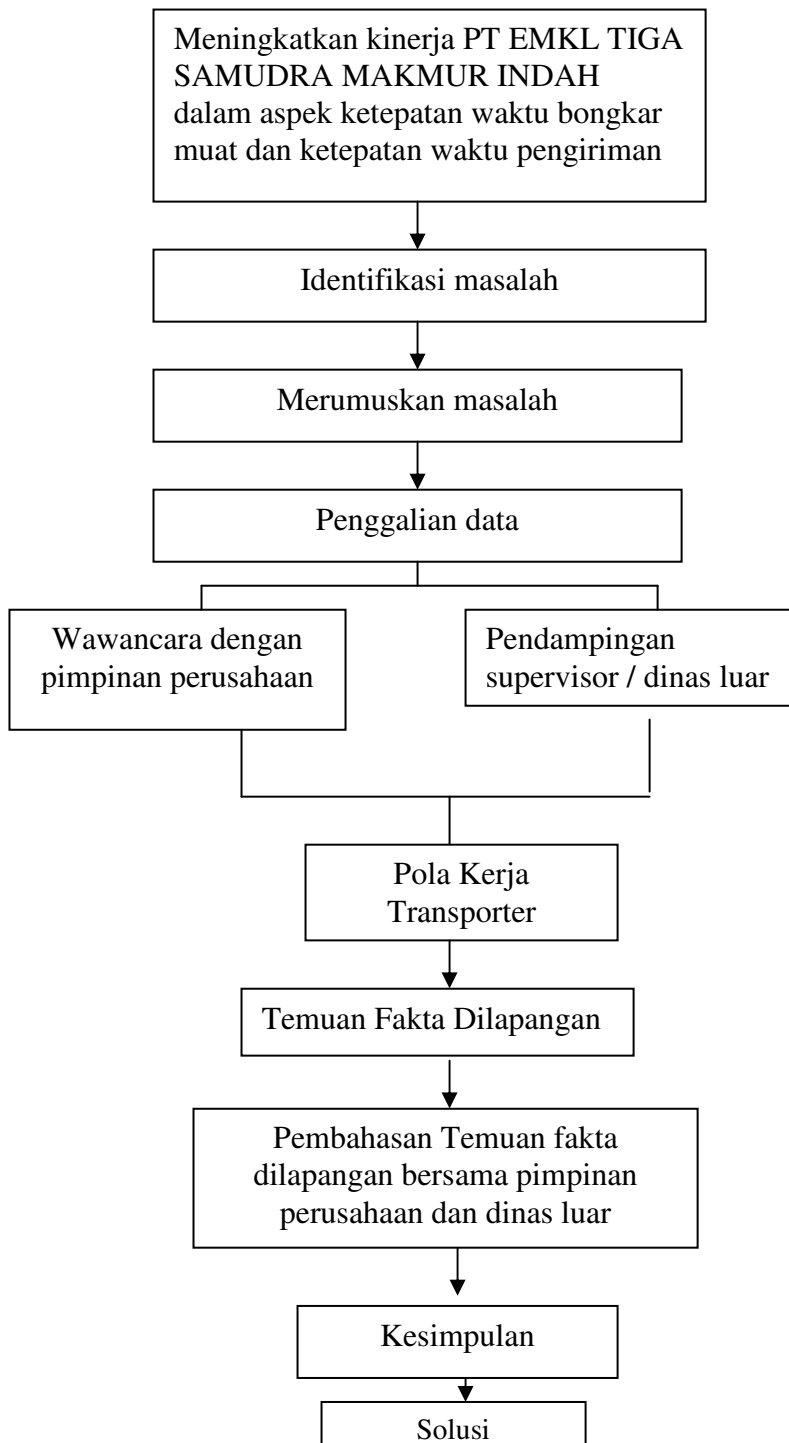


## 4. ANALISIS DAN PEMBAHASAN

### 4.1 Bagan, Sistem dan Prosedur Kerja Pendampingan

#### 4.1.1 Bagan Kerja Pendampingan



**Gambar 4.1** Bagan Kerja Pendampingan

Keterangan Gambar 4.1 :

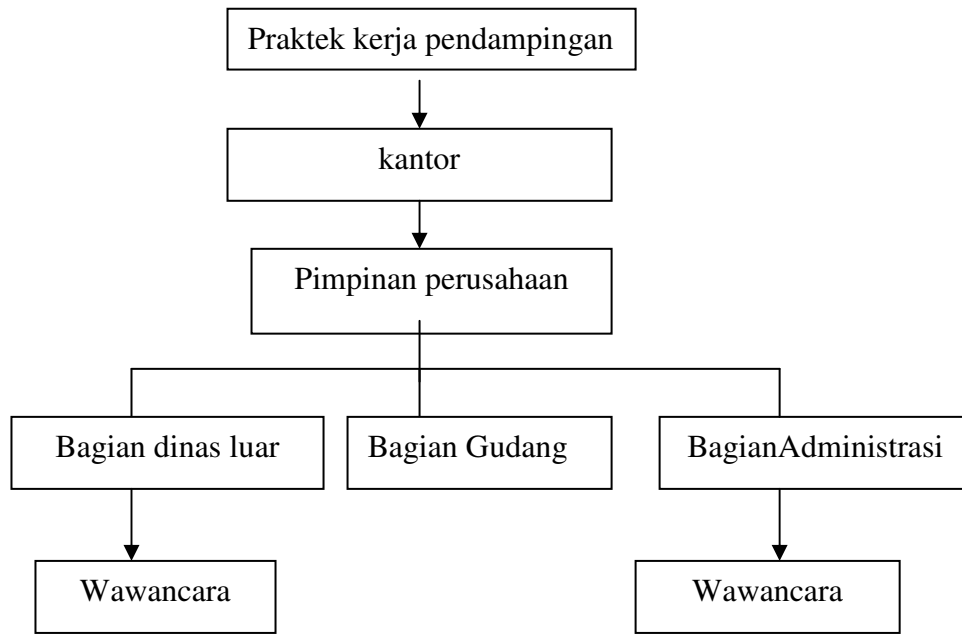
Cara yang dilakukan oleh penulis dalam mendapatkan informasi dan data dari PT. EMKL TIGA SAMUDRA MAKMUR INDAH yaitu:

melakukan penelitian dan pengamatan secara langsung di lapangan dengan cara melakukan wawancara kepada pihak-pihak yang terkait dengan masalah yang akan diteliti dalam hal ini pimpinan perusahaan dan dinas luar serta bagian administrasi.

