

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Kajian Teori

2.1.1 Manajemen Logistik

2.1.1.1 Manajemen Logistik

Secara umum, manajemen logistik merujuk pada penerapan prinsip manajemen dalam aktivitas logistik dengan tujuan untuk memastikan pergerakan barang dan individu dilakukan dengan cara yang efisien dan efektif.

Menurut Siahaya (2012) dalam (Widianingrum, 2022), manajemen logistik adalah komponen dalam Supply Chain Managament yang bertugas merancang, menjalankan, serta mengawasi pergerakan produk dengan optimal. Proses ini mencakup aspek pengiriman, pergudangan, penyaluran, pelayanan dukungan, dan pertukaran data dari produsen hingga konsumen akhir untuk memenuhi permintaan pasar.

Aktivitas yang berhubungan dengan pergerakan barang termasuk dalam manajemen logistik. Berdasarkan definisi sebelumnya, manajemen logistik terdiri dari aspek manajerial dan operasional. Aspek manajerial mencakup proses perencanaan, pengorganisasian, serta pengendalian. Selain itu, informasi logistik perusahaan juga terlibat dalam proses logistik yang sangat penting guna memastikan operasional yang lancar dan memberikan layanan langsung kepada pelanggan melalui penjualan produk.

2.1.1.2 Ruang Lingkup Manajemen Logistik

Menurut Siahaya (2012) dalam (Novelia & Sitorus, 2015) Ruang lingkup manajemen logistik meliputi:

1. Transportasi Barang

Transportasi barang mencakup perencanaan, pelaksanaan dan pengontrolan proses perpindahan serta penyimpanan barang dari awal hingga akhir konsumsi, untuk memenuhi kebutuhan pelanggan secara efektif dan efisien.

2. Pergudangan

Pergudangan meliputi serangkaian aktivitas seperti penerimaan, penyimpanan, pengiriman, serta pencatatan barang di suatu lokasi khusus yang disebut gudang. Gudang sendiri merupakan bangunan atau area yang digunakan untuk menyimpan berbagai macam barang, termasuk bahan mentah, produk setengah jadi, maupun barang yang sudah siap dipasarkan. Manajemen pergudangan meliputi serangkaian aktivitas yang terintegrasi mulai dari penerimaan barang, pengalokasian atau penempatan barang, penyimpanan, pemilihan barang sesuai pesanan, pengepakan, hingga pengiriman barang. Selain itu, manajemen pergudangan juga mencakup perencanaan, pengorganisasian, pengarahan, dan pengawasan agar proses penyimpanan dan pengeluaran barang dapat berjalan efektif dan efisien.

3. Distribusi

Distribusi meliputi serangkaian pengelolaan dan perencanaan distribusi produk dari produsen hingga ke pelanggan dengan memanfaatkan jaringan penyaluran yang optimal. Distribusi bertujuan memastikan barang sampai kepada pelanggan tepat waktu, dalam jumlah dan jenis yang dibutuhkan, serta pada tempat yang sesuai dengan janji pelayanan. Proses distribusi tidak hanya pada mengantarkan produk, tetapi juga mencakup kerja sama dan sinergi dengan berbagai pihak terkait, termasuk supplier, produsen, penyedia gudang, logistik, dan toko ritel, guna memastikan kebutuhan pelanggan terpenuhi dengan baik. Dalam konteks ini, distribusi berperan penting dalam menjaga kelangsungan kegiatan produksi dan memastikan produk hasil produksi dapat bermanfaat bagi konsumen dengan mudah diakses.

2.1.2 Prosedur

2.1.2.1 Prosedur

Sangat penting bagi suatu organisasi memiliki prosedur guna memastikan setiap operasional berjalan dengan baik. Prosedur berfungsi sebagai pedoman bagi organisasi dalam menetapkan langkah-langkah yang harus diambil untuk menjalankan fungsi tertentu. Prosedur ini mencakup rangkaian langkah yang sistematis yang harus diikuti agar tujuan organisasi dapat tercapai dan terselesaikan dengan tepat dan efisien.

Menurut Tambunan (2013) dalam (Ma'ruf, 2021), prosedur merupakan pedoman yang mencakup langkah-langkah yang diperlukan untuk menjalankan operasi organisasi. Prosedur juga memastikan bahwa setiap

keputusan, tindakan dan pemanfaatan fasilitas oleh anggota organisasi dilakukan secara efektif, konsisten, terstandar dan sistematis.

Menurut Mulyadi (2010) dalam (Ma'ruf, 2021), prosedur merupakan rangkaian aktivitas administratif yang umumnya melibatkan sejumlah orang yang bekerja dalam satu atau lebih departemen, dengan tujuan untuk menjamin bahwa transaksi bisnis yang terjadi secara berulang dilakukan secara teratur.

Berdasarkan definisi ini, prosedur adalah pedoman operasional yang disusun sistematis dan terorganisir yang digunakan dalam organisasi untuk memastikan bahwa setiap kegiatan, pengambilan keputusan, dan pemanfaatan sumber daya dilakukan dengan cara yang konsisten, efektif, dan efisien. Prosedur membantu berbagai pihak yang terlibat dalam suatu organisasi, termasuk individu dan departemen, menyelesaikan tugas atau menangani transaksi berulang yang sesuai dengan kebijakan organisasi, sehingga tujuan organisasi dapat dicapai.

2.1.2.2 Jenis Prosedur

Menurut Rasto (2015) dalam (Nuryana, 2022). Atas dasar tujuan yang dilayani, prosedur dapat dibagi menjadi dua kategori, antara lain:

1. Prosedur Primer

Prosedur primer merujuk pada serangkaian langkah kerja yang secara langsung berkaitan dengan aktivitas utama organisasi. Prosedur ini bertujuan untuk mempermudah pelaksanaan tugas-tugas rutin harian dalam organisasi. Dengan kata lain, prosedur primer menangani proses

inti yang mendukung operasional utama, seperti proses pemesanan, penagihan, dan pembelian.

2. Prosedur sekunder

Prosedur sekunder lebih berfungsi sebagai pendukung, seperti pengelolaan surat-menyurat, layanan telepon, atau pengarsipan yang membantu kelancaran prosedur primer.

2.1.2.3 Manfaat Prosedur

Menurut Rasto (2015) dalam (Nuryana, 2022) disebutkan juga manfaat – manfaat prosedur adalah sebagai berikut:

1. Prosedur menyajikan rangkaian langkah yang harus diikuti, yang berarti dalam menjalankan suatu aktivitas, setiap karyawan diwajibkan mematuhi jalur atau tahapan tertentu. Hal ini bertujuan untuk mengurangi risiko keterlambatan dan kesalahan dalam pelaksanaan pekerjaan.
2. Penggunaan sumber daya yang ekonomis berarti bahwa prosedur mampu meningkatkan efisiensi dengan menghilangkan aktivitas yang tidak diperlukan serta menghindari keterlambatan dalam pelaksanaan pekerjaan.
3. Prosedur membantu mempermudah koordinasi, artinya prosedur berperan sebagai landasan untuk menjalin kerja sama dan sinkronisasi antar berbagai bagian dalam organisasi.
4. Sebagai landasan pengendalian, prosedur berperan sebagai tolok ukur untuk menilai apakah hasil kerja sesuai dengan standar yang sudah

ditetapkan, prosedur membantu dalam mengidentifikasi setiap kesalahan yang terjadi.

5. Prosedur kerja dapat dimanfaatkan dalam pelatihan karyawan baru, artinya dengan memahami prosedur yang ada, karyawan akan lebih mudah mengerti detail tugas dan tanggung jawab mereka.
6. Menjaga kelancaran operasional berarti bahwa keberadaan prosedur berperan dalam menjalankan aktivitas perkantoran secara efisien dan efektif. Tujuan ini dapat diwujudkan dengan menyederhanakan langkah-langkah kerja, menghapus dokumen atau formulir yang tidak dibutuhkan, serta menghindari pengulangan tugas yang tidak perlu.

