

PENGARUH PASCA PANDEMIC COVID 19 TERHADAP HARGA OCEAN FREIGHT DAN EFEKTIVITAS KINERJA SUMBER DAYA MANUSIA DALAM LINGKUP EKSPOR IMPOR DI SEMARANG

Rekha Dea Febri Anti¹*, Prabu Junta Nugroho¹

¹Program Studi Transportasi Laut, Politeknik Bumi Akpelni,
Jl. Pawiyatan Luhur II No. 17, Bendan Duwur, Kec. Gajahmungkur,
Kota Semarang, Jawa Tengah 50235

*Email: rekhadea.46@gmail.com

Abstrak

Pandemi Covid 19 berdampak luar biasa bagi semua kalangan, terutama dalam bisnis ekspor dan impor, dan pada logistik. Semakin tingginya tingkat angkutan laut dan kekurangan kontainer juga terbatasnya ruang kapal menjadi sorotan bagi seluruh pengguna. Hal ini dirasakan oleh hampir semua pelabuhan di Indonesia. Namun dalam penelitian ini penulis tertarik untuk meneliti di daerah Semarang yang notabene merupakan pelabuhan yang memiliki banyak potensi. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif, dengan tujuan untuk memahami fenomena sosial dengan lebih fokus pada gambaran lengkap tentang fenomena yang diteliti daripada memecahnya menjadi variabel yang saling terkait. Harapannya adalah untuk mendapatkan pemahaman yang mendalam tentang fenomena tersebut untuk menghasilkan sebuah teori. Karena tujuannya berbeda dengan penelitian kuantitatif, maka prosedur pengumpulan data dan jenis penelitian kualitatif juga berbeda. Pengumpulan data dalam penelitian ini diperoleh dengan menggunakan wawancara, kemudian dilakukan pengecekan keabsahan data menggunakan triangulasi. Triangulasi dilakukan dengan memeriksa data ke sumber yang sama dengan teknik/metode yang berbeda. Selain wawancara, peneliti juga mencari data melalui observasi. Perbedaan data yang diperoleh peneliti diolah kembali untuk memastikan data mana yang dianggap valid/valid. Tujuan dari manajemen perusahaan pelayaran ini adalah untuk mengetahui bagaimana menerapkan strategi perusahaan pelayaran di era normal dan dampak perencanaan di masa Covid-19. Dari penelitian ini, penulis ingin mengemukakan agar masa Covid-19 dari beberapa perusahaan pelayaran menerapkan pengelolaannya, khususnya angkutan laut dan efektivitas kinerja sumber daya manusia untuk menjalankan kebijakan di era normal ini. Penelitian ini dapat menjadi panduan bagi seluruh pengguna di Semarang untuk siap dan mempersiapkan diri menyambut era baru dengan baik.

Kata kunci: Ekspor, Sumber Daya Manusia, Impor, Angkutan Laut,

Abstract

The Covid 19 pandemic has had an extraordinary impact on all groups, especially in the export and import business and logistics. The increasing level of sea freight, the shortage of containers, and the limited ship space are highlights for all users. Almost all ports in Indonesia feel this. However, in this study, the writers are interested in researching the Semarang area, which is a port with much potential. This study uses qualitative methods to understand social phenomena by focusing more on a complete picture of the phenomenon under study rather than breaking it down into interrelated variables. The hope is to gain a deep understanding of the phenomenon in order to come up with a theory. Because the objectives are different from quantitative research, the data collection procedures and types of qualitative research are also different. Data collection in this study was obtained using interviews, then checking the validity of the data using triangulation. Triangulation is done by examining data from the same source using different techniques/methods. In addition to interviews, researchers also seek data through observation. Differences in data obtained by researchers are processed again to ensure which data are considered valid/valid. The aim of this shipping company management is to find out how to implement shipping company strategies in the common era and the impact of planning during the Covid-19 period. From this research, the authors suggest that the Covid-19 mass from several shipping companies implement management, especially sea transportation, and the effectiveness of human resource performance to carry out policies in this normal era. This research can be a guide for all users in Semarang to be well-prepared and ready to welcome the new era.

Key words: export, human resources, import, ocean freight.

