

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Kajian Teori

2.1.1 Manajemen Transportasi

A. Pengertian

Manajemen didefinisikan sebagai serangkaian tindakan yang digunakan melalui penerapan fungsi manajemen yang mencakup perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan, dan pengendalian dalam pemanfaatan sumber daya organisasi sehingga tujuan yang telah ditetapkan dapat dicapai secara optimal. Manajemen tidak hanya berfungsi sebagai alat pengendali organisasi, tetapi juga menjadi mekanisme yang mengarahkan seluruh aktivitas agar berjalan sesuai tujuan yang telah ditetapkan. Robbins dan Coulter (2021) memaparkan bahwa manajemen tahapan yang mengintegrasikan aktivitas kerja sehingga dapat diselesaikan secara efektif dan efisien dengan melibatkan pihak lain.

Menurut Ballou (2004), transportasi merupakan komponen logistik yang memiliki kontribusi biaya terbesar dalam kegiatan distribusi barang. Biaya transportasi dapat mencapai lebih dari separuh total biaya logistik sehingga pengelolaan transportasi yang efektif menjadi faktor penting dalam menciptakan efisiensi operasional perusahaan. Dari perspektif logistik, keberhasilan suatu sistem distribusi tidak ditentukan oleh kemampuan memindahkan barang, tetapi kemampuan dalam menjamin kelancaran distribusi barang agar dapat diterima di lokasi tujuan dengan jumlah yang sesuai, kondisi yang terjamin, serta ketepatan waktu sesuai dengan jadwal yang ditetapkan. Oleh karena itu, manajemen

transportasi berperan dalam mengoptimalkan penggunaan moda transportasi, pemilihan rute, pengaturan jadwal pengiriman, dan pengendalian biaya distribusi. Oleh karena itu, manajemen transportasi berperan dalam mengoptimalkan penggunaan moda transportasi, pemilihan rute, pengaturan jadwal pengiriman, dan pengendalian biaya distribusi.

Christopher (2022) menjelaskan bahwa transportasi merupakan bagian integral dari manajemen rantai pasok (*supply chain management*). Transportasi merupakan salah satu elemen utama dalam sistem logistik dan rantai pasok yang berfungsi memindahkan barang maupun manusia dari satu lokasi ke lokasi lainnya. Sehingga transportasi meningkatkan nilai guna barang melalui penyediaan produk menuju lokasi sesuai tujuan dalam jangka waktu yang dibutuhkan pelanggan. Sejalan dengan pemaparan (Christopher, 2022) konteks perdagangan internasional, transportasi memiliki peranan strategis karena memengaruhi kelancaran distribusi barang, ketepatan waktu pengiriman, efisiensi biaya logistik, serta kualitas pelayanan yang diterima pelanggan. Oleh karena itu, sistem transportasi yang tidak dikelola secara baik dapat menyebabkan terganggunya arus distribusi barang dan menurunkan efektivitas proses pemindahan barang dari produsen kepada konsumen.

Rodrigue (2020) menyatakan bahwa sistem transportasi merupakan jaringan yang menghubungkan lokasi produksi dengan lokasi konsumsi melalui berbagai simpul transportasi (*transport nodes*) dan koridor distribusi (*transport corridors*). Pelabuhan menempati posisi yang penting karena menjadi lokasi peralihan antara angkutan darat dan angkutan laut. Fungsi tersebut memungkinkan proses distribusi

barang berlangsung secara terpadu dan efisien dalam mendukung aktivitas perdagangan. Pelabuhan tidak hanya menjadi tempat bongkar muat barang, tetapi juga menjadi pusat aktivitas logistik yang mengintegrasikan berbagai layanan pendukung perdagangan internasional. Oleh karena itu, efektivitas sistem transportasi laut sangat dipengaruhi oleh kualitas koordinasi antar pelaku logistik yang terlibat dalam proses distribusi barang.

Menurut Andriansyah (2015), manajemen transportasi merupakan proses pengelolaan seluruh aktivitas transportasi yang mencakup perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan, pengawasan, pemantauan, dan evaluasi dengan tujuan menciptakan sistem transportasi yang efektif, aman, nyaman, dan berkelanjutan. Ruang lingkup manajemen transportasi tidak hanya berkaitan dengan kegiatan perpindahan barang maupun penumpang, tetapi juga meliputi Pengelolaan, pemanfaatan secara optimal, serta penguatan koordinasi antarpihak yang terlibat dalam penyelenggaraan sistem transportasi.

Pandangan tersebut memperlihatkan manajemen transportasi memiliki kedudukan yang penting dalam menunjang aktivitas sektor ekonomi, berkaitan dengan eksportasi dan importasi. Pengelolaan transportasi yang dilakukan secara baik dapat meningkatkan efisiensi proses distribusi, menekan biaya logistik, mengurangi potensi keterlambatan pengiriman, serta memperkuat daya saing perusahaan dalam menghadapi persaingan perdagangan internasional yang semakin kompetitif.

Mengacu pada uraian di atas maka manajemen transportasi merupakan suatu tindakan untuk pengambilan keputusan dalam proses pengangkutan atau

pemindahan objek tertentu dari suatu lokasi ke tempat lain sesuai dengan tujuan. Manajemen transportasi berarti dimulai dari proses perencanaan terkait tujuan pengadaan transportasi, pengorganisasian untuk menetapkan strategi dan sistem untuk mencapai tujuan organisasi. Selanjutnya yaitu menerapkan program yang akan dijalankan hingga pengawasan memastikan setiap upaya yang dilakukan mengenai meliputi perencanaan, pengorganisasian, dan pelaksanaan dapat berjalan secara sistematis.

Dalam penelitian mengenai peranan EMKL, konsep transportasi digunakan untuk menjelaskan bahwa keberhasilan proses ekspor-impor tidak hanya ditentukan oleh ketersediaan moda angkutan, tetapi juga oleh efektivitas pengelolaan sistem transportasi yang meliputi pengaturan pengiriman, koordinasi antar pihak, pengurusan dokumen, serta pengendalian proses distribusi barang. Semakin luas jaringan distribusi yang dilayani, semakin kompleks pula koordinasi yang harus dilakukan oleh pelaku logistik. Kondisi tersebut terlihat jelas dalam kegiatan ekspor-impor yang melibatkan berbagai pihak seperti eksportir, importir, perusahaan pelayaran, operator terminal peti kemas, bea cukai, perusahaan *trucking*, dan *freight forwarder*. Setiap pihak memiliki fungsi yang berlainan, namun seluruhnya saling bergantung dan berkoordinasi untuk memastikan proses pengiriman barang dapat berlangsung secara lancar dan sesuai dengan prosedur yang berlaku.

B. Fungsi Manajemen Transportasi

Menurut Andriansyah (2015), keberhasilan penyelenggaraan transportasi sangat dipengaruhi oleh penerapan fungsi-fungsi manajemen yang meliputi

Planning (Perencanaan), *Organizing* (Pengorganisasian), *Actuating* (Pelaksanaan), dan *Controlling* (Pengawasan). Keempat fungsi tersebut merupakan satu kesatuan yang saling berkaitan dalam mencapai tujuan organisasi.

1. *Planning* (Perencanaan)

Pada tahap fungsi awal mengatur dan menetapkan tindakan yang diperlukan untuk mencapai tujuan tersebut. Konsep manajemen transportasi pada perencanaan dilakukan untuk memastikan bahwa seluruh kegiatan pengangkutan dapat dilaksanakan secara efektif, efisien, dan sesuai kebutuhan pengguna jasa.

Menurut Andriansyah (2015), perencanaan transportasi mencakup penentuan jadwal perjalanan, kebutuhan sarana transportasi, rute pengiriman, kebutuhan tenaga kerja, serta estimasi biaya operasional. Perencanaan yang matang akan membantu perusahaan mengurangi risiko keterlambatan, menghindari pemborosan biaya, dan meningkatkan kualitas pelayanan. Fungsi perencanaan digunakan untuk mengkaji bagaimana EMKL merencanakan kegiatan pengiriman yang tercermin dalam penyusunan jadwal pengiriman barang, pemilihan perusahaan pelayaran, penentuan kebutuhan kontainer, perencanaan dokumen ekspor-impor, serta pengaturan jadwal *stuffing* dan pengiriman ke pelabuhan.

2. *Organizing* (Pengorganisasian)

Pengorganisasian merupakan proses pengelompokan kegiatan dan pembagian tugas kepada individu maupun unit kerja yang terlibat dalam

proses transportasi. Fungsi ini bertujuan menciptakan koordinasi yang baik sehingga seluruh aktivitas dapat berjalan secara teratur dan terarah.

Menurut Andriansyah (2015), pengorganisasian dalam transportasi mencakup pengaturan sumber daya manusia, sarana transportasi, fasilitas pendukung, dan hubungan kerja antar pihak yang terlibat dalam sistem transportasi. Dalam kegiatan EMKL, menganalisis koordinasi antar pihak yang terlibat yang dapat ditemukan melalui koordinasi antara eksportir, importir, perusahaan pelayaran, terminal peti kemas, Bea Cukai, perusahaan *trucking*, serta instansi pemerintah lainnya. Kemampuan EMKL dalam mengoordinasikan berbagai pihak tersebut menjadi faktor penting dalam menjamin kelancaran proses pengiriman barang.

