

**ANALISIS PERANAN “FREIGHT FORWARDER”
DALAM PROSES PENGIRIMAN BARANG EKSPOR
MELALUI TRANSPORTASI LAUT DI
PT. MOL LOGISTICS INDONESIA**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan

Program Pendidikan Diploma IV

DIVA PERMATA TRI PUTRI

NIT 07.19.006.2.12

PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT

PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN

POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA

TAHUN 2024

**ANALISIS PERANAN “FREIGHT FORWARDER”
DALAM PROSES PENGIRIMAN BARANG EKSPOR
MELALUI TRANSPORTASI LAUT DI
PT. MOL LOGISTICS INDONESIA**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV

DIVA PERMATA TRI PUTRI

NIT 07.19.006.2.12

PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT

PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN

POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA

TAHUN 2024

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Diva Permata Tri Putri

Nomor Induk Taruna : 07.19.006.2.12

Program Studi : Diploma IV Transportasi Laut

Menyatakan bahwa Skripsi yang saya tulis dengan judul :

ANALISIS PERANAN “FREIGHT FORWARDER” DALAM PROSES PENGIRIMAN BARANG EKSPOR MELALUI TRANSPORTASI LAUT DI PT. MOL LOGISTICS INDONESIA

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam skripsi tersebut, kecuali tema yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri.

Jika pernyataan di atas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Pelayaran Surabaya.

SURABAYA, 25 Juni 2024



Diva Permata Tri Putri

07. 19. 006. 2. 12

**PERSETUJUAN SEMINAR HASIL
SKRIPSI**

Judul : **ANALISIS PERANAN “FREIGHT
FORWARDER” DALAM PROSES
PENGIRIMAN BARANG EKSPOR
MELALUI TRANSPORTASI LAUT DI PT.
MOL LOGISTICS INDONESIA**

Nama Taruna : Diva Permata Tri Putri

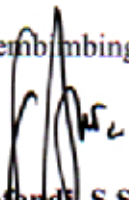
NIT : 07.19.006.2.12

Program Studi : Diploma IV Transportasi Laut

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk di seminarikan

Surabaya, 13 Juni2024

Pembimbing I



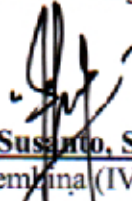
Faris Nofandi, S.Si.T., M.sc.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 198411182008121003

Menyetujui :

Pembimbing II



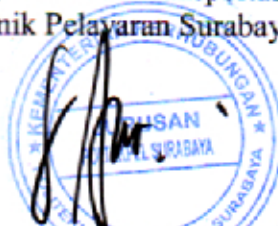
Novrico Susanto, S.T., M.M.

Pembina (IV/a)

NIP. 197911292003121002

Mengetahui

Ketua Program Studi Transportasi Laut
Politeknik Pelayaran Surabaya



Faris Nofandi, S.Si.T., M.sc.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 198411182008121003

LEMBAR PENGESAHAN

SKRIPSI

**ANALISIS PERANAN “FREIGHT FORWARDER” DALAM PROSES
PENGIRIMAN BARANG EKSPOR MELALUI TRANSPORTASI LAUT DI PT.
MOL LOGISTICS INDONESIA**

Disusun dan Diajukan Oleh :

DIVA PERMATA TRI PUTRI

NIT. 07.19.006.2.12

Diploma IV Transportasi Laut

Telah dipresentasikan di depan Panitia Ujian Skripsi

Politeknik Pelayaran Surabaya

Pada tanggal 20 Juni 2024

Menyetujui:

Penguji I

(Intan Sianturi, S.E., M.M.Tr.)

Penata Muda Tk. I (III/b)

NIP. 199402052019022003

Penguji II

(Faris Nofandi, S.Si.T., M.sc.)

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 198411182008121003

Penguji III

(Novrico Susanto, S.T., M.M.)

Pembina (IV/a)

NIP. 197911292003121002

Mengetahui:

Ketua Program Studi Transportasi Laut

Politeknik Pelayaran Surabaya

Faris Nofandi, S.Si.T., M.sc.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 198411182008121003

KATA PENGANTAR

Tidak ada satu pun kata yang tak pantas rasa bersyukur dan berterima kasih kepada Allah SWT atas anugerah tak terbatas. Atas izin-Nya, skripsi ini dapat diselesaikan oleh penulis, yang merupakan suatu tanggung jawab bagi Taruna/i Politeknik Pelayaran Surabaya sebagai syarat kelulusan dari program DIV pada tahun akademik 2023/2024.