PENDAHULUAN

Setiap negara akan berlomba-lomba dalam hal kegiatan untuk melakukan perdagangan khususnya perdagangan yang dilakukan dengan negara lain yang lebih dikenal dengan istilah ekspor-impor. Perdagangan ekspor-impor dapat berkembang disebabkan oleh faktor, salah satunya diantaranya adalah faktor dari setiap negara yang tidak akan bisa memenuhi kebutuhannya sendiri sehingga harus melakukan transaksi jual beli dengan negara lain. Landasan utamanya adalah saling menguntungkan. Selain ekspor-impor dilakukan oleh suatu negara langkanya barang tersebut, sehingga negara tersebut terpaksa harus mengimpor dari negara lain. Misalnya negara penghasil minyak akan mengekspor minyaknya ke negara yang tidak mempunyai sumber minyak. Sebaliknya, negara penghasil minyak tersebut mungkin harus mengimpor bahan tekstil dari negara lain

Pada umumnya, perdagangan luar negeri tidak jauh berbeda di bandingkan perdagangan lokal atau nasional. Namun perdagangan internasional memang sedikit lebih rumit karena memiliki beberapa kendala antara penjual dan pembeli terpisah oleh batas-batas kenegaraan sehingga menyebabkan proses pengiriman barang memakan waktu, eksportir dan importir harus mengikuti dan menyelesaikan ketentuan-ketentuan diatas yang telah di sepakati bersama agar proses ekspor-impor menjadi lebih lancar. Misal kesepakatan cara pembayaran menggunakan mata uang pihak eksportir atau importir dan situasi politik dan keamanan suatu negara yang sangat berperan dalam kelancaran pengiriman barang ke negara tujuan ekspor.

Pada pasca Covid-19 ini harus diimbangi dengan sumber daya manusia karena teknologi jaman dahulu dan sekarang berbeda oleh karena itu kita berperan aktif dalam menghadapi rintangan perubahan di masa depan, untuk menunjang ini peningkatan kinerja dalam pelayanan agar sesuai dengan fungsinya. Hal ini tentunya

berhubungan sumber daya manusia (SDM) yang ahli bidangnya.

Freight Forwarder adalah badan usaha yang bertujuan untuk memberikan atas seluruh kegiatan yang diperlukan bagi terlaksananya pengiriman, pengangkutan dan penerimaan barang dengan menggunakan multimodal transport baik darat, laut dan udara. Pada negara impor juga dalam bertransaksi/menyelesaikan biaya-biaya yang timbul akibat dari kegiatan-kegiatan transportasi yaitu seperti *letter of credit, certificat of receipt, bill of lading, sea waybill, air waybill, house bill of lading, delivery order* biaya-biaya yang telah dikeluarkan oleh *freight forwarder* akan dibayar kembali oleh pemberi order ditambah dengan biaya jasa pelayanan.

Peranan penting dalam perusahaan dalam kegiatan ekspor impor yaitu sebagai perantara antara pengirim barang dengan penerima barang dengan adanya jasa pelayanan dari *freight forwarder* akan memudahkan para eksportir maupun importir dalam pengiriman dan penerimaan barang dari dalam ataupun luar negeri.

Ocean freight adalah metode dan biaya pengangkutan barang melalui laut. Metode ini adalah bagian penting dari perdagangan lintas batas yang memungkinkan setiap orang memindahkan sejumlah besar barang antar negara. Barang biasanya diangkut dengan kapal melalui laut terbuka. Ada banyak jenis pilihan pengiriman yang tersedia untuk berbagai jenis barang. Salah satu yang paling populer adalah pengiriman peti kemas, yang secara teknis disebut *containerization*. Dengan opsi ini, barang dikirim menggunakan kontainer dengan ukuran standar 20 hingga 40 feet. Selain *ocean freight*, ada moda angkutan barang internasional lainnya, yang meliputi kurir, *express air freight*, dan *standard air freight*. Semua moda transportasi ini melibatkan pengiriman melalui udara dan karena itu jauh lebih cepat daripada angkutan laut. Pengiriman barang melalui jalur ini biasanya memakan waktu antara 1 hingga 2 minggu, tetapi juga jauh lebih mahal