3. *Actuating* (Pelaksanaan)

Fungsi pelaksanaan berkaitan dengan implementasi seluruh rencana yang telah disusun. Fungsi ini bertujuan menggerakkan seluruh sumber daya organisasi mampu menjalankan peran sesuai dengan kewenangan dan tanggung jawabnya dalam mendukung kelancaran pelaksanaan suatu kegiatan.

Menurut Andriansyah (2015), pelaksanaan dalam manajemen transportasi meliputi kegiatan operasional yang berkaitan dengan penyediaan jasa transportasi, pengelolaan dokumen, pengaturan jadwal, serta pelaksanaan pengiriman barang. Dalam kegiatan EMKL, fungsi pelaksanaan terlihat pada aktivitas *booking* space kapal, pengurusan dokumen ekspor-impor,

pengambilan kontainer kosong, *stuffing* barang, *trucking* menuju pelabuhan, pengajuan dokumen kepabeanan, hingga proses pemuatan barang ke kapal.

4. *Controlling* (Pengawasan).

Fungsi manajemen terkait pengawasan ialah memastikan bahwa setiap aktivitas yang telah direncanakan dapat terlaksana sebagaimana mestinya melalui proses pemantauan, evaluasi, dan pengendalian terhadap pelaksanaan kegiatan. Pengawasan dilakukan melalui kegiatan monitoring, evaluasi, dan tindakan korektif apabila ditemukan penyimpangan dalam pelaksanaan kegiatan.

Menurut Andriansyah (2015), pengawasan dalam manajemen transportasi sangat penting untuk menjamin keamanan, ketepatan waktu, efisiensi biaya, dan kualitas pelayanan transportasi. Dalam kegiatan EMKL, pengawasan dilakukan melalui pemantauan jadwal kapal, pemeriksaan kelengkapan dokumen ekspor-impor, monitoring posisi kontainer, evaluasi proses pengiriman, serta penanganan hambatan yang terjadi selama proses pengiriman barang.

2.1.2 Ekspedisi Muatan Kapal Laut

A. Pengertian

Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) didefinisikan sebagai perusahaan yang memberikan layanan pengurusan dokumen dan penanganan muatan yang akan di muat atau di bongkar dari kapal. Pelaksanaan kegiatan tersebut dilakukan berdasarkan surat kuasa yang diberikan oleh pemilik barang sehingga EMKL dapat mewakili kepentingan pengguna jasa dalam proses administrasi dan operasional

pengiriman. Dalam kegiatan ekspor, EMKL berperan melakukan pemesanan ruang kapal, mengurus dokumen kepabeanan dan administrasi kepada instansi yang berwenang, serta mengoordinasikan pengiriman barang dari gudang pemilik menuju terminal peti kemas atau pelabuhan sebagai persiapan pemuatan ke kapal.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 82/AL.305/PHB-85, memutuskan bahwa Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) merupakan badan usaha yang diberi kewenangan untuk melaksanakan pengurusan pengangkutan barang melalui moda transportasi laut. Dalam kegiatan bongkar muat di pelabuhan tujuan, EMKL bertugas membantu pemilik barang menyelesaikan proses kepabeanan dengan instansi Bea dan Cukai, menerima penyerahan muatan dari perusahaan pelayaran, serta mengoordinasikan pengiriman barang dari kawasan pelabuhan menuju gudang atau tempat tujuan milik pengguna jasa.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 59 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait dengan Angkutan di Perairan menjelaskan ekspedisi muatan kapal laut merupakan kegiatan usaha yang ditujukan untuk mengurus pengiriman dan penerimaan barang melalui angkutan laut atas nama pengguna jasa. Ketentuan tersebut menegaskan bahwa EMKL memiliki fungsi penting dalam mendukung kelancaran sistem transportasi laut nasional dan perdagangan internasional. Pelaksanaan tugas tersebut juga harus memperhatikan ketentuan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, yang menjamin hak pengguna jasa untuk memperoleh layanan yang aman, sesuai dengan ketentuan, memberikan informasi yang benar serta dilaksanakan terlaksana penuh dengan integritas dan tanggung jawab. Oleh karena itu, penyelenggaraan

jasa EMKL tidak hanya mengacu pada regulasi di bidang kepelabuhanan dan transportasi laut, tetapi juga wajib memenuhi prinsip perlindungan terhadap hak-hak konsumen apabila selama proses pengangkutan terjadi kerusakan, kehilangan, keterlambatan, atau gangguan lain yang disebabkan oleh kelalaian pengangkut, maka perusahaan pelayaran berkewajiban memberikan pertanggungjawaban sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku.

Menurut Lasse (2014), EMKL merupakan badan usaha yang menyelenggarakan layanan pengurusan dan pengiriman muatan melalui transportasi laut, termasuk pengelolaan dokumen pengiriman, pengaturan pergerakan barang menuju pelabuhan, pengelolaan peti kemas, serta koordinasi dengan perusahaan pelayaran dan instansi terkait. Oleh karena itu, EMKL bukan jasa penyedia jasa pengangkutan saja, tetapi menjadi koordinator logistik mendukung kelancaran arus barang.

Berdasarkan pemaparan di atas, EMKL didefinisikan sebagai usaha jasa kepengurusan kepabeanan dalam mendukung kegiatan transportasi laut dan perdagangan internasional. Peran tersebut tidak hanya terbatas pada pengangkutan barang, tetapi juga mencakup pengelolaan dokumen, koordinasi operasional, pengaturan penggunaan peti kemas, pengurusan kepabeanan, serta pengawasan distribusi barang.

B. Pihak Pengangkut

Berdasarkan ketentuan Pasal 1 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran serta Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1988 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, angkutan laut merupakan

kegiatan pemindahan orang, barang, dan/atau hewan dengan menggunakan kapal sebagai sarana transportasi melalui perairan. Selanjutnya, Pasal 7 mengatur bahwa perusahaan pelayaran sebagai pengangkut memiliki tanggung jawab terhadap penyelenggaraan pengangkutan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, isi perjanjian pengangkutan, maupun praktik yang berlaku dalam kegiatan pelayaran. Tanggung jawab tersebut mencakup penumpang, barang, dan hewan yang diangkut selama proses pengiriman berlangsung.

Berdasarkan ketentuan tersebut, tanggung jawab dalam pengangkutan dapat dipahami kewajiban pengangkut untuk menjamin terlaksananya proses pemindahan barang dan/atau penumpang dari tempat asal menuju tempat tujuan sebagaimana disepakati dalam perjanjian pengangkutan. Perjanjian tersebut menimbulkan hubungan hukum yang memberikan hak dan kewajiban bagi masing-masing pihak, yaitu pengangkut dan pengguna jasa. Oleh karena itu, penyedia jasa angkutan berkewajiban menyelenggarakan pengangkutan secara aman dan sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Apabila selama proses pengangkutan terjadi kehilangan, kerusakan, keterlambatan, atau peristiwa lain yang memengaruhi keselamatan penumpang maupun barang akibat kelalaian pengangkut, maka perusahaan pengangkutan bertanggung jawab sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku. (Husna & Yustitianingsih, 2022).

Berdasarkan uraian tersebut, dapat dipahami bahwa pihak pengangkut memiliki peranan strategis dalam kegiatan ekspor dan impor karena bertanggung jawab terhadap pelaksanaan pengiriman barang melalui berbagai moda transportasi yang digunakan. Kinerja pihak pengangkut akan memengaruhi ketepatan waktu

pengiriman, keamanan barang, biaya logistik, serta kualitas pelayanan yang diterima oleh pengguna jasa. Adapun pihak-pihak yang dapat bertindak sebagai pengangkut dalam kegiatan ekspor dan impor dapat dijelaskan sebagai berikut. Kaitannya dengan pihak pengangkut dapat dilihat pada penjelasan berikut:

1. *Shipping Line*,

Perusahaan pelayaran merupakan badan usaha yang menyediakan layanan pengangkutan barang melalui moda transportasi laut dengan menggunakan kapal niaga sebagai sarana utama pengiriman. Dalam kegiatan ekspor dan impor, perusahaan pelayaran berperan sebagai penyedia layanan pengangkutan barang ekspor dan impor serta menyediakan peti kemas kosong yang dibutuhkan eksportir untuk proses pemuatan barang. Dalam menjalankan fungsinya, perusahaan pelayaran bertanggung jawab mengangkut muatan dari pelabuhan asal hingga pelabuhan tujuan sesuai dengan ketentuan yang telah disepakati dalam perjanjian pengangkutan. Selain itu, perusahaan pelayaran juga menerbitkan *Bill of Lading* (B/L) sebagai bukti kontrak pengangkutan (Suyono, 2007).

2. *Trucking Company*

Perusahaan *trucking* berperan dalam pengangkutan barang melalui jalur darat, baik dari gudang eksportir menuju pelabuhan maupun dari pelabuhan menuju gudang importir. Aktivitas ini sering disebut sebagai pre-carriage dan on-carriage dalam rantai distribusi internasional (Lasse, 2014).

3. Perusahaan Kereta Api Barang

Pada beberapa wilayah, pengangkutan barang dari kawasan industri menuju pelabuhan dapat dilakukan menggunakan kereta api barang. Moda ini digunakan untuk meningkatkan efisiensi pengiriman dan mengurangi kepadatan lalu lintas jalan raya (Rodrigue, 2020).

