

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Kajian Teori

2.1.1 Ekspor

2.1.1.1 Definisi Ekspor

Menurut (Risa, 2018), perdagangan ekspor merupakan suatu aktivitas perdagangan yang melibatkan pengiriman barang dari wilayah pabean dalam negeri menuju keluar wilayah negara tujuan. Sejalan dengan itu, (Ramadhan et al., 2023) mendefinisikan ekspor sebagai kegiatan mengirim barang atau produk dari dalam wilayah negara menuju keluar wilayah negara dengan mengikuti peraturan dan ketentuan yang berlaku. Sementara itu, (Ahmad, 2017) menyatakan bahwa ekspor merupakan proses memindahkan barang atau komoditas dari suatu negara ke negara lain secara sah sebagai bagian dari perdagangan internasional. Selain itu, menurut Kamus Kepelabuhan dan Pelayaran (Widiyati & Ridwan, 2014), ekspor diartikan sebagai tindakan untuk mengeluarkan barang atau komoditas dari dalam wilayah negara atau daerah pabean dan menyerahkannya ke negara lain.

Ditinjau dari pihak yang terlibat dalam pelaksanaannya, kegiatan ekspor dapat digolongkan menjadi dua kategori, yaitu sebagai berikut:

1. Ekspor Langsung (*Direct Export*)

Ekspor langsung merupakan cara perusahaan dalam menjual produknya secara langsung kepada pembeli di luar negeri tanpa menggunakan perantara atau agen di negara tujuan.

2. Ekspor Tidak Langsung (*Indirect Export*)

Ekspor tidak langsung merupakan cara perusahaan dalam memasarkan produknya dengan memanfaatkan perantara atau agen ekspor yang mengurus proses penjualan serta pengiriman barang ke pasar internasional.

Dari uraian tersebut, dapat disimpulkan bahwa ekspor merupakan kegiatan mengeluarkan atau mengirim barang maupun komoditas dari dalam wilayah negara ke luar wilayah negara secara sah sesuai dengan peraturan yang berlaku, dengan tujuan memenuhi kebutuhan pasar internasional serta mendorong kegiatan perdagangan antar negara.

2.1.1.2 Manfaat Ekspor

Menurut (Ahmad, 2017), ada beberapa manfaat dari kegiatan ekspor diantaranya yaitu sebagai berikut.

1. Menambah pendapatan atau devisa negara

Kegiatan ekspor menghasilkan pemasukan devisa yang diperoleh dari negara tujuan. Devisa tersebut berperan penting dalam mendukung pembiayaan pembangunan nasional serta memenuhi kebutuhan impor.

2. Meningkatkan pertumbuhan ekonomi

Ekspor mendorong peningkatan produksi dalam negeri yang pada akhirnya berkontribusi terhadap kenaikan *output* nasional dan pertumbuhan ekonomi secara keseluruhan.

3. Memperkenalkan produk dalam negeri dan memperluas pasar di luar negeri

Melalui ekspor, produk dalam negeri dapat dikenal di pasar global sehingga membuka peluang untuk memperluas pangsa pasar Indonesia di tingkat internasional.

4. Memperluas lapangan pekerjaan

Kenaikan produksi akibat kegiatan ekspor berdampak pada meningkatnya penyerapan tenaga kerja, yang pada akhirnya membantu menekan tingkat pengangguran.

5. Menjalin kerjasama yang baik antar negara

Kegiatan ekspor menciptakan hubungan ekonomi antarnegara yang dapat berpotensi berkembang menjadi kerja sama yang lebih luas, seperti dalam bidang perdagangan, investasi, dan kerja sama ekonomi jangka panjang.

2.1.1.3 Jenis–Jenis Ekspor

Menurut (Sutiksno et al., 2025), jenis ekspor dapat diklasifikasikan berdasarkan beberapa aspek, antara lain jenis barang, metode pengiriman, tujuan, wilayah, dan kategori.

1. Ekspor berdasarkan jenis barang

- a. Ekspor primer merupakan kegiatan ekspor yang berfokus pada pengiriman barang mentah atau belum mengalami proses pengolahan, seperti minyak kelapa sawit, kopi, dan kayu.
- b. Ekspor manufaktur merupakan kegiatan ekspor yang mengirimkan barang hasil olahan atau produk industri, seperti tekstil, elektronik, dan produk otomotif.

2. Ekspor berdasarkan metode pengiriman

- a. Ekspor langsung merupakan proses pengiriman barang yang dilakukan secara langsung dari produsen ke konsumen yang berada di luar negeri tanpa melalui perantara.

- b. Ekspor tidak langsung merupakan proses pengiriman barang yang dilakukan dengan melibatkan perantara, seperti distributor atau agen ekspor.
3. Ekspor berdasarkan tujuan
 - a. Ekspor komersial merupakan kegiatan ekspor yang dilakukan dengan tujuan memperoleh keuntungan, misalnya melalui penjualan produk ke pasar internasional.
 - b. Ekspor non-komersial merupakan kegiatan ekspor yang tidak bertujuan untuk memperoleh keuntungan, seperti dalam bentuk bantuan kemanusiaan atau hibah.
4. Ekspor berdasarkan wilayah
 - a. Ekspor intra-regional merupakan kegiatan ekspor yang dilakukan antarnegara dalam satu kawasan atau wilayah tertentu, seperti kawasan ASEAN.
 - b. Ekspor inter-regional merupakan kegiatan ekspor yang dilakukan antarnegara yang berada di kawasan atau wilayah yang berbeda.
5. Ekspor berdasarkan kategori
 - a. Ekspor bahan baku merupakan kegiatan ekspor berupa bahan mentah atau setengah jadi yang digunakan sebagai input dalam proses produksi industri.
 - b. Ekspor barang jadi merupakan kegiatan ekspor berupa produk akhir yang siap digunakan atau dikonsumsi.

2.1.1.4 Prosedur Ekspor

Menurut (Amir,1999) dalam (Supardi, 2021a) prosedur ekspor dibagi kedalam tahap-tahap berikut :

1. Korespondensi

Eksporir melakukan komunikasi tertulis dengan importir di luar negeri untuk menawarkan dan menegosiasikan komoditas yang akan diperdagangkan. Dalam surat penawaran tersebut wajib mencantumkan informasi penting seperti identitas penjual dan pembeli, metode pembayaran, jenis barang, harga, ketentuan pengiriman, Incoterms, serta hal-hal lain yang telah disepakati sebelumnya berkaitan dengan korespondensi.

2. Pembuat Kontrak Dagang (*Sales Contract*)

Apabila importir menerima penawaran dari eksportir, maka kedua belah pihak akan menyusun dan menandatangani kontrak dagang atau *sales contract*. Dokumen ini memuat seluruh kesepakatan yang berisi transaksi jual beli sesuai hasil persetujuan bersama.

3. Penerbitan *Letter of Credit* (L/C)

Setelah kontrak dagang disepakati dan ditandatangani, importir akan membuka *Letter of Credit* (L/C) apabila metode pembayaran menggunakan L/C. Pembukaan L/C dilakukan melalui bank koresponden di negara importir, kemudian dikirimkan ke bank devisa yang ditunjuk. Selanjutnya, bank devisa tersebut akan memberitahu eksportir bahwa L/C telah diterima

4. Persiapan Barang Ekspor

Setelah L/C diterima, eksportir mulai mempersiapkan barang yang dipesan oleh importir. Kualitas dan spesifikasi barang harus sesuai dengan ketentuan yang tercantum dalam kontrak dagang serta L/C.

5. Pemesanan Ruang Kapal

Eksportir melakukan pemesanan ruang angkut kepada perusahaan pelayaran atau maskapai penerbangan. Pada tahap ini, perlu dipertimbangkan perusahaan yang memberikan biaya angkut paling terjangkau serta memiliki jadwal pengiriman yang tepat waktu.

6. Proses *Picking, Stuffing, Dan Loading*

Eksportir melaksanakan pengambilan barang (*picking*), pemuatan ke dalam kontainer (*stuffing*), serta pengangkutan menggunakan moda darat menuju pelabuhan. Tahap ini biasa disebut sebagai proses *stuffing* dan *inland trucking*.

7. Pendaftaran Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB)

Kemudian, eksportir mendaftarkan PEB ke bank devisa dengan melampirkan surat pernyataan kesanggupan apabila barang ekspor dikenakan pungutan ekspor.

8. Proses *Customs Clearance*

Di pelabuhan, dokumen ekspor akan ditinjau oleh pihak Bea Cukai. Jika diperlukan, pemeriksaan fisik barang juga dilakukan. Apabila dokumen dan barang telah memenuhi persyaratan, Bea Cukai akan memberikan persetujuan muat pada dokumen PEB yang disebut Nota Persetujuan Ekspor

(NPE). Dengan adanya persetujuan ini, eksportir dapat melanjutkan proses pemasukan barang ke area pelabuhan.

9. Izin Masuk Pelabuhan dan Penerimaan EIR

Setelah memperoleh persetujuan dari Bea Cukai, tahap berikutnya adalah pengurusan izin agar barang dapat masuk ke area pelabuhan. Proses ini meliputi pelaporan, penimbangan, serta pemeriksaan kondisi kemasan atau kontainer untuk mencegah kelebihan muatan (*overweight*) dan memastikan barang tidak mengalami kerusakan. Setelah proses tersebut selesai, eksportir akan menerima dokumen *Equipment Interchange Report* (EIR) sebagai bukti serah terima kontainer dengan pihak pelabuhan.

10. Pemuatan Barang ke Kapal

Setelah berada di area pelabuhan, barang akan menunggu kedatangan kapal pengangkut. Ketika kapal tiba, barang segera dimuat ke atas kapal. Kemudian, perusahaan pelayaran akan menerbitkan dokumen *Bill of Lading* (B/L) yang kemudian diserahkan kepada eksportir sebagai bukti pengangkutan barang.

11. Surat Keterangan Asal (SKA)

Eksportir, perusahaan *freight forwarder*, atau EMKL/EMKU mengurus proses pemuatan barang sekaligus mengajukan permohonan ke Dinas Perdagangan untuk memperoleh Surat Keterangan Asal (SKA) apabila diperlukan.

