

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Kajian Teori

2.1.1 Konsep Manajemen Logistik

2.1.1.1 Pengertian Manajemen Logistik

Menurut Bowersox (1986:13), logistik merupakan bagian dari aktivitas bisnis yang memerlukan anggaran besar dan berperan penting dalam mendukung stabilitas ekonomi perusahaan. Secara umum, logistik dapat diartikan sebagai proses pengelolaan strategis yang meliputi pemindahan serta penyimpanan barang, termasuk suku cadang dan produk, mulai dari pemasok, antar fasilitas internal perusahaan, hingga sampai ke tangan konsumen.

Menurut García et al. (2013), manajemen logistik merupakan elemen dalam manajemen rantai pasok yang berfokus pada perencanaan, pelaksanaan, dan pengawasan terhadap proses pergerakan dan penyimpanan barang, jasa, serta informasi secara tepat dan optimal. Aktivitas ini berlangsung mulai dari sumber hingga sampai ke konsumen akhir, dengan fokus utama untuk memenuhi kebutuhan pelanggan.

Sedangkan menurut Siahaya (2012), manajemen logistik merupakan salah satu komponen dalam Manajemen Rantai Pasok (*Supply Chain Management*) yang memiliki peran dalam merencanakan, melaksanakan dan mengendalikan aliran barang secara efektif dan efisien, meliputi transportasi, penyimpanan, distribusi dan

jasa layanan serta informasi terkait mulai dari lokasi asal barang hingga ke tangan konsumen akhir guna memenuhi kebutuhan mereka.

Berdasarkan pengertian tersebut manajemen logistik adalah bagian dari manajemen rantai pasokan yang meliputi tahap perencanaan, pelaksanaan, serta pengawasan terhadap pergerakan barang, jasa, dan informasi secara efektif dari sumber hingga sampai ke konsumen akhir. untuk memenuhi kebutuhan pelanggan.

2.1.1.2 Ruang Lingkup Manajemen Logistik

Menurut Siahaya (2012) berpendapat bahwa ruang lingkup dalam manajemen logistik mencakup beberapa aspek seperti berikut:

1. Transportasi Barang

Menurut Siahaya (2012), transportasi barang adalah bagian dari manajemen logistik yang melibatkan pengelolaan perpindahan barang dari tempat asal ke tempat konsumsi secara efektif dan efisien. Transportasi barang mencakup berbagai aspek seperti moda transportasi (darat, laut, udara), pengelolaan transportasi masuk dan keluar (*inbound dan outbound*), penggunaan jasa pihak ketiga (*third party logistics*), kegiatan ekspor dan impor, pengaturan incoterms, pengelolaan kargo, biaya angkut (*freight cost*), pengiriman dan penanganan barang (*shipping & handling*), proses pengurusan bea cukai (*custom clearance*), serta penggunaan peralatan penanganan barang dan jasa *freight forwarding*.

2. Pergudangan

Menurut Siahaya (2012), pergudangan merupakan bagian penting dalam

manajemen logistik yang mencakup berbagai aktivitas pengelolaan barang mulai dari penerimaan (*receiving*), penyimpanan (*storage*), penanganan material (*material handling*), pengemasan (*packaging*), hingga pengeluaran dan pengiriman barang (*dispatching*). Pergudangan tidak hanya melibatkan tempat atau bangunan sebagai lokasi penyimpanan, tetapi juga mencakup sistem manajemen gudang (*warehouse management systems*), pemilihan lokasi, desain dan tata letak gudang (*location, design & layout*), serta teknik seperti *cross-docking* yang bertujuan mempercepat aliran barang.

3. Distribusi

Menurut Siahaya (2012), distribusi merupakan salah satu ruang lingkup penting dalam manajemen logistik yang berfokus pada proses pengelolaan aliran barang dari produsen ke konsumen akhir secara efektif dan efisien. Distribusi tidak hanya sekadar memindahkan barang, tetapi juga melibatkan perencanaan dan pelaksanaan berbagai aktivitas agar produk dapat sampai tepat waktu, dalam kondisi baik, dan dengan biaya yang optimal. Dalam distribusi terdapat beberapa komponen utama, yaitu konsep distribusi yang menjadi landasan dalam merancang sistem distribusi; prinsip-prinsip distribusi yang mengatur kecepatan, keamanan, dan pengendalian biaya; metode distribusi yang mencakup berbagai strategi seperti distribusi langsung maupun tidak langsung; pengaturan rute atau *routing* yang bertujuan menentukan jalur pengiriman paling efisien; serta konsolidasi yang menggabungkan beberapa pengiriman kecil menjadi satu pengiriman besar untuk mengoptimalkan penggunaan sarana transportasi.

2.1.2 Konsep Pengiriman Barang

2.1.2.1 Pengertian Pengiriman Barang

Menurut Harsongko & Juanita (2018) pengiriman atau *shipping* merupakan salah satu komponen vital dalam sistem rantai pasok, karena berperan dalam mempersiapkan serta mendistribusikan barang kepada pelanggan. Dalam manajemen rantai pasokan (*supply chain management*), pengiriman barang merupakan komponen penting yang mendukung kelancaran aliran barang dari tahap awal hingga tahap akhir.

Pengiriman merupakan aktivitas distribusi dengan tujuan mendistribusikan barang dan jasa dari pihak produsen kepada konsumen. Kegiatan ini merupakan elemen penting dalam strategi pemasaran yang memiliki fungsi untuk memperlancar proses penyampaian produk kepada pihak yang membutuhkan, yakni konsumen (Rahmadani et al., 2021).

Menurut Kundisari & Lestari (2017) dalam Agustiani (2021) pengiriman barang adalah sebuah sistem yang dirancang untuk menyampaikan produk kepada pelanggan dengan cara memastikan ketersediaan produk di lokasi yang sesuai dan pada waktu yang tepat, serta dengan biaya seminimal mungkin. Oleh karena itu, banyak perusahaan berpendapat bahwa distribusi tidak hanya berperan sebagai pusat biaya, tetapi juga sebagai titik keseimbangan antara peningkatan kualitas layanan pelanggan dan efisiensi pengeluaran.

Berdasarkan pengertian diatas, penulis menyimpulkan bahwa pengiriman barang adalah proses penting dalam rantai pasok dan pemasaran yang bertujuan menyalurkan produk dari produsen ke konsumen secara tepat waktu, di lokasi yang

sesuai, dan dengan biaya efisien, sekaligus meningkatkan kualitas layanan pelanggan. Pengiriman barang dilakukan menggunakan armada yang sesuai dengan kebutuhan, mencakup berbagai tahapan seperti penerimaan, penyimpanan, penyortiran, pengemasan, pelabelan, pengukuran, penimbangan, pengurusan dokumen, pengangkutan, penanganan klaim asuransi, serta perhitungan biaya yang ditanggung.

2.1.2.2 Jenis-Jenis Pengiriman Barang

Pengiriman barang dapat dilakukan melalui transportasi darat, laut, atau udara, sesuai dengan kesepakatan antara penjual dan pembeli, guna memastikan keamanan produk selama proses pengiriman (Anugraheni, 2024) . Berikut ini adalah jenis-jenis pengiriman barang, yaitu:

a. Pengiriman barang melalui darat

Pengiriman melalui jalur darat merupakan metode distribusi barang yang menggunakan moda transportasi darat seperti truk atau kendaraan niaga lainnya. Pilihan ini umumnya digunakan ketika lokasi penerima masih berada dalam satu kawasan geografis atau pulau yang dapat diakses dengan kendaraan darat. Pengiriman darat terbagi menjadi dua jenis, yaitu *Full Truck Load*, di mana satu truk digunakan untuk satu pengiriman penuh, dan *Less Than Load*, yang memungkinkan penggabungan beberapa pengiriman dalam satu kendaraan guna efisiensi biaya dan ruang.

b. Pengiriman barang melalui laut

Pengiriman barang melalui jalur laut adalah proses pengantaran barang

menggunakan kapal sebagai moda transportasi utama. Jenis pengiriman ini biasanya dipilih untuk mengirim barang dalam jumlah besar, berukuran besar, atau berbobot berat, yang umumnya dikemas dalam kontainer. Pengiriman laut sangat cocok untuk distribusi antar pulau maupun lintas negara karena mampu menampung volume muatan yang besar dengan biaya relatif lebih efisien. Terdapat dua jenis utama dalam pengiriman laut, yaitu *Full Container Load* (FCL), di mana satu kontainer diisi oleh satu pengirim saja, dan *Less Container Load* (LCL), yang memungkinkan beberapa pengirim berbagi ruang dalam satu kontainer.

c. Pengiriman barang melalui udara

Pengiriman barang melalui jalur udara adalah metode distribusi yang memanfaatkan pesawat terbang sebagai sarana transportasi. Pengiriman jenis ini umumnya dipilih karena menawarkan kecepatan tinggi dan efisiensi waktu, sehingga sangat cocok untuk barang-barang yang membutuhkan penanganan cepat, seperti produk bernilai tinggi, mudah rusak, atau bersifat mendesak.

2.1.2.4 Strategi Pengiriman Barang

Menurut Martono (2015), terdapat beberapa pendekatan strategis dalam proses pengiriman barang, di antaranya:

1. *Direct Shipping*

Merupakan metode pengiriman langsung dari produsen atau penyedia barang ke konsumen akhir, tanpa melalui perantara seperti gudang atau pusat

distribusi. Strategi ini biasanya diterapkan untuk produk yang mudah rusak, dikirim dalam jumlah besar, atau memerlukan penanganan khusus.

2. *Warehousing atau Distribution Center*

Strategi ini melibatkan penyimpanan barang sementara di gudang atau pusat distribusi sebelum dikirim ke pelanggan. Pusat distribusi berfungsi sebagai lokasi penyimpanan sementara yang memungkinkan jangkauan layanan ke wilayah yang lebih luas. Metode ini umumnya digunakan oleh perusahaan yang menjual produk dalam jumlah besar, memiliki masa simpan panjang, serta menghadapi ketidakpastian dalam pasokan dan permintaan.

3. *Cross Docking*

Merupakan strategi logistik di mana barang dari berbagai sumber langsung dipindahkan ke area pengiriman atau penyimpanan sementara tanpa melalui proses penyimpanan jangka panjang. Metode ini umum digunakan oleh perusahaan distribusi barang kebutuhan pokok, truk LTL (*less-than-truckload*), dan layanan kargo udara. Untuk menunjang efisiensi dan ketepatan proses, strategi ini didukung dengan teknologi seperti *conveyor* dan sistem *barcode*.