4. Perusahaan Penerbangan (*Air Cargo Carrier*)

Dalam pengiriman internasional yang membutuhkan waktu cepat, perusahaan penerbangan kargo bertindak sebagai pengangkut barang melalui jalur udara. Pengangkut udara menerbitkan *Air Waybill* (AWB) sebagai dokumen pengangkutan (Sutedi, 2014).

5. Perusahaan Multimoda

Perusahaan multimoda menggabungkan lebih dari satu moda transportasi dalam satu rangkaian pengiriman, misalnya kombinasi truk, kapal laut, dan kereta api. Sistem ini banyak digunakan dalam perdagangan internasional untuk meningkatkan efisiensi distribusi (Rodrigue, 2020).

C. Non Pihak Pengangkut

1. Eksportir

Eksportir adalah orang perseorangan atau badan usaha yang melakukan penjualan dan pengiriman barang ke pembeli di luar negeri sesuai dengan ketentuan perdagangan internasional. Dalam pelaksanaan ekspor, eksportir bertanggung jawab menyiapkan barang, memenuhi persyaratan administrasi, serta melengkapi dokumen ekspor hingga barang siap dikirim ke negara tujuan (Mey Risa, 2022).

2. Importir

Mey Risa (2022) mendefinisikan importir sebagai perseorangan atau badan usaha yang memperoleh izin untuk melakukan kegiatan pemasukan barang dari luar negeri ke dalam daerah pabean Indonesia sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Sebagai pelaku impor, importir bertanggung jawab memenuhi persyaratan administrasi, menyelesaikan kewajiban kepabeanan dan perpajakan, serta melaksanakan pembayaran atas barang yang diimpor sebelum barang dapat diterima.

3. Bank

Peran bank sebagai lembaga keuangan yang memfasilitasi transaksi antara eksportir dan importir. Peran bank meliputi penyediaan pembiayaan perdagangan, pelaksanaan sistem pembayaran internasional, serta penerbitan instrumen pembayaran seperti Letter of Credit (L/C). Melalui L/C, bank memberikan jaminan pembayaran kepada eksportir apabila seluruh persyaratan dokumen yang ditetapkan telah dipenuhi. Dengan demikian, bank berperan dalam meningkatkan keamanan dan kepastian transaksi, tanpa terlibat secara langsung dalam proses pengangkutan barang (Mey Risa, 2022).

4. *Surveyor Independen*

Surveyor independen ialah lembaga profesional yang ditunjuk untuk melakukan pemeriksaan terhadap barang ekspor atau impor secara objektif. Pemeriksaan meliputi kesesuaian jenis, jumlah, kualitas, spesifikasi, dan kondisi barang dengan dokumen maupun kontrak perdagangan. Hasil pemeriksaan dituangkan dalam laporan survei yang menjadi dasar bagi

eksportir, importir, maupun instansi pemerintah dalam memastikan kesesuaian barang yang diperdagangkan (PTM Karya, 2021).

5. Bea Cukai

Direktorat Jenderal Bea dan Cukai merupakan instansi pemerintah yang bertanggung jawab mengawasi setiap arus barang yang keluar maupun masuk ke dalam daerah pabean Indonesia. Selain melakukan pemeriksaan fisik dan administrasi kepabeanan, instansi ini juga melaksanakan pemungutan bea masuk, bea keluar, serta memastikan seluruh kegiatan ekspor dan impor telah memenuhi ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku (Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan).

6. Kementerian Perdagangan

Instansi kementerian Perdagangan mempunyai tugas merumuskan serta melaksanakan kebijakan di bidang perdagangan luar negeri. Dalam kegiatan ekspor dan impor, kementerian ini berwenang menerbitkan berbagai perizinan usaha perdagangan, mengeluarkan Surat Keterangan Asal (*Certificate of Origin*), serta mengawasi komoditas yang dikenai pembatasan maupun pengaturan kuota sesuai dengan kebijakan perdagangan nasional (Wulandari, 2023).

7. Terminal Peti Kemas

Terminal peti kemas merupakan fasilitas operasional di pelabuhan yang berfungsi sebagai tempat penerimaan, penumpukan sementara, pemindahan, dan penyerahan peti kemas. Selain itu, terminal peti kemas berperan mengatur arus keluar masuk kontainer agar kegiatan bongkar muat berlangsung secara

efektif, aman, dan efisien sehingga mendukung kelancaran rantai logistik di pelabuhan (PTM Karya, 2021).

2.1.3 Ekspor

A. Pengertian

Kegiatan ekspor memiliki definisi sebagai kegiatan perdagangan dengan sistem yang diterapkan yaitu barang-barang hasil produksi dalam negeri diekspansi ke luar negeri sesuai dengan target pemasaran. Ekspor produk dilakukan karena adanya permintaan atau tersedianya pasar dari negara lain untuk memenuhi kebutuhan masyarakatnya. Dalam pelaksanaannya, kegiatan ekspor diselenggarakan berdasarkan ketentuan dan hukum yang berlaku (Kusuma et al, 2021).

Sasono dalam (Fordatkosu et al, 2021) mengemukakan pengertian dari ekspor yaitu aktivitas penjualan suatu produk dengan jangkauan yang lebih luas sampai ke negara lain. Kegiatan ekspor menjadi salah satu cara negara memperoleh devisa, membuka peluang lapangan kerja dari tenaga kerja domestik, menambah pendapatan bea keluar, hingga menstabilkan keseimbangan arus barang dengan arus uang beredar dalam negeri.

Menurut pemaparan Lasse, (2014) kegiatan ekspor merupakan rangkaian aktivitas perdagangan internasional yang dilakukan dengan mengeluarkan atau mengirimkan barang dari dalam daerah pabean suatu negara menuju negara lain berdasarkan kesepakatan antara penjual dan pembeli. Proses tersebut tidak hanya mencakup transaksi jual beli, tetapi juga melibatkan pemenuhan dokumen, prosedur kepabeanan, pengangkutan, serta koordinasi dengan berbagai pihak yang

mendukung kelancaran distribusi barang hingga tiba di negara tujuan. Oleh karena itu, dalam kegiatan ekspor, keberadaan perusahaan jasa seperti Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) menjadi bagian penting untuk membantu penyelenggaraan pengiriman barang melalui jalur laut sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

B. Dokumen Ekspor

Terdapat beberapa dokumen yang dibutuhkan untuk melakukan ekspor dikemukakan oleh Susilo dalam (Muthmainah & Utama, 2019) yaitu sebagai berikut:

1. *Shipping instruction (S/I)*

Shipping instruction didefinisikan sebagai dokumen yang memuat instruksi eksportir kepada perusahaan pelayaran atau penyedia jasa pengangkutan mengenai pelaksanaan pengiriman barang. Dokumen ini dilengkapi dengan informasi penting seperti identitas pengirim dan penerima, jenis barang, jumlah muatan, pelabuhan asal dan tujuan, serta jadwal kapal. Hal tersebut menjadi dasar pengkonsepan PEB.

2. *Commercial Invoice*

Commercial invoice merupakan dokumen yang diterbitkan oleh eksportir sebagai bukti transaksi penjualan kepada importir. Dokumen ini memuat rincian mengenai barang yang diperdagangkan, termasuk jenis barang, jumlah, harga, nilai transaksi, serta syarat pembayaran. Selain berfungsi sebagai dasar penagihan, *Commercial Invoice* juga digunakan sebagai salah satu dokumen utama dalam proses kepabeanan.

3. *Packing List*

Packing List merupakan dokumen yang menjelaskan secara rinci isi setiap kemasan barang yang akan diekspor. Informasi yang tercantum meliputi jumlah kemasan, jenis barang, berat bersih maupun berat kotor, ukuran, serta metode pengemasan. Dokumen ini melengkapi informasi pada *Commercial Invoice* dan memudahkan proses pemeriksaan maupun identifikasi barang selama pengiriman.

4. Nota Persetujuan Ekspor (NPE)

Nota Persetujuan Ekspor (NPE) adalah dokumen yang diterbitkan oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai sebagai persetujuan atas pelaksanaan ekspor. Penerbitan NPE menunjukkan bahwa seluruh persyaratan kepabeanan telah dipenuhi sehingga barang memperoleh izin untuk dikeluarkan dari wilayah pabean Indonesia menuju negara tujuan. Pemberitahuan

5. Pemberitahuan Ekspor Barang (BC 3.0)

Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB) merupakan dokumen pabean yang wajib disampaikan oleh eksportir kepada kantor Bea dan Cukai sebelum barang diekspor. Penyampaian PEB dapat dilakukan secara langsung oleh eksportir atau dikuasakan kepada Pengusaha Pengurusan Jasa Kepabeanan (PPJK). Dokumen ini berisi informasi mengenai identitas eksportir, penerima barang, jenis komoditas, nilai barang, serta data lain yang diperlukan dalam proses kepabeanan.

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

Bill of Lading (B/L) adalah dokumen pengangkutan yang diterbitkan oleh perusahaan pelayaran atau *freight forwarder* setelah barang diterima untuk diangkut melalui jalur laut. Dokumen ini berfungsi sebagai bukti penerimaan barang, kontrak pengangkutan antara pengirim dan pengangkut, sekaligus dokumen kepemilikan atas barang selama proses pengiriman berlangsung.