Penulis menyusun skripsi ini berdasarkan pengalaman dalam satu tahun praktik darat di perusahaan pelayaran, serta semua pengetahuan dan pengalaman yang diberikan oleh dosen pembimbing dan akademik selama masa pendidikan, melalui literatur yang berkaitan dengan judul tulisan terapan yang disampaikan oleh penulis. Judul skripsi yang dipilih oleh penulis adalah :

“ANALISIS PERANAN “FREIGHT FORWARDER” DALAM PROSES PENGIRIMAN BARANG EKSPOR MELALUI TRANSPORTASI LAUT DI PT. MOL LOGISTICS INDONESIA”

Penulis ingin mengungkapkan apresiasi keseluruhan pihak yang telah berkontribusi dalam menyelesaikan penelitian skripsi ini, diantaranya:

1. Politeknik Pelayaran Surabaya sebagai jembatan dan mendidik penulis menjadi seorang perwira pelayaran yang bisa diandalkan di bidangnya
2. Bapak Moejiono, M.T., M.Mar.E selaku Direktur Politeknik Pelayaran Surabaya.
3. Bapak Faris Nofandi, S.Si,T., M.Sc., selaku Ketua program studi Transportasi Laut.

4. Bapak Faris Nofandi, S.Si,T., M.Sc., selaku dosen pembimbing I yang telah membantu dalam memberikan ajaran serta arahan tentang penulisan skripsi ini.
5. Bapak Novrico Susanto, S.T., M.M, selaku pembimbing II yang telah membantu dalam memberikan ajaran serta arahan dalam penulisan skripsi ini.
6. Seluruh manajemen civitas akademik, staf serta dosen pengajar program studi Transportasi Laut Politeknik Pelayaran Surabaya.
7. Seluruh keluargaku tercinta, bapak Arif Samsudin dan Ibu Husneni Koriah, Kakak saya Savira Febrilanti dan Moza Salsabilla, Adik saya David Pradana, dan Angela Pratiwi yang telah mendukung penulis dengan dukungan moral, materil, doa, dan pengorbanan yang tak terbatas untuk mendorong penulis untuk menyelesaikan skripsi ini.
8. Rekan – rekan Taruna/i POLTEKPEL Surabaya yang telah membantu dalam memberikan semangat sehingga penulisan skripsi ini dapat terselesaikan.

Penulis sadar bahwa dalam penulisan skripsi ini masih memiliki kekurangan. Maka sebab itu, penulis berharap masukan serta kritik yang dapat melengkapi dari pembaca demi kesempurnaan skripsi ini.

SURABAYA, 26 Juni 2024

Penulis



DIVA PERMATA TRI PUTRI
07.19.006.2.12

ABSTRAK

DIVA PERMATA TRI PUTRI, Perdagangan ekspor di Indonesia semakin berkembang dan memiliki prospek yang baik, dengan itu dibutuhkan *Freight Forwarder* yang memberikan layanan dan manajemen lengkap dalam semua tahap yang dibutuhkan dalam proses pengiriman, pengangkutan, dan penerimaan barang. Salah satu nya yaitu PT. MOL Logistics Indonesia yang sudah bergerak di bidang logistik sejak tahun 1994.

Penelitian ini bertujuan untuk menemukan alur, permasalahan serta upaya dalam proses pengiriman barang ekspor melalui transportasi laut. Jenis penelitian yang digunakan penulis adalah deskriptif dengan menggunakan pendekatan kuantitatif. Jumlah responden sebanyak 30 orang dengan teknik pengumpulan data yaitu angket, observasi dan dokumentasi.

Disimpulkan bahwasanya hasil penelitian ini: (1) Adanya validitas dan realibilitas pada pertanyaan kuesioner. Hal ini dibuktikan oleh perolehan hasil *r*hitung $0.626 > r_{tabel} 0.3061$ dan menggunakan nilai *Cronbach alpha* $0.766 > 0.70$. (2) Upaya yang dilakukan untuk mengatasi masalah ketidaklengkapan dan perbedaan dalam dokumen harus dilakukan notul dalam modul pembuatan PEB serta Redrees ke pihak Bea Cukai. (3) Adanya upaya yang dilakukan untuk mengatasi masalah keterlambatan terbitnya dokumen dari pihak biroksasi harus dilakukan *double checking* data yang diinput, serta menjaga gangguan jaringan.

