

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Kajian Teori

2.1.1. Manajemen Pengangkutan

2.1.1.1. Pengertian Manajemen Pengangkutan

Dalam mengelola pelayaran di Indonesia, pemerintah Indonesia telah merumuskan hukum, yaitu UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Hal ini dijelaskan lebih lanjut dalam Peraturan Pemerintah, yaitu PP Nomor 20 Tahun 2010 mengenai Transportasi di Perairan. Pengangkutan di Indonesia memainkan peranan krusial dalam meningkatkan dan memperlancar perdagangan baik domestik maupun internasional, sebab pengangkutan mampu memperlancar distribusi barang dari kawasan produksi ke pembeli, sehingga memenuhi kebutuhan konsumen. Hal ini terlihat pada kemajuan terkini dalam layanan angkutan di Indonesia yang mulai menunjukkan perkembangan, yang dibuktikan dengan banyaknya perusahaan industri yang memilih untuk menggunakan layanan pengangkutan. (Amin & Jufrin, 2020)

Salah satu faktor penting agar pembangunan suatu negara dapat berjalan dengan baik pada setiap tahapannya adalah adanya sistem transportasi yang efisien, dan subsektor transportasi laut menjadi salah satu elemen pendukung dalam hal ini. Untuk mendukung kelancaran perdagangan, pemerintah sangat bergantung pada transportasi laut, yang juga berperan dalam meningkatkan aksesibilitas, mobilitas, dan ekonomi negara. Oleh karena itu, transportasi laut dianggap oleh pemerintah sebagai salah satu isu krusial dalam perkembangan ekonomi bangsa. Pelabuhan dapat

diartikan sebagai area transportasi atau sebagai fasilitas yang mendukung lalu lintas maritim. Kapal-kapal yang terlibat dalam aktivitas perdagangan, baik yang beroperasi secara domestik maupun internasional, yang mengangkut barang untuk diperdagangkan, terus datang dan pergi selama operasi pelabuhan. (Fitriani & Nisrina, 2023)

Secara umum, transportasi memiliki peran yang sangat penting dalam dua aspek, yaitu pembangunan ekonomi dan pembangunan sosial. Tujuan yang berkaitan dengan ekonomi, contohnya adalah peningkatan pendapatan negara, pengembangan sektor industri dalam negeri, serta penciptaan dan pemeliharaan kesempatan kerja bagi masyarakat. Bersamaan dengan tujuan ekonomi tersebut, terdapat pula tujuan non ekonomi yang bertujuan untuk meningkatkan integritas bangsa serta memperkuat pertahanan dan keamanan negara. Tujuan dari pengangkutan adalah untuk memindahkan barang dari lokasi asal ke lokasi tujuan dengan maksud untuk meningkatkan manfaat dan efisiensi. Secara umum, jenis transportasi dapat dibedakan menjadi tiga kategori: transportasi darat (melalui jalan raya dan kereta api), transportasi laut, serta transportasi udara. Di antara ketiga jenis transportasi tersebut, pengangkutan lewat laut memiliki peranan yang sangat penting bagi Indonesia. (Amin & Jufrin, 2020)

2.1.1.2.Faktor Penghambat Pengangkutan Laut

Menurut Damayanti (2020) Dalam kegiatan bongkar muat, sering kali muncul masalah atau faktor-faktor yang menghalangi proses tersebut, yang menyebabkan penurunan efisiensi dalam kegiatan bongkar muat. Beberapa faktor eksternal yang menjadi penghambat antara lain:

1. ***Crane Breakdown***

Dalam kegiatan muat dan bongkar, sering kali muncul masalah atau faktor-faktor yang menghalangi proses tersebut, yang menyebabkan penurunan efisiensi dalam kegiatan bongkar muat. Beberapa faktor eksternal yang menjadi penghambat antara lain.

2. **Kinerja *Stevedoring* Tidak Efektif**

Stevedoring merupakan tugas mengeluarkan barang dari kapal ke pelabuhan atau memuat barang dari pelabuhan ke dalam kapal hingga tertata dalam palka kapal dengan bantuan crane kapal.

3. **Keterlambatan Alat Angkut Peti Kemas**

Alat untuk mengangkut peti kemas yaitu truk kontainer yang mengantar peti kemas dari area penyimpanan kontainer ke crane gantry. Apabila ada keterlambatan dalam proses pengangkutan muatan peti kemas, gantry crane akan menunggu kehadiran truk tersebut, yang dapat mengakibatkan penundaan.

2.1.1.3. Dampak Terhambatnya Pengangkutan Laut

Menurunnya efisiensi dalam proses bongkar muat mengakibatkan sejumlah isu yang merugikan baik untuk perusahaan maupun untuk pelabuhan serta distribusi barang. Menurut Damayanti (2020) dampak yang diakibatkan apabila terjadinya hambatan dalam angkutan laut yaitu:

1. **Bongkar Muat Tidak Sesuai *Schedule***

Setiap proses pemindahan kontainer dari kapal ke pelabuhan dan sebaliknya memiliki jadwal dan rencana yang telah ditentukan supaya kegiatan tersebut berlangsung tepat pada waktunya. Penurunan produktivitas mengakibatkan kegiatan pemindahan tidak sesuai dengan jadwal dan terlambat, yang dapat menyebabkan

kerugian bagi pihak-pihak terkait.

2. Muatan Kapal *Delay*

Penurunan efisiensi dalam proses bongkar muat mengakibatkan keterlambatan muatan. Di pelabuhan tempat asal, peti kemas menumpuk, sedangkan di pelabuhan tujuan, terjadi kekurangan muatan.

3. Terjadinya *Congestion* Kapal

Untuk kapal yang sedang melakukan kegiatan bongkar muat dan mengalami penurunan efisiensi, hal ini akan menyebabkan waktu bongkar muat menjadi lebih lama dan kapal lainnya harus menunggu.

4. Operasional Kapal Mengalami Ketugian

Produktivitas dalam proses pemindahan barang yang rendah mengakibatkan kerugian bagi perusahaan pelayaran, karena konsumsi bahan bakar tidak sebanding dengan jumlah barang yang diangkut.

2.1.2. Strategi

2.1.1.1. Pengertian Strategi

Strategi merupakan konsep dasar penting dalam perencanaan dan pengambilan keputusan yang digunakan oleh individu, organisasi, maupun perusahaan untuk mencapai tujuan tertentu dengan cara yang paling efektif dan efisien. Kata "strategi" sendiri berasal dari bahasa Yunani, "strategos", yang merujuk pada seni seorang jenderal dalam mengatur pasukan di medan perang. Seiring waktu, konsep strategi ini telah meluas, tidak hanya terbatas pada konteks militer, tetapi juga diterapkan di berbagai bidang, termasuk bisnis, pendidikan, pemerintahan, dan manajemen organisasi. Dalam merumuskan strategi, penting untuk mempertimbangkan tujuan yang ingin dicapai oleh organisasi. (Timpal, Agustinus

dan Fanley, 2021)

Sebuah strategi harus mampu berinteraksi dengan lingkungan tempat ia di implementasikan, sehingga tidak bertentangan dengan kondisi yang ada. Hal ini penting karena strategi merupakan "perluasan" dari misi organisasi, berfungsi sebagai penghubung antara organisasi dan lingkungannya. Strategi juga harus mampu mengatasi isu-isu strategis yang mungkin muncul, sehingga diperlukan kemampuan untuk beradaptasi dan berkembang. Dengan demikian, strategi menjadi solusi atau respons terhadap tantangan yang dihadapi. Strategi adalah proses penetapan tujuan jangka panjang suatu organisasi, disertai dengan pemilihan tindakan serta alokasi sumber daya yang diperlukan untuk mencapai tujuan tersebut. Definisi ini menekankan pentingnya perencanaan yang matang dan penggunaan sumber daya secara optimal agar organisasi dapat berkembang dan bersaing secara berkelanjutan. (Mustofa, 2021)

Strategi merupakan sebuah bentuk yang dimana dapat memberikan dasar dalam pengambilan keputusan. Maka dari itu, strategi sangat berperan penting dalam mendukung kebijakan dan keputusan. Konsep strategi menyatukan misi dan visi yang berperan dalam keberlangsungan perusahaan. Strategi harus fleksibel dan mampu beradaptasi dengan perubahan lingkungan eksternal maupun internal (Johnson dkk., 2008).