Sedangkan metode ditempuh penulis meliputi :

1. Melakukan wawancara secara langsung kepada pimpinan perusahaan PT. EMKL TIGA SAMUDRA MAKMUR INDAH sebagai pengambil keputusan dan mengambil kebijakan perusahaan dalam aktivitas transportasi.
2. Melakukan tinjauan langsung di lapangan untuk mendapatkan data dan informasi yang berhubungan dengan masalah yang diteliti dengan mewawancarai pihak dinas luar
3. Mencari data dan informasi mengenai saluran distribusi yang digunakan oleh PT. EMKL TIGA SAMUDRA. Dalam hal ini penulis juga melakukan praktek kerja pendampingan terhadap pihak dinas luar untuk memahami bagaimana kinerja transportasi dalam PT. EMKL TIGA SAMUDRA
4. Mengumpulkan data berdasarkan temuan fakta di lapangan yang bersangkutan dengan masalah yang diteliti
5. Bersama-sama dengan pimpinan perusahaan dan bagian dinas luar mengkaji masalah yang dihadapi PT. EMKL TIGA SAMUDRA untuk menarik kesimpulan dan mencari solusi yang tepat yang diharapkan mampu diimplementasikan oleh perusahaan pada masa mendatang.

#### 4.1.2 Sistem Kerja Pendampingan



**Gambar 4.2** Sistem Kerja Pendampingan

Keterangan gambar 4.2 :

Dalam melakukan praktek kerja pendampingan penulis melakukan Kerja sama dengan pihak dinas luar Bpk. Faruk yang mengatur cara Kerja pihak transporter dan dipimpin oleh Bpk Hendra sebagai pimpinan perusahaan bersama sama menganalisa temuan fakta dilapangan yang didukung oleh data dan informasi yang diperoleh dari pimpinan perusahaan untuk memberikan solusi atas masalah yang diteliti oleh penulis seperti :

1. Ketepatan pengiriman ( Delivery On Time )  
Bagaimana cara pihak transporter dapat mengirim barang pesanan klien tepat waktu sesuai dengan lead time yang ditentukan/disepakati..
2. Ketepatan bongkar muat ( Delivery Trucking )  
Bagaimana cara pihak transporter agar dapat mengambil kontainer di depo pelayaran yang kemudian digunakan untuk mengangkut barang

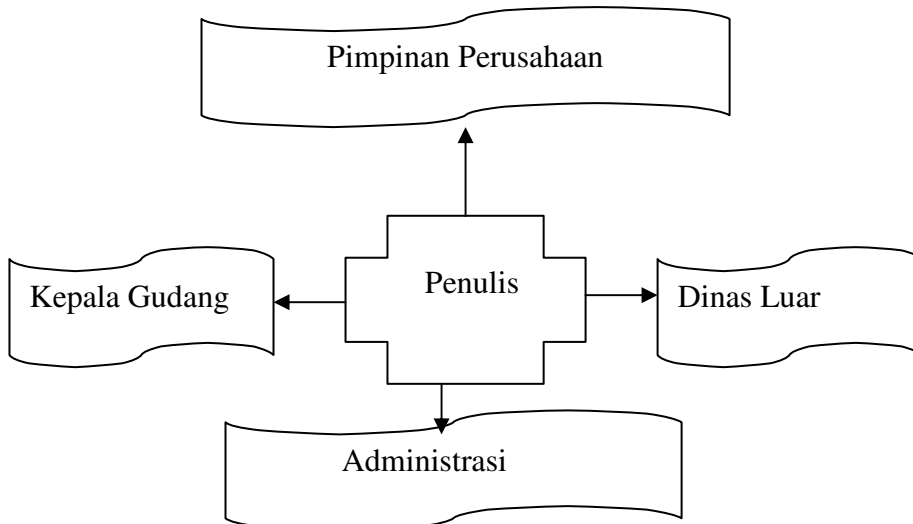
di gudang perusahaan RDC ( Regional Distribution Centre ) dengan tepat waktu setelah DO ( Delivery Order ) dikeluarkan sehari sebelumnya.

### 3. Meminimalisasi kerusakan ( damage / Shortage )

Bagaimana cara pihak perusahaan transporter dapat meminimalisasi kerusakan selama proses pengiriman berlangsung untuk mencegah klaim dari klien.

Masalah inilah yang dapat disimpulkan oleh penulis berdasarkan temuan dilapangan yang kemudian penulis melakukan analisa dan mencari solusi untuk dapat meningkatkan kinerja PT EMKL TIGA SAMUDRA di mata klien.

#### 4.1.3 Bagan Interaksi Penulis



**Gambar 4.3** Bagan Interaksi Penulis Dengan Bagian Di PT EMKL TIGA SAMUDRA MAKMUR INDAH Jalan Merak 20 Surabaya

Keterangan gambar 4.3 :

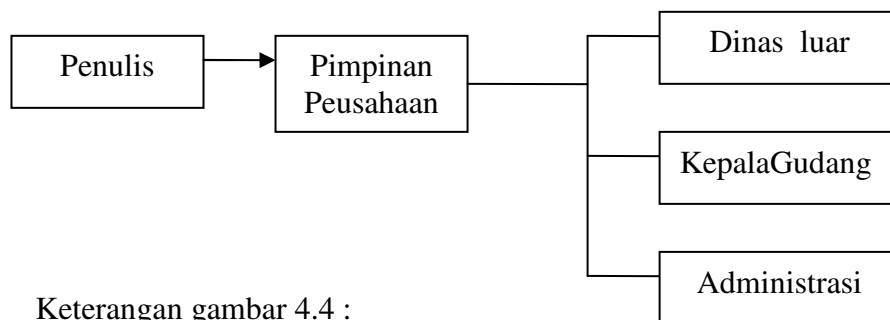
1. Selama proses praktek kerja pendampingan penulis berinteraksi dengan Bapak Hendra Wijaya sebagai pimpinan perusahaan untuk melakukan wawancara dan melakukan penelitian tentang bagaimana sistem kerja perusahaan dan mengumpulkan data data dan informasi informasi lainnya mendukung dan menunjang masalah yang diteliti oleh penulis.