2.1.2.4 Karakteristik Prosedur

Menurut Mulyadi (2018) dalam (Lasiro & et.al, 2019), mengemukakan sejumlah karakteristik prosedur, di antaranya adalah:

1. Memiliki tujuan yang diharapkan
2. Menghasilkan adanya pemantauan yang baik dan menggunakan biaya yang seminimal mungkin
3. Memperlihatkan susunan yang menunjukkan urutan-urutan yang logis dan sederhana
4. Memperlihatkan adanya penentuan untuk keputusan dan tanggung jawab
5. Memperlihatkan tidak adanya keterlambatan dan hambatan

Oleh karena itu, karakteristik dari suatu prosedur memiliki peran penting dalam mengidentifikasi suatu dokumen. Karakteristik ini membantu

membedakan satu hal dari yang lainnya, sehingga kita dapat memperoleh pemahaman yang jelas terhadap suatu hal.

2.1.3 Pengiriman Barang

2.1.3.1 Pengiriman Barang

Menurut Martono (2018) dalam (Turseno & Hernika, 2022), pengiriman barang merupakan bagian dari aktivitas distribusi yang mencakup perpindahan barang maupun jasa dari produsen kepada pelanggan akhir melalui berbagai saluran distribusi. Tujuan dari kegiatan pengiriman barang ini adalah untuk meningkatkan nilai tambah dengan menjamin barang tiba di lokasi konsumen tepat waktu, memaksimalkan penggunaan alat, dan menekan biaya pengiriman secara efisien. Menurut (Desilia & et.al, 2020), Pengiriman adalah proses memindahkan produk dari lokasi asal ke tujuan dengan metode yang memudahkan konsumen.

Berdasarkan pengertian tersebut, disimpulkan bahwa pengiriman barang adalah bagian penting dari proses distribusi, yang mencakup pemindahan produk dari pemasok ke konsumen akhir melalui jalur distribusi. Tujuan utamanya adalah memastikan barang tiba tepat waktu, efisien, dan mudah dijangkau oleh pelanggan. Selain sebagai sarana perpindahan fisik, pengiriman juga berperan dalam meningkatkan nilai tambah melalui optimalisasi penggunaan alat serta pengurangan biaya, sehingga memberikan kemudahan dan kepuasan bagi konsumen.

2.1.3.2 Jenis – Jenis Pengiriman Barang

Menurut (Soimun & Navianti, 2022) memastikan bahwa barang tetap aman saat dikirim, berbagai metode pengiriman dapat dipilih, termasuk darat, laut, atau udara, sesuai dengan perjanjian antara penjual dan pembeli. Berikut terdapat jenis pengiriman antara lain:

a. Pengiriman barang melalui jalur darat

Pengiriman melalui darat adalah pengiriman yang dilakukan melalui jalur darat. Ini biasanya dipilih karena pelanggan yang dikirim masih berada dalam satu wilayah atau pulau yang masih dapat dijangkau dengan kendaraan darat. Ada dua jenis pengiriman melalui jalur darat: *Full Truck Load* dan *Less Than Load*.

b. Pengiriman barang melalui jalur laut

Pengiriman barang jalur laut adalah pengiriman barang dengan armada kapal. Ini digunakan untuk barang besar dan berat yang akan dimasukkan ke dalam *container* untuk dikirim antar pulau atau bahkan antar negara. Ada dua jenis pengiriman jalur laut: *Full Container Load* dan *Less Container Load*.

c. Pengiriman barang melalui udara

Pengiriman barang melalui udara merupakan proses pengiriman menggunakan armada pesawat. Karena prosesnya yang cepat dan jumlah yang besar, jenis pengiriman ini sangat populer.

2.1.3.3 Strategi Pengiriman Barang

Menurut Martono (2018) dalam (Nugraha, 2023), mengemukakan bahwa terdapat berbagai jenis strategi dalam pengiriman barang:

a. *Direct Shipping*

Pengiriman barang yang dilaksanakan secara langsung dari produsen kepada konsumen akhir tanpa melibatkan pihak perantara, misalnya pusat distribusi atau gudang sebagai layanan *Point-to-Point*. Strategi ini kurang cocok untuk produk yang memiliki volume besar, bersifat unik atau mudah rusak.

b. *Warehousing/Distribution Centre*

Sebelum dikirimkan ke pelanggan, produk tersebut akan ditempatkan di gudang atau pusat distribusi terlebih dahulu. Pusat distribusi ini bisa berperan sebagai lokasi penyimpanan sementara untuk melayani kebutuhan pelanggan di tingkat provinsi atau wilayah yang lebih luas. Perusahaan yang menjual produk dalam jumlah besar, menghadapi fluktuasi tinggi dalam pasokan dan permintaan, serta memiliki produk dengan masa simpan yang panjang atau tanpa batas waktu kedaluwarsa, cocok menggunakan sistem pergudangan.

c. *Cross Docking*

Proses ini mencakup pengiriman barang dari sejumlah lokasi penerimaan dan kemudian disortir dan diklasifikasikan secara langsung untuk dikirim ke tujuan akhir tanpa melalui penyimpanan sementara. Produsen kebutuhan pokok, penyedia layanan kargo udara dan perusahaan truk LTL (*Less-than-truckload*) sering menggunakan strategi ini. Teknologi yang mendukung proses ini meliputi konveyor dan pemindai kode batang (*barcode*).

2.1.4 Ekspor

2.1.4.1 Ekspor

Menurut (Hamdani & Haikal, 2017) ekspor adalah kegiatan perdagangan dengan mengirimkan barang ke luar wilayah pabean Indonesia, sesuai dengan peraturan yang berlaku. Wilayah pabean meliputi seluruh area Indonesia, termasuk darat, perairan, dan udara, serta ZEE dan landas kontinen tertentu.

Kegiatan perdagangan menyangkut masalah-masalah yang berhubungan dengan dunia internasional, maka seorang eksportir harus tunduk kepada peraturan perdagangan dan kebiasaan yang berlaku secara universal, salah satunya adalah untuk mengetahui sistem didalam pembuatan dokumen untuk pengiriman barang ekspor tersebut (Ridwan & Samsidi, 2020).

Berdasarkan pengertian diatas, disimpulkan bahwa ekspor merupakan kegiatan perdagangan yang melibatkan pengiriman barang ke luar wilayah pabean Indonesia, mencakup darat, perairan, udara, ZEE, dan landas kontinen tertentu, sesuai dengan peraturan yang berlaku. Oleh karena itu, perdagangan internasional memiliki cakupan luas, eksportir harus memehubi ketentuan dan kebiasaan perdagangan global, termasuk memahami prosedur pembuatan dokumen untuk memastikan kelancaran pengitiman barang,

2.1.4.2 Tujuan Ekspor

Menurut Amir M.S (2004) dalam (Reza, 2020), ekspor dilaksanakan oleh suatu negara dengan beberapa tujuan, antara lain:

1. Menciptakan peluang bisnis dan keuntungan ekonomi yang saling menguntungkan bagi kedua belah pihak dengan memperluas pasar domestik menuju pasar internasional.
2. Mengoptimalkan penggunaan kapasitas produksi yang belum dimanfaatkan sepenuhnya.
3. Membiasakan diri untuk bersaing di tingkat internasional agar dapat menghadapi persaingan ketat dan terhindar dari citra sebagai pelaku bisnis yang hanya unggul di dalam negeri.

2.1.4.3 Dokumen Ekspor

Dokumen-dokumen dalam perdagangan internasional dapat dibedakan dalam empat yaitu *financial documents*, *shipping documents*, *commercial documents* dan *official documents* (Sasono, 2021).

a. *Financial Documents*

Dokumen ini disusun dan dilampirkan sebagai bagian dari proses pencairan dana dapat dilakukan melalui bank penasihat (*advising bank*) atau lembaga yang ditunjuk, setelah semua persyaratan dan ketentuan yang berlaku terpenuhi. Sebagai alat pembayaran, *wesel* ini diterbitkan dan disertakan bersama dokumen pengapalan, untuk keperluan pengajuan pencairan dana sesuai perjanjian. *Wesel* tersebut mencerminkan klaim pembayaran terhadap pihak yang berkewajiban membayar dan merupakan bagian integral dari dokumen ekspor.