7. *Air way Bill* (AwB)

Air Waybill (AWB) merupakan dokumen pengangkutan yang digunakan dalam pengiriman barang melalui angkutan udara. Dokumen ini diterbitkan oleh maskapai penerbangan atau agen kargo sebagai bukti adanya perjanjian pengangkutan antara pengirim dengan perusahaan penerbangan. Selain menjadi bukti penerimaan barang, AWB juga digunakan sebagai dasar pelacakan pengiriman hingga barang tiba di tujuan.

8. *Certificate of Origin* (COO)

Certificate of Origin (COO) atau Surat Keterangan Asal (SKA) merupakan dokumen yang menerangkan negara asal suatu barang yang diekspor. Dokumen ini diterbitkan oleh instansi yang berwenang dan digunakan untuk membuktikan bahwa barang berasal dari negara pengekspor dan menjadi salah satu persyaratan penting dalam perdagangan internasional untuk memperoleh fasilitas tarif preferensi atau memenuhi ketentuan yang berlaku di negara tujuan impor.

2.1.4 Mekanisme Kegiatan Ekspor

1. Pembuatan Kontrak Dagang

Tahapan ekportasi diawali dengan penyusunan kontrak dagang (*sales contract*) yang menjadi dasar kesepakatan antara eksportir sebagai penjual dan importir sebagai pembeli. Dokumen ini memuat ketentuan mengenai spesifikasi barang, jumlah, harga, metode pembayaran, syarat penyerahan, serta hak dan kewajiban masing-masing pihak sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku. Sutedi (2014) menjelaskan bahwa kontrak dagang internasional berfungsi sebagai landasan hukum dalam pelaksanaan transaksi ekspor. Pendapat tersebut diperkuat oleh Adawiyah dan Poernomo (2022) yang menyatakan bahwa kegiatan ekspor umumnya dimulai dari adanya penawaran yang kemudian disetujui oleh calon pembeli melalui mekanisme *sales contract process*.

2. Penerbitan *Letter of Credit*

Setelah kontrak dagang disepakati, importir mengajukan pembukaan *Letter of Credit* (L/C) melalui bank di negaranya. Selanjutnya, bank tersebut meneruskan L/C kepada bank devisa yang ditunjuk oleh eksportir di Indonesia. Setelah menerima pemberitahuan dari bank devisa, eksportir memperoleh jaminan bahwa pembayaran atas barang yang dikirim akan dilakukan apabila seluruh persyaratan dalam L/C telah dipenuhi. Dalam transaksi ini, eksportir bertindak sebagai *beneficiary* atau pihak yang berhak menerima pembayaran.

3. *Purchase Order*.

Tahap berikutnya adalah penerbitan *Purchase Order* (PO) oleh importir sebagai bentuk konfirmasi atas pesanan yang telah disepakati. Dokumen ini berisi

rincian mengenai jenis barang, jumlah, spesifikasi produk, harga, serta persyaratan transaksi lainnya. Menurut Mulyadi (2016), *Purchase Order* merupakan dokumen resmi yang digunakan pembeli untuk melakukan pemesanan kepada pemasok dan menjadi dasar bagi penjual dalam mempersiapkan produksi maupun proses pengiriman..

4. Persiapan dan Produksi Barang Ekspor

Setelah menerima L/C dan PO, eksportir mulai menyiapkan barang sesuai dengan spesifikasi yang telah disepakati dalam kontrak dagang. Tahap ini meliputi proses produksi, pemeriksaan kualitas, pengecekan jumlah barang, pengemasan, serta pemasangan label agar seluruh persyaratan ekspor dapat dipenuhi sebelum barang dikirim.

5. Pembuatan *Job order*

Setelah pesanan diterima, eksportir atau perusahaan EMKL menyusun *job order* sebagai dokumen operasional yang berisi instruksi pelaksanaan pengiriman barang. Dokumen ini menjadi acuan dalam mengoordinasikan berbagai kegiatan, seperti pemesanan ruang kapal (*booking space*), pengambilan kontainer kosong, penugasan armada *trucking*, hingga pengurusan dokumen ekspor. Menurut Suyono (2007) dan Lasse (2014), *job order* berfungsi sebagai pedoman kerja agar setiap tahapan pengiriman dapat berjalan secara terkoordinasi.

6. Pemesanan Ruang Kapal

Setelah seluruh dokumen awal dipersiapkan, eksportir atau EMKL melakukan pemesanan ruang muat kepada perusahaan pelayaran sesuai jadwal keberangkatan kapal yang dipilih. Proses ini bertujuan memastikan ketersediaan

ruang sehingga barang dapat dikirim sesuai dengan jadwal yang telah direncanakan.

7. Membuat *Shipping Instruction* (SI)

Eksportir kemudian menyampaikan *Shipping Instruction* (SI) kepada perusahaan pelayaran sebagai dasar penyusunan dokumen pengapalan. Berdasarkan SI tersebut, perusahaan pelayaran menerbitkan *Delivery Order* (DO) yang digunakan untuk pengambilan *empty cont* di depo. Selanjutnya, kontainer dikirim menggunakan armada *trucking* menuju lokasi *stuffing* yang telah ditentukan oleh eksportir. Pengiriman Barang dengan *empty container*

8. Pemilihan Kontainer

Pada tahap ini operasional EMKL atau eksportir dapat melakukan pengambilan kontainer kosong dari depo yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran. Lasse (2014) menyatakan bahwa tahap ini merupakan bagian penting dari persiapan pengiriman karena kondisi kontainer harus dipastikan dalam keadaan layak guna menjamin keamanan muatan selama proses transportasi.

9. Pengiriman Barang Menggunakan Kontainer Kosong

Setelah memperoleh kontainer kosong, proses pemuatan barang (*stuffing*) dilakukan di gudang eksportir atau lokasi yang telah ditetapkan. Pengiriman kontainer menuju pelabuhan dapat dilakukan langsung oleh eksportir atau melalui perusahaan *freight forwarder* maupun EMKL. Lasse (2014) menjelaskan bahwa pemeriksaan kondisi kontainer sebelum digunakan merupakan tahapan penting untuk memastikan keamanan barang selama proses pengangkutan hingga pelabuhan tujuan.

10. Pengajuan Pemberitahuan Ekspor Barang (*PEB*) dan Pemeriksaan Bea

Cukai

Setelah proses pemuatan selesai, PPJK mengajukan Pemberitahuan Ekspor Barang (*PEB*) melalui CEISA 4 sebagaimana telah diperbaharui berdasarkan Keputusan Dirjen Bea Cukai Nomor KEP-231/BC/2025, (2025) mengenai penerapan teknologi informasi CEISA 4 dalam layanan ekspor. Sutedi (2014) menjelaskan bahwa *PEB* merupakan dokumen kepabeanan yang berisi informasi mengenai barang yang akan diekspor dan digunakan sebagai dasar pemeriksaan oleh otoritas pabean.

Setelah proses pengajuan maka Bea dan Cukai melakukan pemeriksaan terhadap dokumen ekspor dan, apabila diperlukan, melakukan pemeriksaan fisik terhadap barang. Apabila seluruh persyaratan telah terpenuhi dan hasil pemeriksaan dinyatakan sesuai, petugas memberikan persetujuan muat sehingga barang dapat diproses untuk dimuat ke atas kapal.

11. Pemuatan Barang ke Kapal

Setelah memperoleh persetujuan muat, barang dipindahkan ke atas kapal sesuai jadwal keberangkatan. Setelah proses pemuatan selesai, perusahaan pelayaran menerbitkan *Bill of Lading* (*B/L*) sebagai bukti bahwa barang telah diterima dan diangkut.