2. Setelah Penulis melakukan wawancara dengan pimpinan perusahaan kemudian penulis melakukan interaksi dengan kepala gudang ( garasi perusahaan ) yaitu Bapak Yono untuk melakukan wawancara dan praktek kerja lapangan dalam proses analisa bongkar muat ( company trucking )
3. Selanjutnya penulis dengan berinteraksi dengan dinas luar yaitu bapak Faruk untuk mengetahui cara kerja perusahaan dalam proses pemesanan / booking muatan , pengangkutan kontainer agar dapat dikirim tepat waktu di RDC/ regional distribution centre ( on time trucking ).
4. Penulis juga berinteraksi dengan bagian administrasi untuk memperoleh data dan informasi tentang proyek pengiriman barang perusahaan ( Freight Tender Project ) dengan persetujuan pimpinan perusahaan.

#### 4.1.4 Prosedur Kerja Pendampingan

Dibawah ini adalah prosedur kerja untuk menemui nara sumber PT.EMKL TIGA SAMUDRA Jalan Merak no 20 Surabaya

**Gambar 4.4** Bagan untuk bertemu Nara Sumber



Keterangan gambar 4.4 :

1. Penulis bertemu dengan pimpinan perusahaan membawa surat pengantar dari universitas yang berisi surat permohonan kerja praktek / magang di perusahaan PT. EMKL TIGA SAMUDRA MAKMUR INDAH
2. Setelah meminta waktu dan ijin penulis melakukan survey dan praktek pendampingan dengan membuat janji ( appointment ) terlebih dahulu dengan pimpinan perusahaan.

3. Kemudian penulis akan melakukan wawancara dengan pimpinan perusahaan dengan tujuan untuk mengidentifikasi wawancara dan pengumpulan data untuk mendukung masalah yang diteliti oleh penulis.
4. Setelah meminta persetujuan kepada pimpinan perusahaan penulis melakukan tinjauan langsung ke lapangan dan melakukan wawancara dengan pihak berwenang seperti dinas luar dan kepala gudang
5. Setelah menemui fakta dilapangan penulis meminta ijin kepada pimpinan perusahaan untuk mendapatkan data dan informasi pada bagian administrasi.
6. Dan apabila pimpinan perusahaan sedang sibuk dan tidak bersedia diwawancarai maka akan diwakilkan kepada wakil direktur dari perusahaan PT. EMKL TIGA SAMUDRA.

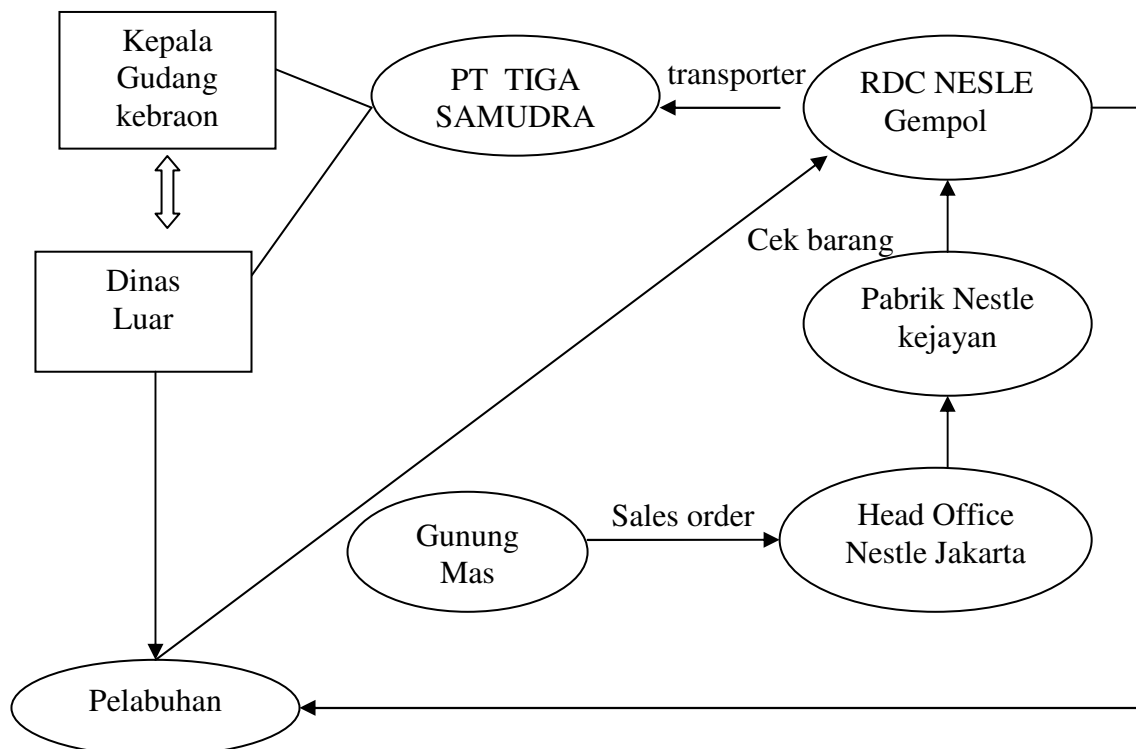
Kemudian penulis melakukan wawancara kepada Bapak Hendra selaku direktur dari PT.EMKL TIGA SAMUDRA MAKMUR INDAH Jalan Merak no 20 Surabaya karena beliau sebagai pengambil keputusan dalam perusahaan dan pengambil kebijakan untuk menentukan arah dan tujuan perusahaan. Beliau juga mengatur sistem pola kerja perusahaan seperti sistem transportasi dan saluran distribusi yang dipilih, sistem administrasi dan sistem personalia. Bapak hendra juga menyediakan data dan informasi seperti data proyek dan sistem kerja perusahaan yang dibutuhkan penulis untuk menganalisa masalah masalah yang timbul dalam PT.EMKL TIGA SAMUDRA MAKMUR INDAH Jalan Merak no 20 Surabaya agar dapat memberikan solusi yang tepat.