Dengan diterbitkannya dokumen ini, eksportir menyatakan bahwa seluruh dokumen pengapalan telah lengkap dan sesuai untuk diproses lebih lanjut oleh bank atau institusi terkait guna memperoleh pembayaran.

b. *Shipping Documents*

1) *Bill of Lading*

B/L merupakan dokumen pengangkutan yang digunakan dalam transportasi laut dan dikenal juga sebagai *Marine Bill of Lading* atau *Ocean Bill of Lading*. B/L dokumen yang sangat penting dalam proses pengapalan berfungsi sebagai jaminan atau pengamanan, serta menjadi bukti atas hak kepemilikan barang yang dikirim. Terdapat beberapa pihak yang terlibat dalam B/L, yaitu *shipper* (pengirim barang), *consignee* (penerima barang), *notify party* (pihak yang diberi pemberitahuan saat barang tiba), dan *carrier* (pihak pengangkut atau perusahaan pelayaran). Dokumen B/L harus mencantumkan keterangan uraian barang, pelabuhan muat dan pelabuhan bongkar.

2) *Airway Bill*

AWB merupakan dokumen penting yang digunakan dalam proses pengiriman kargo atau barang dengan menggunakan transportasi udara. Dokumen ini berfungsi sebagai tanda terima resmi atas barang yang dikirimkan kepada penerima tertentu di alamat yang telah ditentukan. Meskipun AWB menjadi bukti pengiriman, dokumen ini bukan merupakan bukti kepemilikan atas barang tersebut. *Airway Bill*

dilengkapi dengan cap dari maskapai penerbangan yang menangani pengiriman serta tanggal pengiriman barang. Selain itu, AWB mencantumkan nomor penerbangan yang digunakan dan ditandatangani atas nama maskapai penerbangan sebagai bentuk legalitas proses pengiriman.

3) *Railway Consignment Note*

Railway Consignment Note adalah dokumen resmi yang berguna untuk kepentingan transportasi produk melalui jalur darat dengan memanfaatkan sarana kereta api. Dokumen ini memuat berbagai keterangan penting, seperti nama stasiun keberangkatan dan tujuan, nama eksportir, serta alamat lengkap penerima barang. Selain itu, untuk menjamin keabsahan dan legalitas proses pengangkutan, dokumen ini wajib dibubuhi cap resmi dari perusahaan kereta api yang bersangkutan. Dokumen ini berfungsi sebagai bukti pengiriman serta alat kontrol dalam proses distribusi logistik melalui transportasi rel.

c. *Commercial Documents*

1) *Invoice*

Invoice atau faktur merupakan dokumen penting dalam transaksi perdagangan, yang memiliki beberapa jenis sesuai dengan fungsi dan kebutuhannya. Salah satu jenisnya adalah *proforma invoice*, yang dikenal juga sebagai surat penawaran atau *offersheet*. Dokumen ini berisi rincian penawaran dari penjual kepada pembeli potensial sebelum terjadinya transaksi, dan tidak bersifat mengikat

secara hukum. Selanjutnya, terdapat *commercial invoice* atau faktur dagang, yang berfungsi sebagai bukti sah transaksi. Dokumen ini mencantumkan secara rinci informasi mengenai barang yang dijual, termasuk jumlah, harga, serta syarat pembayaran. Selain itu, dikenal pula *consular invoice* atau faktur konsuler, yakni faktur yang dikeluarkan oleh instansi resmi seperti kedutaan atau konsulat.

2) *Inspection Certificate*

Sertifikat Pemeriksaan (*Inspection Certificate*) adalah dokumen resmi yang berisi informasi terkait kondisi suatu komoditas, dikeluarkan oleh lembaga independen seperti surveyor, inspektur barang atau instansi resmi yang diakui pemerintah dan memiliki reputasi secara global. Dokumen ini berperan sebagai bukti jaminan kualitas dan jumlah barang, mencakup detail seperti dimensi, massa, keadaan fisik, serta metode pengemasan. Selain itu, sertifikat ini juga memuat informasi mengenai total unit dalam setiap kemasan.

3) *Insurance Policy*

Insurance Policy merupakan dokumen resmi yang menjadi bukti sah adanya kontrak asuransi atas barang-barang yang akan diangkut melalui jalur laut, yang diterbitkan atas nama tertanggung sebagai pihak pembayar premi.

d. *Official Documents*

1) *Certificate of Origin* (COO) atau Surat Keterangan Asal (SKA)

SKA yaitu sertifikat guna menyatakan dan membuktikan bahwa barang yang diekspor berasal dari negara tertentu. SKA ditandatangani oleh pejabat yang berwenang dan digunakan untuk memenuhi persyaratan negara tujuan ekspor, termasuk untuk mendapatkan preferensi tarif bea masuk.

2) Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB)

PEB adalah dokumen resmi yang diterbitkan oleh lembaga pemerintah berwenang, berisi rincian lengkap terkait komoditas yang akan dikirim ke luar negeri. Dokumen ini harus diserahkan oleh eksportir sebelum barang dikirim sebagai salah satu syarat prosedur kepabeanan.

e. Dokumen Tambahan

a. *Packing List*

Dokumen ini disusun oleh eksportir untuk menjelaskan rincian barang yang telah dikemas, baik dalam peti, dibungkus, diikat, atau wadah lainnya.

b. *Certificate of quality*

Dokumen ini diterbitkan oleh lembaga penelitian dan pengembangan industri atau instansi sejenis yang telah mendapatkan pengesahan dari pemerintah.

c. *Manufacturer's quality certificate*

Dokumen ini diterbitkan oleh produsen barang yang akan diekspor yang berisikan informasi mengenai kualitas produk yang akan dikirim ke luar negeri.

d. *Certificate of analysis*

Dokumen yang memuat informasi komposisi bahan serta presentase kandungannya dalam suatu produk yang wajib diperiksa.

e. *Weight certificate*

Sertifikat ini dikeluarkan oleh instansi berwenang dengan fungsi utama memastikan ketepatan pengukuran dan timbangan suatu barang.

f. *Measurement list*

Dokumen ini disusun oleh eksportir dengan memuat rincian mengenai dimensi produk, seperti panjang, ketebalan, diameter, serta spesifikasi teknis lainnya.

g. *Sanitary Health and Veterinary Certificate*

Dokumen ini diterbitkan oleh otoritas kesehatan atau dinas peternakan. Dokumen ini berfungsi sebagai sertifikat yang menjamin bahwa produk hewan atau ternak yang diekspor telah memenuhi standar kesehatan secara internasional.

h. *Draft/Bill of Exchange*

Dokumen finansial yang berfungsi sebagai perintah pembayaran dalam transaksi perdagangan.

i. *Freight forwarders receipt*

Dokumen ini diperuntukkan bagi eksportir yang memanfaatkan layanan perusahaan *freight forwarder*.

2.1.4.4 Instansi Terkait dalam Kegiatan Ekspor

Dalam kegiatan ekspor, terdapat sejumlah instansi yang memiliki peran penting dalam mendukung, mengawasi, dan memfasilitasi proses ekspor. Berikut adalah beberapa instansi yang terlibat (Ridwan & Samsidi, 2020):

1. Perusahaan Pengurusan Jasa Kepabeanan

PPJK adalah perusahaan yang diberi kuasa oleh pemilik barang (importir atau eksportir) untuk mengurus pemenuhan kewajiban pabean atas kegiatan ekspor atau impor barang. Dalam praktiknya, PPJK bertindak sebagai perantara atau agen yang menangani proses administrasi dan teknis di Direktorat Jenderal Bea dan Cukai.

2. *Shipping Company*

Perusahaan mencakup dengan pemesanan tempat (*booking space*) muatan kapal, penerbitan DO sebagai pengantar untuk pengambilan petikemas di depo kontainer dan penerbitan B/L sebagai tanda kepemilikan sekaligus kontrak pengangkutan.

3. Depo Kontainer

Area atau fasilitas yang dimanfaatkan untuk menyimpan dan mengatur petikemas. Dalam ekspor, depo berperan sebagai lokasi pengambilan kontainer kosong yang akan digunakan untuk pengemasan dan pengiriman barang ekspor.

4. Terminal Petikemas

Perusahaan yang menangani penerimaan kontainer, penataan, penimbunan, hingga pengeluaran peti kemas menuju kapal atau sarana angkut darat.

5. KSOP d/h ADPEL

Instansi pemerintah yang berwenang dalam persetujuan resmi terhadap aktivitas keluar masuk berbagai jenis kontainer dan kendaraan yang memasuki atau meninggalkan kawasan pelabuhan.