Kata kunci : *Freight Forwarding*, Ekspor, Transportasi Laut

ABSTRACT

DIVA PERMATA TRI PUTRI, Export trade in Indonesia is growing and has good prospects, with it requires Freight Forwarders who provide complete services and management in all stages needed in the process of shipping, transporting and receiving goods. One of them is PT MOL Logistics Indonesia, which has been engaged in logistics since 1994.

This research aims to find the flow, problems and efforts in the process of shipping export goods through sea transportation. The type of research used by the author is descriptive using a quantitative approach. The number of respondents was 30 people with data collection techniques, namely questionnaires, observation and documentation.

It is concluded that the results of this study: (1) There is validity and reliability in the questionnaire questions. This is evidenced by the acquisition of the results of $r_{count} 0.626 > r_{table} 0.3061$ and using a Cronbach alpha value of $0.766 > 0.70$. (2) Efforts made to overcome the problem of incompleteness and differences in documents must be made NOTUL in the PEB preparation module and Redrees to the Customs. (3) Efforts made to overcome the problem of delays in the issuance of documents from the bureau must be carried out double checking the inputted data, and maintaining network disruptions.

Keywords: Freight Forwarders, Export, Sea Transportation

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
PERNYATAAN KEASLIAN.....	ii
PERSETUJUAN SEMINAR	iii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iv
KATA PENGHANTAR	v
ABSTRAK	vii
ABSTRACK	viii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Batasan Masalah.....	5
D. Tujuan Penelitian.....	5
E. Manfaat Penelitian	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Review Penelitian Sebelumnya.....	8
B. Landasan Teori	9
C. Kerangka Penelitian.....	34
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Jenis Penelitian.....	35

B. Tempat dan Waktu Penelitian	35
C. Sumber Data dan Teknik Pengumpulan Data	36
D. Teknik Analisis Data	39
 BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
A. Gambaran Umum Perusahaan	41
B. Hasil Penelitian.....	45
C. Pembahasan	52
 BAB V PENUTUP	
A. Kesimpulan	61
B. Saran	62
DAFTAR PUSTAKA	64
LAMPIRAN.....	66

DAFTAR TABEL

Nomor	Halaman
Tabel 2.1 Review Penelitian Sebelumnya.....	8
Tabel 3.1 Skor Skala Likert (<i>Likert Scale</i>)	37
Tabel 4.1 Tabel Tabulasi Jawaban Kuesioner.....	45
Tabel 4.2 Daftar Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.....	46
Tabel 4.3 Daftar Responden Berdasarkan Usia	47
Tabel 4.4 Daftar Responden Berdasarkan Lama Bekerja	48
Tabel 4.5 Daftar Responden Berdasarkan Jabatan Responden.....	49
Tabel 4.6 Hasil Rekapitulasi Uji Validitas Kuesioner	50
Tabel 4.7 Hasil Rekapitulasi Uji Reliabilitas Kuesioner	51

DAFTAR GAMBAR

Nomor	Halaman	
Gambar 1.1	3	Nilai Ekspor Indonesia
Gambar 2.1	17	Alur dari <i>Less Than Container Load (LCL)</i>
Gambar 2.2	20	Alur dari <i>Full Container Load (LCL)</i>
Gambar 2.3	32	Alur layanan pengiriman barang ekspor
Gambar 2.4	34	Kerangka Pikir Penelitian.....
Gambar 4.1	42	Struktur Organisasi Perusahaan
Gambar 4.2	46	Diagram Jenis Kelamin Responden
Gambar 4.3	47	Diagram Usia Responden.....
Gambar 4.4	48	Diagram Lama Bekerja Responden.....
Gambar 4.5	49	Diagram Jabatan Responden
Gambar 4.6	53	Alur layanan forwarder dalam pengiriman barang ekspor.....
Gambar 4.7	54	Lanjutan Alur layanan forwarder dalam pengiriman barang ekspor.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Perkembangan perekonomian suatu negara saat ini sangat erat kaitannya dengan keadaan perekonomian global. Keterkaitan ekonomi antar negara merupakan faktor kunci yang mempengaruhi pertumbuhan ekonomi masing-masing negara. Dampak ini jelas terasa dalam perdagangan Internasional, khususnya dalam hal ekspor dan impor. Perdagangan ekspor-impor semakin berkembang berjalannya waktu seiring dengan kemajuan ekonomi dan perubahan zaman, yang juga mempengaruhi preferensi pasar global. Dalam konteks perdagangan internasional, eksportir berupaya mendorong perkembangan perdagangan global dengan menggunakan bantuan dari transportasi.

