

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Kajian Teori

2.1.1. Impor

Menurut Purwinto (2013), impor merupakan aktivitas memasukan barang ke dalam daerah pabean dilakukan oleh pribadi dan badan hukum dengan menggunakan pengangkut dari lintas batas negara, yang dimana diwajibkan memenuhi kewajiban kepabeanan, seperti pembayaran bea masuk dan pajak yang berlaku.

2.1.1.1. Tata Cara Impor

Menurut Sarumaha *et al* (2022) tata cara impor barang di Indonesia, yaitu:

1. Importir/*customer* dalam negeri dan pemasok dari luar negeri melakukan komunikasi dan negosiasi harga untuk barang yang ingin di impor.
2. Setelah tercapai kesepakatan, kedua belah pihak melakukan kontrak jual beli jual-beli/ *sales contract*.
3. Importir/ *customer* mengajukan *Letter of Credit* (L/C) ke Bank Devisa di dalam negeri.
4. Bank Devisa tersebut menginformasikan kepada Bank Koresponden yang berada di luar negeri mengenai pengajuan tentang pembukaan *Letter of Credit* (L/C).
5. Bank Korespondensi luar negeri menghubungi eksportir luar negeri.

6. Pihak eksportir luar negeri akan melakukan pemesanan kepada jasa pelayaran/ *shipping line* agar barang yang sudah terjadi kesepakatan akan segera dikirim..
7. Eksportir harus menyiapkan dokumen yang meliputi *invoice* dan *packing list* kepada bank luar negeri tujuannya sebagai syarat untuk proses pencarian wesel.
8. Bank Luar Negeri mengirimkan dokumen-dokumen kepada Bank Devisa di dalam Negeri.
9. Selanjutnya, Bank Devisa menyerahkan dokumen-dokumen asli kepada *customer*.
10. *Customer* memberikan dokumen-dokumen tersebut kepada EMKL sebagai surat kuasanya atas pengurusan barang impor.
11. EMKL akan menukarkan dokumen *Delivery Order* (DO) kepada agen perkapalan/ *shipping line* serta melakukan pembuatan Pemberitahuan Impor Barang (PIB) untuk membayar bea masuk kepada negara yang dibayarkan oleh *customer*.
12. Setelah seluruh proses terpenuhi, maka barang impor dapat dikeluarkan/ dari pelabuhan dan diserahkan kepada gudang importir/ *customer*.

2.1.1.2. Dokumen – Dokumen Impor

Menurut Sarumaha *et al* (2022), dokumen – dokumen impor digunakan, meliputi :

1. Dokumen finansial, seperti :
 - a. Draft/ *Bill of Exchange*/ Wesel, yaitu surat berharga yang memuat

perintah tanpa syarat dari pihak penerbit kepada pihak lain untuk melakukan pembayaran yang sudah disepakati kepada penerima yang telah ditentukan di waktu tertentu.

- b. Surat Aksep (*Promissory Notes*), yaitu surat berharga yang didalamnya terdapat pernyataan kesanggupan tanpa syarat untuk membayar sejumlah uang kepada penerima pada tanggal yang telah ditentukan.

2. Komersial

- a. *Bill of Lading* (B/L), yaitu bukti penerimaan barang bahwa barang impor tersebut sudah dimasukkan ke dalam kapal dan tanda bukti kepemilikan barang sesuai dengan kontrak kesepakatan kepada pengangkutan melalui jalur laut.
- b. *Invoice* (Faktur), yaitu dokumen dalam transaksi Internasional yang meliputi jumlah pembayaran berjangka, biaya asuransi dan tarif bea masuk.

3. Dokumen asuransi

- a. *Insurance Policy*, yaitu dokumen sebagai adanya perjanjian asuransi atas barang impor yang diangkut dari kapal, di mana pihak penanggung memiliki kewajiban menanggung biaya asuransinya.
- b. *Insurance Certificate*, yaitu surat pernyataan telah dibuatkan perlindungan asuransi berdasarkan *open policy*.

4. Dokumen pendukung

- a. *Packing List*, yaitu dokumen yang dibuat dari eksportir berisikan uraian barang dan spesifikasi barang untuk memudahkan proses

pemeriksaan dari pejabat bea cukai.

- b. *Certificate of Origin*, yaitu dokumen yang menerangkan asal usul barang ekspor dan diterbitkan oleh Departemen Perdagangan.
- c. *Certificate of Quality*, memberikan informasi rincian mutu pada barang ekspor dan dikeluarkan oleh lembaga penelitian dari negaranya.
- d. *Certificate of Analysis*, yaitu surat keterangan yang menerangkan komposisi pada barang ekspor tersebut.
- e. *Weight Certificate (Weight Note/List)*, yaitu surat keterangan yang berisikan jumlah unit serta berat kotor, dan berat bersih pada barang ekspor tersebut.
- f. *Measurement List* (daftar ukuran), yaitu surat keterangan yang dibuat oleh eksportir mengenai spesifik fisik barang dari panjang, diameter, ketebalan, dan isi.
- g. *Sanitary, Health, and Veterinary Certificate*, digunakan menyatakan bahwa barang ekspor tersebut yang dari hasil pertanian telah lolos pemeriksaan dan bebas dari organisme pengganggu. *Health Certificate* dan *Veterinary Certificate* dibutuhkan untuk menjamin keamanan produk laut, serta bagian hewan seperti tulang hewan dan ternak.