2.1.2.4 Prosedur Pengiriman Barang

Setiap perusahaan jasa pengiriman memiliki prosedur dan kebijakan yang bervariasi dalam menjalankan prosedur pengiriman barang. Ada yang memberikan kemudahan bagi pelanggan, namun ada juga yang menerapkan regulasi ketat, tergantung pada kualitas layanan yang ditawarkan masing-masing perusahaan

pengiriman barang. Menurut Pinantun (2020), secara umum terdapat tahapan dalam prosedur pengiriman barang sebagai berikut:

1. Barang atau produk yang akan dilakukan pengiriman

Langkah pertama dalam pengiriman barang adalah memastikan adanya barang yang akan dikirimkan, karena tanpa adanya barang tersebut, proses pengiriman tidak bisa terlaksana. Barang yang dikirim harus sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan memenuhi standar yang telah ditetapkan.

2. Pengemasan barang atau *packing*

Pengemasan barang adalah tahap persiapan untuk mendistribusikan barang dengan memberikan pembungkus atau wadah yang dapat melindungi barang dari kerusakan dan menjaga keamanan produk di dalamnya. Terdapat beberapa jenis barang memerlukan penanganan khusus, seperti barang yang mudah pecah, cairan, atau makanan yang mudah rusak dan membusuk.

3. Administrasi dokumen pengiriman

Dokumen yang dimaksud mencakup proses pengurusan berbagai surat perizinan yang diperlukan untuk pengiriman barang, seperti izin dari bea cukai dan instansi terkait lainnya. Proses ini penting untuk memastikan bahwa barang yang dikirimkan mematuhi peraturan hukum yang berlaku, baik dalam hal kepabeanan maupun regulasi lainnya yang berhubungan dengan pengiriman antar wilayah atau negara.

4. Moda transportasi

Pemilihan moda transportasi merujuk pada pilihan metode yang

digunakan untuk mengirimkan barang, baik melalui jalur darat, udara, atau laut. Pengiriman melalui udara dapat menggunakan pesawat terbang, sementara pengiriman darat umumnya dilakukan dengan truk, yang dikenal sebagai layanan *trucking*, dan pengiriman lewat laut menggunakan kapal laut.

2.1.3 Konsep Pengangkutan Laut

2.1.3.1 Pengertian Pengangkutan Laut

Menurut Muryaningsih (2006) pengangkutan laut adalah bentuk usaha pelayaran komersial yang menyediakan layanan transportasi muatan melalui jalur laut dimana kegiatan ini memiliki lingkup yang sangat luas dan berperan signifikan dalam mendukung perkembangan perdagangan, baik di tingkat nasional maupun internasional, serta membantu memperlancar distribusi barang dari area produksi ke wilayah konsumen.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 mengenai Angkutan di Perairan, angkutan laut diartikan sebagai aktivitas pengangkutan yang dilakukan menggunakan kapal untuk membawa penumpang, barang, dan/atau hewan, baik dalam satu kali perjalanan maupun beberapa kali perjalanan, antara pelabuhan ke pelabuhan yang berbeda, yang dioperasikan oleh sebuah perusahaan yang bergerak di bidang angkutan laut (PP No. 20 Tahun 2010, Bab I Pasal 1 Ayat 2).

Merujuk pada penjelasan tersebut, penulis menarik kesimpulan bahwa pengangkutan laut merupakan kegiatan transportasi menggunakan kapal untuk memindahkan penumpang, barang, atau hewan antarpelabuhan, yang dijalankan

oleh perusahaan pelayaran dan memiliki peran penting dalam mendukung kelancaran distribusi serta pertumbuhan perdagangan nasional maupun internasional.

2.1.3.3 Kelebihan Pengangkutan Laut

Menurut Purwosutjipto dalam Anantyo et al. (2012) mengemukakan bahwa pengangkutan laut merupakan moda yang paling sering digunakan karena menawarkan sejumlah keuntungan, antara lain:

1. Biaya pengangkutan menggunakan moda ini cenderung lebih ekonomis dibandingkan dengan moda pengangkutan lainnya.
2. Moda transportasi ini memiliki kemampuan untuk mengangkut penumpang sekaligus membawa barang-barang dengan beban yang sangat besar, mencapai ratusan hingga ribuan ton.

2.1.3.2 Jenis-Jenis Pengangkutan Laut

Menurut Peraturan Perundang-Undang Nomor 20 Tahun 2010 bab 2 pasal 3 tentang Angkutan Laut, jenis-jenis angkutan laut dibagi menjadi empat kategori utama:

1. Angkutan Laut Dalam Negeri

Kegiatan angkutan laut di perairan Indonesia dijalankan oleh perusahaan pelayaran domestik yang mengoperasikan kapal-kapal berbendera Indonesia dan dioperasikan oleh kru yang terdiri dari warga negara Indonesia. Pengangkutan penumpang maupun barang antara pulau atau pelabuhan di wilayah perairan Indonesia dilarang dilakukan oleh kapal asing.

2. Angkutan Laut Luar Negeri

Layanan angkutan laut yang mengkoneksikan pelabuhan atau terminal khusus di Indonesia dengan pelabuhan di luar negeri, yang dioperasikan oleh perusahaan pelayaran.

3. Angkutan Laut Khusus

Kegiatan angkutan laut yang dilakukan guna memenuhi kebutuhan internal perusahaan sebagai bagian dari upaya mendukung kegiatan utama perusahaan, dan bukan ditujukan untuk melayani angkutan umum

4. Angkutan Laut Pelayaran-Rakyat

Kegiatan usaha rakyat yang bersifat tradisional dan memiliki ciri khas tersendiri dilakukan dengan menggunakan kapal layar, kapal layar bermotor, dan/atau kapal motor sederhana berbendera Indonesia dengan ukuran tertentu, untuk menjalankan aktivitas angkutan di perairan, termasuk wilayah sungai dan danau.

2.1.3.3 Pihak-pihak dalam Pengangkutan Laut

Menurut Hatta et al. (2021), pada pengangkutan barang melalui laut terdapat beberapa pihak yang terlibat di dalam penyelenggaraannya. Pihak-pihak tersebut yaitu:

1. Pengangkut atau penyedia jasa angkutan, merupakan pihak yang bertanggung jawab dalam menyediakan layanan pengangkutan barang, serta memiliki hak untuk menerima pembayaran atas tarif angkutan sesuai dengan kesepakatan atau perjanjian yang telah ditetapkan sebelumnya.

2. Pengirim barang atau pengguna jasa angkutan, adalah pihak yang memiliki kewajiban untuk membayar sejumlah tarif penangkutan sesuai dengan kesepakatan harga, guna memperoleh layanan jasa angkutan atas barang yang akan dikirimkan.
3. Penerima barang atau pengguna jasa angkutan, bukanlah barang yang akan dikirimkan, melainkan orang atau instansi yang bertindak sebagai penerima maupun pengirim yang menggunakan jasa transportasi tersebut.

2.1.3.4 Sarana dan Prasarana Pengangkutan Laut

Sarana dan prasarana pengangkutan laut merupakan segala fasilitas, infrastruktur, dan perlengkapan yang digunakan untuk mendukung kelancaran operasional transportasi laut. Sarana dan prasarana ini berperan penting dalam memastikan efisiensi dan keselamatan pengangkutan laut, sarana tersebut diantaranya yaitu:

1. Kapal

Dalam kegiatan pengangkutan melalui laut, keberadaan kapal merupakan unsur yang mutlak diperlukan karena berperan sebagai sarana transportasi utama. Berdasarkan Pasal 1 angka 36 dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 mengenai Pelayaran, kapal didefinisikan sebagai sarana transportasi air yang beragam bentuk dan jenisnya, yang dapat digerakkan oleh tenaga mesin, angin, atau tenaga hewan seperti kuda. Definisi ini juga mencakup kendaraan dengan kemampuan daya dukung dinamis, alat bawah air, serta struktur apung dan bangunan terapung yang bersifat permanen.

2. Pelabuhan

Menurut pasal 1 sub 16 UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang dimaksud Pelabuhan adalah suatu wilayah yang mencakup daratan serta perairan di sekitarnya dengan batas yang telah ditetapkan, yang berperan sebagai pusat aktivitas pemerintahan dan ekonomi sekaligus menjadi lokasi bagi kapal untuk berlabuh dan bersandar., menaikkan dan menurunkan penumpang dan/atau barang, serta mendukung perpindahan antar moda dan intra transportasi.

Berdasarkan jenisnya, pelabuhan terbagi menjadi dua jenis, yakni pelabuhan umum dan pelabuhan khusus. Pelabuhan umum melayani kebutuhan masyarakat secara umum, sementara pelabuhan khusus difungsikan untuk keperluan tertentu atau mendukung aktivitas spesifik, seperti sektor industri atau perdagangan tertentu..

3. Prasarana Pelayaran

Untuk mendukung memastikan kelancaran pergerakan barang dan meningkatkan efisiensi dalam kegiatan bongkar muat ke dan/atau dari kapal di pelabuhan, keberadaan sarana pelabuhan yang memadai menjadi hal yang krusial, antara lain seperti:

- a. Perairan pelabuhan, yaitu wilayah perairan disekitar pelabuhan yang difungsikan sebagai tempat kapal dapat berlabuh dengan aman untuk mendukung kelancaran operasional.

- b. Jembatan pendaratan dan dermaga yang memiliki konstruksi kuat dan memadai.
- c. Pelampung sebagai fasilitas bagi kapal yang mengalami keterlambatan.
- d. Gudang dan area penyimpanan terbuka, digunakan untuk menampung barang-barang yang akan dimuat atau telah dibongkar dari kapal.
- e. Pemandu kapal (pilot), bertugas membantu navigasi kapal demi keselamatan saat masuk atau keluar pelabuhan.
- f. Kapal penarik (*tugboat*) yang digunakan untuk menarik kapal saat berlabuh atau meninggalkan pelabuhan.
- g. Peralatan bongkar muat yang tersedia di pelabuhan untuk mendukung aktivitas logistik.
- h. Tenaga kerja/buruh yang cukup dan siap menjalankan operasional pelabuhan.
- i. Peralatan telekomunikasi, baik untuk komunikasi internal, lokal, maupun internasional, yang tersedia dan dapat digunakan dengan baik.

