

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Kajian Teori

2.1.1 Impor

Impor adalah aktivitas transportasi barang atau bahan baku dari negara hukum. Secara umum, impor dapat ditafsirkan sebagai tindakan memasukkan barang dari negara lain. Biasanya, kegiatan ini berkaitan dengan kebiasaan semua negara yang terlibat antara pengiriman dan negara penerima (Arifudin dkk, 2024). Menurut Triyawan dan Mutmainnah Dalam (Arifudin dkk, 2024) Dampak dari kegiatan ini dapat negatif atau positif dan karenanya harus dikompensasi dengan kegiatan ekspor.

2.1.1.1 Manfaat Impor

Menurut pandangan Sukirno dalam (Dina,dkk 2023); mengenai manfaat perdagangan internasional termasuk impor yaitu sebagai berikut:

1. Membangun hubungan yang baik antar negara
2. Mendapatkan produk yang tidak dibuat dan dimiliki oleh negara sendiri;

Ada banyak faktor yang mempengaruhi perbedaaa dalam memproduksi barang. Faktor-faktor ini termasuk antara lain: Keadaan geografis yang dimiliki oleh setiap negara, cuaca atau iklim yang tentunya berbeda antar negara satu dengan yang lain, kemajuan teknologi, dan lain sebagainya. Negara dapat memenuhi kebutuhan yang tidak diproduksi sendiri oleh perdagangan internasional tersebut.

3. Mendapatkan keuntungan yang spesial;

Peran utama perdagangan internasional adalah mencapai manfaat yang timbul dari negara-negara yang sedang bekerja sama. Meskipun setiap negara mampu memproduksi barang yang sama jenisnya dengan negara yang lain, namun terkadang lebih baik jika negara melakukan impor dari luar negeri.

4. Memperluas Jumlah Pasar dan Menambah Profit Keuntungan;

Biasanya, perusahaan tidak melakukan operasional dengan maksimal seperti menjalankan mesin produksi secara maksimal, disebabkan perusahaan khawatir apabila terjadi kelebihan produk yang akan berakibat pada penurunan harga dari produk yang diproduksi. Perdagangan internasional ini memungkinkan perusahaan untuk mengoperasikan mesin produksi secara maksimal dan optimal untuk dikirimkan ke luar negeri.

2.1.1.2 Faktor-faktor Impor

Impor sangat berpengaruh dalam keadaan ekonomi suatu negara. Faktor-faktor yang mempengaruhi bervariasi pada jenis barang yang diimpor dengan kondisi ekonomi tertentu pada suatu negara. Menurut Juni Mashita (2022) faktor-faktor yang mempengaruhi impor sebagai berikut:

1. Inflasi

Inflasi merupakan keadaan ekonomi negara yang mengakibatkan naiknya harga secara umum atau naiknya harga pasar secara terus menerus. Jika peningkatan inflasi terjadi pada suatu negara akan berdampak pada impor barang yang akan menurun, maka jika inflasi mengalami penurunan maka impor akan menjadi meningkat.

2. Cadangan Devisa

Cadangan devisa adalah pembatas dalam transaksi impor, jika cadangan devisa yang dimiliki oleh suatu negara menipis maka pemerintah wajib untuk menekankan angka impor. Dampak negatif terjadi apabila permintaan impor menjadi permintaan terbesar sebagai barang untuk dikonsumsi. Hal ini berakibat jenis impor lambat laun akan mematikan produksi suatu produk di negeri atau daerah importir sendiri yang akan mengurangi cadangan devisa negara.

3. Kurs

Kurs merupakan perbandingan nilai antara dua mata uang yang menentukan harga suatu mata uang saat ditukar dengan mata uang lainnya, Kurs menjadi salah satu faktor perekonomian karena akan ditentukan dari permintaan dan penawaran pasar internasional.

4. Produk Domestik Bruto

Produk domestik bruto mencerminkan total output yang dihasilkan suatu negara dalam satu tahun berdasarkan harga konstan. Pertumbuhan ekonomi diukur dari peningkatan produksi dari waktu ke waktu, yang idealnya diikuti oleh kenaikan pendapatan perkapita seiring pertumbuhan penduduk untuk mencapai pemerataan kesejahteraan. Namun, peningkatan impor dapat mengurangi daya saing produksi dalam negeri, melemahkan produktivitas dan menghambat pertumbuhan ekonomi nasional.

2.1.1.3 Jenis-jenis Impor

Berdasarkan pada Undang-Undang No.17 Tahun 2006, jenis impor dibagi menjadi dua, yaitu:

1. Jenis Impor Berdasarkan Kegiatan

a. Impor Sementara

Yang dimaksud sementara disini adalah membeli barang dari luar negeri untuk keperluan ekspor Kembali, biasanya barang tersebut menetap di suatu negara kurang dari 3 tahun

b. Impor Untuk Digunakan

Kegiatan memasukan barang ke suatu negara dengan tujuan untuk dipergunakan oleh masyarakat atau negara itu sendiri.

c. Impor Ditimbun

Kegiatan memasukan barang ke suatu kantor ke kantor lainnya dengan melalui pembongkaran terlebih dahulu.

d. Impor Angkat Lanjut

Kegiatan memasukan barang dari suatu kantor ke kantor lainnya tanpa melalui pembongkaran terlebih dahulu.

e. Impor untuk Diekspor Kembali

Kegiatan mengangkut barang dalam negeri dengan tujuan untuk diekspor kembali atau bisa disebut KITE (Kegiatan Impor Tujuan Ekspor). Kegiatan ini dapat dukungan penuh dari pemerintah dengan fasilitas bebas pajak impor.

2. Jenis Impor Berdasarkan Pengiriman

a. Full Container Load

Jenis impor barang yang pengirimannya menggunakan satu kontainer penuh dan hanya dilakukan oleh satu pengiriman saja.

Artinya, segala yang ada di kontainer tersebut hanya dimiliki oleh satu pengirim (importir) saja.

b. *Less than container load*

Jenis impor barang yang pengirimannya menggunakan satu kontainer tetapi tidak penuh dan dapat dimiliki oleh beberapa pengirim. Artinya, segala yang ada di kontainer itu dimiliki oleh beberapa pengirim (importir).

2.1.1.4 Jenis-jenis Kontainer

Setiap jenis muatan memerlukan kontainer yang sesuai agar pengangkutan lebih efisien dan aman. Menurut Helmania (2021) berikut adalah berbagai jenis kontainer beserta fungsinya:

1. *Dry Container*

Dry Container atau sering juga disebut *General Purpose Container* adalah jenis kontainer paling umum dalam pengiriman ekspor maupun impor. Kontainer ini berstandar ISO, tersedia dalam ukuran 10ft, 20ft, dan 40ft, serta dirancang tertutup rapat agar tahan cuaca. Umumnya digunakan untuk mengangkut barang kering, tetapi dapat dimodifikasi dengan liner-bags atau flexi-tank untuk muatan curah cair maupun kering.

2. *Flat Rack Container*

Flat Rack Container memiliki sisi yang dapat dilipat, sehingga dapat digunakan sebagai rak datar untuk mengangkut barang berukuran besar seperti mesin berat, kendaraan, gulungan material, dan bahan konstruksi. Dinding ujungnya cukup kuat untuk mengamankan kargo,

jenis 40ft *Flat Rack Container* mampu membawa barang sebanyak 45 metrik ton.

3. *Refrigerated Container*

Container ini dirancang untuk menjaga suhu rendah secara stabil dan digunakan khusus untuk mengangkut barang mudah rusak seperti buah, sayuran, dan daging dalam jarak jauh. *Container* ini memerlukan sumber daya eksternal untuk menahan suhu yang diatur. Biasanya tersedia dalam ukuran 20ft dan 40ft serta terbuat dari baja tahan cuaca (con-ten-steel).

4. *Insulated / Thermal Containers*

Container berinsulasi atau termal dirancang untuk menjaga suhu tetap stabil sesuai kebutuhan. Dengan material tahan panas dan dingin, kontainer ini memiliki daya tahan tinggi terhadap perubahan suhu ekstrem, sehingga dapat digunakan dalam jangka waktu lama tanpa mengalami kerusakan. Jenis kontainer ini sangat cocok untuk pengiriman jarak jauh, terutama untuk produk yang memerlukan suhu yang stabil seperti makanan, obat-obatan, organ, darah serta bahan biologis dan kimia.

Hampir sama dengan kontainer ISO Reffer, kontainer ini dilengkapi dengan sistem pengatur suhu yang memungkinkan mereka memperthankan kondisi ideal, baik dengan mendinginkan maupun memanaskan udara di dalamnya. Sistem ini bekerja menggunakan kompresor mekanik yang membutuhkan sumber listrik untuk menjaga kestabilan suhu. Kontainer terisolasi biasanya menggunakan teknologi

isolasi dengan tabung hampa udara, seperti termos, sehingga dapat mempertahankan suhu dalam waktu yang lama tanpa mengurangi efisiensi barang.