5. Dokumen lain-lain

- a. *Freight Forwarder Receipt*, yaitu dokumen resi barang kepada eksportir dan importir yang telah menggunakan jasanya.

- b. *Delivery Order* (DO), yaitu surat resmi berfungsi sebagai instruksi kepada pihak pelayaran untuk menyerahkan barang ekspor tersebut.

2.1.2. Transportasi

Menurut Karim *et al* (2023), Transportasi adalah pergerakan barang dengan menggunakan wahana yang digerakkan oleh mesin untuk melakukan aktivitas sehari-hari. Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dari tempat asal ke tempat tujuan. (Sani, 2010).

Dapat dikatakan bahwa, transportasi memegang peran untuk pergerakan barang yang memiliki pengangkut ke satu titik ke titik lainnya untuk berguna dengan tujuan tertentu.

2.1.2.1. Unsur-unsur Pengangkut dalam Transportasi

Menurut Nasution dalam Karim *et al* (2023), terdapat unsur-unsur pengangkutan meliputi :

1. Ada muatan yang diangkut.
2. Tersedia alat angkutannya.
3. Ada jalan yang dilalui.
4. Ada tujuan asal.
5. Tersedianya sumber daya manusia yang menggerakkan transportasi tersebut.

2.1.2.2. Pengangkut Cargo dalam Transportasi Darat

Menurut *International Standar Organization* (ISO) dalam Syah & Ginting (2023), jenis-jenis pengangkut dalam transportasi darat meliputi :

1. *General Cargo Container*

Jenis kontainer ini merupakan jenis kontainer umum yang sering dipakai dan tidak memerlukan penanganan khusus, ada beberapa kelompok kontainer pada kontainer ini. seperti :

- a. *General purpose container*, yaitu kontainer ini digunakan mengirimkan muatan yang umum dan tidak memiliki spesifikasi tertentu.
- b. *Open side container*, yaitu kontainer ini memiliki pintu di bagian samping biasanya untuk memuat barang yang berukuran lebar.
- c. *Open top container*, yaitu kontainer yang bagian atasnya dapat dibuka biasanya dipakai untuk muatan yang lebih tinggi daripada ukuran tinggi kontainer.
- d. *Ventilated container*, kontainer ini memiliki celah udara untuk memberikan udara bagi barang yang dimuat.

2. *Thermal Container*

Kontainer khusus yang dilengkapi dengan pengaturan suhu. Ada beberapa kelompok kontainer pada *thermal container*, seperti:

- a. *Insulated container*, kontainer yang membutuhkan kondisi suhu tertentu.
- b. *Reefer container*, kontainer yang barangnya memiliki suhu yang lebih rendah seperti barang-barang yang mudah busuk.
- c. *Heated container*, kontainer yang memiliki suhu tinggi.

3. *Tank container*

Kontainer yang bentuknya seperti tangki yang dilapisi kerangka.

Biasanya digunakan untuk muatan dalam bentuk gas atau cairan.

4. *Dry bulk container*

Muatan yang difungsikan untuk barang curah kering seperti butiran-butiran, bahan ternak, dan rempah-rempah.

5. *Air mode*

Kontainer ini digunakan mengangkut transportasi udara seperti pesawat dan helikopter.

6. *Flat rack container*

Kontainer ini berbentuk terbuka dengan dinding yang rendah di bagian bawahnya. Biasanya dimuat untuk barang yang dimasukkan dari atas dan dari samping.

2.1.2.3. Ukuran Pengangkut Kontainer dalam Transportasi

Menurut *International Standar Organization* (ISO) dalam Syah & Ginting (2023) menetapkan ukuran kontainer dalam transportasi darat, yaitu :

1. Kontainer ukuran 20 *feet*

Dimensi luar : 6,058 meter x 2,438 meter x 2,591 meter

Dimensi dalam : 5,919 meter x 2,340 meter x 2,380 meter

Volume muat: 33 meter kubik / cbm (*cubic meter*)

Payload : maksimal 22,1 ton

2. Kontainer ukuran 40 *feet*

Dimensi luar : 12,192 meter x 2,438 meter x 2,591 meter

Dimensi dalam : 12,045 meter x 2,309 meter x 2,379 meter

Volume muat : 67,3 meter kubik/ cbm (*cubic meter*)

Payload : maksimal 27,396 ton

2.1.3. Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL)

Menurut Baeti (2021), Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) merupakan badan usaha untuk mewakili kepentingan pemilik barang untuk mengurus seluruh kegiatan dari transportasi melalui moda darat, laut, dan udara yang kegiatannya dari penerimaan barang, penyimpanan, pemilahan, pengepakan, pelabelan, pengukuran, penimbangan, pengurusan penyelesaian dokumen kepabeanan serta penerbitan dokumen yang berkaitan dengan pengiriman barang menggunakan moda transportasi tersebut sampai barang itu diterima oleh *customer*.

2.1.3.1. Tugas dan Fungsi Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL)

Menurut Anugrah, (2023), tugas dan fungsi EMKL dalam pengiriman barang ke *customer* adalah :

1. Menyediakan jasa kapal laut guna pengiriman barang tepat waktu.
2. Mengurus dokumen di pelabuhan saat bongkar muat barang dan pengiriman ke *customer*.
3. Mengurus dokumen pemeriksaan kepabeanan dan dokumen impor maupun ekspor.
4. Mengkoordinasikan kegiatan bongkar muat dari pelabuhan menuju gudang *customer*.