Strategi merupakan faktor yang paling penting dalam mencapai tujuan perusahaan, keberhasilan suatu usaha tergantung pada kemampuan pemimpin yang busa dalam merumuskan strategi yang digunakan. Strategi perusahaan sangat tergantung dari tujuan perusahaan, keadaan dan lingkungan yang ada. Strategi adalah keseluruhan upaya, dalam rangka mencapai sasaran dan mengarah

kepengembangan rencana marketing yang terinci (Philip, 1997:8). Berdasarkan Supriana (2018:34-35) dalam Christian (2020), dapat disimpulkan bahwa “strategi adalah sarana untuk meraih tujuan”.

2.1.1.2.Fungsi Strategi

Strategi pada dasarnya digunakan untuk menyusun strategi atau tujuan agar dapat diimplementasikan dengan efektif serta efisien. Maka dari itu terdapat beberapa fungsi yang harus dilakukan yaitu:

1. Menciptakan keunggulan kompetitif.
2. Meningkatkan koordinasi dan pengambilan keputusan dengan bijak.
3. Menanggapi dan bereaksi atas keadaan yang baru dihadapi sepanjang waktu.
4. Menentukan arah dan tujuan perusahaan.
5. Menyatukan kekuatan perusahaan dengan peluang yang baru.

2.1.1.3.Strategi *Shipping Delay*

Pada dasarnya strategi merupakan suatu rencana yang terstruktur sehingga pada saat diimplementasikan dapat mengurangi permasalahan yang terjadi, berdasarkan Nikghadam (2021) bahwa terdapat beberapa strategi yang digunakan untuk menghadapi penundaan yaitu:

1. Menggunakan *Critical Information Sharing*

Pada strategi ini penyebaran komunikasi sangat dibutuhkan, pihak pelabuhan berkoordinasi dengan beberapa pihak yang terlibat seperti perusahaan pelayaran, *harbour master*, *tugboat*. Informasi ETA (*Estimated Time Arrival*) dan ETD (*Estimated Time Departure*) dari pihak kapal dan pelabuhan harus diperbarui secara berkala dan dibagikan ke semua pihak termasuk pihak *shipping line* atau pihak pelayaran.

2. Membagikan Informasi yang Tepat Waktu dan Transparan

Penggunaan aplikasi *Port Community System* (PCS) menjadi rencana untuk *shipping line*, agen kapal, dan otoritas pelabuhan untuk berbagi informasi secara *real time*. Pada sistem tersebut berfungsi untuk notifikasi email *delay notification* dan pemberitahuan bahwa kemungkinan besar akan terjadi delay, hal tersebut mempermudah pemantuan agar lebih cepat dan mengurangi adanya hal kehilangan informasi terkait penundaan kapal.

3. Percepatan *Stevedoring*

Apabila pelabuhan mengalami penundaan (seperti keterlambatan karena proses bongkar muat yang belum tuntas), informasi tersebut langsung disampaikan kepada semua pihak yang terlibat, termasuk pilot dan tugboat, untuk dapat memproses bongkar muat kapal tersebut dengan cepat. Oleh karena itu, semua layanan dapat langsung diberikan dan proses keberangkatan dapat dilakukan tanpa ada penundaan lebih lanjut. Langkah ini berkontribusi untuk mempercepat siklus kapal di pelabuhan dan mengurangi waktu tunggu di area berlabuh.

4. *Omit Vessel*

Dalam situasi ini, jurnal mengindikasikan bahwa apabila terjadi kepadatan atau batasan dalam layanan seperti pilot dan tugboat, maka sistem akan memberikan peringatan awal berdasarkan data yang dikumpulkan dari berbagai sumber. Ini memberi kesempatan bagi otoritas pelabuhan atau operator kapal untuk membuat keputusan drastis, seperti membatalkan kedatangan kapal di pelabuhan tertentu.

5. Memindahkan Muatan

Pentingnya informasi yang dibagikan tentang ETA (*estimated time of arrival*) dan ETD (*estimated time of departure*) dan ketersediaan layanan kapal untuk

merencanakan pemindahan muatan ke kapal lain. Data terkait ketersediaan kapal dan tugboat memungkinkan pengambilan keputusan cepat untuk *rerouting*.

2.1.3. *Shipping line*

2.1.3.1. Pengertian *Shipping line*

Shipping line merupakan sebuah perusahaan yang bergerak dalam bidang pengangkutan barang atau penumpang melalui jalur laut menggunakan kapal sebagai moda transportasi utama. Perusahaan *Shipping line* biasanya mengoperasikan armada kapal pada rute-rute tertentu dan menyediakan layanan pengiriman kargo dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya, baik secara domestik maupun internasional. *Shipping line* menjadi peran penting dalam perdagangan global karena lebih dari 80% volume perdagangan dunia diangkut melalui jalur laut (UNCTAD., 2021).

Shipping line dapat diartikan sebagai pelayaran yang mengirimkan barang dari satu tempat ke tempat lain menggunakan kapal. *Shipping line* merupakan perusahaan yang menyediakan layanan pengangkutan barang dalam jumlah besar menggunakan kapal, dengan operasi yang terjadwal dan rute tertentu. *Shipping line* memainkan peran penting dalam globalisasi ekonomi melalui pengelolaan logistik yang efisien dan integrasi jaringan pelayaran di seluruh dunia. Strategi aliansi dan pengelolaan hubungan dengan mitra bisnis menjadi aspek kunci dalam meningkatkan daya saing *Shipping line* di pasar internasional. Dengan demikian, *Shipping line* memastikan kelancaran operasional dan efisiensi logistik di setiap pelabuhan yang disinggahi (Panayides dan Wiedmer, 2011).

Shipping line diartikan sebagai pelayaran tetap (*voyage line service*) dalam negeri maupun luar negeri yang mampu menjalankan rute tetap dan teratur. Maka dari itu pada setiap kedatangan dan keberangkatan kapal manajemen yang

dibutuhkan juga sangat ahli sehingga syarat – syarat pengangkutan dibuat lebih teratur sehingga penyerahan dan pengangkutan barang dapat diterima dengan tepat waktu (Sumardi, 2000:6).

2.1.4. *Shipping delay*

2.1.4.1. Pengertian *Shipping delay*

Shipping atau pengiriman produk "Dalam sistem, pengiriman produk ke pelanggan yang memutuskan dengan menyediakan produk di tempat yang tepat dan pada waktu yang tepat dengan biaya terendah, sehingga beberapa perusahaan memutuskan bahwa penjualan tidak hanya pusat biaya, tetapi juga batasan antara peningkatan dan mengurangi layanan untuk pelanggan." (Kundisari dan Lestari, 2017)

Berdasarkan Pasal 1 Ayat 30 UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan di artikan bahwa “keterlambatan adalah terjadinya perbedaan waktu antara waktu keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan.”

Keterlambatan pengiriman dapat memiliki dampak serius pada keberlanjutan perusahaan. Hal ini terjadi karena harus menanggung sejumlah besar biaya dan tingkat kepercayaan di antara konsumen dapat menurun. Selain itu, dapat mengakibatkan tekanan untuk dapat mengirim barang dengan cepat sehingga muncul rasa cemas agar dapat menyelesaikan pesalanan pelanggan yang dapat mengakibatkan merusak sistem produksi karena sistem kerja menjadi kurang maksimal. Selain itu, produsen sumber bahan baku akan melakukan pengadaan dalam skala besar untuk memperoleh harga ekonomi, tetapi jika ekspor gagal, ini akan menyebabkan keterlambatan dan dapat memengaruhi tugas -tugas lain karena

pengiriman tertunda perlu diprioritaskan. (Nova,2021).

Sesuai dengan penjelasan diatas, maka dapat disimpulkan bahwa keterlambatan merupakan suatu kerugian atas materi, waktu dan modal yang dapat memberikan dampak pada proses atau kegiatan setelahnya sehingga kegiatan tersebut menjadi tidak berjalan sesuai dengan waktu yang telah ditetapkan.

Penundaan pengiriman atau *shipping delay* mengacu pada situasi di mana pengiriman produk yang tertunda melebihi periode yang diharapkan atau disepakati. Dalam beberapa kejadian dapat muncul karena berbagai alasan, termasuk masalah transportasi, penundaan bea cukai, kondisi cuaca, kesalahan manusia atau masalah dalam proses transportasi. *Over time* terjadi ketika barang yang diterima oleh pelanggan telah melebihi estimasi waktu yang telah ditentukan sebelumnya.

Sesuai dengan uraian diatas maka keterlambatan pengiriman kapal dapat merujuk pada beberapa macam sebab dan akibat yang terkait dengan pengiriman melalui jalur laut. Dalam beberapa kasus, penundaan kapal dianggap cukup signifikan oleh mereka yang terlibat. Penting untuk mempertahankan ketepatan waktu proses layanan bongkar muat dan meningkatkan efisiensi kinerja pelabuhan. Selain itu, harus ada perlindungan hukum bagi konsumen dan pengguna jasa transportasi laut serta konsumen yang mendapatkan kerugian, agar perusahaan dapat lebih menjamin hak – hak milik pengguna jasa transportasi laut dan hak konsumen.