2.1.3.5 Pengangkutan Laut dalam Kegiatan Ekspor

Pengangkutan atau pengiriman barang merupakan elemen yang tidak dapat dipisahkan dari kegiatan perdagangan internasional, karena hal ini berperan penting dalam mendukung kelancaran perdagangan internasional. Tanpa adanya moda pengangkutan, kegiatan perdagangan internasional tidak akan dapat berlangsung.

Menurut teori keunggulan komparatif yang dikemukakan oleh Ricardo pada tahun 1817, suatu negara akan lebih memilih untuk mengekspor produk yang bisa dihasilkan dengan efisiensi biaya yang lebih tinggi dibanding negara lain, serta mengimpor barang yang biaya produksinya secara relatif lebih mahal jika diproduksi sendiri. Dalam konteks ini, kelancaran ekspor dan impor sangat dipengaruhi oleh pemilihan moda transportasi yang tepat.

Moda pengangkutan melalui laut menjadi pilihan utama dalam perdagangan internasional karena memiliki sejumlah keunggulan, seperti biaya operasional yang relatif lebih murah dibandingkan moda lainnya dan kemampuan untuk mengangkut barang-barang dengan beban yang sangat besar. Hal ini menjadikan pengangkutan laut sebagai sarana logistik yang sangat efisien untuk mendukung kegiatan ekspor dan impor.

2.1.4 Konsep Ekspedisi Muatan Kapal Laut

2.1.4.1 Pengertian Ekspedisi Muatan Kapal Laut

Menurut Kalangi (2021) Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) adalah perusahaan yang berperan dalam mengelola berbagai dokumen formal yang berkaitan dengan pengiriman atau pengeluaran barang dari kapal maupun gudang penumpukan kontainer di pelabuhan. EMKL memiliki peran krusial dalam memastikan kelancaran proses logistik, bertindak sebagai perwakilan bagi pengirim maupun penerima barang yang diangkut melalui jalur laut. Dalam kegiatan ekspor, tanggung jawab EMKL dianggap selesai setelah barang berhasil dimuat ke dalam

kapal dan memperoleh *Bill of Lading (B/L)*, yang kemudian diserahkan kepada pihak berwenang untuk proses pemuatan melalui Bank Devisa.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 15 Bab I Pasal 1 Ayat 11 Tahun 2007 tentang Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) adalah usaha yang bertugas mengelola dokumen serta melaksanakan berbagai pekerjaan terkait dengan penerimaan dan penyerahan barang yang diangkut melalui jalur laut. EMKL juga bertanggung jawab dalam mengurus berbagai prosedur dan dokumen yang diwajibkan oleh peraturan pemerintah di negara pengeksport, negara transit, maupun negara pengimpor, serta menyelesaikan dokumen penting seperti *Letter of Credit (LC)*, *Bill of Lading (BL)*, *Delivery Order*, dsb. (Tobaroni, 2021)

Ekspedisi Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) merupakan perusahaan yang bergerak dalam layanan pengurusan dokumen serta muatan yang akan dikirim atau diterima melalui jalur laut. EMKL bertindak atas dasar kuasa tertulis dari pemilik barang untuk menangani proses pengiriman maupun penerimaan barang. Di pelabuhan keberangkatan, perusahaan EMKL berperan dalam membantu pemilik barang untuk melakukan pencatatan muatan pada agen pelayaran, mengurus dokumen kepabeanan serta perizinan dari instansi terkait, dan mengoordinasikan proses pengiriman barang dari gudang pemilik menuju pelabuhan. Operasional EMKL berlandaskan pada SK Menteri Perhubungan Nomor KM 82/AL 305/PHB-85. Di pelabuhan tujuan, EMKL juga bertugas mendampingi pemilik barang dalam proses pemasukan barang ke sistem Bea Cukai, menerima muatan dari pihak pelayaran, dan mengatur distribusi barang dari pelabuhan ke gudang penerima (Agustina, 2015).

Dari penjelasan diatas maka dapat disimpulkan bahwa Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) adalah perusahaan yang memiliki peran penting dalam pengelolaan dokumen dan penanganan muatan yang dikirim atau diterima melalui jalur laut, dengan tugas utama memastikan kelancaran proses logistik baik di pelabuhan muat maupun bongkar, serta bertindak sebagai perwakilan resmi pemilik barang berdasarkan kuasa tertulis.

2.1.4.2 Peran EMKL

Menurut Hutabarat (1994:149) dalam Kalangi (2021), Ekspedisi Muatan Kapal Laut memiliki peran penting dalam proses pengangkutan barang melalui jalur laut. Peran tersebut mencakup:

- a. Menangani seluruh dokumen dan keperluan yang berkaitan dengan penerimaan barang yang akan dikirim melalui transportasi laut, kemudian menyerahkannya kepada pihak pelayaran atas nama pemilik barang.
- b. Menangani seluruh dokumen serta seluruh proses yang berkaitan dengan penyerahan barang yang telah diangkut melalui laut dan diterima dari perusahaan pelayaran, untuk kemudian diserahkan kepada pemilik barang.

2.1.4.3 Ruang Lingkup Kegiatan EMKL

Menurut Rembe (2020), ruang lingkup dalam kegiatan EMKL mencakup berbagai aspek penting dalam proses logistik dan distribusi barang melalui jalur laut, yaitu sebagai berikut:

- a. Pengurusan dokumen, yaitu menangani seluruh proses administrasi terkait ekspor dan impor barang yang dipercayakan oleh eksportir atau importir.

- b. Pelunasan bea masuk, pajak impor, pajak ekspor, serta biaya pelayaran dan pelabuhan lainnya.
- c. Pelaksanaan transportasi darat, yaitu pengangkutan barang dari pelabuhan menuju gudang milik importir.
- d. Penyediaan fasilitas gudang atau area penimbunan sementara untuk menyimpan barang hingga proses pengapalan atau pengiriman ke penerima selesai.
- e. Pelaksanaan berbagai aktivitas, antara lain mencakup proses pengepakan, pengukuran, penimbangan, pelabelan, serta aktivitas lainnya yang dilakukan sesuai dengan permintaan dari pemilik barang.

2.1.4.4 Pelayanan EMKL

Menurut Massie et al. (2021), jenis-jenis pelayanan perusahaan jasa EMKL adalah sebagai berikut:

- a. *Door to Port Service*

Door to Port Service merupakan layanan yang disediakan oleh perusahaan EMKL kepada pengirim barang (*shipper*) untuk menangani proses *uitklaring* atau pengurusan barang yang akan dikirim melalui jalur laut. Dalam layanan ini, perusahaan EMKL bertugas menjemput barang dari lokasi asal hingga proses pemuatan ke kapal selesai dilakukan.

- b. *Port to Door Service*

Layanan *Port to Door Service* merupakan kebalikan dari *Door to Port*

Service, di mana perusahaan EMKL bertanggung jawab atas proses penyelesaian administrasi dan pengurusan barang impor yang telah tiba melalui jalur laut mulai dari pelabuhan bongkar hingga pengiriman ke lokasi tujuan yang telah disepakati, seperti gudang milik penerima barang.

c. *Port to Door Service*

Port to Door Service merupakan layanan yang ditawarkan oleh perusahaan EMKL untuk membantu pengirim maupun penerima barang, yang mencakup proses *in en uitklaring*. Dalam layanan ini, EMKL mengambil barang dari gudang pelabuhan asal (gudang lini I) dan mengantarkannya hingga ke gudang tujuan di pelabuhan bongkar atau lokasi akhir pengiriman.

d. *Door to Door Service*

Door to Door Service merupakan layanan dari perusahaan EMKL kepada pengirim maupun penerima barang, yang mencakup proses *uitklaring* serta pengambilan barang dari lokasi asal (seperti gudang pengirim), kemudian mengantarkannya ke pelabuhan muat untuk dikapalkan, dan selanjutnya melakukan *inklaring* hingga barang diserahkan kepada penerima di lokasi tujuan, misalnya di gudang penerima barang di pelabuhan bongkar.

2.1.5 Konsep Ekspor Impor

2.1.5.1 Pengertian Ekspor

Menurut Suluh (2023), ekspor merupakan proses pengangkutan barang dagang ke luar negeri melalui pelabuhan-pelabuhan yang berada dalam wilayah Indonesia, baik untuk tujuan komersial maupun non-komersial. Ekspor memiliki

peran strategis dalam perekonomian karena dapat memperluas pasar industri, mendorong pertumbuhan sektor industri lainnya, dan mendukung perkembangan ekonomi secara keseluruhan. Dengan demikian, ekspor tidak hanya menjadi sumber utama devisa negara, tetapi juga membuka pasar baru bagi produk dalam negeri dan memperluas kesempatan kerja.

Sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan, ekspor diartikan sebagai kegiatan mengeluarkan barang dari dalam wilayah kepabeanan. Barang yang diekspor dapat berasal dari dalam negeri (wilayah pabean) maupun dari luar negeri (di luar wilayah pabean), dan dapat berupa baik berupa barang baru maupun bekas. Adapun wilayah kepabeanan mencakup seluruh teritori Negara Kesatuan Republik Indonesia, meliputi wilayah darat, perairan, dan ruang udara di atasnya, serta area tertentu di zona ekonomi eksklusif dan landas kontinen yang tunduk pada ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006.

Dari penjelasan yang telah diuraikan sebelumnya, dapat ditarik kesimpulan bahwa kegiatan ekspor adalah kegiatan strategis dalam perekonomian nasional yang melibatkan pengiriman barang ke luar negeri melalui wilayah pabean Indonesia, baik untuk tujuan komersial maupun non-komersial. Kegiatan ini tidak hanya berperan sebagai sumber utama perolehan devisa negara, tetapi juga berkontribusi dalam memperluas pasar produk dalam negeri, mendorong pertumbuhan industri, serta menciptakan lapangan kerja.

2.1.5.2 Pengertian Impor

Menurut Sugiyah & Nurhidayati (2019), impor merupakan aktivitas pemasukan barang atau jasa secara sah dari suatu negara ke negara lain, yang umumnya berlangsung dalam konteks perdagangan internasional. Proses ini melibatkan pengalihan barang atau jasa dari luar negeri ke dalam negeri, serta memerlukan pengawasan dan pemeriksaan oleh otoritas kepabeanan di negara asal maupun tujuan. Kegiatan impor memegang peranan penting dalam sistem perdagangan internasional. Menurut Arbi (2003) mengemukakan bahwa impor adalah proses memasukkan barang, jasa, teknologi, atau ide dari luar negeri ke dalam negeri dengan mematuhi peraturan yang berlaku.