6. Kantor Pengawasan Pelayanan Bea dan Cukai

Instansi pemerintah yang memberikan izin pemuatan barang ekspor ke atas sarana pengangkut, seperti kapal laut, melalui proses verifikasi dokumen dan, jika diperlukan, pemeriksaan fisik barang.

7. Perusahaan Bongkar-Muat

Perusahaan yang menjalankan layanan bongkar muat barang di area pelabuhan, memiliki tanggung jawab dalam memindahkan barang ke dan dari kapal, termasuk penyusunan dan pengaturan muatan sesuai dengan standar keselamatan yang ditetapkan pelabuhan.

8. Kantor Disperindag

Lembaga pemerintah daerah yang bertugas menyelenggarakan layanan administratif di bidang industri dan perdagangan yaitu penerbitan SKA atau COO.

9. Kantor Asuransi

Perusahaan asuransi menyediakan jaminan atas risiko seperti kerusakan, kehilangan, atau insiden lainnya yang bisa terjadi selama pengangkutan, baik melalui darat, laut maupun udara.

10. Kantor Fumigasi

Perusahaan yang memiliki otorisasi resmi untuk melaksanakan proses fumigasi dari tahapan karantina yang diwajibkan dalam kegiatan ekspor dan impor, khususnya terhadap komoditas seperti hasil pertanian, kehutanan, serta barang-barang yang berisiko membawa organisme pengganggu tumbuhan atau hama pembawa penyakit.

11. Kantor Dinas Karantina

Instansi pemerintah memiliki kewenangan untuk menerbitkan Sertifikat Karantina (*Quarantine Certificate*), yang menjadi bukti bahwa komoditas tersebut aman dan layak untuk diperdagangkan lintas daerah maupun negara, serta menjadi syarat administratif dalam kegiatan ekspor dan impor

12. Bank Devisa/Bank Persepsi

Dalam aktivitas ekspor, bank devisa berperan saat transaksi dilakukan menggunakan L/C, yakni metode pembayaran yang memberikan perlindungan bagi eksportir dan importir melalui perantara sistem perbankan

2.1.4.5 Prosedur Ekspor

Prosedur ekspor adalah rangkaian tahapan yang mengacu pada ketentuan yang diberlakukan oleh pemerintah, mencakup seluruh proses

mulai dari persiapan barang hingga pengiriman sampai ke negara tujuan. Menurut (Hamdani & Haikal, 2017) prosedur dalam melakukan kegiatan ekspor antara lain :

1. Korespondensi

Eksportir melakukan korespondensi dengan importir asing untuk mempromosikan dan merundingkan barang yang akan diperdagangkan. Proses negosiasi ini bertujuan untuk mencapai kesepakatan bersama, kemudian dituangkan dalam perjanjian jual-beli (*sales contrac*).

2. Membuat Kontrak Dagang (*Sales Contract*)

Apabila importir menerima tawaran dari eksportir, kedua belah pihak akan membuat dan menandatangani perjanjian perdagangan. Dokumen ini memuat berbagai klausul yang mengatur hal-hal seperti:

- a. Spesifikasi dan jenis serta jumlah barang.
- b. Harga per unit, jenis valuta, dan jumlah harga seluruhnya.
- c. Pembayaran yang dipergunakan.
- d. Pengapatan dan penyerahan barang.
- e. Pengepakan.
- f. Pihak yang wajib mengurus perizinan dan bertanggung jawab atas pembiayaannya.
- g. Pihak bertanggung jawab atas resiko kerusakan barang.
- h. Ketentuan-ketentuan tambahan lain.

3. Menentukan Cara Pembayaran

Pihak importir kemudia memilih metode pembayaran, beberapa pilihan pembayaran yang umum digunakan dalam transaksi perdagangan internasional meliputi:

a. *Advance Payment*

Importir melakukan pembayaran di muka kepada eksportir sebelum barang dikirimkan sebelum barang dikirimkan sesuai perjanjian.

b. *Open Account*

Sistem pembayaran ini dilakukan setelah eksportir mengirimkan barang, kemudian eksportir akan memberikan *invoice* kepada importir.

c. *Letter of Credit*

LC merupakan suatu komitmen yang bersifat tidak dapat dibatalkan, terlepas dari penyebutan atau penjelasannya. Dalam hal ini, bank penerbit memiliki kewajiban mutlak melakukan pembayaran selama dokumen yang diserahkan memenuhi persyaratan yang telah ditetapkan.

4. Mempersiapkan Barang Ekspor

Eksportir menyiapkan barang untuk dikirim berdasarkan kesepakatan dalam kontrak penjualan.

5. Mendaftarkan Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB)

Selanjutnya, eksportir wajib mengajukan PEB ke Bank Devisa. Jika barang ekspor tersebut dikenakan bea keluar, maka harus dilengkapi dengan surat pernyataan kesanggupan pembayaran.

6. Pemesanan Ruang Kapal

Eksportir memesan ruang kapal melalui perusahaan pelayaran atau maskapai penerbangan.

7. Pengiriman Barang ke Pelabuhan

Eksportir dapat mengantarkan barang langsung ke pelabuhan, atau menyerahkan proses pengiriman hingga ke kapal kepada perusahaan jasa logistik.

8. Pemeriksaan Bea Cukai

Bea cukai melakukan pemeriksaan terhadap dokumen ekspor. Jika diperlukan, barang yang akan dikirim juga diperiksa oleh Bea Cukai.

9. Pemuatan Barang ke Kapal

Setelah Bea Cukai menyelesaikan proses PEB, barang dapat dikirim ke kapal. Begitu barang dimuat, perusahaan pelayaran akan mengeluarkan B/L sebagai bukti penerimaan, yang selanjutnya diberikan kepada eksportir.

10. Surat Keterangan Asal

Eksportir, EMKL, atau *freight forwarder* dapat mengatur proses pemuatan barang dan mengajukan permohonan SKA ke kantor Dinas Departemen Perdagangan.

11. Pencairan L/C

Setelah barang dikirim, eksportir dapat segera mengajukan pencairan L/C ke Bank.

12. Pengiriman Barang ke Importir

Barang tersebut dikirim via jalur laut, dari Indonesia ke pelabuhan tujuan di negara pengimpor.

2.1.4.6 Kendala dalam Pengiriman Barang Ekspor

Menurut (Suryana, 2016) terdapat beberapa kendala dalam pengiriman barang ekspor. Kendala tersebut adalah sebagai berikut:

1. Sumber Daya Manusia

Beberapa faktor yang dapat memengaruhi kinerja seseorang antara lain kekurangan dalam keterampilan dasar yang berkaitan dengan mental dan fisik, kelelahan, stres, ketidakpedulian, dan lain-lain.

2. Armada

Dalam proses pengiriman barang ekspor adalah kondisi armada yang kurang optimal, di mana sering terjadi kerusakan akibat kurangnya perawatan rutin dan pemeliharaan yang memadai, sehingga menghambat kelancaran distribusi serta menimbulkan risiko keterlambatan pengiriman barang ekspor.

3. Teknologi

Permasalahan teknologi menjadi salah satu kendala dalam pengiriman barang, seperti gangguan sistem informasi di pelabuhan atau terminal peti kemas. Misalnya, gangguan pada sistem TPKS (Terminal Peti Kemas Semarang) dapat menyebabkan terhambatnya proses input data, verifikasi dokumen, dan aktivitas operasional lainnya.

4. Faktor Cuaca dan Lingkungan

Faktor cuaca dan lingkungan menjadi hambatan signifikan dalam proses pengiriman barang ekspor karena kondisi-kondisi seperti hujan deras yang berkepanjangan, banjir yang menggenangi akses jalan utama, serta kerusakan infrastruktur seperti jalan berlubang atau jembatan rusak sering kali menyebabkan kemacetan parah di berbagai titik jalur distribusi, yang pada akhirnya membuat waktu tempuh kendaraan logistik menuju pelabuhan menjadi jauh lebih lama dari yang direncanakan, sehingga keterlambatan pengiriman tidak dapat dihindari dan dapat menyebabkan keterlambatan barang masuk ke pelabuhan.

