

Sistem Pengelolaan Kontraktor Truk *Crude Palm Oil* di PT. Sapta Karya Damai Provinsi Kalimantan Tengah

Muhammad Ilham Bintang*, Arum Ambarsari, Amallia Ferhat
Program Studi Agribisnis, Fakultas Pertanian INSTIPER Yogyakarta
*Email Korespondensi: bangilham7@gmail.com

ABSTRAK

CPO adalah hasil pembentukan asal buah kelapa sawit yang diambil dari daging buah (*mesocarp*) dan pada proses pengolahan buah kelapa sawit untuk menjadi crude palm oil melalui beberapa tahapan. Setelah diproses langkah selanjutnya yaitu proses pemuatan, harus dilakukan dalam penanganan khusus, pemuatan pada saat di pabrik kelapa sawit (PKS), sampai proses pembongkaran di pelabuhan tujuan (bongkar), seluruh operasional yang dilaksanakan harus sesuai standar yang ditetapkan guna menjamin kualitas muat tersebut. Kontraktor adalah mitra yang bekerjasama dengan perusahaan didalam pengangkutan CPO jasa penyedia layanan transportasi angkut. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui sistem kemitraan transportasi pengangkutan CPO di PT. Sapta Karya Damai. Penelitian ini menerapkan metode deskriptif. Penelitian ini dilaksanakan di PT. Sapta Karya Damai Sampit Kalimantan Tengah. Metode pengambilan sampel menggunakan metode *Key Person*, dengan melihat langsung lokasi penelitian guna untuk memperoleh keterangan secara faktual. Analisis data menggunakan metode deskriptif kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Kontraktor adalah sebagai jasa penyedia layanan transportasi angkutan CPO yang bermitra di perusahaan PT. Sapta Karya Damai. Sistem kemitraan yang terbentuk di perusahaan terikat didalam SPK (Surat Perjanjian Kerja) dan sesuai dengan SOP yang sudah diterapkan, kemudian timbul karena adanya tujuan yang sama dan kurangnya SDM yang ada, maka perusahaan bekerjasama dengan kedua belah pihak untuk saling memberikan keuntungan bisa tercapai dan dituangkan kedalam SPK surat perjanjian Kerja.

Kata Kunci: Manajemen Pengelolaan, Kontraktor, Kemitraan, CPO

PENDAHULUAN

Crude Palm Oil (CPO) atau sering disebut minyak mentah kelapa sawit merupakan produk olahan yang berasal dari perebusan dan pemerasan daging buah kelapa sawit. CPO adalah hasil pembentukan asal buah kelapa sawit yang diambil dari daging buah (*mesocarp*) dan pada proses pengolahan buah kelapa sawit untuk menjadi crude palm oil melalui beberapa tahapan. Setelah diproses langkah selanjutnya yaitu proses pemuatan, harus dilakukan dalam penanganan khusus, pemuatan pada saat di Pabrik Kelapa Sawit (PKS), sampai proses pembongkaran di pelabuhan tujuan (bongkar), seluruh operasional yang dilaksanakan harus sesuai standar yang ditetapkan guna menjamin kualitas muat tersebut. Ada beberapa kendala yang dialami saat pelaksanaan bongkar muat yang terhambat karena pada saat dilakukan kegiatan tersebut terdapat masalah seperti rusaknya truk tanki karena faktor jalan yang berlubang, adanya kebocoran pada pipa, dan sumber daya manusia yang rendah menjadi faktor terhambatnya pemuatan (Atikah & Sutopo, 2014).