Mengacu pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 yang menggantikan UU No. 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan, impor diartikan sebagai aktivitas membawa barang masuk ke wilayah kepabeanan Indonesia. Barang yang masuk tersebut dikategorikan sebagai barang impor dan dikenai kewajiban pembayaran bea masuk sesuai peraturan yang berlaku.

Dari penjelasan sebelumnya, dapat ditafsirkan bahwa impor adalah proses membawa masuk barang, layanan, teknologi, atau gagasan dari negara lain ke dalam wilayah domestik suatu negara secara legal dan mengikuti ketentuan hukum yang berlaku. Kegiatan ini menjadi elemen krusial dalam perdagangan internasional dan melibatkan peran aktif dari otoritas kepabeanan di negara asal maupun tujuan.

2.1.5.2 Faktor yang Mempengaruhi Aktivitas Ekspor dan Impor

1. Faktor yang Mempengaruhi Aktivitas Ekspor

Menurut Simatupang et al. (2023), terdapat berbagai faktor yang mempengaruhi aktivitas ekspor suatu negara. Faktor tersebut antara lain:

- a. Adanya kebutuhan pasar internasional yang tidak dapat dipenuhi oleh negara tersebut sendiri, sehingga harus dipasok melalui ekspor
- b. Eksportir memiliki kesadaran dan pemahaman akan kondisi serta karakteristik pasar luar negeri. Misalnya, ketika terdapat permintaan tinggi terhadap kendaraan di suatu wilayah, eksportir akan mengirimkan mobil ke daerah tersebut untuk memenuhi kebutuhan pasar.
- c. Tersedianya lingkungan bisnis yang mendukung, hasil dari kebijakan pemerintah
- d. Adanya kerjasama internasional dan perjanjian dagang yang mendukung aktivitas ekspor-impor.

2. Faktor yang Mempengaruhi Aktivitas Impor

Menurut Simatupang et al. (2023), terdapat berbagai faktor yang memengaruhi aktivitas impor suatu negara. Faktor tersebut antara lain:

- a. Mengimpor barang dari wilayah lain dilakukan karena daerah tersebut tidak bisa memproduksi sendiri atau bahan bakunya sudah tidak tersedia.
- b. Meskipun sudah bisa membuat barang sendiri, produksi yang ada belum cukup untuk memenuhi kebutuhan dalam negeri.

- c. Karena biaya produksi di wilayah tersebut lebih mahal, mereka memilih untuk mengimpor dari daerah lain sebagai upaya untuk menekan dan mengurangi biaya tersebut.

2.1.5.3 Manfaat Kegiatan Ekspor dan Impor

1. Manfaat Kegiatan Ekspor

Menurut Suluh (2023), kegiatan ekspor memberikan beberapa manfaat bagi suatu negara, diantaranya seperti:

- a. Memperluas pasar bagi produk dalam negeri

Kegiatan ekspor adalah salah satu metode dalam memasarkan produk suatu negara ke pasar internasional. Contohnya, batik sebagai salah satu produk khas Indonesia kini telah dikenal luas oleh masyarakat global. Jika permintaan terhadap batik produksi Indonesia terus meningkat, maka para produsen batik akan memperoleh keuntungan yang lebih besar. Hal ini pada akhirnya akan mendorong pertumbuhan industri batik dalam negeri.

- b. Menambah devisa negara

Perdagangan internasional memberikan kesempatan bagi eksportir suatu negara untuk memasarkan produknya ke konsumen di luar negeri. Melalui transaksi ini, negara memperoleh tambahan devisa yang berkontribusi terhadap pendapatan nasional, sehingga turut meningkatkan kekayaan negara karena devisa menjadi salah satu sumber pemasukan penting bagi negara.

c. Memperluas lapangan kerja

Kegiatan ekspor berperan dalam menciptakan peluang kerja bagi masyarakat. Seiring dengan meluasnya pasar internasional untuk produk-produk Indonesia, skala produksi dalam negeri pun akan mengalami peningkatan. Hal ini memicu pertumbuhan permintaan terhadap sumber daya manusia, yang pada akhirnya mendorong kesempatan kerja bagi masyarakat pun turut bertambah.

2. Manfaat Kegiatan Impor

Menurut Putra (2022) kegiatan impor memberikan beberapa manfaat bagi suatu negara, diantaranya seperti:

a. Mendapatkan barang dan jasa yang tidak bisa dihasilkan di dalam negeri
impor memungkinkan negara memenuhi kebutuhan akan produk yang tidak bisa diproduksi sendiri.

b. Memperoleh teknologi modern

Dengan impor, negara dapat memperoleh peralatan dan teknologi canggih untuk mendorong efisiensi dan inovasi.

c. Memperoleh bahan baku

Impor membantu menjamin ketersediaan bahan baku yang dibutuhkan industri dalam negeri.

d. Menambah cadangan devisa secara tidak langsung

Impor yang sehat dapat memperkuat hubungan dagang dan menarik

investasi asing, yang berkontribusi pada peningkatan devisa.

2.1.5.4 Dokumen-Dokumen dalam Kegiatan Ekspor Impor

Menurut Sutedi (2014), dokumen dalam perdagangan internasional merupakan elemen krusial yang harus diperhatikan. Tanpa adanya dokumen ini, eksportir tidak dapat menerima pembayaran, dan pihak bank tidak dapat memproses *Letter of Credit* (L/C). Dokumen-dokumen ini sangat penting bagi seluruh pihak yang terlibat dalam transaksi L/C, termasuk eksportir, importir, dan bank. Dalam *Letter of Credit*, secara khusus harus dicantumkan jenis dokumen yang dipersyaratkan. Dokumen-dokumen tersebut meliputi:

1. Dokumen Penting

1.) *Bill of Lading*

Menurut Sutedi (2014), *Bill of Lading* (B/L) adalah dokumen legal yang menegaskan bahwa barang telah diterima dan dimasukkan ke dalam kapal untuk pengiriman. Dokumen ini berfungsi sebagai dokumen yang membuktikan hak kepemilikan atas barang sekaligus sebagai bentuk perjanjian pengangkutan melalui jalur laut. *Bill of Lading* memiliki beberapa jenis, salah satunya adalah:

- a. *Shipped on Board Bill of Lading*, yaitu dokumen yang membuktikan kepemilikan atas barang telah dimuat ke dalam kapal dan diterbitkan oleh perusahaan pelayaran. Dalam dokumen ini, pengirim (*shipper*) merujuk pada perusahaan yang mengangkut kargo dari asal, sedangkan penerima (*buyer*) adalah perusahaan yang menerima kargo di tujuan.

- b. *Received for Shipment Bill of Lading* adalah dokumen yang berperan sebagai tanda bukti atas kepemilikan barang yang telah diterima untuk dimuat ke dalam kapal laut. Dokumen ini diterbitkan oleh perusahaan freight forwarder. Dalam dokumen ini, pengirim (*shipper*) tercatat sebagai perusahaan yang mengekspor barang, sedangkan penerima (*buyer*) adalah perusahaan yang mengimpor barang tersebut.

2.) *Invoice*

Menurut Sutedi (2014), *Invoice* merupakan dokumen yang dikeluarkan oleh eksportir kepada importir atau penerima barang sebagai bukti transaksi. Dokumen ini memiliki peran penting karena mencantumkan informasi utama, seperti jumlah wesel yang harus dibayar, jumlah barang yang dikirim, rincian biaya, serta harga barang.

3.) Dokumen Asuransi

Menurut Sutedi (2014), Dokumen asuransi merupakan bukti tertulis yang diterbitkan oleh perusahaan asuransi atas permohonan dari eksportir atau importir, sebagai bentuk jaminan perlindungan terhadap potensi risiko yang dapat terjadi selama proses pengiriman barang.

2. Dokumen Tambahan

1.) *Packing List*

Menurut Sutedi (2014), *Packing list* adalah dokumen yang memuat detail lengkap tentang barang-barang yang akan diekspor, termasuk identitas dan alamat pengirim (*shipper*) serta nama dan alamat penerima barang (*buyer*),

jenis serta berat barang, jumlah kemasan, dan rincian kuantitas yang sesuai dengan *invoice*. Dokumen ini berfungsi untuk mempermudah pemeriksaan barang dan memastikan kesesuaiannya dengan dokumen lain.

2.) *Certificate of Origin*

Menurut Sutedi (2014), *Certificate of Origin* (COO) atau Surat Keterangan Asal (SKA) merupakan dokumen resmi yang digunakan untuk menyatakan bahwa suatu barang berasal dari negara tertentu. Dokumen ini berfungsi sebagai syarat untuk memperoleh fasilitas bea masuk atau sebagai acuan dalam penentuan kuota impor di negara tujuan, serta untuk mencegah masuknya barang-barang yang dilarang. Penerbitan COO/SKA didasarkan pada perjanjian yang dapat bersifat bilateral, regional, multilateral, unilateral, atau aturan sepihak yang ditetapkan oleh negara tujuan impor. *Certificate of Origin* diterbitkan oleh Instansi Penerbit SKA (IPSKA) yang memiliki wewenang dari Menteri Perdagangan.

3.) *Verified Gross Mass (VGM)*

Menurut Sutedi (2014), *Verified Gross Mass* (VGM) adalah dokumen yang mencatat berat total kontainer ekspor yang telah diverifikasi sebelum dimuat ke kapal. Kontainer yang akan dimuat di Terminal Petikemas (TPKS) harus memiliki sertifikat VGM yang dikeluarkan oleh verifikator resmi yang ditunjuk oleh pengirim (*shipper*). Jika terdapat perbedaan antara data VGM dan dokumen yang dimiliki *shipper*, pihak terminal petikemas akan mengonfirmasi hal tersebut kepada perusahaan pelayaran. Jika kontainer tidak memiliki

dokumen VGM, maka akan dilakukan proses penimbangan ulang di Terminal Petikemas.

4.) *Sanitary Certificate*

Menurut Sutedi (2014), *Sanitary Certificate* adalah dokumen yang memastikan bahwa suatu komoditas telah melalui pemeriksaan dan dinyatakan bebas dari hama serta patogen oleh otoritas yang berwenang. Dokumen ini diperlukan dalam proses pengiriman barang ke luar negeri. Setiap negara memiliki aturan tersendiri mengenai persyaratan *Sanitary Certificate* untuk barang yang diimpor.