2.1.4.2.Kendala Pengiriman

Terdapat sebab yang terjadinya kendala pengiriman barang (Jaya Arie, I Nyoman, & Ni Made, 2020). Kendala tersebut beragam penyebab nya yaitu:

1. Terjadinya pembajakan atau resiko keamanan yang dapat menjadi penyebab kendala pengiriman.

2. Terpantau akan terjadi cuaca buruk sehingga akan terdapat guncangan yang membuat barang rusak.
3. Kesalahan tujuan pengiriman yang disebabkan oleh manajemen yang kurang baik.
4. Gangguan teknis pada alat di dalam kapal yang menyebabkan terjadinya penundaan pengiriman.

2.1.4.3.Faktor Penyebab Keterlambatan (Delay) Pengiriman

Keterlambatan (*delay*) pengiriman barang dapat disebabkan oleh beberapa faktor yang berasal dari aspek internal ataupun eksternal. Menurut Langford (1996) “Penyebab keterlambatan pengiriman dapat dibagi menjadi 3 bagian, diantaranya *excusable non-compensable delays* penyebab keterlambatan ini yang sering terjadi, *excusable compensable delays* penyebab keterlambatan berasal dari pihak yang memproduksi barang dan yang terakhir *non-excusable delays* penyebab keterlambatan ini ditanggung sepenuhnya oleh pihak penjual.” Dari kutipan tersebut dapat disimpulkan bahwa faktor keterlambatan tidak berasal dari 1 sumber penyebab akan tetapi dapat dari berbagai sumber kemudian dapat diperhatikan kembali apakah keterlambatan tersebut sering terjadi atau tidak, beberapa faktor penyebab keterlambatan (*delay*) dalam pengiriman (Sheffi,2015):

1. Faktor Internal: *Overbooking*, umumnya sering terjadi sehingga terdapat beberapa kargo yang harus menunggu pengiriman berikutnya atau pihak *Shipping line* menyewa kapal lain untuk meminimalisir terjadinya penundaan pengiriman.
2. Faktor Eksternal: Faktor eksternal terjadi dikarenakan terdapat cuaca buruk dalam perjalanan dan regulasi negara tujuan.

3. Faktor Teknis: Terjadi hambatan pada mesin kapal yang menyebabkan hambatan untuk keberangkatan kapal.
4. *Port Congestion*: Kemacetan pelabuhan terjadi apabila pada saat itu terjadi cuaca buruk, area sandar kapal yang masih penuh dan terjadinya lonjakan pengiriman, sehingga kapal tidak dapat berlayar sesuai dengan waktu yang telah ditetapkan.

Salah satu alasan utama keterlambatan pengiriman adalah *port congestion*. Lonjakan permintaan akan perdagangan global bersamaan dengan kurangnya tenaga kerja di pelabuhan telah menyebabkan terjadinya kemacetan, yang telah memperlambat proses pembongkaran dan pengangkutan barang.

2.1.5. Ekspor

2.1.5.1. Pengertian Ekspor

Ekspor merupakan suatu sistem perdagangan yang melibatkan pengeluaran barang-barang dari dalam negeri ke luar negeri, dengan mematuhi berbagai ketentuan yang berlaku. Kegiatan ini mencakup proses pengeluaran produk dan barang dari suatu negara menuju negara lain, sambil mengikuti standar dan peraturan yang telah ditetapkan. Menurut Pasal 1 butir 14 Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan dan menurut Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor 13/M-DAG/PER/3/2012 tentang Ketentuan Umum di Bidang Ekspor, ekspor adalah kegiatan mengeluarkan barang dari daerah pabean

Ekspor adalah proses perdagangan yang melibatkan pengeluaran barang dari dalam negeri ke luar negeri, dengan memenuhi berbagai ketentuan yang telah ditetapkan. Kegiatan ini merupakan aktivitas mengirimkan produk dan barang dari suatu negara ke negara lain, dengan tetap mematuhi standar dan regulasi yang

berlaku. Umumnya, ekspor dilakukan oleh negara-negara yang mampu memproduksi barang dalam jumlah besar, hingga pasokan di dalam negeri sudah mencukupi (Tri et al, 2023).

Ekspor salah satu bentuk dari perdagangan internasional. Pertumbuhan suatu negara dapat sangat dipengaruhi oleh fluktuasi nilai eksportnya. Dalam jangka panjang, kegiatan ekspor tidak hanya akan mendorong perkembangan industri dalam negeri tetapi juga berkontribusi pada pertumbuhan ekonomi melalui peningkatan devisa yang dihasilkan dari aktivitas ekspor tersebut. Selain itu, terdapat berbagai manfaat yang bisa diperoleh dari kegiatan ekspor, seperti memperluas pangsa pasar di tingkat internasional, memfasilitasi kelancaran arus perdagangan dalam negeri, serta memberikan efek berganda terhadap sektor ekonomi lainnya. Kegiatan ekspor juga dapat membantu mengatasi masalah kelebihan produksi dalam negeri, sehingga industri lokal tetap dapat beroperasi dengan optimal (Tyas,2022).

Dari uraian diatas dapat disimpulkan bahwa ekspor merupakan kegiatan perdagangan antar negara Indonesia dengan negara tujuan. Hal ini juga pastinya memiliki ketentuan atau regulasi yang sesuai dengan negara tujuan ekspor guna mendapatkan keuntungan devisa ataupun valuta asing.

2.1.5.2.Tujuan dan Manfaat Ekspor

1. Tujuan Ekspor

Ekspor memiliki beragam tujuan yang krusial bagi negara maupun perusahaan. Salah satu tujuan utamanya adalah meningkatkan devisa negara, yang berfungsi sebagai sumber pendapatan dalam perdagangan internasional. Dengan meningkatnya ekspor, negara dapat meraih keuntungan ekonomi yang lebih besar dan memperkuat stabilitas keuangannya. Menurut Paul et al (2018) menyatakan

bahwa ekspor bertujuan untuk meningkatkan efisiensi ekonomi suatu negara dengan cara memproduksi barang yang memiliki keunggulan komparatif dan menukarkannya dengan barang yang tidak dapat di produksi secara efisien di dalam negeri.

2. Manfaat Ekspor

Kegiatan ekspor memberikan manfaat berupa peningkatan daya saing industri domestic, mendorong inovasi, serta memperluas pasar bagi produk – produk dalam negeri sehingga tidak hanya bergantung pada konsumsi domestic (Paul et all, 2018). Ekspor memberikan kesempatan bagi suatu negara untuk memanfaatkan keunggulan komparatifnya, di mana negara tersebut dapat menjual produk yang dapat diproduksi dengan lebih efisien dibandingkan negara lainnya. Sementara itu, kebutuhan yang tidak dapat dipenuhi di dalam negeri dapat diimpor dari luar. Dengan cara ini, ekspor berkontribusi pada pertumbuhan ekonomi, meningkatkan daya saing industri, dan pada akhirnya membawa kesejahteraan bagi masyarakat.

Pada uraian di atas, dapat di simpulkan bahwa manfaat terjadinya kegiatan ekspor bagi negara yaitu dapat membantu meningkatkan kesejahteraan ekonomi negara serta dapat menjadi ajang promosi produk.

2.1.5.3.Faktor Terjadinya Kegiatan Ekspor

Beberapa faktor pendorong negara melakukan perdagangan internasional dalam kegiatan ekspor antara lain (Kinanti, Ayunda Febrianti et al. 2024):

1. Terjadinya kebijakan pemerintah seperti perjanjian perdagangan internasional.
2. Kebutuhan dan terdapat permintaan pasar internasional.
3. Ketersediaan sumber daya dan produksi yang berlimpah.

4. Meningkatkan pemasukan negara seperti devisa dan pendapatan nasional.
5. Kualitas produk yang baik menyebabkan terjadinya proses perdagangan antar negara.

2.1.5.4.Faktor Penghambat Kegiatan Ekspor

Hambatan dapat terjadi dimana saja dan kapan saja. Selain terjadinya faktor ekspor adapun kegiatan-kegiatan yang menjadi penyebab menghambatnya kegiatan ekspor (Putri, Adelia Ananda et al.2023), yaitu:

1. Fluktuasi nilai tukar mata uang.
2. Terjadinya perubahan kebijakan atau regulasi terhadap suatu negara.
3. Terjadinya konflik peperangan yang mengganggu jalur perdagangan internasional.
4. Ketersediaan transportasi dan pelabuhan yang tidak sesuai.