5. *Tank Container*

Kontainer tangka (*Tank Container*) dirancang khusus untuk mengangkut bahan cair dan banyak digunakan dalam industri pelayaran. Umumnya, kontainer ini terbuat dari baja berkekuatan tinggi atau bahan anti-korosif lainnya, yang memberikan daya tahan tinggi serta perlindungan maksimal terhadap cairan yang diangkut. Agar aman selama perjalanan, sebuah kontainer tangki harus diisi minimal 80% dari kapasitasnya. Hal ini bertujuan untuk mencegah pergerakan berlebihan yang dapat membahayakan stabilitas pengangkutan. Namun, kapasitas pengisian juga tidak boleh melebihi 95% agar masih tersedia ruang bagi ekspansi termal cairan akibat perubahan suhu. Dengan desain dan material yang kokoh, kontainer tengki menjadi solusi utama dalam distribusi bahan cair yang membutuhkan standar keamanan dan kendalan tinggi selama transportasi jarak jauh.

6. *High Cube Container*

High Cube Container memiliki desain yang mirip dengan *General Purpose Container*, namun dengan tinggi tambahan sekitar 1 kaki atau 30cm. Kontainer ini umumnya tersedia dalam ukuran 40ft dan terkadang 45ft, digunakan ketika dibutuhkan kapasitas volume yang lebih besar dibandingkan kontainer standar.

Salah satu fitur khas dari *High Cube Container* adalah adanya struktur khusus di bagian lantai depan yang memungkinkan pemasangan pada chassis gooseneck. Dengan desain ini, kontainer dapat diletakkan lebih rendah, sehingga memberikan ruang ekstra untuk muatan yang lebih tinggi tanpa melebihi batas ketinggian transportasi. Berkat ukurannya yang lebih luas, *High Cube Container* menjadi pilihan ideal untuk barang yang dimensi besar atau pengiriman yang membutuhkan ruang tambahan tanpa harus menggunakan kontainer tambahan.

2.1.1.5 Ukuran Kontainer

Menurut Kharis Abdullah (2022) kontainer membawa berbagai jenis barang yang dimuat di dalamnya, bahan makanan, pupuk, material bangunan, sparepart dan lain sebagainya. Maka dari itu kontainer dibedakan menjadi beberapa ukuran menurut standar ISO 668 dan standar ISO 1496-1 sebagai berikut:

1. 20 Feet

Kontainer berukuran 20 *feet* ini memiliki dimensi panjang 20 kaki, lebar 2,4 meter, dan tinggi sekitar 2,6 meter. Saat tidak ada barang atau saat keadaan kosong beratnya mencapai 2.200 kg, sedangkan dalam kondisi penuh dengan muatan barang, berat totalnya bisa mencapai 21.800 kg. Kontainer ini dirancang untuk menampung barang dengan berat maksimal hingga 24.000 kg, menjadikan kontainer ini pilihan yang efisien untuk pengangkutan kargo dalam jumlah besar.

2. 40 Feet

Kontainer berukuran 40 *feet* ini memiliki dimensi panjang 40 kaki, lebar 2,4 meter, dan tinggi 2,6 meter. Dalam keadaan kosong, bobot mencapai

3.800kg, sementara saat sedang terisi penuh dengan barang, berat totalnya bisa mencapai 26.680 kg. Kontainer ini mampu mengangkut barang dengan kapasitas maksimal hingga 30.400kg, sehingga cocok untuk pengiriman muatan skala besar.

3. 45 Feet

Kontainer berukuran 45 feet ini memiliki dimensi panjang 45 kaki, lebar 2,4 meter, dan tinggi 2,8 meter. Saat kosong, bobotnya mencapai 4.700 kg, sedangkan ketika terisi penuh dengan barang di dalamnya, berat totalnya bisa mencapai 27.800 kg. Dengan kapasitas muatan maksimal hingga 32.500 kg, kontainer ini dirancang untuk mengangkut barang dalam jumlah besar secara efisien.

2.1.1.6 Instansi Yang Berhubungan Dengan Impor

Menurut Supartini,dkk (2022) Impor tidak bisa dilakukan hanya oleh satu instansi saja, kegiatan impor dapat dilakukan dengan melibatkan beberapa pihak seperti:

1. *Shipper* adalah pihak maupun perusahaan, yang bertanggung jawab atas pengiriman barang ke tujuan tertentu. Mereka membuat kesepakatan dengan perusahaan pelayaran untuk memastikan barang dikirim sesuai perjanjian.
2. *Consignee* adalah pihak yang bertindak sebagai penerima barang dalam proses pengiriman. Mereka merupakan pembeli yang berhak menerima barang dari shipper sesuai dengan kesepakatan yang telah dibuat.
3. *Carrier* adalah perusahaan yang bertanggung jawab atas pengangkutan barang melalui jalur laut, memastikan barang berpindah dari lokasi asal ke tujuan sesuai dengan perjanjian pengiriman

4. Importir adalah badan usaha yang mendatangkan barang atau jasa dari luar negeri bisa digunakan untuk keperluan pribadi maupun dijadikan sebagai bahan jual beli antar negara.
5. Eksportir adalah badan usaha yang menjual dan mengirim barang atau jasa ke luar negeri untuk tujuan jual beli atau komersial.
6. Pengusaha Pengurus Jasa Kepabean (PPJK) adalah pihak ketiga yang membantu dan berperan atas jalannya proses ekspor dan impor barang.
7. Bank adalah pihak yang berperan sebagai penyedia layanan kegiatan keuangan demi kelancaran transaksi perdagangan antar negara satu dengan yang lain.
8. Perusahaan Asuransi adalah entitas bisnis yang dipilih oleh eksportir untuk memberikan jaminan dalam proses perdagangan guna mengurangi risiko yang mungkin terjadi.
9. Bea dan Cukai adalah lembaga yang bertugas mengawasi arus keluar dan masuk barang di wilayah pabean untuk memastikan kepatuhan terhadap peraturan yang berlaku.
10. Unit Terminal Petikemas adalah fasilitas di pelabuhan yang berfungsi untuk menangani proses bongkar muat serta penyimpanan sementara kontainer sebelum didistribusikan lebih lanjut.
11. Depo adalah fasilitas yang digunakan untuk menyimpan, merawat, dan melakukan perbaikan kontainer agar tetap dalam kondisi layak pakai sebelum dikembalikan.

12. *Trucking* merupakan metode pengiriman barang yang menggunakan kendaraan darat, memanfaatkan jaringan jalan untuk mendistribusikan barang secara efisien.

13. Tenaga Kerja Bongkar Muat adalah pekerja yang bertanggung jawab atas proses pemindahan dan penataan kontainer saat bongkar muat di pelabuhan.

2.1.1.7 Dokumen Impor

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 mengenai dokumen yang harus dilengkapi untuk melaksanakan kegiatan impor yaitu tentang tata cara pemasukan barang ke dalam daerah pabean, menjelaskan kewajiban Pemberitahuan Impor Barang (PIB) kepada Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, menyebutkan pentingnya dokumen pelengkap pabean dalam proses importasi. Kemudian, adapun jenis-jenis dokumen impor yaitu sebagai berikut :

1. Dokumen Penting

- A. *Bill of lading* (B/L) adalah dokumen ini diterbitkan oleh perusahaan pelayaran sebagai tanda terima barang yang difungsikan sebagai bukti kepemilikan barang.
- B. *Invoice* adalah dokumen yang memuat informasi terperinci mengenai harga dan spesifikasi barang yang telah dibeli oleh pihak perusahaan atau *customer*
- C. *Packing List* adalah dokumen yang berisi keterangan mengenai berat, jumlah, serta jenis barang yang dikirim dalam kegiatan ekspor maupun impor.

- D. *Certificate of Origin* adalah dokumen yang menjelaskan negara atau wilayah asal dari barang yang diekspor maupun diimpor.
 - E. *Certificate of Analyst* dokumen yang berfungsi sebagai bukti bahwa komoditas ekspor maupun impor telah melalui proses pemeriksaan sesuai ketentuan yang berlaku.
 - F. *Weight Certificate* dokumen resmi yang memuat informasi mengenai berat total komoditas yang dikirim dalam kegiatan ekspor maupun impor.
 - G. *Packing Declaration* menjelaskan secara rinci jenis bahan yang digunakan dalam proses pengemasan barang, yang berfungsi untuk memastikan bahwa kemasan tersebut tidak mengandung bahan berbahaya yang dapat membahayakan keamanan negara tujuan.
 - H. *Phytosanitary Certificate* merupakan dokumen yang menyatakan bahwa komoditas ekspor maupun impor telah bebas dari Organisme Pengganggu Tumbuhan Karantina (OPTK) tertentu, sesuai dengan ketentuan perlindungan tanaman yang berlaku.
 - I. *Prior Notice* adalah dokumen yang memberikan informasi awal mengenai identitas Pangan Segar Asal Tumbuhan (PSAT) yang akan masuk ke suatu negara, guna mendukung pengawasan keamanan pangan di negara tujuan.
2. Dokumen Pelengkap
- A. Pemberitahuan Impor Barang (PIB) merupakan dokumen yang memuat informasi lengkap mengenai data importir, sarana pengangkut, identitas

alat angkut, serta rincian barang yang diimpor. Dokumen ini menjadi dasar dalam proses administrasi kepabean.