5.) Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB)

Menurut Sutedi (2014), Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB) merupakan dokumen kepabeanan yang berisi informasi mengenai barang ekspor dalam bentuk formulir tertulis. Dokumen ini harus diajukan ke Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea Cukai (KPPBC) untuk memperoleh Nota Pelayanan Ekspor (NPE), yang berfungsi sebagai surat jalan bagi barang yang akan dikirim ke luar negeri.

6.) *Shipping Instruction*

Menurut Sutedi (2014), *Shipping Instruction* adalah dokumen yang berisi instruksi dari eksportir atau pihak *freight forwarder* kepada perusahaan pelayaran untuk mengatur pengangkutan barangnya. Dokumen ini juga digunakan untuk melakukan pemesanan (*booking*) ruang di kapal yang akan digunakan untuk pengiriman barang.

7.) *Delivery Order*

Menurut Sutedi (2014), *Delivery Order* merupakan dokumen yang diterbitkan oleh perusahaan pelayaran dan diberikan kepada pihak *freight forwarder* sebagai izin untuk mengambil peti kemas kosong di lokasi penyimpanan (Depo). Proses pengurusan *Delivery Order* sepenuhnya menjadi tanggung jawab *freight forwarder*. Setelah seluruh prosedur selesai, *freight forwarder* akan menginformasikan eksportir mengenai status pengambilan peti kemas tersebut.

2.1.5.4 Pihak-Pihak yang Terlibat dalam Kegiatan Ekspor Impor

Menurut Amir dalam Sutedi (2014:16), pihak-pihak yang terlibat dalam kegiatan ekspor impor dibagi dalam 5 (lima) kelompok sebagai berikut:

1. Kelompok Indentor

Kelompok ini terdiri dari pihak pelaksana impor atau pengguna produk impor. Berikut merupakan pihak-pihak yang dikategorikan sebagai indentor:

- a. Para Pengguna Langsung, yakni kontraktor pertambangan PT Freeport Indonesia yang secara langsung melakukan pemesanan makanan dan minuman dalam kemasan dari negara asalnya.
- b. Para Pedagang, contohnya adalah pelaku bisnis elektronik dengan toko milik pribadi biasanya melaksanakan pemesanan secara indent.

2. Kelompok Importir

Dalam perdagangan internasional, importir bertanggung jawab atas kelancaran impor dan menanggung berbagai risiko, seperti kerugian, kerusakan, keterlambatan, hingga penipuan. Oleh karena itu, importir harus cermat dalam menyusun kontrak, memilih supplier, serta mengelola risiko melalui asuransi, surveyor, dan pemilihan jasa pengangkutan yang tepat.

3. Kelompok Promotor

Kelompok ini terdiri dari kumpulan lembaga pemerintahan yang berwenang meningkatkan aktivitas ekspor dan impor melalui pengembangan peristiwa perdagangan global.

4. Kelompok Eksportir

Dalam perdagangan internasional, importir sering disebut sebagai *buyer* atau *consignee*, sementara eksportir disebut *seller*, *supplier*, atau *shipper*, sebagaimana tercantum dalam *Bill of Lading*. Keduanya merupakan pihak utama dalam kontrak dagang, baik melalui pembayaran L/C maupun transfer telegrafik, dan menjadi pelaku utama dalam perdagangan global. Kelompok ini biasanya terdiri dari bagian-bagian sebagai berikut:

a. Eksportir Produsen

Pihak yang memproduksi barangnya sendiri untuk dipasarkan ke luar negeri secara mandiri. Seluruh proses dan pengurusan ekspor dilakukan langsung oleh produsen tersebut tanpa perantara.

b. Buying Agent

Perusahaan yang dibentuk di negara tempat barang diproduksi dan menjalankan aktivitas ekspor berdasarkan instruksi serta untuk kepentingan kantor pusatnya yang berada di luar negeri. Dengan kata lain, ketika barang pesanan siap dikirim, buying agent tersebut berfungsi sebagai eksportir.

c. Merchant Exporter

Perusahaan yang memiliki izin khusus berupa Surat Pengakuan Eksportir (SPE) dan Kartu APE (Angka Pengenal Ekspor) untuk mengekspor komoditas tertentu. Mereka bertindak atas nama dan kepentingan produsen dalam negeri.

d. Trading House

Kelompok eksportir atau individu yang mengekspor berbagai jenis barang dan membentuk perwakilan atau asosiasi di negara konsumen atau produsen untuk meningkatkan volume ekspor.

5. Komunitas Pendukung

Kelompok ini memegang peranan penting dalam memastikan kelancaran keseluruhan proses ekspor dan impor. Kelompok tersebut mencakup beberapa bagian, antara lain:

a. Bank Devisa

Bank memiliki peran penting dalam kegiatan ekspor-impor, tidak hanya sebagai penyedia kredit, tetapi juga sebagai pengaman dan fasilitator

transaksi melalui *Letter of Credit* (L/C), yang menjamin pembayaran bagi eksportir dan membantu proses pembukaan, pengiriman, serta negosiasi dokumen pengapalan.

b. PPJK/EMKL

Perusahaan Pengurusan Jasa Kepabeanan (PPJK), yang sebelumnya dikenal sebagai EMKL merupakan perusahaan penyedia jasa yang berperan penting dalam memperlancar proses pengurusan dokumen ekspor dan impor di kawasan pabean, serta turut mendukung kelancaran aktivitas *stuffing* serta *unstuffing* barang di gudang milik eksportir maupun importir.

c. *International Freight Forwarder*

Layanan usaha ini bertugas mengoordinasikan pengumpulan muatan dari lokasi gudang yang telah ditentukan, pemantauan peti kemas selama perjalanan, pemberitahuan kedatangan kapal, penagihan biaya tambang, pengepakan barang, dan layanan lainnya. *Forwarding agent* juga mengeluarkan *House Bill of Lading* (HB/L) dalam proses pengapalan.

d. *Shipping Company*

Perusahaan pelayaran tetap memegang peran penting dalam kegiatan ekspor-impor, meskipun transportasi darat dan udara telah berkembang. Selain mengangkut barang, mereka juga menyediakan peti kemas kosong bagi eksportir.

e. Perusahaan Asuransi Ekspor-Import

Perusahaan asuransi berperan penting dalam perdagangan

internasional karena menjamin risiko atas barang selama pengiriman. Untuk itu, digunakan sistem CIF (*Cost Insurance Freight*), di mana premi asuransi ditanggung eksportir atas permintaan importir.

f. Kementerian Perdagangan

Kementerian Perdagangan berperan penting dalam perdagangan internasional dengan menerbitkan *Certificate of Origin* (COO) sebagai bukti bahwa barang ekspor berasal dari Indonesia. COO diperlukan untuk mendapat fasilitas GSP dan mendukung proses *re-buying*. Selain itu, kementerian juga mengatur kuota dan memantau perkembangan ekspor-impor.

g. Surveyor

Karena jarak antara eksportir dan importir, dibutuhkan pihak ketiga yang netral untuk menjamin kualitas, kuantitas, dan kondisi barang. Pemerintah membentuk SUCOFINDO (*Superintending Company of Indonesia*) sebagai lembaga independen untuk mengawasi ekspor, terutama terkait fasilitas KITE dan LKP, bekerja sama dengan surveyor internasional seperti SGS (*Societe Generale de Surveillance*).

h. Bea dan Cukai

Sebagai perwakilan pemerintah dalam pengawasan perdagangan internasional, Bea dan Cukai berperan dalam mendukung kelancaran pergerakan barang dan penumpang di area pelabuhan, khususnya di *Container Yard* (CY).

2.1.6 Proses Penanganan Dokumen Ekspor

2.1.6.1 Pengertian Proses Penanganan Dokumen Ekspor

Proses penanganan dokumen ekspor adalah serangkaian tahapan administratif dan legal yang harus dilalui eksportir agar barang dapat dikirim ke luar negeri secara sah dan lancar. Menurut Arham dalam Mikraji (2019) penanganan dokumen kapal merupakan serangkaian proses atau kegiatan yang melibatkan beberapa pihak dalam mengelola data dan petunjuk untuk mengawasi serta memeriksa kelengkapan dokumen kapal. Proses ini dilakukan terhadap kapal yang tiba di pelabuhan maupun yang akan berangkat atau menjalani pelayaran.

Penanganan dokumen dalam proses ekspor barang merupakan langkah yang sangat vital dalam keseluruhan proses ekspor. Tanpa adanya dokumen yang lengkap dan benar, alur pengiriman barang tidak dapat berjalan dengan semestinya. Dokumen berperan penting sebagai bukti sah dalam transaksi perdagangan internasional antarnegara, sekaligus mendukung kelancaran operasional ekspor. Oleh karena itu, seluruh dokumen yang berkaitan dengan aktivitas ekspor harus disusun secara teliti dan diperiksa dengan seksama (Sani et al., 2022).

Penanganan dokumen muatan merupakan tahap yang sangat penting dan membutuhkan tingkat ketelitian yang tinggi dalam pelaksanaannya. Kesalahan dalam proses ini dapat menimbulkan masalah besar yang berpotensi menghambat kelancaran arus barang serta mengakibatkan keterlambatan pergerakan kapal (Sabila et al., 2023).

Dari penjelasan diatas, maka dapat disimpulkan bahwa proses penanganan dokumen ekspor adalah rangkaian kegiatan administratif dan legal yang sangat penting untuk mendukung kelancaran pengiriman barang ke luar negeri. Proses ini melibatkan banyak pihak dan mencakup pengelolaan, pemeriksaan, serta pengawasan data dan dokumen kapal maupun barang ekspor. Ketelitian dan keakuratan dalam penanganan dokumen menjadi kunci utama, karena kesalahan sekecil apapun dapat menghambat arus barang, memperlambat operasional kapal, dan mengganggu transaksi perdagangan internasional.

Menurut Sabila et al. (2023), penanganan dokumen muatan dapat dikategorikan efektif apabila memenuhi kriteria sebagai berikut:

1. Dokumen dari pemilik barang/*shipper* telah disusun dan disiapkan sebelum kapal tiba dan bersandar di pelabuhan.
2. Setelah kapal bersandar di dermaga, proses pemuatan barang dapat segera dimulai tanpa penundaan.
3. Proses pemuatan barang berjalan lancar tanpa kendala atau penolakan dari pihak bea cukai akibat kesalahan atau ketidaksesuaian dokumen muatan.
4. Dokumen *Bill of Lading* dapat diterima oleh pemilik barang dengan lancar dan tanpa penundaan.