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

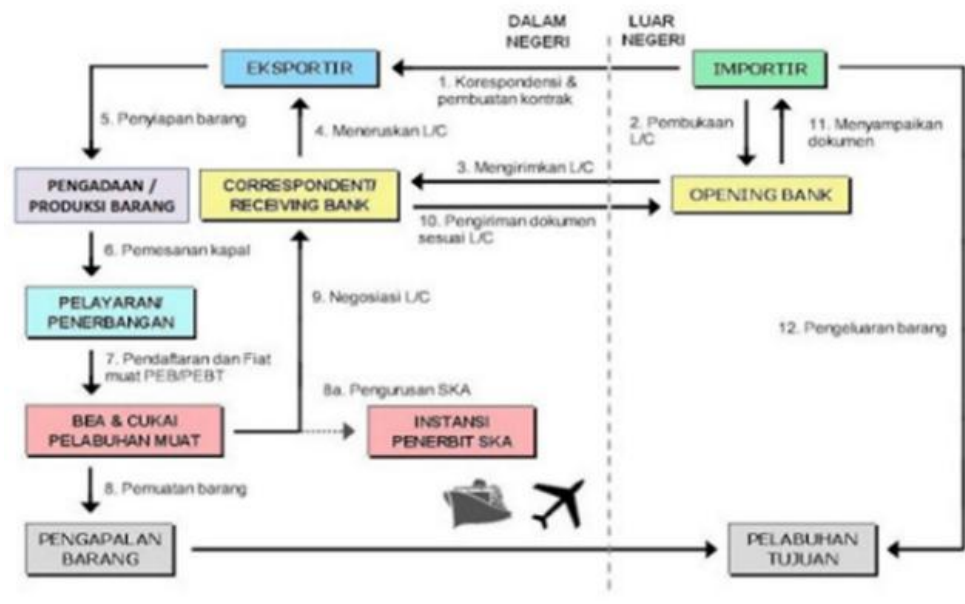
Setelah barang dikapalkan dan seluruh dokumen sudah lengkap, eksportir dapat melakukan pencairan L/C. Dokumen yang diberikan ke bank meliputi

dokumen utama, pendukung, serta dokumen tambahan sesuai dengan persyaratan yang tercantum dalam L/C.

13. Pengiriman Barang ke Importir

Barang kemudian dikirim melalui kapal dari Indonesia menuju pelabuhan tujuan di negara importir hingga akhirnya diterima oleh pihak pembeli.

Berdasarkan tahapan prosedur ekspor yang telah dijelaskan, berikut disajikan alur proses ekspor dalam bentuk gambar.



Gambar 2. 1 Prosedur Ekspor

Sumber : Kementerian Perdagangan (2026), diakses dari Kemendag.go.id

2.1.1.5 Pihak Yang Terlibat Dalam Penanganan Ekspor

Adapun pihak-pihak yang terlibat dalam kegiatan ekspor meliputi sebagai berikut (Supardi, 2021b).

1. Eksporitur atau *exporter* adalah pihak penjual atau pihak yang mengirim suatu barang dari dalam wilayah pabean ke luar wilayah pabean.
2. Bank devisa yaitu bank yang mendapatkan surat penunjukan dari Bank Indonesia untuk menjalankan kegiatan usaha perbankan dalam bentuk mata uang asing.

3. Maskapai Pelayaran atau *Shipping Line* adalah perusahaan pemilik kapal yang bertugas mengangkut barang ekspor dari pelabuhan muat atau *Port of Loading* (POD) sampai ke pelabuhan bongkar atau *Port of Destination/Discharge* (POD) yang telah disyaratkan dalam *Sales Contract* dan L/C.
4. Maskapai Udara atau *Air Line* adalah perusahaan penerbangan yang bertanggung jawab mengangkut barang ekspor dari bandara berangkat atau *Port of Loading* (POD) menuju bandara tujuan atau *Port of Destination/Discharge* (POD) yang tercantum dalam *Sales Contract* dan L/C.
5. *Surveyor Company* adalah perusahaan yang bertugas melakukan survei atau kesaksian atas jumlah, jenis, mutu, keaslian, serta kondisi barang (baru atau bukan), termasuk pengecekan *HS Code* barang guna menetapkan besaran pajak dan bea atas barang yang akan di ekspor.
6. *Freight Forwarder* adalah perusahaan yang bertanggung jawab mengumpulkan barang di gudang tertentu (*CFS Warehouse*) yang biasa ditangani oleh konsolidator dengan memantau pergerakan peti kemas selama dalam perjalanan kapal/*vessel* (*container on board*), memberikan pemberitahuan kedatangan kapal (*arrival notice*) kepada pembeli, sampai proses penagihan biaya pengiriman (*ocean freight*).
7. Pihak Regulator terdiri dari berbagai departemen seperti Departemen Perindustrian dan Perdagangan (Deperindag), Dirjen Bea dan Cukai, dan badan pemerintah lainnya yang terlibat di dalam kegiatan ekspor.

8. *Stevedoring* atau Perusahaan Bongkar Muat merupakan perusahaan jasa yang bertanggung jawab memuat dan membongkar barang dari pelabuhan atau dermaga menuju wahana angkut berupa kapal maupun pesawat.
9. *Cargo Doring Company* adalah perusahaan yang bertugas mengangkut barang dari dermaga ke gudang pelabuhan dan sebaliknya.
10. *Trucking Company* merupakan perusahaan yang menyediakan alat transportasi darat, dari kendaraan kecil hingga truk besar untuk mengangkut barang dari gudang eksportir ke pelabuhan atau bandara maupun sebaliknya, termasuk jasa layanan pengambilan dan pengembalian kontainer ke depo untuk kegiatan ekspor yang menggunakan kontainer.
11. *Insurance Company* adalah perusahaan yang bertugas memberikan proteksi atau penggantian atas risiko yang terjadi di dalam kegiatan ekspor seperti menjamin barang ekspor yang rusak dan hilang di perjalanan (*marine cargo insurance*), jaminan untuk bea cukai (*customs bond*), risiko atas kecelakaan dan kerusakan wahana angkut darat, laut, dan udara (*heavy equipment, marine hull, aviation hull*), dan sebagainya.
12. *Fumigation Company* adalah perusahaan yang memberikan jasa fumigasi berupa penyemprotan *packaging* atau kemasan ekspor agar terbebas dari hama dan serangga.

2.1.1.6 Dokumen–Dokumen Ekspor

Pelaksanaan kegiatan ekspor mensyaratkan kelengkapan berbagai dokumen pendukung perdagangan internasional. (Danilwan & Soniya, 2024) merinci dokumen – dokumen yang diperlukan tersebut sebagai berikut.

1. *Shipping Instruction* (S/I) adalah dokumen perintah pengapalan barang yang diterbitkan oleh eksportir atau *shipper* dan ditujukan kepada perusahaan pelayaran (*Shipping Company*) sebagai panduan pelaksanaan pengiriman
2. *Delivery Order* (D/O) adalah dokumen yang dipegang oleh penerima, pengirim atau operator sarana pengangkut yang memuat instruksi penyerahan kargo kepada pihak yang ditunjuk sebagaimana tercantum dalam dokumen tersebut.
3. *Invoice* adalah dokumen tagihan yang merinci jumlah barang yang diperjualbelikan berikut harga per satuan dan kalkulasi total pembayaran dalam denominasi mata uang asing yang disepakati.
4. *Packing list* merupakan dokumen yang disusun oleh eksportir dan memuat data lengkap mengenai spesifikasi barang yang akan dikirimkan ke luar negeri.
5. *Bill of Lading* merupakan instrumen hukum yang berfungsi sebagai tanda terima barang di atas kapal, bukti kepemilikan kargo, sekaligus kontrak pengangkutan melalui jalur laut. B/L juga merupakan dokumen berharga (*document of title*) yang membuktikan hak kepemilikan atas barang yang diangkut
6. Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB) merupakan dokumen yang dibuat berdasarkan *packing list*, *shipping instruction*, dan *invoice*.
7. *Certificate of Origin* (COO) adalah dokumen yang berdasarkan kesepakatan dalam perjanjian bilateral, regional, dan multilateral serta ketentuan sepihak dari negara tertentu yang membuktikan bahwa barang tersebut berasal, dihasilkan, dan atau diolah di Indonesia.

8. *Certificate of Quality* adalah dokumen yang berisi keterangan terkait dengan hasil analisis barang di laboratorium perusahaan atau badan penelitian independen yang menyangkut mutu barang yang di perdagangan.
9. *Certificate of Insurance* adalah dokumen yang diterbitkan oleh perusahaan asuransi yang menerangkan bahwa pihak tersebut telah bersedia untuk menanggung kerugian yang terjadi atas kehilangan atau kerusakan barang.
10. *Certificate of Quarantine* adalah dokumen yang diterbitkan oleh Departemen Perindustrian dan Perdagangan (Depperindag) yang menerangkan bahwa barang ekspor yang tercantum dalam dokumen diawasi dan dipastikan telah terbebas dari berbagai macam penyakit yang membahayakan baik untuk konsumen maupun petugas *handling* di negara tujuan.
11. *Certificate of Fumigation* adalah dokumen yang diterbitkan oleh pihak fumigator yang menerangkan bahwa barang yang dikirimkan telah terbebas dari hama.
12. *Phytmasliary Certificate* merupakan sertifikat yang di terbitkan dari karantina untuk pengiriman hewan atau tumbuhan.
13. Surat Kuasa adalah surat pemberian kuasa pengurusan list muat ekspor atau list keluar impor dari eksportir atau importir kepada *forwarding* atau Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL).

2.1.2 *Freight Forwarder*

2.1.2.1 Definisi *Freight Forwarder*

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 59 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait

Dengan Angkutan Di Perairan, usaha jasa pengurusan transportasi (*freight forwarding*) adalah bidang usaha yang mengelola dan memfasilitasi seluruh proses yang diperlukan dalam penyelenggaraan pengiriman dan penerimaan barang melalui moda transportasi baik darat, kereta api, laut, maupun udara. Sejalan dengan itu, *freight forwarder* juga didefinisikan sebagai badan usaha yang menyediakan jasa pengurusan dan penanganan pengiriman barang dengan memanfaatkan berbagai moda transportasi (multimoda).

Dalam praktiknya, *freight forwarder* berperan sebagai perusahaan keagenan yang menangani pengiriman barang ekspor maupun impor, serta dapat bertindak sebagai perwakilan pengangkut (*carrier*) atau *shipping agent* dalam mengoordinasikan proses distribusi barang dari pengirim hingga ke penerima (Priyohadi et al., 2024).

2.1.2.2 Fungsi dan Peran *Freight Forwarder*

Freight forwarder berperan penting sebagai perantara antara pengirim dan berbagai pihak yang terlibat dalam proses distribusi barang, seperti perusahaan angkutan dan instansi kepabeanan. Dalam hal ini, *freight forwarder* juga bertindak sebagai *agent* yang mewakili kepentingan dari pengirim dalam pengurusan pengiriman barang, serta sebagai konsolidator yang menggabungkan beberapa pengiriman barang dari berbagai pengirim menjadi satu kesatuan.