2.1.5 Ekspedisi Muatan Kapal Laut

2.1.5.1 Ekspedisi Muatan Kapal Laut

Menurut (Suyono, 2003), EMKL adalah usaha pengurusan dokumen dan muatan yang akan diangkut melalui kapal atau pengurusan dokumen dan muatan yang berasal dari kapal. Untuk pengurusan ini, EMKL mendapat kuasa secara tertulis dari pemilik kapal untuk mengurus barangnya.

- a. Pada pelabuhan muat, EMKL akan membantu pemilik barang dalam pengiriman barang ekspor, yaitu:

- 1) Pembukukan muatan pada agen pelayaran,

Pengiriman barang diawali ketika pengirim mengeluarkan instruksi pengapalan untuk muatan ekspor. Dokumen ini berisi perintah pengiriman barang dan diserahkan kepada agen kapal. EMKL bertindak sebagai perantara antara eksportir dengan perusahaan

pelayaran (*shipping line*), dan bertanggung jawab untuk mengatur pemesanan ruang muat (*slot/cargo space*) pada kapal sesuai dengan jadwal dan kebutuhan pengiriman barang. Proses pembukuan muatan dilakukan dengan cara mengajukan permintaan pemuatan (*shipping instruction atau booking note*) kepada agen pelayaran.

- 2) Pengurusan dokumen dengan bea cukai dan instansi terkait lainnya (*custom clearance*),

Proses ini melibatkan penyerahan dokumen seperti PEB (Pemberitahuan Ekspor Barang), *packing list*, *invoice* dan persyaratan dokumen lain yang diharuskan dipenuhi menurut peraturan hukum yang berlaku.

- 3) Pengangkutan barang dari gudang pemilik barang ke gudang di dalam pelabuhan.

EMKL bertanggung jawab atas pengangkutan fisik barang dari gudang milik eksportir menuju gudang di dalam kawasan pelabuhan, atau ke lokasi *stuffing* jika barang dikirim dalam kontainer. Proses ini menuntut koordinasi yang baik antara EMKL, pemilik barang, penyedia transportasi darat, serta pengelola pelabuhan agar pengiriman berlangsung tepat waktu dan sesuai jadwal pemuatan kapal.

Menurut Andi (2013) dalam (Putri, 2023) EMKL adalah perusahaan yang membantu kelancaran aktivitas *stuffing* (pemuatan barang ke dalam kontainer) di gudang eksportir serta *unstuffing* (pembongkaran muatan dari

container). Menurut (Herdian, 2018), proses masuk pelabuhan (*outbound drayage container*) mencakup pergerakan kontainer menuju depo, menuju pabrik, dan selanjutnya menuju pelabuhan.

Dari pengertian diatas, disimpulkan bahwa EMKL adalah perusahaan jasa yang berperan penting dalam kepengurusan dokumen dan muatan diangkut melalui kapal, baik dalam proses ekspor maupun impor. EMKL membantu pemilik barang dalam berbagai tahap, seperti pengurusan dokumen, pemuatan barang ke dalam petikemas (*stuffing*), dan penurunan barang dari petikemas (*unstuffing*), serta memastikan kelancaran proses administratif dan operasional di pelabuhan muat dan bongkar. EMKL juga memiliki kuasa tertulis dari pemilik kapal untuk mengelola barang dan dokumen yang berkaitan dengan pengiriman barang melalui pelabuhan.

2.1.5.2 Layanan Ekspedisi Muatan Kapal Laut

Layanan EMKL menjelaskan berbagai metode pengiriman barang melalui jalur laut berdasarkan titik pengambilan dan pengantaran barang. Secara umum, ada tiga jenis layanan utama yang sering digunakan dalam pengiriman kargo laut (Massie & et.al, 2021):

1. *Door to Door*

Layanan ini meliputi penjemputan barang di lokasi pengirim serta pengiriman langsung ke alamat tujuan penerima. Penyedia jasa bertanggung jawab penuh atas seluruh proses pengiriman, mulai dari pengambilan, pengurusan dokumen, pengiriman melalui pelabuhan, hingga pengantaran di tujuan. Layanan ini memberikan kemudahan dan

efisiensi waktu karena pengirim dan penerima tidak perlu mengurus pengangkutan di pelabuhan.

2. *Port to Port*

Layanan ini, pengirim mengantarkan barang ke pelabuhan asal, dan penerima mengambil barang di pelabuhan tujuan. Pengiriman hanya mencakup transportasi laut antar pelabuhan tanpa layanan pengambilan atau pengantaran di luar pelabuhan. Layanan ini umumnya lebih ekonomis namun memerlukan pengirim dan penerima mengurus pengangkutan barang di pelabuhan masing-masing.

3. *Port to Door*

Layanan ini merupakan kombinasi di mana pengirim mengantarkan barang ke pelabuhan asal, sedangkan penerima mendapatkan kemudahan pengantaran barang dari pelabuhan tujuan sampai alamat akhir. Ini memberikan solusi praktis bagi penerima tanpa membebani pengirim untuk mengurus pengantaran sampai tujuan akhir.

2.1.6 *Closing Time*

2.1.6.1 *Closing Time*

Menurut (Kalangi, 2021), *Closing time* merujuk pada batas akhir pengiriman atau penumpukan barang maupun kontainer ekspor ke *Container Yard* (CY) di wilayah pelabuhan. Dalam operasional pelabuhan dan pengapalan, closing time merupakan batas waktu standar yang sering diberikan agar kargo dapat dimasukkan ke tempat penampungan sementara,

seperti Unit Tempat Penumpukan Kontainer (UTPK) atau gudang CFS sebelum dilakukan pemuatan ke kapal atau proses pengiriman selanjutnya.

Menurut (Nurhayati, 2018) *closing time* (C/T) merupakan batas waktu terakhir bagi perusahaan ekspedisi untuk mengirimkan barang agar dapat dimuat ke dalam kapal. Jika waktu sudah terlampaui, kapal tidak lagi menerima muatan karena statusnya telah *closing*. Tertutup dalam hal ini tidak dapat mengangkut barang meskipun pada kapal tersebut terdapat beberapa *space* atau ruang. *Closing Time* sebuah kapal yaitu enam jam setelah kapal sandar, namun dalam 6 (enam) jam tersebut tidak mutlak di karenakan pada kondisi tertentu sebuah kapal telah dinyatakan C/T sedangkan kapal belum tiba di pelabuhan.

Dari pengertian diatas, disimpulkan bahwa *closing time* merupakan instrumen penting dalam manajemen logistik pelabuhan untuk memastikan kelancaran arus barang, efisiensi bongkar muat, dan optimalisasi waktu pelayanan kapal. Kegagalan mematuhi *closing time* dapat menyebabkan denda, penundaan pengiriman, serta menurunkan kinerja pelabuhan dan kapal secara keseluruhan.

2.1.6.2 Dampak *Closing Time*

Berdasarkan Peraturan Direksi PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) Nomor: PER. 09/ PU.03 / P.III-2013 tanggal 1 April 2013 tentang Tarif Pelayanan Operasi Lapangan dan *Container Freight Station* di Lingkungan PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) Terminal Petikemas Semarang (TPKS), dinyatakan secara tegas bahwa petikemas ekspor yang masuk ke

terminal setelah melewati batas waktu yang telah ditetapkan (*closing time*) akan dikenakan sanksi berupa denda atau pinalti. Ketentuan ini diberlakukan sebagai bentuk penegakan disiplin terhadap jadwal operasional serta untuk menjaga kelancaran arus keluar-masuk petikemas di lingkungan pelabuhan.

