

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Kajian Teori

2.1.1. Ekspor

2.1.1.1. Pengertian Ekspor

Ekspor merupakan suatu bentuk kegiatan perdagangan internasional yang memiliki peran strategis dalam mendukung pertumbuhan ekonomi suatu negara. Kegiatan ini secara umum didefinisikan sebagai proses pengeluaran barang atau produk dari wilayah dalam negeri menuju wilayah luar negeri dengan mematuhi berbagai ketentuan hukum dan peraturan yang telah ditetapkan oleh pemerintah, baik dari sisi negara asal maupun negara tujuan. Dalam konteks hukum nasional, berdasarkan Pasal 1 butir 14 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan, serta merujuk pada Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor 13/M-DAG/PER/3/2012 tentang Ketentuan Umum di Bidang Ekspor, ekspor secara spesifik diartikan sebagai kegiatan mengeluarkan barang dari daerah pabean untuk tujuan pengiriman ke negara lain.

Aktivitas ekspor pada umumnya dilakukan oleh negara-negara yang telah memiliki keunggulan dalam kemampuan produksi, baik dari sisi jumlah, kualitas, maupun daya saing produk yang dihasilkan. Negara-negara tersebut biasanya telah memenuhi kebutuhan domestik dan memiliki kapasitas produksi surplus sehingga dapat melakukan pengiriman produk ke pasar internasional. Ekspor tidak hanya berfungsi sebagai sarana untuk menyalurkan kelebihan hasil produksi, tetapi juga menjadi instrumen penting dalam memperluas akses pasar global, memperkenalkan

produk dalam negeri ke konsumen internasional, serta meningkatkan daya saing industri nasional di tengah persaingan global yang semakin kompetitif (Tri et al., 2023).

Ekspor merupakan suatu aktivitas ekonomi yang dilakukan oleh suatu negara dengan cara mengeluarkan barang atau jasa ke negara lain dalam rangka memenuhi kebutuhan pasar internasional. Kegiatan ekspor tidak hanya berperan sebagai instrumen utama dalam perdagangan luar negeri, tetapi juga memberikan kontribusi yang signifikan terhadap pembangunan ekonomi nasional. Perolehan devisa negara melalui transaksi ekspor menjadi salah satu sumber pendapatan yang penting dalam memperkuat neraca pembayaran serta mendukung stabilitas perekonomian nasional. Peningkatan nilai ekspor memiliki keterkaitan yang erat dengan pertumbuhan ekonomi, karena dapat mendorong kemajuan sektor industri, memperluas pangsa pasar produk domestik, serta meningkatkan aktivitas perdagangan. Selain itu, ekspor juga memberikan dampak *multiplier effect* terhadap sektor-sektor penunjang lainnya seperti logistik, transportasi, dan jasa keuangan. Efek berantai dari kegiatan ekspor tersebut berpotensi menciptakan lapangan kerja baru, memperluas peluang usaha, dan secara keseluruhan meningkatkan taraf kesejahteraan masyarakat. Oleh karena itu, optimalisasi kegiatan ekspor menjadi salah satu strategi yang perlu diperkuat dalam upaya pembangunan ekonomi yang berkelanjutan (Tyas, 2022).

Dengan mempertimbangkan berbagai aspek tersebut, dapat disimpulkan bahwa ekspor merupakan suatu proses perdagangan antarnegara yang memiliki peran vital dalam menciptakan stabilitas dan pertumbuhan ekonomi nasional. Proses ini tidak hanya bertujuan untuk memperoleh keuntungan ekonomi dalam

bentuk devisa atau valuta asing, tetapi juga menuntut adanya pemenuhan terhadap ketentuan dan regulasi yang telah ditetapkan, baik oleh pemerintah Indonesia maupun oleh negara tujuan ekspor, guna menjamin kelancaran serta legalitas dalam pelaksanaan kegiatan ekspor tersebut.

2.1.1.2. Tujuan Ekspor

Kegiatan ekspor memiliki sejumlah tujuan strategis yang memberikan dampak signifikan, baik bagi perekonomian negara maupun bagi perkembangan dunia usaha, khususnya perusahaan yang terlibat dalam perdagangan internasional. Salah satu tujuan utama dari aktivitas ekspor adalah untuk meningkatkan perolehan devisa negara. Devisa yang diperoleh dari hasil ekspor berperan penting sebagai sumber pendapatan negara yang dapat digunakan untuk membiayai berbagai kebutuhan, termasuk kegiatan impor barang modal, bahan baku, dan jasa yang tidak dapat diproduksi di dalam negeri. Selain itu, peningkatan devisa juga berdampak pada penguatan posisi neraca perdagangan dan stabilitas keuangan negara, yang secara tidak langsung akan mendorong pertumbuhan ekonomi nasional secara berkelanjutan.

Menurut pendapat Paul et al. (2018), ekspor juga memiliki peranan dalam meningkatkan efisiensi ekonomi suatu negara, yaitu dengan mendorong negara untuk memproduksi barang-barang yang memiliki keunggulan komparatif. Barang-barang tersebut kemudian diperdagangkan ke luar negeri untuk ditukar dengan produk lain yang tidak dapat diproduksi secara efisien di dalam negeri. Dengan kata lain, ekspor memungkinkan suatu negara untuk lebih fokus pada sektor-sektor produksi yang memiliki daya saing tinggi di pasar internasional, sehingga sumber daya yang dimiliki dapat dimanfaatkan secara optimal. Hal ini tidak hanya

memberikan keuntungan ekonomi dalam bentuk pendapatan dan devisa, tetapi juga meningkatkan produktivitas nasional dan memperkuat struktur ekonomi negara secara keseluruhan.

2.1.1.3. Manfaat Ekspor

Kegiatan ekspor memberikan kontribusi yang signifikan terhadap pertumbuhan dan perkembangan sektor industri domestik, salah satunya melalui peningkatan daya saing produk nasional di pasar global. Melalui ekspor, pelaku industri didorong untuk terus melakukan inovasi serta meningkatkan kualitas produk agar mampu bersaing secara kompetitif dengan produk dari negara lain. Selain itu, ekspor juga membuka peluang bagi produk dalam negeri untuk menjangkau pasar internasional yang lebih luas, sehingga ketergantungan terhadap konsumsi domestik dapat dikurangi. Hal ini menciptakan keseimbangan antara produksi dan permintaan serta memperkuat struktur pasar nasional (Paul et al., 2018).

Kegiatan ekspor memberikan kesempatan strategis bagi suatu negara untuk memanfaatkan keunggulan komparatif yang dimilikinya, yaitu kemampuan untuk memproduksi barang tertentu dengan efisiensi dan biaya yang lebih rendah dibandingkan negara lain. Produk yang dapat dihasilkan secara efisien di dalam negeri dapat dijual ke luar negeri, sementara kebutuhan yang tidak dapat dipenuhi secara optimal dapat dipenuhi melalui impor. Dengan demikian, melalui mekanisme perdagangan internasional yang sehat, negara mampu mengalokasikan sumber daya secara lebih efisien dan efektif.

Secara keseluruhan, kegiatan ekspor tidak hanya berfungsi sebagai saluran perdagangan semata, tetapi juga berperan penting dalam mendorong pertumbuhan

ekonomi nasional. Dengan meningkatnya nilai ekspor, maka pendapatan negara melalui devisa pun akan bertambah, yang selanjutnya dapat digunakan untuk membiayai berbagai sektor pembangunan. Di sisi lain, ekspor juga menjadi sarana promosi bagi produk dalam negeri untuk dikenal di pasar internasional, sehingga dapat meningkatkan citra dan reputasi industri nasional. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa manfaat dari kegiatan ekspor bagi suatu negara mencakup peningkatan kesejahteraan ekonomi, perluasan pangsa pasar, dan penguatan posisi daya saing produk di pasar global.

2.1.1.4. Faktor Terjadinya Ekspor

Kegiatan ekspor memegang peranan yang sangat strategis dalam mendukung perekonomian suatu negara, karena mampu memberikan kontribusi nyata terhadap pertumbuhan ekonomi nasional, peningkatan perolehan devisa negara, serta mendorong perluasan akses pasar bagi produk-produk domestik ke kancah internasional. Namun demikian, pelaksanaan kegiatan ekspor tidak semata-mata terjadi begitu saja, melainkan dipengaruhi oleh berbagai faktor penting yang saling berkaitan dan saling memengaruhi satu sama lain (Lepsey, 1995).

1. Harga Ekspor dan Harga Domestik.

Salah satu faktor utama yang memengaruhi terjadinya aktivitas ekspor adalah perbedaan antara harga ekspor dengan harga domestik. Perbedaan ini dapat menentukan tingkat daya saing suatu produk di pasar internasional. Apabila harga ekspor suatu komoditas lebih kompetitif dibandingkan dengan harga yang ditawarkan di pasar dalam negeri, maka produk tersebut memiliki peluang yang lebih besar untuk menembus pasar ekspor. Sebaliknya, jika harga ekspor justru terlalu tinggi dibandingkan harga pasar internasional, maka permintaan terhadap

produk tersebut dari konsumen luar negeri cenderung akan menurun, sehingga menghambat pertumbuhan ekspor.

Perkembangan volume ekspor suatu komoditas sangat dipengaruhi oleh bagaimana harga pasar ditetapkan, baik di tingkat domestik maupun internasional. Oleh karena itu, penetapan harga yang tepat dan sesuai dengan dinamika pasar global menjadi salah satu kunci keberhasilan dalam meningkatkan kinerja ekspor suatu negara.

2. Nilai Tukar Mata Uang (Kurs).

Salah satu faktor eksternal yang memiliki pengaruh signifikan terhadap aktivitas ekspor adalah fluktuasi nilai tukar mata uang domestik terhadap mata uang asing. Perubahan nilai tukar ini dapat menentukan tingkat daya saing suatu produk di pasar global. Apabila terjadi depresiasi terhadap nilai tukar mata uang domestik, maka harga produk ekspor dari negara tersebut akan menjadi relatif lebih murah di mata pembeli internasional. Kondisi ini dapat mendorong peningkatan permintaan dari luar negeri karena produk menjadi lebih terjangkau. Sebaliknya, apabila terjadi apresiasi terhadap nilai tukar, maka harga produk ekspor akan menjadi lebih mahal, yang berpotensi menurunkan minat beli dari pasar luar negeri. Menunjukkan bahwa nilai tukar merupakan salah satu faktor utama yang menentukan dinamika perdagangan internasional, terutama dalam kaitannya dengan besarnya volume ekspor suatu negara.

3. Kapasitas Produksi dan Ketersediaan Bahan Baku.

Kapasitas produksi nasional juga menjadi faktor yang tidak dapat diabaikan dalam mendukung keberhasilan kegiatan ekspor. Kemampuan suatu negara dalam menghasilkan barang dalam jumlah besar serta menjaga standar kualitas produk

yang tinggi merupakan penentu utama dalam meningkatkan kapasitas ekspor.

Ketersediaan bahan baku yang memadai, baik dari segi jumlah maupun kualitas, menjadi elemen penting dalam menjamin kelangsungan proses produksi yang berorientasi pada pasar ekspor. Berdasarkan hasil penelitian dijelaskan bahwa tingkat produksi nasional serta jumlah tenaga kerja yang digunakan dalam proses produksi memiliki korelasi positif terhadap peningkatan nilai ekspor secara keseluruhan.

4. Permintaan Global dan Tren Pasar Internasional.

Faktor lain dalam memengaruhi besarnya volume ekspor adalah permintaan global terhadap produk tertentu. Permintaan dari pasar internasional dipengaruhi oleh berbagai dinamika, antara lain tren konsumsi global, perubahan preferensi konsumen, serta perkembangan teknologi yang mendorong pergeseran pola permintaan. Produk yang mampu memenuhi kebutuhan dan preferensi pasar global memiliki peluang lebih besar untuk diekspor dalam jumlah yang signifikan.

5. Daya Saing Produk di Pasar Internasional.

Faktor daya saing produk memainkan peran krusial dalam menentukan keberhasilan ekspor suatu negara. Daya saing ini mencakup berbagai aspek, seperti kualitas produk, tingkat inovasi, citra merek, dan keunikan produk dibandingkan dengan produk dari negara lain. Produk yang memiliki keunggulan kompetitif cenderung lebih mudah diterima di pasar internasional karena mampu memenuhi ekspektasi konsumen global. Lipsey mengemukakan bahwa kemampuan suatu negara dalam bersaing dengan negara lain dalam hal kualitas dan harga produk merupakan salah satu faktor penting yang mempengaruhi pertumbuhan ekspor secara keseluruhan.