daripada angkutan laut dan hanya dapat menangani pengiriman yang lebih kecil. Meskipun angkutan laut tidak murah untuk pengiriman dalam jumlah kecil, namun skalanya sangat baik. Untuk pengiriman dalam jumlah besar, pengiriman jenis ini membutuhkan biaya keseluruhan yang relatif lebih murah. Inilah sebabnya mengapa ocean freight telah menjadi bagian penting dari perdagangan internasional. Menurut Ifat Fauziah (2018:1) Ekspor adalah penjualan barang ke luar negeri dengan menggunakan sistem pembayaran, kualitas, kuantitas dan syarat penjualan lainnya yang telah disetujui oleh pihak eksportir dan importir. Kebijakan dibidang ekspor disusun dalam rangka peningkatan daya saing, menjamin kepastian usaha dan kesinambungan bahan baku industry di dalam negeri, mendukung kelestarian lingkungan / Sumber Daya Alam dan aspek Kesehatan, Keamanan, Keselamatan, Lingkungan dan Moral Bangsa serta adanya perjanjian internasional. Penetapan kebijakan ekspor dilaksanakan oleh pemerintah pusat dalam hal ini kementerian perdagangan mengingat kebijakan tersebut terkait dengan perjanjian internasional, jangkauan operasional bersifat nasional yang memerlukan koordinasi antar instansi terkait tingkat nasional maupun lembaga internasional. Kebijakan ekspor didasarkan pada Program Perencanaan Nasional dan Rencana Jangka Panjang dan Menengah yang pelaksanaannya dituangkan dalam bentuk peraturan perundang-undangan, Peraturan Presiden, dan Peraturan Menteri. Seiring dengan meningkatnya arus barang dan jasa antar negara dalam era liberalisasi perdagangan dunia, peluang ekspor ke pasar internasional semakin terbuka bagi produk Indonesia. Meningkatnya peluang pasar tersebut terlihat melalui diversifikasi pasar ekspor non migas Indonesia dalam lima tahun terakhir. Selain diversifikasi pasar tujuan ekspor, peningkatan nilai ekspor tersebut didukung oleh beberapa factor, diantaranya diversifikasi produk ekspor non migas, peningkatan 'produksi pada sector

manufaktur, dan kenaikan harga komoditi Internasional. Salah satu faktor yang mendukung peningkatan ekspor non migas Januari-September 2012 adalah bahan bakar mineral, lemak dan minyak hewan/nabati, mesin/peralatan listrik, karet dan barang dari karet, mesin-mesin/pesawat mekanik, bijih, kerak dan abu logam, serta juga didorong oleh berkembangnya pasar non tradisional, terutama di Afrika, India dan Eropa Timur seperti Rusia, Ukraina, Kazakhstan, dan Asia Tengah. Meningkatnya ekspor Indonesia ke dunia, terutama komoditi ekspor non migas, membuat persaingan dagang antara produk Indonesia yang diperdagangkan di negara tujuan dengan produk serupa yang dihasilkan oleh produsen local di negara tersebut makin tajam. Maka dari itu, seiring dengan meningkatnya ekspor Indonesia ke negara tujuan, tuduhan perdagangan terhadap produk ekspor Indonesia dari negara-negara tersebut pun meningkat. Ekspor adalah kegiatan pengeluaran barang dari daerah pabean. Daerah pabean adalah wilayah republic Indonesia yang meliputi wilayah daratan, perairan dan ruang udara di atasnya, serta tempat-tempat tertentu di Zone Ekonomi Eksklusif dan Landasan Kontinen yang didalamnya berlaku Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan ekonomi yang digunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. Sedangkan pengertian Impor menurut DJBC adalah kegiatan memasukkan barang ke dalam daerah pabean. Impor bisa diartikan sebagai kegiatan memasukkan barang dari suatu negara (luar negeri) ke dalam wilayah pabean negara lain. Pengertian ini memiliki arti bahwa kegiatan impor berarti melibatkan

dua negara. Dalam hal ini bisa diwakili oleh kepentingan dua perusahaan antar dua negara tersebut, yang berbeda dan pastinya juga peraturan serta bertindak sebagai supplier dan satunya bertindak sebagai negara penerima. Dalam memenuhi kebutuhannya, setidaknya pasti terdapat satu hal yang membuat negara tersebut harus membangun hubungan baik dengan negara lainnya. Salah satunya, dalam aktivitas perekonomian ini. Tujuan lainnya dari kegiatan impor adalah untuk memperkuat neraca pembayaran dan mengurangi keluarnya devisa ke luar negeri.