Tentunya transportasi memberikan kontribusi besar di dunia saat ini dan memegang peranan penting dalam pengiriman barang ekspor impor yang terjadwall melewati berbagai jalur. Selain itu, konsep yang sekarang dikenal sebagai transportasi multimoda, yang menggabungkan berbagai jenis transportasi dalam satu dokumen, sehingga prosesnya menjadi lebih efisien dan efektif.

Secara umum, para pengusaha yang terlibat dalam ekspor sering mendapat bantuan dari sebuah perusahaan atau badan usaha yang didedikasikan untuk memberikan layanan dan manajemen lengkap dalam semua tahap yang dibutuhkan dalam proses pengiriman, pengangkutan, dan penerimaan barang menggunakan berbagai moda transportasi seperti laut,

udara, maupun darat. Entitas ini dikenal sebagai “*Freight Forwarder*”, sesuai dengan penjelasan oleh Suyono (2007).

Freight Forwarder adalah perusahaan yang menyediakan layanan pengelolaan muatan, yang biasanya mencakup pengiriman dari pintu ke pintu dan mencakup semua tindakan yang dibutuhkan untuk mengatur pengiriman dan penerimaan barang melalui moda transportasi seperti laut, udara, maupun darat. Dalam konteks umum di Indonesia, perdagangan ekspor dan impor dapat dilakukan melalui berbagai moda, yaitu laut, udara, maupun darat. Dari sisi durasi pengiriman, transportasi laut membutuhkan waktu lebih lama dibandingkan dengan transportasi lainnya.

Peran dan aktivitas yang dilakukan oleh *Freight Forwarder Company* sangatlah penting karena mereka memperlancar proses ekspor impor, sehingga memberikan kemudahan bagi eksportir dan importir. Untuk memberikan layanan yang optimal, penting bagi *Freight Forwarder* dan pihak terkait untuk memiliki pemahaman dan pengetahuan menyeluruh tentang layanan jasa ini, terutama dalam hal pengelolaan barang melalui transportasi laut. Oleh karena itu, fungsi dan tanggung jawab jasa ekspedisi dapat menjadi perekonomian yang efektif, akurat, dan aman dalam mengatur system pengiriman dan pengelolaan barang, dengan menggunakan system informasi dan teknologi.

Sebuah perusahaan harus bisa mengupayakan barang atau jasa yang dijual ataupun ditawarkan mampu sampai di waktu yang tepat, di tempat yang sesuai, serta mutu dan kualitas barang atau jasa tersebut tidak cacat serta sesuai dengan permintaan (Faris Nofandi, 2021). Salah satu dari banyak

perusahaan *freight forwarding* di Indonesia PT. MOL Logistics Indonesia, yang berasal dari “Mitsui O.S.K. Lines, Ltd.” Perusahaan ini didirikan pada tahun 1994. PT. Mol Logistics Indonesia beroperasi dalam sektor jasa pengiriman barang ekspor dan impor, yang melewati laut dan udara. Mereka juga menyediakan jasa penyewaan truck dan gudang, serta berbagai layanan yang termasuk dalam kategori perusahaan *freight forwarding*. Selama waktu yang telah berjalan, perusahaan ini mengelola proses ekspor dan impor, serta memproses dokumen-dokumen yang diperlukan. Dalam transportasi laut, dokumen yang digunakan adalah *Bill of Lading (B/L)*.