2.1.5.5.Dokumen – Dokumen yang di Perlukan dalam Ekspor

Setiap kegiatan yang melibatkan antar negara atau kegiatan yang sudah melalui batas wilayah pabean Indonesia maka di perlukan beberapa dokumen pendukung sesuai dengan barang yang akan di kirim ke negara tujuan baik itu negara ekspor maupun negara impor. Berikut beberapa dokumen yang di perlukan dalam kegiatan ekspor:

1. *Shipping Instruction*

Dokumen ini (SI) disusun oleh eksportir terkait pemesanan ruang kapal beserta kontainer, yang juga dapat menjadi dasar pembuatan *bill of lading* (b/l). *Shipping Instruction* berisi informasi mengenai hal-hal berikut:*shipper, consignee, notify party, final destination, volume, delivery term, L/C No, date of stuffing, closing time, vessel type.*

2. ***Booking Confirmation***

Booking confirmation merupakan dokumen yang dikeluarkan oleh perusahaan *Shipping line* dan depo serta telah di setujui oleh eksportir lalu diteruskan kepada pihak *freight forwarder* sebagai perintah untuk mengambil *container* kosong di depo *container*.

3. ***Bill of Lading (B/L)***

Dokumen ini merupakan dokumen yang paling penting dalam kegiatan ekspor, *bill of lading* merupakan tanda terima pengiriman yang diterbitkan oleh perusahaan pelayaran berfungsi sebagai bukti bahwa barang yang dimuat di kapal oleh eksportir telah disalurkan kepada importer (Sasono,2013). Dokumen *bill of lading* juga memiliki berbagai macam jenis yaitu:

1) *Shipped B/L*

Shipped B/L merupakan dokumen B/L yang menyatakan bahwa barang yang akan dikirim telah diterima dan sudah dimuat di kapal.

2) *Origin B/L*

Origin B/L merupakan dokumen asli yang mencerminkan hak kepemilikan atas barang. Negosiasi B/L adalah jenis dokumen B/L yang dapat diperdagangkan, di mana hak kepemilikan barang dapat dijual atau dipindahkan melalui endorsasi yang tertera dalam dokumen tersebut.

3) *To be shipped B/L* atau sebuah B/L

To be shipped B/L merupakan dokumen yang menyatakan bahwa barang masih dalam proses pembuatan atau belum memuat ke dalam kapal.

4) *Clean B/L*

Clean B/L merupakan dokumen yang menyatakan bahwa barang

sudah berhasil muat ke dalam kapal dan sudah sesuai dengan apa yang sudah tercatat dalam informasi dokumen B/L.

5) *Straight B/L*

Straight B/L merupakan dokumen yang didalamnya sudah tercantum nama penerima barang secara langsung memiliki sifat yang tidak dapat dipindah tangankan atau diperjual belikan kepada pihak lain melalui cara *endorse*.

6) *Order B/L*

Order B/L merupakan B/L perintah yang menyatakan bahwa barang-barang telah *diterima* oleh individu atau seseorang yang namanya telah tercantum dalam B/L.

7) *Foul B/L*

Foul B/L dokumen ini menyatakan adanya ketidak sesuaian antara barang dan dokumen B/L-nya. Maka dari itu B/L tersebut ditambahkan catatan mengenai perbedaan yang ada.

4. **Dokumen Asuransi Barang**

Melindungi pengiriman barang ke luar negeri merupakan hal yang sangat penting. Dalam transaksi ekspor dan impor, dokumen asuransi memegang peranan yang tidak kalah krusial. Dokumen ini berfungsi sebagai bukti bahwa barang-barang yang tercantum di dalamnya telah diasuransikan. Jika terjadi kerusakan atau kehilangan selama perjalanan, pihak asuransi akan memberikan ganti rugi sesuai dengan syarat yang telah disepakati. Asuransi ini juga dibuat oleh pihak terkait atas perintah dari eksportir atau importer.

5. ***Packing List***

Dokumen ini adalah dokumen ekspor yang berisi informasi mengenai barang-barang yang akan di ekspor. Informasi yang tercantum dalam dokumen ini meliputi daftar kemasan (*packing list*) lengkap dengan nomor daftar kemasan, tanggal pembuatan daftar kemasan, serta data lengkap mengenai eksportir dan alamatnya. Selain itu, juga terdapat data lengkap tentang importir beserta alamatnya. Jika diperlukan sesuai dengan syarat dalam *Letter of Credit* (L/C), dokumen ini juga mencakup informasi tambahan seperti nomor *purchase order*, nomor L/C, deskripsi barang, jumlah barang, berat kotor dan berat bersih, serta ukuran dimensi dalam satuan volume meter atau *cubic meters* (cbm).

6. Invoice

Invoice adalah dokumen ekspor yang mencakup informasi mengenai barang yang akan diekspor beserta nilai barang tersebut dalam mata uang asing. Dokumen ini mencantumkan keterangan terkait invoice dan nomor invoicenya, tanggal pembuatannya, serta data lengkap mengenai eksportir, termasuk nama dan alamatnya. Selain itu, invoice juga mencantumkan informasi lengkap mengenai importir, yang mencakup nama dan alamatnya. Jika diperlukan oleh *Letter of Credit* (L/C), *invoice* dapat menyertakan data tambahan, seperti deskripsi barang, jumlah, harga per unit, dan total jumlah.

7. Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB)

Dokumen yang disiapkan oleh eksportir perlu mendapatkan persetujuan dari petugas bea cukai sebelum muatan dimasukkan ke atas kapal. Dalam dokumen PEB, terdapat informasi mengenai jenis barang yang diekspor, termasuk kategori umum, barang yang dikenakan pajak ekspor, barang yang mendapatkan fasilitas pembebasan dan pengembalian bea masuk, serta kategori barang ekspor lainnya. Selain itu, PEB

juga mencakup nama importir, NPWP, izin khusus, berat barang, negara tujuan, provinsi asal barang, metode penyerahan, merek kemasan, dan informasi penting lainnya.

8. *Certificate of Origin (COO)*

Dokumen ini merupakan dokumen yang dibutuhkan untuk menjelaskan terkait barang tersebut, transaksi barang yang dikaitkan dan keterangan bahwa barang tersebut benar – benar hasil dari negara eksportir. Yang berhak mengeluarkan pernyataan bahwa barang yang di ekspor merupakan barang yang benar – benar di produksi di indonesia yaitu Disperindag (Dinas Perindustrian dan Perdagangan).

9. *Keterangan Fumigasi*

Dokumen ini biasanya dikeluarkan apabila eksportir mengirim barang berupa kayu (palet, mebel dan peti kayu) dan barang hasil tani atau hasil perkebunan. Dokumen ini menunjukkan bahwa barang yang di ekspor telah terbebas dan dalam keadaan aman di container serta bebas dari hama dan jamur, biasanya negara – negara tertentu seperti jepang dan daerah Eropa memiliki syarat khusus terkait barang tersebut.

2.1.5.6. Istilah-istilah dalam Ekspor

1. *Shipper*: eksportir pelaku pengirim barang.
2. *Consignee*: importir pelaku penerima barang.
3. *Vessel*: kapal
4. *Mother Vessel*: kapal yang memiliki kapasitas pengangkutan yang besar dan membawa container dari pelabuhan transit menuju pelabuhan akhir.
5. *Voyage*: nomor keberangkatan kapal yang disingkat menjadi Voy. Atau V., nomor voyage wajib dicantumkan di belakang nama kapal.

6. *Feeder*: kapal pengangkut container yang memiliki volume atau kapasitas lebih kecil yang mengangkut container dari pelabuhan muat menuju pelabuhan transit sebelum di pindahkan ke *Mother Vessel*.
7. *Description of Goods*: berisi rincian barang yang dimuat dalam dokumen invoice, packing list dan bill of lading, rincian barang harus di isi sesuai dengan barang tersebut dan tidak boleh berbeda.
8. *Notify party*: Pihak kedua, setelah consignee, berhak mendapatkan informasi mengenai pengiriman dan penerimaan barang impor.
9. LCL (*Less Container Load*): pengiriman barang yang menggunakan setengah isi dari ukuran container.
10. FCL (*Full Container Load*): pengiriman 1 jenis barang yang menggunakan full container.
11. G.W (*Gross Weight*): berisi total dari berat kemasan dan berat barang sendiri tanpa di kemas.
12. N.W (*Nett Weight*): berat barang sebelum kemas.
13. Trucking: pengangkutan/penerimaan barang dari gudang ke gudang lain atau dari gudang ke pelabuhan atau dari pelabuhan ke gudang yang biasanya menggunakan alat transportasi seperti truk.
14. *Container Yard (CY)*: Mode pengiriman dari lokasi penumpukan petikemas di negara asal hingga ke lokasi penumpukan petikemas di negara tujuan.
15. ETD (*Estimation Time of Departure*): perkiraan waktu keberangkatan kapal.
16. ETA (*Estimation Time of Arrival*): perkiraan waktu kedatangan kapal.
17. POL (*Port of Loading*): Pelabuhan untuk memuat barang ekspor ataupun impor.