2.1.1.5. Faktor Penghambat Ekspor

Faktor penghambat ekspor merupakan berbagai bentuk kendala yang dapat mengganggu, memperlambat, atau bahkan menghentikan kelancaran proses kegiatan ekspor yang dilakukan oleh suatu perusahaan. Hambatan-hambatan ini dapat bersumber dari faktor internal perusahaan, seperti keterbatasan sumber daya manusia yang berkompeten di bidang ekspor, minimnya pengetahuan tentang prosedur dan regulasi ekspor internasional, hingga kurangnya kemampuan dalam menjangkau pasar luar negeri secara optimal.

Di sisi lain, hambatan juga dapat bersumber dari faktor eksternal seperti kompleksitas regulasi pemerintah, prosedur kepabeanan yang rumit, biaya logistik yang tinggi, serta keterbatasan infrastruktur penunjang seperti pelabuhan dan sistem distribusi barang. Keseluruhan faktor tersebut dapat mempengaruhi efisiensi, efektivitas, serta daya saing perusahaan dalam menjalankan aktivitas ekspor, terutama dalam hal memenuhi batas waktu pengiriman atau *closing time* kontainer yang menjadi salah satu tantangan utama dalam proses pengangkutan barang ekspor. Faktor penghambat yaitu sebagai berikut (Raharjo dan Sari, 2021):

1. Hambatan Birokrasi dan Regulasi.

Prosedur ekspor yang kompleks dan tumpang tindih antara instansi pemerintah menyebabkan keterlambatan proses ekspor, terutama dalam penerbitan dokumen seperti sertifikat kesehatan, izin ekspor, dan *customs clearance*.

2. Ketidakefisienan Logistik dan Infrastruktur.

Keterbatasan infrastruktur pelabuhan, kapasitas gudang, dan jaringan transportasi meningkatkan biaya logistik dan waktu transit, memengaruhi daya saing ekspor.

3. Keterbatasan Teknologi dan Digitalisasi.

Freight forwarder yang masih mengandalkan proses manual dalam dokumentasi ekspor berisiko mengalami kesalahan dan keterlambatan dalam memenuhi *closing time*.

4. Ketergantungan Pada Mitra Asing.

Ketergantungan pada *buyer* atau agen di luar negeri yang tidak responsif dapat menghambat proses negosiasi dan pembayaran ekspor.

5. Fluktuasi Nilai Tukar dan Kebijakan Perdagangan.

Perubahan kebijakan tarif dan non-tarif di negara tujuan serta volatilitas nilai tukar mata uang menambah ketidakpastian bagi eksportir.

6. Kualitas SDM dan Kompetensi.

Kurangnya pemahaman pelaku usaha terhadap prosedur ekspor dan standar produk internasional menjadi penghambat utama ekspor UMKM

2.1.1.6. Dokumen yang diperlukan Dalam Ekspor

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

1. *Shipping Instruction*.

Surat perintah pengiriman atau pengapalan barang yang dibuat eksportir atau shipper yang memuat data lengkap mengenai pelabuhan tujuan, nama dan alamat *importer* atau *consignee*, nama dan alamat eksportir atau *shipper*, tanggal *stuffing*, jenis komoditi, jumlah barang, tanda tangan dan nama pengirim, serta

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

2. *Booking Confirmation*

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

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

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

1. *Shipped B/L*

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

2. *Origin B/L*

Origin B/L merupakan dokumen asli yang mencerminkan hak kepemilikan *atas* barang. Negosiasi B/L adalah jenis dokumen B/L yang dapat diperdagangkan, di mana hak kepemilikan barang dapat dijual atau

dipindahkan melalui endorsasi yang tertera dalam dokumen tersebut.

3. *To be shipped B/L*

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

4. *Clean B/L*

Clean B/L merupakan dokumen yang menyatakan bahwa barang sudah berhasil muat ke dalam kapal dan sudah sesuai dengan apa yang sudah tercatat dalam informasi dokumen B/L.

5. *Straight B/L*

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

6. *Order B/L*

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

7. *Foul B/L*

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

4. Dokumen Asuransi Barang

Melindungi pengiriman barang ke luar negeri merupakan hal yang sangat penting. Dalam transaksi ekspor dan impor, dokumen asuransi memegang peranan

yang tidak kalah krusial. Dokumen ini berfungsi sebagai bukti bahwa barang-barang yang tercantum di dalamnya telah diasuransikan. Jika terjadi kerusakan atau kehilangan selama perjalanan, pihak asuransi akan memberikan ganti rugi sesuai dengan syarat yang telah disepakati. Asuransi ini juga dibuat oleh pihak terkait atas perintah dari eksportir atau *importer*.

5. *Packing List*

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

6. *Invoice*

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

7. Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB)

Dokumen yang disiapkan oleh eksportir perlu mendapatkan persetujuan dari petugas bea cukai sebelum muatan dimasukkan ke atas kapal. Dalam dokumen PEB, terdapat informasi mengenai jenis barang yang diekspor, termasuk kategori umum, barang yang dikenakan pajak ekspor, barang yang mendapatkan fasilitas pembebasan dan pengembalian bea masuk, serta kategori barang ekspor lainnya. Selain itu, PEB juga mencakup nama importir, NPWP, izin khusus, berat barang, negara tujuan, provinsi asal barang, metode penyerahan, merek kemasan, dan informasi penting lainnya.

8. *Certificate of Origin (COO)*

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

Certificate of Origin (COO) merupakan surat pernyataan yang ditandatangani untuk membuktikan asal dari suatu barang yang digunakan untuk memperoleh fasilitas bea masuk atau sebagai alat perhitungan kuota di negara tujuan untuk mencegah masuknya barang terlarang. Hal ini didasari oleh kesepakatan bilateral, regional, multilateral, unilateral, atau karena ketentuan sepihak dari suatu negara pengimpor yang mewajibkan COO disertakan pada barang ekspor asal Indonesia. Diterbitkan oleh Instansi Penertit SKA (IPSKA) yang diberi kewenangan oleh Menteri Perdagangan untuk menerbitkan. Terdapat

2 jenis Surat Keterangan Asal, antara lain:

1. SKA *Preferensi*, merupakan jenis SKA atau COO yang digunakan sebagai persyaratan dalam memperoleh preferensi yang disertakan pada barang ekspor tertentu untuk memperoleh fasilitas berupa pembebasan seluruh atau sebagian bea masuk yang diberikan oleh suatu negara atau kelompok negara tujuan.
2. SKA Non *Preferensi*, merupakan jenis SKA yang berfungsi sebagai dokumen pengawasan atau dokumen penyerta asal barang ekspor untuk dapat memasuki suatu wilayah negara tertentu.

9. *Manifest*

Rekapitulasi *Bill of Lading* yang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran, yang dibuat dari satu pelabuhan ke pelabuhan tertentu. *Cargo Manifest* merupakan dokumen yang berisi informasi muatan di atas kapal.

10. Keterangan Fumigasi

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

11. *Delivery Order*

Delivery Order (DO) berfungsi sebagai surat jalan pengambilan *empty container* dari depo pelayaran, tanpa *Delivery Order* (DO) siapapun tidak akan bisa meminjam atau mengambil container yang ada di Depo milik perusahaan

pelayaran. *Delivery Order* (DO) dikeluarkan oleh pihak pelayaran baik sebagai agen maupun sebagai pemilik kapal serta container dimana menggunakan jasa pihak pelayaran sebagai sarana angkutan mengangkut barang-barang yang di impor.

12. *ISPM Certificate (International Standards for Phytosanitary Measures)*

ISPM Certificate bertujuan untuk mengatur penggunaan bahan kemasan kayu dalam perdagangan internasional. Panduan ISPM memberikan aturan terkait perlakuan yang harus diberikan kepada kemasan kayu solid dalam keadaan steril. Apabila tidak memenuhi persyaratan sertifikasi ISPM dalam mengakibatkan risiko besar, termasuk potensi kehilangan seluruh modal dan barang yang dikirim, karena kargo atau kontainer dapat dipulangkan dan kontainer bisa mengalami kerusakan.

13. *Phytosanitary Certificate*

Phytosanitary Certificate merupakan dokumen yang diperlukan dalam proses ekspor dan dikeluarkan oleh Balai Karantina Pertanian, yang berperan sebagai *National Plant Protection Organization* (NPPO), untuk menegaskan bahwa suatu komoditas telah diperiksa oleh pihak berwenang dan dinyatakan bebas dari hama dan patogen. Setiap negara memiliki kebijakan tersendiri terkait persyaratan *Phytosanitary Certificate*.

14. Sertifikasi Legalitas Kayu (SVLK)

Penerapan SVLK merupakan suatu kewajiban dan mengharuskan pemegang izin usaha dan industri kayu untuk memenuhi standar, kriteria, dan indikator terkait pengelolaan hutan produksi dan legalitas kayu. Penerapan SVLK bertujuan untuk mengurangi dan menghilangkan praktik penebangan liar dalam

industri kayu. Lingkup SVLK mencakup semua jenis kayu yang berasal dari hutan negara atau hutan yang tunduk pada kewajiban verifikasi legalitas. Kewajiban ini bertujuan untuk memastikan bahwa sumber bahan baku kayu dapat dilacak dengan jelas hingga asal usulnya. Hal ini berlaku baik dalam industri kayu primer maupun industri kayu sekunder, dimana kayu sebagai bahan baku harus melalui proses verifikasi legalitas sebelum diubah menjadi produk kayu. Produk kayu yang akan diekspor juga harus disertai dengan Dokumen VLegal. Dokumen ini diciptakan untuk memastikan bahwa bahan baku kayu yang digunakan oleh eskportir produk kayu sesuai dengan persyaratan hukum yang berlaku dalam pengajuan Pemberitahuan Ekspor Barang, sehingga sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku.

2.1.1.7. Pihak yang Terlibat Dalam Ekspor

1. Eksportir

Perusahaan atau perorangan yang melakukan kegiatan ekspor, selain harus memiliki Surat Ijin Usaha Perdagangan (SIUP) dan izin usaha dari Departemen Teknis atau Lembaga Pemerintah Non Dept, perusahaan eksportir harus memiliki izin ekspor.

2. Perusahaan pelayaran

Peranan perusahaan pelayaran (*shipping company*) dalam kaitannya dengan kegiatan ekspor impor sangat besar, karena seabgai perusahaan jasa pengapalan barang yang diekspor, sekaligus penyedia *empty container* (peti kemas kosong) bagi eksportir atau *forwarding*. Berkaitan dengan dokumen ekspor, shipping company mengeluarkan dokumen pengapalan "*Bill of Lading*", yang merupakan dalam negosiasi atau pencairan L/C di Bank Devisa. *Bill of Lading*

adalah tanda terima penyerahan barang yang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran (*shipping company*) sebagai tanda bukti atas barang yang telah dimuat di atas kapal laut oleh eksportir untuk diserahkan kepada importir.

3. Container Depo

Merupakan lapangan tempat penyimpanan atau penumpukan peti kemas kosong yang digunakan oleh truk untuk melakukan *lift on* (menaikkan kontainer ke atas truk), ada beberapa kontainer depot yang dapat melakukan fumigasi guna menghilangkan atau mematikan hama dan bakteri.

4. Terminal Peti Kemas Semarang (TPKS)

Terminal dimana dilakukan pengumpulan peti kemas dari *hinterland* ataupun pelabuhan lainnya untuk selanjutnya diangkut ke tempat tujuan.

5. Bea dan Cukai

Lembaga pemerintah yang mengurus dasar pengenaan dan perhitungan bea masuk, serta bertindak sebagai penjaga lalu lintas wilayah pabean untuk komoditi internasional, disamping mengamankan pemasukan keuangan negara bagi kepentingan APBN, juga membantu eksportir dan importer dalam memperlancar perdagangan internasional secara legal.