Gambar 1.1 Nilai Ekspor Indonesia
Sumber: Badan Pusat Statistik (2019)

Pada tabel diatas dijelaskan bahwa nilai ekspor Indonesia mengalami keturunan pada tahun 2015 sebesar 25.615 juta USD, tahun 2016 turun 5.180 juta USD. Nilai ekspor naik pada tahun 2017 sebesar 23.624 juta USD, tahun 2018 naik 11.404 juta USD. Jadi rata-rata penurunan nilai ekspor pada tahun 2014 hingga tahun 2016 sebesar 8,75% per tahun, dan rata-rata nilai ekspor tahun 2017 hingga tahun 2018 sebesar 12,06% per tahun. Ekspor Indonesia

berdasarkan nilai tahun 2014-2018 bergantung pada faktor internal dan eksternal yang relevan dengan penelitian ini.

Dengan merujuk pada latar belakang yang sudah dipaparkan, ada ketertarikan penulis meneliti secara lebih dalam terkait analisis peranan *freight forwarder* dalam proses pengiriman barang ekspor melalui transportasi laut di PT. MOL Logistics Indonesia. Dengan demikian, penulis memilih judul sebagai penelitian :

“Analisis Peranan “*Freight Forwarder*” Dalam Proses Pengiriman Barang Ekspor Melalui Transportasi Laut Di PT. MOL Logistics Indonesia”

B. Rumusan Masalah

Dengan merujuk pada latar belakang yang telah dijelaskan, maka untuk lebih memudahkan penyusunan skripsi ini penulis terlebih dulu merumuskan masalah yang akan penulis jelaskan. Selanjutnya akan dicari solusi dan pemecahan masalahnya, antara lain :

1. Bagaimana alur layanan dalam pengiriman barang ekspor melalui transportasi laut pada PT. MOL Logistics Indonesia?
2. Apa saja faktor permasalahan dalam prosedur pengiriman barang ekspor?
3. Bagaimana upaya PT. MOL Logistics Indonesia dalam menghadapi permasalahan dalam prosedur pengiriman barang ekspor?

C. Batasan Masalah

Untuk memberikan penjelasan yang berfokus pada inti pembahasan maka batasan penulisan adalah :

1. Penelitian ini dilaksanakan selama periode dari bulan Agustus 2021 hingga Mei 2022 ketika penulis sedang melakukan praktek darat.
2. Penelitian ini dilakukan di PT. MOL Logistics Indonesia

D. Tujuan Penelitian

Agar efektif, penulisan skripsi harus menyatakan tujuan penelitian. Adapun beberapa tujuan penelitian disebutkan di bawah ini diantara nya:

1. Untuk mengetahui alur layanan dalam rangka memberikan jasa pengiriman barang ekspor melalui transportasi laut pada PT. MOL Logistics Indonesia.
2. Untuk mengetahui faktor permasalahan dalam prosedur pengiriman barang ekspor melalui transportasi laut di PT. MOL Logistics Indonesia.
3. Untuk mengetahui bagaimana upaya perusahaan dalam menghadapi permasalahan dalam prosedur pengiriman barang ekspor melalui transportasi laut.

E. Manfaat Penelitian

Di bawah ini beberapa manfaat dari penelitian ini yang memiliki banyak manfaat bagi perusahaan, dunia pendidikan, masyarakat dan peneliti sendiri.

1. Manfaat secara teoritis

- a. Guna meningkatkan pemahaman penulis mengenai pelayanan dan jasa *Freight Forwarder*, dilakukan upaya untuk meningkatkan pengetahuan penulis di bidang tersebut.
- b. Sebagai entitas pembelajaran, pengalaman dan pemahaman yang lebih mendalam terkait dengan masalah yang sedang dibahas.
- c. Sebagai sumber atau acuan untuk mengaplikasikan pengetahuan tentang kegiatan pelayanan *Freight Forwarder* langsung di lapangan.

2. Manfaat secara praktis

- a. Bagi Pembaca

Terutama yang memiliki pendidikan di bidang maritim dan juga masyarakat umum, penelitian ini memberikan wawasan mengenai prosedur dan manfaat yang diperoleh dari peran *Freight Forwarder* dalam pengiriman barang ekspor melalui transportasi laut.