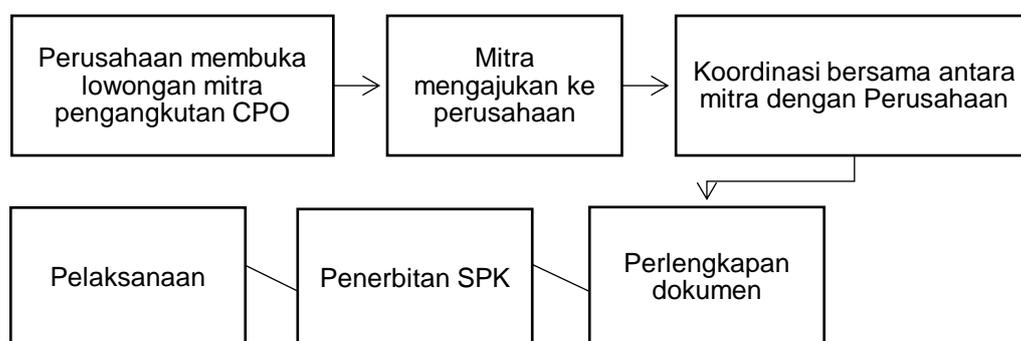
Di dalam sistem manajemen pengangkutan, memerlukan perhatian khusus untuk mengelola angkutan CPO yang efektif dan efisien. Hal hal yang perlu diperhatikan dari beberapa aspek yaitu, kualitas produk, kapasitas muatan, jumlah kebutuhan alat transportasi, pengaruh rute jarak yang di tempuh dengan memperhitungkan secara cermat, sehingga lebih efektif dan efisien, dalam hal ini kebijakan strategis maupun operasional dari sistem penggunaan moda transportasi yang efisien, faktor kedinamisan dan ketidakpastian harus dipertimbangkan. Dikarenakan investasi terhadap pengadaan moda transportasi bernilai cukup besar dan harus mempertimbangkan ketersediaan pasokan ataupun adanya permintaan yang berfluktuasi agar transportasi yang tersedia efisien. Ketersediaan moda transportasi yang optimum akan dapat menekan kerugian akibat penimbunan yang terlalu banyak ataupun keterlambatan pelayanan pengiriman yang akan menghilangkan adanya kesempatan penjualan. Oleh karena adanya kebutuhan tersebut dibutuhkan pendekatan yang harus diputuskan secara berkelanjutan dengan penerapan model dinamik. Perancangan model yang dibuat bermaksud untuk memahami dan menggambarkan sistem nyata, yang darinya dapat di evaluasi kinerja sistem transportasi perusahaan dan dapat diusulkan pengembangan skenario dari model yang ada (Noor mahmudah dkk., 2011).

METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini yaitu metode deskriptif kualitatif. Metode deskriptif dapat digunakan untuk memberikan gambaran tentang karakteri stik, kondisi, dan faktor-faktor yang mempengaruhi. Dalam pengambilan sampel penelitian ini menggunakan metode *key person*. Dengan melihat langsung dilokasi penelitian guna untuk memperoleh keterangan secara faktual. Pada manajemen pengelolaan kontraktor truk CPO, survey dapat membantu peneliti untuk memperoleh informasi tentang jenis kendaraan yang digunakan, lamanya perjanjian kerja dan masalah yang sering dihadapi dalam pengelolaan kontraktor, dengan demikian survey dapat membantu pengambilan keputusan terkait perbaikan dan pengembangan pengelolaan kontraktor CPO. Penelitian di PT. Sapta Karya Damai dilakukan pada bulan Juni 2023.