6. Perusahaan Asuransi

Resiko atas barang baik di darat maupun di laut tidak mungkin ditanggung sendiri oleh para eksportir maupun importir. Dalam hal ini perusahaan asuransi memegang peran yang penting dalam salah satu persyaratan kontrak perdagangan internasional yang dapat menjamin resiko terkecil (meminimalisasikan) dalam transaksi tersebut.

7. Kanwil Deperindag

Untuk mengurus kemudahan atau keringanan bea masuk komoditas Indonesia yang diberikan oleh negara maju dalam rangka GSP (*Generalized System of Preference*), maka komoditi ekspor Indonesia memerlukan Surat Keterangan Asal Barang (SKA) atau *Certificate of Origin* (COO). Dokumen ini dapat diterbitkan dari Kantor Wilayah Departemen Perindustrian dan Perdagangan.

8. Kedutaan Negara Asing

Kantor kedutaan di luar negeri dapat mengeluarkan dokumen legalitas seperti Consular Invoice yang berfungsi untuk mengecek dan mengesahkan pengapalan suatu barang dari negara tertentu.

9. Bank

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

10. Pelindo

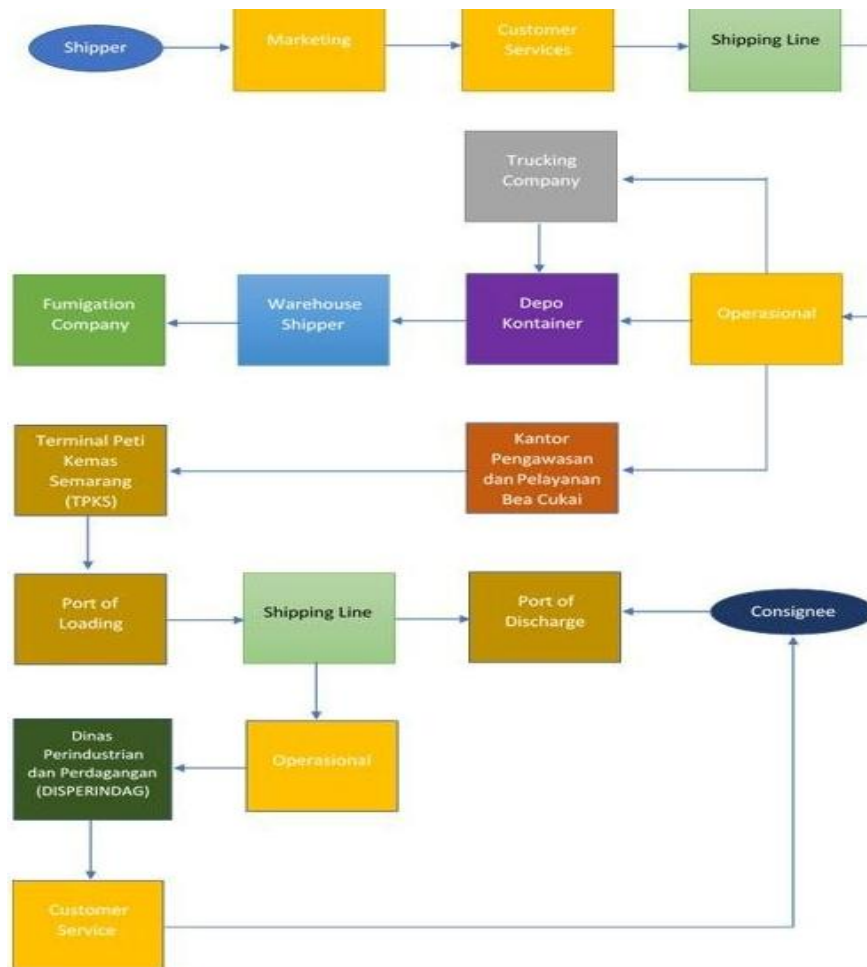
Pelindo (Pelabuhan Indonesia) merupakan Badan Usaha Milik Negara Indonesia yang berperan dalam menyediakan fasilitas pelabuhan yang dibutuhkan. PT Pelindo adalah perusahaan pelabuhan yang berkomitmen untuk menerapkan aturan baik nasional maupun internasional demi kelancaran perdagangan

internasional. Regulasi yang diterapkan mencakup aspek keamanan serta penyediaan sarana dan prasarana, seperti fasilitas pelabuhan yang telah memenuhi standar internasional. Langkah ini sangat penting untuk mendukung semua aktivitas yang berkaitan dengan ekspor dan impor, yang merupakan jalur utama dalam perdagangan global.

2.1.1.8. Prosedur Ekspor Barang melalui *Freight Forwarder*

Pemilihan moda transportasi laut sebagai sarana utama dalam kegiatan ekspor barang bukanlah tanpa alasan, melainkan didorong oleh berbagai pertimbangan yang bersifat teknis maupun ekonomis. Salah satu faktor utama yang menjadi dasar pertimbangan adalah tingkat efektivitas dan efisiensi dari angkutan laut itu sendiri. Moda ini memungkinkan penggunaan peralatan seperti kontainer yang bersifat *reusable* (dapat digunakan kembali), sehingga mendukung proses pengemasan, pengangkutan, dan pemindahan komoditas ekspor secara lebih praktis, aman, dan ekonomis. Penggunaan kontainer dalam pengiriman barang juga memberikan perlindungan tambahan terhadap barang selama proses distribusi lintas negara, sekaligus mempermudah proses bongkar muat di pelabuhan.

Peningkatan permintaan dari negara-negara tujuan ekspor terhadap tenaga kerja teknis di bidang perkapalan dan logistik juga menjadi indikator penting dalam meningkatnya volume pengiriman barang menggunakan jalur laut. Permintaan ini mencerminkan bahwa kualitas serta volume layanan logistik berbasis laut telah mengalami perkembangan signifikan. Hal ini menunjukkan bahwa transportasi laut tidak hanya unggul dari sisi kapasitas muatan yang besar, tetapi juga dari sisi konektivitas global yang mampu menjangkau pasar internasional secara luas dan efisien (Liza et al., 2023).



Gambar 2. 1 Alur Ekspor Barang Melalui *Freight Forwarder*

Sumber: Data diolah Peneliti, 2025

1. *Shipper* mengirimkan *Shipping Instruction* (SI) kepada bagian *Marketing* atau *Customer Service* PT Mitra Kargo Indonesia melalui email sebagai tanda kontrak untuk mengirimkan barang. *Shipper* juga menyertakan dokumen *invoice*, *packing list*, dan dokumen pendukung menyesuaikan jenis komoditi yang akan diekspor, misalnya V-Legal jika komoditasnya adalah kayu.
2. PT Mitra Kargo Indonesia sebagai *Freight forwarder* meneruskan *Shipping Instruction* (SI) dari *Shipper* ke perusahaan pelayaran untuk melakukan *Booking Space* Kapal. Proses *Booking Space* Kapal dapat dilakukan melalui *website* atau kirim email ke perusahaan pelayaran.

3. Perusahaan pelayaran atau *Shipping Line* memberikan *Booking Confirmation (Delivery Order)* yang berisikan informasi ketersediaan peti kemas dan ruang kapal yang sesuai tujuan dan tempat yang ditunjuk untuk melakukan pengambilan kontainer (Depo Kontainer).
4. *Customer Service* meneruskan dokumen *invoice*, *packing list*, VLegal, *Delivery Order*, dan *Copy Shipping Instruction* (SI) ke bagian operasional MKI untuk dilakukan pembuatan PEB, Dokumen *Phytosanitary*, dan menuju ke depo kontainer yang telah ditunjuk oleh *Shipping Line*.
5. Bagian operasional MKI tiba di depo kontainer untuk melakukan pembayaran biaya menaikan kontainer ke atas truk trailer (*Lift On*) dan biaya *empty container* dengan menunjukan *Delivery Order* (DO) dan *Copy Shipping Instruction*. Setelah melakukan pembayaran, bagian operasional MKI akan mendapatkan *seal* kontainer dan surat kitir muat yang berisikan informasi mengenai nomor kontainer dan nomor *seal* kontainer dari pihak depo kontainer.
6. Bagian operasional MKI menghubungi pihak *Trucking Company* untuk mengambil kontainer kosong di depo kontainer. Proses selanjutnya, saat *driver* truk sudah sampai di depo kontainer, pihak Operasional MKI memberikan *Copy Shipping Instruction*, *seal* kontainer dan surat kitir muat ke *driver* truk untuk melakukan proses *Lift On*. Kemudian *driver* truk memberikan surat kitir muat ke pihak depo kontainer untuk mendapatkan *Equipment Interchange* (EIR) atau surat jalan yang menjelaskan informasi mengenai nomor kontainer, plat nomor truk, dan nomor *seal* kontainer dari pihak depo kontainer.

7. Selanjutnya supir menuju ke gudang eksportir (*shipper*) untuk melakukan proses *stuffing* dengan menyerahkan EIR kepada satpam depo kontainer yang digunakan sebagai surat keluar dari depo kontainer. Selain itu, supir truk juga menyerahkan EIR kepada bagian Operasional MKI untuk dilakukan pencatatan nomor kontainer dan nomor *seal* kontainer.
8. Ketika proses menuju gudang eksportir untuk melakukan *stuffing*. Bagian Operasional MKI mengajukan Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB) kepada Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea Cukai (KPPBC) Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) dan mengajukan surat permohonan pemeriksaan karantina kepada Kementerian Pertanian (KEMENTAN) berdasarkan dokumen *invoice*, *packing list*, *shipping instruction*, dan V-Legal.
9. Saat proses *stuffing*, KPPBC DJBC melakukan pemeriksaan komoditas barang ekspor berdasarkan PEB, jika sudah disetujui maka KPPBC DJBC akan mengeluarkan Nota Pelayanan Ekspor (NPE). Pihak KEMENTAN juga melakukan pemeriksaan berdasarkan Surat Permohonan Pemeriksaan Karantina yang telah diajukan, apabila sudah selesai maka KEMENTAN akan mengeluarkan *Phytosanitary Certificate* untuk komoditas yang berasal dari tumbuhan.
10. Setelah proses *stuffing* selesai, selanjutnya supir truk menuju ke Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Bagian Operasional MKI membuat *barcode* TPKS atau *Job Order*, kemudian diserahkan kepada supir truk untuk masuk ke Terminal Peti Kemas Semarang (TPKS). Ketika truk sudah sampai di *Gate in* di TPKS, maka bagian Operasional MKI melakukan *fiat* di *gate in* Pelabuhan dengan menunjukan NPE dengan tujuan memeriksa kembali

nomor kontainer dan nomor segel kontainer untuk mendapatkan persetujuan ekspor setelah truk masuk ke gerbang TPKS. Proses pengesahan dokumen diserahkan kepada KPPBC untuk mendapatkan tanda tangan dan cap dari petugas KPPBC.

11. Setelah NPE, Job Order diperiksa di *gates* TPKS, maka barang atau peti kemas diangkut dan masuk ke CY (*Container Yard*).
12. Kemudian *Customer Service* melakukan submit *Final Shipping Instruction* untuk mengajukan dokumen *Bill of Lading* (B/L) ke perusahaan pelayaran (*Shipping Line*).
13. Setelah kapal berangkat menuju ke *Port of Discharge* (POD), maka *Shipping Line* menerbitkan dokumen *Bill of Lading* (B/L).
14. Selanjutnya *Customer Service* menyerahkan dokumen *invoice*, *packing list*, PEB, NPE, dan *Bill of Lading* ke bagian Operasional untuk mengajukan permohonan Surat Keterangan Asal (COO) ke Kantor Dinas Perindustriann dan Perdagangan (DISPERINDAG). Setelah DISPERINDAG menerbitkan COO, maka pihak Operasional akan mengirimkan ke *Customer Service*.
15. *Customer Service* mengirimkan dokumen-dokumen ekspor seperti *Invoice*, *Packing List*, *Phytosanitary Certificate*, *ISPM Certificate*, *Fumigation Certificate*, *Certificate of Origin* (COO) dan *Bill of Lading* (B/L) kepada consignee melalui pengiriman pesawat udara dengan menggunakan layanan DHL atau dikirim melalui email.
16. Dokumen tersebut diterima oleh *Consignee* dapat digunakan untuk melakukan pengambilan kontainer atau barang di *Port of Discharge* (POD).