12. Pencairan *Letter of Credit* (*L/C*) / *Reimbursement*

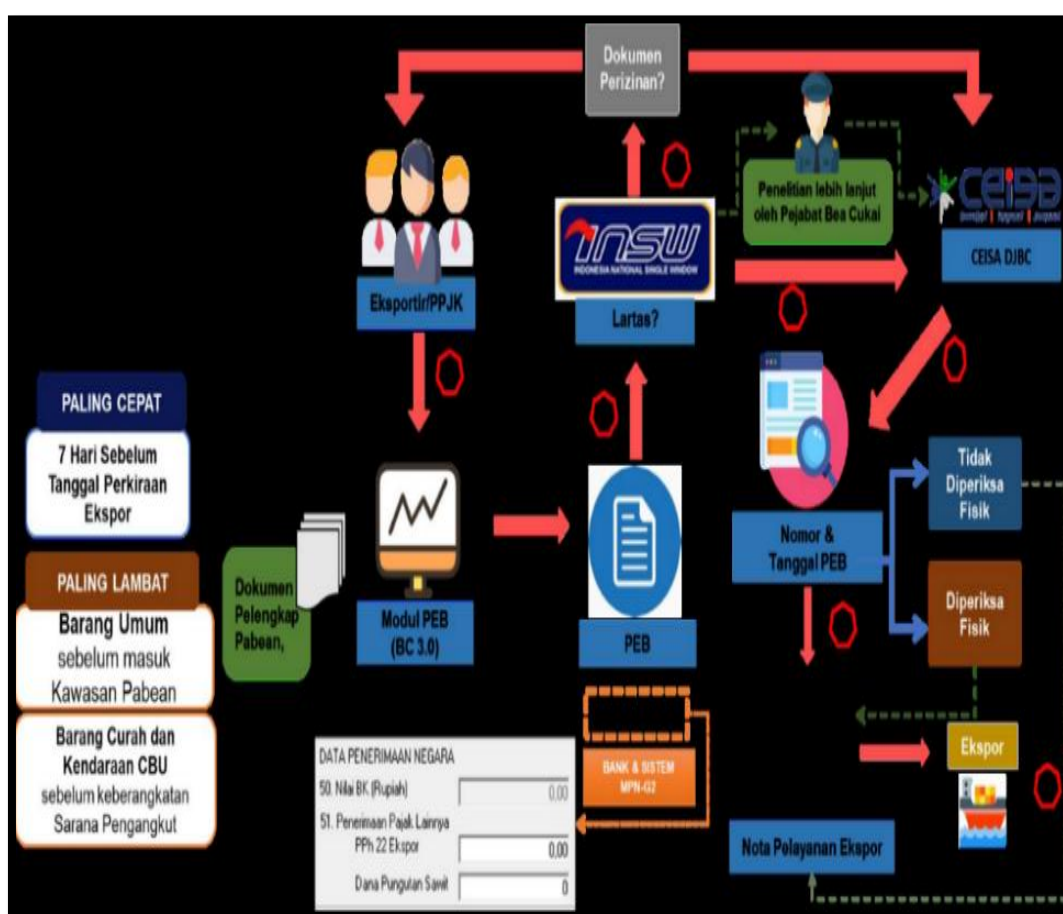
Setelah kapal berlabuh, eksportir menyerahkan dokumen ekspor kepada bank devisa untuk proses pencairan *L/C*, meliputi *Bill of Lading*, *Commercial Invoice*,

Packing List, dan Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB). Bank akan melakukan pemeriksaan kesesuaian dokumen sebelum pembayaran diproses.

13. Pengiriman Barang ke Importir

Tahap terakhir adalah proses pengangkutan barang dari pelabuhan asal menuju pelabuhan tujuan di negara importir.

Gambar 2.1 Alur Dokumen Pemberitahuan Ekspor Barang



Sumber: Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (2026)

2.1.5 Impor

Kegiatan impor didefinisikan sebagai tindakan memasukkan produk dari luar negeri ke dalam wilayah pabean Indonesia. Setiap barang yang masuk wajib memenuhi ketentuan kepabeanan sebagaimana diatur dalam Pasal 1 angka (1) Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan yang telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006. Menurut Fauziah dalam Syahrizal et al. (2022), impor adalah kegiatan mendatangkan barang dari negara lain melalui mekanisme pembelian sebagai bagian dari transaksi perdagangan internasional.

Impor berdasarkan pendapat Susilo dalam (Hodijah & Angelina, 2021) menginterpretasikan bahwa importasi dilakukan untuk memperoleh dan memenuhi kebutuhan barang atau jasa yang belum tersedia oleh produksi dalam negeri. Dalam ketentuan perundangan-undangan Indonesia, setiap aktivitas memasukan produk yang berasal dari luar negeri masuk ke dalam daerah pabean yang mencakup seluruh wilayah daratan, perairan, dan ruang udara Republik Indonesia, termasuk kawasan tertentu di Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) dan landas kontinen yang berada di bawah pemberlakuan Undang-Undang Kepabeanan, yaitu Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006. disebut barang impor.

Sugiyanto dan Abidin (2019) mengemukakan bahwa impor merupakan kegiatan perpindahan barang dari suatu negara ke negara lain yang melibatkan hubungan perdagangan internasional antara eksportir dan importir. Pelaksanaan kegiatan tersebut tidak hanya melibatkan transaksi jual beli, tetapi juga harus memperhatikan perbedaan sistem hukum, regulasi, serta prosedur kepabeanan yang

berlaku di masing-masing negara. Dalam mekanisme ini, negara asal berperan sebagai eksportir atau pemasok, sedangkan negara tujuan bertindak sebagai importir yang menerima barang.

2.1.6 Dokumen Impor

Miranti Sedyaningrum (2015) mendefinisikan dokumen yang terdapat dalam perdagangan internasional memiliki fungsi yang sangat penting karena menjadi bukti administratif dan hukum dalam setiap transaksi ekspor maupun impor. Dokumen tersebut diterbitkan oleh berbagai pihak, seperti pelaku usaha, lembaga perbankan, perusahaan pelayaran, perusahaan asuransi, hingga instansi pemerintah. Sehingga setiap dokumen harus disusun secara cermat dan diperiksa dengan teliti agar proses perdagangan internasional dapat berjalan sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Dalam kegiatan impor, dokumen yang paling sering digunakan meliputi dokumen berikut.

1. Dokumen Induk,

Dokumen ini merupakan dokumen utama yang diterbitkan oleh pihak berwenang dalam pelaksanaan perdagangan internasional. Dokumen ini berfungsi sebagai bukti sah bahwa suatu transaksi impor telah dilakukan sesuai dengan prosedur yang berlaku. Beberapa dokumen induk antara lain sebagai berikut:

- a. *Letter Of Credit*

Fasilitas pembayaran yang diterbitkan oleh bank atas permintaan importir untuk menjamin pembayaran kepada eksportir. Dokumen ini

memberikan kepastian kepada eksportir bahwa pembayaran akan dilakukan apabila seluruh persyaratan yang tercantum dalam L/C telah dipenuhi.

b. *Bill Of Lading*

Bill of Lading adalah dokumen yang diterbitkan oleh perusahaan pelayaran sebagai tanda bahwa barang telah diterima dan dimuat ke atas kapal. Selain berfungsi sebagai bukti penerimaan barang, B/L juga menjadi bukti kepemilikan barang serta bukti adanya perjanjian pengangkutan melalui jalur laut.

c. *Invoice* atau faktur

Invoice merupakan dokumen yang memuat rincian transaksi perdagangan, seperti jenis barang, jumlah, harga, nilai transaksi, serta informasi lain yang diperlukan dalam proses pembayaran, perhitungan bea masuk, dan pengurusan kepabeanan. Dalam praktik perdagangan internasional, invoice terdiri atas tiga jenis, yaitu menjadi tiga bentuk, *Proforma Invoice*, *Commercial Invoice*, dan *Consular Invoice*.

d. Dokumen (Polis) Asuransi

Polis asuransi adalah dokumen yang diterbitkan oleh perusahaan asuransi sebagai bukti bahwa barang yang dikirim telah memperoleh perlindungan terhadap risiko tertentu selama proses pengangkutan. Dokumen ini menjelaskan jenis risiko yang dijamin, nilai pertanggungan, pihak yang memperoleh manfaat asuransi, serta tata cara penyelesaian klaim apabila terjadi kehilangan atau kerusakan barang. Nilai pertanggungan dapat

disesuaikan dengan ketentuan dalam *Letter of Credit* maupun kesepakatan para pihak.

2. Dokumen Penunjang

Dokumen yang melengkapi informasi yang terdapat dalam dokumen induk, terutama invoice. Dokumen ini memberikan rincian tambahan mengenai karakteristik barang, asal barang, kualitas, maupun persyaratan administrasi lainnya. Jenis-jenis dokumen penunjang meliputi sebagai berikut.:

a. Daftar Pengepakan (*Packing List*)

Packing List merupakan daftar yang dibuat oleh eksportir yang berisi rincian mengenai isi setiap kemasan barang, jenis kemasan, jumlah barang, serta metode pengepakannya. Dokumen ini memudahkan petugas Bea dan Cukai dalam melakukan pemeriksaan fisik barang.

b. *Certificate of Origin* (COO)

Certificate of Origin adalah surat keterangan yang menunjukkan negara asal barang. Dokumen ini digunakan untuk memperoleh fasilitas tarif preferensi, memenuhi persyaratan perdagangan tertentu, serta memastikan bahwa barang tidak berasal dari negara yang dikenai pembatasan perdagangan.

c. *Certificate of Inspection*

Certificate of Inspection diterbitkan oleh lembaga survei independen atau badan pemeriksa yang telah mendapat pengakuan resmi. Dokumen ini memberikan informasi mengenai hasil pemeriksaan barang, termasuk

kualitas, kuantitas, ukuran, berat, kondisi fisik, serta metode pengemasannya. Dalam beberapa transaksi, dokumen ini menjadi salah satu persyaratan pencairan *Letter of Credit*.

d. *Certificate of Quality*

Certificate of Quality merupakan sertifikat yang menjelaskan mutu barang berdasarkan hasil pengujian laboratorium atau lembaga independen. Dokumen ini menjadi bukti bahwa barang yang diperdagangkan telah memenuhi standar kualitas yang dipersyaratkan.

e. *Manufacturer's Quality Certificate*

Dokumen ini diterbitkan oleh produsen atau pemasok sebagai pernyataan mengenai mutu barang yang diproduksi. Sertifikat tersebut juga menjelaskan bahwa barang sesuai dengan spesifikasi yang ditetapkan, masih dalam kondisi baru apabila dipersyaratkan, serta diproduksi oleh pemegang merek yang bersangkutan.