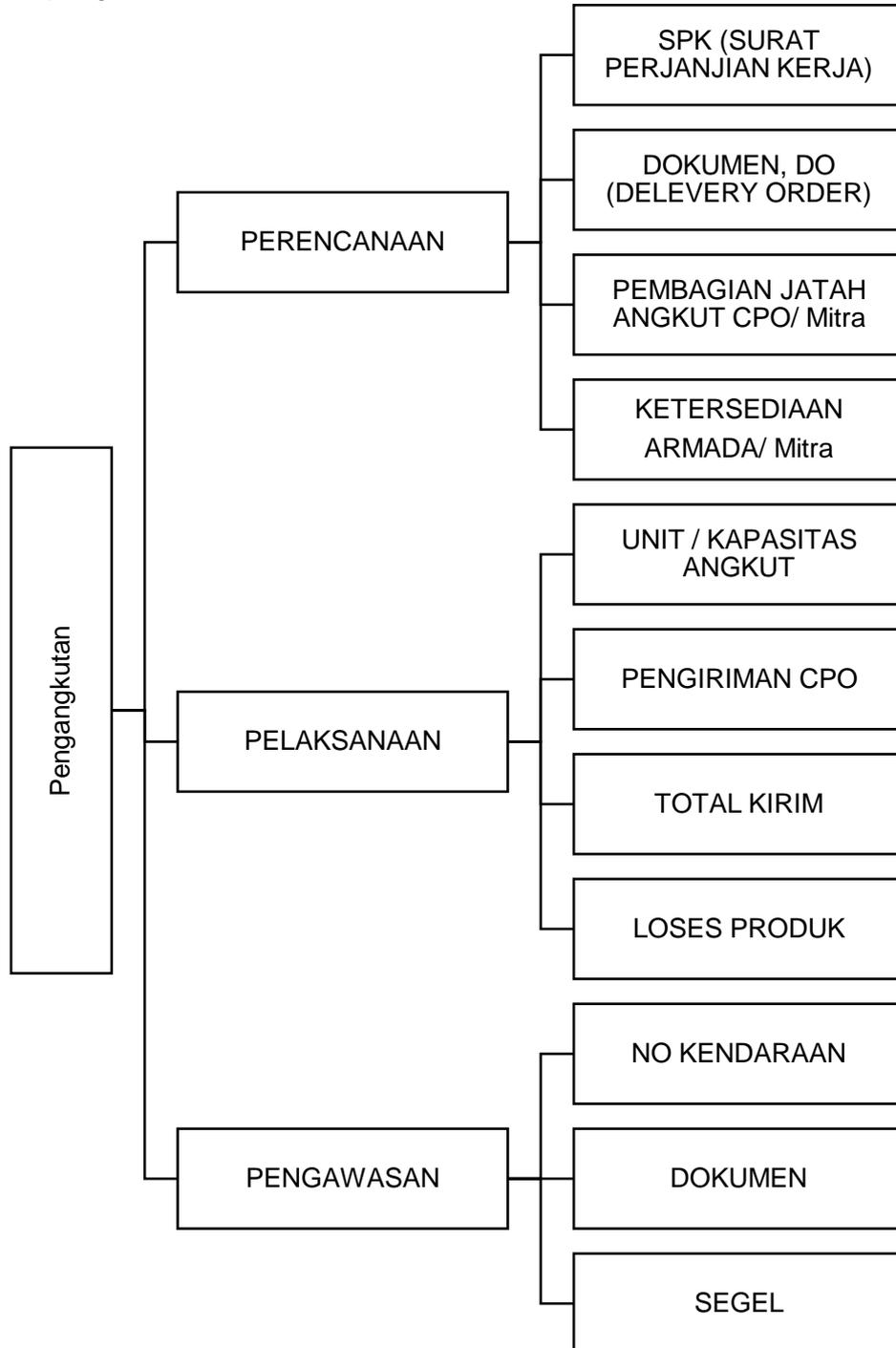
HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil pengumpulan data dilapangan diperoleh hasil mengenai Pola dalam membangun kemitraan yang dilakukan perusahaan PT. Sapta Karya damai seperti gambar berikut :



Gambar 5. 1 Alur Penentuan Kontraktor
Sumber : Data Primer (2023)

Didalam pelaksanaanya, manajemen pengelolaan kontraktor, ada beberapa poin yang menjadi tolak ukur perusahaan, sebelum dan sesudah menjalankan pengangkutan dengan manajemen pengelolaan kontraktor.



Gambar 5. 2 Manajemen Pengangkutan CPO
Sumber : Data Primer (2023)

1. Perencanaan
 - a. SPK (Surat Perjanjian Kerja)

SPK yaitu surat perjanjian kerja, perusahaan akan bekerjasama dalam hal – hal pengangkutan CPO dengan kontraktor dengan membuat SPK (Surat Perjanjian Kerja) yang akan mengikat kedua belah pihak, dan kontraktor dipilih secara langsung oleh perusahaan.
 - b. Pembagian Jatah Angkut CPO

Selanjutnya perusahaan membagi banyaknya produk yang akan dikirimkan oleh kontraktor setelah SPK di tanda tangani dan sudah diserahkan dokumen DO (*Delivery Order*).
 - c. Ketersediaan Armada.