2.1.2. *Closing time*

2.1.2.1. Pengertian *Closing time*

Closing time merupakan salah satu aspek krusial dalam rantai logistik kegiatan ekspor karena berfungsi sebagai batas waktu akhir penerimaan barang untuk dimuat ke dalam kapal atau ditimbun di fasilitas sementara sebelum proses pengapalan berlangsung. Istilah ini merujuk pada waktu tertentu yang telah ditentukan oleh pihak pelabuhan atau terminal peti kemas, di mana setelah waktu tersebut berakhir, tidak ada lagi barang yang diperbolehkan untuk masuk ke dalam sistem pengiriman. Dengan kata lain, *closing time* menjadi acuan utama dalam penjadwalan proses pengiriman barang ekspor untuk menjamin keteraturan dan ketepatan waktu dalam kegiatan muat kapal.

Menurut Kalangi (2021), *closing time* adalah waktu penutupan atau batas akhir pengangkutan barang ke dalam kapal, dan merupakan elemen penting dalam manajemen logistik pengiriman karena berkaitan langsung dengan efektivitas jadwal pengapalan serta efisiensi penggunaan armada pengangkut. Melalui kepatuhan terhadap batas waktu ini, perusahaan pengangkutan dan eksportir dapat menghindari risiko keterlambatan pengiriman yang dapat berdampak pada ketidakpuasan pelanggan serta gangguan terhadap jadwal pengiriman selanjutnya.

Sementara itu, Nurdiana et al. (2020) menegaskan bahwa istilah *closing time* juga mencakup batas waktu standar pengiriman barang ke fasilitas penimbunan sementara, seperti Unit Tempat Penumpukan Peti Kemas (UTPK). Dalam praktiknya, setiap pengiriman barang telah ditentukan tanggal dan jam batas pengiriman, dan apabila barang tiba setelah waktu tersebut, maka akan dikenakan

sanksi administratif berupa peringatan atau denda. Ketentuan ini diberlakukan agar seluruh proses pengiriman dapat berjalan sesuai waktu yang telah dijadwalkan, menghindari potensi penundaan bongkar muat di pelabuhan, serta meningkatkan efisiensi perputaran kontainer dan kapal.

Selain itu, Yusuf M. Fadhliyah (2013) menambahkan bahwa *closing time* menandai ditutupnya proses penerimaan barang ke dalam sistem pengapalan. Artinya, setelah waktu tersebut berlalu, pihak eksportir maupun ekspedisi tidak dapat lagi memasukkan barang ke dalam kapal, meskipun secara teknis kapal masih memiliki kapasitas ruang. Hal ini menunjukkan bahwa kepatuhan terhadap waktu sangatlah ketat dalam sistem logistik internasional.

Merujuk pada berbagai pendapat dari para ahli yang telah diuraikan sebelumnya, dapat dipahami bahwa *closing time* memiliki posisi yang sangat strategis dan menentukan dalam keseluruhan proses manajemen logistik ekspor, baik ditinjau dari aspek operasional teknis maupun dari sisi kepatuhan terhadap regulasi yang berlaku. *Closing time* tidak hanya sekadar menjadi batas waktu administratif dalam proses pengangkutan barang ke kapal atau fasilitas penimbunan sementara, namun lebih dari itu, keberadaannya mencerminkan suatu mekanisme pengendalian waktu yang berperan penting dalam menjamin keteraturan, ketepatan jadwal pengapalan, serta efektivitas pergerakan barang di pelabuhan. Pemenuhan jadwal *closing time* secara tepat waktu menjadi salah satu indikator penting bagi kelancaran arus logistik ekspor, di mana keterlambatan dalam memenuhi jadwal ini dapat menimbulkan efek domino yang merugikan, seperti penundaan keberangkatan kapal, penumpukan kontainer di pelabuhan, hingga penambahan biaya tambahan seperti *demurrage* dan sanksi administrasi dari otoritas pelabuhan

atau operator logistik. Hal tersebut pada akhirnya akan berpengaruh terhadap tingkat kepuasan pelanggan, kredibilitas perusahaan jasa pengangkutan dan eksportir, serta efisiensi keseluruhan sistem rantai pasok.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa *closing time* bukan hanya merupakan komponen teknis dalam proses ekspor, melainkan juga menjadi instrumen manajerial yang berperan penting dalam mendukung efisiensi logistik nasional dan daya saing ekspor di tingkat global. Kedisiplinan pelaku usaha dalam mematuhi *closing time* mencerminkan profesionalisme serta kesiapan sistem logistik nasional dalam menghadapi tuntutan perdagangan internasional yang semakin kompetitif dan dinamis.

2.1.2.2. Faktor Terjadinya *Closing time*

Terdapat sejumlah faktor yang menjadi penyebab terjadinya keterlambatan dalam memenuhi batas waktu pengiriman atau *closing time* pada kegiatan ekspor, khususnya di pelabuhan peti kemas. Faktor-faktor tersebut umumnya bersifat teknis maupun administratif dan berkaitan erat dengan kesiapan eksportir, kelancaran proses logistik, serta sistem pendukung yang tersedia di pelabuhan dan lembaga terkait lainnya (Nurhayati, 2018).

1. Faktor yang berasal dari pihak eksportir sering kali berkaitan dengan kurangnya ketelitian dalam pengaturan jadwal *stuffing* dan *packing* barang sebelum dilakukan proses pengiriman ke pelabuhan. Ketidakhati-hatian dalam menyusun waktu pengemasan dan pemuatan barang ke dalam kontainer dapat mengakibatkan keterlambatan yang signifikan. Beberapa kendala yang kerap terjadi, seperti kondisi kemasan barang yang rusak, lembap, atau bahkan berjamur, menuntut penanganan ulang atau

penggantian material, yang tentunya memerlukan waktu dan biaya tambahan. Tidak hanya itu, hambatan dalam proses produksi di pabrik, seperti keterlambatan ketersediaan barang ekspor yang belum siap untuk dikirim, turut menjadi penyebab utama terganggunya jadwal pemuatan ke dalam kontainer dan menyebabkan mundurnya waktu keberangkatan dari jadwal yang telah ditentukan.

2. Terdapat kendala administratif dan teknis yang berasal dari pihak *freight forwarder*, khususnya dalam hal penginputan data ke dalam sistem milik Terminal Petikemas Semarang (TPKS). Kesalahan *input* data, gangguan sistem, atau keterlambatan integrasi sistem antara TPKS dengan institusi lain seperti perbankan dan bea cukai, dapat menyebabkan tertundanya penerbitan dokumen penting seperti surat bongkar yang dibutuhkan oleh pihak pelayaran. Selain itu, hambatan operasional seperti keterlambatan pengiriman kontainer karena truk pengangkut mengalami kerusakan, kehabisan bahan bakar, atau terlibat dalam kecelakaan lalu lintas, juga menjadi faktor eksternal yang berdampak langsung terhadap waktu pengiriman. Tidak jarang pula, kesalahan dalam pengisian dokumen pendukung seperti *Packing List*, *Invoice*, dan *Laporan Survey (LS)*, mengakibatkan dokumen tidak dapat diproses tepat waktu menjelang penutupan jadwal *closing time*.
3. Permasalahan yang terjadi di lingkungan pelabuhan, khususnya di TPKS, juga memberikan kontribusi terhadap keterlambatan proses ekspor. Gangguan sistem di terminal petikemas dapat menghambat proses input data yang diperlukan untuk membuat *job bongkar*, yaitu dokumen dan

instruksi resmi agar kontainer dapat diterima dan diproses di pelabuhan. Selain itu, kelalaian operator atau staf pelabuhan dalam mengelola aktivitas bongkar muat, serta kerusakan pada alat berat seperti *crane* atau *reach stacker* yang digunakan untuk mengangkat kontainer, dapat menyebabkan antrean panjang dan keterlambatan waktu muat barang. Hal ini menunjukkan bahwa pengaruh dari sistem internal pelabuhan memiliki dampak besar terhadap kepatuhan terhadap jadwal pengiriman, dan bila tidak ditangani dengan baik, akan mengakibatkan perusahaan ekspor terkena sanksi atau kerugian finansial akibat keterlambatan pengiriman barang.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa permasalahan keterlambatan *closing time* merupakan hasil dari interaksi berbagai faktor yang melibatkan aspek internal perusahaan, kendala teknis di lapangan, serta kelemahan dalam sistem operasional dan administratif yang mengatur proses ekspor. Oleh karena itu, perlu adanya strategi manajemen risiko yang komprehensif dan upaya peningkatan koordinasi antar pihak terkait untuk mengurangi dampak negatif dari permasalahan tersebut terhadap kelancaran kegiatan ekspor.

2.1.2.3. Dampak *Closing time*

Permasalahan *closing time* dalam kegiatan ekspor merupakan isu krusial yang berkaitan dengan pengaturan waktu penutupan operasional perusahaan, khususnya pada perusahaan yang bergerak di bidang jasa pengiriman barang atau *freight forwarder*. Meskipun perusahaan umumnya telah menetapkan jam operasional yang jelas setiap harinya, dalam praktiknya masih sering terjadi hambatan dalam pengelolaan waktu penutupan ini. Ketidaktepatan dalam

pengaturan *closing time* berpotensi menimbulkan berbagai konsekuensi negatif yang dapat menghambat kelancaran proses ekspor. Nurhayati (2018) mengidentifikasi beberapa dampak utama yang muncul akibat tidak terpenuhinya batas waktu *closing* secara tepat, baik dari sisi operasional maupun finansial perusahaan:

1. Keterlambatan Terhadap Proses Pemuatan.

Keterlambatan dalam memenuhi jadwal *closing time* berakibat langsung pada terganggunya proses pemuatan barang ke dalam kapal. Apabila perusahaan tidak dapat memenuhi batas waktu tersebut, maka status kapal akan berubah menjadi *closed*, yang berarti barang tidak lagi dapat dimuat ke dalam kapal tersebut, meskipun masih tersedia ruang kargo. Kondisi ini menyebabkan barang harus menunggu jadwal pengiriman berikutnya, yang mengakibatkan penundaan ekspor dan ketidakpastian dalam proses distribusi ke negara tujuan. Akibatnya, pihak eksportir mengalami kerugian karena gagal memenuhi jadwal pengiriman yang telah disepakati dengan pihak pembeli di luar negeri.

2. Peningkatan Biaya Operasional.

Pelanggaran terhadap batas waktu *closing time* juga berdampak pada meningkatnya beban biaya operasional perusahaan ekspor. Penundaan yang terjadi menyebabkan timbulnya berbagai biaya tambahan, seperti biaya penanganan ulang barang, biaya penumpukan kontainer di pelabuhan, hingga potensi denda atau penalti yang dibebankan oleh pihak pelayaran. Selain itu, efisiensi tenaga kerja juga terganggu karena pekerja harus melakukan pekerjaan yang seharusnya tidak perlu dilakukan kembali, seperti bongkar muat ulang atau menunggu kapal keberangkatan selanjutnya. Akumulasi dari pengeluaran-pengeluaran tersebut

tentunya berdampak pada pemborosan anggaran dan menurunkan efisiensi pemanfaatan sumber daya perusahaan.

3. Peningkatan Biaya Operasional.

Dampak lain yang signifikan adalah terbuangnya waktu dan sumber daya akibat tidak terpenuhinya *closing time* secara tepat waktu. Penundaan pengiriman barang menyebabkan perusahaan harus melakukan penyesuaian ulang terhadap jadwal produksi dan distribusi yang telah direncanakan. Hal ini juga menuntut perusahaan untuk kembali melakukan koordinasi dengan berbagai pihak terkait, seperti mitra bisnis, pihak pelabuhan, dan agen pelayaran. Proses penyesuaian tersebut memakan waktu dan energi, serta berdampak pada penurunan produktivitas kerja. Apabila kondisi ini berlangsung secara berulang, maka perusahaan akan mengalami degradasi kinerja yang pada akhirnya berpotensi menurunkan kepercayaan dari para pelanggan internasional karena dianggap tidak profesional dalam menjalankan proses logistik ekspor.