Bapak Hendra sebagai direktur utama memiliki wewenang untuk mengatur sistem kerja transportasi dan membawahi pihak pihak yang bersangkutan di dalam perusahaan transportasi seperti bagian administrasi, dinas luar, kepala gudang. Dengan bantuan dan kerja sama dengan Bapak hendra penulis dapat dengan mudah mendapatkan

data dan informasi untuk dari pihak pihak yang terkait dengan masalah yang sedang diteliti oleh penulis.

## 4.2 Mekanisme Transaksi Interaksi Dengan Pejabat Subjek Perusahaan

**Gambar 4.5** Jalur transportasi barang



Keterangan gambar 4.5 :

1. Pelanggan memberikan order pembelian pada kantor pusat nestle Jakarta.
2. Dari head office Jakarta akan di teruskan pabrik nestle di kejayan yang akan mengecek barang di RDC gempol.
3. Apabila barang tersedia di gudang penyimpanan ( RDC ) maka RDC akan menghubungi pihak transporter pada hari sebelum DO dikeluarkan dan mengeluarkan delivery order ( DO ) pada hari sesudahnya.

4. Setelah menerima konfirmasi pihak Tiga Samudra pada hari yang sama akan mengkonfirmasi pihak pelayaran melalui pihak dinas luar ( pak faruk ) untuk membooking muatan pada hari yang sama.
5. Kemudian Pihak Tiga Samudra juga mengkonfirmasi pihak kepala gudang atau garasi perusahaan untuk menyiapkan armada yang dibutuhkan.
6. Esok harinya perusahaan akan mengambil kontainer di pihak pelayaran yang telah dibooking pada hari sebelumnya dengan mengambil RO di kantor pusat pelayaran dan mengangkut kontainer di depo pelayaran.
7. Setelah kontainer selesai diangkut maka armada akan di berangkatkan ke RDC untuk mengangkut barang yang dipesan oleh pihak sub distributor serta mengambil DO dan nota pengiriman.
8. Setelah menerima nota pengiriman maka pihak Tiga samudra akan membuat surat jalan sebagai surat pengantar bagi armada yang mengangkut barang pesanan untuk di kirim ke depo pelayaran dan kemudian menunggu kapal untuk berangkat ke tempat tujuan.

### 4.3 Proses Pengumpulan Data Realisasi Kerja dan Temuan Lapangan

Selama penulis melakukan praktek kerja lapangan dan pendampingan di PT EMKL TIGA SAMUDRA MAKMUR INDAH jalan Merak NO 20 Surabaya penulis mendapatkan data dan informasi melalui proses wawancara dan temuan berbagai fakta dilapangan melalui survey langsung di lapangan. Penulis mendapatkan, berbagai macam data meliputi :

#### 1. Status depo dan garasi perusahaan

NO.	Lokasi	Luas(M2 )	Type	Fasilitas	Status
1.	JL. Kebaraon 230 Surabaya	3600	Lapangan parkir dan gudang kecil + 300 M2	Telepon, air, listrik dan tempat cuci truk	Milik Sendiri

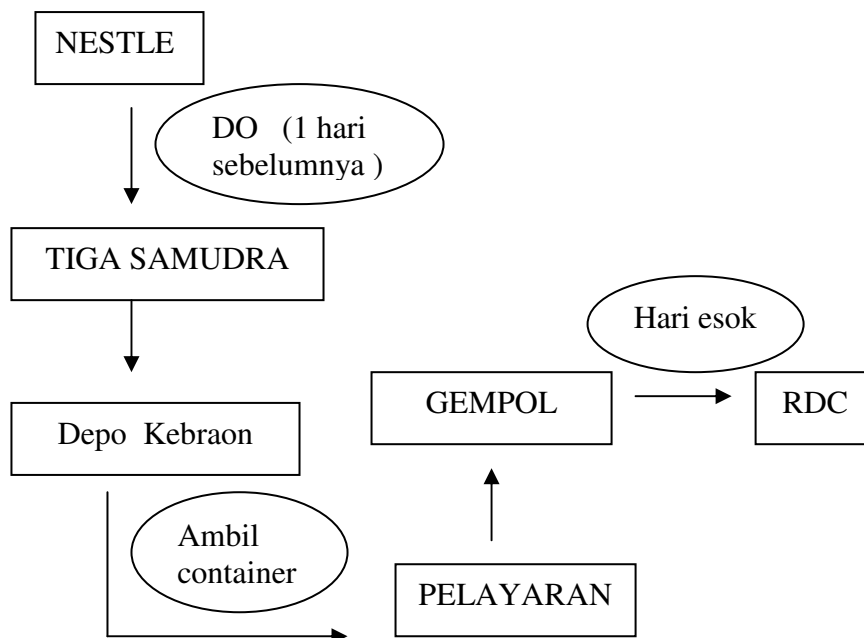
2.	Gempol Pasuruan	4000	Lapangan parkir	Dalam pengerjaan	Milik Sendiri
----	--------------------	------	--------------------	---------------------	------------------

**Gambar 4.6** Status Depo dan Garasi Perusahaan

Keterangan gambar 4.6 :

Dari tabel gambar 4.6 dapat diketahui bahwa letak penempatan garasi perusahaan PT EMKL TIGA SAMUDRA MAKMUR INDAH ditempatkan didekat gudang penyimpanan / stokist / RDC ( regional distribution centre ) dari PT. Nestle yang juga terdapat di gempol. Hal ini dilakukan dengan tujuan untuk meningkatkan kinerja dalam aspek on time trucking perusahaan / ketepatan bongkar muat perusahaan, yang mana penempatan garasi perusahaan yang berdekatan dengan lokasi RDC bertujuan untuk hal hal sebagai berikut :

**Gambar 4.6** Jalur Transportasi Berdasarkan Depo / Garasi Perusahaan



1. Mempersingkat waktu trucking dengan cara mempendek jarak antara letak garasi dengan warehouse perusahaan klien.

2. Mempermudah pengkoordinasian armada yang akan dikirim ke RDC untuk memuat barang setelah DO dikeluarkan.
3. Sebagai tempat pemberhentian sementara truk beserta kontainer yang akan diberangkatkan keesokan harinya setelah menerima DO dari perusahaan klien.
4. Mempersingkat waktu lead time yang diberikan oleh perusahaan klien dengan cara mempersiapkan armada yang diberangkatkan di depo perusahaan yang terletak di dekat lokasi RDC.
5. Efisiensi biaya operasional perusahaan dengan menekan biaya bahan bakar armada dengan mengirim barang langsung ke depo perusahaan yang berdekatan dengan RDC.