Ketersediaan armada angkutan sepenuhnya ditanggung oleh pihak kedua atau kontraktor, dan sepenuhnya di atur oleh pihak pertama yaitu perusahaan yang berwenang akan hal ini.
2. Pelaksanaan
 - a. Pengiriman CPO

Kontraktor akan mengarahkan unit – unit yang akan beroperasi dengan menentukan kapasitas angkutan, no kendaraan, kelayakan unit.
 - b. Loses Produk

Loses produk yaitu banyaknya kehilangan suatu produk yang sudah ditentukan.
 - c. Total Kirim

Total pengiriman dan loses produk kemudian di hitung dan disetorkan oleh kontraktor ke departemen trading CPO di perusahaan.
3. Pembayaran – pembayaran
 - a. Pembayaran dilakukan dengan syarat memberi data bukti SPB yang telah ditandatangani oleh pengawas pembongkaran dari pihak pertama.
 - b. Pembayaran harga angkut dilakukan pihak pertama kepada pihak kedua selambat – lambatnya 45 (empat puluh lima) hari kerja setelah tagihan asli yang dilampirkan dengan karcis timbang CPO diterima pada kantor pihak pertama yang dilakukan dengan cara mentransfer ke rekening bank yang ditunjuk oleh pihak kedua ataupun secara cash.
4. Pengawasan
 - a. No kendaraan

Unit pengangkutan harus sesuai dengan no kendaraan yang sudah terdaftar oleh pihak kedua dengan perusahaan.
 - b. Dokumen

Dokumen pengiriman berupa, *Delevery order*, Replast muatan, segel, identitas angkutan lainnya.

Prosedur Kontraktor

1. Surat Perjanjian Kerja

Surat perjanjian kerja memuat segala peraturan dengan kontraktor terkait pelaksanaan pengangkutan CPO. Surat perjanjian kerja yang telah disepakati dapat di perpanjang sesuai

kebutuhan antara pihak perusahaan dan pihak kontraktor. Sebelum mendatangi kontrak kerja, pihak perusahaan dan pihak kontraktor melakukan rapat dan negosiasi terkait peraturan – peraturan yang di muat didalam surat perjanjian kerja. Berikut ini beberapa peraturan yang termuat didalam SPK, mengenai spesifikasi kerja, syarat – syarat pembayaran, dan pajak. Diantaranya :

1) Spesifikasi Kerja

- a. Pihak pertama memberikan pekerjaan pengangkutan CPO dari PKS (pabrik kelapa sawit) di PT. SKD ke lokasi bongkar atau Pelabuhan untuk dikirimkan ke pembeli wajib menggunakan unit kendaraan yang telah disiapkan oleh pihak kedua dengan jumlah yang cukup dan menempatkan seorang pengawas lapangan yang berpengalaman dalam bidang tersebut.
- b. CPO diangkut secara terus-menerus atau continue, sampai selesai partai CPO yang ditetapkan oleh pihak pertama
- c. Pihak kedua dilarang menambah dan atau menukar unit yang sudah disepakati atau diatur pada point 1 diatas, tanpa persetujuan pihak pertama.
- d. Sebelum dan sesudah memuat CPO, kendaraan harus ditimbang terlebih dahulu di PKS PT. Sapta Karya Damai.
- e. Apabila terjadi kerusakan pada unit pengangkutan, maka pihak kedua segera menyiapkan dan mengganti unit lain agar CPO segera terkirim ke lokasi bongkar dengan lancar.
- f. Jika terjadi kecelakaan maka sepenuhnya menjadi tanggung jawab oleh pihak kedua.
- g. BBM dan kebutuhan lainnya untuk pengangkutan CPO disediakan oleh pihak kedua.
- h. Pihak kedua bertanggung jawab untuk membayar ganti kerugian CPO apabila produk terjadi penyusutan/rusak/hilang akibat kelalaian dan kesalahan pihak kedua, berdasarkan harga Nasional CPO.
- i. Pihak pertama memberikan toleransi susut 0,2% dari partai CPO yang di angkut.
- j. Dan bila terjadi kelebihan susut dari toleransi 0,2% yang diberikan maka pihak kedua diwajibkan mengganti kerugian sesuai dengan harga Nasional CPO.
- k. Pengaturan peraturan CPO akan diatur oleh pihak pertama sesuai instruksi dari PKS PT. Sapta Karya Damai.

2) Pajak – Pajak

- a. Segala pajak – pajak yang timbul atas perjanjian ini akan ditanggung oleh masing – masing pihak.