4. Menurunnya Efektivitas dan Reputasi Ekspor.

Pelanggaran terhadap *closing time* secara umum akan menurunkan efektivitas operasional dan merusak reputasi perusahaan di mata mitra dagang internasional. Ketepatan waktu pengiriman merupakan salah satu indikator penting dalam penilaian performa logistik suatu perusahaan. Dalam dunia perdagangan internasional yang sangat kompetitif, reputasi sebagai eksportir yang mampu memenuhi tenggat waktu pengiriman secara konsisten menjadi nilai tambah yang sangat menentukan kelangsungan hubungan bisnis jangka panjang. Oleh karena itu, kepatuhan terhadap jadwal *closing time* bukan hanya menjadi kewajiban administratif, melainkan juga merupakan elemen strategis dalam menjaga

kelancaran ekspor serta mempertahankan daya saing perusahaan di pasar global.

2.1.2.4. Penanganan dan Mitigasi *Closing time*

Penanganan serta mitigasi risiko terhadap keterlambatan *closing time* dalam kegiatan ekspor merupakan suatu tindakan strategis yang harus dirancang dan diterapkan secara terstruktur oleh perusahaan jasa pengiriman barang maupun pelaku ekspor, guna menjamin kelancaran proses distribusi barang menuju negara tujuan. Keterlambatan dalam memenuhi batas waktu pengiriman (*closing time*) dapat menimbulkan berbagai dampak negatif, antara lain gangguan jadwal keberangkatan kapal, penundaan pengiriman barang, akumulasi biaya logistik, serta potensi pengenaan sanksi dari pihak pelabuhan atau *shipping line*. Oleh karena itu, dibutuhkan sistem pengelolaan waktu dan informasi yang terintegrasi dengan baik, perencanaan jadwal pengiriman yang akurat, serta peningkatan koordinasi antar pihak terkait, seperti penyedia jasa logistik, pelabuhan, dan perusahaan pelayaran. Selain itu, perusahaan juga perlu menyiapkan langkah-langkah kontingensi sebagai bentuk mitigasi risiko, agar dapat segera melakukan penyesuaian apabila terjadi kendala operasional.

Dengan demikian, strategi penanganan yang tepat terhadap risiko keterlambatan *closing time* tidak hanya berkontribusi terhadap efisiensi proses ekspor, tetapi juga meningkatkan daya saing perusahaan di pasar internasional melalui jaminan ketepatan waktu dan kualitas layanan pengiriman. Adapun beberapa bentuk penanganan dan mitigasi risiko yang dapat diterapkan untuk mengatasi permasalahan terkait keterlambatan *closing time*, sebagaimana dijelaskan oleh Nurhayati (2018), meliputi:

1. Pentingnya Koordinasi Antarpihak dalam Menghindari Keterlambatan.

Dalam proses ekspor, keterlambatan pemenuhan batas waktu pengiriman atau *closing time* merupakan salah satu permasalahan krusial yang sering kali dihadapi oleh perusahaan jasa pengiriman maupun eksportir. Salah satu faktor utama yang menyebabkan terjadinya keterlambatan tersebut adalah kurangnya koordinasi yang intensif dan terstruktur antara berbagai pihak yang terlibat, seperti eksportir, perusahaan ekspedisi, pelaksana di lapangan, serta otoritas pelabuhan. Ketika komunikasi tidak berjalan secara optimal, maka informasi penting yang berkaitan dengan jadwal pemuatan barang, kesiapan kontainer, hingga pengiriman dokumen cenderung mengalami keterlambatan penyampaian. Hal ini secara langsung berdampak pada keterlambatan proses *stuffing* ke dalam kontainer, tertundanya pengangkutan menuju pelabuhan, dan pada akhirnya menimbulkan risiko barang tertinggal serta pengenaan sanksi administratif dari pihak pelabuhan atau *shipping line*. Oleh karena itu, koordinasi yang bersifat proaktif dan sistematis antara seluruh pemangku kepentingan menjadi aspek yang sangat vital guna menjamin kelancaran aktivitas ekspor.

2. Pengingat Proses *Stuffing* untuk Eksportir.

Selain pentingnya koordinasi, bahwa salah satu langkah preventif yang dapat dilakukan adalah penerapan sistem pengingat (*reminder*) terhadap jadwal proses *stuffing* kontainer. Dalam praktiknya, eksportir sering kali dihadapkan pada berbagai beban kerja administratif dan operasional secara bersamaan, sehingga tidak jarang terjadi kelalaian dalam hal penjadwalan. Dengan adanya sistem pengingat yang terintegrasi melalui pihak ekspedisi atau penyedia logistik, eksportir dapat lebih siap dalam menyusun dokumen, menyiapkan barang, dan menghindari potensi keterlambatan sebelum batas waktu pengiriman yang

ditetapkan. Langkah ini terbukti efektif dalam menurunkan kemungkinan keterlambatan yang dapat berimbas pada gangguan keseluruhan proses ekspor.

3. Pemeriksaan Dokumen Secara Teliti Sebelum Di *input*.

Aspek ketelitian dalam pengecekan dokumen juga menjadi poin penting yang tidak dapat diabaikan. Dokumen ekspor yang salah *input*, tidak lengkap, atau tidak *valid* dapat menyebabkan tertundanya proses administratif, yang pada gilirannya menghambat pengiriman barang secara keseluruhan. Oleh karena itu, proses validasi dokumen harus dilakukan secara menyeluruh dan cermat oleh tim yang berkompeten sebelum dokumen diserahkan ke sistem atau pihak pelabuhan. Keakuratan informasi pada tahap awal administrasi menjadi landasan utama dalam menjamin kelancaran prosedur berikutnya, sekaligus menghindari potensi penolakan atau pengembalian dokumen yang menyebabkan penundaan.

4. Pengecekan Fisik Truk dan Kontainer Sebelum Keberangkatan.

Kesiapan fisik sarana pengangkut seperti truk dan kontainer juga sangat berpengaruh terhadap efisiensi proses ekspor. Pentingnya pemeriksaan menyeluruh terhadap kondisi kendaraan pengangkut sebelum diberangkatkan menuju pelabuhan. Kerusakan teknis pada truk, ketidaksesuaian kapasitas muatan, atau kondisi kontainer yang tidak layak pakai merupakan faktor yang dapat menyebabkan keterlambatan pengangkutan dan merusak barang ekspor. Oleh sebab itu, inspeksi berkala terhadap armada pengangkutan serta kondisi fisik kontainer merupakan tindakan preventif yang wajib dilakukan oleh perusahaan untuk memastikan keberangkatan tepat waktu dan kondisi barang tetap aman selama proses pengiriman.

5. Pentingnya Mitigasi Risiko dan Evaluasi Berkelanjutan.

Pentingnya penerapan strategi mitigasi risiko dan evaluasi berkelanjutan terhadap setiap insiden keterlambatan *closing time*. Penanganan tidak hanya terbatas pada pencegahan, tetapi harus dilengkapi dengan sistem mitigasi yang terencana dan berbasis data. Evaluasi dilakukan secara berkala untuk mengidentifikasi akar penyebab dari setiap kasus keterlambatan yang terjadi. Hasil evaluasi tersebut menjadi dasar dalam penyusunan langkah-langkah perbaikan sistem dan prosedur operasional yang lebih adaptif serta tangguh terhadap dinamika ekspor global. Dengan begitu, perusahaan akan mampu membangun ketahanan logistik yang tidak hanya mengurangi risiko keterlambatan, tetapi juga meningkatkan efisiensi dan daya saing di pasar internasional.

2.1.3. Strategi Penanganan Barang Ekspor

2.1.3.1. Karakteristik Strategi

Strategi dalam konteks organisasi bisnis memiliki sejumlah karakteristik penting yang membedakannya dari sekadar rencana operasional jangka pendek. Karakteristik-karakteristik ini menjadi pedoman dalam menyusun, merumuskan, serta mengimplementasikan strategi agar dapat berjalan secara efektif dan mampu memberikan dampak jangka panjang terhadap kinerja organisasi. Beberapa karakteristik utama strategi dijelaskan sebagai berikut (Wheelen dan Hunger, 2012):

1. Berorientasi Jangka Panjang. Strategi dirancang untuk mencapai tujuan organisasi dalam jangka panjang. Fokus utama strategi bukan hanya pada pencapaian target sementara, melainkan pada keberlangsungan, pertumbuhan, dan daya saing organisasi dalam periode yang berkelanjutan. Hal ini sesuai dengan pendapat Wheelen dan Hunger (2012) yang

menyatakan bahwa strategi adalah perencanaan jangka panjang yang dirancang untuk menghadapi tantangan lingkungan yang dinamis.

2. **Fleksibel dan Adaptif.** Strategi yang efektif harus bersifat fleksibel, yaitu mampu menyesuaikan diri terhadap perubahan yang terjadi di lingkungan internal maupun eksternal. Lingkungan bisnis yang penuh ketidakpastian, seperti perubahan regulasi ekspor-impor, fluktuasi biaya logistik, serta dinamika pasar internasional, menuntut organisasi untuk memiliki strategi yang adaptif.
3. **Mengintegrasikan Seluruh Fungsi Organisasi.** Strategi mencakup seluruh aspek dalam organisasi, mulai dari produksi, pemasaran, keuangan, hingga sumber daya manusia. Artinya, strategi bukanlah milik satu departemen saja, melainkan merupakan kesatuan yang terintegrasi dalam semua lini organisasi. Hal ini sejalan dengan pendapat Wheelen dan Hunger (2012) yang menekankan bahwa strategi adalah pola dalam aliran keputusan dan tindakan dalam organisasi secara menyeluruh.
4. **Berorientasi pada Penciptaan Nilai (*Value Creation*).** Strategi bertujuan untuk menciptakan nilai tambah, baik bagi pelanggan maupun bagi organisasi itu sendiri. Dalam konteks perusahaan *freight forwarder*, penciptaan nilai dapat dilakukan melalui pelayanan ekspor yang cepat, tepat waktu, aman, dan sesuai kebutuhan pelanggan.
5. **Didasarkan pada Analisis Lingkungan Internal dan Eksternal.** Strategi yang baik harus disusun berdasarkan pemahaman yang mendalam mengenai kekuatan dan kelemahan internal organisasi (*resources & capabilities*).

Pemanfaatan analisis ini akan membantu organisasi dalam mengambil keputusan strategis yang tepat sasaran.

6. Membutuhkan Komitmen Manajerial dan Sumber Daya yang Tepat. Pelaksanaan strategi memerlukan komitmen dari seluruh tingkatan manajemen dan ketersediaan sumber daya yang memadai. Tanpa dukungan tersebut, strategi hanya akan menjadi dokumen perencanaan tanpa implementasi nyata. Komitmen ini sangat penting terutama dalam industri logistik, di mana waktu dan keakuratan menjadi faktor utama keberhasilan operasional.

2.1.3.2. Pengertian Penanganan Barang

Dalam kegiatan ekspor, efisiensi penanganan barang menjadi faktor kunci yang menentukan kelancaran proses distribusi internasional. Kecepatan dan ketepatan pergerakan barang ekspor sangat bergantung pada sistem penanganan material yang diterapkan oleh perusahaan. Penerapan metode penanganan barang yang tidak sesuai dapat menyebabkan terjadinya kerusakan fisik pada barang ekspor, keterlambatan pengiriman ke pelabuhan, dan timbulnya biaya tambahan yang tidak diantisipasi sebelumnya. Penggunaan teknologi mekanis dan otomatisasi dalam proses penanganan barang ekspor menjadi solusi strategis dalam meningkatkan efisiensi operasional serta produktivitas layanan logistik. Pemilihan sistem penanganan barang ekspor harus mempertimbangkan berbagai aspek teknis dan operasional, di antaranya adalah volume barang yang akan diekspor, kecepatan yang dibutuhkan dalam pergerakan barang menuju fasilitas ekspor seperti pelabuhan atau terminal, serta tingkat layanan yang diharapkan oleh pihak eksportir maupun mitra dagang internasional. Penyesuaian sistem ini sangat penting agar

perusahaan *freight forwarder* dapat memenuhi tenggat waktu pengiriman (*closing time*) yang ditetapkan oleh pihak pelayaran atau maskapai. Hal ini sangat relevan bagi perusahaan logistik dan *freight forwarder* yang menangani berbagai jenis barang ekspor dalam jumlah besar dengan waktu singkat.