18. POD (*Port of Discharge*): Pelabuhan untuk membongkar barang ekspor dan impor.
19. *Manifest*: daftar muatan barang.
20. *Stuffing*: kegiatan ini untuk memasukan barang dan menyusun barang eksportir atau importir ke dalam container.
21. *Steevedoring*: proses pembuatan barang ekspor yang telah tersusun rapi di dalam container, lalu menata atau menumpuk barang tersebut di atas dek kapal.

2.1.5.7. Pihak yang Terlibat dalam Ekspor

Setiap negara memiliki peraturan dan sistem perdagangan yang unik. Oleh karena itu, para pelaku transaksi ekspor dan impor, baik eksportir maupun importir, serta pihak-pihak terkait, baik secara langsung maupun tidak, sangat penting untuk mengikuti perkembangan peraturan dan sistem perdagangan internasional, terutama di negara-negara tujuan ekspor (Siswanto, 2000).

Dalam transaksi perdagangan ekspor, seorang eksportir sering berinteraksi dengan berbagai instansi dan lembaga yang mendukung kelancaran kegiatan ekspor. Namun, tidak semua lembaga yang berkaitan dengan proses ekspor ini dikenal atau dimanfaatkan secara optimal di Indonesia. Ada beberapa pihak yang berperan dalam kegiatan ekspor, yaitu:

1. *Eksportir*

Pihak penjual yang melakukan penjualan atau pengiriman barang.

2. *Freight forwarder*

Perusahaan yang bertanggung jawab untuk mengurus pengiriman barang atas nama eksportir, meliputi pengelolaan dokumen, transportasi, penyimpanan dan

stuffing container.

3. *Shipping line*

Perusahaan yang memiliki peranan sangat penting dalam kegiatan ekspor dan impor. Perusahaan ini menyediakan kapal-kapal besar yang mampu mengangkut banyak kontainer untuk pengiriman barang-barang ekspor dan impor. Selain itu, perusahaan pelayaran juga berkontribusi dengan menyediakan kontainer kosong yang diperlukan untuk stuffing atau pemuatan barang kargo bagi para eksportir. Dengan demikian, perusahaan pelayaran berperan besar dalam dunia perdagangan internasional.

4. Bea Cukai

Bea Cukai merupakan institusi pemerintah yang memiliki peran penting dalam mengawasi lalu lintas ekspor dan impor, guna memastikan kelancaran pergerakan barang. Selain itu, Bea Cukai juga bertanggung jawab dalam pengelolaan semua dokumentasi serta kepatuhan terhadap aturan yang berkaitan dengan masuk dan keluarnya barang di area pabean.

5. Bank

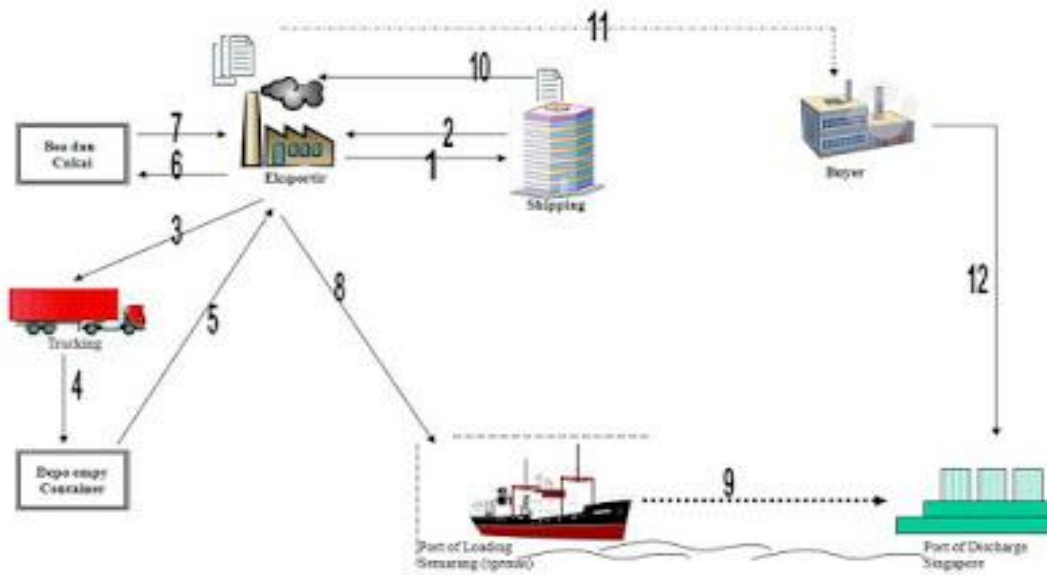
Bank memainkan peran yang sangat penting dalam transaksi perdagangan internasional. Sebagai penyedia jasa kredit ekspor, bank memastikan agar semua transaksi berlangsung aman dan lancar melalui penggunaan metode pembayaran *Letter of Credit* (L/C). Dengan adanya L/C, bank memberikan jaminan dan kepastian pembayaran dari pembeli kepada penjual. Selain itu, bank juga berfungsi sebagai fasilitator untuk membuka akun L/C, menyampaikan dokumen pengiriman, serta menjadi perantara dalam proses negosiasi dokumen tersebut.

6. PELINDO

Pelindo (Pelabuhan Indonesia) merupakan Badan Usaha Milik Negara Indonesia yang berperan dalam menyediakan fasilitas pelabuhan yang dibutuhkan. PT Pelindo adalah perusahaan pelabuhan yang berkomitmen untuk menerapkan aturan baik nasional maupun internasional demi kelancaran perdagangan internasional. Regulasi yang diterapkan mencakup aspek keamanan serta penyediaan sarana dan prasarana, seperti fasilitas pelabuhan yang telah memenuhi standar internasional. Langkah ini sangat penting untuk mendukung semua aktivitas yang berkaitan dengan ekspor dan impor, yang merupakan jalur utama dalam perdagangan global.

2.1.5.8. Prosedur Ekspor Barang melalui *Shipping line*

Pemilihan ekspor barang menggunakan angkutan laut didorong oleh berbagai alasan. Salah satunya adalah efektivitas dan efisiensinya, di mana perlengkapan yang digunakan kembali untuk mengangkut dan memindahkan komoditas ekspor ke dalam kontainer menjadi sangat diminati. Selain itu, meningkatnya permintaan luar negeri terhadap teknis di bidang perkapalan menjelaskan mengapa pengiriman komoditas internasional kini melebihi standar pengiriman antar pulau (Liza *et al.*, 2023)



Gambar 2. 1 Alur Ekspor *Shipping line*
 Sumber: Arsip Samudera Indonesia 2024

Prosedur ekspor dalam situasi ini mencakup pengelolaan dokumen ekspor, persiapan barang yang akan diekspor, serta pengaturan pembiayaan. Berikut penjelasan nya:

1. Eksportir menyampaikan “*Shipping Instruction*” (SI) kepada perusahaan pelayaran untuk meminta pemesanan ruang kapal atau kontainer kosong.
2. Pihak shipping mengeluarkan “*Booking Confirmation*”, yang berisi kepastian mengenai ketersediaan kontainer, ruang kapal yang sesuai dengan tujuan, serta lokasi yang telah ditentukan untuk pengambilan kontainer (depo kontainer).
3. Eksportir menghubungi jasa pengangkutan atau perusahaan truk (menyewa truk)/EMKL.
4. Perusahaan atau penyedia layanan truk mengambil kontainer kosong di depo dengan membawa “Konfirmasi Pemesanan” yang dibuat oleh pihak shipping dari eksportir.