2.2 Kajian Penelitian Terdahulu

Kajian terhadap penelitian sebelumnya merupakan langkah yang sangat penting bagi seorang peneliti karena dapat dijadikan sebagai sarana untuk melakukan analisis perbandingan secara mendalam serta menggali ide-ide baru yang dapat dijadikan dasar untuk penelitian berikutnya. Bagian ini membahas berbagai temuan dari penelitian terdahulu yang memiliki keterkaitan dengan topik yang sedang diteliti, baik yang sudah dipublikasikan maupun yang belum. Penelitian - penelitian relevan yang mendukung topik diantaranya:

1. Analisis Prosedur Pengiriman Barang Pada Perusahaan Eksportir, Ahmad Jaelani, Dinda Nabilah Rahmasari, Findi Claudya Ramad, Marshanda Rahmatilla Nurhalizah, Refi Bernanda Alyansa, Tegar Putra Indonesia, Rachma Bhakti Utami : 2024

Penelitian ini bertujuan menganalisis prosedur pengiriman ekspor yang diterapkan oleh PT. Supra Aluminium. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif, dengan pengumpulan data melalui wawancara, observasi, dan analisis dokumen perusahaan. Hasil menunjukkan PT. Supra Aluminium telah menerapkan prosedur pengiriman yang sistematis, mulai dari persiapan dokumen ekspor, pengecekan kualitas produk, pemilihan metode pengiriman, hingga pemantauan pengiriman. Namun, terdapat beberapa kendala yang dihadapi, seperti keterlambatan dalam pengurusan dokumen dan masalah komunikasi dengan pihak terkait di negara tujuan. Persamaannya adalah

kondisi cuaca yang tidak stabil dan tidak terduga dapat menyebabkan keterlambatan dalam transportasi barang, dan jadwal pengiriman barang mundur dari waktu yang telah direncanakan. Sementara itu, perbedaan terletak pada lokasi penelitian ini, yaitu sebuah perusahaan yang bergerak di bidang *aluminium rolling mill*.

2. Faktor Penyebab Terjadinya Keterlambatan Pengiriman Barang ke Consignee pada PT. Lex Indonesia, Akbar Prakoso: 2024

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor penyebab keterlambatan pengiriman barang ke *consignee*. Menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif metode fishbone diagram. Hasil penelitian yaitu didapatkan lima faktor yang mempengaruhi yaitu, jumlah staff yang tersedia masih kurang, intensif juga tidak diberikan. Selain itu, terdapat kendala pada armada yang belum cukup untuk mendukung operasional dan perawatan armada yang tidak dilakukan secara optimal. Persamaannya yaitu sumber daya manusia menjadi salah satu faktor penyebab terjadinya keterlambatan pengiriman barang. Sementara itu perbedaan, terletak pada lokasi penelitian ini, yaitu PT Lex Indonesia.

3. Kinerja Terminal Peti Kemas di Pelabuhan Kolaka, Sitti Aminah, Abd. Azis Muthalib, Tajuddin, La Ode Samsul Barani, Zainuddin Saenong, Syamsir Nur: 2024

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kinerja terminal peti kemas di Pelabuhan Kolaka Kabupaten Kolaka. Jenis data yang digunakan adalah data primer. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif.

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini melalui observasi, wawancara dan dokumentasi. Hasil penelitian ini menunjukkan Pada indikator masukan (*input*) belum berjalan dengan baik. Pada indikator keluaran (*output*) sudah berjalan dengan baik, indikator hasil (*outcomes*) sudah berjalan dengan baik, indikator manfaat (*benefits*) sudah berjalan dengan baik, indikator dampak (*impact*) belum berjalan dengan baik. Persamaanya yaitu pemberian denda pada EMKL yang terkena *closing time*. Sementara itu perbedaan, terletak pada lokasi penelitian ini, yaitu Peti Kemas di Pelabuhan Kolaka.

4. Proses Kegiatan Ekspedisi Muatan Kapal Laut Pada PT Internasional Fortuna Ekspresindo Semarang, Yulanda Devita Sari, Nadiya Lifa Ningrum, Titin Lestariningsih : 2022

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis prosedur pengurusan dokumen ekspor pada PT Internasional Fortuna Ekspresindo Semarang dan kendala yang menjadi penghambat proses pengurusan dokumen. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif guna memverifikasi keabsahan data di lapangan. Teknik pengambilan data dilaksanakan melalui tiga metode, yakni wawancara, pengamatan langsung, dan analisis dokumen. Hasil penelitian yaitu prosedur dalam pengurusan dokumen pada perusahaan sudah melakukan sesuai SOP yang telah ditentukan oleh perusahaan. Adapun masalah yang sedang dihadapi oleh PT Internasional Fortuna Ekspresindo Semarang seperti kurangnya ketersediaan *container*, computer mengalami gangguan sistem pada *draft*

PEB, kesalahan penginputan *draft* PEB, dan keteledoran pihak pelayaran saat pengisian *draft* B/L yang mengakibatkan tertundanya proses pengurusan dokumen ekspor. Persamaan nya yaitu gangguan pada *computer* menyebabkan terhambatnya pengurusan dokumen. Sementara itu perbedaan, terletak pada lokasi penelitian ini, yaitu PT. Internasional Fortune Ekspresindo.

5. Penanganan Pengangkutan Barang Melalui *Container* Pada PT. Elang Sriwijaya Perkasa Palembang, Dafid Ginitng, Muhammad Sahid, Dodo Fernando Surbakti: 2021

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis penanganan pengangkutan barang melalui *container* pada PT. Elang Sriwijaya Perkasa Palembang. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan mengumpulkan data melalaui observasi dan wawancara. Hasil menunjukkan bahwa proses pengirkman barang melalui *container* di perusahaan tersebut sudah sesuai SOP. Namun, terdapat kendala di lapangan, seperti penumpukan peti kemas, kapasitas gudang yang terbatas serta masalah di pelabuhan. Hal ini menyebabkan kesalahan dan penundaan dalam aktivitas ekspor impor. Persamaannya adalah keterlambatan pengiriman dokumen oleh pihak eksportir mengakibatkan terlambatnya proses pengiriman barang. Sementara itu, perbedaannya terletak pada lokasi penelitian ini, yaitu di perusahaan ini bergerak dibidang khusus jasa pengangkutan barang.

6. *Analysis of Factors Causing Increased Ship Waiting Time in the Coal Unloading Process at Tanjung Emas Port, Semarang*, Muhammad Lutfi: 2025

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor penyebab terjadinya peningkatan waktu tunggu kapal pada proses bongkar muat batubara di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif kuantitatif. Hasil menunjukkan bahwa fasilitas pelayanan berpengaruh positif dan signifikan terhadap kepuasan pelanggan, diperoleh t hitung (5,205) > t tabel (1,98373), administrasi berpengaruh positif dan signifikan terhadap kepuasan pelanggan, diperoleh t hitung (2,297) > t tabel (1,98373), kondisi alam berpengaruh positif dan signifikan terhadap kepuasan pelanggan. Ditemukan bahwa t hitung (4,100) > t tabel (1,98373) sehingga H_1 , H_2 , H_3 diterima. Persamaannya terletak pada integrasi data dari semua pihak maka penerbitan dokumen dapat berjalan secara optimal, pengecekan dokumen sebelum dikirimkan sehingga dapat mengantisipasi terkena *closing time*. Sementara itu perbedaan, terletak pada lokasi penelitian ini, di Pelabuhan Tanjung Emas.

7. *Assessing The Factors Impacting Shipping Container Dwell Time: A Multi-Port Optimization Study*, Mohan Sani dan Tohe Lerher: 2024

Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi dwell time peti kemas di pelabuhan. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Hasil menunjukkan faktor utama berkontribusi signifikan terhadap waktu

tunggu peti kemas, termasuk pemberian masa tenggang, batas waktu penutupan gerbang pelabuhan (*closing time*), kebutuhan peralatan, prosedur pra-inspeksi, karakteristik transit di pelabuhan, serta masa bebas yang disediakan oleh CFS untuk penyimpanan kontainer. Persamaannya ditemukan dalam penelitian ini adalah penjelasan bahwa *closing time* merupakan batas akhir bagi peti kemas untuk memasuki pelabuhan. Sementara itu perbedaan, terletak pada lokasi penelitian ini, di Lithuania.

8. *Analysis of the Effect of Freight Forwarding Practices on the Efficiency of Cargo Handling Operations*, Egbedoyin Olufikayo Afolabi, Aguda Stephen Akinola, Salami Ayokunle: 2024

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh praktik *freight forwarding* terhadap efisiensi operasi penanganan kargo dianalisis berdasarkan data latar belakang sosial ekonomi staf perusahaan dan pengaruh praktik *freight forwarding* terhadap efisiensi operasi penanganan kargo di pelabuhan APAPA. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif. Hasil menunjukkan praktik pengiriman barang memiliki pengaruh terhadap kemacetan atau keterlambatan di pelabuhan dan juga bahwa petugas penanganan kargo memiliki dampak terhadap keterlambatan di pelabuhan. Persamaan dalam penelitian ini terletak pada penanganan kargo yang tidak efisien dan kondisi cuaca buruk menyebabkan pengiriman ke pelabuhan menjadi terlambat. Sementara itu perbedaan, terletak pada lokasi penelitian ini, di Nigeria.