Salah satu jasa pengiriman barang yang ditawarkan oleh PT. BDP Indonesia Semarang yaitu dengan menggunakan transportasi laut angkutan petikemas (*container*) baik ekspor maupun impor. Penggunaan petikemas sebagai kemasan yang baku dalam ukuran yang seragam menyederhanakan dalam proses bongkar muat barang dan mengurangi kekhawatiran kerusakan barang akibat proses bongkar muat yang berulang-ulang. Berubahnya sistem transportasi menjadi angkutan petikemas ini, telah mengembangkan industry angkutan laut dari *port to port* menjadi *port to hub*, bahkan kemudian dilanjutkan dengan moda angkutan lainnya sampai dengan tempat tujuan akhir. Sistem angkutan ini dikenal sebutan intermoda transportasi untuk petikemas yang terintegrasi, terencana, terjadwal, efisien, mudah dan global. Adapun definisi dari *container* menurut Hamdani & Haikal (2012 :144) secara umum digambar sebagai gudang yang dapat dipindahkan (*removable warehouse*) yang digunakan untuk mengangkut barang, merupakan perangkat perdagangan dan sekaligus juga merupakan komponen daripada sistem pengangkutan. *Container* dipakai untuk memudahkan penyimpanan, pengangkutan dan penyebaran barang dan sekaligus melindunginya dari kemungkinan kerusakan. Yang dimaksud dengan *container* ini adalah *freight container* atau *cargo container* dan harus ditarik batasan tegas dengan *container* yang disebutkan diatas. Dalam pengertian

perdagangan, khususnya perdagangan internasional, *container* adalah sebuah peti berbentuk empat persegi panjang terbuat dari besi, aluminium, *plastic*, *fiberglass*, atau kayu yang berpintu dan dilengkapi dengan alat kemudahan pada keempat sudut pada atapnya untuk mengangkatnya dan digunakan untuk mengepak atau mengemas barang-barang untuk diangkut melalui laut atau pun udara. Itulah sebabnya *container* juga disebut peti kemas.

LANDASAN TEORI

Menurut David A. Lasse (2016:82) beberapa pengertian yang sangat sederhana tentang peti kemas, diantaranya adalah peti kemas sebagai media dan kotak menyimpan barang; sebagian mengatakan bahwa peti kemas adalah gudang yang dapat diangkut. Lembaga maritim sedunia (*International Maritime Organization*) menyatakan bahwa arti peti kemas adalah “suatu benda yang dijadikan sebagai alat angkutan barang bersifat permanen, kuat, dapat digunakan berulang kali, dirancang khusus untuk mudah diangkut berbagai moda transportasi secara aman, dan dilengkapi dengan soket pengangkat pada sudut-sudutnya” atau “*Container means an article of transport equipment: (a) of a permanent character and accordingly strong enough to be suitable for repeated use; (b) specially designed to facilitate the transport of goods, by one or more modes of transport, without intermediate reloading; (c) designed to be secured and/or readily handled, having corner fittings for these purpose*”. Semakin berkembang dan meningkatnya kebutuhan masyarakat, semakin ketat pula persaingan antara perusahaan yang satu dan yang lain demi mendapatkan perhatian dari masyarakat yang nantinya diharapkan dapat mendatangkan laba bagi perusahaan itu sendiri. Sumber daya manusia (SDM) merupakan asset bagi suatu perusahaan dan peralatan bongkar muat yang mekanis dan non mekanis. Faktor produksi tidak dapat berjalan tanpa adanya sumber daya manusia yang mengoperasikannya dan perawatan