5. Kontainer kosong diangkut ke pabrik untuk proses pemuatan barang ekspor (*stuffing*).
6. Selama proses *stuffing*, eksportir menyiapkan “*Commercial Invoice*”, “*Packing List*” dan Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB) untuk Bea Cukai.
7. Bea Cukai memberikan persetujuan untuk ekspor melalui “Nota Pelayanan Ekspor” (NPE).
8. Dengan adanya NPE, barang atau kontainer diangkut menuju ke Pelabuhan.
9. Kontainer dimuat ke atas kapal dan berlayar menuju pelabuhan tujuan di luar negeri.
10. Setelah kapal berangkat, pihak *shipping* menerbitkan “*Bill of Lading*” sebagai dokumen angkutan/biaya kapal.
11. Dokumen ekspor yang mencakup *commercial invoice*, *packing list*, *B/L* dari *shipping* dikirim oleh eksportir kepada pembeli di luar negeri.
12. Dengan dokumen yang diterima dari eksportir, pembeli di luar negeri dapat mengambil barang atau kontainer di pelabuhan tujuan atau pelabuhan tempat bongkar.

2.2. Kajian Penelitian Terdahulu

Peneliti melakukan kajian terhadap penelitian sebelumnya dengan tujuan untuk mendapatkan bahan perbandingan yang berguna dalam penulisan penelitian ini, sekaligus untuk menghindari perbandingan yang tidak perlu dengan peneliti lain. Oleh karena itu, hasil-hasil penelitian terdahulu dicantumkan dalam tinjauan pustaka ini sebagai berikut:

**1. Strategi Pelayanan Jasa Keagenan Kapal di Pelayaran Nasional
Indonesia Cabang Batam (Astuti, Joko dan Dwi, 2024)**

Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui strategi pelayanan jasa keagenan pada kapal, mengetahui teknik dan strategi usaha jasa pelayanan agen kapal. Hasil penelitian ini yaitu PT Bahari Eka Nusantara memiliki permasalahan terkait kegiatan penanganan kedatangan dan keberangkatan kapal terkait dokumen kapal yang sudah habis dan informasi kedatangan kapal yang tidak akurat dari permasalahan tersebut memberikan hasil bahwa terdapat strategi pelayanan jasa keagenan kapal di PT Pelayaran Nasional Indonesia cabang Batam difokuskan pada lima aspek utama. Perusahaan terfokus kualitas jasa dalam pelayanan kapal memastikan kepuasan pelanggan dan meningkatkan daya saing di industri pelayaran. Pengelolaan kapal dilakukan dengan pendekatan profesional.

2. Analisis Penyebab Keterlambatan Keberangkatan Kapal di Taboneo Anchorage Banjarmasin (Ramadhan et al., 2024)

Penelitian ini merupakan studi yang menggunakan metode kualitatif. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis penyebab keterlambatan keberangkatan kapal dalam industri maritim dan dampaknya terhadap operasional pelayaran. Keterlambatan kapal merupakan salah satu masalah signifikan yang dapat mempengaruhi efisiensi dan produktivitas logistik maritim. Hasil penelitian penyebab keterlambatan keberangkatan karena terjadinya kerusakan pada alat bongkar muat, lamanya proses pemuatan, masalah teknis pada kapal, dan terjadinya *port congestion*. Sehingga proses bongkar muat juga dinilai kurang efisien pada area berlabuh juga memberikan dampak yang signifikan terhadap penyebab

keterlambatan keberangkatan kapal.

3. *A Framework For Understanding Reliability In Container Shipping Network* (Yue, Zhongyun dan John 2023)

Penelitian ini menggunakan penelitian deskriptif kualitatif. Penelitian ini memiliki tujuan untuk diteliti karena terjadi gangguan dalam pengiriman peti kemas yang menyebabkan dampak bagi seluruh rangkaian pengiriman. Hal itu menyebabkan terjadinya penurunan yang cukup besar. Hasil dari penelitian ini yaitu Jaringan pelabuhan (*supply chain*), struktur jaringan, dan *supply chain*, sebuah kerangka kerja yang terdiri tiga tema utama: konsistensi infrastruktur, konsistensi konfigurasi jaringan, dan konsistensi konektivitas. Kerangka yang dihasilkan ini memberi gambaran holistik bagi semua peneliti, pembuat kebijakan, dan pelaku industri mengenai beragam elemen yang memengaruhi keandalan jaringan pengiriman kontainer selain ketiga tema tersebut 12 faktor utama juga diteliti untuk mengetahui apakah mempengaruhi konsistensi 3 kerangka kerja tersebut.

4. *Analisis Keterlambatan Pengiriman Barang Eksportir di Freight Forwarder PT Arindo Jaya Mandiri Semarang* (Anugraheni & Nurul, 2023)

Penelitian ini merupakan studi yang menggunakan penelitian deskriptif kualitatif. Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk mengetahui alur pengiriman barang ekspor dan titik kritis penyebab keterlambatan, mengetahui faktor pendukung dan penghambat, serta mengetahui metode *Fault Tree Analysis*. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa PT Arindo Jaya Mandiri memulai alur pengiriman ekspor dari *stuffing* sampai dengan alur pembayaran, dibalik alur pengiriman yang dilakukan oleh perusahaan tersebut terdapat kendala yang mempengaruhi seperti *human error*,

dokumen yang tidak sesuai, bencana alam, dan transportasi. Penyebab keterlambatan yang terjadi PT Arindo Jaya Mandiri yaitu terkait Armada yaitu karena mesin armada yang mengalami kerusakan serta keterbatasan armada yang akan digunakan.

5. Strategi Pencegahan Keterlambatan Kegiatan Transshipment Pada PT Samudera Lautan Luas Medan (Syah Seyehan & Dafid Ginting, 2023)

Penelitian ini merupakan studi yang menggunakan metode kualitatif. Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk mengetahui dengan detail bagaimana pihak perusahaan pelayaran PT. Samudera Lautan Luas melaksanakan strategi untuk mencegah keterlambatan transshipment. Hasil penelitian ini membuktikan bahwa strategi yang diterapkan oleh PT. Samudera Lautan Luas Medan dalam mencegah keterlambatan kegiatan transshipment meliputi pencarian agen yang handal dalam penanganan muatan, agar barang dapat sampai di pelabuhan tujuan akhir dalam kondisi optimal tanpa adanya kerusakan. Selain itu, perusahaan juga melakukan pembaruan data secara teratur dalam sistem dan melakukan pengecekan kembali terhadap dokumen agar tidak terjadi kendala yang tidak diinginkan. Untuk mendukung proses ini, PT. Samudera Lautan Luas juga mengoptimalkan kinerja karyawan dalam pengiriman dokumen barang.

6. *Long Container Dwell Time at Seaport Terminals: an Investigation Study From a Consignee Perspective* (Ewamer & Menyhart, 2022)

Peneliti ini menggunakan metode kualitatif. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi penyebab lamanya waktu tinggal peti kemas impor di tempat penyimpanan di pelabuhan salah satu perusahaan terbesar di Yordania. Hasil penelitian menunjukkan bahwa keterlambatan pengambilan dokumen kapal, yang mempertimbangkan syarat *demurrage* dan *detention*, telah mengidentifikasi sepuluh

penyebab utama lamanya waktu tunggu peti kemas 10 penyebab tersebut dibagi menjadi 3 kategori yaitu aliran informasi, aliran kas, dan aliran fisik. Dari 3 kategori keterlambatan tersebut aliran kas menjadi dampak yang terbesar karena sekitar 85% biaya denda untuk FCL dan LCL.

7. *Uncertainty in Maritime Ship Routing and Scheduling: A Literature*

Review (Ksciuk Jana, et al., 2022)

Penelitian ini merupakan studi yang menggunakan metode kualitatif. Penelitian ini bertujuan untuk memberikan pemahaman yang mendalam mengenai bagaimana ketidakpastian (*uncertainty*) mempengaruhi perencanaan rute dan penjadwalan kapal dalam industri maritim. Penelitian ini mengeksplorasi berbagai jenis ketidakpastian yang muncul dalam proses pengambilan keputusan, baik di tingkat strategis, rencana, maupun operasional. Hasil dari penelitian ini yaitu berupa terdapat penyebab terjadinya ketidakpastian dalam waktu perjalanan kapal yang dipengaruhi oleh *bad weather* atau *port congestion*, harga bahan bakar yang berfluktuasi, ketidakpastian dalam regulasi serta kebijakan pelabuhan. Dalam hal ini peneliti menyimpulkan bahwa pada tingkat strategi ketidakpastian mempengaruhi keputusan ukuran dan komposisi armada kapal, pada tingkat taktis mempengaruhi penjadwalan kapal, pemilihan rute dan pengaruh dalam menyeimbangkan bahan bakar kapal, lalu pada tingkat operasional mempengaruhi penyesuaian rute kapal serta kecepatan pelayaran dalam merespon antisipasi *bad weather* dan *port congestion*.