2. *Delevery Order* (DO)

Delevery order yaitu dokumen penting yang dimiliki kontraktor yang nantinya menjadi prosedur didalam pengangkutan CPO. Dokumen ini harus di bawa oleh supir disaat truk akan melakukan pengangkutan dan sebelum proses loading di PKS dilakukan. Dokumen ini berisikan nama CV atau PT sebagai jasa transport pengangkutan dan alamat, keterangan perusahaan PT. Sapta Karya Damai sebagai penjual dan pembelinya, nomor DO, nomor polisi unit, nama supir, nomor SIM supir, dan di cap oleh pemilik dokumen kemudian security di PKS setelah proses loading.

3. Faktur Pajak atau Ppn

Faktur pajak yaitu dokumen faktur yang berisikan pajak – pajak yang di tanggung oleh pihak kedua, dan akan di potong dalam jumlah pembayaran yang tertera langsung oleh

perusahaan. Total Ppn yang ada di perusahaan PT. Sapta Karya Damai didalam pengangkutan sebesar 11% dari total yang akan di bayarkan.

4. Invoice

Invoice yaitu dokumen yang berisikan informasi mengenai biaya atau harga yang harus dibayarkan oleh pihak pertama kepada penyedia jasa transportasi pengangkutan. *Invoice* ini mencantumkan tanggal pengangkutan, nama penyedia jasa transport, alamat, dan informasi pembayaran dengan metode pembayaran yang akan diterima oleh pihak kedua, di cap, tertandatangani dan bermatrai. Unit *price* atau harga didalam pengangkutan yang dibayarkan tergantung oleh harga penyedia jasa transport.

Data Kontraktor

Data responden berdasarkan perusahaan kontraktor. Kontraktor adalah sebagai pemilik langsung jasa penyedia alat transportasi di perusahaan PT. Sapta Karya Damai dan mengkoordinir angkutannya untuk pengiriman CPO. Kontraktor pengangkutan CPO sebagian besar adalah penduduk yang tinggal di Kota Kabupaten Provinsi, dan sudah menetap lama kemudian menjalankan bisnis jasa transportasi angkutan khususnya di PT. Sapta Karya Damai. Berikut adalah data responden kontraktor CPO yang bermitra dengan PT. Sapta Karya Damai :

Daftar Kontraktor dan Lama Masa Kerjasama Antara Kontraktor Dengan PT. Sapta Karya Damai.

Tabel 1 Kontraktor dan Lama Masa Kerjasama Antara Kontraktor Dengan PT. Sapta Karya Damai.

Kontraktor	Jumlah (responden yang mewakili)	Lama Bermitra (Tahun)
CV.Flobamoratransport	1	8
PT. JHN	1	8
CV.Gemilang Abadi	1	8
CV.Mitra Agung Perkasa	1	8
CV. Usaha Binti Mandiri	1	3
CV. Alfitri Jaya Lestari	1	4
Rata – Rata (Total)	6	8

Sumber : Data Primer (2023)

Berdasarkan tabel 5.1 daftar kontraktor dan lama masa kerjasama antara kontraktor dengan PT. Sapta Karya Damai, yang bermitra dengan perusahaan yaitu total ada sebanyak 6 kontraktor, diantaranya ada 5 CV, dan 1 PT jasa penyedia transportasi angkutan CPO. kontraktor yang paling lama bermitra dengan rentan waktu 8 tahun ada 4 kontraktor, 3 dan 4 tahun ada 2 kontraktor. Hal ini berpengaruh pada kinerja kontraktor yang sudah lama memiliki kepercayaan dengan perusahaan PT. Sapta Karya Damai. Rata – rata masa kerja kontraktor yaitu 8 tahun.

Daftar Kontraktor, Usia dan Jenis Kelamin Responden Yang Mewakili.

Tabel 2 Daftar Kontraktor, Usia dan Jenis Kelamin Responden Yang Mewakili.

Kontraktor	Jumlah (responden yang mewakili)	(P/L)	Usia
CV. Flobamoratransport	1	P	27
PT. JHN	1	L	55
CV. Gemilang Abadi	1	L	30
CV. Mitra Agung Perkasa	1	L	58
CV. Usaha Binti Mandiri	1	L	40
CV. Alfitri Jaya Lestari	1	L	45
Rata – rata (Total)	6		42,5

Sumber: Data Primer (2023)

Berdasarkan tabel 5.2 Responden yang berjenis kelamin kontraktor 5 laki laki, dan 1 diantaranya perempuan. Hal ini dapat memperlihatkan bahwa mayoritas kontraktor PT. Sapta Karya Damai didominasi oleh laki – laki. Rata – Rata Usia Responden kontraktor adalah 45 tahun.