Selain sebagai penghubung, *freight forwarder* juga memiliki fungsi operasional yang meliputi penentuan tarif pengiriman sesuai dengan tujuan, menyediakan jadwal (*schedule*) pengiriman, melakukan pemesanan ruang muat (*booking space*) kapal ke pelayaran, menerbitkan dokumen pengangkutan seperti

bill of lading, serta mengurus berbagai keperluan lainnya yang berkaitan dengan proses pengiriman barang (Dirhamsyah et al., 2024).

2.1.2.3 Dasar Hukum dan Perizinan *Freight Forwarder*

Dalam menjalankan kegiatan usahanya, *freight forwarder* memiliki landasan hukum yang jelas, dimana ketentuan terkait hak, kewajiban, dan tanggung jawabnya terhadap pelanggan banyak mengacu pada formulasi yang ditetapkan oleh *The Federation of International Freight Forwarders Associations* (FIATA).

Di Indonesia, dasar hukum *freight forwarder* juga diatur dalam berbagai peraturan perundang-undangan. Salah satunya adalah Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda, yang menjelaskan bahwa kegiatan pengangkutan barang dapat dilakukan secara terpadu dengan melibatkan lebih dari satu moda transportasi dalam satu dokumen pengangkutan.

Selain itu, ketentuan mengenai penyelenggaraan usaha jasa pengurusan transportasi saat ini juga diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 59 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait dengan Angkutan di Perairan. Dalam peraturan tersebut dijelaskan bahwa perusahaan *freight forwarder* wajib memiliki perizinan berusaha serta memenuhi persyaratan administratif dan teknis sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

2.1.2.4 Tanggung Jawab dan Liabilitas *Freight Forwarder*

Berdasarkan (FIATA, 2019), tanggung jawab dan liabilitas dari *freight forwarder* ditentukan berdasarkan posisinya di dalam kegiatan pengangkutan, yaitu sebagai perantara (*agent*) maupun sebagai pelaku utama (*principal*). Sebagai perantara, *freight forwarder* berkewajiban melaksanakan jasa pengurusan

pengiriman barang dengan prinsip kehati-hatian (*due diligence*). Dalam hal ini, *freight forwarder* bertanggung jawab atas kerugian yang timbul apabila terjadi suatu kelalaian dalam menjalankan tugas. Namun, *freight forwarder* tidak bertanggung jawab atas tindakan pihak ketiga, seperti pengangkut, gudang, atau otoritas pelabuhan, kecuali apabila terdapat kelalaian dalam proses pemilihan, pemberian instruksi, atau pengawasan terhadap pihak tersebut.

Sementara itu, apabila *freight forwarder* bertindak sebagai *principal*, misalnya dengan menerbitkan dokumen pengangkutan atas namanya sendiri atau melakukan pengangkutan secara langsung, maka tanggung jawabnya menjadi lebih luas dan disamakan dengan pengangk (*carrier*). Dalam posisi ini, *freight forwarder* juga bertanggung jawab atas tindakan pihak ketiga yang digunakan dalam pelaksanaan jasa.

Adapun batasan liabilitas *freight forwarder* yaitu *freight forwarder* tidak bertanggung jawab atas kerugian tertentu, seperti barang berbahaya yang tidak diberitahukan, kerugian secara tidak langsung, maupun kerusakan akibat sifat alami dari barang. Selain itu, besarnya ganti rugi dibatasi maksimal sebesar 2 SDR (*Special Drawing Rights*) per kilogram dari berat barang yang hilang atau rusak. Dengan demikian, tanggung jawab *freight forwarder* bersifat terbatas dan bergantung pada peran yang dijalankannya dalam kontrak pengangkutan.

2.1.2.5 Alur operasional *Freight Forwarder*

Alur operasional *freight forwarder* menurut (Suyono, 2007) meliputi beberapa tahapan kegiatan sebagai berikut :

1. Menentukan rute pengiriman barang, memilih moda transportasi yang paling sesuai, serta melakukan pemesanan ruang muat pada kapal atau sarana angkut

2. Melaksanakan proses penanganan barang yang mencakup penyortiran, pengepakan, penimbangan berat, pengukuran dimensi, serta penyimpanan sementara di gudang
3. Mempelajari dokumen *Letter of Credit* (L/C), memahami ketentuan negara tujuan, negara transit, dan negara asal, serta menyiapkan seluruh dokumen pendukung yang diperlukan.
4. Mengatur pengangkutan barang menuju pelabuhan, mengurus perizinan kepabeanan, dan menyerahkan barang kepada pihak pengangkut.
5. Melakukan pembayaran atas biaya penanganan (*handling*) dan biaya pengangkutan (*freight*).
6. Menerima dokumen pengangkutan seperti *bill of lading* atau *airway bill* dari pihak pengangkut sebagai bukti pengiriman.
7. Mengurus asuransi pengangkutan barang serta membantu proses pengajuan klaim apabila terjadi kerusakan atau kehilangan.
8. Memantau proses pengiriman hingga barang tiba di tujuan, berdasarkan informasi dari pihak pengangkut maupun agen *forwarding* di negara transit atau tujuan.

2.1.3 Konsolidasi Kargo (*Less Than Container Load*)

2.1.3.1 Definisi Konsolidasi Kargo (*Less Than Container Load*)

Konsolidasi kargo (*cargo consolidation*) atau *groupage* merupakan proses penggabungan beberapa kiriman barang dari berbagai eksportir atau *shipper* di tempat asal menjadi satu muatan dalam satu unit kargo. Selanjutnya, muatan yang telah terkonsolidasi akan dikirimkan ke tempat tujuan melalui agen konsolidasi. Setibanya di tujuan, agen tersebut akan memisahkan kembali muatan dan

mendistribusikannya kepada masing - masing *consignee* sesuai dengan kepemilikannya. Proses ini bertujuan untuk meningkatkan efisiensi pada pengiriman, terutama bagi barang dengan volume kecil (Priyohadi et al., 2024).

Pada implementasinya, *freight forwarder* sebagai konsolidator menggabungkan muatan dari berbagai *shipper* ke dalam peti kemas berstatus LCL yang kemudian dikirimkan sebagai muatan FCL ke agen konsolidator di negara tujuan. Sesampainya di tujuan, status peti kemas dikembalikan menjadi LCL, muatan dipisahkan, dan didistribusikan ke masing-masing *consignee*. Posisi *freight forwarder* sebagai konsolidator memungkinkannya untuk menerbitkan *house bill of lading* atas namanya sendiri. Di samping itu, layanan konsolidasi umumnya mencakup *door to door service*, yang membedakannya dari perusahaan pelayaran reguler yang umumnya hanya melayani pengiriman *port to port*.

Konsolidasi muatan memberikan keuntungan bagi seluruh pihak yang terlibat dalam kegiatan pengiriman. bagi eksportir atau *shipper*, konsolidasi memungkinkan pengiriman barang dengan biaya *freight rate* yang lebih rendah karena muatan digabung dengan barang kiriman lain. Selain itu, pihak pengangkut juga diuntungkan karena tidak perlu menangani setiap pengiriman secara terpisah, sehingga proses pengangkutan menjadi lebih efisien. Tidak hanya itu saja, *freight forwarder* juga memperoleh keuntungan operasional karena penanganan muatan menjadi lebih terorganisir serta menghemat waktu dan tenaga.

2.1.3.2 Perbedaan *Full Container Load (FCL)* dan *Less Than Container Load (LCL)*

Dalam kegiatan pengiriman barang, terdapat dua metode yang umum digunakan yaitu *Full Container Load (FCL)* dan *Less Than Container Load*

(LCL). Kedua metode ini memiliki karakteristik yang berbeda, berikut adalah perbedaannya (Adiprasetyo et al., 2025).

Tabel 2. 1 Perbedaan FCL dan LCL

Karakteristik	FCL	LCL
Struktur biaya dan komponen harga	FCL menggunakan struktur biaya tetap (<i>fixed cost</i>) per unit kontainer karena tidak melibatkan banyak komponen biaya tambahan dalam proses pengirimannya.	LCL menerapkan struktur biaya variabel berdasarkan volume (CBM) atau berat (tonase) kargo, serta mencakup berbagai biaya tambahan seperti biaya penanganan di CFS asal dan tujuan, biaya konsolidasi, dan biaya dekonsolidasi.
Estimasi waktu transit dan keterlambatan	FCL umumnya memiliki estimasi waktu transit yang lebih singkat karena proses pengiriman dilakukan secara langsung, sehingga potensi terjadinya keterlambatan relatif lebih kecil.	LCL cenderung memiliki estimasi waktu transit yang lebih lama karena melalui proses konsolidasi dan dekonsolidasi, sehingga lebih rentan terhadap potensi keterlambatan.
Tingkat keamanan dan penanganan kargo	FCL menawarkan tingkat keamanan yang lebih tinggi karena kargo tidak dicampur dengan barang milik pihak lain serta minim proses penanganan ulang (bongkar ulang).	LCL memiliki risiko yang lebih tinggi karena kargo mengalami beberapa tahapan penanganan di CFS, sehingga meningkatkan potensi terjadinya kerusakan atau kehilangan barang.

Sumber : Adiprasetyo et al, (2025), diolah oleh penulis

2.1.3.3 Status, Jenis-Jenis, dan Ukuran Peti Kemas

A. Status Peti Kemas

(Lasse, 2012) menerangkan bahwa sistem pengiriman berbasis peti kemas mengenal dua kategori status utama berdasarkan pola kepemilikan muatan, yakni *Full Container Load* (FCL) dan *Less than Container Load* (LCL).

Pada status FCL, keseluruhan kapasitas satu unit peti kemas dimiliki dan diisi oleh satu pengirim (*single consignor*) untuk satu penerima (*single consignee*). Dalam hal ini, tanggung jawab *stuffing* di pelabuhan muat berada di tangan pengirim, sedangkan proses *stripping* di pelabuhan bongkar merupakan tanggung jawab penerima

Sebaliknya, status LCL merujuk pada kondisi di mana muatan satu peti kemas merupakan gabungan dari lebih dari satu *shipper* (*multi shipper*) di pelabuhan muat dan ditujukan kepada lebih dari satu *consignee* (*multi consignee*) di pelabuhan bongkar. Sehingga, pengangkut (*carrier*) yang bertanggung jawab melaksanakan proses *stuffing* di CFS pelabuhan muat dan *stripping* di CFS pelabuhan bongkar untuk masing-masing *consignee*

B. Jenis-Jenis Peti Kemas

Menurut (Ernawati,2011) dalam (Ruslin, 2024), peti kemas terbagi dalam beberapa jenis diantaranya sebagai berikut.