peralatan yang sesuai prosedur yang ada. Dalam hal ini kegiatan handling muatan dari modatranspotasi laut kedarat dan sebaliknya dari moda transpotasi darat kelaut, amat berpengaruh kepada waktu kapal berada ditambatan (*ship's time at berth*). Menurut Bangun (2012) Manajemen SDM berfungsi untuk mengatur dan mengevaluasi kinerja para karyawan baik itu dikantor maupun di lapangan supaya rencana yang telah dibuat sebelumnya tercapai bersama. Dalam fungsi SDM juga mengatur tentang buruh tenaga kerja bongkar muat. Kinerja merupakan hasil kerja yang dicapai seseorang dalam melaksanakan tugas-tugas yang dibebankan kepadanya didasarkan atas kecakapan, pengalaman, kesungguhan serta waktu dan ditentukan oleh kemampuan karakteristik pribadinya serta persepsi terhadap perannya dalam pekerjaan itu (Hasibuan, 2009; Sutrisno, 2009). Faktor-faktor yang mempengaruhi pencapaian kinerja adalah Hasil kerja, pengetahuan pekerjaan, inisiatif, kecekan mental, sikap dan disiplin dan absensi, (Sutrisno, 2009). Yani (2012) jenis penilaian kinerja terdiri dari Penilaian hanya oleh atasan, penilaian oleh kelompok lini dan staf, penilaian melalui keputusan komite dan berdasarkan peninjauan.

METODE

Penelitian ini dengan menggunakan pendekatan kualitatif merupakan riset yang lebih mengandalkan kata-kata (*narrative*) daripada angka-angka (*quantification*). Meski demikian, data pada riset kualitatif tidak tertutup kemungkinan untuk dikuantitatifkan; dan bahkan pendekatan kualitatif dapat pula diaplikasikan secara bersama-sama dengan pendekatan kuantitatif pada satu studi yang sama. Sehingga apa yang disebut sebagai dikotomi antara kualitatif dan kuantitatif hanya dapat dibedakan namun tidak bertentangan satu terhadap yang lain bahkan kedua pendekatan dapat saling melengkapi (*interactive continuum*). Pendekatan kualitatif berakar pada tradisi dalam sosiologi dan antropologi dengan tujuan memahami gejala apa adanya

“*as it really is*” atau yang dikategorikan sebagai pendekatan alami (*naturalism*). Proses pendekatan kualitatif berlangsung ketika periset “nyemplung” ke suatu kelompok masyarakat dengan melakukan komunikasi dan interaksi yang disebut “*talk and interaction*” atau menemukan pengetahuan lebih dalam dan rinci tentang keseharian seorang atau kelompok social tertentu (*ethnomethodology*). Pengumpulan data kualitatif berjalan dengan teknik percakapan sehingga penganalisisan data disebut *conversation analysis*.

Metode Pengumpulan Data

Dalam usaha untuk mendapatkan data yang dibutuhkan metode kualitatif dan kuantitatif yang digunakan adalah :

1. Metode Observasi
Yaitu dengan mengadakan pengamatan langsung ke obyek penelitian yaitu shipment ekspor impor di PT. BDP Indonesia Semarang dalam kurun waktu dari awal Januari 2022 sampai dengan saat ini berkaitan dengan naik turunnya harga Ocean Freight yang terjadi pasca covid 19 dan kinerja SDM yang ada.
2. Metode Wawancara Mendalam
Yaitu komunikasi dua arah antara peneliti dengan responden atau pelanggan PT. BDP Indonesia Semarang serta perusahaan pelayaran dan *freight forwarding* di Semarang yang berkaitan dengan masalah yang diteliti.
3. *Focus Group Discussion* (FGD)
Istilah kelompok diskusi terarah atau dikenal sebagai *Focus Group Discussion* (FGD) saat ini sangat populer dan banyak digunakan sebagai metode pengumpulan data dalam penelitian sosial. Pengambilan data kualitatif melalui FGD dikenal luas karena kelebihanannya dalam memberikan kemudahan dan peluang bagi peneliti untuk menjalin keterbukaan, kepercayaan, dan

memahami persepsi, sikap, serta pengalaman yang dimiliki oleh responden/pesertanya. *Focus group discussion* yang lebih terkenal dengan singkatannya FGD merupakan salah satu metode riset kualitatif yang paling terkenal selain teknik wawancara. FGD adalah diskusi terfokus dari suatu group untuk membahas suatu masalah tertentu, dalam suasana informal dan santai. Jumlah pesertanya bervariasi antara 8-12 orang, dilaksanakan dengan panduan seorang moderator. FGD secara sederhana dapat didefinisikan sebagai suatu diskusi yang dilakukan secara sistematis dan terarah mengenai suatu isu atau masalah tertentu. Irwanto (2006: 1-2) mendefinisikan FGD adalah suatu proses pengumpulan data dan informasi yang sistematis mengenai suatu permasalahan tertentu yang sangat spesifik melalui diskusi kelompok. Sebagai sebuah metode penelitian, maka FGD adalah sebuah upaya yang sistematis dalam pengumpulan data dan informasi. Sebagaimana makna dari Focused Group Discussion, maka terdapat 3 kata kunci, yaitu:

- a. Diskusi – bukan wawancara atau obrolan
- b. Kelompok – bukan individual
- c. Terfokus – bukan bebas

Dengan demikian, FGD berarti suatu proses pengumpulan data dan informasi yang sistematis mengenai suatu permasalahan tertentu yang sangat spesifik melalui diskusi kelompok. Dalam pelaksanaan FGD dilakukan dengan cara berdiskusi dengan para nara sumber di suatu tempat dan dibantu dengan seseorang yang memfasilitorkan pembahasan mengenai suatu masalah dalam diskusi tersebut. Orang tersebut disebut dengan moderator. Permasalahan yang dibahas dalam FGD sangat spesifik karena untuk memenuhi tujuan yang sudah jelas. Oleh karena itu, pertanyaan yang disusun

dan diajukan kepada para peserta FGD jelas dan spesifik. Banyak orang berpendapat bahwa FGD dilakukan untuk menyelesaikan masalah. Artinya, diskusi yang dilakukan ditujukan untuk mencapai suatu kesepakatan tertentu mengenai suatu permasalahan yang dihadapi oleh para peserta. Hasil FGD tidak bisa dipakai untuk melakukan generalisasi karena FGD memang tidak bertujuan menggambarkan (representasi) suara masyarakat. Meski demikian, arti penting FGD bukan terletak pada hasil representasi populasi, tetapi pada kedalaman informasinya. Lewat FGD, peneliti bisa mengetahui alasan, motivasi, argumentasi atau dasar dari pendapat seseorang atau kelompok. Dengan kata lain bahwa hasil FGD tidak bisa dijadikan patokan dalam mengambil kesimpulan dari hasil penelitian.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Dengan kantor pusat di Philadelphia dan 134 kantor di seluruh dunia, BDP International sebagai anggota Grup PSA, adalah penyedia terkemuka solusi rantai pasokan, transportasi, dan logistik global yang terintegrasi. Ini melayani lebih dari 5.000 pelanggan dan menyediakan berbagai layanan, termasuk solusi logistik timbal (LLP) dan logistik pihak keempat (4PL); transportasi laut, udara dan darat; manajemen asal, pengiriman barang ekspor; bea cukai impor dan kepatuhan terhadap peraturan; kepatuhan perdagangan, analitik, dan solusi pengoptimalan; logistik proyek; pergudangan, dan visibilitas rantai pasokan dan pelacakan ETA prediktif melalui teknologi miliknya BDP *Smart*. BDP International *was specialties global logistics, supply chain consulting, 4PL customized provider services, carrier management, import customs brokerage, project logistics, regulatory and trade compliance, purchase order management, process mapping and improvement, and hazardous materials handling.*

Dengan melakukan pengamatan di PT. BDP Indonesia Semarang didapatkan data dari

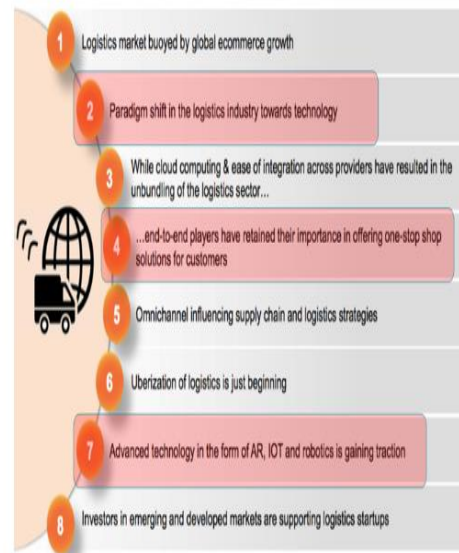
bulan Januari sampai dengan Agustus 2022 sebagai berikut :