1. Tingkat Pendidikan Responden.

Tabel 3 Tingkat Pendidikan Responden.

Kontraktor	Jumlah (responden yang mewakili)	Tingkat Pendidikan
CV. Flobamoratransport	1	S1
PT. JHN	1	SMP
CV. Gemilang Abadi	1	SMA
CV. Mitra Agung Perkasa	1	SMP
CV. Usaha Binti Mandiri	1	SMP
CV. Alfitri Jaya Lestari	1	SMP
Rata – rata (Total)	6	SMP

Sumber : Data Primer (2023)

Berdasarkan tabel 5.3 jenjang pendidikan 1 diantaranya S1, 2 SMA, dan 4 SMP dengan jumlah total responden 6 orang dan tingkat pendidikan tertinggi berjumlah 1 orang.

Tabel 4 Kapasitas dan Jumlah Unit.

Nama Kontraktor	Jenis Unit	Kapasitas Muatan / Liter	Unit
Unit Besar			
CV. Flobamora Transport	Hino FL 260 JN	10.000 - 16.000	3
PT. Jaya Harapan Nusantara	Hino FL 260 JN	10.000 - 16.000	3
CV.Mitra Agung Perkasa	Hino FL 260 JN	10.000 - 16.000	3
CV. Gemilang Abadi	Fuso FN 527 MS K	10.000 - 16.000	4
CV. Usaha Binti Mandiri	-	-	-
CV. Alfitri Jaya Lestari	-	-	-

Unit Kecil			
CV. Flobamora Transport	Hino Dutro 110 LD PS	5.000 - 8.000	3
PT. Jaya Harapan Nusantara	Hino Dutro 110 LD PS	5.000 - 8.000	3
CV.Mitra Agung Perkasa	Hino Dutro 110 LD PS	5.000 - 8.000	3
CV. Gemilang Abadi	Colt FE SHD K 136 PS	5.000 - 8.000	4
CV. Usaha Binti Mandiri	Colt FE 74 HD K 125 PS	5.000 - 8.000	5
CV. Alfitri Jaya Lestari	Colt FE 74 HD K 125 PS	5.000 - 8.000	5

Dari jenis moda transportasi pada tabel 5.4 diatas dapat dilihat, tipe moda transportasi setiap kontraktor berbeda-beda tentunya berdampak pada tipe, merek, dan kapasitas angkutnya. Setiap kontraktor yang bekerjasama dengan PT. Sapta Karya Damai, juga memiliki jumlah unit yang berbeda-beda, banyaknya jumlah unit setiap kontraktor tentunya berpengaruh pada pengeluaran dan pemasukan masing-masing kontraktor.

2. Harga

Tabel 5 Harga Sewa Angkut

Perusahaan		
Jenis Unit	Satuan	Harga (Rp/Trip)
Unit Besar	Rp/Kg	157.000
Unit Kecil	Rp/Kg	167.000

Sumber : Data Skunder (2023)

Dari Tabel 5.5 mengenai harga sewa angkutan perusahaan adalah biaya yang dikeluarkan oleh perusahaan untuk sewa angkutan dengan kontraktor, hal ini dibagi dua kategori. Pertama untuk harga sewa angkutan kapasitas besar dengan nilai Rp.167 /Kg. Kedua untuk harga sewa angkutan kapasitas kecil dengan nilai Rp.157 /Kg. Harga sewa angkutan ini menjadi harga yang nantinya akan disetorkan oleh kontraktor atau pemilik jasa penyedia transport angkut ke perusahaan dengan nilai kontrak yang sudah disepakati kedua belah pihak dan setelah total kilogram CPO yang sudah selesai dikirimkan ke dalam sebuah invoice.

3. Denda

Di dalam kontrak kesepakatan kerja antara dua belah pihak, perusahaan menetapkan kebijakan mengenai peraturan sanksi, tentang kinerja volume pengangkutan CPO yaitu, jika terdapat loses muatan di saat melakukan proses pengiriman kemudian pada saat proses pembongkaran timbangan muatan tidak sesuai dengan jumlah volume yang seharusnya di kirimkan, pihak perusahaan PT. Sapta Karya Damai memberikan kebijakan kepada penyedia jasa transportasi angkut denda sama dengan senilai harga sewa angkut/ Kg yang hilang.