9. *A Mixed Method for Determination of Cut-Off Dates in Liner Shipping,*

Aylin Caliskan, Yesim Deniz Ozkan-Ozen, Nazlican Chase: 2023

Penelitian ini bertujuan untuk menawarkan penentuan batas yang optimal untuk layanan liner. Penelitian ini menggunakan metode campuran. Penelitian kualitatif dilakukan untuk mendapatkan faktor yang mempengaruhi penentuan tanggal batas. Hasil menunjukkan bahwa bahkan dengan hanya menggunakan dua faktor pendorong terkuat yang ditentukan dalam proses TISM (kapasitas TEU kapal dan jumlah kunjungan pelabuhan) meningkatkan hasil kinerja simulasi penentuan batas sebesar 20%. Persamaannya adalah jika penyerahan kargo ke pelabuhan sebelum *closing time* sangat penting untuk memastikan kelancaran operasional. Sementara itu perbedaan, terletak pada lokasi penelitian ini, di Turkey.

10. *Determining The Effects of Customs Procedure on Cargo Clearance*

Time in Nigerian Seaports, Oni dkk: 2022

Penelitian ini bertujuan untuk untuk menyelidiki dampak prosedur bea cukai pada waktu pengurusan kargo di Pulau A papa dan Pulau Tin Can Pelabuhan. Penelitian ini menggunakan penelitian metode kuantitatif, yaitu survei kuesioner untuk mengumpulkan data dari operasi manajer dari 23 perusahaan *Freight Forwarding* yang beroperasi di Kota Lagos. Hasil penelitian yaitu analisis regresi menunjukkan tidak ada satupun tujuh tahap atau prosedur pengurusan kargo di Pelabuhan A papa dan Tin Can; yaitu; Pengolahan Formulir M (FM); Pengolahan Penilaian Pra-

Kedatangan Laporan (PAAR); Penaksiran Bea Masuk (AD); Pembayaran Bea Masuk (PD), Pemeriksaan (E); Custom Release (CR) dan Delivery (D) mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap kargo waktu pemrosesan. Ini menyiratkan bahwa efisiensi atau sebaliknya dari wadah sistem clearance di Pelabuhan A papa dan Tin Can dalam hal kecepatan atau Responsivitas (waktu) bukan merupakan fungsi dari sifat (kompleksitas) Bea Cukai prosedur. Persamaannya adalah waktu menjadi hal penting dalam pengurusan kargo di pelabuhan. Sementara itu perbedaan, terletak pada lokasi penelitian ini, yaitu di Negara Nigeria.

Tabel 2. 1 KaJian Penelitian Terdahulu

No	Judul Penelitian, Peneliti, Tahun	Tujuan	Metode Penelitian	Hasil Penelitian	Persamaan	Perbedaan
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1.	Analisis Prosedur Pengiriman Barang Pada Perusahaan Eksportir, Ahmad Jaelani, Dinda Nabilah Rahmasari, Findi Claudya Ramad, Marshanda Rahmatilla Nurhalizah, Refi Bernanda Alyansa, Tegar Putra Indonesia, Rachma Bhakti Utami: 2024	Menganalisis prosedur pengiriman ekspor yang diterapkan oleh PT. Supra Aluminium.	Deskriptif kualitatif dengan mengumpulkan data melalui wawancara, observasi, dan analisis dokumen perusahaan.	Menunjukkan bahwa PT. Supra Aluminium telah menerapkan prosedur pengiriman yang sistematis, Namun, terdapat beberapa kendala yang dihadapi, seperti keterlambatan dalam pengurusan dokumen dan masalah komunikasi dengan pihak terkait di negara tujuan.	Kondisi cuaca yang tidak stabil dan tidak terduga dapat menyebabkan keterlambatan dalam transportasi barang.	Tempat penelitiannya merupakan perusahaan yang bergerak di bidang <i>aluminium rolling mill</i> .
2.	Faktor Penyebab Terjadinya Keterlambatan Pengiriman Barang ke Consignee pada PT. Lex Indonesia, Akbar Prakoso: 2024	Untuk mengetahui Penyebab Terjadinya Keterlambatan Pengiriman Barang Ke Consignee Pada PT. Lex Indonesia Jakarta.	Deskriptif kualitatif	Menunjukkan bahwa jumlah staff yang tersedua masih kurang, intensif juga tidak diberikan.	Sumber daya manusia menjadi salah satu faktor penyebab terjadinya keterlambatan pengiriman barang.	Tempat penelitian terletak pada lokasi penelitian ini, yaitu PT Lex Indonesia

3.	Kinerja Terminal Peti Kemas di Pelabuhan Kolaka, Sitti Aminah, Abd. Azis Muthalib, Tajuddin, La Ode Samsul Barani, Zainuddin Saenong, Syamsir Nur: 2024	Untuk menganalisis kinerja terminal peti kemas di Pelabuhan Kolaka Kabupaten Kolaka.	Metode kualitatif. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini melalui observasi, wawancara dan dokumentasi.	Menunjukkan bahwa pada indikator masukan (<i>input</i>) belum berjalan dengan baik. Pada indikator keluaran (<i>output</i>) sudah berjalan dengan baik, indikator hasil (<i>outcomes</i>) sudah berjalan dengan baik, indikator manfaat (<i>benefits</i>) sudah berjalan dengan baik, indikator dampak (<i>impact</i>) belum berjalan dengan baik.	Pemberian denda pada EMKL yang terkena <i>closing time</i> .	Tempat penelitian terletak pada lokasi penelitian ini, yaitu Peti Kemas di Pelabuhan Kolaka.
4.	Proses Kegiatan Ekspedisi Muatan Kapal Laut Pada PT Internasional Fortuna Ekspresindo Semarang, Yulanda Devita Sari, Nadiya Lifa Ningrum, Titin Lestariningsih: 2022	Untuk menganalisis prosedur pengurusan dokumen ekspor dan kendala yang menjadi penghambat proses pengurusan dokumen.	Kualitatif dengan pengumpulan data dilakukan dengan cara wawancara, observasi, dokumentasi.	Menunjukkan bahwa prosedur dalam pengurusan dokumen sudah melakukan sesuai SOP. Masalah yang sedang seperti kurangnya ketersediaan <i>container</i> , <i>computer</i> mengalami gangguan, kesalahan penginputan <i>draft</i> PEB, dan keteledoran pihak pelayaran saat pengisian <i>draft</i> B/L.	Gangguan pada computer menyebabkan terhambatnya pengurusan dokumen.	Tempat penelitiannya terletak pada lokasi penelitian ini, yaitu PT. Internasional Fortune Ekspresindo.