1. *General Cargo* adalah peti kemas yang biasanya digunakan untuk mengangkut muatan umum (*general cargo*), seperti kayu, kain, rotan, marmer, gerabah, *handicraft*, dan sebagainya. Jenis – jenisnya meliputi :
 - a. *General purpose container*, digunakan untuk mengangkut muatan umum yang tidak memerlukan penanganan khusus.
 - b. *Open – side container*, memiliki pintu di bagian samping untuk memudahkan dalam bongkar muat barang yang berukuran besar atau berat.

- c. *Open – top container*, bagian atasnya dapat dibuka agar barang dapat dimasukkan dan dikeluarkan melalui bagian atas dengan dibantu menggunakan derek (*crane*).
 - d. *Ventilated container*, memiliki ventilasi untuk menjaga sirkulasi udara dalam peti kemas yang diperlukan oleh muatan tertentu, khususnya muatan yang mengandung kadar air tinggi.
2. *Thermal Container* adalah peti kemas yang dilengkapi dengan pengatur suhu untuk jenis muatan tertentu, yang terdiri dari :
 - a. *Insulated container*, memiliki lapisan isolasi di bagian dindingnya untuk menjaga suhu di dalam peti kemas.
 - b. *Reefer container*, dilengkapi dengan mesin pendingin untuk menjaga suhu tetap dingin agar muatan yang diangkut tidak mudah rusak, seperti buah -buahan, daging, dan sayuran.
 - c. *Heated container*, dilengkapi dengan pemanas untuk mempertahankan suhu panas sesuai dengan kebutuhan.
3. *Tank Container* adalah jenis peti kemas berbentuk tangki yang digunakan untuk mengangkut muatan cair (*bulk liquid*) maupun gas (*bulk gas*), seperti minyak dan gas bumi.
4. *Dry Bulk* adalah *general purpose container* yang khusus digunakan untuk mengangkut muatan curah seperti beras, biji gandum, pupuk urea, gula pasir, bahan baku plastik, dan kedelai.
5. *Platform Container* merupakan peti kemas yang terdiri dari lantai dasar, terdiri dari :

- a. *Flat rack container* adalah peti kemas yang terdiri dari lantai dasar dengan dinding di kedua ujungnya. Tipe kontainer ini terbagi menjadi :
 - 1) *Fixed end type* memiliki dinding pada ujungnya yang tidak dapat dibuka atau dilipat.
 - 2) *Collapsible type* memiliki dinding pada ujungnya yang dapat dilipat agar menghemat ruangan saat diangkut dalam keadaan kosong.
- b. *Platform based container* atau *artificial tween deck* adalah tipe peti kemas yang hanya terdiri dari lantai dasar saja, namun jika diperlukan dapat dipasang dinding.
6. *Specials Container* adalah peti kemas yang khusus untuk mengangkut muatan tertentu, seperti peti kemas untuk muatan ternak (*cattle container*) atau muatan kendaraan (*auto container*).

C. Ukuran Peti Kemas

Menurut (Ernawati, 2011) dalam (Ruslin, 2024), ukuran peti kemas yang sesuai dengan dengan standar *International Organization for Standardization* (ISO) terbagi menjadi tiga jenis, yaitu sebagai berikut.

1. *Container 20' Dry Freight (20 feet)*

Container 20 feet dry freight merupakan jenis peti kemas standar yang paling umum digunakan untuk pengiriman kargo kering. Berdasarkan standar ISO, kontainer ini memiliki dimensi eksterior 6.058 m × 2.438 m × 2.591 m, dengan dimensi interior 5.919 m × 2.340 m × 2.380 m, dan kapasitas tampung sekitar 33 CBM. Tipe ini cocok untuk berbagai jenis barang manufaktur, tekstil, maupun produk non-perishable umum

2. *Container 40' Dry Freight (40 feet)*

Container 40 feet dry freight merupakan pengembangan dari *container 20 feet* yang memiliki kapasitas lebih besar. Kontainer ini memiliki dimensi luar sebesar 12.192 m x 2.438 m x 2.591 m dan dimensi dalam 12.045 m x 2.309 m x 2.379 m. Kapasitas muatannya mencapai sekitar 67,3 *cubic meter* (CBM). Kontainer ini biasanya digunakan untuk pengiriman barang dalam jumlah besar dengan karakteristik yang sama seperti muatan pada *container 20 feet*, namun lebih efisien untuk skala pengiriman yang lebih tinggi.

3. *Container 40' High Cube Dry*

Container 40 feet high cube dry merupakan variasi dari *container 40 feet* dengan tinggi yang lebih besar, sehingga memberikan kapasitas ruang yang lebih luas. Kontainer ini memiliki ukuran luar sebesar 12.192 m x 2.438 m x 2.926 m dan ukuran dalam 12.056 m x 2.347 m x 2.684 m. Adapun keunggulan utama pada tipe ini terletak pada volume tambahan yang memungkinkan pengangkutan barang dengan dimensi tinggi atau muatan dalam jumlah lebih banyak. Oleh karena itu, *container high cube* sering digunakan untuk barang ringan namun memakan volume yang besar, seperti produk *furniture* atau barang industri tertentu.

2.1.3.4 Risiko Dalam Pengiriman LCL

Dalam pengiriman menggunakan metode LCL, terdapat berbagai potensi risiko yang dapat terjadi akibat tingginya frekuensi penanganan kargo. Hal ini disebabkan oleh proses penanganan yang berlangsung pada beberapa tahapan, yaitu saat penerimaan di CFS asal, proses pemuatan ke dalam kontainer (*stuffing*),

pembongkaran di CFS tujuan (*unstuffing*), hingga penyerahan kepada *consignee*. Setiap tahapan tersebut meningkatkan peluang terjadinya kerusakan fisik maupun kehilangan barang.

Selain risiko fisik, kesalahan dalam aspek dokumentasi juga menjadi salah satu potensi risiko dalam pengiriman LCL. Ketidaksesuaian data, seperti perbedaan jumlah, jenis barang, atau deskripsi muatan, dapat menyebabkan hambatan dalam proses *customs clearance* serta keterlambatan pengiriman. Selain itu, penggabungan kargo dari berbagai pengirim dalam satu kontainer juga menimbulkan risiko tambahan, seperti kontaminasi silang, misalnya akibat tumpahan cairan dari kargo lain, serta potensi kerusakan karena penempatan yang kurang tepat. Oleh karena itu, untuk jenis barang yang bernilai tinggi, bersifat rapuh, atau sensitif, sebagian pengirim cenderung memilih metode FCL meskipun volumenya relatif kecil, sebagai bentuk upaya mitigasi risiko (Adiprasetyo et al., 2025).

2.1.3.5 Barang Larangan dan Pembatasan Ekspor

Barang Larangan dan Pembatasan (LARTAS) merupakan ketentuan yang bertujuan mengatur barang yang dilarang atau dibatasi dalam kegiatan ekspor maupun impor. Hal ini dikarenakan tidak semua jenis barang di Indonesia dapat diekspor secara bebas. Berdasarkan regulasi yang berlaku di Indonesia, barang ekspor terbagi menjadi tiga kategori, yaitu (1) barang yang bebas diekspor; (2) barang yang dibatasi ekspornya (*restricted goods*), yaitu barang yang memerlukan izin atau persetujuan khusus dari instansi terkait, sebagaimana diatur dalam Permendag Nomor 5 Tahun 2026; dan (3) barang yang dilarang untuk diekspor

(*prohibited goods*), yang ketentuannya diatur dalam Permendag No. 6 Tahun 2026.

Pada impor, lartas terbagi menjadi *border* dan *post border*. lartas *border* didefinisikan sebagai lartas yang harus dipenuhi sebelum barang dikeluarkan dari kawasan pabean, sementara lartas *post border* dapat dipenuhi setelah barang dikeluarkan dari kawasan pabean. Berbeda pada impor, seluruh lartas ekspor dimasukkan dalam kategori *border*, sehingga seluruh persyaratan wajib terpenuhi sebelum barang dikeluarkan dari kawasan pabean (Muhammad, 2020) dalam (Maharani et al., 2023).

2.1.4 Penanganan Ekspor Konsolidasi

2.1.4.1 Alur Ekspor Konsolidasi

Alur ekspor konsolidasi atau *Less than Container Load (LCL)*, yang mengacu pada teori (Hamdani & Haikal, 2019) dibagi menjadi 4 aspek yaitu :

1. Langkah dan persyaratan untuk kegiatan ekspor

Tahap awal ekspor konsolidasi dimulai dari penerimaan permintaan pengiriman dari *shipper* melalui *Shipping Instruction (SI)* yang berisi informasi mengenai identitas pengirim dan penerima, jenis barang, berat dan volume kargo, pelabuhan tujuan, jadwal pengiriman, serta metode pembayaran. Setelah itu, *freight forwarder* melakukan konfirmasi ketersediaan ruang muat melalui *Booking Confirmation*.

2. Pengurusan dokumen

Pengurusan dokumen meliputi proses persiapan, pengajuan, dan penerbitan dokumen ekspor, seperti Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB), Nota Pelayanan Ekspor (NPE), *House Bill of Lading (HBL)*, *Certificate of Origin*

(COO), serta pengurusan *Master Bill of Lading* (MBL). Ketelitian dalam penyusunan dokumen sangat penting untuk menghindari keterlambatan pengiriman.

3. Persiapan barang

Persiapan barang meliputi proses pengelompokan kargo, penjadwalan pengiriman, verifikasi fisik kargo, dan *stuffing* di *Container Freight Station* (CFS). Pada tahap ini dilakukan pengecekan berat dan volume barang, pencocokan dengan *packing list*, serta penataan muatan berdasarkan *stuffing plan* agar proses pengiriman berjalan aman dan efisien.

4. Proses pengiriman

Proses pengiriman dalam ekspor konsolidasi meliputi kegiatan pengangkutan kontainer dari *Container Freight Station* (CFS) menuju terminal pelabuhan, proses gate-in, penempatan kontainer di lapangan penumpukan, hingga pemuatan kontainer ke atas kapal sesuai dengan jadwal keberangkatan yang telah ditetapkan. Ketepatan waktu dalam setiap tahapan pengiriman sangat penting untuk menghindari keterlambatan dan risiko *missed vessel* yang dapat menghambat kelancaran proses ekspor.

2.1.4.2 Indikator Kinerja Operasional Logistik

Menurut (Frazelle, 2002), kinerja logistik diukur melalui beberapa indikator utama, yaitu biaya (*cost*), produktivitas (*productivity*), kualitas (*quality*), serta waktu siklus (*cycle time*). Keempat indikator tersebut dijabarkan kedalam indikator operasional yang lebih spesifik yaitu sebagai berikut.