Tabel 6 Jatah Angkut Kontraktor.

Kontraktor	Jatah Angkutan (kg)
CV. Flobamora Transport	75.000
PT. Jhn	75.000
CV.Mitra Agung Perkasa	75.000
CV. Gemilang Abadi	150.000
CV. Usaha Binti Mandiri	50.000
CV. Alfitri Jaya Lestari	50.000
Total	500.000
Rata - rata	83.333

Sumber : Data Skunder (2023)

Dari tabel di atas 5.6 dapat dilihat jatah angkutan per kontrak berbeda – beda hal ini dipengaruhi oleh kebijakan perusahaan mengeluarkan banyaknya jatah kontrak yang akan diangkut dan sudah disepakati antara dua belah pihak yang dituangkan didalam surat.

Tabel Biaya Unit Besar dan Kecil Trip / Unit / Kontraktor

Nama Kontraktor	Unit Besar			
	Trip / Day	Muatan (Liter)	Rp / Trip	Total Biaya (Trip/Kontrak)
CV. FLOBAMORA TRANSPORT	3	10.000 – 16.000	595.000	1.785.000
PT. JHN	3	10.000 – 16.000	600.000	1.800.000
CV.MITRA AGUNG PERKASA	3	10.000 – 16.000	600.000	1.800.000
CV. GEMILANG ABADI	4	10.000 – 16.000	620.000	2.480.000
CV. USAHA BINTI MANDIRI	-	-	-	-
CV. ALFITRI JAYA LESTARI	-	-	-	-
Rata – rata			603.750	1.966.250
Unit Kecil				
CV. FLOBAMORA TRANSPORT	2	7.000 – 8-000	435.000	870.000
PT. JHN	2	7.000 – 8-000	450.000	900.000
CV.MITRA AGUNG PERKASA	2	7.000 – 8-000	450.000	900.000
CV. GEMILANG ABADI	4	7.000 – 8-000	435.000	1.740.000
CV. USAHA BINTI MANDIRI	5	7.000 – 8-000	425.000	2.125.000
CV. ALFITRI JAYA LESTARI	5	7.000 – 8-000	425.000	2.125.000
Rata - rata			436.667	1.443.333

Sumber : Data Skunder (2023)

Dapat dilihat pada tabel 5.9 biaya pengangkutan PerTrip bahwa dari data kontraktor untuk angkutan besar yang berkapasitas 10.000 – 16.000 Liter, nilai rata ratanya adalah sebesar Rp.603.750/Trip, Rp.1.966.250 bulan/Trip dan Rp.62.070.000 Tahun/Trip. Dan untuk angkutan kecil yang berkapasitas 7.000 – 8.000 Liter kecil, nilai rata ratanya adalah sebesar Rp. 436.667/Trip, Rp. 1.443.333 Bulan/Trip, dan Rp. 34.640.000 Tahun/Trip. Jatah biaya PerTrip setiap kontraktor berbeda-beda hal ini dikarenakan setiap kontraktor memiliki biaya yang sudah ditetapkan oleh masing – masing kontraktor, tentunya nilai ini sudah di perhitungkan oleh kontraktor dengan segala kemungkinan biaya yang dikeluarkan dalam pengangkutan atau pertrip sehingga menghasilkan nilai tersebut. Dan nilai ini juga berpengaruh pada pengeluaran dan pemasukan setiap kontraktor sehingga pengeluaran dan pemasukan kontraktor berbeda-beda seperti yang tertera pada tabel diatas.