- b. Bagi Lembaga Pendidikan

Meningkatkan pemahaman dasar bagi taruna yang akan melaksanakan praktek darat, sehingga dengan pemahaman mengenai salah satu analisis peranan *Freight Forwarder* dalam pengiriman barang ekspor melalui transportasi laut ini, mereka akan lebih siap menghadapi kenyataan di lapangan. Selain itu, juga dapat menjadi tambahan koleksi di perpustakaan.

- c. Bagi Perusahaan

Hubungan yang positif antara lembaga pendidikan dengan perusahaan. Selain itu, juga dapat memberikan inspirasi kepada

perusahaan lain untuk menerapkan sistem serupa guna mengoptimalkan peran *Freight Forwarder* dalam pengiriman barang ekspor melalui transportasi laut.

d. Bagi Penulis

Bagi penulis, penulisan skripsi ini merupakan kontribusi terhadap pengetahuan dan juga merupakan salah satu syarat untuk menyelesaikan studi Diploma IV dalam program studi Transportasi Laut di Politeknik Pelayaran Surabaya.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Review Penelitian Sebelumnya

Tabel 2.1 Review Penelitian Sebelumnya

No.	Penulis	Judul Penelitian	Hasil	Perbedaan
1.	Mawardi, Kholid EBISMEN Vol.1, No.1 Maret 2022 e- ISSN: 2962- 7621; p-ISSN: 2962-763X	Analisis Faktor yang mempengaruhi kinerja operasional perusahaan <i>freight forwarding</i> dalam menunjang kegiatan ekspor	Faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja operasional perusahaan jasa ekspedisi dalam mendukung kegiatan ekspor adalah Proses Sea Export, tanggung jawab forwarding, dan proses pengelolaan pergudangan. Variabel yang paling dominan dalam kinerja operasional perusahaan adalah tanggung jawab forwarding. Metode penelitian yang digunakan adalah metode observasi.	Perbedaan penelitian sebelumnya dengan penelitian saya adalah dimana penelitian sebelumnya Menganalisis tentang faktor yang mempengaruhi kinerja operasional perusahaan <i>freight forwarding</i> dalam menunjang kegiatan ekspor dengan menggunakan metode observasi, dimana penelitian saya menganalisis peranan freight forwarder dalam pengiriman barang ekspor melalui transportasi laut.
2.	Mohd Azian Husin Che Hamat. Int. J. Economics and Business Research, Vol. 18, No. 3, 2019	Role of freight and forwarding company in facilitating the export-import process in Kelantan Malaysia	Membahas peran <i>freight forwarding</i> dalam memfasilitasi proses ekspor impor terkait lembaga layanan karantina dan inspeksi. Juga mengidentifikasi masalah yang dihadapi dari sudut pandang pelanggan serta saran untuk perbaikan pelaksanaan dalam peran <i>freight forwarding</i> .	Penelitian sebelumnya membahas lebih dalam mengenai peran <i>freight forwarding</i> dan mengidentifikasi masalah dari sudut pelanggan. Sedangkan pada penelitian yang peneliti angkat membahas pada sejauh mana peran dan tanggung jawab serta lebih dalamnya prosedur dan dokumen yang diperlukan bagi <i>freight forwarding</i> dalam pengiriman barang ekspor menggunakan transportasi laut.

Penulis menggunakan sumber-sumber seperti buku-buku dan jurnal penelitian yang ditulis oleh berbagai pengarang di dalam penulisan skripsi ini. Tujuannya adalah untuk memilih dan mengadopsi teori-teori yang relevan sebagai tinjauan pustaka dalam penelitian ini.

B. Landasan Teori

1. Jasa

Menurut Kotler & Keller dalam Tjiptono (2014) segala tindakan yang tidak berwujud yang dilakukan oleh satu pihak terhadap pihak lain. Di sisi lain, Pasal 1 No. 15 UU No. 18 Tahun 2000 menjelaskan bahwa setiap kegiatan jasa didasarkan pada suatu perjanjian atau tindakan hukum yang menjadikan suatu barang, fasilitas, kemudahan, atau hak untuk dipergunakan. Ini termasuk jasa yang dilakukan untuk menghasilkan barang dengan bahan dan berdasarkan pesanan.

Dari uraian di atas, dapat disimpulkan bahwa jasa mengacu pada sesuatu yang dapat dikenali atau dihasilkan melalui penggunaan barang fisik maupun aspek non material. Dalam konteks jasa, interaksi antara pelanggan dan penyedia jasa selalu ada, meskipun pihak-pihak yang terlibat tidak selalu menyadari adanya interaksi tersebut.