1. Indikator waktu siklus (*cycle time*) berkaitan dengan kecepatan proses logistik, yang dapat diukur melalui lamanya waktu penyelesaian setiap

pengiriman (*shipment*). Semakin singkat waktu yang dibutuhkan, maka semakin baik kinerja logistik dalam merespons kebutuhan pengiriman.

2. Indikator kualitas (*quality*) mencerminkan tingkat ketepatan dan keandalan proses logistik. Dalam hal ini, kualitas dapat dilihat dari akurasi data dan dokumen pengiriman serta kelengkapan dokumen yang dipersyaratkan, sehingga mampu meminimalkan kesalahan dan hambatan dalam proses distribusi.
3. Indikator biaya (*cost*) berkaitan dengan efisiensi penggunaan sumber daya dalam kegiatan logistik, yang salah satunya dapat diukur melalui biaya per unit kargo. Pengendalian biaya yang optimal menunjukkan kemampuan perusahaan dalam menjalankan aktivitas logistik secara ekonomis.
4. Indikator produktivitas (*productivity*) menggambarkan kemampuan sumber daya dalam menghasilkan output logistik, yang dapat dilihat dari jumlah pengiriman yang dapat diselesaikan dalam periode tertentu atau *output* per tenaga kerja.

2.1.5 Optimalisasi Layanan Logistik

2.1.5.1 Definisi dan Konsep Optimalisasi

Menurut (Winardi, 1999) dalam (Marliana, 2025), optimalisasi merupakan ukuran yang menyebabkan tercapainya suatu tujuan yang telah ditetapkan. Dalam jasa logistik, optimalisasi layanan jasa logistik diartikan sebagai proses penentuan solusi terbaik dalam kegiatan logistik melalui pendekatan analitis dengan meminimalkan atau memaksimalkan fungsi tujuan tertentu, seperti total biaya logistik, dengan mempertimbangkan berbagai kendala operasional yang ada. Proses ini dilakukan karena permasalahan logistik bersifat kompleks dan lintas

fungsi, sehingga diperlukan teknik optimasi untuk menghasilkan keputusan yang objektif, terukur, dan mampu meningkatkan kinerja logistik secara keseluruhan (Frazelle, 2002, p. 15).

2.1.5.2 Indikator Optimalisasi

Menurut (Winardi, 1999) dalam (Marliana, 2025), optimalisasi dapat diukur melalui enam indikator, yaitu produktivitas, efisiensi, efektivitas, kualitas, inovasi, dan responsivitas.

1. Produktivitas menunjukkan tingkat keluaran (*output*) yang dihasilkan dibandingkan dengan sumber daya (*input*) yang digunakan.
2. Efisiensi berkaitan dengan kemampuan organisasi dalam memanfaatkan sumber daya secara optimal untuk mencapai hasil yang diharapkan.
3. Efektivitas menggambarkan tingkat pencapaian tujuan organisasi.
4. Kualitas menunjukkan tingkat kepuasan pelanggan terhadap produk atau layanan yang diberikan.
5. Inovasi mencerminkan kemampuan organisasi dalam mengembangkan serta menerapkan ide-ide baru.
6. Responsivitas menunjukkan kemampuan organisasi dalam merespons perubahan lingkungan internal maupun eksternal secara cepat dan tepat.

2.1.6 Penentuan Strategi

2.1.6.1 Definisi Strategi

(Muhadjir, 2020, p. 65) mendefinisikan strategi sebagai sebuah rancangan tindakan terperinci yang secara sistematis menguraikan alokasi sumber daya dan serangkaian aktivitas yang dirancang untuk merespons

dinamika lingkungan eksternal sekaligus memandu organisasi dalam mencapai sasaran-sasaran yang telah ditetapkan. Menurut (Bryson, 2018), manajemen strategis merupakan konsep yang lebih luas dibandingkan perencanaan strategis karena mencakup integrasi antara perencanaan dan implementasi strategi secara berkelanjutan dalam organisasi untuk mencapai misi, memenuhi mandat, serta menciptakan nilai secara terus-menerus. Sementara itu, perencanaan strategis merupakan bagian awal dari manajemen strategis yang berfokus pada perumusan tujuan, arah, dan strategi organisasi secara sistematis, sedangkan implementasi strategi adalah proses penerapan strategi tersebut dalam kegiatan operasional untuk mencapai hasil yang diharapkan.

Dalam sektor logistik, strategi penanganan ekspor berfokus pada sinkronisasi antara arus dokumen dan arus fisik barang. Keberhasilan layanan logistik sangat ditentukan oleh kemampuan perusahaan dalam menangani kargo secara efisien serta meminimalkan risiko administratif yang dapat menghambat proses pengapalan. Hal ini menunjukkan bahwa strategi operasional logistik tidak hanya berkaitan dengan aktivitas pengangkutan, tetapi juga mencakup ketelitian prosedural dalam setiap tahapan proses (Suyono, 2007).

2.1.6.2 Indikator Strategi

Menurut (Kaplan & Norton, 2005), indikator strategi dapat dijelaskan ke dalam lima aspek utama, yaitu: (1) Strategi berperan dalam menyeimbangkan berbagai kekuatan yang saling bertentangan (*strength*); (2) Strategi dibangun berdasarkan proposisi nilai yang berbeda bagi pelanggan (*values*); (3) Penciptaan nilai

dihasilkan melalui proses bisnis internal (*process*); (4) Strategi terdiri atas sejumlah tema yang saling melengkapi dan berjalan secara bersamaan (*theme*); serta (5) Keselarasan strategi menjadi faktor penentu dalam meningkatkan nilai aset tidak berwujud (*harmony*).

2.1.6.3 Metode Analisis SWOT

Menurut (Longenecker et al., 2013) dalam (Pradhana, 2024), analisis SWOT merupakan suatu metode perencanaan sistematis yang digunakan untuk menilai dan mengevaluasi empat dimensi kritis sebuah organisasi, meliputi kekuatan (*strengths*), kelemahan (*weaknesses*), peluang (*opportunities*), dan ancaman (*threats*). Metode ini difungsikan untuk memetakan posisi strategis perusahaan dengan cara mengidentifikasi dan menganalisis faktor-faktor yang bersumber dari lingkungan internal (kekuatan dan kelemahan) maupun lingkungan eksternal (peluang dan ancaman) yang berpotensi mempengaruhi kinerja operasional. Sejalan dengan pendapat tersebut, menurut (Rangkuti, 2006) analisis SWOT merupakan pendekatan dalam mengidentifikasi berbagai faktor secara terstruktur untuk menyusun strategi perusahaan dengan memanfaatkan secara maksimal kekuatan (*strength*) dan peluang (*opportunities*) serta mengurangi kelemahan (*weaknesses*) dan ancaman (*threats*).

Dalam analisis SWOT, dibutuhkan pendekatan yang lebih terstruktur untuk menilai faktor internal dan eksternal, yaitu matriks IFAS dan EFAS. Matriks *Internal Factor Analysis Summary* (IFAS) berfungsi untuk mengevaluasi kekuatan dan kelemahan perusahaan dengan memberikan bobot dan rating pada setiap faktor internal. Kemudian, matriks *External Factor Analysis Summary* (EFAS) digunakan untuk menganalisis peluang dan ancaman yang berasal dari

lingkungan eksternal perusahaan yang juga diberikan bobot dan rating pada setiap faktor (Rianto, 2025). Hasil dari kedua matriks ini kemudian dijadikan sebagai dasar dalam penyusunan matriks strategis SWOT untuk merumuskan strategi sesuai dengan kondisi perusahaan. Kemudian, hasil perhitungan dari IFAS dan EFAS dapat ditampilkan dalam diagram cartesius analisis SWOT untuk mengetahui posisi strategis perusahaan.

Menurut (Rianto, 2025), Matriks SWOT merupakan alat bantu analisis strategis yang digunakan untuk meningkatkan efektivitas dan efisiensi strategi serta memperkuat daya saing dalam bentuk format tabel seperti terlihat pada gambar di bawah ini.

SW OT	Kekuatan (Strengths)	Kelemahan (Weakness)
Peluang (Opportunity)	Strategi S-O Menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang	Strategi W-O Menciptakan strategi yang meminimalkan kelemahan untuk memanfaatkan peluang
Ancaman (Threats)	Strategi S-T Menciptakan strategi yang menggunakan kekuatan untuk mengatasi ancaman	Strategi W-T Menciptakan strategi yang meminimalkan kelemahan dan menghindari ancaman

Gambar 2. 2 Matriks SWOT

Sumber : Slamet Riyanto, 2021

Dari matriks SWOT tersebut akan dihasilkan beberapa pilihan strategi persaingan, yaitu sebagai berikut.

1. Strategi S-O (*Strengths - Opportunities*)

Memanfaatkan seluruh kekuatan yang dimiliki oleh perusahaan untuk memaksimalkan seluruh peluang yang ada serta meningkatkan daya saing dan pangsa pasar melalui kombinasi kekuatan internal dan peluang eksternal.

2. Strategi W-O (*Weaknesses – Opportunities*)

Memanfaatkan peluang eksternal untuk menekan kelemahan internal dan mengubah kelemahan menjadi kekuatan dengan memanfaatkan peluang yang tersedia.

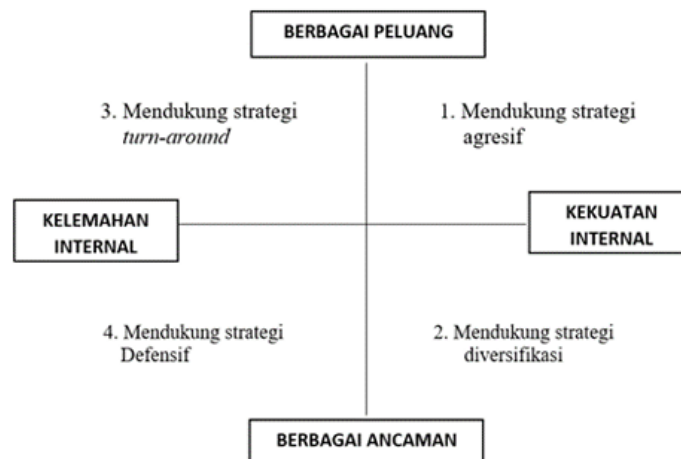
3. Strategi S-T (*Strengths – Threats*)

Mengoptimalkan kekuatan internal untuk menghadapi dan mengatasi ancaman eksternal serta memperkuat daya tahan dan meminimalkan risiko melalui kombinasi kekuatan internal dan antisipatif terhadap ancaman.

4. Strategi W-T (*Weaknesses – Threats*)

Menurunkan dampak kelemahan internal dan menghindari ancaman eksternal serta meminimalkan risiko dan meningkatkan ketahanan melalui strategi defensif.