KESIMPULAN DAN SARAN

Dari hasil pengamatan dan analisa yang telah dilakukan, maka dapat ditarik kesimpulan yaitu; 1) Mitra mengajukan ke perusahaan untuk dipekerjakan, 2) Koordinasi bersama antara mitra dengan Perusahaan, 3) Perlengkapan dokumen, 4) Kesepakatan kerja dua belah pihak, 5) Pelaksanaan (SPK), 6) Evaluasi. Jumlah mitra / kontraktor yang terdaftar ada 6 kontraktor dengan total kendaraan 38 unit. Jenis muatan yang digunakan terbagi atas 16 unit untuk kapasitas besar, dan 26 unit untuk kapasitas kecil. Jatah angkutan per kontraktor berkisar antara 10.000 kg s/d 16.000 kg untuk muatan besar dan 5.000 kg s/d 8.000 kg untuk muatan kecil. Rata – rata biaya yang dikeluarkan per Trip untuk unit besar, Rp 603.703 dan

untuk unit kecil sebesar Rp 436.667. Rata – rata biaya keseluruhan perTrip untuk unit besar yaitu Rp 1.996.250 dan untuk unit kecil yaitu Rp 1.443.333.

DAFTAR PUSTAKA

- Atikah, N., & Sutopo, W. (2014). Simulasi Model Dinamik Pengangkutan Crude Palm Oil (Cpo) Di Pt. Xyz Untuk Meminimalkan Biaya Transportasi Pengadaan Bahan. *J@Ti Undip : Jurnal Teknik Industri*, 9(2), 125–134. <https://doi.org/10.12777/jati.9.2.125-134>.
- Bakara,et.all.dkk 2016. "Kajian Pengangkutan Panen Kelapa Sawit Menggunakan Armada Dump Truk Dan Truk Biasa Dari TPHh Ke Pabrik Di PT. Serikat Putra, Kecamatan Bandar Petalangan, Kabupaten Rokan Hilir, Provinsi Riau"., *Jurnal Agromast.*, Vol.1, No.2.
- C.J. Khisty. (1990). *Transportation engineering an introduction* (Englewood Clifft).
- Hadiguna, R. A., & Tjahjono, B. (2017). A framework for managing sustainable palm oil supply chain operations: A case of Indonesia. *Journal homepage: http://www.tandfonline.com/loi/tppc20*, VOL. 28, NO. 13, 1093,1106. <http://dx.doi.org/10.1080/09537287.2017.1335900>
- Karim, A., & Lesmini, L. (2023). *Manajemen Transportasi*. Yayasan Cendikia Mulia Mandiri. <https://books.google.co.id/books?id>
- Lestari, F., & Ismail, K. (2020). Supply Chain Management Strategy for an Effective Collaboration: A Case Study in Malaysia. *Innovation Management and Education Excellence*.
- Ni Putu Decy Arwini , I Made Juniastira . (2023). *Peran Transportasi Dalam Dunia Industri*. <http://dx.doi.org/10.1080/09537287.2017.1335900>
- Noor mahmudah, Danang Parikesit, Siti Malkamah, & Sigit Priyanto. (2011). *Pengembangan Metodologi Perencanaan Transportasi Barang Regional*.
- P. Chandra, H., Irayanti Fibriyanti S., & Yunita A. Messah. (2019). *Analisa Studi Tentang Kemitraan Antara Pengembang Dengan Kontraktor*. <http://puslit.petra.ac.id/journals/civil/>
- Pramana, A., Zamaya, Y., Rovarti Ningsih, A., & Hanum Hamzah, F. (2022). The analysis of supply chain of palm oil in PT. Tribakti Sarimas, Riau. *Journal Homepage: Journal Trunojoyo.ac.id/agrointek.*, *Agrointek* 16 (3): 330-337.
- Rhamdan Zidan Nugraha, Julison Arifin, Dessy Angga Afrianti. (2022). Rencana Pengalihan Sebagian Angkutan Cpo Dari Rantau Prapat - Belawan Ke Kuala Tanjung.
- Septiyanto, H., Sriwidodo, J., & Mustofa, M. (2022). Implementasi Perjanjian Hubungan Kemitraan Antara Pengemudi dan Perusahaan Jasa Angkutan. *SALAM: Jurnal Sosial dan Budaya Syar-i*, 9(5), 1495–1510. <https://doi.org/10.15408/sjsbs.v9i5.27606>
- Suwandi. (2020). Riset Teori dan Praktek Kemitraan Penyumberluaran (Outsourcing).
- Zidan, Nugraha. Julison Arifin. Dessy Angga Afrianti. Rhamdan. 2022. "RencanaPengalihan Sebagian Angkutan Cpo Dari Rantau Prapat- Belawan Ke Kuala Tanjung. Homepage: Journal Trunojoyo.ac.id/agrointek.,330-43.