## **2.Masa Operasi Perusahaan**

Masa operasi perusahaan : 34 tahun ( Desember 1969 )

### **REPUTASI TRANSPORTER**

No.	Pelanggan	Jangka Waktu Pelayanan	Kontribusi	Contact Person
1.	PT. Nestle Indonesia	28 tahun	88 %	
2.	PT.JawaPos Surabaya Grup	11 tahun	5 %	Pak Irfan (0542735359)
3.	PT. Gunung Mas Megah Pratama Balikpapan	33 tahun	5 %	Pak Hendri Tatang ( 0542763842 )
4.	PT. Pangan Jaya Balikpapan	23 Tahun	2 %	0542411616

**Tabel 4.1** Daftar Kontribusi Pelanggan

Keterangan tabel 4.1 :

Dari data diatas dapat diketahui bahwa kontribusi pelanggan terbesar PT EMKL TIGA SAMUDRA MAKMUR INDAH di dapat dari PT.Nestle Indonesia dimana 88 % aset ( armada perusahaan ) digunakan untuk melayani pengiriman barang dari PT. Nestle Indonesia.

Dan selama proses praktek kerja lapangan dan pendampingan serta pengumpulan data dan informasi kami menemukan bahwa hal ini dapat menyebabkan timbulnya masalah bagi PT. EMKL TIGA SAMUDRA disebabkan karena beberapa faktor antara lain :

- 1) Kontribusi pelanggan yang terlalu mendominasi.
- 2) Penetapan harga yang tidak terlalu menguntungkan bagi pihak transporter dikarenakan ketergantungan yang besar terhadap PT. Nestle.
- 3) Ancaman di masa depan apabila PT. Nestle memutuskan hubungan kerja dengan PT EMKL TIGA SAMUDRA.
- 4) Pola kerja perusahaan yang tidak efektif karena terlalu berfokus pada pengiriman barang PT.Nestle sehingga kurang dapat mengembangkan hubungan bisnis dengan perusahaan lain.
- 5) Perusahaan transporter kurang dapat mengembangkan pangsa pasarnya karena hanya berfokus pada jalur pengiriman barang PT NESTLE INDONESIA.

### **3. Daftar rekan bisnis dari PT EMKL TIGA SAMUDRA**

#### **A. Pelayaran**

No	Nama Pelayaran	Alamat pelayaran	Nomer yang bisa dihub:
1.	PT. SPIL	Jl. Karet 104 Surabaya	Telp .(031) 3533989 Fax . (031 ) 3532793
2.	PT. Meratus	Jl. Allon aloon priok 27 Surabaya	Telp .(031) 3292288 Fax. (031) 3291616
3.	PT. Tanto Intim Line	Jl. Perak Barat 41 -43 Surabaya	Telp. ( 031 ) 3533392 Fax. ( 031 ) 3533396
4.	PT. Bintang	Komplek	Telp. ( 031 ) 3530654

	Jasasamudra line	pertokoan semut indah blok B 37 Surabaya	Fax (031) 3530663
5.	PT. Tanjung Redeb Indah Perkasa	Jl. Perak Timur 512 C Surabaya	Telp (031) 3292475 Fax (031) 3292257
6.	PT. Daya Kaltim Bahagia	Jl. Tanjung Priok 11Q Surabaya	Telp (031) 3534140 Fax (031) 3534149
7.	PT. Namsurya Citrasari Lines	Jl. Gatotan 20 Surabaya	Telp (031) 3524468 Fax (031) 3525585
8.	PT Anugrah Abadi Permai	Jl Pesapen Kali 8C Surabaya	Telp (031) 3526839 Fax (031) 3551462

**Tabel 4.2** Rekan Bisnis Pelayaran PT.EMKL TIGA SAMUDRA

Keterangan tabel 4.2 :

Dari data diatas dapat menunjukkan bahwa dalam melakukan pola kerja transportasi yang efektif perusahaan PT EMKL TIGA SAMUDRA memiliki rekan bisnis pelayaran lebih dari satu hal ini dimaksudkan untuk mengatasi berbagai masalah sebagai berikut :

1. Menggunakan saluran distribusi lebih dari satu dengan tujuan untuk mempersingkat waktu pemuatan kontainer.
2. Antisipasi pihak transporter apabila sewaktu waktu kontainer sedang kosong / tidak tersedia di depo pelayaran jadi dengan memiliki rekanan bisnis depo pelayaran yang lain maka pihak transporter dapat memesan ke perusahaan pelayaran yang lain.
3. Mempersingkat waktu pengiriman yang ditetapkan oleh perusahaan klien dengan cara menggunakan multiple chanel atau saluran distribusi ganda untuk mempersingkat waktu keberangkatan kapal.
4. Dengan memiliki rekanan bisnis pelayaran yang lebih dari satu perusahaan transporter dapat memilih kualitas dari perusahaan pelayaran

yang terbaik yang disesuaikan dengan kriteria yang ditetapkan oleh PT.NESTLE

5. Dapat menekan biaya operasional dimana trailer tidak perlu menunggu terlalu lama untuk mengangkut kontainer di depo pelayaran.
6. Apabila pengiriman barang dalam jumlah yang banyak perusahaan transporter dapat menggunakan jasa pelayaran lebih dari satu agar barang muatan dapat diberangkatkan dalam sekali pengiriman.
7. Dengan memiliki hubungan bisnis pelayaran lebih dari satu maka pihak transporter dapat memilih jasa pelayaran dengan harga dan kualitas yang terbaik dengan tujuan untuk menekan biaya operasional perusahaan.