Selain menggunakan matriks SWOT, posisi strategis perusahaan juga dapat dianalisis melalui diagram cartesius analisis SWOT yang didapat dari hasil perhitungan IFAS dan EFAS. Diagram ini berfungsi untuk mengevaluasi *Strengths* (Kekuatan), *Weaknesses* (Kelemahan), *Opportunities* (Peluang), dan *Threats* (Ancaman) yang dihadapi organisasi atau bisnis dalam mencapai tujuan tertentu. Tujuannya adalah untuk merancang strategi yang memanfaatkan kekuatan dan peluang, sekaligus mengurangi kelemahan dan menghindari ancaman (Rianto, 2025). Bentuk diagram analisis SWOT dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar 2. 3 Diagram Cartesius Analisis SWOT

Sumber : Freddy Rangkuti, 2016

Berdasarkan Gambar 2.3, Diagram Analisis SWOT terbagi menjadi empat kuadran yaitu, sebagai berikut.

1. Kuadran 1, menunjukkan kondisi yang sangat mendukung di mana perusahaan memiliki peluang dan kekuatan sehingga dapat memanfaatkan peluang yang tersedia. Strategi yang perlu diterapkan dalam kondisi ini juga harus mendukung kebijakan pertumbuhan yang bersifat agresif (*growth oriented strategy*).
2. Kuadran 2, meskipun menghadapi berbagai ancaman, perusahaan masih memiliki kekuatan dari aspek internal. Strategi yang perlu diterapkan yaitu memanfaatkan kekuatan untuk mengambil peluang jangka panjang dengan strategi diversifikasi pada produk atau pasar.
3. Kuadran 3, kondisi di mana perusahaan menghadapi peluang pasar yang sangat besar namun di sisi lain juga menghadapi permasalahan atau kelemahan internal. Fokus strategi perusahaan yaitu menekan permasalahan internal perusahaan agar dapat memanfaatkan peluang pasar yang lebih baik.

4. Kuadran 4, kondisi yang sangat tidak menguntungkan karena perusahaan harus menghadapi berbagai ancaman dan kelemahan internal.

Berdasarkan penjelasan tersebut, tahapan dalam analisis SWOT yaitu sebagai berikut.

1. Mengidentifikasi faktor internal dan eksternal, yang mencakup kekuatan (*strengths*), kelemahan (*weaknesses*), peluang (*opportunities*), dan ancaman (*threats*).
2. Menganalisis faktor internal dan eksternal menggunakan matriks IFAS-EFAS dengan prosedur sebagai berikut.
 - a. Mengelompokkan faktor – faktor ke dalam faktor internal dan eksternal
 - b. Memberikan bobot pada pada setiap faktor dengan skala antara 0,0 (tidak penting) sampai 1,0 (sangat penting), dengan total bobot maksimal sebesar 1,0.
 - c. Memberikan rating pada setiap faktor dengan skala 1 hingga 4, yang menunjukkan tingkat pengaruh faktor terhadap kondisi perusahaan. Pada faktor internal, rating 4 menunjukkan kekuatan yang sangat besar dan rating 1 menunjukkan kelemahan yang signifikan. Pada faktor eksternal, rating 4 menunjukkan peluang yang sangat besar, sedangkan rating 1 menunjukkan ancaman yang besar.
 - d. Mengalikan bobot dengan *rating* untuk mendapatkan skor tertimbang pada setiap faktor.
 - e. Menjumlahkan seluruh skor tertimbang untuk mendapatkan nilai total IFAS dan EFAS yang menunjukkan kondisi internal dan eksternal perusahaan.

3. Menyusun matriks SWOT untuk merumuskan alternatif strategi berdasarkan dengan prosedur sebagai berikut.
 - a. Menyusun matriks SWOT dalam empat sel yang terdiri dari *Strengths* (S), *Weaknesses* (W), *Opportunities* (O), dan *Threats* (T).
 - b. Mengkombinasikan faktor-faktor tersebut untuk menghasilkan empat jenis strategi, yaitu strategi S-O, strategi W-O, strategi S-T, dan strategi W-T
4. Menetapkan posisi strategis perusahaan melalui diagram cartesius analisis SWOT dengan langkah – langkah sebagai berikut.
 - a. Menghitung total skor kekuatan dan kelemahan dari matriks IFAS.
 - b. Menghitung total skor peluang dan ancaman dari matriks EFAS.
 - c. Menentukan nilai koordinat dengan cara:

$$\text{Sumbu } X = \text{Total skor kekuatan} - \text{Total skor kelemahan}$$

$$\text{Sumbu } Y = \text{Total skor peluang} - \text{Total skor ancaman}$$
 - d. Menentukan titik koordinat (X,Y) berdasarkan hasil perhitungan tersebut.
 - e. Menentukan posisi perusahaan dalam kuadran diagram cartesius analisis SWOT
5. Menetapkan strategi yang sesuai bagi perusahaan berdasarkan hasil analisis matriks SWOT dan posisi pada diagram cartesius analisis SWOT

2.1.6.4 Faktor Internal dan Eksternal Analisis SWOT

Menurut (Mujito & Aminudin, 2025), analisis SWOT terdiri atas faktor internal dan faktor eksternal. Faktor internal meliputi kekuatan (*strengths*) dan kelemahan (*weaknesses*), sedangkan faktor eksternal meliputi peluang (*opportunities*) dan ancaman (*threats*).

1. ***Strengths (Kekuatan)*** merupakan faktor internal yang mencerminkan keunggulan yang dimiliki oleh suatu organisasi dan menjadi kunci keberhasilan dalam mencapai suatu tujuan. Contohnya meliputi reputasi yang baik, sumber daya manusia yang kompeten, penggunaan teknologi yang maju, akses pasar yang luas, serta struktur organisasi yang efisien.
2. ***Weaknesses (Kelemahan)*** merupakan faktor internal yang menjadi hambatan atau keterbatasan dalam mencapai pencapaian tujuan organisasi. Contohnya meliputi sistem informasi yang kurang memadai, sumber daya manusia yang kurang kompeten, keterbatasan modal, serta proses operasional yang relatif lambat.
3. ***Opportunities (Peluang)*** merupakan faktor eksternal yang dapat dimanfaatkan oleh organisasi untuk mengembangkan usaha dan meningkatkan kinerja. Contohnya meliputi adanya perubahan regulasi yang mendukung, pertumbuhan pasar baru, perkembangan teknologi, atau perubahan preferensi konsumen yang menguntungkan.
4. ***Threats (Ancaman)*** merupakan faktor eksternal yang berpotensi menghambat atau mengganggu keberlangsungan organisasi dalam mencapai tujuannya. Contohnya meliputi tingkat persaingan yang tinggi, kondisi krisis ekonomi, perubahan kebijakan pemerintah, serta terjadinya bencana alam

2.1.7 Standar Operasional Prosedur (SOP)

2.1.7.1 Definisi Standar Operasional Prosedur (SOP)

Menurut (Arnina & dkk, 2016), Standar Operasional Prosedur merupakan serangkaian instruksi kerja tertulis yang dibakukan (didokumentasi) mengenai

proses penyelenggaraan administrasi perusahaan, bagaimana dan kapan harus dilakukan, dimana dan oleh siapa dilakukan. SOP sifatnya mengikat seluruh pelaksana pekerjaan yang meliputi seluruh orang yang bekerja di perusahaan, misalnya karyawan produksi, cleaning service, supir, staf administrasi, supervisor, manager, dan lain sebagainya.

2.1.7.2 Unsur – Unsur Penyusunan Standar Operasional Prosedur (SOP)

Menurut (Tambunan, 2013) dalam (Arnina & dkk, 2016), unsur – unsur SOP yang dapat digunakan sebagai acuan dalam penyusunan SOP yaitu sebagai berikut.

1. Tujuan merupakan landasan dalam setiap prosedur dan langkah – langkah kegiatan di dalam SOP
2. Kebijakan bertujuan mendukung pelaksanaan prosedur secara efektif, efisien, dan bersifat spesifik untuk masing-masing prosedur,
3. Petunjuk Operasional dicantumkan untuk mengarahkan pengguna bagaimana membaca dan memahami dokumen SOP
4. Pihak yang terlibat sebagai pihak penyusun, sebaiknya SOP disusun oleh satu tim agar mudah mengkomunikasikan apabila ada perubahan
5. Formulir sebagai bentuk standar dan dokumen-dokumen kosong yang sering juga disebut blanko atau dokumen
6. Masukan sebagai media disiapkan, sehingga kegiatan di dalam sistem dapat dilakukan, dengan asumsi kualitas data sudah memenuhi persyaratan sesuai yang telah dinyatakan
7. Proses ini bertujuan mengubah masukan menjadi keluaran. Proses ini dapat terdiri dari satu atau lebih sub proses.
8. Laporan harus dibedakan dengan formular, blanko, dan dokumen..

9. Validasi merupakan bagian yang penting dalam pengambilan keputusan dan pelaksanaan kegiatan di dalam organisasi
10. Kontrol dibagi menjadi beberapa cara diantaranya menurut spesifikasinya prosedurnya, kepatuhannya, dsb

2.2 Kajian Penelitian Terdahulu

2.2.1 Penelitian dengan judul “*Navigating Strategic Roles Of NVOCCS In LCL Shipping: A Systematic Literature Review*” oleh Budi Nur Rochmadi, Prasadja Ricardianto, Librita Arifiani, dan Datep Purwa Saputra (2025)

Penelitian ini bertujuan menganalisis peran strategis NVOCC dalam pengiriman LCL dengan metode kualitatif. Hasilnya menunjukkan bahwa NVOCC berperan penting dalam konsolidasi kargo yang mampu meningkatkan efisiensi, pemanfaatan ruang, serta koordinasi antar pelaku logistik. Penelitian ini sejalan dengan topik penulis terkait konsolidasi kargo, namun berbeda karena bersifat umum, sedangkan penelitian penulis berfokus pada PT Bintang Samudera Angkasa (OSLINE) Semarang.

2.2.2 Penelitian dengan judul “*Digitalization Of The Maritime Shipping Service: Defining The Digital Freight Forwarder*” oleh Fangli Zeng, Anqi Chen, Shuojiang Xu, Hing Kai Chan, dan Lei Xu (2025)

Penelitian ini bertujuan mengidentifikasi peran *Digital Freight Forwarder* (DFFs) dalam mengatasi kesenjangan digital pada industri pengiriman laut dengan pendekatan kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa digitalisasi meningkatkan efisiensi, transparansi, dan otomatisasi, meskipun belum sepenuhnya menggantikan peran manusia. Penelitian ini

memiliki kesamaan dalam upaya peningkatan layanan *freight forwarder*, namun berbeda karena berfokus pada digitalisasi, sedangkan penelitian penulis pada aspek operasional ekspor.