Menurut Bowersox (1995), penanganan barang merupakan bagian integral dari proses logistik yang mencakup pengelolaan strategis terhadap pemindahan dan penyimpanan barang, suku cadang, dan produk jadi dari pemasok ke pelanggan akhir. Heskett menggambarkan logistik sebagai kegiatan pengaturan, pengendalian, dan integrasi barang dan jasa untuk mengalir dari titik asal ke titik konsumsi. Penanganan barang merupakan bagian dari proses ini yang memerlukan koordinasi yang baik untuk mencapai efisiensi operasional. Menurut LIDD Consultants (2023), penanganan material merupakan kekuatan pendorong yang menyederhanakan operasi, meningkatkan efisiensi, dan memastikan aliran produk yang lancar.

Berdasarkan berbagai pendapat para ahli dan beberapa sumber, dapat dipahami bahwa penanganan barang tidak hanya terbatas pada aktivitas fisik dalam memindahkan produk dari satu titik ke titik lainnya. Penanganan barang juga mencakup aspek-aspek penting lainnya seperti perencanaan, pengendalian, serta koordinasi yang sistematis dalam seluruh rangkaian kegiatan logistik. Dalam praktiknya, terutama pada perusahaan *freight forwarder*, penanganan barang harus dilakukan secara efektif dan efisien guna menjamin kelancaran proses ekspor. Hal ini menjadi krusial agar barang dapat sampai ke tujuan dengan tepat waktu, dalam kondisi yang sesuai standar, serta untuk menghindari permasalahan yang umum terjadi seperti keterlambatan dalam proses *closing time*.

Dengan demikian, penanganan barang dapat disimpulkan sebagai suatu rangkaian kegiatan terstruktur yang mencakup pemindahan, penyimpanan, pengendalian, dan perlindungan terhadap material maupun produk selama berlangsungnya proses logistik. Tujuan utama dari kegiatan ini adalah untuk menciptakan alur distribusi yang efisien, menekan biaya dan waktu operasional, serta meminimalkan risiko terjadinya kerusakan barang. Dalam konteks operasional PT. Mitra Kargo Indonesia, efektivitas penanganan barang menjadi salah satu faktor penentu keberhasilan dalam memenuhi standar pengiriman ekspor dan menghindari kendala operasional yang berhubungan dengan tenggat waktu pengiriman.

2.1.3.3. Aspek Strategi Penanganan Barang Ekspor

Strategi penanganan barang ekspor dalam menghadapi batas waktu *closing time* merupakan serangkaian upaya terstruktur yang dilakukan oleh perusahaan *freight forwarder* untuk memastikan kelancaran pengiriman barang ke pelabuhan sesuai dengan jadwal pengapalan yang telah ditentukan diantaranya yaitu sebagai berikut (Putri, Iswati dan Eny, 2024):

1. Perencanaan Jadwal dan Koordinasi Pengiriman

Freight forwarder bertanggung jawab dalam merencanakan jadwal pengiriman barang agar sesuai dengan batas waktu (*closing time*) yang ditetapkan oleh pelayaran atau pelabuhan. Hal ini melibatkan koordinasi yang efektif dengan eksportir, penyedia transportasi, dan pihak pelabuhan untuk memastikan kelancaran proses pengiriman.

2. Pengelolaan Dokumen Ekspor

Kesiapan dan kelengkapan dokumen ekspor seperti *Shipping Instruction*

(SI), *Delivery Order* (D/O), *invoice*, dan *packing list* sangat krusial. *Freight forwarder* harus memastikan bahwa semua dokumen telah disiapkan dan diverifikasi dengan benar sebelum proses pengiriman dimulai untuk menghindari keterlambatan yang dapat menyebabkan terlewatnya *closing time*.

3. Penyediaan dan Pengelolaan Armada Transportasi

Freight forwarder harus memastikan ketersediaan armada transportasi yang memadai dan sesuai dengan kebutuhan pengiriman. Hal ini termasuk pemesanan kontainer, pengaturan jadwal pengangkutan, dan koordinasi dengan penyedia jasa transportasi untuk memastikan barang tiba di pelabuhan tepat waktu.

4. Monitoring dan Evaluasi Proses Pengiriman

Pengawasan terhadap seluruh proses pengiriman, mulai dari pengambilan barang hingga tiba di pelabuhan, sangat penting. *Freight forwarder* perlu melakukan *monitoring* secara *real time* dan evaluasi berkala untuk mengidentifikasi potensi hambatan dan mengambil tindakan korektif jika diperlukan.

5. Penerapan Teknologi Informasi

Pemanfaatan sistem informasi dan teknologi dalam proses logistik dapat meningkatkan efisiensi dan akurasi. Penggunaan sistem pelacakan dan manajemen dokumen elektronik membantu dalam memantau status pengiriman dan memastikan bahwa semua proses berjalan sesuai rencana.

6. Pengembangan Sumber Daya Manusia

Pelatihan dan pengembangan kompetensi bagi staf *freight forwarder* dalam hal manajemen waktu, pengelolaan dokumen, dan penggunaan teknologi informasi sangat penting untuk meningkatkan kinerja dan responsivitas terhadap situasi yang dapat mempengaruhi *closing time*.

2.1.3.4. Penyebab Kendala Strategi Penanganan Barang Ekspor

Faktor-faktor yang menjadi hambatan dalam implementasi strategi penanganan barang ekspor terkait batas waktu *closing time* merupakan aspek penting yang harus mendapatkan perhatian serius dari perusahaan jasa pengurusan transportasi, khususnya *freight forwarder*. Hal ini disebabkan karena keterlambatan dalam memenuhi jadwal pengiriman dapat menimbulkan dampak yang signifikan terhadap kelancaran operasional ekspor, efektivitas rantai pasok, serta menurunkan tingkat kepercayaan dari mitra usaha di pasar internasional. Penyebab kendala tersebut diantaranya sebagai berikut (Sakti dan Muhammad, 2022):

1. Keterbatasan Sumber Daya Manusia (SDM)

Dalam pelaksanaan strategi penanganan barang ekspor menuju pelabuhan muat, khususnya dalam menghadapi batas waktu *closing time*, terdapat berbagai faktor penghambat yang dapat memengaruhi kelancaran operasional perusahaan *freight forwarder*. Salah satu kendala utama yang sering dihadapi adalah keterbatasan sumber daya manusia (SDM), di mana tenaga kerja yang tersedia belum sepenuhnya memiliki kemampuan teknis dan pengalaman yang memadai dalam menangani proses ekspor secara efisien. Keterbatasan ini berdampak langsung pada kurang optimalnya pengelolaan waktu dan dokumen, sehingga meningkatkan risiko keterlambatan pengiriman barang menuju pelabuhan.

2. Kondisi Cuaca yang Tidak Mendukung

Selain aspek internal tersebut, terdapat pula faktor eksternal seperti kondisi cuaca yang tidak mendukung, misalnya hujan deras atau gangguan alam lainnya, yang dapat memperlambat proses pengangkutan barang dari lokasi *stuffing* ke pelabuhan. Keterlambatan akibat cuaca ini sering kali sulit dihindari dan

memerlukan strategi antisipatif dari perusahaan untuk meminimalkan dampaknya terhadap jadwal pengiriman.

3. Kendala Transportasi

Kendala lain yang juga berkontribusi terhadap potensi keterlambatan adalah terkait aspek transportasi. Terbatasnya jumlah armada pengangkut atau terjadinya kerusakan teknis pada kendaraan dapat menunda proses pengiriman barang, terutama dalam situasi dengan jadwal kapal yang padat dan waktu *closing time* yang ketat. Hal ini diperparah apabila tidak tersedia kendaraan cadangan atau sistem pengendalian armada yang responsif.

4. Komunikasi yang Kurang Efektif

Komunikasi yang tidak berjalan secara efektif antara pihak-pihak terkait, seperti eksportir, operator pelabuhan, dan penyedia jasa pelayaran, juga menjadi hambatan signifikan. Kurangnya sinkronisasi informasi dan koordinasi antarunit kerja dapat menyebabkan kesalahan persepsi terhadap jadwal, prosedur, ataupun dokumen pengiriman, yang pada akhirnya memperlambat proses *gate-in* kontainer di pelabuhan sebelum waktu penutupan muat (*closing time*).

2.2. Kajian Penelitian Terdahulu (KPT)

Kajian terhadap penelitian-penelitian terdahulu merupakan bagian yang esensial dan tidak dapat dipisahkan dalam proses penyusunan suatu karya ilmiah, khususnya dalam penelitian tugas akhir. Kajian ini berfungsi sebagai pondasi teoritis dan acuan analisis yang memberikan kontribusi penting bagi peneliti dalam memahami secara menyeluruh konteks dan arah perkembangan ilmu pengetahuan yang berkaitan dengan topik yang dikaji. Melalui telaah mendalam terhadap hasil-hasil penelitian sebelumnya, peneliti dapat melakukan analisis perbandingan,

mengevaluasi pendekatan atau metode yang telah digunakan, serta mengidentifikasi celah atau kekurangan yang masih terbuka untuk diteliti lebih lanjut. Oleh karena itu, ulasan terhadap literatur ini diharapkan dapat memberikan perspektif komprehensif yang mendukung dan memperkuat landasan teori dalam penelitian ini diantaranya:

1. **Analisis Prosedur Dokumen *Export Cargo Abrasive Cloth* oleh PPJK PT. Millennium Trans Bahari, Putri, Iswati dan Eny, 2024.**

Tujuan utama dari penelitian ini adalah untuk menganalisis prosedur penanganan dokumen ekspor khususnya untuk barang jenis abrasive cloth yang dilakukan oleh PT. Millennium Trans Bahari sebagai perusahaan PPJK (Pengusaha Pengurusan Jasa Kepabeanan). Penelitian ini ingin memahami bagaimana pelaksanaan proses ekspor dilakukan mulai dari penerbitan dokumen ekspor, pengambilan kontainer, hingga koordinasi dengan pelayaran dan bea cukai. Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa prosedur dokumen ekspor di PT. Millennium Trans Bahari telah berjalan sesuai standar dan alur prosedur yang berlaku namun, ditemukan beberapa hambatan, seperti: Gangguan sistem CEISA 4.0, Keterbatasan stok kontainer di depo, tidak sesuai kondisi kontainer dengan permintaan eksportir, cuaca yang tidak mendukung. Solusi yang dilakukan perusahaan meliputi: Koordinasi lintas pihak (pelayaran, bea cukai, eksportir), penjadwalan ulang pengambilan kontainer, pencarian kontainer alternatif ke depo lain, monitoring sistem CEISA secara berkala dan *follow-up error system*.

2. *Analysis of Delays in Delivery of Exported Goods at Freight forwarder PT Arindo Jaya Mandiri Semarang, Anugraheni dan Nurul, 2024.*

Penelitian yang dilakukan oleh Esti Ayu Anugraheni dan Nurul Imani Kurniawati bertujuan untuk mengetahui secara menyeluruh bagaimana alur pengiriman barang ekspor di perusahaan *freight forwarder* PT. Arindo Jaya Mandiri Semarang, serta mengidentifikasi titik-titik kritis yang menyebabkan terjadinya keterlambatan dalam proses tersebut. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa keterlambatan pengiriman barang ekspor di PT. Arindo Jaya Mandiri disebabkan oleh berbagai faktor yang saling terkait. Masalah armada menjadi faktor utama, di mana perusahaan hanya memiliki sekitar 30 unit truk dengan tingkat kerusakan yang cukup tinggi akibat kurangnya perawatan rutin.

3. *Assessing The Factors Impacting Shipping Container Dwell Time: A Multi-Port Optimization Study, Saini dan Tone, 2024.*

Tujuan utama dari penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi faktor-faktor apa saja yang menyebabkan perbedaan dwell time di berbagai pelabuhan laut, terutama di India, serta mengembangkan kerangka kerja kualitatif untuk memahami penyebab perbedaan tersebut. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif berupa wawancara mendalam dengan manajer operasional di tiga pelabuhan yang menunjukkan performa terbaik (Port A, G, dan L) untuk menggali alasan mendalam atas perbedaan waktu tinggal kontainer. Hasil dari analisis menunjukkan bahwa keberadaan teknologi pelacakan (*tracking*) sangat berpengaruh dalam mengurangi waktu tinggal kontainer. Kontainer yang dilengkapi sistem tracking memiliki waktu tinggal yang jauh lebih singkat dibanding yang tidak.