2.1.6.2 Indikator Proses Penanganan Dokumen Ekspor

Menurut penelitian Sabila et al. (2023) dalam *Journal of Maritime and Education* terdapat 7 indikator yang dapat digunakan dalam menganalisis proses

penanganan dokumen ekspor yaitu:

1. *Shipping Instruction*

Prosedur pengiriman barang diawali dengan pengiriman *shipping instruction* oleh pihak pengirim (*shipper*). Dokumen ini berisi instruksi terkait pengiriman barang dan ditujukan kepada agen atau perwakilan kapal yang bertugas mengangkut barang tersebut. *Shipping instruction* pengapalan ini menjadi dasar dari seluruh dokumen yang berkaitan dengan proses pengiriman muatan. Dokumen ini kemudian diserahkan oleh *shipper* kepada perusahaan pelayaran atau agennya.

2. *Mate's Receipt*

Setelah barang selesai dimuat, agen akan mengeluarkan *mate's receipt* sebagai tanda bukti bahwa muatan telah diterima di kapal, yang kemudian ditandatangani oleh mualim I.

3. *Bill of Lading*

Bill of lading, yang juga dikenal sebagai konosemen, berfungsi sebagai kontrak pengangkutan serta bukti penerimaan barang oleh pihak pengangkut. Selain itu, *bill of lading* merupakan dokumen kepemilikan yang memungkinkan pengalihan barang dari pengirim (*shipper*) kepada penerima (*consignee*) atau dapat dipindahtangankan kepada pihak ketiga.

4. *Cargo Manifest*

Cargo Manifest merupakan dokumen yang memuat daftar lengkap barang, termasuk seluruh *bill of lading* untuk muatan yang diangkut oleh kapal. Dokumen ini merupakan salah satu persyaratan penting yang wajib dibawa

oleh sarana angkut saat melakukan perpindahan dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya.

5. *Outward manifest*

Outward manifest merupakan dokumen yang disusun setelah kapal menyelesaikan proses pemuatan barang. Agen kapal akan mengajukan *outward manifest* dengan prosedur yang serupa dengan saat kapal tiba di pelabuhan.

6. *Statement of Fact*

Statement of fact merupakan dokumen yang disusun oleh agen pelabuhan dan memuat informasi lengkap mengenai data, aktivitas, serta waktu pelaksanaan seluruh kegiatan mulai dari kedatangan kapal hingga keberangkatannya. Dokumen ini mencantumkan detail seperti nama kapal, pelabuhan tempat bersandar, jenis muatan, serta total muatan yang diangkut.

7. *Notice of Readiness*

Dokumen ini digunakan oleh nahkoda sebagai pernyataan bahwa kapalnya dalam kondisi siap sepenuhnya untuk melakukan proses pemuatan dan/atau pembongkaran barang selama periode sewa berlangsung.

2.1.7 Kendala

Menurut Sulistiowati (2004), *Theory of Constraint* atau Teori Kendala merupakan suatu pendekatan yang menekankan pada perbaikan berkelanjutan dengan cara mengidentifikasi hambatan utama yang menghalangi pencapaian tujuan perusahaan. Tujuan tersebut mencakup penciptaan keuntungan baik dalam jangka pendek maupun jangka panjang, serta penerapan proses perbaikan yang berkesinambungan.

Menurut Kurniawan (2017), *Theory of Constraint* merupakan pendekatan yang diterapkan untuk mendorong perbaikan berkelanjutan, baik dalam aktivitas manufaktur maupun non-manufaktur. Pendekatan ini didasarkan pada pola pikir yang mengakui bahwa seluruh sumber daya bersifat terbatas. Keterbatasan inilah yang disebut sebagai kendala (*constraint*). Kendala tersebut dapat dikelola untuk mendorong peningkatan kinerja, yang dimulai dengan proses identifikasi dan pemanfaatan secara optimal. Proses ini dilakukan secara berulang hingga kendala tersebut dapat dihilangkan sepenuhnya.

Menurut Hansen dan Mowen (2000), kendala yang dihadapi perusahaan dapat dibedakan berdasarkan sumbernya menjadi dua jenis, yaitu:

1. Kendala internal (*internal constraint*), yaitu faktor-faktor yang membatasi perusahaan yang berasal dari sumber-sumber dari dalam perusahaan.
2. Kendala eksternal (*external constraint*), yaitu faktor-faktor yang membatasi perusahaan yang berasal dari sumber-sumber dari luar perusahaan.

2.2 Kajian Penelitian Terdahulu

1. Penelitian “Analisis Prosedur Dokumen Export Cargo Abrasive Cloth oleh PPJK PT Millennium Trans Bahari” (Putri et al., 2024)

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis prosedur pengurusan dokumen ekspor barang berupa abrasive cloth yang dilakukan oleh PT. Millennium Trans Bahari sebagai Perusahaan Pengurusan Jasa Kepabeanan (PPJK). Metode penelitian yang diterapkan adalah pendekatan kualitatif yang dilakukan melalui pengamatan secara langsung. Hasil penelitian

mengindikasikan bahwa pelaksanaan prosedur dokumen ekspor untuk cargo abrasive cloth oleh PPJK PT. Millennium Trans Bahari sudah sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Namun demikian, masih ditemukan beberapa kendala, seperti keterbatasan stok kontainer di depo serta masalah teknis pada sistem CEISA 4.0. Adapun cara untuk mengatasi kendala ini yaitu pihak PPJK dapat melakukan pengecekan di depo lainnya dan *trouble system* diatasi dengan cara melakukan *follow up* ke pihak Bea dan Cukai.

2. Penelitian “Faktor Penyebab Terjadinya Keterlambatan Pengiriman Barang ke Consignee pada PT. Lex Indonesia” (Prakoso, 2024)

Penelitian ini memiliki tujuan untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang menyebabkan keterlambatan pengiriman barang kepada consignee di PT. Lex Indonesia Jakarta pada tahun 2020 serta mencari solusi dan tindakan yang efektif untuk mengatasinya. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif. Hasil dalam penelitian ini mengindikasikan bahwa penyebab terjadinya keterlambatan pengiriman barang ke consignee yaitu Jumlah karyawan yang ada belum mencukupi, Kinerja karyawan belum cukup maksimal, kurangnya keterampilan, dan ketersediaan armada, dan perawatan armada. Solusi yang penulis tawarkan yaitu membuat perencanaan Sumber Daya Manusia yang berfungsi untuk memperkirakan kebutuhan calon karyawan yang harus dipenuhi oleh perusahaan, pemberian penghargaan berupa bonus atau insentif tambahan kepada karyawan berprestasi dengan tujuan mendorong karyawan agar termotivasi dalam meningkatkan semangat kerja, membuat rencana program pelatihan kerja untuk karyawan, penambahan armada baru dan juga

memaksimalkan armada yang sudah tersedia, serta melakukan peninjauan berkala terhadap jadwal pemeliharaan armada dengan menyusun sistem perawatan yang efisien dan sesuai.

3. Penelitian “Penanganan Dokumen Ekspor Batu Bara di Pelabuhan Panjang Pada PT. Tigade Artha Samudera Bandar Lampung” (Sabila et al., 2023)

Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan bagaimana penanganan dokumen ekspor batu bara di PT. Tigade Artha Samudera Panjang Bandar Lampung, serta untuk memastikan kelancaran kegiatan pemuatan dan keberangkatan kapal dengan memperhatikan kesiapan dan persiapan dokumen muatan. Metode yang dipakai dalam penelitian ini meliputi observasi lapangan serta studi pustaka. Hasil penelitian mengungkapkan bahwa proses penanganan dokumen muatan ekspor batu bara di PT. Tigade Artha Samudera diawali dengan penerimaan dokumen *shipping instruction* dari pengirim. Selanjutnya, agen kapal mengurus perizinan dokumen kapal kepada instansi berwenang di Pelabuhan Panjang. Setelah kegiatan pemuatan barang selesai dilakukan, agen akan menerbitkan *mate's receipt* sebagai bukti bahwa muatan telah diterima di atas kapal, yang kemudian ditandatangani oleh mualim I, serta *Bill of Lading* (B/L) yang berfungsi sebagai tanda kepemilikan dan memungkinkan pemindahan barang dari pengirim ke penerima. Selain itu, agen juga harus mengajukan manifest keberangkatan (*outward manifest*) sebelum kapal meninggalkan pelabuhan, karena keterlambatan pengajuan dapat berakibat pada pemberian sanksi administratif oleh pihak berwenang.

4. Penelitian “Analisis Prosedur Ekspor dengan Pendekatan Metode *Less Than Container Load*: Studi Kasus PT. Konesia Prologix Line” (Adawiyah & Poernomo, 2022)

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui berbagai kendala yang dihadapi dalam prosedur ekspor menggunakan metode LCL serta mengetahui langkah-langkah yang diambil oleh PT Konesia Prologix Line untuk mengatasinya. Metode penelitian yang diterapkan dalam studi ini adalah kualitatif dengan fokus pada studi kasus. Hasil dari penelitian mengungkapkan bahwa prosedur pengiriman ekspor dengan metode *Less Than Container Load* (LCL) di PT Konesia Prologix Line dimulai dari pengurusan dokumen, pemesanan konsolidator, pengiriman barang, keberangkatan barang, hingga penyerahan dokumen kepada *consignee*. Meskipun prosedur ekspor telah dijalankan sesuai dengan standar yang berlaku, perusahaan menghadapi beberapa kendala, seperti perubahan jadwal dan pergantian kapal, kondisi peti kemas yang tidak memenuhi standar, perubahan informasi pada *Commercial Invoice* serta *Packing List* oleh pihak *shipper*, keterlambatan dalam respons pembuatan *Bill of Lading* dari *shipper*, dan proses penerbitan *Certificate of Origin* (COO) yang lambat dari pihak Desperindag, serta kesalahan dalam pencetakan COO. Untuk mengatasi masalah tersebut, perusahaan melakukan beberapa langkah, yaitu melakukan verifikasi ulang terhadap jenis dan jumlah barang yang akan dikirim untuk memastikan kesesuaiannya dengan kontainer guna mengurangi risiko kerusakan, serta meminta pembaruan jadwal pengiriman

dari pihak pelabuhan guna mengantisipasi kemungkinan keterlambatan.