- B. Lampiran *Single Submission* (SSM) adalah dokumen yang menunjukkan bahwa proses pengiriman data telah dilakukan melalui sistem SSM. Sistem ini merupakan integrasi antara sistem PIB milik Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dengan sistem PPK Online milik Balai Karantina, yang bertujuan untuk menyederhakan proses perizinan impor.
- C. Rekomendasi Impor adalah dokumen yang berfungsi sebagai pernyataan bahwa barang impor khususnya yang diperuntukan sebagai bahan pakan ternak, telah dinyatakan aman untuk diedarkan dan digunakan sesuai ketentuan yang berlaku.
- D. Lampiran PPK Online adalah dokumen pelengkap yang menjelaskan secara teknis jenis dan kondisi pallet atau alas kemasan yang digunakan dalam pengiriman barang impor, yang relevan dengan standar keamanan dan kebersihan yang ditetapkan.
- E. *Delivery order* (DO) adalah dokumen resmi yang berfungsi sebagai barang bukti pengiriman barang dari penjual kepada pembeli, sekaligus sebagai instruksi kepada perusahaan jasa ekspedisi untuk menyerahkan barang kepada pihak penerima sesuai ketentuan tertera.

2.1.2 Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL)

Menurut Kristiawabn dll 2014 dalam (Amalia Nur Baeti, 2021). Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) berperan sebagai penyedia barang jasa transportasi sekaligus sebagai ekspediter yang mamfasilitasi kelancaran proses pengangkutan barang, baik melalui jalur darat maupun laut. Selain itu, EMKL

juga bertindak sebagai perantara dalam pengurusan berbagai dokumen yang berkaitan dengan kegiatan pengiriman dan penerimaan barang, baik untuk kepentingan eksportir maupun importir. Dalam pelaksanaannya EMKL berkedudukan sebagai pihak pengirim (*shipper*) yang memperoleh kuasa dari pihak pengirim asli. Meski seluruh aktivitas dilakukan demi kepentingan pengguna jasa, tanggung jawab hukum dan operasional sepenuhnya berada di bawah nama dan kewenangan perusahaan EMKL. Berbagai kendala yang muncul selama proses distribusi, termasuk jika barang impor memasuki kategori jalur merah dalam sistem kepabeanan, merupakan bagian tanggung jawab profesional yang harus ditangani oleh EMKL.

Perusahaan EMKL memiliki peran strategis untuk mendukung kelancaran arus logistik, salah satunya melalui penerbitan dan pengurusan dokumen *delivery order*. Dalam konteks ini, EMKL bertindak sebagai perantara antara pemilik barang (importir dan eksportir) dan pihak pelayaran maupun otoritas pelabuhan. Fungsi utama EMKL adalah memastikan bahwa seluruh persyaratan administrasi dan dokumen pendukung telah lengkap dan bertanggung jawab menyampaikan dokumen *delivery order* kepada pihak penerima barang di pelabuhan, sebagai dasar pengambilan barang dari gudang atau tempat penimbunan sementara.

2.1.3 Dokumen *Delivery order*

Menurut Mulyadi 2016 dalam (Sfaruddin Tohir,2022). Prosedur merupakan serangkaian kegiatan yang melibatkan lebih dari satu individu dalam satu atau beberapa unit kerja, yang disusun guna menjamin konsistensi dalam penanganan transaksi perusahaan yang bersifat berulang. Pengelolaan sistem *delivery order* sementara harus dilakukan prosedur

operasional standar yang telah ditetapkan oleh perusahaan. *Delivery order* adalah dokumen yang memiliki fungsi utama sebagai surat perintah resmi untuk penyerahan barang kepada pihak pembawa dokumen tersebut. Meskipun digunakan dalam proses distribusi barang, dokumen *delivery order* tidak secara langsung memengaruhi pencatatan persediaan dalam sistem akuntansi.

Peran *delivery order* juga berperan sebagai bukti pengeluaran barang berdasarkan instruksi resmi dari pihak yang berwenang dalam perusahaan. Selain sebagai bukti administrative dalam distribusi logistik, *delivery order* memiliki nilai penting dalam penyusunan laporan penjualan perusahaan.

2.1.3.1 Proses Penerbitan Dokumen *Delivery order* Pada *Less than container load*

Dalam skema kontainer yang menggunakan metode *Less than container load*, proses penerbitan dokumen *delivery order* melibatkan lebih banyak koordinasi karena satu kontainer memuat barang milik beberapa pihak. Proses penerbitan dokumen *delivery order* biasanya dimulai setelah kapal tiba di pelabuhan tujuan dan dokumen seperti *Bill of Lading*, *Commercial Invoice*, dan *Packing List* tersedia. Pihak EMKL kemudian mengurus permohonan penerbitan dokumen *delivery order* ke agen pelayaran atau freight forwarder berdasarkan kuasa dari pihak importir. Proses kegiatan penerbitan *delivery order* pastinya memiliki persyaratan yang harus dipenuhi oleh customer. Menurut Capt. David Ginting (2021) syarat yang diperlukan dan harus dipenuhi untuk mendapatkan dokumen *delivery order* :

- a. *Bill of lading* (B/L) yang sudah diubah menjadi *Waybill*
- b. Surat Kuasa
- c. Surat Permohonan Peminjaman Container dengan data yang sudah tertera di *Bill of lading* (B/L) atau *Waybill*
- d. Bukti Transaksi Pembayaran

Oleh karena itu , dokumen *delivery order* merupakan dokumen yang berperan penting dalam proses pengeluaran barang impor di Indonesia. Dokumen ini digunakan oleh pengguna jasa untuk meminjam kontainer milik perusahaan pelayaran atau penyedia jasa angkutan laut (*shipping lines*).

2.1.3.2 Tahapan Penerbitan *Delivery order* Dalam Pengambilan Container

Menurut Capt David Ginting (2021), penerimaan barang atau Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) yang ditunjuk untuk mengeluarkan barang yang dipesan dari pengirim wajib memperoleh dokumen *delivery order* tersebut dari agen pelayaran. Secara umum, terdapat dua metode untuk memperoleh dokumen *delivery order* tersebut. Pertama, pihak EMKL dapat menukarkan *bill of lading* asli yang sudah diubah menjadi *waybill* dimiliki dengan dokumen *delivery order*. Kedua, penerima barang dapat memperoleh dokumen *delivery order* tanpa harus menyertakan *bill of lading* yang sudah diubah menjadi *waybill*.

1. Penukaran *Delivery order* dengan *Bill of lading* Asli yang sudah diubah menjadi *Waybill*

Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) dapat menyerahkan salah satu salinan asli dokumen *bill of lading* yang sudah diubah menjadi *waybill*

kepada agen pelayaran untuk ditukar dengan dokumen *delivery order*. Dari seluruh salinan asli yang diterbitkan, hanya satu lembar yang perlu diserahkan, dan apabila salah satu lembar telah digunakan, maka salinan asli lainnya secara otomatis menjadi tidak berlaku (*stand void*). Dalam praktik pengapalan, sering kali pihak bank atau agen pelayaran meminta agar seluruh salinan dokumen *waybill* diserahkan. Permintaan ini bertujuan untuk memastikan keamanan, terutama dalam situasi dimana terjadi perpindahan kepemilikan barang selama proses pengiriman.