f. *Weight Note*

Weight Note adalah dokumen yang memuat rincian berat masing-masing kemasan barang. Informasi dalam dokumen ini harus sesuai dengan data yang tercantum pada Commercial Invoice maupun dokumen pengapalan lainnya. Selain digunakan sebagai dasar pemeriksaan, *Weight Note* juga membantu dalam penyiapan sarana pengangkutan dan penanganan barang.

g. Surat Kuasa

Surat kuasa merupakan dokumen yang dibuat oleh importir untuk memberikan kewenangan kepada perusahaan jasa, seperti Ekspedisi Muatan

Kapal Laut (EMKL) atau Pengusaha Pengurusan Jasa Kepabeanan (PPJK), agar dapat mengurus dokumen dan menyelesaikan proses administrasi impor atas nama importir.

h. Pemberitahuan Impor Barang (PIB) BC 2.0

PIB merupakan dokumen kepabeanan yang disusun oleh PPJK atau importir sebagai pemberitahuan resmi kepada Direktorat Jenderal Bea dan Cukai mengenai barang impor yang akan dikeluarkan ke dalam peredaran bebas di wilayah pabean Indonesia.

i. Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB)

SPPB adalah dokumen persetujuan yang diterbitkan oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai setelah PIB beserta dokumen pendukung dinyatakan memenuhi ketentuan. Terbitnya SPPB menandakan bahwa barang impor telah memperoleh izin untuk dikeluarkan dari kawasan pabean.

j. *Delivery Order* (DO)

Delivery Order merupakan surat perintah penyerahan barang yang diterbitkan oleh perusahaan pelayaran, bank, atau pihak yang berwenang kepada pengelola gudang maupun terminal peti kemas. Dokumen ini memberikan hak kepada importir atau pihak yang ditunjuk untuk mengambil barang setelah seluruh kewajiban administrasi dan kepabeanan telah dipenuhi. Dalam praktik tertentu, *Delivery Order* juga menjadi dasar pengeluaran barang dari pelabuhan.

2.1.7 Mekanisme Kegiatan Impor

Pemaparan Lasse (2014) mengenai proses impor melibatkan kegiatan bongkar muat, penumpukan peti kemas, pengurusan dokumen pelayaran, penyelesaian kewajiban kepabeanan, hingga pengeluaran barang dari kawasan pelabuhan menuju gudang.

Proses kegiatan impor merupakan serangkaian prosedur yang harus dilaksanakan oleh importir untuk memasukkan barang dari luar negeri ke dalam daerah pabean Indonesia sesuai dengan ketentuan perdagangan internasional dan peraturan kepabeanan yang berlaku. Proses ini mencakup kegiatan administratif, pengurusan dokumen, pemenuhan kewajiban kepabeanan, pembayaran pungutan negara, hingga pengeluaran barang dari kawasan pabean (susilo, 2013). Adapun dapat mekanisme impor ialah:

1. Pengumpulan Dokumen yang diperlukan sebagai dasar pelaksanaan kegiatan impor. Dokumen tersebut meliputi perjanjian kerja sama dengan pemasok (*supplier*), *purchase order* (PO) dari luar negeri, serta dokumen asli yang berkaitan dengan pengiriman barang impor. Sebelum digunakan dalam proses kepabeanan, seluruh dokumen harus dipastikan telah lengkap, sah, dan memenuhi ketentuan yang ditetapkan oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai.
2. Timbulnya *Bill of Lading*, Sehingga ketika kapal yang membawa muatan tiba di pelabuhan tujuan. Setelah kedatangan kapal, perusahaan pelayaran atau agen pelayaran akan mengirimkan *Arrival Notice* kepada importir sebagai pemberitahuan bahwa barang telah sampai di pelabuhan tujuan. Berdasarkan pemberitahuan tersebut, importir atau pihak yang diberi kuasa kemudian

mengurus *Delivery Order* (DO) kepada perusahaan pelayaran sebagai dokumen yang memberikan hak untuk mengambil barang atau kontainer dari kawasan pelabuhan

3. Pembayaran Bea Masuk dan Pajak Impor, Setelah kewajiban kepabeanan ditetapkan, importir wajib melakukan pelunasan Bea Masuk dan Pajak Impor sesuai dengan ketentuan Peraturan Menteri Keuangan. Besaran tarif yang dikenakan bergantung pada nilai impor dan klasifikasi barang sebagaimana tercantum dalam ketentuan tarif kepabeanan yang berlaku sesuai HS Code barang yang akan diimpor yang telah diklasifikasikan oleh *Indonesia Nasional Single Window* (INSW). Dapat diketahui pula adanya larangan dan pembatasan (LARTAS) dalam kode barang yang akan di impor. Pembayaran Bea Masuk dan Pajak Impor dilakukan melalui bank persepsi yang telah ditunjuk oleh pemerintah sebagai mitra dalam penerimaan negara.
4. Pemberitahuan Impor Barang (PIB). Setelah kewajiban pembayaran Bea Masuk dan Pajak Impor diselesaikan, importir wajib menyampaikan Pemberitahuan Impor Barang (PIB) kepada otoritas kepabeanan sebagai pemberitahuan resmi atas barang yang diimpor. Penyampaian PIB menjadi salah satu persyaratan agar barang dapat memperoleh persetujuan untuk dikeluarkan dari Kawasan Pabean atau dari lokasi lain yang dipersamakan dengan Tempat Penimbunan Sementara (TPS). Dalam pelaksanaannya, importir harus memiliki Nomor Identitas Kepabeanan (NIK), dokumen PIB, serta dokumen pelengkap pabean, seperti *invoice*, *packing list*, *airway bill*,

delivery order, dan dokumen lain yang dipersyaratkan sesuai dengan karakteristik atau fasilitas barang yang diimpor.

5. Penetapan Jalur Impor.

Berdasarkan Petunjuk Pelaksanaan Pengeluaran Barang Impor untuk Dipakai, Peraturan Menteri Keuangan Nomor 2 Tahun 2023 penetapan jalur pengeluaran barang menjadi 2 jalur, yaitu:

a. Surat Pemberitahuan Jalur Merah (SPJM)

SPJM didefinisikan sebagai sebelum barang keluar dari *container yard* SPJM adalah layanan pengeluaran barang disertai dengan pemeriksaan dan verifikasi dokumen berdasarkan *packing list*, *invoice*, dan dokumen tambahan fasilitas lainnya, selanjutnya dilakukan pemeriksaan fisik oleh Pejabat Pemeriksa Fisik (PPF) di *Container Yard* pemeriksaan. Sebelum diterbitkan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB).

b. Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB).

SPPB didefinisikan sebagai proses impor yang sedang berjalan telah diberikan izin oleh Bea Cukai. Dalam SPPB tidak dilakukan penelitian dokumen dan pemeriksaan fisik oleh PPF. Pada penjaluran ini, menandakan bahwa proses kepabeanan telah diselesaikan dan barang impor telah memperoleh izin untuk keluar dari kawasan pabean. Setelah izin tersebut diterbitkan, barang dapat diangkut oleh importir atau pihak yang ditunjuk menggunakan moda lanjutan seperti armada truk.

2.1.8 Kontainer

Lasse (2014) memaparkan pengertian kontainer sebagai jenis pengangkutan tahan terhadap cuaca, serta dapat digunakan berulang kali untuk mengangkut barang melalui berbagai moda transportasi tanpa perlu membongkar isi muatannya selama proses perpindahan moda transportasi. Mengacu pada pemaparan tersebut kontainer merupakan peti kemas berstandar internasional yang digunakan oleh perusahaan EMKL dan pelaku ekspor-impor sebagai sarana pengangkutan barang melalui transportasi laut guna menjamin keamanan muatan, mempercepat proses distribusi, serta meningkatkan efisiensi logistik dalam rantai pasok ekspor-impor.

2.1.9 Full Container Load (FCL)

Full Container Load (FCL) merupakan istilah yang merujuk pada layanan pengiriman menggunakan kontainer yang hanya memuat barang atau kargo hanya dari satu pengirim saja di dalam kontainer tersebut. Jadi isi muatan kontainer tidak digabung dengan barang atau kargo dari pengirim lain.

FCL adalah pengangkutan satu *container* penuh untuk barang dengan jumlah banyak atau sedikit dengan tidak menggabungkan barang pengirim dengan pengirim lainnya (Dwilia & Febrianto, 2023). *Full Container Load* (FCL) merupakan metode pengiriman yang digunakan ketika volume atau jumlah barang telah mencukupi kapasitas satu kontainer. Dengan metode ini, seluruh ruang kontainer dialokasikan untuk satu pemilik barang sehingga proses penanganan dan distribusi menjadi lebih efisien.

2.1.10 Pengusaha Pengurusan Jasa Kepabeanan (PPJK)

Pengusaha Pengurusan Jasa Kepabeanan (PPJK) didefinisikan badan usaha yang berperan sebagai pihak ketiga dalam menunjang kelancaran aktivitas perdagangan internasional, PPJK berperan dalam membantu importir dan eksportir memenuhi ketentuan kepabeanan melalui pengurusan dokumen, penyampaian pemberitahuan pabean, serta koordinasi dengan instansi dengan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai guna memperlancar arus barang internasional (Purwito dan Indriani 2015).