No	Type of Service	Equipment	
		20'	40'
1	Export	55	278
2	Import	156	35

Dapat dilihat dari data tersebut diatas, bahwa ekspor mendominasi paling banyak dibandingkan impor. Dimana mayoritas ekspor ini dengan menggunakan term FOB yaitu freight prepaid untuk tujuan ke US. Dengan kondisi *ocean freight* pada saat awal covid terjadi yang sangat tinggi dan baru kembali normal di bulan Juni 2022, bisnis ekspor impor tidak terlalu berkembang dikarenakan perputaran keuangan yang harus dijaga tetap stabil. Dalam setahun terakhir di tahun 2021 ocean freight khususnya tujuan ke USEC maupun USWC dapat mencapai \$ 20,000/container. Harga ini sangat melejit tinggi sehingga mempengaruhi laju ekspor di Pelabuhan Semarang. Penelitian ini juga dilakukan wawancara dengan beberapa responden seperti perusahaan pelayaran seperti HMM, Evergreen, ONE, CMA CGM, PIL, MSC, GSL. Yang mana hasil dari wawancara tersebut adalah ocean freight naik sampai dengan 100 bahkan 200% disebabkan oleh terbatasnya *space feeder* dan *connecting* serta ketersediaan container di Pelabuhan asal. Dan tentunya dipengaruhi oleh SDM yang kurang memadai karena adanya pemberlakuan *lockdown* sehingga para karyawan harus menerapkan WFH full pada saat covid 19 melanda di dunia. Bahkan untuk menyelamatkan bisnis setiap perusahaan harus melakukan pengurangan karyawan secara sepihak. Hal ini sangat berdampak dalam kelangsungan ekspor dan impor. *Ocean freight* kembali normal di level \$ 7,000/container untuk tujuan US pada akhir-akhir ini yaitu di bulan Juli 2022 yang mana *space feeder* dan container juga sudah sangat memadai. Dalam penelitian ini, FGD dilaksanakan dengan dihadiri beberapa informan dari ALFI/ILFA Jateng, Kadin

Semarang, INSA, dan para pelaku jasa bisnis ekspor impor yaitu *freight forwarding*, perusahaan pelayaran, EMKL dan tentunya pengguna jasa eksportir&importir pada tanggal 28 Juni 2022 dengan hasil sebagai berikut :

How The Digital are Playing The Game to Logistics



Peluang dan Tantangan Membangun Mutual Kolaborasi Bisnis di Ekosistem Logistik Pasca Pandemic – Bangkit Ekonomi JATENG 2022 :

- Adaptasi Pelaku Bisnis (Anggota ALFI/ILFA) terhadap perubahan pasar (perilaku konsumen, basis digital)
- *Customer focus* dan segmen pasar – termasuk Perdagangan Domestik
- Supporting UMKM di Jateng untuk Export
- Regulasi dan fasilitas pro ekosistem logistik paska pandemic (permodalan, kapasitas ‘*knowledge*’ dan akses, infrastruktur pelabuhan, digital).

KESIMPULAN

Ekspor dan impor mengalami naik turun karena adanya ocean freight yang kurang stabil. *Ocean freight* mengalami naik

berkelanjutan dipengaruhi oleh terbatasnya *space feeder* dan *connecting* serta ketersediaan container. Kesiapan para pelaku bisnis menghadapi tantangan di pasca covid 19 terhadap perubahan pasar baik dalam hal perilaku konsumen yang berbasis digital.

DAFTAR PUSTAKA

- Fauziah, Ifat. (2018). *Buku Panduan Ekspor&Impor*. Ilmu. Pamulang.
- Hamdani & Haikal, (2017). *Seluk Beluk Perdagangan Ekspor Impor*. Bushindo. Jakarta.
- Irwanto, J. (2006). *Focused Group Discussion (FGD): Sebuah Pengantar Praktis*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Lasse, D.A. (2018). *Shipping Research Method*. Rajawali Pers. Depok.
- Lexy, J Moleong. (2008). *Metode Penelitian Kualitatif*. PT Remaja Rosdakarya. Bandung.
- Misterexportir. (2022). *Ocean Freight dalam Pengiriman Internasional: Pengertian dan Caranya*.
(<https://misterexportir.com/ocean-freight-dalam-pengiriman-internasional/>).18-08-2022
- Sutrisno,E (2009). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta. Kencana