4. *Competitive Strategies and Integration Expanses in the Large Shipping Container Industry During an Era of Consecutive Global Crises, Vasiliadis, Dimitris dan Christos, 2024.*

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis strategi bersaing dan perluasan integrasi yang dilakukan oleh perusahaan-perusahaan besar pelayaran kontainer dalam menghadapi tekanan global yang kompleks. Metode penelitian yang digunakan adalah studi kasus kualitatif berbasis analisis sekunder, di mana data dikumpulkan dari berbagai sumber literatur, termasuk jurnal akademik. Hasil penelitian menunjukkan bahwa ketiga perusahaan tidak memilih satu strategi secara mutlak, melainkan menggabungkan berbagai pendekatan tergantung pada kondisi pasar, kapabilitas internal, dan ekspektasi pelanggan. Sebagai contoh, Hapag Lloyd menggabungkan strategi *Focus Cost Leadership* dan *Differentiation*, dengan melakukan integrasi horizontal dan vertikal seperti akuisisi terminal dan pengembangan sistem logistik.

5. *Strategi Pencegahan Keterlambatan Kegiatan Transshipment pada PT. Samudera Lautan Luas Medan, Syah dan Ginting, 2023.*

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui strategi-strategi yang digunakan oleh perusahaan dalam mencegah terjadinya keterlambatan dalam proses transshipment, yaitu pengiriman barang melalui pelabuhan transit sebelum sampai ke pelabuhan tujuan akhir. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif yang dilakukan melalui dua metode utama, yaitu metode lapangan dan metode kepustakaan. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa keterlambatan transshipment dapat disebabkan oleh beberapa faktor, antara lain kurangnya

koordinasi dengan agen pelabuhan, tidak diperbaruinya data sistem secara berkala, kesalahan dalam dokumen ekspor, dan kurangnya kesiapan kapal lanjutan dari pelabuhan transit.

6. Peran *Freight Forwarding* dalam Proses Pengiriman Barang Ekspor melalui Transportasi Laut (Studi Kasus pada PT. Berdiri Matahari Logistik di Jakarta) Sakti dan Muhammad, 2022

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis prosedur pengiriman barang ekspor melalui transportasi laut di PT. Berdiri Matahari Logistik. Mengidentifikasi peran dan tanggung jawab perusahaan *freight forwarder* dalam proses ekspor. Menemukan kendala-kendala yang terjadi dalam pelaksanaan ekspor serta upaya-upaya penanganan yang dilakukan untuk mengurangi risiko kegagalan ekspor. Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif dengan pendekatan studi kasus. Hasil penelitian menunjukkan bahwa PT. Berdiri Matahari Logistik telah melaksanakan peran *freight forwarding* secara komprehensif, termasuk kendala internal yang ditemukan antara lain: kurangnya *follow-up* staf, pelanggaran SOP, dan keteledoran kerja. Sedangkan kendala eksternal mencakup: kapasitas kapal penuh, ketidaksesuaian dokumen dengan barang, keterlambatan respons sistem, serta bencana di lokasi pengiriman. Strategi penanganan meliputi: Peningkatan kontrol terhadap SOP. Pemesanan *space* kapal secara lebih awal dan dalam jumlah lebih besar. Pengiriman dokumen tidak mendekati *closing time*. Penyiapan asuransi ekspor untuk mengantisipasi risiko logistik.

7. *Long Container Dwell Time at Seaport Terminals: An Investigation Study from a Consignee Perspective*, Ewamer and Menyhart, 2022

Tujuan utama penelitian ini adalah untuk menyelidiki penyebab dari lamanya waktu tinggal kontainer di pelabuhan berdasarkan sudut pandang penerima barang (*consignee*), bukan operator pelabuhan atau shipping line seperti dalam kebanyakan studi sebelumnya. Objek kajian dalam penelitian ini adalah salah satu perusahaan FMCG terbesar di Yordania yang menggunakan pelabuhan Aqaba sebagai jalur utama impor. Peneliti menggunakan metode studi kasus deskriptif kualitatif yang didasarkan pada penelusuran dokumen pengiriman. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa terdapat sepuluh penyebab utama lamanya waktu tinggal kontainer, yang kemudian dikelompokkan ke dalam tiga kategori besar, yaitu aliran informasi, aliran kas, dan aliran fisik. Penyebab paling dominan secara finansial berasal dari aliran kas, seperti keterlambatan pembayaran kepada bank atau broker, yang menghambat pengeluaran dokumen penting untuk pengurusan barang. Di sisi lain, keterlambatan pada aliran informasi, seperti pengiriman dokumen pengapalan yang tidak lengkap atau terlambat, serta kesalahan dalam dokumen perizinan impor juga berkontribusi pada keterlambatan.

8. *Peranan Freight Forwarder Dalam Jasa Pengiriman Barang (Studi Kasus Penanganan Ekspor Komoditas *Glassfibre Reinforced Cement* PT. Dunia Trans Persada)*, Rustina, dkk 2022

Tujuan utama dari penelitian ini adalah untuk mengkaji secara menyeluruh peranan freight forwarder dalam proses pengiriman barang ekspor, khususnya oleh PT. Dunia Trans Persada. Penelitian ini ingin mengetahui secara spesifik bagaimana perusahaan tersebut menangani ekspor komoditas *Glassfibre*

Reinforced Cement (GRC) menggunakan sistem *door to door* ke Australia. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan teknik pengumpulan data melalui observasi, wawancara langsung dengan shipper, dan dokumentasi proses ekspor yang dilakukan oleh PT. Dunia Trans Persada. Hasil penelitian menunjukkan bahwa PT. Dunia Trans Persada menjalankan peran penting sebagai penghubung antara eksportir dan pihak pelayaran, dengan tanggung jawab menyeluruh mulai dari pengambilan barang, pengepakan (*stuffing*), pengurusan dokumen ekspor, pemesanan ruang kapal, pengaturan logistik, hingga pengantaran ke pelabuhan muat. Dalam praktiknya, PT. Dunia Trans Persada menggunakan sistem konsolidasi kontainer (LCL menjadi FCL), serta memanfaatkan berbagai jenis dokumen logistik internasional seperti FBL (*FIATA Bill of Lading*) dan *House Bill of Lading*.

9. *Service quality evaluation of international freight forwarders: an empirical research in East Asia, Huang, et al, 2021*

Tujuan utama dari penelitian ini adalah untuk meningkatkan kualitas layanan *freight forwarder* dengan mengidentifikasi kebutuhan pelanggan yang paling penting serta merumuskan solusi bisnis yang praktis untuk memperbaiki layanan. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif empiris. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa tiga kebutuhan pelanggan paling utama dalam jasa *freight forwarder* internasional adalah biaya agen yang lebih murah, kemampuan pengiriman door-to-door, dan respon yang cepat terhadap permintaan pelanggan.

10. *Optimization Challenges and Literature Overview in the Intermodal Rail-Sea Terminal Ambrosino, Veronica and Teodor, 2021*

Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi dan menjelaskan berbagai tantangan optimasi yang dihadapi dalam proses operasional intermodal di area pelabuhan, khususnya pada titik temu antara moda transportasi kereta api dan laut (*rail-sea terminal*). Fokus utamanya adalah pada kegiatan shunting dan penanganan logistik di terminal maritim yang belum banyak dieksplorasi secara mendalam dalam literatur. Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif berbasis tinjauan pustaka dan analisis konseptual. Hasil kajian menunjukkan bahwa proses interkoneksi antara moda kereta api dan pelayaran laut masih menghadapi banyak kendala teknis dan struktural. Beberapa permasalahan yang diidentifikasi antara lain: Keterbatasan infrastruktur dan kapasitas jalur rel di area pelabuhan. Proses shunting yang kompleks dan tidak efisien. Kurangnya sinkronisasi jadwal antara kedatangan kereta dan keberangkatan kapal. Minimnya penggunaan teknologi informasi untuk pemantauan dan pengaturan arus barang secara real-time. Kurangnya perhatian pada penempatan kontainer yang efisien di dalam rail yard dan terminal.

Tabel 2. 1 Kajian Penelitian Terdahulu

No	Judul, Peneliti, Tahun	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian	Persamaan	Perbedaan
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1.	Analisis Prosedur Dokumen Export Cargo Abrasive Cloth oleh PPJK PT. Millennium Trans Bahari, Putri, Iswati dan Eny, 2024.	Tujuan utama dari penelitian ini adalah untuk menganalisis prosedur penanganan dokumen ekspor khususnya untuk barang jenis abrasive cloth yang dilakukan oleh PT. Millennium Trans Bahari sebagai perusahaan PPJK	Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif.	Hasil penelitian menunjukkan bahwa prosedur dokumen ekspor di PT. Millennium Trans Bahari telah berjalan sesuai standar dan alur prosedur yang berlaku namun, beberapa hambatan, seperti: Gangguan sistem CEISA 4.0, Keterbatasan stok kontainer di depo, Tidak sesuainya kondisi kontainer dengan permintaan eksportir, Cuaca yang tidak mendukung. Solusi yang dilakukan perusahaan meliputi: Koordinasi lintas pihak (pelayaran, bea cukai, eksportir), Penjadwalan ulang pengambilan kontainer, Pencarian kontainer alternatif ke depo lain, <i>Monitoring</i> sistem CEISA secara berkala dan <i>follow-up error system</i> .	Penelitian ini memiliki kesamaan Sama-sama membahas prosedur dan strategi pengelolaan ekspor oleh pihak ketiga (PPJK/ <i>freight forwarder</i>).	Perbedaan utama terletak pada analisis prosedur dokumen ekspor, khususnya dalam pengiriman barang komoditas <i>abrasive cloth</i> . Fokus utama dalam penelitian ini adalah bagaimana perusahaan PPJK melaksanakan proses penyusunan dan pengurusan dokumen ekspor, mulai dari pembuatan PEB, verifikasi data, pengaturan kontainer, hingga pelaporan sistem ke CEISA

No	Judul, Peneliti, Tahun	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian	Persamaan	Perbedaan
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
2.	<i>Analysis of Delays in Delivery of Exported Goods at Freight forwarder PT Arindo Jaya Mandiri Semarang, Anugraheni dan Nurul, 2024.</i>	Tujuan penelitian ini untuk mengetahui secara menyeluruh bagaimana alur pengiriman barang ekspor di perusahaan <i>freight forwarder</i> PT. Arindo Jaya Mandiri Semarang, serta mengidentifikasi titik-titik kritis yang menyebabkan terjadinya keterlambatan dalam proses tersebut.	Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif.	Hasil penelitian menunjukkan bahwa keterlambatan pengiriman barang ekspor di PT. Arindo Jaya Mandiri disebabkan oleh berbagai faktor yang saling terkait. Masalah armada menjadi faktor utama, di mana perusahaan hanya memiliki sekitar 30 unit truk dengan tingkat kerusakan yang cukup tinggi akibat kurangnya perawatan rutin.	Persamaannya terletak sama-sama meneliti perusahaan <i>freight forwarder</i> dan permasalahan operasional dalam proses ekspor. Sama-sama menggunakan metode kualitatif deskriptif,	Penelitian di PT. Arindo Jaya Mandiri lebih menyoroti aspek teknis dan operasional pengiriman barang ekspor secara umum, tanpa mengarah khusus pada isu <i>closing time</i> .
3.	<i>Assessing The Factors Impacting Shipping Container Dwell Time: A Multi-Port Optimization Study, Saini dan Tone, 2024.</i>	Tujuan utama dari penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi faktor-faktor apa saja yang menyebabkan perbedaan dwell time di berbagai pelabuhan laut, terutama di India	Penelitian ini menggunakan metode kualitatif berupa wawancara	Hasil dari analisis menunjukkan bahwa keberadaan teknologi pelacakan (<i>tracking</i>) sangat berpengaruh dalam mengurangi waktu tinggal kontainer. Kontainer yang dilengkapi sistem tracking memiliki waktu tinggal yang jauh lebih singkat dibanding yang tidak.	Persamaan terdapat pada sejumlah keterkaitan konseptual yang kuat, sama-sama membahas pentingnya waktu sebagai faktor krusial dalam	Perbedaan terletak pada fokus penelitian dan jenis permasalahan yang dimana fokus permasalahan mengidentifikasi faktor-faktor yang memengaruhi

No	Judul, Peneliti, Tahun	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian	Persamaan	Perbedaan
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
					manajemen ekspor.	<i>dwell time</i> kontainer dan jenis permasalahan pada lama waktu tinggal kontainer dari bongkar hingga keluar dari pelabuhan.
4.	<i>Competitive Strategies and Integration Expanses in the Large Shipping Container Industry During an Era of Consecutive Global Crises</i> , Vasiliadis, Dimitris dan Christos, 2024.	Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis strategi bersaing dan perluasan integrasi yang dilakukan oleh perusahaan-perusahaan besar pelayaran kontainer dalam menghadapi tekanan global yang kompleks.	Metode penelitian yang digunakan adalah studi kasus kualitatif berbasis analisis sekunder.	Hasil penelitian menunjukkan bahwa ketiga perusahaan tidak memilih satu strategi secara mutlak, melainkan menggabungkan berbagai pendekatan tergantung pada kondisi pasar, kapabilitas internal, dan ekspektasi pelanggan. Sebagai contoh, Hapag Lloyd menggabungkan strategi <i>Focus Cost Leadership</i> dan <i>Differentiation</i> , dengan melakukan integrasi horizontal dan vertikal seperti akuisisi terminal dan	Persamaan yaitu membahas pentingnya strategi menghadapi tantangan operasional yang berkaitan langsung dengan bagaimana perusahaan <i>freight forwarder</i> mengatur operasionalnya agar barang ekspor dapat dikirim tepat	Perbedaan terdapat pada level strategis global dan fokus pada perusahaan pelayaran kontainer kelas dunia dengan aset multinasional.