2.2.3 Penelitian dengan judul “Aktivitas *Freight Forwarding* Dalam Proses Ekspor Melalui Transportasi Laut Untuk Meningkatkan Pengiriman Barang Ekspor” oleh Septika Rizqiyani et al (2024)

Penelitian ini bertujuan menganalisis aktivitas *freight forwarding* dalam proses ekspor di PT Multi Terminal Indonesia (MTI) dengan metode kualitatif. Hasilnya menunjukkan bahwa *freight forwarder* berperan sebagai penghubung utama dalam proses ekspor, termasuk konsolidasi, pengangkutan, dan dokumentasi. Penelitian ini memiliki kesamaan dengan penelitian penulis dalam membahas proses ekspor oleh *freight forwarder*, namun berbeda pada objek penelitian yang dilakukan di PT Multi Terminal Indonesia (MTI) dengan yang penulis lakukan di PT Bintang Samudera Angkasa (OSLINE) Semarang.

2.2.4 Penelitian dengan judul “*Effect of Modular Container Design and Load Consolidation Strategy on Cargo Operational Efficiency*” oleh Muhammad Haekal Alfaid Manan (2024)

Penelitian ini bertujuan membahas terkait pengaruh desain *modular container* dan strategi konsolidasi terhadap efisiensi operasional dengan pendekatan kualitatif. Hasil menunjukkan bahwa keduanya mampu meningkatkan efisiensi, mengurangi biaya, dan mendukung keberlanjutan logistik. Persamaan terletak pada pembahasan konsolidasi kargo, namun

penelitian ini lebih fokus pada aspek teknis, sedangkan penelitian penulis pada operasional ekspor kargo konsolidasi.

2.2.5 Penelitian dengan judul “Peranan *Freight Forwarding* Dalam Proses Pengiriman Barang Ekspor Melalui Transportasi Laut Pada PT Kemasindo Cepat Medan” oleh Dirhamsyah (2023)

Penelitian ini bertujuan mengetahui peran *freight forwarder* dalam proses ekspor di PT Kemasindo Cepat Medan melalui pendekatan kualitatif. Hasilnya menunjukkan bahwa *freight forwarder* berperan dalam seluruh proses pengiriman, mulai dari administrasi hingga distribusi barang. Penelitian ini sejalan dengan pembahasan peran *freight forwarder*, namun berbeda pada objek penelitiannya.

2.2.6 Penelitian dengan judul “Analisis Proses Pengiriman Barang Ekspor Melalui Transportasi Laut (Studi Kasus PT. Mitra Kargo Indonesia Semarang)” oleh Liza Aidina dan Suwandi (2023)

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis proses dan kendala pengiriman ekspor di PT Mitra Kargo Indonesia dengan metode kualitatif. Hasil menunjukkan bahwa proses sudah berjalan baik, namun terdapat kendala operasional seperti perencanaan dan aset. Penelitian ini memiliki kesamaan dalam pembahasan proses ekspor, namun berbeda karena penelitian penulis lebih menekankan pada optimalisasi layanan konsolidasi.

2.2.7 Penelitian dengan judul “Peranan *Freight Forwarder* Dalam Jasa Pengiriman Barang (Studi Kasus Penanganan Ekspor Komoditas Glassfibre Reinforced Cement PT. Dunia Trans Persada)” oleh Evada Rustina, Sumarwanto, et al (2022)

Penelitian ini bertujuan menganalisis peran *freight forwarder* dalam penanganan ekspor komoditas tertentu dengan metode kualitatif. Hasilnya menunjukkan bahwa *freight forwarder* berperan dalam pengurusan dokumen, pengangkutan, hingga kepabeanan, namun menghadapi kendala seperti jadwal kapal dan ketelitian kerja. Persamaannya terletak pada pembahasan peran *freight forwarder*, sedangkan perbedaannya pada fokus komoditas yang lebih spesifik.

2.2.8 Penelitian dengan judul “*The Changing Role of a Freight Forwarder in Modern Supply Chains*” oleh Slawomir Skiba dan Adrianna Karaś (2022)

Penelitian ini bertujuan mengkaji perubahan peran *freight forwarder* dalam rantai pasok global dengan metode kualitatif. Hasil menunjukkan bahwa peran *freight forwarder* berkembang menjadi koordinator, namun menghadapi tantangan dari digitalisasi dan persaingan global. Penelitian ini relevan dari sisi peran, namun berbeda karena bersifat global, sedangkan penelitian penulis fokus pada perusahaan tertentu.

2.2.9 Penelitian dengan judul “*SWOT Analysis for XYZ Shipping Services Competitive Advantage*” oleh Listy Adelia (2022)

Penelitian ini bertujuan menganalisis strategi daya saing perusahaan menggunakan SWOT. Metode penelitian yang digunakan berupa metode

kualitatif. Hasil menunjukkan bahwa strategi SO, ST, WO, dan WT dapat meningkatkan daya saing perusahaan logistik. Penelitian ini memiliki kesamaan dalam penggunaan SWOT, namun berbeda karena fokusnya pada strategi umum, sedangkan penelitian penulis pada optimalisasi layanan ekspor kargo konsolidasi.

2.2.10 Penelitian dengan judul “Analisis Peran PT Mitra Lintas Nusantara Jakarta Sebagai *Freight Forwarder* Dalam Pengiriman Barang Melalui Laut Cabang Jakarta Utara” oleh Linda Sari dan Rame Soekarsono (2022)

Penelitian ini bertujuan menganalisis peran *freight forwarder* dalam pengiriman barang melalui laut dengan metode kualitatif. Hasilnya menunjukkan prosedur operasional mulai dari SI hingga *stuffing* berjalan sistematis. Penelitian ini sejalan dalam pembahasan peran dan prosedur *freight forwarder*, namun berbeda karena penelitian ini membahas pengiriman secara umum, sedangkan penelitian penulis berfokus pada layanan ekspor kargo konsolidasi.

Tabel 2. 2 Kajian Penelitian Terdahulu

No	Judul, Peneliti, Tahun	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian	Persamaan	Perbedaan
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1.	<i>Navigating Strategic Roles Of NVOCCS In LCL Shipping: A Systematic Literature Review</i> , Budi Nur Rochmadi, Prasadja Ricardianto, Librita Arifiani, dan Datep Purwa Saputra (2025)	Untuk mengetahui peran strategis dari NVOCC dalam pengiriman LCL, khususnya dalam meningkatkan efisiensi, koordinasi, dan nilai tambah dalam rantai pasok logistik	Kualitatif	NVOCC berperan penting dalam pengiriman konsolidasi kargo (LCL), sistem pengiriman ini memberikan beberapa manfaat, seperti meningkatkan efisiensi pengiriman dan pemanfaatan ruang, mendukung koordinasi antar pelaku logistik, serta memberikan nilai tambah melalui optimalisasi layanan dan penerapan strategi operasional.	Memiliki kesamaan topik, yaitu membahas konsolidasi kargo (LCL) pada <i>freight forwarder</i> / NVOCC dalam kegiatan logistik	Penelitian ini bersifat umum (<i>literature review</i>), sementara penelitian penulis berfokus pada objek spesifik yaitu PT Bintang Samudera Angkasa (OSLINE) Semarang
2.	<i>Digitalization Of The Maritime Shipping Service: Defining The Digital Freight Forwarder</i> , Fangli Zeng, Anqi Chen, Shoujiang Xu, Hing Kai Chan, dan Lei Xu (2025)	Untuk mengidentifikasi peran <i>Digital Freight Forwarder</i> (DFFs) dalam pengiriman laut dan menganalisis bagaimana DFFs mampu mengatasi kesenjangan digital pada <i>freight forwarder</i>	Kualitatif	DFFs memiliki dua tingkat digitalisasi, yaitu dasar dan lanjutan. Digitalisasi ini mampu meningkatkan efisiensi, transparansi, dan otomatisasi layanan, namun belum sepenuhnya dapat menggantikan peran manusia karena adanya kendala pada regulasi, integrasi sistem, dan keterbatasan berbagi data.	Memiliki kesamaan dalam pembahasan mengenai upaya peningkatan kinerja dan layanan pada perusahaan <i>freight forwarder</i>	Penelitian ini berfokus pada aspek digitalisasi layanan, sedangkan penelitian penulis lebih menitikberatkan pada aspek administrasi dan operasional dalam proses ekspor.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
3.	Aktivitas <i>Freight Forwarding</i> Dalam Proses Ekspor Melalui Transportasi Laut Untuk Meningkatkan Pengiriman Barang Ekspor, Septika Rizqiyani, Evada R, Hanggoro S, Vita A, Daeng Yusuf T.K (2024)	Untuk menganalisis aktivitas <i>freight forwarding</i> dalam proses ekspor melalui transportasi laut untuk meningkatkan pelayanan pengiriman barang ekspor di PT Multi Terminal Indonesia (MTI)	Kualitatif	PT MTI berperan dalam membantu kegiatan eksportir dan importir. Selain itu, juga berperan sebagai pihak penghubung antara <i>shipper</i> dan <i>consignee</i> . PT MTI ini bertugas untuk membantu pengiriman barang eksportir dan importir berupa konsolidasi muatan, pengangkutan, dokumentasi, packing, serta asuransi.	Memiliki kesamaan dalam membahas proses ekspor yang dilakukan oleh <i>freight forwarder</i> melalui transportasi laut.	Perbedaan terletak pada objek penelitian, dimana penelitian ini dilakukan di PT MTI, sementara penelitian penulis dilakukan di PT Bintang Samudera Angkasa (OSLINE) Semarang.
4.	<i>Effect of Modular Container Design and Load Consolidation Strategy on Cargo Operational Efficiency</i> , Muhammad Haekal Alfaid Manan (2024)	Untuk mengidentifikasi pengaruh desain <i>modular container</i> dan strategi konsolidasi kargo terhadap efisiensi operasional kargo dalam industri logistik modern	Kualitatif	Penggunaan <i>modular container</i> meningkatkan pemanfaatan ruang, mempercepat proses <i>loading-unloading</i> , serta menekan biaya dan emisi. Sementara itu, <i>cargo consolidation</i> mengurangi frekuensi pengiriman, biaya, waktu, dan konsumsi bahan bakar. Integrasi keduanya memberikan solusi optimal dalam meningkatkan efisiensi logistik, daya saing, dan keberlanjutan perusahaan.	Memiliki kesamaan dalam membahas konsolidasi kargo sebagai upaya peningkatan efisiensi operasional dalam kegiatan logistik	Penelitian ini berfokus pada aspek desain kontainer dan strategi teknis operasional, sedangkan penelitian penulis berfokus pada proses administrasi dan operasional <i>freight forwarder</i> dalam kegiatan ekspor kargo konsolidasi