Adapun fungsi EMKL dalam pengiriman barang ke *customer* adalah:

1. Menjembatani pihak pengirim dengan *customer*.
2. Mengurus administrasi surat-surat guna pengiriman barang tepat waktu.
3. Memberikan keselamatan dan keamanan barang selama pengiriman hingga selesai.

2.1.4. Gudang

Menurut Siswandi (2017), gudang merupakan fasilitas bangunan yang digunakan untuk penyimpanan barang dagangan secara sementara guna mendukung kegiatan operasi ke lokasi distribusi atau konsumen akhir. Menurut Trisakti (2009), gudang dapat dikatakan tempat penyimpanan barang atau ruangan dalam suatu bangunan yang digunakan untuk menyimpan barang, dimana barang akan dibuat sesederhana mungkin agar memudahkan penerimaan, penyimpanan, penyusunan, perawatan, pengiriman, dan penataan usahanya.

2.1.4.1. Jenis – Jenis Gudang Perusahaan

Adapun jenis – jenis gudang dalam perusahaan dalam berkaitan untuk penunjang bisnis, menurut Siswandi (2017) jenis -jenis gudang, yaitu :

1. *Manufacturing Plant Warehouse*

Gudang yang terletak di area pabrik yang berisi penyimpanan bahan baku, proses pengambilan material, penyimpanan barang jadi menuju gudang internal serta pengiriman barang jadi gudang distribusi atau dikirim ke konsumen.

2. *Central Warehouse*

Gudang utama yang kegiatannya mulai menerima barang jadi dari gudang di area pabrik, pabrik langsung atau *supplier*, setelah itu menyimpan barang jadi ke gudang distribusi.

3. *Distribution Warehouse*

Gudang distribusi yang kegiatannya seperti mendistribusikan barang dari gudang utama.

4. *Retailer Warehouse*

Gudang yang terdapat di toko besar digunakan sebagai penyimpanan barang.

5. Gudang Umum

Gudang yang tempat penyimpanan *inventory* yang panjang tujuannya untuk menjaga barang agar tetap baik sampai barang dapat digunakan.

6. Gudang Operasional

Merupakan gudang digunakan untuk penyimpanan bahan baku yang barangnya belum diproses serta barang setengah jadi untuk digunakan dalam proses produksi.

7. Gudang Perlengkapan

Merupakan gudang yang lokasinya tidak jauh dari produksi gunanya untuk menyediakan alat kerja, bahan pelumas, atau kebutuhan yang digunakan untuk keperluan pada perusahaan.

8. Gudang Pemberangkatan

Gudang ini untuk tempat penyimpanan barang yang akan dilakukan pengiriman terlebih dahulu sebelum dikirimkan ke *customer*.

9. Gudang Musiman

Gudang yang digunakan selama periode tertentu saja dan berfungsi saat penyimpanan barang di dalam gudang mengalami lonjakan stok.

2.1.4.2. Aktivitas di Dalam Gudang

Menurut Siahaya dalam Siswandi (2017), dalam melakukan aktivitas gudang meliputi:

1. Penerimaan (*Receiving*)

Aktivitas masuknya barang yang diterima secara fisik dan administrasi terhadap barang yang sudah dipesan seperti bahan baku yang digunakan dalam proses produksi dan barang jadi yang digunakan mendistribusikan ke pelanggan serta barang penunjang (*parts*) yang digunakan untuk mendukung operasional pada perusahaan tersebut.

2. Penyimpanan (*Storage*)

Aktivitas penempatan barang pada gudang sesuai dengan sistem yang terorganisir agar dapat mudah dikenali dalam bentuk fisik barang di gudang.

3. Penanganan (*Handling*)

Kegiatan pemindahan barang digunakan untuk alat angkat sesuai dengan spesifikasi pada barang tersebut.

4. Perawatan (*Up-keep*)

Kegiatan yang tujuannya untuk perawatan barang agar tetap dalam kondisi yang baik dan terhindar dari kerusakan dari cuaca dan kontaminasi.

5. Pengemasan (*Packaging*)

Kegiatan pengemasan untuk menjamin dan keamanan dalam perlindungan barang di gudang.

6. Pengeluaran (*Dispatching*)

Proses pengeluaran untuk mengeluarkan barang secara fisik administratif menuju ke luar gudang.

7. Pengiriman (*Expediting*)

Proses pengiriman bahan mentah ke bagian produksi dan barang jadi ke gudang distribusi secara waktu yang tepat

8. Distribusi (*Distribution*)

Kegiatan yang melakukan distribusi barang jadi ke distributor.

9. Pemeriksaan dan pengawasan (*Control*)

Proses pengecekan dan pengawasan di dalam gudang digunakan untuk persediaan dan tata kerja secara berkala.

2.1.4.3. Fungsi Gudang

Menurut Siswandi (2017), gudang memiliki fungsi, seperti:

1. Gudang berfungsi sebagai tempat sementara bagi barang yang akan dikirim menuju tahap berikutnya.
2. Memantau arus barang dan kondisi barang.
3. mengurangi biaya logistik termasuk peralatan, dan karyawan.
4. Menjadi sarana komunikasi melalui keterlibatan gudang untuk mengenalkan barang mereka ke konsumen.
5. Sebagai titik penyeimbangan aliran *inventory* dan barang.