Erata (2014) menyampaikan bahwa PPJK berfungsi sebagai penghubung antara pelaku usaha dan otoritas kepabeanan sehingga proses pengeluaran maupun pemasukan barang dapat berlangsung secara lebih efektif dan sesuai dengan regulasi yang berlaku. Oleh karena itu, keberadaan PPJK memiliki kontribusi yang signifikan dalam mendukung kelancaran rantai pasok global serta meningkatkan efisiensi kegiatan logistik dalam perdagangan internasional.

2.1.11 Penggunaan Sistem Informasi CEISA dalam PPJK

Sistem informasi elektronik yang dikembangkan oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai untuk mengintegrasikan layanan kepabeanan dan cukai dalam satu platform digital. Sistem ini mendukung penyampaian dokumen secara elektronik, pertukaran data, proses verifikasi, penetapan kewajiban kepabeanan, hingga pemberian persetujuan terhadap kegiatan ekspor dan impor. Melalui penerapan CEISA, eksportir, importir, maupun Pengusaha Pengurusan Jasa Kepabeanan (PPJK) dapat mengakses layanan kepabeanan secara daring sehingga proses administrasi menjadi lebih efektif, transparan, dan efisien.

2.1.11 Hambatan Kegiatan Operasional

Hambatan operasional dapat diartikan sebagai berbagai kondisi yang berpotensi mengganggu kelancaran pelaksanaan aktivitas perusahaan sehingga tujuan yang telah direncanakan tidak dapat dicapai secara optimal. Menurut Jay Heizer,dkk. (2019), hambatan dalam kegiatan operasional dapat muncul akibat faktor internal yang mempengaruhi efektivitas proses kerja, produktivitas, serta kualitas pelayanan yang berasal dari organisasi. Dan faktor eksternal dapat terjadi pada proses administrasi, kepabeanan, transportasi, penggunaan sarana pendukung, maupun koordinasi antar pihak yang terlibat dalam kegiatan distribusi barang.

Dalam sektor logistik dan ekspor-impor, hambatan tersebut dapat memengaruhi kelancaran perpindahan barang dari satu lokasi ke lokasi lainnya sebagaimana pemaparan Andriansyah (2015) mengenai penyelenggaraan transportasi sering dihadapkan pada berbagai kendala. Kendala tersebut perlu dikelola melalui fungsi pengawasan dan pengendalian agar aktivitas transportasi tetap terlaksana secara sistematis. Oleh karena itu, kemampuan perusahaan dalam mengidentifikasi sumber permasalahan, melakukan evaluasi, serta mengambil tindakan perbaikan menjadi aspek penting dalam menjaga efektivitas dan efisiensi proses pengiriman barang. Apabila hambatan tersebut tidak ditangani secara tepat, perusahaan berpotensi mengalami keterlambatan pengiriman, peningkatan biaya operasional, serta penurunan kualitas pelayanan kepada pelanggan.

2.2 Kajian Penelitian Terdahulu

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	Peranan <i>Freight Forwarding</i> Dalam Menangani Muatan Ekspor Barang Pada PT. Kemasindo Cepat Medan. Dirhamsyah, Pohan, dan Sani. 2024	Menganalisis peran <i>freight forwarding</i> dalam menangani ekspor barang	Kualitatif	Hasil penelitian menunjukkan bahwa peranan pelayanan jasa <i>freight forwarding</i> berperan penting dalam pengurusan dokumen dan pengiriman ekspor.	Penelitian tersebut membahas mengenai pelayanan jasa <i>freight forwarding</i> dalam penanganan pengiriman barang ekspor.	Perbedaan fokus <i>freight forwarding</i> secara umum dan penanganan muatan ekspor di PT Kemasindo Cepat Medan, sedangkan penelitian ini mengkaji peranan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) secara menyeluruh dalam proses ekspor-impor.
2.	Peranan <i>Freight Forwarding</i> Dalam Pengurusan Dokumen Ekspor Pada PT. Samudera Lautan Luas Medan. Royzaldi, Sabila, dan Siregar. 2024	Untuk mengetahui peran <i>Freight Forwarding</i> PT. Samudera Lautan Luas Medan dalam pengurusan dokumen ekspor.	Kualitatif	Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengurusan dokumen ekspor merupakan faktor keberhasilan dari kegiatan ekspor	Penelitian tersebut membahas mengenai prosedur pelayanan pengurusan dokumen ekspor.	Perbedaan fokus dokumen ekspor, sedangkan peneliti mengkaji prosedur dan hambatan operasional PT. Mendoet Lintas Contena sebagai pengurusan pelayanan EMKL

						(Ekspedisi Muatan Kapal Laut).
3	Peranan <i>Freight Forwarding</i> Dalam Kegiatan Ekspor dan Impor Pada PT. Bahari Eka Nusantara. Yuris Danilwan. 2023	Untuk mengidentifikasi peran <i>freight forwarding</i> dalam kegiatan ekspor dan impor pada PT. Bahari Eka Nusantara.	Kualitatif	Hasil penelitian menunjukkan peran <i>freight forwarding</i> PT. Bahari Eka Nusantara sebagai penghubung eksportir, pelayaran, dan instansi pemerintah. Kendala utamanya berasal dari jadwal kapal dan dokumentasi.	Penelitian tersebut membahas mengenai peranan <i>freight forwarding</i> sebagai jasa layanan untuk kegiatan ekspor-impor dan hambatan operasional.	Perbedaan penelitian ini adalah objek penelitian sebagai Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) yang membahas prosedur pengiriman secara mendalam kegiatan ekspor-impor.
4.	Aktivitas <i>Freight Forwarding</i> Dalam Proses Ekspor Melalui Transportasi Laut Untuk Meningkatkan Pengiriman Barang Ekspor. Septiani Rizqiyani dkk., 2024	Untuk mengetahui aktivitas <i>freight forwarding</i> dalam proses ekspor melalui transportasi laut untuk meningkatkan pengiriman barang ekspor.	Kualitatif	Hasil penelitian menunjukkan aktivitas <i>freight forwarding</i> meningkatkan efisiensi waktu dan biaya ekspor.	Penelitian tersebut membahas mengenai prosedur pengiriman muatan barang melalui transportasi laut.	Perbedaan objek penelitian dan fokus penelitian peneliti adalah peran menyeluruh PT. Mendoet Lintas Contena dalam layanan jasa Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) dalam kegiatan ekspor dan impor.
5.	Peranan <i>Freight Forwarder</i> Dalam Jasa Pengiriman Barang	Untuk mengetahui <i>freight forwarder</i> dalam pengiriman barang ekspor	Kualitatif.	Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa peranan <i>freight forwarder</i>	Penelitian tersebut membahas mengenai jasa pengiriman	Perbedaan penelitian ini mengkaji suatu komoditas tertentu,

	(Studi Kasus Penanganan Ekspor Komoditas <i>Glassfibre Reinforced Cement</i> PT. Dunia Trans Persada). Evada Rustina, dkk. 2022	komoditas <i>Glassfibre Reinforced Cement</i> PT. Dunia Trans Persada).		dalam pengaturan transportasi dan dokumen ekspor sampai menuju pihak penerima secara utuh dan aman.	untuk kegiatan ekspor.	sedangkan penelitian ini membahas peran Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) secara menyeluruh.
6.	Peranan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) dalam Tata Laksana Impor Barang Oleh PT. Cahaya Moda Indonesia di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Amalia Nur Baeti. 2021	Untuk mengetahui peran EMKL dalam kegiatan impor barang.	Kualitatif	Hasil penelitian menunjukkan bahwa EMKL berperan sebagai penghubung antara importir, pelayaran, terminal, dan instansi pemerintah.	Penelitian tersebut mengkaji topik yang sama yaitu peran EMKL dan lokasi penelitian berada di Tanjung Emas yang ada di Kota Semarang.	Perbedaan pada fokus penelitian tersebut adalah tata laksana impor barang, sedangkan penelitian ini mencakup prosedur ekspor dan impor.
7.	<i>The Changing Role of a Freight Forwarder in Modern Supply Chains</i> , Slawomir Skiba dan, Adrianna Karaś. 2021	Untuk mengetahui dan mengidentifikasi perubahan peran <i>freight forwarding</i> sebagai perusahaan pengiriman barang di era transformasi modern rantai pasokan.	Kualitatif	Hasil penelitian menunjukkan bahwa peran <i>freight forwarder</i> bukan hanya sebagai jasa ekspedisi, namun terus memperluas bisnisnya secara komprehensif yang menerapkan konsep logistik rantai pasokan transportasi laut.	Penelitian tersebut membahas mengenai perubahan peran <i>freight forwarder</i> dalam rantai pasok modern secara global, khususnya transformasi <i>freight forwarder</i> dari penyedia jasa transportasi menjadi integrator logistik yang menawarkan	Perbedaan studi kasus objek penelitian pengiriman di Polandia yaitu Maersk sebagai <i>freight forwarding</i> yang telah memperluas bisnisnya dengan mengintegrasikan rantai pasokan secara online. Sedangkan peneliti

					layanan bernilai tambah.	membas mengenai prosedur operasional penanganan barang ekspor dan impor khususnya di Kota Semarang oleh Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) PT. Mendoet Lintas Contena.
8.	<i>Digital Twins for Logistics and Supply Chain Systems: Literature Review, Conceptual Framework, Research Potential, and Practical Challenges</i> , Lee dan Fan, 2023	Menganalisis kontribusi pihak ketiga logistik dalam meningkatkan efektivitas kegiatan ekspor dan impor.	Kualitatif	Hasil penelitian menunjukkan bahwa perusahaan penyedia jasa ketiga mampu meningkatkan efisiensi proses ekspor-impor melalui pengelolaan transportasi, informasi, dan dokumentasi yang lebih baik.	Penelitian tersebut membahas mengenai peranan jasa pihak ketiga yang mendukung kegiatan ekspor dan impor.	Perbedaan studi kasus objek penelitian yaitu membahas secara umum pihak ketiga logistik, sedangkan peneliti membahas peranan EMKL dalam pengiriman ekspor-impor moda laut.
9.	<i>Air intermodal freight transportation: the Freight Forwarder Service Problem</i> , Claudia Archetti	Untuk mengetahui permasalahan jasa <i>freight forwarding</i> penanganan pengiriman barang melalui transportasi udara.	Kualitatif	Hasil dari penelitian menunjukkan bahwa forwarder dalam menangani permasalahan pengiriman melalui	Penelitian tersebut membahas mengenai optimalisasi pelayanan jasa penanganan pengiriman barang melalui transportasi	Perbedaan studi kasus mengenai peran dan tanggung jawab Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL)