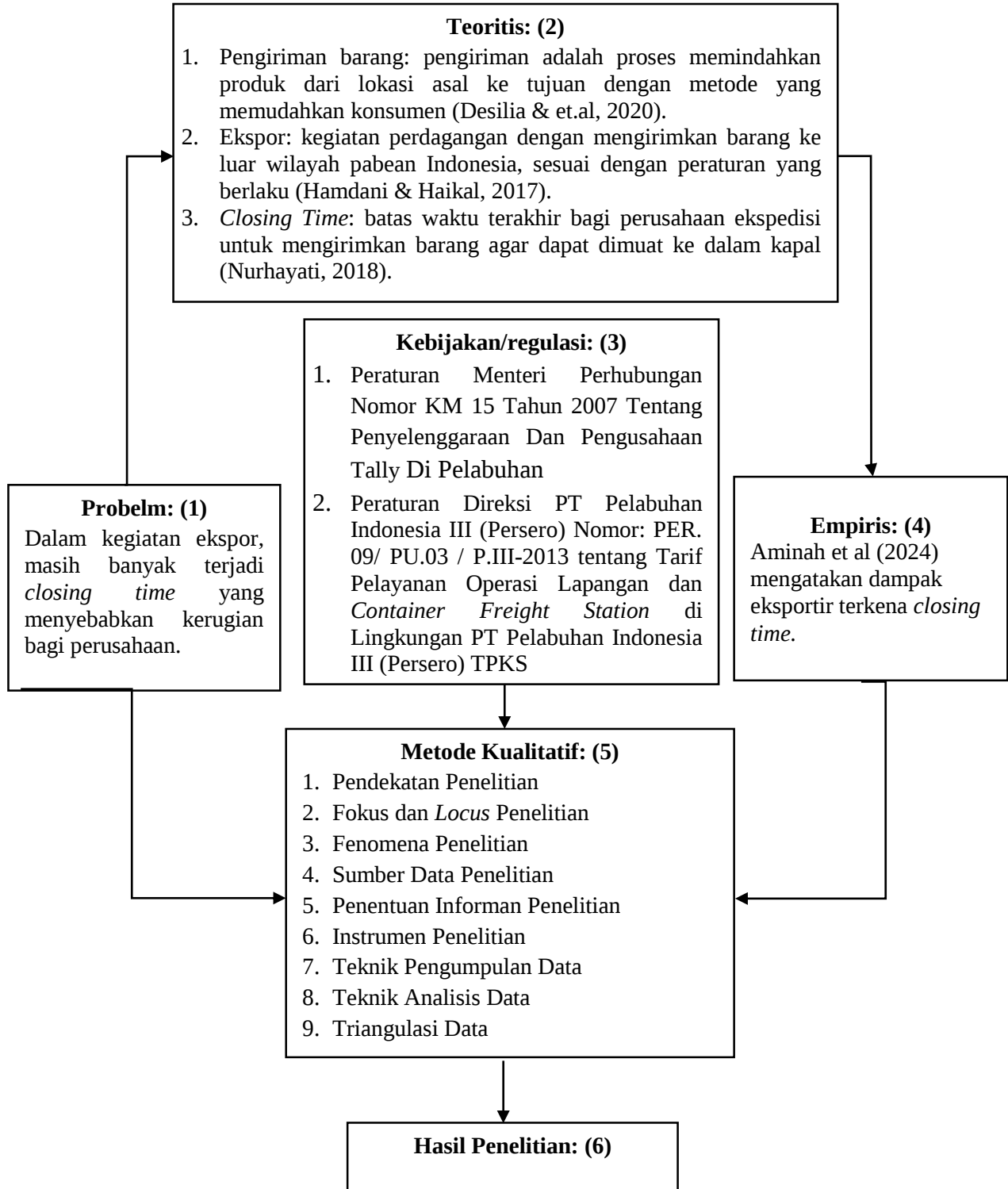
5	Penanganan Pengangkutan Barang Melalui Container Pada PT. Elang Sriwijaya Perkasa Palembang, Dafid Ginitng, Muhammad Sahid, Dodo Fernando Surbakti: 2021	Untuk menganalisis penanganan pengangkutan barang melalui <i>container</i> pada PT. Elang Sriwijaya Perkasa Palembang.	Kualitatif dengan mengumpulkan data melalui observasi dan wawancara.	Menunjukkan bahwa proses pengirkman barang melalui <i>container</i> di perusahaan tersebut sudah sesuai SOP. Namun, terdapat kendala di lapangan, seperti penumpukan peti kemas, kapasitas gudang yang terbatas serta masalah di pelabuhan. Hal ini menyebabkan kesalahan dan penundaan dalam aktivitas ekspor impor.	Keterlambatan pengiriman dokumen oleh pihak eksportir mengakibatkan terlambatnya proses pengiriman barang.	Tempat penelitiannya merupakan perusahaan yang bergerak di bidang khusus jasa pengangkutan barang.
6	<i>Analysis of Factors Causing Increased Ship Waiting Time in the Coal Unloading Process at Tanjung Emas Port, Semarang</i> , Muhammad Lutfi: 2025	Untuk menganalisis faktor penyebab terjadinya peningkatan waktu tunggu kapal pada proses bongkar muat batubara di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.	Deskriptif kuantitatif. Menggunakan simple random sampling dan jumlah responden sebanyak 100 orang.	Menunjukkan bahwa fasilitas pelayanan berpengaruh positif dan signifikan terhadap kepuasan pelanggan, administrasi berpengaruh positif dan signifikan terhadap kepuasan pelanggan, kondisi alam berpengaruh positif dan signifikan terhadap kepuasan pelanggan.	Integrasi data dari semua pihak maka penerbitan dokumen dapat berjalan secara optimal, pengecekan dokumen sebelum dikirimkan sehingga dapat mengantisipasi terkena <i>closing time</i> .	- Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif. - Tempat penelitiannya di Pelabuhan Tanjung Emas.

7	<i>Assessing The Factors Impacting Shipping Container Dwell Time: A Multi-Port Optimization Study</i> , Mohan Sani dan Tohe Lerher: 2024	Untuk mengevaluasi <i>dwell time</i> peti kemas di pelabuhan.	Kualitatif dengan mengumpulkan data bersifat nonnumerik dari sistem operasi terminal pelabuhan	Menunjukkan faktor utama berkontribusi signifikan terhadap waktu tunggu peti kemas, termasuk pemberian masa tenggang, batas waktu penutupan gerbang pelabuhan (<i>closing time</i>), kebutuhan peralatan, prosedur pra-inspeksi, karakteristik transit di pelabuhan, serta masa bebas yang disediakan oleh CFS untuk penyimpanan kontainer.	Penjelasan bahwa <i>closing time</i> merupakan batas akhir bagi peti kemas untuk memasuki pelabuhan.	Tempat penelitiannya terletak di Lithuania.
8	<i>Analysis of the Effect of Freight Forwarding Practices on the Efficiency of Cargo Handling Operations</i> , Egbedoyin Olufikayo Afolabi, Aguda Stephen Akinola, Salami Ayokunle: 2024	Untuk menganalisis pengaruh praktik <i>freight forwarding</i> terhadap efisiensi operasi penanganan kargo dianalisis.	Kuantitatif	Menunjukkan bahwa praktik pengiriman barang memiliki pengaruh terhadap kemacetan atau keterlambatan di pelabuhan dan penanganan kargo memiliki dampak terhadap keterlambatan di pelabuhan.	Penanganan kargo yang tidak efisien dan kondisi cuaca buruk menyebabkan pengiriman ke pelabuhan menjadi terlambat.	- Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif. - Tempat penelitiannya terletak di Nigeria.

9	<i>A Mixed Method for Determination of Cut-Off Dates in Liner Shipping</i> , Aylin Caliskan, Yesim Deniz Ozkan-Ozen, Nazlican Chase: 2023	Untuk menawarkan penentuan batas yang optimal untuk layanan liner dan menggunakan pendekatan metode campuran untuk mengevaluasi proses batas operator <i>liner</i> .	Kualitatif dan kuantitatif	Menunjukkan bahwa bahkan dengan hanya menggunakan dua faktor pendorong terkuat yang ditentukan dalam proses TISM (kapasitas TEU kapal dan jumlah kunjungan pelabuhan) meningkatkan hasil kinerja simulasi penentuan batas sebesar 20%.	Penyerahan kargo ke pelabuhan sebelum <i>closing time</i> sangat penting untuk memastikan kelancaran operasional.	
10	<i>Determining The Effects of Customs Procedure on Cargo Clearance Time in Nigerian Seaports</i> , Oni dkk: 2022	Untuk menyelidiki dampak prosedur bea cukai pada waktu pengurusan kargo di Pulau A papa dan Pulau Tin Can Pelabuhan.	Kuantitatif, dengan survei kuesioner digunakan untuk mengumpulkan data dari operasi manajer dari 23 perusahaan <i>Freight Forwarding</i> .	Analisis regresi menunjukkan tidak ada satupun tujuh tahap atau prosedur pengurusan kargo di Pelabuhan A papa dan Tin Can.	Waktu menjadi hal penting dalam pengurusan kargo di pelabuhan.	Tempat penelitiannya terletak pada lokasi penelitian ini, yaitu di Negara Nigeria.

Sumber: Data Diolah, 2025

2.3 Alur Kerangka Pikiran



Gambar 2. 1 Alur Kerangka Penelitian
Sumber: Data Diolah, 2025