2.1.4.4. Bukti Dokumen dalam Penerimaan Barang di Gudang

Menurut Siswandi (2017), ada beberapa bukti dokumen yang dilampirkan di dalam gudang untuk penerimaan barang, yaitu :

1. Bukti Pemesanan (*Purchase Order*)

Jika pesanan sudah sesuai dengan yang dilampirkan, *customer* akan mengirimkan PO ke pemasok, maka tim gudang akan memvalidasi melalui PO saja sesuai fisik barang yang diminta oleh *customer*.

2. Tanda bukti penerimaan barang

Bukti tanda penerima barang dapat disebut faktur yang tujuannya untuk penagihan uang.

3. Bukti Pemesanan dengan Fisik Barang

Dokumen bukti pemesanan dengan fisik barang adalah untuk mengetahui barang tersebut benar-benar sesuai atau tidak.

4. Cek *Expired Date*

Dokumen penyampaian informasi mengenai barang tersebut masih layak atau tidak sebelum ditaruh di rak.

2.1.5. Keterlambatan

Menurut Ervianto dalam Vikaliana & Arizqi (2023), keterlambatan dapat diterangkan sebagian kondisi waktu pelaksanaan yang digunakan secara optimal sesuai jadwal yang sudah ditentukan atau beberapa aktivitas yang mengalami penundaan dikarenakan tidak terselesaikan dengan tepat waktu. Menurut KBBI (2025), keterlambatan adalah kata dasar dari lambat yang memiliki arti hal yang tidak tepat dari waktu yang ditentukan.

Dapat dikatakan keterlambatan adalah waktu yang sudah ditentukan namun tidak sesuai yang sudah ditetapkan, sehingga menimbulkan tertundanya waktu secara optimal.

2.1.6. Pengiriman

Menurut Dinia *et al* (2021), Pengiriman adalah persiapan barang dari gudang penyimpanan ke tempat tujuan yang telah disesuaikan dengan dokumen pemesanan dan sesuai dengan persyaratan penanganan barang tersebut. Dapat dikatakan bahwa pengiriman adalah mempersiapkan barang dari gudang atau dari tempat lain yang dikirimkan ke penerima sesuai dengan dokumen yang terlampir

2.1.7. *Failure Mode and Effect Analysis (FMEA)*

Menurut Goetsch & Davis dalam Hadiid *et al.* (2024), *Failure Mode and Effect Analysis (FMEA)* adalah suatu metode yang mengidentifikasi

berbagai potensi kegagalan produk atau proses tujuannya dengan cara menentukan tingkat prioritas berdasarkan nilai prioritas risiko/ *risk priority number* (RPN) untuk pencegahan dan risiko kegagalan yang teridentifikasi secara lebih efektif.

2.1.7.1. Tahap – Tahap Metode *Failure Mode and Effect Analysis* (FMEA)

Menurut Hadiid *et al.* (2024), ada beberapa tahapan dalam penggunaan *Failure Mode and Effect Analysis* (FMEA), yaitu :

1. Mengidentifikasi risiko kendala atau penyebab.
2. Penilaian tingkat *Severity* (S), penilaian keseriusan dari efek kegagalan yang potensial.
3. Penilaian tingkat *Occurrence* (O), mengetahui sesering apa penyebab kegagalan.
4. Penilaian tingkat *Detection* (D), penilaian indikator tersebut dapat terdeteksi.
5. Menghitung *Risk Priority Number* (RPN) dengan menggunakan rumus perkalian tingkat *Severity* (S) x penilaian *Occurrence* (O) x tingkat *Detection* (D).
6. Mengurutkan prioritas potensi kegagalan dari hasil penghitungan *Risk Priority Number* (RPN).

Penilaian tingkat keparahan (*severity*) menggunakan FMEA seperti berikut ini:

Tabel 2. 1 Penilaian *Severity*

Nilai	Tingkat Keparahan	Deskripsi
1	Tidak ada efek	Tidak ada efek pada pengiriman
2	Sangat kecil	Sedikit berpengaruh terhadap pengiriman
3	Kecil	Berpengaruh tapi dapat diatasi
4	Sangat rendah	Berpengaruh tapi tidak mengganggu pengiriman
5	Rendah	Dapat mengganggu proses pengiriman
6	Sedang	Memberikan efek pada pengiriman
7	Tinggi	Menyebabkan kerugian kecil
8	Sangat tinggi	Menyebabkan kerugian cukup besar
9	Berbahaya dengan peringatan	Menyebabkan kerugian besar
10	Berbahaya tanpa peringatan	Menghentikan seluruh aktivitas pada proses pengiriman

Sumber : Hadiid, 2025

Menurut penelitian Nelfiyanti *et al.* (2024), cara melihat tingkat nilai *occurrence* dengan menggunakan metode FMEA seperti berikut ini :

Tabel 2. 2 Penilaian *Occurrence*

Nilai	Kemungkinan Terjadi	Deskripsi
1	Tidak ada efek	Hampir tidak pernah terjadi dalam satu tahun
2	Sangat jarang	Sekali selama satu tahun
3	Jarang	Sekali selama enam bulan
4	Kadang-kadang	Sekali selama tiga bulan
5	Kadang – kadang	Sekali selama dua bulan
6	Cukup sering	Sekali selama satu bulan
7	Cukup sering	Sekali selama dua minggu
8	Sering	Sekali selama satu minggu
9	Sering	Sekali selama tiga hari
10	Sangat sering	Setiap hari