2. Penebusan Dokumen *Delivery order* tanpa *Bill of lading* Asli atau *Waybill*

Dalam situasi dimana dokumen *bill of lading* asli belum diterima, namun penerima barang (*consignee*) ingin segera mendapatkan barangnya, dokumen *delivery order* dapat dikeluarkan setelah consignee menyerahkan jaminan kepada pihak pelayaran. Terdapat beberapa alternatif jenis jaminan yang dapat diberikan, yaitu:

a. Jaminan Pribadi

Jaminan ini diberikan oleh individu yang namanya tercantum sebagai penerima barang, dan harus dibuktikan dengan identitas diri yang sah.

b. Jaminan Perusahaan

Jaminan ini berasal dari perusahaan yang namanya tertera sebagai penerima atau tercantum dalam *To Order of Bank*, *Bill of lading* sebagai alamat pemberitahuan (*Notify Address*).

c. Jaminan Bank

Jaminan ini diberikan oleh bank yang namanya tercantum sebagai pihak yang akan memberikan perintah penyerahan barang (*To Order Of Bank*). Dalam konteks jaminan bank, terdapat beberapa kemungkinan:

1. Bank dapat memberikan jaminan kepada pelayaran untuk menyerahkan dokumen *bill of lading* asli atau *waybill* setelah dokumen tersebut diterima oleh bank. Jaminan semacam ini dapat diterima untuk pengiriman barang pemerintah, dan biasanya jaminan diberikan oleh bank pemerintah.
2. Bank juga dapat memperkuat jaminan yang diberikan oleh *consignee* dengan menyatakan bahwa pengiriman barang tersebut benar-benar dilakukan melalui bank tersebut, serta berjanji untuk menyerahkan dokumen *bill of lading* asli atau *waybill* setelah dokumen diterima oleh bank.
3. Selain itu, bank dapat mengambil alih tanggung jawab *consignee* sesuai dengan janji yang dibuat oleh *consignee* yaitu:
 - a. Bank akan diberikan ganti rugi sesuai dengan ketentuan yang dijanjikan oleh *consignee* jika terjadi kesalahan dalam penyerahan barang. Besaran ganti rugi tersebut akan dicantumkan dalam surat jaminan.
 - b. Bank juga berjanji untuk menyerahkan dokumen *bill of lading* asli atau *waybill* setelah dokumen diterima oleh bank.

Hal yang harus diperhatikan dalam surat jaminan bank adalah tanggal berlakunya surat tersebut. Klaim terkait kesalahan penyerahan barang hanya dapat diajukan selama periode surat jaminan berlaku.

2.1.4 *Less than container load (LCL)*

Suatu metode transportasi laut yang dirancang untuk mengakomodasi pengiriman barang dalam jumlah kecil dari berbagai pengirim (*shipper*) yang dikonsolidasikan ke dalam satu kontainer. Meskipun memberikan efisiensi dalam hal pembiayaan dan pemanfaatan ruang kontainer, metode ini tidak terlepas dari sejumlah tantangan operasional. Salah satu permasalahan utama adalah rendahnya tingkat visibilitas terhadap pergerakan barang selama proses pengangkutan. Hal ini diperburuk oleh keterbatasan sistem pemantauan dan pelacakan kontainer yang masih menjadi isu umum dalam logistik pengangkutan laut global. Risiko seperti keterlambatan dan potensi barang tidak terangkut sesuai jadwal (*rolling*) juga lebih besar dibandingkan pengiriman *Full Container Load* (FCL). Tak hanya itu, ciri-ciri LCL menurut Suyono (2005) sebagai berikut :

1. Petikemas dalam sistem LCL berisi barang-barang kiriman dari beberapa pengirim yang nantinya akan dikirimkan kepada beberapa penerima berbeda.
2. Barang-barang kiriman yang awalnya diterima dalam bentuk satuan (tidak dalam petikemas) akan dikumpulkan dan dimasukkan ke dalam petikemas di *Container Freight Station* (CFS) oleh perusahaan pelayaran.

3. Setibanya di pelabuhan tujuan, petikemas dibuka di *Container Freight Station* (CFS) oleh perusahaan pelayaran, lalu isi barang di dalamnya diserahkan kepada masing-masing penerima dalam bentuk satuan seperti semula atau disebut *break bulk*.
4. Perusahaan pelayaran memiliki tanggung jawab penuh terhadap kerusakan maupun kehilangan barang yang terjadi selama proses pengangkutan dalam petikemas.

Istilah *Less than container load* (LCL) merujuk pada jenis muatan yang dimasukkan ke dalam petikemas dan kemudian dibongkar kembali saat tiba di tujuan. Proses ini biasanya dilakukan oleh perusahaan pelayaran, cargo consolidator, atau EMKL, yang bertanggung jawab atas kegiatan pemuatan dan pembongkaran isi petikemas tersebut. Dibawah ini adalah indikator utama proses *Less than container load* sebagai berikut :

1. Barang yang dimuat dalam satu petikemas LCL berasal dari beberapa pengirim (*shipper*) dan ditujukan kepada beberapa penerima (*consignee*).
2. Setiap shipper memiliki kewajiban untuk mengirimkan barangnya sampai ke *Container Freight Station* (CFS) sebagai titik awal proses konsolidasi.
3. Perusahaan *freight forwarder* atau EMKL bertugas mengambil petikemas kosong dari depo, lalu melakukan proses pengisian barang (*stuffing*) di CFS.

4. *Freight forwarder* atau EMKL bertanggung jawab atas kondisi dan keamanan isi petikemas selama proses pengangkutan hingga barang diserahkan kepada *consignee*.
5. *Consignee* wajib mengambil barangnya langsung di CFS setelah proses pembongkaran (*unstuffing*) dilakukan.

2.1.4.1 Prosedur Pengeluaran Barang LCL Dari CFS

Setelah petikemas dilakukan proses pembongkaran atau unstiffing di container freight station (CFS), kemudian pihak konsolidator dalam hal ini yaitu freight forwarder atau EMKL melakukan proses pengeluaran barang dari CFS (www.tps.co.id). Prosedur-prosedur yang dilakukan untuk pengeluaran barang dari gudang CFS antara lain :

1. Pihak freight forwarder atau EMKL mengajukan surat permohonan pengeluaran barang kepada Terminal Petikemas Semarang (TPKS) melalui petugas layanan dokumen, dengan melampirkan dokumen asli, warkat dana, serta surat perintah pengeluaran.
2. Petugas layanan dokumen akan melakukan pemeriksaan kelengkapan berkas, mencetak *job order*, lalu menyerahkannya kepada pihak EMKL. Dua salinan job order juga diberikan kepada petugas layanan operasional.
3. Petugas akan menyerahkan job order atau Surat Persetujuan Pengeluaran Barang beserta perintah pengeluaran yang telah mendapatkan persetujuan dari bagian operasional CFS.

4. Asisten Manajer Operasional CFS akan melakukan verifikasi terhadap dokumen yang masuk dan mempersiapkan proses pengeluaran barang dari gudang.
5. Setelah barang dikeluarkan dari CFS, petugas wajib menyusun laporan pelaksanaan pengeluaran barang yang diketahui oleh petugas CFS dan disetujui oleh pihak EMKL.
6. Truk pengangkut (head truck) beserta barang keluar melalui gerbang keluar yang disebut *out gate* untuk didistribusikan ke lokasi selanjutnya.
7. bank tersebut, serta berjanji untuk menyerahkan dokumen *bill of lading* asli atau *waybill* setelah dokumen diterima oleh bank.
8. Selain itu, bank dapat mengambil alih tanggung jawab consignee sesuai dengan janji yang dibuat oleh *consignee* yaitu:
 - a. Bank akan diberikan ganti rugi sesuai dengan ketentuan yang dijanjikan oleh *consignee* jika terjadi kesalahan dalam penyerahan barang. Besaran ganti rugi tersebut akan dicantumkan dalam surat jaminan.
 - b. Bank juga berjanji untuk menyerahkan dokumen *bill of lading* asli atau *waybill* setelah dokumen diterima oleh bank.

Hal yang harus diperhatikan dalam surat jaminan bank adalah tanggal berlakunya surat tersebut. Klaim terkait kesalahan penyerahan barang hanya dapat diajukan selama periode surat jaminan berlaku.

2.1.5 Efektivitas Penerbitan Dokumen

Menurut Sutrisno (2007) Efektivitas sangat berkaitan dengan tercapainya tujuan dan sasaran dari suatu pekerjaan maupun tugas, serta

pengaruh dipengaruhi oleh kinerja selama proses pelaksanaannya. Beberapa indikator efektivitas penerbitan dokumen penting yaitu (1) Pemahaman Program Dalam Proses Penerbitan Dokumen *Delivery Order*, (2) Ketepatan Waktu Dalam Proses Penerbitan Dokumen *Delivery Order*, (3) Ketercapainya Tujuan Dalam Proses Penerbitan Dokumen *Delivery Order*, (4) Perubahan Nyata Dalam Proses Penerbitan Dokumen *Delivery Order*. Indikator efektivitas dijelaskan sebagai berikut :

1. Pemahaman Program Dalam Proses Penerbitan Dokumen *Delivery Order*

Indikator ini mengukur sejauh mana seluruh pihak yang terlibat memahami secara menyeluruh program dan prosedur dalam situs web untuk proses penerbitan dokumen *delivery order* serta tujuan dari penerbitan dokumen. Pemahaman yang baik akan memastikan setiap tahapan proses berjalan sesuai dengan standar operasional yang telah ditetapkan.