#### **4. Daftar perwakilan kantor cabang perusahaan transporter**

<b>Transporter</b>	<b>Alamat</b>	<b>Telepon</b>	<b>Fax</b>
PT. Bandar bangun persada	Jl.Kacapiring besar 38 Banjarmasin	(0511)58389	Fax (0511) 65985
PT. Sudi Jaya Agung	Jl. Jend Sudirman Komplek PMP Blok A-19 Balikpapan	(0542) 731916	Fax (0542) 7349990
PT. Genta Surya	Jl. P. Samosir 35 Samarinda	(0541) 741162	Fax (0541) 741162
PT Mitra Usaha	JL. S Parman 33 Sampit	(0531) 30340	Fax (0531) 24639
Pt. Namsurya Citrasari Lines	Jl. Siliwangi 17 Kupang	(0380) 832645	Fax (0380 ) 831912

**Tabel 4.3** Daftar perwakilan perusahaan transporter

Keterangan Tabel 4.3:

Dari data diatas dapat diketahui bahwa untuk menjalankan proses pengiriman yang efektif perusahaan transporter menempatkan kantor perwakilannya di daerah tempat tujuan pengiriman hal ini dimaksudkan untuk :

1. Mempermudah proses penyampaian informasi mengenai data barang yang dikirim dari Surabaya ( isi muatan, nomor segel kontainer, jumlah muatan, nopol kendaraan, dan berbagai informasi lainnya )
2. Penempatan kantor perwakilan bertujuan untuk memeriksa keadaan barang setelah sampai di pelabuhan tujuan.
3. Untuk memperlancar proses pembongkaran barang agar dapat sampai ke tempat tujuan sesuai dengan Lead time yang disesuaikan.
4. Untuk menentukan tempat tujuan masing masing barang setelah sampai dipelabuhan tujuan.

##### **5.Manajemen keamanan perusahaan transporter**

Untuk memperlancar proses pengiriman selama dalam perjalanan perusahaan transporter menggunakan standart prosedur keamanan agar muatan dapat disampai di tempat dengan keadaan utuh, standar prosedur keamanan yang digunakan oleh PT EMKL TIGA SAMUDRA adalah sebagai berikut :

- Untuk pengiriman barang lewat darat : setiap kelompok tujuan dibekali telepon selular dan setiap 3 jam harus melaporkan posisi dan berbagai situasi yang dialami selama dalam perjalanan.
- Dukungan keamanan dan pengawalan dari petugas keamanan ( dari berbagai kesatuan )
- Selalu mengecek situasi keamanan di daerah tujuan sebelum berangkat.
- Armada kami selalu berangkat beriringan agar bisa saling menolong di jalanan.

- Untuk truk dengan bak terbuka : diatas tumpukan muatan diberi dua lapis kawat ram sebelum kemudian ditutupi terpal dan diikat dengan baik
- Pada waktu stuffing ke dalam truk atau kedalam kontainer kami ikut mengawasi dan menghitung. Setelah muat barang di container langsung disegel dan digembok lalu kami laporkan nomer segelnya ke sub distributor untuk diperiksa keutuhannya.

#### **6 ) Temuan Fakta di lapangan**

Selama proses praktek kerja lapangan dan pendampingan serta proses penggalian data dan informasi kami menemukan berberapa temuan fakta di lapangan yang menjadi masalah dalam delivery on time dan delivert trucking yaitu sebagai berikut :

- 1) Apabila muatan dalam keadaan LCL ( limited Container loaded ) maka perusahaan transporter harus mencari perusahaan gabungan muatan yang mana hal itu memerlukan waktu yang mengakibatkan penalty lead time.
- 2) Faktor alam apabila cuaca sedang buruk ( hujan deras / ombak besar, angin kencang maka akan terjadi penundaan keberangkatan kapal sehingga terjadi penalty lead time.
- 3) Daya tampung sub distributor yang terbatas sehingga terjadi penundaan penerimaan barang oleh sub distributor dengan alasan gudang dalam keadaan penuh sehingga terjadi penalty lead time pada pihak transporter.
- 4) Ketidak ketersediaan armada karena perusahaan transporter kurang dapat memilih jalur distribusi yang efektif dan hanya memakai satu saluran distribusi yang dianggap paling murah sehingga sirkulasi perputaran aset perusahaan ( trucking ) kurang lancar.
- 5) Tidak tersedianya container di depo pelayaran sehingga menghambat proses pengiriman. Hal ini disebabkan karena muatan sedang banyak dalam musim musim tertentu ( high season, lebaran, hari raya ). Untuk mengantisipasi hal ini pihak transporter harus memiliki alternatif jasa pelayaran lainnya untuk mencegah penalty lead time karena keterlambatan trucking.

- 6) Pemilihan jalur transportasi yang kurang efisien, dalam hal ini perusahaan menggunakan metode short route delivery first dimana perusahaan transporter mengirim barang yang memiliki jarak terdekat terlebih dahulu agar truk dapat kembali di pagi hari untuk memuat barang ( trucking ) untuk jalur yang jauh ( long distance ) agar truk dapat sampai ke garasi perusahaan keesokan paginya. Contoh batas waktu pembongkaran barang di gudang sub distributor/outlet/agen adalah sampai jam 2 siang maka apabila ada 2 muatan yang harus dikirim pada hari yang sama dari Surabaya – Pasuruan dan Surabaya – Semarang maka yang diutamakan adalah pengiriman barang ke Pasuruan terlebih dahulu agar apabila barang dimuat jam 8 pagi maka pada jam 10 pagi truk sudah kembali ke pangkalan / garasi perusahaan dan dapat memuat barang untuk pengiriman jarak jauh pada malam hari dan dapat kembali keesokan harinya pada pagi hari.
- 7) Kurangnya kesepakatan / aggrement antara antara pihak transporter PT EMKL TIGA SAMUDRA dengan Pihak Klien PT NESTLE sehingga dalam keadaan tertentu dan dalam menghadapi masalah masalah tidak terduga seperti contohnya hambatan dari pihak distributor maka pihak transporter memiliki prosedur pemecahan yang jelas.
- 8) Kurangnya kejelasan tentang hak dan kewajiban pihak transporter mengenai pengaduan klaim apabila penalty terjadi karena kelalaian distributor
- 9) Pihak transporter masih menggunakan single channel method dalam proses pengiriman hal ini berakibat banyak trailer yang menunggu muatan di depo pelayaran sehingga mengakibatkan aktivitas pengiriman barang tidak efisien.
- 10) Sering terjadi keterlambatan dalam proses trucking hal ini diakibatkan karena perusahaan belum menetapkan manajemen transportasi yang dimaksud manajemen transportasi menyusun daftar pengiriman barang sesuai dengan rute yang terdekat terlebih dahulu untuk dikirim baru untuk kemudian truk dapat kembali ke RDC untuk kembali memuat barang ke jalur yang lebih jauh.
- 11) Perusahaan kurang efektif dalam proses pemberian bonus karena pemberian bonus hanya berdasarkan kondisi perusahaan jadi dalam hal ini perusahaan bersifat transparan mengenai kondisi perusahaan sehingga apabila terjadi

kenaikan dari keuntungan perusahaan maka pihak transporter akan memberikan bonus kepada karyawannya.