8. Strategi Pelayanan Perusahaan Jasa Keagenan Kapal Dalam Menangani Kedatangan dan Keberangkatan Kapal (Lesmini, et al., 2022)

Penelitian ini merupakan studi yang menggunakan metode kualitatif. Penelitian ini memiliki tujuan untuk mengetahui apa saja strategi yang digunakan pelayanan dari PT. Bahari Eka Nusantara Jakarta yang berfokus pada agen pelayaran dalam menangani kedatangan dan keberangkatan kapal. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa Pelayanan yang diberikan oleh PT. Bahari Eka Nusantara sudah cukup baik, namun masih perlu ditingkatkan. Beberapa faktor yang mempengaruhi adalah habisnya masa berlaku dokumen kapal, gangguan sistem saat mengakses Inapornet, serta kurangnya ketelitian karyawan dalam memeriksa masa berlaku sertifikat kapal. Selain itu, pengetahuan sumber daya manusia mengenai cara mengakses sistem Inapornet juga masih kurang. Jam kerja instansi pelabuhan yang tidak fleksibel dapat memengaruhi proses kedatangan dan keberangkatan kapal, sehingga menghambat kelancaran kegiatan tersebut.

9. *An Integrated Model For Vessel Traffic and Deballasting Schedule In Coal Export Terminals* (Zijian Guo, et al., 2021)

Penelitian ini menggunakan metode pendekatan kualitatif. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk meminimalkan total *weighted delay* dan waktu tunggu kapal. Diharapkan dapat dioptimalkan secara bersamaan urutan kedatangan kapal, alokasi *lay-by berth*, dan rencana deballasting. Hasil dari penelitian ini memberikan penjelasan mengenai *Integrated Scheduling Mode* (ISM) yang mampu mencegah *deballasting* yang tidak tepat waktu, memperpendek waktu tunggu kapal di pelabuhan, dan secara langsung berkontribusi terhadap pengurangan total *weighted*

delay. Integrated Scheduling Mode (ISM) juga mendapatkan tanggapan positif dari operator terminal karena dapat meningkatkan kelancaran operasional, mengurangi konflik penjadwalan dan dapat meningkatkan produktivitas.

10. *Information Sharing to Mitigate Delays in Port: The Case of The Port of Rotterdam* (Nikghadam, et al., 2021)

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Tujuan dari penelitian ini yaitu berupa untuk mengetahui penyebab utama keterlambatan kapal di pelabuhan dan bagaimana pembagian informasi dapat mengurangi keterlambatan di pelabuhan (Studi Kasus Rotterdam). Hasil dari penelitian ini yaitu bahwa keterlambatan di pelabuhan rotterdam penyebab nya yaitu terjadinya tekanan meningkat yang tinggi karena tingginya lalu lintas kapal, penggunaan infrastruktur dan sumber daya pelabuhan, kekurangan kapasitas, keterlambatan dalam pengaturan keberangkatan (jadwal), kemacetan fairway, dan keterlambatan dalam menyelesaikan permasalahan operasional terminal. Dalam hal ini pilot atau kapten operator pelabuhan memiliki peran sentral dalam mendeteksi dan menyebarkan informasi awal mengenai potensi keterlambatan sementara itu terminal kurang berkontribusi dalam menyebarkan arus informasi.

Tabel 2. 1 Kajian Penelitian Terdahulu

No	Judul, Peneliti, Tahun	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian	Persamaan	Perbedaan
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1.	“ <i>Strategi Pelayanan Jasa Keagenan Kapal di Pelayaran Nasional Indonesia Cabang Batam</i> ” Oleh Astuti, Joko dan Dwi, Tahun 2024	Untuk mengetahui strategi pelayanan jasa keagenan pada kapal, mengetahui teknik dan strategi usaha jasa pelayanan agen kapal.	Deskriptif Kualitatif.	Strategi pelayanan jasa keagenan kapal di PT Pelayaran Nasional Indonesia cabang Batam difokuskan pada lima aspek utama. Perusahaan terfokus kualitas jasa dalam pelayanan kapal memastikan kepuasan pelanggan dan meningkatkan daya saing di industri pelayaran. Pengelolaan kapal dilakukan dengan pendekatan profesional.	Sama-sama meneliti terkait penanganan kedatangan dan keberangkatan kapal.	Perbedaan penelitian ini yaitu terletak pada pembahasan pelayanan jasa keagenan kapal.
2.	“ <i>Analisis Penyebab Keterlambatan Keberangkatan Kapal di Taboneo Anchorage Banjarmasin</i> ”, Oleh Ramadhan et al., Tahun 2024.	Menganalisis penyebab keterlambatan keberangkatan kapal dan dampak yang di dapatkan terhadap operasional pelayaran.	Kualitatif	Penyebab keterlambatan keberangkatan karena terjadinya kerusakan pada alat bongkar muat, lamanya prses pemuatan dan masalah teknis pada kapal. Sehingga proses bongkar muat juga dinilai kurang efisien dan adanya faktor <i>port congestion</i> pada area berlabuh juga memberikan dampak yang signifikan terhadap penyebab keterlambatan keberangkatan kapal.	Sama-sama meneliti terkait penyebab keterlambatan kapal.	Perbedaan penelitian ini terletak pada fokus penelitian. Fokus penelitian ini terletak pada Taboneo Anchorage Banjarmasin.

No	Judul, Peneliti, Tahun	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian	Persamaan	Perbedaan
3.	<i>“AFramework For Understanding Reliability In Container Shipping Network”</i> , Oleh Yue, John Mangan, Tahun 2023.	Terjadi gangguan dalam pengiriman peti kemas yang menyebabkan dampak bagi seluruh rangkaian pengiriman. Hal itu menyebabkan terjadinya penurunan yang cukup besar.	Kualitatif	Jaringan pelabuhan, struktur jaringan, dan rantai pasok, sebuah kerangka kerja yang terdiri tiga tema utama: keandalan infrastruktur, keandalan konfigurasi jaringan, dan keandalan konektivitas. Kerangka yang dihasilkan ini memberi gambaran yang terstruktur bagi semua peneliti dan pelaku industri yang memengaruhi kinerja alur kepastian jaringan pengiriman kontainer.	Sama-sama meneliti terkait penyebab penundaan pengiriman kontainer di pelabuhan.	Perbedaannya yaitu fokus penelitian. Fokus Penelitian pada konsistensi jaringan kontainer.
4.	<i>“Analisis Keterlambatan Pengiriman Barang Eksportir di Freight forwarder PT Arindo Jaya Mandiri Semarang.”</i> , Oleh Anugraheni dan Nurul, Tahun 2023	Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk mengetahui alur pengiriman barang ekspor dan titik kritis penyebab keterlambatan, mengetahui faktor pendukung dan penghambat.	Kualitatif	Hasil menunjukkan bahwa PT Arindo Jaya Mandiri memulai alur pengiriman ekspor dari <i>stuffing</i> sampai dengan alur pembayaran, dibalik alur pengiriman yang dilakukan oleh perusahaan tersebut terdapat kendala yang mempengaruhi seperti <i>human error</i> , dokumen yang tidak sesuai, dokumen yang sudah tidak berlaku, bencana alam, dan transportasi yang sangat terbatas.	Sama-sama meneliti terkait keterlambatan pengiriman pada ekspor.	Perbedaannya yaitu terkait pada objek penelitian. Objek penelitian ini berada di <i>freight forwarder</i> (PT Arindo Jaya Mandiri).