No	Judul, Peneliti, Tahun	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian	Persamaan	Perbedaan
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
				pengembangan sistem logistik.	waktu sebelum tenggat waktu dari pelayaran.	
5.	Strategi Pencegahan Keterlambatan Kegiatan <i>Transshipment</i> pada PT. Samudera Lautan Luas Medan, Syah dan Ginting, 2023.	Penelitian ini bertujuan mengetahui strategi-strategi yang digunakan perusahaan dalam mencegah terjadinya keterlambatan dalam proses transshipment, yaitu pengiriman barang melalui pelabuhan transit sebelum ke pelabuhan tujuan akhir.	Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif yang dilakukan melalui dua metode utama, yaitu metode lapangan dan metode kepustakaan.	Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa keterlambatan <i>transshipment</i> dapat disebabkan oleh beberapa faktor, antara lain kurangnya koordinasi dengan agen pelabuhan, tidak diperbarainya data sistem secara berkala, kesalahan dalam dokumen ekspor, dan kurangnya kesiapan kapal lanjutan dari pelabuhan transit.	Persamaannya yaitu sama-sama membahas strategi penanganan terhadap keterlambatan dalam proses pengiriman barang ekspor melalui jalur laut.	Perbedaan terletak pada ruang lingkup permasalahan yang menitikberatkan pada proses <i>transshipment</i> , yaitu pengiriman barang melalui pelabuhan transit.
6.	Peran Freight Forwarding dalam Proses Pengiriman Barang Ekspor melalui Transportasi Laut (Studi Kasus pada PT. Berdiri Matahari Logistik di Jakarta) Sakti	Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis prosedur pengiriman barang ekspor melalui transportasi laut di PT. Berdiri Matahari Logistik. Menemukan kendala-	Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif.	Hasil penelitian menunjukkan bahwa PT. Berdiri Matahari Logistik telah melaksanakan peran freight forwarding secara komprehensif, Strategi penanganan meliputi: Peningkatan kontrol terhadap SOP. Pemesanan space kapal secara lebih	Persamaannya terletak pada sama-sama mengkaji strategi penanganan kegiatan ekspor dari sisi manajemen dan logistik.	Perbedaan terletak pada objek dan ruang lingkup penelitian yang berfokus pada strategi pelayanan kapal, khususnya dalam konteks keagenan

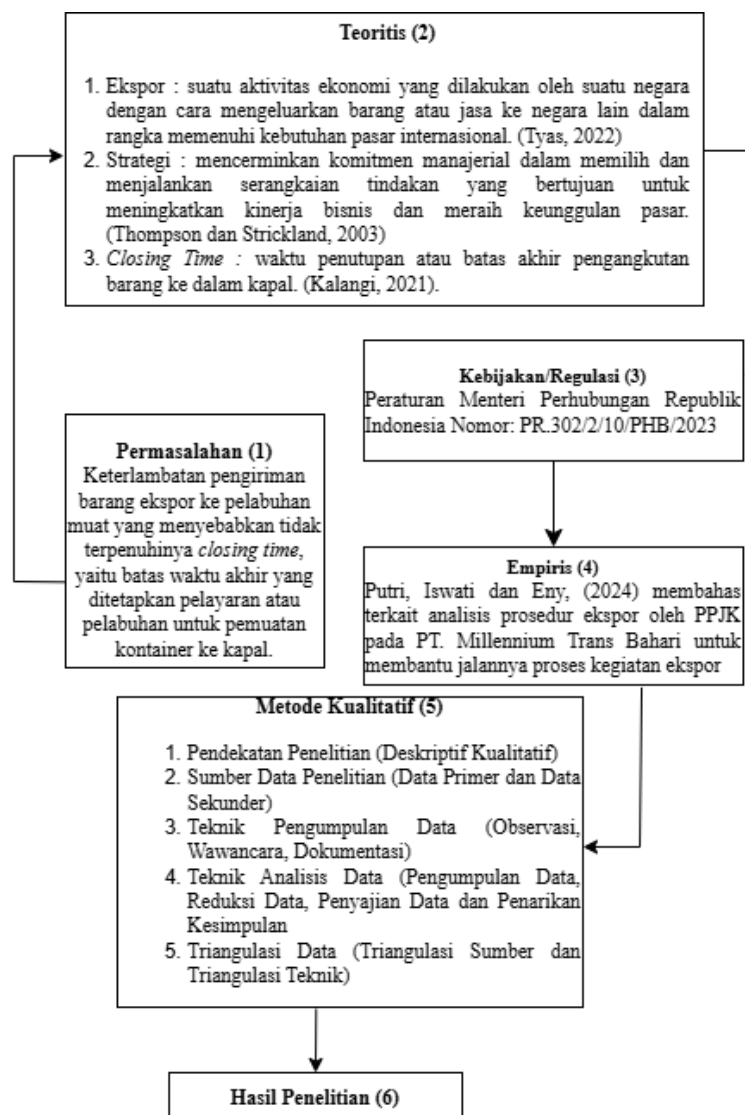
No	Judul, Peneliti, Tahun	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian	Persamaan	Perbedaan
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
	dan Muhammad, 2022	kendala yang terjadi dalam pelaksanaan ekspor serta upaya-upaya penanganan yang dilakukan untuk mengurangi risiko kegagalan ekspor.		awal dan dalam jumlah lebih besar. Pengiriman dokumen tidak mendekati <i>closing time</i> . Penyiapan asuransi ekspor untuk mengantisipasi risiko logistik.		kapal dan prosedur
7.	<i>Long Container Dwell Time at Seaport Terminals: An Investigation Study from a Consignee Perspective</i> , Ewamer dan Menyhart, 2022	Tujuan utama penelitian ini adalah untuk menyelidiki penyebab dari lamanya waktu tinggal kontainer di pelabuhan berdasarkan sudut pandang penerima barang (<i>consignee</i>), bukan operator pelabuhan atau <i>shipping line</i> seperti dalam kebanyakan studi sebelumnya.	Peneliti menggunakan metode studi kasus deskriptif kualitatif yang didasarkan pada penelusuran dokumen pengiriman.	Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa terdapat sepuluh penyebab utama lamanya waktu tinggal kontainer, yang kemudian dikelompokkan ke dalam tiga kategori besar, yaitu aliran informasi, aliran kas, dan aliran fisik. Penyebab paling dominan secara finansial berasal dari aliran kas, seperti keterlambatan pembayaran kepada bank atau <i>broker</i> , yang menghambat pengeluaran dokumen penting untuk pengurusan barang.	Persamaanya yaitu menyoroti bahwa hambatan dalam satu aliran baik informasi, uang, maupun fisik dapat menyebabkan keterlambatan operasional yang merugikan secara finansial.	Penelitian ini berfokus pada kegiatan impor kontainer dan aktivitas terminal pelabuhan di negara tujuan. Selain itu, penelitian ini mengkaji konteks dari sisi penerima barang.
8.	Peranan <i>Freight Forwarder</i> Dalam	Tujuan utama dari penelitian ini adalah	Penelitian ini menggunakan	Hasil penelitian menunjukkan bahwa PT.	Persamaan utama dari	Perbedaannya kegiatan

No	Judul, Peneliti, Tahun	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitain	Persamaan	Perbedaan
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
	Jasa Pengiriman Barang (Studi Kasus Penanganan Ekspor Komoditas <i>Glassfibre Reinforced Cement</i> PT. Dunia Trans Persada), Rustina, dkk 2022	untuk mengkaji secara menyeluruh peranan <i>freight forwarder</i> dalam proses pengiriman barang ekspor, khususnya oleh PT. Dunia Trans Persada.	metode deskriptif kualitatif dengan teknik pengumpulan data melalui observasi, wawancara langsung dengan <i>shipper</i> .	Dunia Trans Persada menjalankan peran penting sebagai penghubung antara eksportir dan pihak pelayaran, pengepakan (<i>stuffing</i>), pengurusan dokumen ekspor, pemesanan ruang kapal, pengaturan logistik, hingga pengantaran ke pelabuhan muat.	kedua penelitian ini terletak pada objek penelitian serta fokus pada proses ekspor dan ketepatan waktu.	keseluruhan proses ekspor dari awal hingga pengiriman ke luar negeri serta spesifikasi pembahasan
9.	<i>Service quality evaluation of international freight forwarders: an empirical research in East Asia</i> , Huang, et al, 2021	Tujuan utama dari penelitian ini adalah untuk meningkatkan kualitas layanan <i>freight forwarder</i> dengan mengidentifikasi kebutuhan pelanggan serta merumuskan solusi bisnis yang praktis untuk memperbaiki layanan.	Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif empiris.	Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa tiga kebutuhan pelanggan paling utama dalam jasa <i>freight forwarder</i> internasional adalah biaya agen yang lebih murah, kemampuan pengiriman <i>door-to-door</i> , dan respon yang cepat terhadap permintaan pelanggan.	Sama-sama menggunakan pendekatan kualitatif dan sama-sama berfokus pada aspek pelayanan <i>freight forwarder</i> dalam konteks ekspor.	Perbedaanya yaitu mengevaluasi kualitas layanan <i>freight forwarder</i> lintas negara di kawasan Asia Timur dan berorientasi pada peningkatan strategi bisnis dan sistem informasi dalam skala luas.
10.	<i>Optimization Challenges and Literature</i>	Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi dan	Penelitian ini menggunakan pendekatan	Hasil kajian menunjukkan bahwa proses interkoneksi antara moda kereta api dan	Menyoroti pentingnya efisiensi proses	Menekankan pada tantangan sistemik di

No	Judul, Peneliti, Tahun	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian	Persamaan	Perbedaan
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
	<i>Overview in the Intermodal Rail-Sea Terminal</i> , Ambrosino, Veronica dan Teodor, 2021	menjelaskan berbagai tantangan optimasi yang dihadapi dalam proses operasional intermodal di area pelabuhan,	deskriptif kualitatif berbasis tinjauan pustaka dan analisis konseptual.	pelayaran laut masih menghadapi banyak kendala teknis dan struktural.	logistik dalam pengelolaan waktu dan pergerakan kontainer menuju pengapalan.	terminal pelabuhan dengan fokus pada integrasi moda transportasi dan infrastruktur pendukung

2.3. Alur Kerangka Penelitian

Dalam penelitian ini, alur kerangka teori disusun sebagai pedoman konseptual untuk menjelaskan keterkaitan antar variabel yang memengaruhi strategi penanganan barang ekspor dalam menyelesaikan permasalahan closing time di perusahaan freight forwarder. Kerangka ini bertujuan untuk memberikan gambaran sistematis mengenai hubungan antara teori-teori yang relevan dengan fenomena yang diteliti, serta mendasari pendekatan analisis terhadap permasalahan yang terjadi di lapangan.



Gambar 2. 2 Alur Kerangka Penelitian
Sumber: Data Lapangan diolah, 2025