12) Jenjang karir yang diberikan pada karyawan dirasa kurang dapat memotivasi kerja karena 80 % dari aktivitas perusahaan adalah dinas luar maka jenjang karir yang diberikan perusahaan transporter adalah dari kernet menjadi sopir sedangkan administrasi tetap.

13) Karena sebagian aktivitas perusahaan dilakukan oleh dinas luar maka proses monitoring kegiatan sopir sangat minim.

#### **4.4 Analisa Hasil Akhir**

Dari praktek kerja lapangan dan pendampingan penulis mendapatkan beberapa temuan fakta di lapangan sehingga penulis mendapatkan analisa hasil akhir sebagai berikut :

1. Dalam proses pengiriman barang pihak transporter menghadapi masalah dalam delivery on time / ketepatan waktu dalam pengiriman barang sesuai dengan lead time yang ditetapkan oleh perusahaan klien hal ini dapat terjadi dikarenakan :

a ) Adanya suatu tindakan atau kecurangan dari pihak subdistributor pada saat penerimaan barang /penundaan acc surat jalan dan nota pengiriman dengan alasan bahwa gudang dalam keadaan penuh hal ini dilakukan oleh pihak subdistributor agar menghemat biaya penyimpanan dengan menjadikan kontainer sebagai gudang dan spekulasi kenaikan harga barang sehingga sub distributor memesan barang yang jelas jelas terlalu banyak untuk dimuat dalam kapasitas gudang.

b) Seringkali adanya pemesanan barang dari pihak sub distributor dalam jumlah yang tanggung / LCL ( limited container loaded ) sehingga perusahaan mengalami kerugian karena biaya sewa kontainer tidak melihat dari banyak sedikitnya muatan.

c ) faktor alam yang kurang mendukung pada saat musim musim tertentu yang menyebabkan cuaca dalam keadaan buruk sehingga dapat mempengaruhi proses pengiriman barang pada jalur darat dan jalur laut contohnya hujan deras sehingga

menyebabkan kemacetan, ombak besar sehingga keberangkatan kapal tertunda, angin kencang.

2. Dalam proses bongkar muat barang perusahaan transporter menghadapi masalah dalam on time trucking ( ketepatan bongkar muat barang ) setelah DO ( deliver order ) oleh perusahaan klien hal ini dapat terjadi beberapa masalah sebagai berikut :

- a) Tidak tersedianya kontainer di pelayaran sehingga perusahaan transporter tidak bisa membooking muatan di pihak pelayaran hal ini biasanya terjadi karena kurang baiknya image pihak transporter dipelayaran seperti utang yang menunggak terlalu lama.
- b) Tidak tersedianya truk trailer pada depo / garasi perusahaan transporter hal ini dikarenakan manajemen pengiriman yang kurang efektif sehingga penggunaan aset perusahaan tidak optimal.
- c) Kurang efektifnya pola kerja perusahaan transporter dimana perusahaan transporter dimana membooking muatan di pihak pelayaran pada hari yang sama saat DO ( delivey order ) dikeluarkan sehingga perusahaan transporter mengalami keterlambatan dalam proses bongkar muat di RDC karena proses pengambilan barang hanya jam 2 siang.

3. Masalah shortage / damages yaitu kerusakan barang pada saat proses pengiriman / proses bongkar muat barang yang mengakibatkan kerusakan barang dan retur pengembalian barang serta klaim dari pihak perusahaan klien PT NESTLE hal ini dapat terjadi karena :

- a) Proses bongkar muat oleh tenaga kuli / buruh pelabuhan masih menganut sistem tradisional dimana mandor memiliki kuasa penuh dan memiliki wewenang sebagai penguasa kepala gudang hal ini mengakibatkan pembongkaran barang dilakukan secara kasar sehingga terjadi kerusakan barang.
- b) Terjadi human error dalam proses pengiriman barang Sehingga barang tidak sampai ke tempat tujuan dalam keadaan baik dan utuh hal ini dapat terjadi dikarenakan :

- c) Kelalaian sopir dalam mengemudi sehingga terjadi kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan keterlambatan dalam proses pengiriman barang.
- d) Kelalaian sopir sehingga terjadinya kehilangan / kecurian / perampokan / bajing loncat dalam proses pengiriman barang selama dalam perjalanan. Hal ini biasanya sering terjadi pada malam hari saat sopir dan kernet sedang beristirahat dalam perjalanan.