2. Ketepatan Waktu Dalam Proses Penerbitan Dokumen *Delivery Order*

Ketepatan waktu dalam penerbitan dokumen *delivery order* menjadi salah satu indikator utama efektivitas. Proses dilakukan secara efisien dan sesuai jadwal akan mendukung kelancaran operasional perusahaan serta meningkatkan kepercayaan pengguna jasa terhadap layanan yang diberikan.

3. Ketercapaian Tujuan Dalam Proses Penerbitan Dokumen *Delivery Order*

Indikator ini menilai tujuan dari penerbitan dokumen dapat dicapai secara optimal. Tercapainya tujuan proses penerbitan dokumen *delivery order* menunjukkan bahwa proses yang dilakukan telah berjalan sesuai rencana dan memberikan hasil yang diharapkan bagi perusahaan maupun jasa.

4. Perubahan Nyata Dalam Proses Penerbitan Dokumen *Delivery Order*

Efektivitas proses penerbitan dokumen *delivery order* dapat diukur melalui adanya perubahan nyata yang positif, dilihat dari peningkatan kualitas layanan, efisiensi waktu dan kepuasan pelanggan. Perubahan menjadi bukti bahwa proses penerbitan dokumen *delivery order* yang dijalankan membawa dampak signifikan terhadap perbaikan kinerja perusahaan.

2.2 Kajian Penelitian Terdahulu

1. Penelitian yang dilakukan oleh Capt. Dafid Ginting, M.Mar., M.Si dan Elgrace Siska (2021)

Penelitian yang dilakukan oleh Capt. Dafid dan Elgrace (2021) yang berjudul “Prosedur Penerbitan *Delivery order* Dalam Pengambilan Container Pada PT. Perusahaan Pelayaran Nusantara Panurjwan Cabang Medan” . Memiliki tujuan adalah untuk mengetahui secara mendalam bagaimana perusahaan pelayaran tersebut melaksanakan proses penerbitan dokumen *delivery order* dalam proses pengambilan kontainer, khususnya dalam konteks pengiriman barang impor dan ekspor. Penelitian tersebut memiliki kesamaan dengan penulis yaitu meneliti

proses penerbitan dokumen *delivery order*. Perbedaan dari adalah objek yang ditinjau adalah PT. Perusahaan Pelayaran Nusantara Panurjwan Cabang Medan sedang yang ditinjau oleh peneliti adalah PT Samudera Perdana Selaras

2. Penelitian yang dilakukan Muhammad Arsyad (2021)

Penelitian yang dilakukan oleh Muhammad Arsyad (2021) yang berjudul “Prosedur Pengiriman Barang Ekspor Menggunakan *Less than container load* (LCL) Pada PT. Agro Global Sentosa Makassar”. Memiliki tujuan adalah mengetahui dan menjelaskan prosedur pengiriman barang ekspor menggunakan metode *Less than container load* pada PT. Agro Global Sentosa Makassar, penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi hambatan-hambatan yang dihadapi oleh PT. Agro Global Sentosa Makassar dalam proses pengiriman barang ekspor menggunakan metode LCL. Penelitian ini memiliki persamaan dengan penelitian penulis yaitu berfokus pada proses penerbitan dokumen *delivery order* yang merupakan dokumen penting dalam pengambilan barang yang menggunakan pengiriman *Less than container load* dengan melibatkan industri logistik. Namun perbedaan dari penelitian ini dengan penulis yaitu penelitian yang dilakukan oleh Muhammad Arsyad adalah meneliti prosedur ekspor LCL pada perusahaan Freight Forwarder sedangkan yang dilakukan oleh penulis adalah penelitian yang membahas mengenai efektivitas penerbitan dokumen *delivery order* LCL impor di Ekspedisi Muatan Kapal Laut.

3. Penelitian yang dilakukan oleh Ni'matullah Adawiyah dan Baby Sri Poernomo (2022)

Penelitian yang dilakukan oleh Ni'matullah Adawiyah dan Baby Sri Poernomo (2022) yang berjudul “Analisis Prosedur Ekspor dengan Pendekatan Metode *Less than container load*: Studi Kasus PT, Konesia Prologix Line”. Memiliki tujuan adalah menganalisa prosedur pengiriman barang ekspor menggunakan metode *Less than container load* (LCL) di PT Konesia Prologix Line serta mengidentifikasi bagaimana PT Konesia Prologix Line sebagai perusahaan logistik yaitu Ekspedisi Muatan Kapal Laut berskala lokal bertindak sebagai penanggung jawab semua rantai transportasi dari awal hingga akhir tujuan. Persamaan dari penelitian yang dilakukan oleh penulis adalah mengidentifikasi mengenai pengiriman dengan metode *Less than container load* serta melibatkan peran perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut. Perbedaan dari penelitian dengan yang dilakukan adalah objek yang berfokus pada prosedur ekspor LCL secara umum di PT. Konesia Prologix Line sedangkan yang dilakukan penulis adalah efektivitas penerbitan dokumen impor metode LCL di PT. Samudera Perdana Selaras barang milik PT. Yih Quan.

4. Penelitian yang dilakukan oleh Qodri Setiawan, Rousdy Safari Tamba dan Sukirno (2022)

Penelitian yang dilakukan oleh Qodri Setiawan, Rousdy Safari Tamba dan Sukirno yang berjudul “Efektivitas Proses Pembuatan Dokumen Pemberitahuan Impor Barang dan Pengambilan Barang Pada PT. Palem

Tama Samudra”. Penelitian ini bertujuan menganalisa pemanfaatan sumber daya manusia dalam efektivitas proses pembuatan PIB serta pemanfaatan sarana dan prasarana dalam proses pembuatan PIB kemudian mengidentifikasi kendala dalam proses pembuatan dokumen impor. Persamaan dengan penelitian ini adalah menitikberatkan pada efektivitas proses penerbitan dokumen yang menjadi syarat utama dalam pengeluaran barang impor baik dokumen PIB maupun dokumen *Delivery order*. Persamaan penelitian juga terdapat pada tujuan untuk mempercepat dan mempermudah proses pengambilan barang impor di pelabuhan dengan mengoptimalkan proses dokumen. Namun terdapat perbedaan dalam penelitian yaitu jenis dokumen yang digunakan adalah PIB pada jenis pengiriman umum impor barang dan Dokumen *Delivery order* khusus pengiriman *Less than container load*.

5. Penelitian yang dilakukan oleh Puja Devi Anjani, Titik Purwinarti dan Ni Made Widhi(2022)

Penelitian yang dilakukan oleh Puja Devi Anjani, Titik Purwinarti dan Ni Made Widhi yang berjudul “Analisis Efektivitas Proses Impor Customs Barang Elsicom Engineering oleh PT Master Freight Internasional”. Penelitian ini bertujuan menganalisis kendala dalam proses impor pada PT. Master Freight International, penelitian ini menilai apakah sudah sesuai dengan prosedur yang berlaku serta mengidentifikasi hambatan-hambatan yang dihadapi khususnya dalam pengurusan dokumen dan proses customs. Persamaan dengan penelitian ini menilai seberapa efektif proses administrasi dalam

kegiatan impor baik dari sisi penerbitan dokumen maupun pelaksanaan di lapangan, menggunakan indikator pencapaian tujuan, integrasi, adaptasi terhadap kendala, serta kelengkapan dan ketepatan dokumen. Perbedaan penelitian yaitu pada ruang lingkup dokumen yang sedang dikaji secara umum dan spesifikasi terhadap dokumen *delivery order* saja, jenis pengiriman barang dan kompleksitas logistik yang dihadapi.

6. Penelitian yang dilakukan oleh Elif Koc (2022)

Penelitian yang dilakukan oleh Elif Koc yang berjudul “What Are The Barriers to the Adoption of Industry 4.0 in Container Terminals? A Qualitative Study on Turkish Ports”. Penelitian bertujuan untuk menginvestigasi karakteristik teknologi digital di pelabuhan kontainer dan mengungkap hambatan utama dalam penerapan Industri 4.0 di pelabuhan kontainer Turki serta mengidentifikasi empat kategori utama kesulitan: teknologi, operasional, hukum, dan organisasi. Persamaan penelitian ini adalah tentang digitalisasi pelabuhan, yang secara tidak langsung dapat mempengaruhi proses penerbitan dokumen *delivery order*. Perbedaan dari penelitian ini adalah tujuan mengidentifikasi hambatan penerapan teknologi sedangkan yang dilakukan oleh penulis adalah penelitian yang bertujuan untuk meningkatkan operasional terkhusus pada penerbitan dokumen *delivery order* yang dimiliki oleh perusahaan.