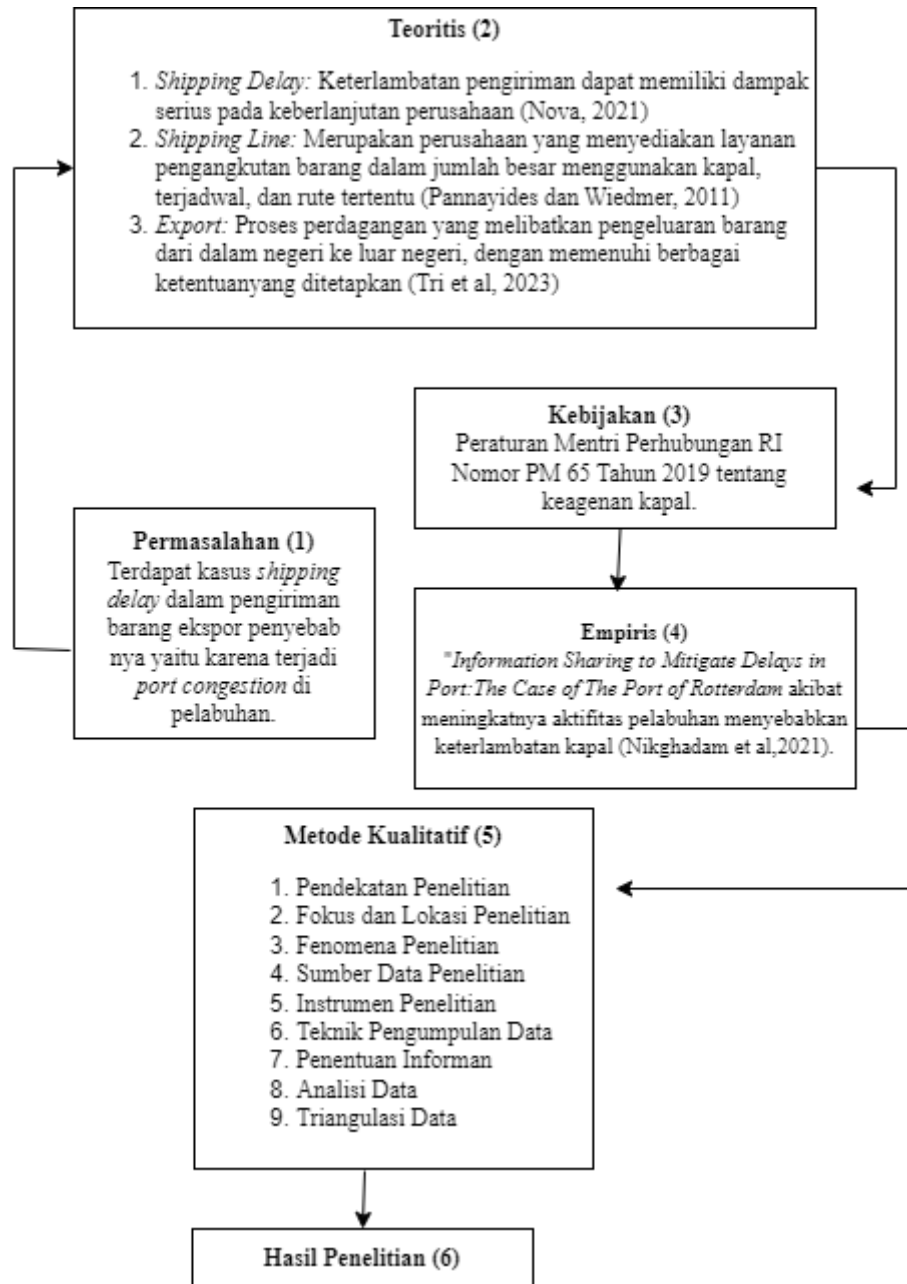
No	Judul, Peneliti, Tahun	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian	Persamaan	Perbedaan
5.	<i>“Strategi Pencegahan Keterlambatan Kegiatan Transshipment Pada PT. Samudera Lautan Luas Medan”</i> Oleh Syah Seyehan, Dafid Ginting, Tahun 2023	Untuk mengetahui dengan detail bagaimana pihak perusahaan pelayaran PT. Samudera Lautan Luas melaksanakan strategi untuk mencegah keterlambatan transshipment.	Kualitatif	Hasil penelitian ini membuktikan bahwa strategi yang diterapkan oleh PT. Samudera Lautan Luas Medan dalam mencegah keterlambatan kegiatan transshipment meliputi pencarian agen yang handal dalam penanganan muatan, agar barang dapat sampai di pelabuhan tujuan akhir dalam kondisi optimal tanpa adanya kerusakan dan agar tidak terjadi kendala yang tidak diinginkan perusahaan	Sama-sama meneliti strategi keterlambatan pengiriman.	Perbedaannya yaitu terletak pada objek penelitian. Objek Penelitian ini adalah PT. Samudera Lautan Luas Medan.
6.	<i>“Long container dwell time at seaport terminals: an investigation study from a consignee perspective”</i> Oleh Dr. Menyhart Jozef, et al. (2022)	Untuk mengidentifikasi penyebab lamanya waktu tinggal peti kemas impor di tempat penyimpanan pada pelabuhan salah satu perusahaan.	Kualitatif	Hasil penelitian menunjukkan bahwa keterlambatan disebabkan karena pengambilan dokumen kapal, yang mempertimbangkan syarat pembayaran serta waktu <i>clearance</i> dan pengiriman, waktu tunggu petikemas memiliki batas maksimal apabila melebihi waktu tunggu maka akan dikenakan biaya kapal berlabuh dan sandar di pelabuhan, hal ini menyebabkan dampak yang merugikan untuk perusahaan.	Sama-sama meneliti penyebab keterlambatan container.	Perbedaannya yaitu hanya fokus terhadap lama waktu tinggal peti kemas.

No	Judul, Peneliti, Tahun	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian	Persamaan	Perbedaan
7.	<i>“Uncertainty in Maritime Ship Routing and Scheduling: A Literature Review”</i> , Oleh Ksciuk Jana, et al, Tahun 2022	Untuk dapat memberikan tinjauan sistematis terhadap bagaimana ketidakpastian dalam perencanaan rute, waktu, penanganan dan jadwal kedatangan keberangkatan kapal	Kualitatif	Hasil dari penelitian ini yaitu berupa penyebab terjadinya ketidakpastian dalam waktu perjalanan dan pelabuhan, harga bahan bakar yang berfluktuasi, ketidakpastian dalam pengiriman kargo. Waktu keberangkatan dan kedatangan dapat dijelaskan lebih detail dan terkait kepastian kapal tersebut akan berlayar. Penanganan yang digunakan juga harus sesuai.	Sama-sama meneliti terkait penyebab ketidakpastian waktu pengiriman.	Perbedaannya yaitu terletak pada focus penelitian.
8.	<i>“Strategi Pelayanan Perusahaan Jasa Keagenan kapal Dalam Menangani Kedatangan dan Keberangkatan Kapal”</i> Oleh Lesmini, et al , Tahun 2022	Untuk mengetahui apa saja strategi yang digunakan pelayanan dari PT. Bahari Eka Nusantara Jakarta yang berfokus pada agen pelayaran dalam menangani kedatangan dan keberangkatan kapal.	Kualitatif	Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa Pelayanan yang diberikan PT. Bahari Eka Nusantara sudah baik, Beberapa faktor yang mempengaruhi adalah habisnya masa berlaku dokumen kapal, gangguan sistem saat mengakses Inapornet. Jam kerja instansi pelabuhan yang tidak fleksibel memengaruhi proses kedatangan dan keberangkatan, sehingga menghambat kegiatan.	Sama-sama meneliti terkait strategi penanganan kapal.	Perbedaannya yaitu terletak pada faktor yang mempengaruhi dalam kedatangan dan keberangkatan.

No	Judul, Peneliti, Tahun	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian	Persamaan	Perbedaan
9.	<i>“An Integrated Model for Vessel Traffic and Debballasting Schedule in Coal Export Terminal”</i> Oleh Zijian Guo, et al (2021)	Untuk meminimalkan total <i>weighted delay</i> . Melalui model ini, diharapkan dapat dioptimalkan secara bersamaan urutan kedatangan kapal, alokasi lay-byberth, rencana deballasting.	Kualitatif	Hasil dari penelitian ini memberikan penjelasan mengenai model penjadwalan terintegrasi (ISM) yang mampu mencegah deballasting yang tidak tepat waktu, memperpendek waktu tunggu kapal di pelabuhan, dan secara langsung berkontribusi terhadap pengurangan total <i>weighted delay</i> .	Sama-sama memiliki bahasan yang sama terkait meminimalkan total <i>delay</i> .	Perbedaanya yaitu secara khusus hanya membahas penjadwalan terintegrasi yang berfokus pada proses penjadwalan lalu lintas kapal serta operasi deballasting.
10.	<i>“Information Sharing to Mitigate Delays in Port: The Case of The Port of Rotterdam”</i> , Oleh Nikghadam, et al (2021)	Untuk mengetahui penyebab utama penundaan layanan di pelabuhan dan bagaimana pembagian informasi dapat mengurangi keterlambatan di pelabuhan (Studi Kasus Rotterdam)	Kualitatif	Keterlambatan pelabuhan rotterdam penyebab nya yaitu terjadinya tekanan meningkat yang tinggi karena tingginya lalu lintas kapal, keterlambatan dalam pengaturan keberangkatan (jadwal), kemacetan fairway, dan keterlambatan dalam menyelesaikan permasalahan operasional terminal.	Sama-sama membahas mengenai penundaan atau keterlambatan.	Perbedaanya yaitu terletak pada Objek Penelitian. Objek Penelitian ini terdapat di Pelabuhan Rotterdam.

Sumber: Diolah oleh peneliti, 2025

2.3. Alur Kerangka Penelitian



Gambar 2. 2 Alur Kerangka Penelitian
Sumber: Diolah oleh peneliti, 2025