Sumber : Nelfiyanti, 2025

Menurut penelitian Nelfiyanti *et al.* (2024), cara melihat nilai *detection* dengan menggunakan metode *Failure Mode and Effect Analysis*, yaitu:

Tabel 2. 3 Penilaian *Detection*

Nilai	Tingkat Deteksi	Deskripsi
1	Hampir pasti	Penyebab hampir selalu bisa diketahui sebelum masalah yang akan timbul
2	Sangat tinggi	Penyebab kemungkinan diketahui sebelum berdampak
3	Tinggi	Penyebab umumnya bisa terdeteksi
4	Cukup tinggi	Sering mendeteksi penyebab masalah, tetapi tidak selalu
5	Sedang	Terkadang dapat mengetahui penyebab masalah, namun tidak sering
6	Rendah	Sering tidak bisa mengetahui penyebab sebelum terjadi
7	Sangat rendah	Jarang sekali mengetahui apa penyebab yang terjadi
8	Kecil	Kemungkinan kecil untuk mendeteksi penyebab masalah
9	Sangat kecil	Hampir tidak mengetahui penyebab masalah yang akan berdampak
10	Tidak pasti	Sama sekali tidak tahu penyebab masalah yang berdampak

Sumber : Nelfiyanti, 2025

Menurut penelitian Piatkowski dan Kaminski dalam Gani *et al.* (2023), untuk melakukan penentuan *Risk Priority Number* (RPN) adalah sebagai berikut:

Tabel 2. 4 Penentuan Kategori RPN

Nilai Risk Priority Number (RPN)	Kategori	Tindakan
193-1000	Tinggi	Segera dilakukan perbaikan
65-192	Sedang	Perbaikan dapat dipertimbangkan, tetapi bersifat mendesak
0-65	Kecil	Tidak perlu dilakukan perbaikan

Sumber : Piatkowski dan Kaminski, 2025

Dengan demikian, apabila nilai *Risk Priority Number* (RPN) pada rentang nilai 193-1000 maka dikategorikan sebagai risiko tinggi untuk itu perlu dilakukan perbaikan saat ini.

2.2. Kajian Penelitian Terdahulu (KPT)

2.2.1. Penelitian yang dilakukan oleh Evant *et al.* (2023)

Penelitian yang berjudul “Analisis Keterlambatan Pengiriman Barang Menggunakan *Metode Failure Mode and Effects Analysis* (FMEA)”. Bertujuan untuk mengetahui implementasi *metode Failure Mode and Effect Analysis* (FMEA) dalam mengatasi keterlambatan pengiriman barang dengan pendekatan kualitatif. Hasil penelitian ini adalah kegagalan pengiriman barang pada PT Pos Indonesia MPC 40400 Bandung adalah selisih kurang berat volumetrik, salah tempel resi CP72, dan salah input *barcode*. Persamaan penelitian dengan penulis, yaitu membahas keterlambatan pengiriman barang dan Penelitian ini memiliki kesamaan dengan penulis menggunakan analisis data dengan *Failure Mode and Effect Analysis* (FMEA). Perbedaan penelitian ini adalah objek yang diteliti adalah perusahaan PT Pos Indonesia MPC 40400 sementara objek peneliti PT Bahana Prestasi Semarang (Linc Group) dan tidak membahas keterlambatan pengiriman barang impor.

2.2.2. Penelitian yang dilakukan oleh Akmal & Kurnia (2023)

Penelitian yang berjudul “Analisis Risiko Operasional Gudang Menggunakan *Failure Mode And Effect Analysis* (Studi Kasus: Gudang Konsolidasi Ekspor PT XYZ)”. Bertujuan untuk memetakan risiko potensial dan menentukan usulan tindakan rekomendasi terhadap risiko kritis pada aktivitas gudang konsolidasi ekspor PT XYZ dengan menggunakan pendekatan kualitatif. Hasil penelitian ini adalah risiko nilai kritis tertinggi, yaitu pengawasan *inbound*, pengawasan *inventory*, pengawasan *outbound*, *supplier relation*, dan proses operasional gudang. Persamaan penelitian dengan penulis adalah

menggunakan analisis data dengan *Failure Mode and Effect Analysis* (FMEA). Perbedaan penelitian ini adalah objek yang diteliti adalah studi kasus pada gudang konsolidasi ekspor PT XYZ sementara objek peneliti PT Bahana Prestasi Semarang (Linc Group) dan tidak membahas keterlambatan pengiriman barang impor.