7. Penelitian yang dilakukan oleh R.A.P.J. Sultra, R.M.C. Nabela, G Wibisono, D.P. Sirait (2020)

Penelitian yang dilakukan oleh R.A.P.J. Sultra, R.M.C. Nabela, G Wibisono, D.P. Sirait berjudul “*Delivery order (DO) Online Implementation In Accelerating Documnt Flow Service Of Imported Goods In Payment Companies*”. Penelitian ini menganalisa mengenai implementasi *Delivery order (DO)* online dalam mempercepat arus dokumen dan barang impor yang memberikan dampak positif bagi pengguna jasa, karena mempercepat proses pengeluaran barang di pelabuhan namun terdapat kendala yaitu belum tersedia 24 jam dan kebutuhan akan hard copy *Bill of lading (B/L)*. Persamaan penelitian yang dilakukan oleh penulis adalah keduanya membahas mengenai tentang dokumen *Delivery order* yang mengangkut barang impor serta menganalisa efektivitas dan kendala dalam proses *Delivery order*. Perbedaan penelitian ini adalah penjelasan mengenai implementasi *Delivery order* online dan kendala-kendala di perusahaan pelayaran sedangkan yang dilakukan oleh penulis adalah mengevaluasi efektivitas proses penerbitan dokumen *Delivery order*.

8. Penelitian yang dilakukan oleh Ruben Huber (2021)

Penelitian yang dilakukan oleh Ruben Huber berjudul “*The Digital Transformation of Freight Forwarders*”. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisa bagaimana digitalisasi mengubah model bisnis tradisional freight forwarders, tantangan yang dihadapi dalam adopsi teknologi baru, serta peluang yang muncul dari penerapan teknologi seperti

Internet of Things (IoT), kecerdasan buatan (AI), dan platform digital untuk meningkatkan efisiensi dan transparansi dalam rantai pasok pengiriman internasional. Persamaan yang dilakukan dengan penelitian penulis adalah menyoroti mengenai pentingnya teknologi dan digitalisasi dalam meningkatkan kinerja logistik. Perbedaan penelitian ini adalah aspek operasional dalam administratif dalam penerbitan dokumen *delivery order* sedangkan penelitian Ruben Huber membahas implikasi strategis dan transformasi digital dalam industry freight forwarding.

9. Penelitian yang dilakukan oleh Jixuan You dan Lei Huang (2022)

Penelitian yang dilakukan oleh Jixuan You dan Lei Huang yang berjudul “Design of Paperless Internet of Things System for Port Bulk Cargo Delivery”. Penelitian ini bertujuan untuk merancang sistem *paperless* berbasis *Internet of Things* (IoT) untuk pengiriman *bulk cargo* di pelabuhan. Sistem ini memanfaatkan teknologi RFID, sensor, dan *cloud computing* untuk menggantikan dokumen fisik yang biasanya digunakan dalam proses pengiriman barang. Persamaan penelitian terletak pada kaitannya dengan proses logistic dalam pengiriman barang di pelabuhan, khususnya yang berkaitan dengan pengelolaan dokumen pengiriman. Sedangkan, perbedaan penelitian terletak pada pengiriman barang jenis *Less than container load* (LCL) dan sistem pengiriman bulk cargo dalam jumlah besar tanpa pengemasan kontainer.

10. Penelitian yang dilakukan oleh Michiel Spanjaart (2024)

Penelitian yang dilakukan oleh Michiel Spanjaart yang berjudul “Ship’s *Delivery order*”. Penelitian ini menganalisa mengenai status

hukum *ship's delivery orders*, yang merupakan instrumen untuk memecah pengiriman besar (biasanya barang curah) yang dikirim dengan satu *bill of lading* menjadi beberapa bagian kecil. Awalnya, *delivery order* diterbitkan oleh pedagang, namun kemudian lebih sering dikeluarkan oleh perwakilan kapal. Kemudian menjelaskan bagaimana *ship's delivery orders* diatur oleh Carriage of Goods by Sea Act (1992), dan memenuhi syarat sebagai dokumen kepemilikan. Persamaan pada penelitian adalah keduanya membahas tentang *delivery order* dalam konteks pengiriman barang serta menganalisa prosedur terkait *delivery order*. Perbedaan penelitian adalah pemahaman tentang status hukum *ship's delivery order* sementara penelitian yang dilakukan oleh bertujuan menganalisa tingkatan efisiensi operasional perusahaan.

Tabel 2. 1 Kajian Penelitian Terdahulu

No.	Judul Penelitian, oleh, dan tahun	Tujuan	Metode	Hasil	Persamaan	Perbedaan
1.	Prosedur Penerbitan <i>Delivery order</i> Dalam Pengambilan Container Pada PT. Perusahaan Pelayaran Nusantara Panurjwan Cabang Medan, Capt. Dafid Ginting, M.Mar., M.Si dan Elgrace Siska (2021)	Tujuan adalah untuk mengetahui secara mendalam bagaimana perusahaan pelayaran tersebut melaksanakan proses penerbitan dokumen <i>delivery order</i> dalam proses pengambilan kontainer, khususnya dalam konteks pengiriman barang impor dan ekspor.	Kualitatif	Prosedur penerbitan dokumen <i>Delivery order</i> (D/O) di PT. Perusahaan Pelayaran Nusantara Panurjwan Cabang Medan telah memenuhi standar layanan yang berlaku, menunjukkan kinerja yang baik dan mampu memberikan kepuasan kepada pelanggan. Namun masih terdapat beberapa hambatan dalam proses administratif yang perlu diantisipasi oleh perusahaan guna kelancaran proses pengambilan <i>container</i> .	Fokus utama pembahasan yang mengidentifikasi proses administrasi penerbitan dokumen <i>Delivery order</i> (D/O) dalam kegiatan logistik impor barang melalui jalur laut.	Penelitian ini terfokus pada pengidentifikasian teknis dan procedural standar penerbitan <i>Delivery order</i> (D/O) dari perspektif pelayaran dan gudang serta meninjau keterlibatan instansi Bea Cukai dan Bank.
2.	Prosedur Pengiriman Barang Ekspor Menggunakan <i>Less than container load</i> (LCL) Pada PT. Agro Global Sentosa Makasar,	Tujuan penelitian ini adalah menjelaskan secara menyeluruh prosedur pengiriman barang ekspor menggunakan metode <i>Less than container</i>	Kualitatif	Hasil dari penelitian seluruh tahapan mulai dari pengisian <i>Shipping Instruction</i> (SI), pemesanan kontainer (<i>Booking Instruction</i>), proses	Penelitian memiliki persamaan yaitu pemeriksaan prosedur pengiriman LCL melibatkan penerbitan	Perbedaan penelitian terletak pada proses ekspor cargo LCL dan secara lebih luas melibatkan dokumen ekspor

	Muhammad Arsyad (2021)	<i>load</i> (LCL) oleh PT. Agro Global Sentosa Makassar sebagai Freight Forwarder.		<i>packing</i> , hingga penanganan dokumen seperti <i>Commercial Invoice, Packing List, Bill of Lading, Certificate of Origin</i> (COO), hingga penyerahan dokumen ke negara tujuan, dilakukan secara terstruktur dan melibatkan koordinasi dengan berbagai pihak seperti <i>shipper, shipping</i> , bea cukai, dan instansi terkait lainnya.	dokumen penting dan menyoroti pentingnya kinerja freight forwarder atau EMKL dalam mendukung kelancaran proses ekspor dan impo	internasional seperti <i>Bill of lading</i> (B/L), Master B/L, COO, PEB.
3.	Analisis Prosedur Ekspor dengan Pendekatan Metode <i>Less than container load</i> : Studi Kasus PT, Konesia Prologix Line, Ni'matullah Adawiyah dan Baby Sri Poernomo (2022)	Tujuan penelitian ini adalah menganalisa prosedur pengiriman barang ekspor menggunakan pendekatan metode <i>Less than container load</i> (LCL) pada perusahaan jasa pengangkutan lokal, yaitu PT. Konesia Prologix Line. Penelitian ini memahami secara sistematis dan	Kualitatif	Penelitian ini mempunyai hasil dari analisa adalah prosedur yang dilakukan perusahaan sudah sesuai dengan standar ekspor, namun hambatan masih sering terjadi maka dari itu PT Konesia Prologix Line melakukan langkah antisipatif seperti pengecekan ulang barang dan proaktif	Penelitian ini memiliki persamaan yaitu fokus permasalahan yang membahas mengenai bagian integral dalam proses dokumen ekspor impor selain itu menganalisa mengenai aktivitas logistic <i>Less than container load</i> dengan berperan	Penelitian memiliki perbedaan prosedur ekspor barang dari Indonesia dan meneliti proses dokumen barang impor ke Indonesia. Kemudian perbedaan berada pada proses dari awal dokumen ekspor hingga