4. Sistem pola kerja perusahaan yang kurang efektif hal ini disebabkan karena :

1) Dalam proses pengiriman barang pihak pihak transporter kurang menerapkan sistem manajemen transportasi untuk meningkatkan aktivitas dan kinerja perusahaan hal ini dikarenakan :

- ❖ Pemilihan saluran distribusi yang kurang efektif sehingga sering kali pada waktu pemuatan kontainer trailer menunggu terlalu lama di docking pemuatan dikarenakan docking pemuatan hanya mampu menampung 2 kontainer saja dalam sekali muat.
- ❖ Pemilihan rute pengiriman barang yang kurang efektif sehingga dalam proses pengiriman barang perusahaan transporter kurang dapat mengoptimalkan penggunaan asset perusahaan dimana banyak trailer yang menunggu di depo perusahaan untuk memuat barang.
- ❖ Perusahaan kurang dapat memotivasi karyawan untuk dapat bekerja lebih giat sehingga kurang dapat meningkatkan kinerja dari perusahaan transporter hal ini dikarenakan oleh :
  - ✓ jenjang karir yang diberikan perusahaan kurang mendorong minat karyawan agar dapat bekerja lebih giat
  - ✓ Sistem kompensasi perusahaan yang dinilai kurang dapat memotivasi para karyawan karena pemberian insentif perusahaan didasarkan pada tingkat perkembangan perusahaan dimana dalam hal ini perusahaan bersifat transparan mengenai kondisi perusahaan dan berusaha membuat karyawan ikut memiliki perusahaan dan menjadi dari bagian dari perusahaan itu. Sehingga apabila perusahaan memiliki keuntungan yang berlebih maka

akan dibagikan kepada karyawan hal ini menurut penulis dinilai kurang baik karena penghargaan / reward terhadap prestasi individu kurang diakui

**Tabel 4.4** Sistem Gaji Karyawan Di P.T EMKL TIGA SAMUDRA

Gaji pokok UMR	750.000
Uang Rite/tarikan {Surabaya-Balikpapan)	75.000
Uang Cuti[mendapatkan izin 1bulan sebanyak 1x apabila tidak dipakai akan menjadi insentif/bonus tambahan)	50.000
Uang absen (bonus yang didapatkan oleh karyawan apabila selama 1 bulan karyawan masuk kerja penuh)	160.000
Uang tunggu/tarikan apabila terjadi keterlambatan pembongkaran karena hari libur	50.000

**Tabel 4.5** Indikator Sistem Kerja PT EMKL TIGA SAMUDRA

	INDIKATOR	BOBOT
A.	Proses kerja perusahaan transporter ( bongkar muat ) pengiriman barang	60 %
B.	Sistem monitoring tenaga kerja	10 %
C.	Administrasi dan personalia	25 %
D.	Sistem kompensasi dan jenjang karir karyawan	5 %

Data diatas adalah indikator yang dibuat berdasarkan kenyataan yang terjadi dilapangan dan berdasarkan hasil observasi dan wawancara yang dilakukan penulis untuk mengetahui sistem pola kerja dari PT EMKL TIGA SAMUDRA

MAKMUR INDAH Jalan Merak No 20 Surabaya. Dari pengamatan tersebut penulis mendapatkan 4 indikator sebagai ukuran pola kerja perusahaan yang mencakup :

- a. proses kerja perusahaan transporter ( bongkar muat ) pengiriman barang.
- b. Sistem monitoring tenaga kerja
- c. Administrasi dan personalia
- d. Sistem kompensasi dan jenjang karir karyawan.

Dan yang menjadi masalah adalah kurangnya sistem kompensasi dan jenjang karir karyawan sehingga karyawan kurang termotivasi untuk bekerja lebih giat. Hal ini dirasakan penulis sangatlah penting karena sebesar 60 % dari pola kerja perusahaan adalah dinas luar yang memerlukan pengawasan yang cukup besar sehingga dibutuhkan motivasi bagi karyawan untuk dapat bekerja dengan baik di luar kantor

2) Pangsa pasar transporter kurang berkembang karena dominasinya pihak pelanggan ( PT NESTLE ) hal ini dapat mengakibatkan :

- Ketergantungan terlalu besar pada pihak NESTLE sehingga dikhawatirkan apabila terjadi pemutusan hubungan kerja sepihak perusahaan transporter akan mengalami penurunan profit secara drastis.
- Perusahaan kurang dapat memperluas pangsa pasar karena hanya mengandalkan jalur pengiriman PT. NESTLE.
- Monopoli harga dari pihak NESTLE dikarenakan ketergantungan dari pihak transporter yang terlalu besar dan banyaknya pesaing dalam proses tender sehingga pihak transporter harus memasukkan harga dengan harga yang dapat bersaing dengan perusahaan ekspedisi lainnya.
- Perusahaan ekspedisi tidak dapat mengambil profit secara besar akibat ketergantungan muatan dari PT. NESTLE yang mencakup 88 % dari kontribusi pemasukan perusahaan..

3) Perusahaan harus memiliki bagian administrasi yang betul betul dapat memahami biaya operasional dan pembedaan biaya dalam menghitung biaya FCL dan LCL dalam hal ini penulis merumuskan perhitungan biaya FCL yang harus dihitung oleh bagian administrasi yaitu sebagai berikut :

➤ **FCL ( full container loaded )**

PT. NESTLE INDONESIA ( RDC – sub distributor )

Door to Door

Ekspedisi Tiga samudra ( RDC – pelayaran )

Door to Port

Perwakilan ( branch office ) –sub distributor

Port to Door

Keseluruhan dari biaya yang harus ditanggung oleh pihak transporter adalah biaya modal / FCL + profit = perhitungan tarif transporter.

➤ **LCL ( limited container loaded )**

PT. NESTLE INDONESIA ( RDC – sub distributor )

Door to Door

Ekspedisi Tiga samudra ( RDC –ekspedisi gabungan )

Door to Port

Ekspedisi gabungan – sub distributor

Port to Door

Keseluruhan dari biaya yang harus ditanggung oleh pihak transporter adalah Biaya trucking / M3 ( milik sendiri )+ konosmen + ekspedisi gabungan + profit = perhitungan tarif transporter

Biaya diatas adalah perhitungan tarif yang mendasarkan pada pemberian harga oleh pihak transporter pada saat dilakukan tender ( freight tender project )

7) Pihak transporter kurang dapat mengantisipasi masalah yang timbul selama proses pengiriman karena tidak adanya prosedur pemecahan masalah yang pasti akibat dari kurangnya kesepakatan / aggrement antara pihak transporter ( PT EMKL TIGA SAMUDRA ) dan klien ( PT

NESTLE ). Hal ini dapat mengakibatkan terjadinya masalah dalam proses bongkar muat barang di pihak sub distributor dimana tidak terdapat peraturan-peraturan yang tertulis yang membahas hak dan kewajiban pihak transporter

- 8) Perusahaan transporter dalam memilih jasa pelayaran dirasa kurang efektif karena hanya menggunakan satu saluran distribusi ( saluran distribusi yang memiliki service dan tarif paling murah ) .