2.2.3. Penelitian yang dilakukan oleh Mardhotilah *et al.* (2024)

Penelitian yang berjudul “Penanganan Kegagalan Pengiriman Barang Antar dengan *Metode Failure Mode and Effect Analysis (FMEA)* dan *Fault Tree Analysis (FTA)* Studi pada Perusahaan Jasa Ekspedisi”. Bertujuan untuk mengusulkan pembaruan prosedur pengiriman barang antar dan pembuatan *flowchart* yang lebih rinci pada peningkatan kualitas layanan dan efisiensi pengiriman barang antar dengan menggunakan pendekatan kualitatif. Hasil penelitian ini adalah menunjukkan bahwa meskipun proses pengiriman umumnya berjalan baik, terdapat masalah operasional dan teknis yang menyebabkan kegagalan pengiriman barang antar. Penelitian ini memiliki kesamaan dengan penulis menggunakan analisis data dengan *Failure Mode and Effect Analysis* (FMEA). Persamaan penelitian ini dengan penulis adalah membahas tentang pengiriman barang dan teknik analisis yang sama, yaitu *Failure Mode and Effect Analysis* (FMEA). Perbedaan penelitian ini adalah objek yang diteliti adalah perusahaan jasa ekspedisi, yaitu SPP Bandung 40400 sementara objek peneliti PT Bahana Prestasi Semarang (Linc Group) dan tidak membahas keterlambatan pengiriman barang impor.

2.2.4. Penelitian yang dilakukan oleh Syah & Ginting (2023)

Penelitian yang berjudul “Strategi Pencegahan Keterlambatan Kegiatan *Transshipment* pada PT Samudera Lautan Luas Medan”. Bertujuan untuk mengetahui lebih dalam pihak perusahaan pelayaran dalam melakukan strategi pencegahan keterlambatan kegiatan *transshipment* dengan menggunakan pendekatan penelitian kualitatif. Hasil penelitian strategi pencegahan keterlambatan sudah baik, namun perlu melakukan *updating* data pada sistem dan pengecekan dokumen agar tidak terjadi keterlambatan kegiatan *transshipment*. Penelitian ini memiliki kesamaan dengan penulis mengetahui keterlambatan dalam operasional perusahaan. perbedaan dalam penelitian ini adalah objek yang diteliti adalah perusahaan pelayaran, yaitu PT Samudera Lautan Luas Medan sementara objek peneliti PT Bahana Prestasi Semarang (Linc Group) dan tidak membahas keterlambatan pengiriman barang impor.

2.2.5. Penelitian yang dilakukan oleh Jaelani *et al.* (2024)

Penelitian yang berjudul “Analisis Prosedur Pengiriman Barang pada Perusahaan Eksportir”. Bertujuan untuk menganalisis prosedur pengiriman ekspor yang diterapkan oleh PT Supra Aluminium dengan menggunakan pendekatan penelitian kualitatif. Hasil penelitian 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 kendala seperti keterlambatan dalam pengurusan dokumen dan masalah komunikasi

dengan pihak terkait di negara tujuan. Penelitian ini memiliki kesamaan dengan penulis mengetahui keterlambatan dalam pengiriman barang. Perbedaan dalam penelitian ini adalah objek yang diteliti perusahaan bidang produksi dan distribusi, yaitu PT Supra Aluminium sementara objek peneliti perusahaan EMKL, yaitu PT Bahana Prestasi Semarang (Linc Group) dan penelitian ini membahas keterlambatan pengiriman ekspor bukan keterlambatan pengiriman impor.

2.2.6. Penelitian yang dilakukan oleh Melo *et al.* (2021)

Penelitian yang berjudul “*Analysis of Activities that Generate Logistical Cost in an Operation in Brazil to Import a Containerized Cargo a Case Study*”. Bertujuan untuk menganalisis aktivitas yang berkontribusi dalam pengiriman logistik pada impor barang menggunakan kontainer di Brazil dengan pendekatan penelitian kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan biaya pelabuhan sangat besar, regulasi yang rumit, dan infrastruktur buruk. Penelitian ini memiliki kesamaan dengan penulis mengenai pengiriman barang impor menggunakan kontainer. Perbedaan dalam penelitian ini adalah objek yang dilakukan di negara Brazil sementara objek peneliti di negara Indonesia.

2.2.7. Penelitian yang dilakukan oleh Kolacz *et al.* (2024)

Penelitian yang berjudul “*Economic and Legal Impacts of Delayed Containers*”. Bertujuan untuk menganalisis dampak ekonomi dan hukum dari keterlambatan pengiriman menggunakan kontainer di pelabuhan dengan pendekatan penelitian kualitatif. Hasil penelitian keterlambatan pengiriman

menggunakan kontainer di pelabuhan terkena biaya *demurrage* dan pengiriman barang menjadi terlambat. Penelitian ini memiliki kesamaan dengan penulis mengenai keterlambatan dalam pengiriman barang impor. Perbedaan dalam penelitian ini adalah tidak menggunakan *Failure Mode and Effect Analysis* (FMEA) sebagai alat indikator penilaian risiko.

2.2.8. Penelitian yang dilakukan oleh Mruk-tomczak & Zieli (2021)

Penelitian yang berjudul “*Qualitative Research on Solving Difficulties in Maintaining Continuity of Food Supply Chain on the Meat Market during the COVID-19 Pandemic*” dengan pendekatan kualitatif. Bertujuan untuk menganalisis ketidakstabilan dari dampak pandemi COVID-19 dalam pengiriman ke peternak. Hasil penelitian menunjukkan pengiriman rantai pasok peternak di China menggunakan pengembangan pengiriman ekspor guna menambah tarif preferensial, negara Rusia memberikan peternak menggunakan *cold storage*, dan di Amerika Serikat mengembangkan teknologi untuk mempercepat pengiriman ke peternakan. Penelitian ini memiliki kesamaan dengan penulis menganalisis kendala keterlambatan pengiriman kepada konsumen. Perbedaan dalam penelitian ini adalah menganalisis pengiriman ke pasar peternakan sementara peneliti menganalisis pengiriman ke konsumen dengan menggunakan *Failure Mode and Effect Analysis* (FMEA) sebagai alat indikator penilaian risiko.