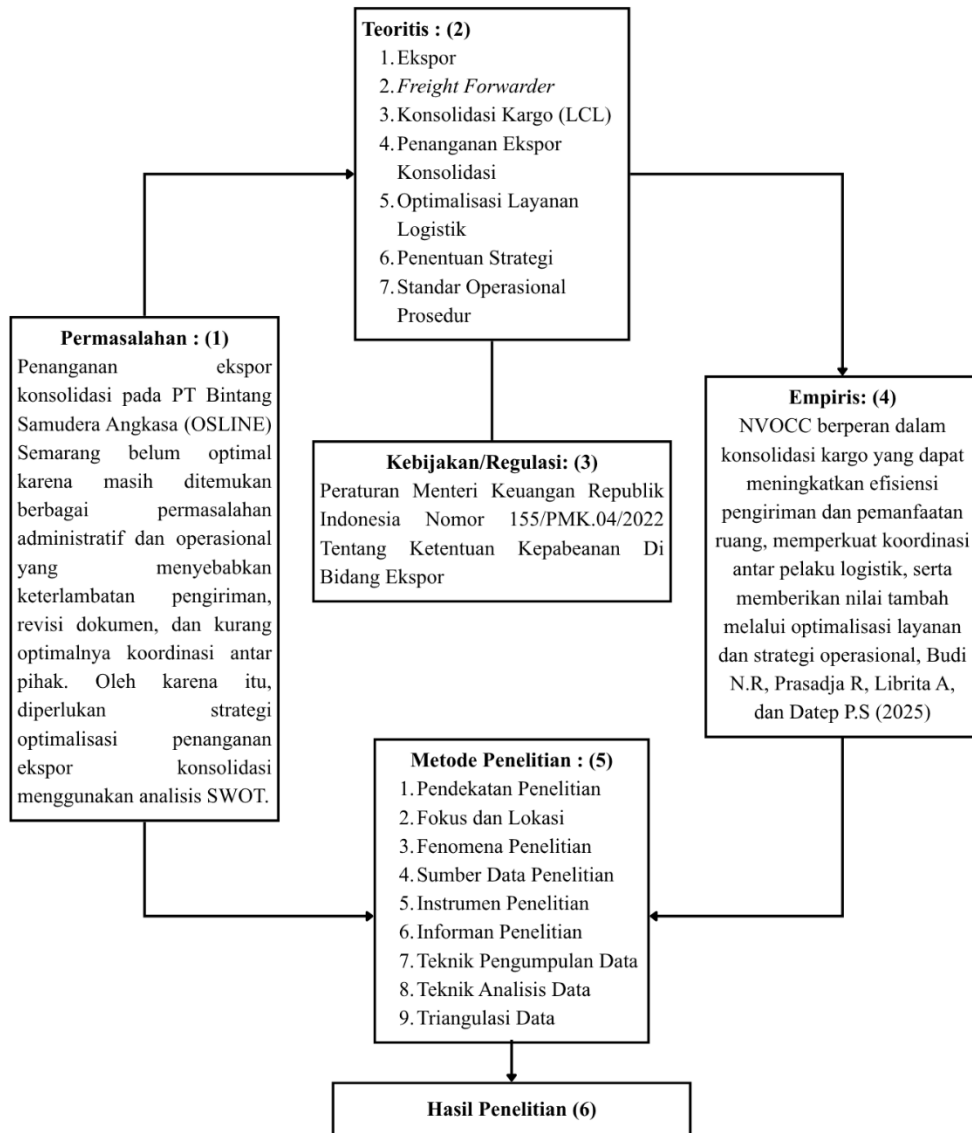
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
5.	Peranan <i>Freight Forwarding</i> Dalam Proses Pengiriman Barang Ekspor Melalui Transportasi Laut Pada PT Kemasindo Cepat Medan, Dirhamsyah (2023)	Untuk mengetahui lebih dekat bagaimana peranan PT Kemasindo Cepat Medan sebagai perusahaab <i>Freight Forwarding</i> dalam proses pengiriman barang ekspor melalui transportasi laut.	Kualitatif	<i>Freight forwarder</i> berperan atas proses pengiriman barang ekspor baik secara administrasi maupun secara fisik yang dimulai dari penerimaan <i>shipping instruction</i> dari pihak <i>shipper</i> hingga memastikan barang sampai ke tangan <i>consignee</i> dengan aman.	Memiliki kesamaan dalam membahas peran <i>freight forwarder</i> dalam proses pengiriman barang ekspor melalui moda transportasi laut	Perbedaan terletak pada objek penelitian, dimana penelitian ini dilakukan di PT KeCe Medan, sedangkan penelitian penulis dilakukan di PT Bintang Samudera Angkasa (OSLINE) Semarang
6.	Analisis Proses Pengiriman Barang Ekspor Melalui Transportasi Laut (Studi Kasus PT. Mitra Kargo Indonesia Semarang), Liza Aidina dan Suwandi (2023)	Untuk memperoleh gambaran tentang proses dan kendala pengiriman barang ekspor melalui transportasi laut pada PT Mitra Kargo Indonesia	Kualitatif	Proses pengiriman barang ekspor melalui transportasi laut pada PT. Mitra Kargo Indonesia sudah cukup baik. Kendala yang terdapat yaitu seperti kurangnya perancangan permintaan yang belum optimal, kurangnya aset perusahaan, proses operasi pengangkutan barang seperti kerusakan truk.	Memiliki kesamaan dalam membahas proses pengiriman barang ekspor melalui transportasi laut serta kendala yang dihadapi	Perbedaan terdapat pada objek dan fokus penelitian, dimana penelitian ini mengkaji proses serta kendala secara umum, sedangkan penelitian penulis berfokus pada upaya optimalisasi layanan ekspor kargo konsolidasi.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
7.	Peranan <i>Freight Forwarder</i> Dalam Jasa Pengiriman Barang (Studi Kasus Penanganan Ekspor Komoditas Glassfibre Reinforced Cement PT. Dunia Trans Persada), Evada Rustina, Sumarwanto, et al (2022)	Untuk mengetahui peran PT DPM sebagai <i>freight forwarder</i> , menganalisis proses penanganan ekspor <i>glassfibre reinforced cement</i> , serta mengidentifikasi solusi atas hambatan yang terjadi.	Kualitatif	PT DPM membantu eksportir dalam penyediaan dan pengurusan pengangkutan maupun dokumen pelaksanaan ekspor, memilih rute perjalanan, pengambilan barang dari tempat eksportir, pengepakan, pemesanan ruang kapal, dan kemudahan urusan kepabean. Hambatan yang dihadapi berupa jadwal kapal yang padat dan masih kurangnya ketelitian kerja karyawan.	Memiliki kesamaan dalam membahas peran <i>freight forwarder</i> dalam kegiatan ekspor serta proses penanganannya.	Perbedaan terletak pada jenis komoditas yang diteliti, dimana penelitian ini fokus pada ekspor <i>glassfibre reinforced cement</i> , sementara penelitian penulis tidak terbatas pada komoditas tertentu.
8.	<i>The Changing Role of a Freight Forwarder in Modern Supply Chains</i> , Sławomir Skiba and Adrianna Karaś (2022)	Untuk mengidentifikasi dan menganalisis peran <i>freight forwarder</i> dalam menghadapi perubahan rantai pasok global.	Kualitatif	Peran <i>freight forwarder</i> tidak lagi terbatas sebagai perantara, tetapi berkembang menjadi koordinator dalam rantai pasok. Namun, peran ini menghadapi tantangan dari persaingan perusahaan besar serta digitalisasi yang memungkinkan transaksi langsung antara shipper dan carrier.	Memiliki kesamaan dalam membahas peran <i>freight forwarder</i> dalam rantai pasok serta upaya peningkatan fungsi dan kinerjanya.	Penelitian ini berfokus pada peran <i>freight forwarder</i> secara global, sedangkan penelitian penulis pada peran PT Bintang Samudera Angkasa (OSLINE) Semarang dalam konsolidasi kargo.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
9.	<i>SWOT Analysis for XYZ Shipping Services Competitive Advantage</i> , Listy Adelia (2022)	Untuk menganalisis keunggulan bersaing dari layanan pengiriman XYZ serta merumuskan strategi yang tepat dengan menggunakan pendekatan SWOT	Kualitatif	Perusahaan XYZ memiliki keunggulan pada kecepatan layanan, jaringan luas, dan sistem digital, namun masih lemah pada respons layanan dan operasional. Peluang berasal dari pertumbuhan <i>e-commerce</i> dan digitalisasi, sedangkan ancaman meliputi persaingan dan risiko teknologi. Berdasarkan hal tersebut, dirumuskan strategi SO, ST, WO, dan WT untuk meningkatkan daya saing dan keberlanjutan perusahaan.	Memiliki kesamaan dalam penggunaan analisis SWOT untuk merumuskan strategi peningkatan kinerja dan daya saing perusahaan jasa logistik.	Perbedaannya terletak pada fokus penelitian, yaitu penelitian ini bersifat umum, sedangkan penelitian penulis fokus pada optimalisasi layanan ekspor kargo konsolidasi di PT BSA (OSLINE) Semarang
10.	Analisis Peran PT Mitra Lintas Nusantara Jakarta Sebagai <i>Freight Forwarder</i> Dalam Pengiriman Barang Melalui Laut Cabang Jakarta Utara, Linda Sari dan Rame Soekarsono (2022)	Untuk mengetahui dan memanfaatkan peran layanan pengiriman domestik dalam pengiriman barang melalui laut.	Kualitatif	Prosedur PT Mitra Lintas Nusantara dimulai dari menerima <i>Shipping Instruction</i> (SI), lalu melakukan <i>booking space</i> ke <i>shipping line</i> dan penyusunan <i>draft Bill of Lading</i> untuk memperoleh <i>Delivery Order</i> . Selanjutnya mengurus PEB, mengirim <i>draft Bill of Lading</i> kepada <i>shipper</i> , dan melaksanakan proses <i>stuffing</i> sesuai jadwal.	Memiliki kesamaan dalam membahas peran dan prosedur <i>freight forwarder</i> dalam pengiriman barang melalui transportasi laut.	Perbedaan terletak pada objek dan lingkup penelitian, dimana penelitian ini mengkaji prosedur ekspor umum, sedangkan penelitian penulis berfokus pada layanan ekspor kargo konsolidasi.

Sumber : Data Diolah Penulis, 2026

2.3 Kerangka Penelitian



Gambar 2. 4 Alur Kerangka Penelitian

Sumber : Data Diolah Penulis, 2026