah mana.

CONCLUSION

Penulis dapat mengambil kesimpulan bahwa prosedur pemuatan barang domestik LCL di suatu perusahaan umumnya melalui beberapa tahap dalam prosedur menggunakan metode LCL yaitu pertama, tahap muatan dari beberapa pengirim (*Shipper*) yang akan dikirim ke berbagai penerima (*Consignee*) yang telah berada pada *carrier*. Kedua, *carrier* akan mengurus proses *stuffing* (muat ke dalam peti kemas) dengan biaya *carrier*. Setelah di *stuffing carrier* akan memuat peti kemas yang telah

terisi ke atas kapal. Atau bisa juga proses muat peti kemas dilakukan oleh *shipper*. Pada pelabuhan tujuan, peti kemas yang telah dibongkar akan dibawa oleh pelayaran untuk proses stripping (bongkar muat). Kemudian barang tersebut akan di kirimkan atau di ambil oleh berbagai penerima (*consignee*).

Kemudian PT Kitrans Logistik Jakarta sebagai freight forwarder memiliki tahapan pengiriman atau pemuatan barang sesuai dengan SOP yang ada di perusahaan. Selain proses pemuatan barang ini lebih sederhana dibandingkan dengan freight forwarder lain. Pertama divisi marketing akan mengumpulkan data seperti alamat customer, jenis barang, berat barang dan alamat tujuan. Kedua, *Booking Container* atau peti kemas. Divisi data *entry* membooking peti kemas kosong dan jadwal keberangkatan kapal. Selanjutnya barang dimuat ke dalam peti kemas dan kemudian mengirimkan barang akan dikirim ke pelabuhan. Ketiga, Proses pemuatan barang, divisi operasional berperan mengendalikan mengambil peti kemas kosong dan membawanya ke dalam gudang PT. Kitrans. Di proses ini barang akan diukur sesuai dengan kubikasi atau tonas. Selanjutnya barang akan dimuat ke dalam peti kemas serta *on tally* atau diperhitungkan jumlahnya. Terakhir staff PT. Kitrans akan membuat Tanda Terima Barang (TTB). Keempat, menginput data dan mencetak Tanda Terima Barang (TTB) yang berisi nomor job file, nama kapal, nomor container, nomor segel, nama penerima dan alamat, jenis barang, ukuran, serta jumlah koli. Kemudian setelah itu akan dibuatkan *Shipping Instruction* (SI) atau surat perintah untuk muat angkutan melalui angkutan laut maupun udara yang dibuat oleh Shipper. Setelah itu barang baru dapat dikirim ke sebuah perusahaan pelayaran dan barang siap untuk dikirim ke tempat tujuan.

Dari pembahasan di atas, dapat disimpulkan bahwa proses dan pengawasan pemuatan cargo domestik LCL melalui laut pada PT Kitrans Jakarta merupakan aspek yang sangat penting dalam industri logistik. Dengan pertumbuhan pesat sektor logistik di Indonesia, perusahaan perlu terus berinovasi dan meningkatkan sistem operasionalnya untuk memenuhi kebutuhan pelanggan. Penggunaan teknologi dalam pengawasan dan pemuatan, serta pelatihan yang rutin bagi karyawan, merupakan langkah-langkah yang dapat meningkatkan efisiensi dan keamanan dalam proses pengiriman.

Rekomendasi untuk PT Kitrans adalah untuk terus mengembangkan sistem pelacakan berbasis teknologi yang lebih canggih, sehingga dapat memberikan informasi real-time kepada pelanggan mengenai status pengiriman mereka. Selain itu, perusahaan juga perlu melakukan evaluasi berkala terhadap prosedur pemuatan dan pengawasan untuk mengidentifikasi area yang perlu diperbaiki.

Dengan menerapkan langkah-langkah tersebut, PT Kitrans tidak hanya dapat meningkatkan kepuasan pelanggan, tetapi juga memperkuat posisinya sebagai salah satu pemain utama dalam industri logistik di Indonesia. Keberhasilan dalam proses pemuatan cargo LCL akan memberikan dampak positif bagi pertumbuhan perusahaan serta kontribusinya terhadap perekonomian nasional.

REFERENCES

- Abbas, Salim. (2017). *Manajemen Transportasi*. Cetakan Pertama. Edisi Kedua. Jakarta: Ghalia Indonesia
- Aprindo. (2022). *Laporan Tahunan Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia*.
- Arwinas. 2018. *Petunjuk Penanganan Kapal Dan Barang Di Pelabuhan*. Jakarta: Herindo Ergatama
- Badan Pusat Statistik (BPS). (2022). *Statistik Perdagangan Domestik*. Jakarta: BPS.
- Engkos Kosasih, Hananto Soewedo. (2012). *Manajemen Perusahaan Pelayaran*. PT. Raja Grafindo Persada,
- International Maritime Organization (IMO). (2021). *Report on Cargo Damage Claims*
- Kementerian Perhubungan. (2023). *Laporan Kinerja Sektor Transportasi*.
- Logistics Management. (2021). *The Impact of Technology on Logistics Efficiency*.

Mulyadi, (2017). Sistem Akuntansi, Jilid I, Edisi 3, Cetakan ketiga, Salemba Empat, Yogyakarta

Nafarin, M. (2018). Dasar Akuntansi. Salemba Empat, Jakarta.

PPEI, 2018, Kumpulan Materi Pelatihan Ekpor - Impor, Program D3 Fakultas Ekonomi Universitas Sebelas Maret, Surakarta.

Smith, J., & Brown, A. (2022). Risk Management in LCL Shipping. Journal of Shipping and Logistics

Suyono, R.P, (2017). *Shipping (Pengangkutan Internasional Ekspor –Impor Melalui Laut)*, Penerbit BPM, Jakarta