2.2.9. Penelitian yang dilakukan oleh Sianturi *et al.* (2020)

Penelitian yang berjudul “*Factor Analysis Of Delay Return Empty Container To Depo*” dengan pendekatan kualitatif. Bertujuan untuk menganalisis

pengembalian keterlambatan kontainer yang kosong kepada pihak depo. Hasil penelitian menunjukkan keterlambatan pengiriman kontainer ke depo disebabkan pembayaran yang penuh kepada pihak *shipping line*. Penelitian ini memiliki kesamaan dengan penulis menganalisis kendala dalam keterlambatan pengiriman. Perbedaan dalam penelitian ini adalah keterlambatan pengiriman kontainer kepada pihak depo sementara penulis menganalisis keterlambatan pengiriman barang impor ke gudang *customer*.

2.2.10. Penelitian yang dilakukan oleh Soon *et al.* (2024)

Penelitian yang berjudul “*Enhancing Export Delivery Performance: Strategic Interventions for Overcoming Late Deliveries in Malaysia’s Food Trading Company*”. Dengan pendekatan kualitatif. Bertujuan untuk menganalisis permasalahan dalam keterlambatan pengiriman barang ekspor pada perusahaan makanan di Malaysia. Hasil penelitian menunjukkan kesalahan informasi yang digunakan dalam proses pengiriman, keterlambatan proses produksi, kemacetan di pelabuhan yang berdampak kepada peningkatan biaya. Penelitian ini memiliki kesamaan dengan penulis menganalisis penyebab kendala dalam keterlambatan pengiriman. Perbedaan dalam penelitian ini adalah pengiriman ekspor makanan dari negara Malaysia sementara penulis pengiriman impor ke gudang *customer* di negara Indonesia. Berdasarkan uraian jurnal di atas, terdapat 10 sumber yang terdiri dari 5 jurnal Nasional dan 5 jurnal Internasional sebagai referensi dan pembanding dari tugas akhir ini. Maka dibuatlah tabel sebagai berikut :

Tabel 2. 5 Kajian Penelitian Terdahulu

No	Judul, Peneliti, Tahun	Tujuan Penelitian	Metode	Hasil Penelitian	Persamaan	Perbedaan
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1	“Analisis Keterlambatan Pengiriman Barang Menggunakan Metode <i>Failure Mode and Effect Analysis</i> (FMEA)”, Evant <i>et al</i> , (2023)	Untuk mengetahui implementasi metode <i>Failure Mode and Effect Analysis</i> (FMEA) dalam mengatasi keterlambatan pengiriman barang	Kualitatif	Kegagalan pengiriman barang pada PT Pos Indonesia MPC 40400 Bandung adalah selisih kurang berat volumetrik, salah tempel resi CP72, dan salah input <i>barcode</i>	Membahas keterlambatan pengiriman barang dan kesamaan menggunakan analisis data dengan <i>Failure Mode and Effect Analysis</i> (FMEA)	Objek yang diteliti adalah perusahaan PT Pos Indonesia MPC 400400 sementara objek peneliti PT Bahana Prestasi Semarang (Linc Group) dan tidak membahas mengenai keterlambatan pengiriman barang impor
2	“Analisis Risiko Operasional Gudang Menggunakan Failure Mode and Effect Analysis (Studi Kasus:Gudang Konsolidasi Ekspor PT XYZ)”, Akmal & Kurnia, (2023)	Untuk memetakan risiko potensial dan menentukan usulan tindakan rekomendasi terhadap risiko kritis pada aktivitas gudang konsolidasi ekspor PT XYZ	Kualitatif	Risiko nilai kritis tertinggi, yaitu pengawasan inbound, pengawasan inventory, pengawasan outbound, supplier relation, dan proses operasional gudang.	Menggunakan analisis data dengan <i>Failure Mode and Effect Analysis</i> (FMEA)	Objek yang diteliti adalah studi kasus pada gudang konsolidasi ekspor PT XYZ sementara objek peneliti PT Bahana Prestasi Semarang (Linc Group) dan tidak membahas keterlambatan

						pengiriman barang impor.
3	“Penanganan Kegagalan Pengiriman Barang Antar dengan Metode <i>Failure Mode and Effect Analysis</i> (FMEA) dan <i>Fault Tree Analysis</i> (FTA) Studi pada Perusahaan Jasa Ekspedisi”, Mardhotilah <i>et al</i> , (2024)	Untuk mengusulkan pembaruan prosedur pengiriman barang antar dan pembuatan flowchart yang lebih rinci pada peningkatan kualitas layanan dan efisiensi pengiriman barang antar	Kualitatif	Bahwa meskipun proses pengiriman umumnya berjalan baik, terdapat masalah operasional dan teknis yang menyebabkan kegagalan pengiriman barang antar.	Membahas tentang pengiriman barang dan teknik analisis yang sama, yaitu <i>Failure Mode and Effect Analysis</i> (FMEA)	Objek yang diteliti adalah perusahaan jasa ekspedisi, yaitu SPP Bandung 40400 sementara objek peneliti PT Bahana Prestasi Semarang (Linc Group) dan tidak membahas keterlambatan pengiriman barang impor.
4	“Strategi Pencegahan Keterlambatan Kegiatan <i>Transshipment</i> pada PT Samudera Lautan Luas Medan”, Syah & Ginting, (2023)	Untuk mengetahui lebih dalam pihak perusahaan pelayaran dalam melakukan strategi pencegahan keterlambatan kegiatan <i>transshipment</i>	Kualitatif	Strategi pencegahan keterlambatan sudah baik, namun perlu melakukan updating data pada sistem dan pengecekan dokumen agar tidak terjadi keterlambatan kegiatan <i>transshipment</i> .	Mengetahui keterlambatan dalam operasional perusahaan	Objek yang diteliti adalah perusahaan pelayaran, yaitu PT Samudera Lautan Luas Medan sementara objek peneliti PT Bahana Prestasi Semarang (Linc Group) dan tidak membahas keterlambatan