		komprehensif bagaimana perusahaan menjalankan seluruh rangkaian proses ekspor dengan metode LCL, mulai dari pengurusan dokumen ekspor, persiapan barang, proses konsolidasi muatan, hingga penyerahan barang ke pihak pelayaran dan pengiriman ke negara tujuan.		dalam berkoordinasi dengan pihak-pihak terkait	sebagai perusahaan EMKL.	barang dikirim sedangkan peneliian yang dilakukan penulis adalah efektivitas penerbitan dokumen <i>Delivery order</i> (D/O)
4.	Efektivitas Proses Pembuatan Dokumen Pemberitahuan Impor Barang dan Pengambilan Barang Pada PT. Palem Tama Samudra , Qodri Setiawan, Rousdy Safari Tamba dan Sukirno (2022)	Tujuan penelitian ini adalah mengidentifikasi dan menganalisa efektivitas proses impor yang dilakukan pada PT Master Freight Internasional serta memahami hambatan yang muncul selama proses impor pada perusahaan.	Kualitatif	Hasil dari penelitian ini adalah pemanfaatan SDM di PT Palem Tama Samudra dinilai kurang efektif atau mendekati efektif. Disebabkan oleh masih adanya beberapa kendala dalam pelaksanaan prosedur pembuatan dokumen PIB. Namun, perusahaan memberikan upaya melalui pelatihan berkala terhadap karyawan.	Persamaan penelitian ini adalah menganalisa dokumen yang dibutuhkan dalam kegiatan impor. Menganalisa mengenai efektivitas proses administrasi dokumen di perusahaan logistik. Indikator efektivitas dinilai dari pemanfaatan SDM, sarana dan prasarana, serta	Perbedaan penelitian yang dilakukan dengan jenis dokumen dengan muatan kargo yang berbeda yaitu <i>Less than container load</i> (LCL) dan tidak ada spesifikasi jenis kargo yang digunakan baik itu Full Container Load atau <i>Less than container load</i> .

				Sarana dan prasarana pada perusahaan sudah efektif untuk mendukung administrasi dan kelancaran pengambilan barang.	identifikasi kendala dan solusi.	
5.	Analisis Efektivitas Proses Impor Customs Barang Elsicom Engineering oleh PT Master Freight Internasional	Tujuan penelitian ini adalah mengetahui sejauh mana proses impor yang dilakukan oleh PT Master Freight Internasional sudah berjalan efektif sesuai dengan prosedur dan peraturan yang berlaku. Mengidentifikasi dan menganalisa kendala-kendala yang dihadapi oleh perusahaan dalam menjalankan proses impor, sehingga dapat ditemukan solusi yang tepat untuk meningkatkan efektivitas proses impor yang dilakukan oleh perusahaan.	Kualitatif	Hasil penelitian yang dilakukan adalah secara keseluruhan, proses impor customs barang Elsicom Engineering oleh PT Master Freight Internasional berjalan efektif, didukung oleh sistem administrasi yang rapi, peran penting freight forwarder dan kemampuan perusahaan dalam mengatasi kendala yang muncul selama proses impor.	Penelitian memiliki persamaan yaitu menganalisa efektivitas proses dan mengidentifikasi kendala serta solusi dalam pengurusan dokumen impor. Keduanya menjelaskan person penting perusahaan logistik dalam kelancaran kegiatan impor	Penelitian memiliki perbedaan pada jenis dokumen customs impor (PIB, Invoice, <i>Bill of lading</i> dll) dan dokumen <i>Delivery order</i> untuk barang impor dengan muatan <i>Less than container load</i> .
6.	What Are The Barriers to the Adoption of Industry 4.0 in Container	Tujuan penelitian ini adalah memahami bagaimana teknologi digital diterapkan di	Kualitatif	Hasil penelitian ini adalah hambatan pada teknologis yang membutuhkan bauta	Penelitian ini memiliki persamaan yang beraspek pada	Perbedaan penelitian ini terletak pada kajian hambatan

	Terminals? A Qualitative Study on Turkish Ports, Elif Koc (2022)	pelabuhan kontainer, yang merupakan titik nodai dalam rantai pasok global. Dengan menganalisis penerapakan teknologi industry 4.0, studi ini berusaha memberikan wawasan tentang bagaimana pelabuhan dapat bersaing secara lebih efektif di pasar lokal dan global.		tinggi untuk instalasi digital, kurang cakupan internet dan fasilitas IT, serta keamanan siber. Hambatan yang terjadi pada operasional yaitu keterbatasan kapasitas kargo pelabuhan yang ada dan prosedur kepabeanaan yang rumit dan birokratis.	pengelolaan logistic di pelabuhan dengan tujuan peningkatan efisiensi dalam proses pengiriman barang, mengidentifikasi hambatan atau tantangan dalam penerapan sistem yang lebih efisien.	pada industry 4.0 di pelabuhan kontainer secara umum di Turki. Aspek teknologi digital dan tantangan yang terkait dengan penerapan teknologi modern di pelabuhan sedangkan penelitian penulis melakukan analisa proses administrasi dan operasional penerbitan dokumen barang tanpa membahas teknologi secara lebih detail atau mendalam.
7.	<i>Delivery order</i> (DO) Online Implementation In Accelerating Documnt Flow Service Of Imported Goods In Payment Companies, R.A.P.J. Sultra, R.M.C.	Tujuan penelitian ini adalah memahami dan meningkatkan proses pengeluaran barang impor melalui penerapan dokumen <i>delivery order</i> berbasis online berbasis mekanisme dan proses	Kualitatif	Hasil penelitian menunjukkan bahwa dokumen <i>delivery order</i> berbasis online memberikan manfaat dalam mempercepat alur dokumen dan pengeluaran barang. Dengan mengubah	Persamaan penelitian berada pada penelitian yang terfokus pada dokumen <i>delivery order</i> mengidentifikasi hambatan dalam	Perbedaan penelitian pada spesifik pada efektivitas penerbitan dokumen <i>delivery order</i> untuk <i>Less than container load</i> di satu