5. Penelitian “Analisis Proses *Custom Clearance* Dalam Memperlancar Arus Barang Ekspor dan Impor Pada PT. Bahari Internasional Mandiri” (Sarumaha et al., 2022)

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis tahapan, hambatan, serta upaya yang dapat dilakukan dalam mempercepat proses custom clearance guna mendukung kelancaran distribusi barang ekspor dan impor di PT. Bahari Internasional Mandiri. Penelitian ini menggunakan metode pendekatan kualitatif. Hasil dari studi ini mengungkapkan bahwa PT. Bahari Internasional Mandiri menghadapi beberapa hambatan dalam proses *custom clearance*, seperti keterlambatan dokumen dari importir, kurangnya keterampilan pekerja baru, dan kesalahan dalam pengisian data PIB. Kendala-kendala ini menghambat penginputan data dan memperlambat arus barang ekspor dan impor. Solusi yang diusulkan mencakup peningkatan keterampilan pekerja dan perbaikan pengelolaan dokumen untuk mempercepat proses *custom clearance*, sehingga arus barang dapat lebih lancar.

6. Penelitian “*A Study on Customs House Agents Difficulties towards Export and Import Documentation with Special Reference to V.O.C Port*” (Singh & Meera, 2025)

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi berbagai permasalahan yang berkaitan dengan pengelolaan dokumen dalam kegiatan impor dan ekspor, termasuk kesulitan dalam pengajuan dokumen, serta untuk memberikan rekomendasi guna meningkatkan proses dokumentasi dengan

mengurangi hambatan dan memperbaiki efisiensi operasional di pelabuhan VOC Port. Metode penelitian yang diterapkan adalah kuantitatif dengan menggunakan desain deskriptif dan teknik pengumpulan data primer melalui kuesioner yang diberikan kepada 154 *Customs House Agents* (CHAs) secara *convenience sampling*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat berbagai tantangan yang dihadapi oleh Customs House Agents (CHAs) dalam proses dokumentasi impor dan ekspor di Pelabuhan VOC. Beberapa masalah utama yang ditemukan meliputi gangguan pada sistem digital, perubahan kebijakan yang sering terjadi, kurangnya pelatihan yang memadai, dan kompleksitas dokumen yang harus disiapkan. Rekomendasinya berupa perlunya perbaikan dalam infrastruktur digital, pelatihan yang lebih baik, serta penyederhanaan prosedur agar proses dokumentasi dapat berjalan lebih lancar dan efisien.

7. Penelitian “*A Study On The Challenges In Import and Export Documentation At Global Tide Shipping and Logistics*” (Sreeja & Thasleema, 2024)

Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi dan menganalisis tantangan yang terkait dengan dokumentasi impor dan ekspor di Global Tide Shipping and Logistics, serta untuk menemukan akar penyebab dari ketidakefisienan dan keterlambatan dalam proses dokumentasi. Penelitian ini menggunakan metode pendekatan kualitatif, dengan memanfaatkan data sekunder dan teknik analisis diagram fishbone. Temuan penelitian mengindikasikan bahwa tantangan utama dalam dokumentasi impor dan ekspor di Global Tide Shipping and Logistics meliputi kompleksitas regulasi, ketidakakuratan dokumen, keterlambatan dalam proses *clearance*, dan sistem

pelacakan dokumen yang tidak efisien. Untuk mengatasi hal tersebut, disarankan penerapan solusi digital, otomatisasi proses dokumentasi, pelatihan berkelanjutan, dan peningkatan koordinasi antar stakeholder guna meningkatkan efisiensi dan kepatuhan.

8. Penelitian “*A Study on the Export & Import Documentation Procedure*”
(Manibharathi & N.Jayanthi, 2024)

Tujuan dari penelitian ini untuk mengidentifikasi dan mengoptimalkan proses dokumentasi ekspor dan impor, serta meningkatkan layanan pengiriman barang melalui pemahaman yang mendalam tentang prosedur, regulasi, dan manajemen risiko dalam perdagangan internasional. Penelitian ini menerapkan pendekatan kualitatif dengan menggunakan metode sistematis dan ilmiah yang melibatkan pendekatan analitis dan eksploratif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa keberhasilan dalam proses ekspor dan impor sangat bergantung pada ketelitian dalam dokumentasi dan kepatuhan terhadap regulasi yang berlaku. Penerapan prosedur yang tepat, penggunaan teknologi untuk pelacakan dan manajemen risiko, serta pengelolaan logistik yang efisien, seperti dalam layanan pengiriman barang oleh Broekman Logistics, dapat meningkatkan efisiensi, mengurangi risiko kerusakan, kehilangan, dan keterlambatan.

9. Penelitian “*Procedure for Managing Export and Import Documents By PT. Adhigana Pratama Mulya Belawan*” (Sibagariang et al., 2023)

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk memahami proses pengelolaan dokumen ekspor dan impor oleh PT. Adhigana Pratama Mulya Belawan, mulai

dari sebelum kedatangan kapal di pelabuhan Belawan hingga kegiatan pengurusan dokumen yang diperlukan dalam aktivitas bongkar muat kapal. Dalam penelitian ini, digunakan metode kualitatif dengan cara mengumpulkan data melalui observasi langsung dan wawancara mendalam. Hasil dari penelitian mengungkapkan bahwa terdapat hambatan dalam pengurusan dokumen seperti penyusutan jumlah barang, sistem bea cukai yang sering mengalami error, dan lamanya proses pengurusan dokumen. Untuk mengatasi masalah tersebut, perusahaan disarankan untuk lebih berhati-hati dalam proses pengolahan dokumen agar kegiatan ekspor dan impor dapat berjalan dengan lebih lancar.

10. Penelitian *“Import and Export Process: The Impact of Bureaucratic Simplification in Customs Clearance”* (Tavares & Castañeda-Ayarza, 2022)

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dampak dari penyederhanaan proses birokrasi dalam proses bea cukai di Brasil, serta keuntungan dan kerugian yang ditimbulkan oleh penyederhanaan tersebut terhadap kegiatan perusahaan. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penyederhanaan proses bea cukai di Brasil telah membuat perdagangan internasional menjadi lebih cepat, terpusat, dan transparan. Perusahaan yang diteliti melaporkan adanya penghematan waktu dan biaya berkat penerapan dokumen unik ekspor (DU-E), serta kemampuan untuk menangani lebih banyak proses dalam periode yang sama.

Tabel 2.1 Kajian Penelitian Terdahulu

No.	Judul Penelitian Oleh, dan Tahun	Tujuan	Metode	Hasil	Persamaan	Perbedaan
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1.	Analisis Prosedur Dokumen Export Cargo Abrasive Cloth oleh PPJK PT Millennium Trans Bahari (Putri et al., 2024)	Untuk menganalisis prosedur pengelolaan dokumen ekspor barang berupa abrasive cloth yang dilakukan oleh PT. Millennium Trans Bahari sebagai Perusahaan Jasa Kepabeanaan (PPJK)	Kualitatif	Prosedur dokumen ekspor untuk cargo abrasive cloth oleh PPJK PT. Millennium Trans Bahari sudah sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Tetapi masih ditemukan beberapa kendala, seperti keterbatasan stok kontainer di depo serta masalah teknis pada sistem CEISA 4.0. Untuk mengatasi kendala, pihak PPJK dapat cek depo lain dan menindaklanjuti masalah sistem ke Bea dan Cukai.	Membahas mengenai proses penanganan dokumen ekspor	Perbedaan objek penelitian yang diteliti
2.	Faktor Penyebab Terjadinya Keterlambatan Pengiriman Barang ke Consignee pada PT. Lex Indonesia (Prakoso, 2024)	Untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang menyebabkan keterlambatan pengiriman barang kepada consignee di PT. Lex Indonesia Jakarta pada tahun 2020 serta mencari solusi dan tindakan yang efektif untuk mengatasinya	Kualitatif	Penyebab terjadinya keterlambatan pengiriman barang ke consignee yaitu Jumlah karyawan yang ada belum mencukup, Kinerja karyawan belum cukup maksimal, kurangnya keterampilan, dan ketersediaan armada, dan perawatan armada.	Membahas kendala pada proses ekspor	Membahas mengenai faktor keterlambatan pengiriman barang sementara penulis membahas kendala penanganan dokumen ekspor