						pengiriman barang impor.
5	“Analisis Prosedur Pengiriman Barang pada Perusahaan Eksportir”, Jaelani <i>et al</i> , (2024)	Untuk menganalisis prosedur pengiriman ekspor yang diterapkan oleh PT Supra Aluminium	Kualitatif	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 kendala seperti keterlambatan dalam pengurusan dokumen dan masalah komunikasi dengan pihak terkait di negara tujuan	Mengetahui keterlambatan dalam pengiriman barang.	Objek yang diteliti perusahaan bidang produksi dan distribusi, yaitu PT Supra Aluminium sementara objek peneliti perusahaan EMKL, yaitu PT Bahana Prestasi Semarang (Linc Group) dan penelitian ini membahas keterlambatan pengiriman ekspor bukan keterlambatan pengiriman impor.
6	<i>“Analysis of Activities that Generate Logistical Cost in an Operation in Brazil to Import a Containerized Cargo a Case</i>	Untuk menganalisis aktivitas yang berkontribusi dalam pengiriman logistik pada impor barang menggunakan kontainer di Brazil	Kualitatif	Menunjukan biaya pelabuhan sangat besar, regulasi yang rumit, dan infrastruktur buruk	Mengenai pengiriman barang impor menggunakan kontainer	Objek yang dilakukan di negara Brazil sementara objek peneliti di negara Indonesia.

	<i>Study</i> ”, Melo <i>et al</i> , (2021)					
7	“ <i>Economic and Legal Impacts of Delayed Containers</i> ”, Kołacz <i>et al</i> , (2024)	Untuk menganalisis dampak ekonomi dan hukum dari keterlambatan pengiriman menggunakan kontainer di pelabuhan	Kualitatif	Keterlambatan pengiriman menggunakan kontainer di pelabuhan terkena biaya <i>demurrage</i> dan pengiriman barang menjadi terlambat.	Mengenai keterlambatan dalam pengiriman barang impor	Tidak menggunakan <i>Failure Mode and Effect Analysis</i> (FMEA) sebagai alat indikator penilaian risiko.
8	“ <i>Qualitative Research on Solving Difficulties in Maintaining Continuity of Food Supply Chain on the Meat Market during the COVID-19 Pandemic</i> ”, Mruk-tomczak & Zieli, (2021)	Untuk menganalisis ketidakstabilan dari dampak pandemi COVID-19 dalam pengiriman ke peternak	Kualitatif	Menunjukkan pengiriman rantai pasok peternak di China menggunakan pengembangan pengiriman ekspor guna menambah tarif preferensial, negara Rusia memberikan peternak menggunakan <i>cold storage</i> , dan di Amerika Serikat mengembangkan teknologi untuk mempercepat pengiriman ke peternakan.	Menganalisis kendala keterlambatan pengiriman kepada konsumen	Menganalisis pengiriman ke pasar peternakan sementara peneliti menganalisis pengiriman ke konsumen dengan menggunakan <i>Failure Mode and Effect Analysis</i> (FMEA) sebagai alat indikator penilaian risiko.
9	“ <i>Factor Analysis Of Delay Return</i> ”	Untuk menganalisis	Kualitatif	Menunjukkan keterlambatan	Menganalisis kendala dalam	Keterlambatan pengiriman kontainer

	<i>Empty Container To Depo”, Sianturi et al, (2020)</i>	pengembalian keterlambatan kontainer yang kosong kepada pihak depo		pengiriman kontainer ke depo disebabkan pembayaran yang penuh kepada pihak <i>shipping line</i>	keterlambatan pengiriman	kepada pihak depo sementara penulis menganalisis keterlambatan pengiriman barang impor ke gudang <i>customer</i> .
10	<i>“Enhancing Export Delivery Performance: Strategic Interventions for Overcoming Late Deliveries in Malaysia’s Food Trading Company”, Soon et al. (2024)</i>	Untuk menganalisis permasalahan dalam keterlambatan pengiriman barang ekspor pada perusahaan makanan di Malaysia	Kualitatif	Menunjukan kesalahan informasi yang digunakan dalam proses pengiriman, keterlambatan proses produksi, kemacetan di pelabuhan yang berdampak kepada peningkatan biaya perusahaan	Menganalisis penyebab kendala dalam keterlambatan pengiriman	pengiriman ekspor makanan dari negara Malaysia sementara penulis pengiriman impor ke gudang <i>customer</i> di negara Indonesia.

Sumber : Hasil Data Diolah, 2025

2.3. Alur Kerangka Penelitian