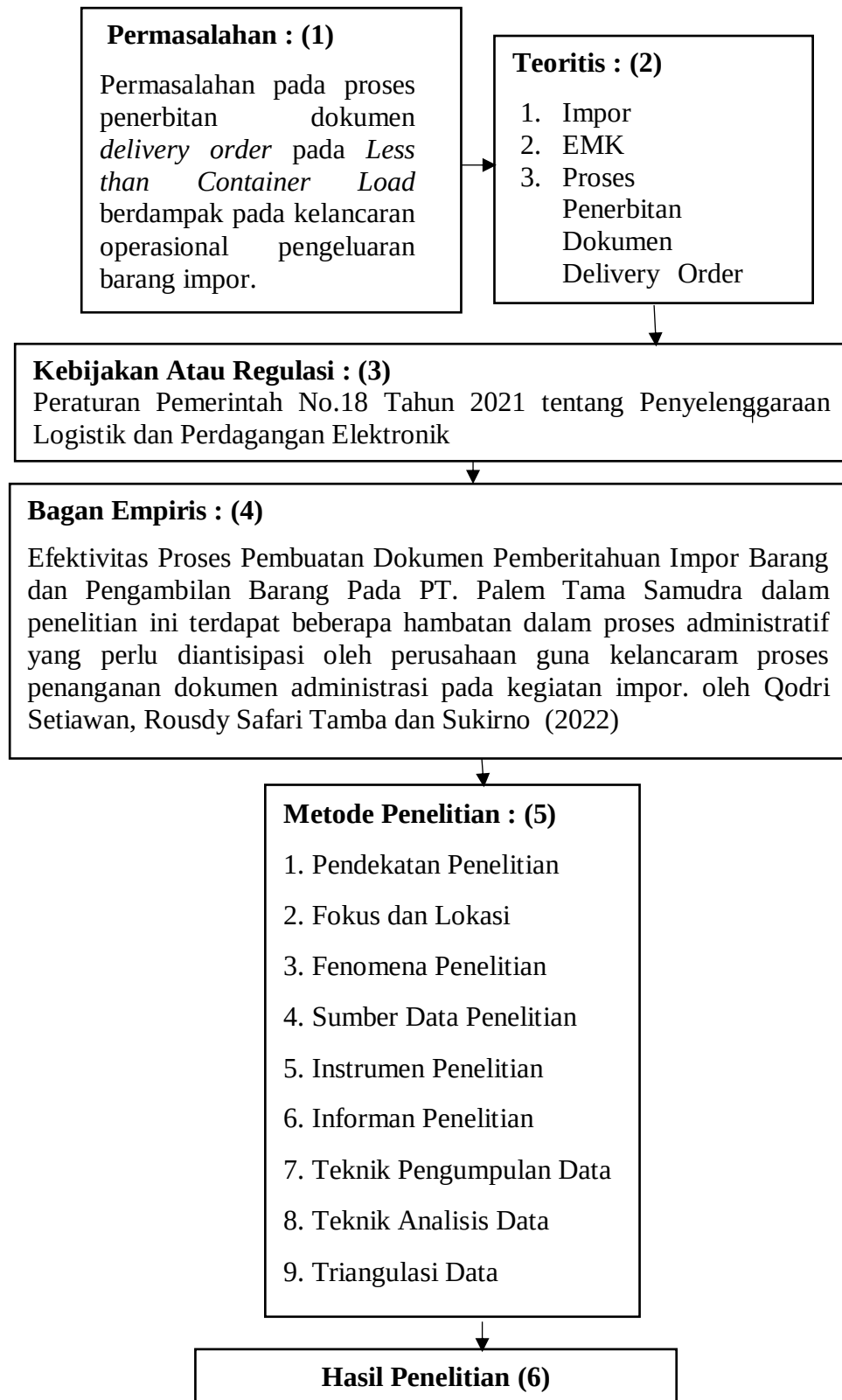
	Nabela, G Wibisono, D.P. Sirait (2020)	yang digunakan dengan menjelaskan konsep untuk menunjukkan bagaimana sistem ini dapat mengubah cara pengelolaan dokumen dan pengeluaran barang di pelabuhan.		proses manual menjadi digital memberikan manfaat seperti meminimalisir waktu pengeliiaran barang ,data dan komunikasi antar pihak meningkat dengan koordinasi dan kolaborasi yang jauh lebih baik daripada sebelumnya.	proses pengelolaan dokumen.	perusahaan saja dan mengkaji implementasi <i>delivery order</i> online di pelabuhan secara umum dan dampak terhadap alur dokumen serta pengeluaran barang impor.
8.	The Digital Transformation of Freight Forwarders, Ruben Huber (2021)	Tujuan penelitian adalah untuk menganalisa dampak digitalisasi terhadap pekerja di sektor logistic, mengidentifikasi dampak digitalisasi yaitu teknologi, spesialisasi, omnichannel dan virtualiasi yang bertujuan memberikan pemahaman mengenai agaimana tren transportasi internasional dalam sektor logistic.	Kualitatif	Hasil dari penelitian ini adalah digitalisasi mendorong perusahaan untuk fokus pada kekuatan mereka di tengah transpransi pasar yang meningkat, meningkatkan penggunaan IoT dalam segi visibilitas. Adaptasi terhadap perubahan ini adalah kunci keberhasilan di era digital yang harus berkembang dalam perusahaan.	Persamaan penelitian adalah mengidentifikasi hambatan dalam proses pengelolaan dokumen dan mengevaluasi manfaat dari sistem yang diterapkan.	Perbedaan penelitian adalah menganalisis proses internal penerbitan DO, termasuk waktu yang dibutuhkan, langkah-langkah yang terlibat, serta efektivitas komunikasi antara pihak-pihak terkait dan yang dilakukan oleh Ruben Huber adalah membahas tren lebih luas seperti spesialisasi, omnichannel, dan

						virtualisasi yang mempengaruhi struktur industri logistik secara keseluruhan.
9.	Design of Papaerless Internet of Things System for Port Bulk Cargo Delivery, Jixuan You dan Lei Huang (2022)	Tujuan penelitian adalah meningkatkan visibilitas dan transparansi dalam rantai pasokan, terutama dalam hal pelacakan dan pengelolaan barang yang dikirim. Ini penting untuk mengurangi risiko kehilangan dan kesalahan dalam pengiriman.	Kualitatif	Hasil penelitian adalah merancang sistem IoT yang mengintegrasikan berbagai komponen, seperti perangkat keras, perangkat lunak, dan teknologi komunikasi, yang dapat digunakan untuk memantau dan mengelola pengiriman barang secara real-time. Dengan implementasi teknologi IoT, risiko kehilangan dan kerusakan barang dapat diminimalkan. Sistem ini mampu memberikan informasi yang akurat dan tepat waktu mengenai kondisi barang, yang berkontribusi pada pengelolaan risiko yang lebih baik.	Penelitian memiliki persamaan adalah keduanya mengidentifikasi berbagai hambatan dalam proses penerbitan dokumen. Misalnya, keduanya mencatat bahwa masih ada penggunaan dokumen fisik dan prosedur manual yang menghambat efisiensi. Memiliki tujuan yang sama, yaitu untuk meningkatkan efisiensi dalam proses pengeluaran barang, baik melalui penerbitan DO yang lebih cepat dan akurat.	Perbedaan penelitian adalah menawarkan rekomendasi yang lebih umum tentang adopsi teknologi baru dan kolaborasi antar perusahaan dalam konteks yang lebih luas. Sedangkan penelitian penulis memberikan rekomendasi yang lebih terfokus pada perbaikan spesifik dalam proses penerbitan DO, seperti penggunaan perangkat lunak tertentu atau pelatihan bagi staff.

10.	Ship's <i>Delivery order</i> , Michiel Spanjaart (2024)	Tujuan penelitian adalah mengeksplorasi dan menganalisa status hukum dan praktik terkini mengenai ship's <i>delivery orders</i> , yang merupakan instrumen penting dalam pengelolaan pengiriman barang berbentuk partai besar yang dibagi menjadi beberapa parcel lebih kecil. Menganalisa evolusi pengeluaran <i>delivery order</i> dari awalnya yang dikeluarkan oleh penjual barang menjadi dokumen yang lebih sering diterbitkan oleh perwakilan kapal, serta bagaimana hal ini mempengaruhi tanggung jawab dan hak-hak pengangkut.	Kualitatif	Penelitian ini memberikan hasil mengidentifikasi ship's <i>delivery orders</i> sebagai dokumen yang mengikat pengangkut untuk mengantarkan barang kepada penerima yang ditunjuk, berfungsi sebagai 'mini' <i>bill of lading</i> untuk pengiriman parcel yang lebih kecil serta ada perubahan signifikan dalam praktik penerbitan <i>delivery orders</i> , dengan pengakuan hukum yang lebih besar terhadap peran mereka dalam pengiriman barang, serta regulasi yang mengatur penerbitan dokumen ini dalam konteks hukum maritim.	Persamaan penelitian adalah pentingnya dokumen dalam proses pengelolaan pengiriman barang. Penelitian yang dilakukan oleh penulis adalah pentingnya dokumen <i>delivery order</i> untuk operasional perusahaan, sementara penelitian yang dilakukan oleh Michiel Spanjaart adalah ship's <i>delivery orders</i> membahas instrumen yang digunakan untuk mengelola pengiriman barang dalam jumlah besar yang dibagi menjadi parcel lebih kecil.	Perbedaan penelitian adalah spesifikasi pada penerbitan dokumen <i>delivery order Less than container load</i> (LCL) di perusahaan sedangkan yang dilakukan oleh Michiel Spanjaart menganalisa cakupan evolusi dan regulasi ships's <i>delivery order</i> dalam pengangkutan barang secara internasional tidak terikat pada satu perusahaan.
-----	---	---	------------	---	--	--

Sumber Data Diolah Penulis, 2025

2.3 Alur Kerangka Penelitian



Gambar 2. 1 Alur Penelitian

Sumber Diolah Penulis, 2025

Penelitian dengan judul “Analisis Efektivitas Proses Penerbitan *Document Delivery order Import* Pada *Less than container load* (LCL) Oleh EMKL PT. Samudera Perdana Selaras (Studi Kasus di PT Yih Quan)” menggunakan tiga teori utama yaitu, impor, EMKL, dan proses penerbitan dokumen *Delivery order* dan *Less than container load* (LCL). Teori utama tersebut akan menjadi landasan dan acuan bagi peneliti dalam memahami secara mendalam permasalahan pada perusahaan yang akan diteliti atau dikaji. Ketiga teori utama tersebut akan membantu peneliti mengkaji masalah terkait penerbitan *dokumen delivery order* pada impor *less than container load* milik PT Yih Quan. Permasalahan penelitian ini mengangkat berbagai masalah yang terjadi dalam proses penerbitan dokumen *delivery order*.

Penelitian terdahulu yang relevan dengan penelitian ini adalah penelitian yang berjudul “Efektivitas Proses Pembuatan Dokumen Pemberitahuan Impor Barang dan Pengambilan Barang Pada PT. Palem Tama Samudra” (Qodri Setiawan, Rousdy Safari Tamba, dan Sukirno 2022). Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa proses penanganan penerbitan dokumen *delivery order* pada PT. Palem Tama Samudra sudah dilakukan secara efektif dengan prosedur dan peraturan yang berlaku.