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
3.	Penanganan Dokumen Ekspor Batu Bara di Pelabuhan Panjang Pada PT. Tigade Artha Samudera Bandar Lampung (Sabila et al., 2023)	Untuk menjelaskan bagaimana penanganan dokumen ekspor batu bara di PT. Tigade Artha Samudera Panjang Bandar Lampung, serta untuk memastikan kelancaran kegiatan pemuatan dan keberangkatan kapal dengan memperhatikan kesiapan dan persiapan dokumen muatan	Kualitatif	Proses penanganan dokumen ekspor batu bara di PT. Tigade Artha Samudera mencakup penerimaan <i>shipping instruction</i>, pengurusan izin kapal, serta penerbitan <i>mate's receipt</i> dan <i>Bill of Lading (B/L)</i> sebagai bukti dan dokumen kepemilikan barang.	Membahas mengenai kelancaran penanganan dokumen ekspor	Komoditas yang diteliti oleh peneliti yaitu batu bara, sedangkan komoditas yang penulis teliti adalah arang.
4.	Analisis Prosedur Ekspor dengan Pendekatan Metode <i>Less Than Container Load</i>: Studi Kasus PT. Konesia Prologix Line (Adawiyah & Poernomo, 2022)	Untuk mengetahui faktor penghambat dalam prosedur ekspor dengan pendekatan metode LCL dan mengetahui upaya yang dilakukan oleh PT Konesia Prologix Line	Kualitatif	Perusahaan menghadapi kendala, seperti perubahan jadwal dan pergantian kapal, kondisi peti kemas yang tidak memenuhi standar, perubahan informasi pada <i>Commercial Invoice</i> serta <i>Packing List</i> oleh pihak <i>shipper</i>, keterlambatan dalam respons pembuatan <i>Bill of Lading</i> dari <i>shipper</i>, proses penerbitan <i>Certificate of Origin (COO)</i> yang lambat dari pihak Desperindag, serta kesalahan dalam pencetakan COO.	Membahas kendala dalam proses ekspor	Perbedaan pada objek penelitian yang diteliti.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
5.	Analisis Proses <i>Custom Clearance</i> Dalam Memperlancar Arus Barang Ekspor dan Impor Pada PT. Bahari Internasional Mandiri (Sarumaha et al., 2022)	Untuk menganalisis tahapan, hambatan, serta upaya yang dapat dilakukan dalam mempercepat proses <i>custom clearance</i> guna mendukung kelancaran distribusi barang ekspor dan impor di PT. Bahari Internasional Mandiri	Kualitatif	Kendala dalam proses <i>custom clearance</i> pada PT. Bahari Internasional Mandiri, seperti keterlambatan dokumen dari importir, kurangnya keterampilan pekerja baru, dan kesalahan dalam pengisian data PIB. Solusi yang diusulkan mencakup peningkatan keterampilan pekerja dan perbaikan pengelolaan dokumen.	Membahas mengenai kendala saat melakukan <i>customs clearance</i>	Membahas kendala <i>customs clearance</i> secara umum, sedangkan penulis lebih membahas kendala <i>customs clearance</i> dalam penanganan komoditas arang.
6.	<i>A Study on Customs House Agents Difficulties towards Export and Import Documentation with Special Reference to V.O.C Port</i> (Singh & Meera, 2025)	Untuk mengidentifikasi masalah yang terkait dengan dokumentasi impor dan ekspor, termasuk kesulitan dalam pengajuan dokumen, serta untuk memberikan rekomendasi guna meningkatkan proses dokumentasi	Kuantitatif	Tantangan yang dihadapi oleh Customs House Agents (CHAs) dalam proses dokumentasi impor dan ekspor di Pelabuhan VOC yaitu ditemukan meliputi gangguan pada sistem digital, perubahan kebijakan yang sering terjadi, kurangnya pelatihan yang memadai, dan kompleksitas dokumen yang harus disiapkan. Rekomendasinya berupa perbaikan dalam infrastruktur digital, pelatihan yang lebih baik, serta penyederhanaan prosedur agar proses dokumentasi dapat berjalan lebih lancar dan efisien.	Membahas mengenai kendala proses dokumen ekspor	Perbedaan pada metode penelitian yang digunakan

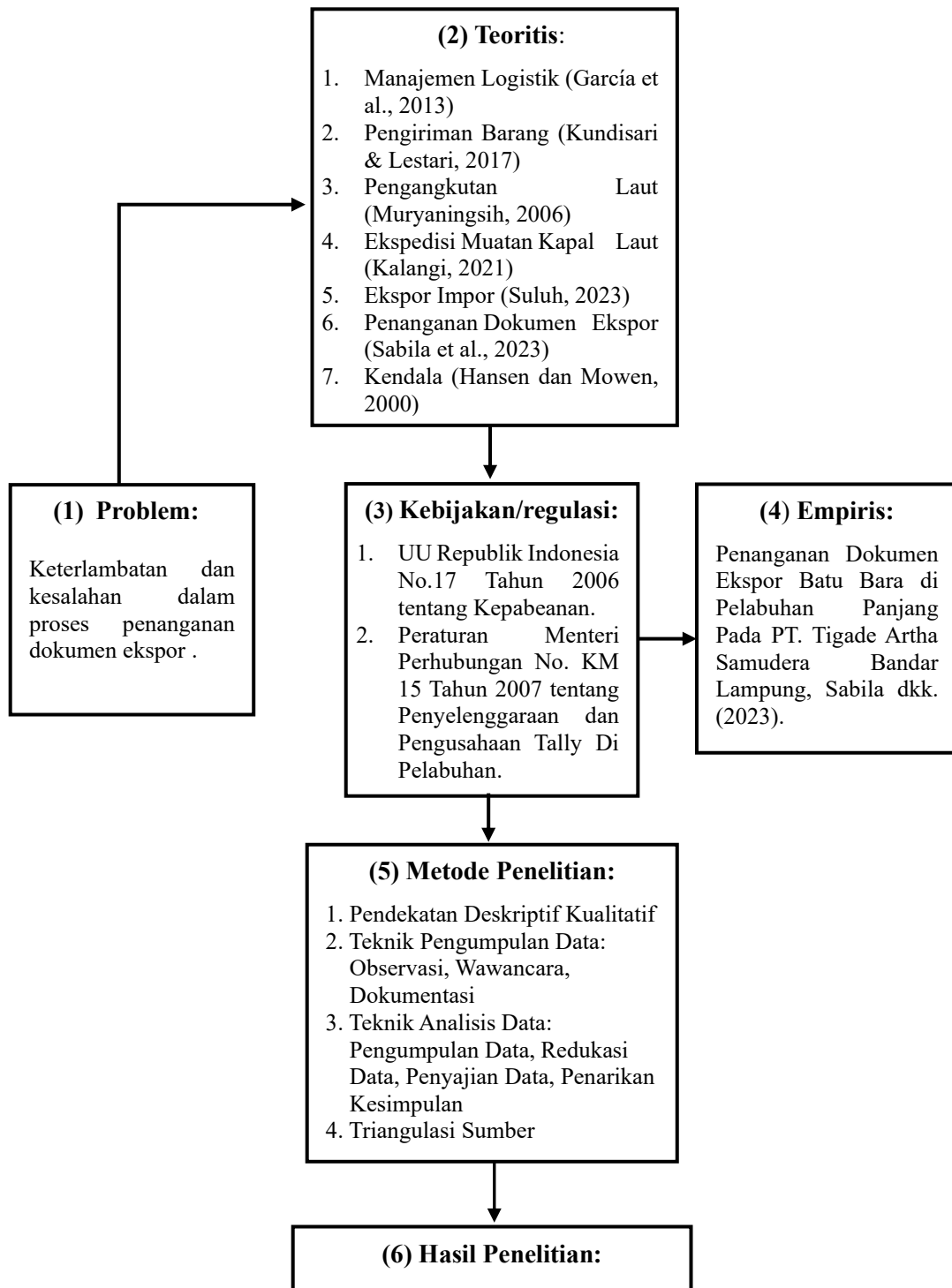
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
7.	<i>A Study On The Challenges In Import and Export Documentation At Global Tide Shipping and Logistics</i> (Sreeja & Thasleema, 2024)	Untuk mengidentifikasi dan menganalisis tantangan yang terkait dengan dokumentasi impor dan ekspor di Global Tide Shipping and Logistics, serta untuk menemukan akar penyebab dari ketidakefisienan dan keterlambatan dalam proses dokumentasi.	Kualitatif	Tantangan utama dalam dokumentasi impor dan ekspor di Global Tide Shipping and Logistics mencakup kompleksitas regulasi, ketidakakuratan dokumen, keterlambatan <i>clearance</i>, dan sistem pelacakan yang tidak efisien. Solusi yang disarankan meliputi digitalisasi, otomatisasi dokumen, pelatihan berkelanjutan, dan peningkatan koordinasi antar stakeholder.	Membahas mengenai kendala yang ditemukan dalam proses dokumen ekspor	Membahas lebih luas mengenai tantangan dalam proses dokumen ekspor dan impor, sementara penulis lebih spesifik mengenai kendala pada dokumen ekspor
8.	<i>A Study on the Export & Import Documentation Procedure</i> (Manibharathi & N.Jayanthi, 2024)	Untuk mengidentifikasi dan mengoptimalkan proses dokumentasi ekspor dan impor, serta meningkatkan layanan pengiriman barang melalui pemahaman yang mendalam tentang prosedur, regulasi, dan manajemen risiko dalam perdagangan internasional.	Kualitatif	Keberhasilan dalam proses ekspor dan impor sangat bergantung pada ketelitian dalam dokumentasi dan kepatuhan terhadap regulasi yang berlaku. Penerapan prosedur yang tepat, penggunaan teknologi untuk pelacakan dan manajemen risiko, serta pengelolaan logistik yang efisien, dapat meningkatkan efisiensi, mengurangi risiko kerusakan, kehilangan, dan keterlambatan.	Membahas mengenai kendala proses dokumen ekspor	Membahas lebih luas mengenai proses dokumen ekspor dan impor, sementara penulis lebih spesifik mengenai kendala pada proses dokumen ekspor

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
9.	<i>Procedure for Managing Export and Import Documents by PT. Adhigana Pratama Mulya Belawan</i> (Sibagariang et al., 2023)	Untuk mengetahui proses pengelolaan dokumen ekspor dan impor oleh PT. Adhigana Pratama Mulya Belawan, mulai dari sebelum kedatangan kapal di pelabuhan Belawan hingga kegiatan pengurusan dokumen yang diperlukan dalam aktivitas bongkar muat kapal.	Kualitatif	Terdapat beberapa hambatan seperti penyusutan jumlah barang, sistem bea cukai yang sering mengalami error, dan lamanya proses pengurusan dokumen. Untuk mengatasi masalah tersebut, perusahaan disarankan untuk lebih berhati-hati dalam proses pengolahan dokumen agar kegiatan ekspor dan impor dapat berjalan dengan lebih lancar.	Membahas mengenai kendala dalam pengurusan dokumen ekspor	Membahas lebih luas mengenai kendala dalam dokumen ekspor dan impor, sementara penulis lebih spesifik membahas mengenai kendala pada proses dokumen ekspor.
10.	<i>Import and Export Process: The Impact of Bureaucratic Simplification in Customs Clearance</i> (Tavares & Castañeda-Ayarza, 2022)	Untuk menganalisis dampak dari penyederhanaan proses birokrasi dalam proses bea cukai di Brasil, serta keuntungan dan kerugian yang ditimbulkan oleh penyederhanaan tersebut terhadap kegiatan perusahaan	Kualitatif	Penyederhanaan proses bea cukai di Brasil telah membuat perdagangan internasional menjadi lebih cepat, terpusat, dan transparan. Perusahaan yang diteliti melaporkan adanya penghematan waktu dan biaya berkat penerapan dokumen unik ekspor (DU-E), serta kemampuan untuk menangani lebih banyak proses dalam periode yang sama.	Membahas mengenai penyederhanaan proses birokrasi ekspor	Penulis berfokus pada pembahasan mengenai proses bea cukai ekspor dari sudut pandang Ekspedisi Muatan Kapal Laut.

Sumber: Hasil Data Diolah, 2025

2.3 Alur Kerangka Penelitian

Gambar 2.1 Alur Kerangka Penelitian



Sumber: Hasil Data Diolah, 2025