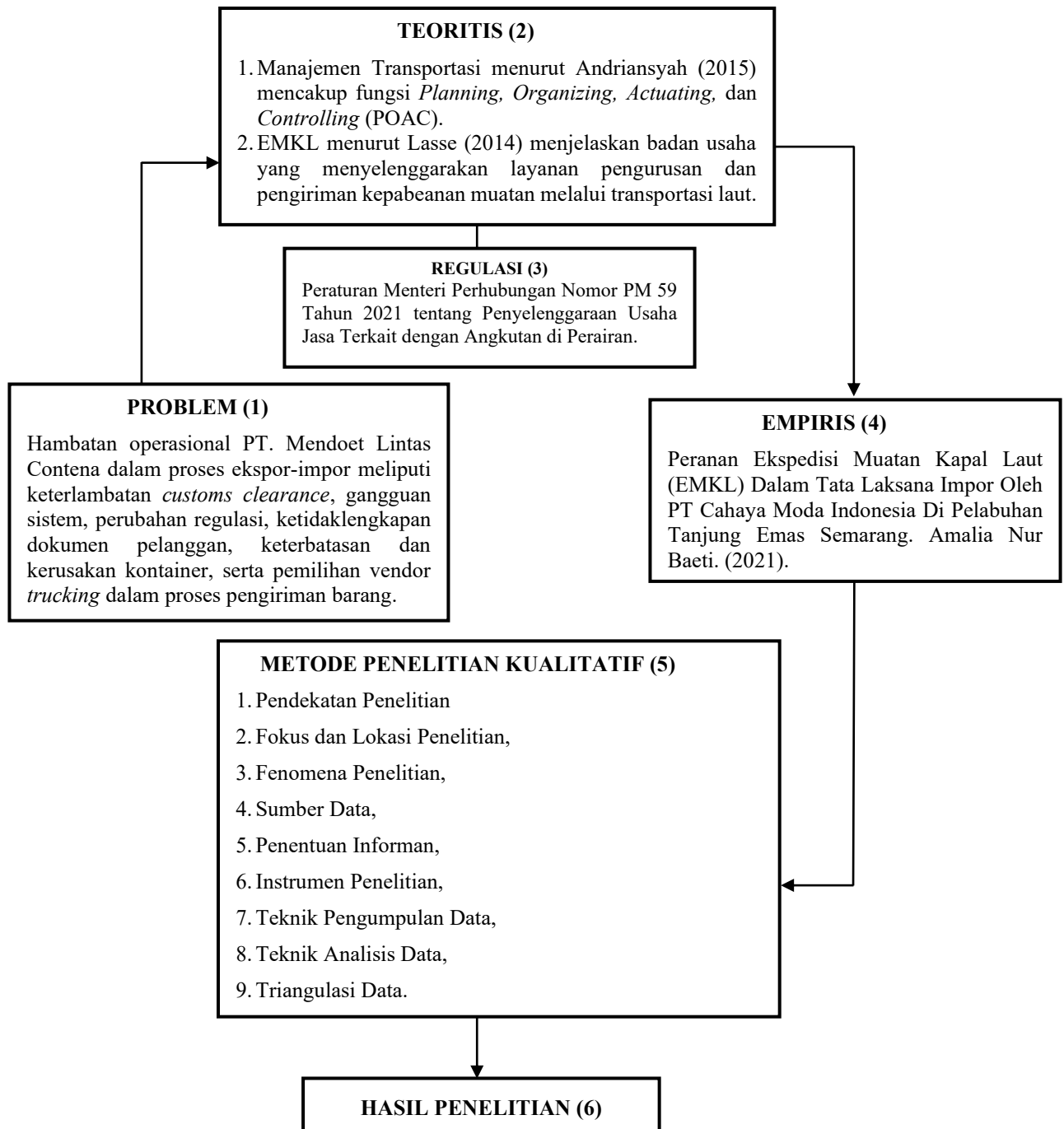
	dan Lorenzo Peirano, 2019			jalur udara perlu mempertimbangkan pengiriman dengan persyaratan khusus dari karakteristik kargo tersebut.	multimoda internasional oleh <i>freight forwarder</i> .	penanganan pengiriman muatan ekspor-impor melalui jalur laut.
10.	<i>Assessing the Risks of a Freight Forwarder Entering the Transport Market with Stochastic Demand</i> . Naumov, Nugymanova, Taran, & Litvinova. 2025	Untuk menganalisis risiko operasional freight forwarder saat memasuki pasar transportasi yang memiliki permintaan tidak pasti.	Kuantitatif	Hasil penelitian menunjukkan bahwa risiko <i>freight forwarder</i> meningkat ketika permintaan jasa menurun dan berkurang ketika tarif layanan meningkat. Penelitian menekankan pentingnya strategi pengelolaan risiko dalam bisnis <i>freight forwarding</i> .	Penelitian tersebut membahas mengenai <i>freight forwarding</i> sebagai aktor penting dalam sistem manajemen transportasi dan logistik.	Perbedaan penelitian ini berfokus pada peran, tanggung jawab, dan hambatan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) dalam kegiatan ekspor-impor.
11.	<i>An Assessment Of Challenges And Factor Influencing The Freight Forwarding Business In The Logistics Industry</i> , Rajesh, D., Gupta, S. K., Ilinich, S & Singh, N. 2023	Untuk mengetahui tantangan dan faktor yang memengaruhi bisnis <i>freight forwarding</i> <i>Freightkare Multimodal Logistics Pvt</i> dalam proses pengiriman barang.	Kuantitatif	Hasil penelitian menunjukkan bahwa Faktor yang Mempengaruhi bisnis <i>freight forwarding</i> yang berada di sektor pengiriman barang berkaitan dengan banyak pihak, persyaratan	Penelitian tersebut membahas mengenai operasi bisnis <i>freight forwarding</i> sebagai bisnis jasa pengurusan dokumen ekspor impor.	Perbedaan mengenai fokus penelitian adalah peranan EMKL (Ekspedisi Muatan Kapal Laut) PT. Mendoet Lintas Contena dalam kegiatan eksportasi dan importasi.

				kontrak, dan jenis muatan sehingga dalam kegiatan operasionalnya perlu memperkuat dari sisi operasi bisnis.		
12.	<i>Enabling Sustainable Freight Forwarding Network via Collaborative Games</i> . Pang-Jin Tan, Shih-Fen Cheng, dan Richard Chen. 2024	Untuk mengembangkan model kolaborasi antar <i>freight forwarder</i> untuk meningkatkan pemanfaatan kapasitas angkut dan menciptakan sistem pembagian keuntungan yang adil melalui pendekatan teori permainan (<i>game theory</i>).	Kuantitatif	Hasil penelitian menunjukkan bahwa kolaborasi antar <i>freight forwarder</i> mampu menurunkan biaya operasional hingga sekitar 18% dan meningkatkan efisiensi penggunaan kapasitas angkut. Kolaborasi antar <i>freight forwarder</i> terbukti meningkatkan keberlanjutan dan efisiensi jaringan logistik	Penelitian membahas peran <i>freight forwarder</i> dalam mendukung kegiatan logistik dan distribusi barang internasional. Sama-sama menempatkan <i>freight forwarder</i> sebagai aktor penting dalam kelancaran rantai pasok dan perdagangan global.	Perbedaan mengenai fokus pengembangan model matematis kolaborasi <i>freight forwarder</i> dan efisiensi biaya menggunakan pendekatan <i>game theory</i> . Sedangkan penelitian ini berfokus pada peranan EMKL (Ekspedisi Muatan Kapal Laut) sebagai pihak ketiga dalam kegiatan ekspor-impor, tanggung jawab operasional, proses pelayanan, serta hambatan yang dihadapi.

Sumber: Data Diolah Penulis (2026)

2.3 Alur kerangka Penelitian

Gambar 2.2 Alur Kerangka Penelitian



Sumber: Data Diolah Peneliti (2026)