2. Ekspor

Menurut Tandjung Marolop (2011) ekspor mencakup pengiriman barang sesuai peraturan dari dalam dan luar wilayah pabean suatu negara ke negara lain.

Menurut Astuti Purnawati (2013) dan Sri Fatmawati (2013), ekspor adalah penjualan barang atau jasa dari daerah pabean sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Daerah pabean ini terdiri dari seluruh wilayah nasional suatu negara, di mana bea masuk dan ekspor dikenakan pada semua barang yang melewatinya.

Dari definisi-definisi yang telah dijelaskan di atas, dapat disimpulkan bahwa ekspor merujuk pada kegiatan perdagangan atau penjualan barang dan jasa yang berlangsung melintasi wilayah pabean menuju konsumen di luar negeri atau di luar batas negara dengan memenuhi peraturan yang berlaku.

3. Angkutan Laut

Menurut Peraturan Pemerintah No. 82 tahun 1988 tentang angkutan perairan, angkutan laut didefinisikan sebagai penggunaan kapal untuk mengangkut penumpang, barang, ataupun hewan dalam satu perjalanan atau lebih dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain. Angkutan laut ini dioperasikan oleh perusahaan angkutan laut.

Menurut Miro (2005), transportasi didefinisikan sebagai proses mengangkut, memindahkan, atau mengalihkan suatu objek dari satu tempat ke tempat lain sehingga lokasi tersebut dapat lebih bermanfaat atau berguna untuk tujuan tertentu. Istilah “usaha” dalam definisi ini menunjukkan bahwa transportasi melibatkan suatu proses, yaitu proses pemindahan, gerakan, pengangkutan, dan pengalihan, yang memerlukan penggunaan alat pendukung untuk memastikan proses berjalan dengan lancar dan selesai pada waktunya. Jenis alat pendukung yang digunakan

dalam proses pemindahan, gerakan, pengangkutan, dan pengalihan tersebut dapat bervariasi tergantung pada beberapa faktor, seperti bentuk objek yang akan dipindahkan, jarak antara lokasi awal dan tujuan, serta tujuan dari pemindahan objek tersebut.

4. Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL)

EMKL adalah entitas yang bertanggung jawab mengelola dokumen dan barang yang diangkut dengan kapal serta mengelola dokumen dan barang yang datang dari kapal. EMKL memperoleh izin tertulis dari pemilik barang untuk mengolah barangnya. Di pelabuhan pemberangkatan, EMKL membantu pemilik muatan dalam proses pendaftaran barang ke agen pelayaran, pengurusan dokumen ke Bea Cukai dan instansi terkait serta pengangkutan barang dari gudang pemilik muatan ke gudang pelabuhan. EMKL menjalankan fungsinya sesuai dengan ketentuan Surat Keputusan (SK) Menteri Perhubungan Nomor KM 82/AL 305/PHB-85. Di pelabuhan tujuan, EMKL mendampingi pemilik barang dalam proses pemasukan barang melalui Bea Cukai, penerimaan barang kiriman, dan pengangkutan barang dari pelabuhan menuju gudang pemilik barang (Sudijono & Sarjiyanto, 2007).

Menurut Amir (2001), Ekspedisi Muatan Kapal Laut adalah suatu jasa yang meliputi pengiriman dan penerimaan barang, membantu pengirim barang bertransaksi dengan perusahaan pelayaran. Mereka juga bertanggung jawab untuk membayar bea masuk, baik atas barang impor maupun atas barang ekspor yang melalui prosedur kepabeanan dan cukai.

EMKL juga melakukan penyewaan *warehouse* dan pengangkutan barang ke lokasi yang ditujukan kepada penerima barang.

5. ***Freight Forwarder***

Menurut PER-178/PJ/2006 yang kemudian digantikan oleh PER-70/PJ/2007 dan mengacu pada Keputusan Menteri Perhubungan No. KM/10 Tahun 1988 tentang Jasa Pengurusan Transportasi, jasa *Freight Forwarding* dapat dijelaskan sebagai berikut : “*Freight Forwarding* adalah usaha yang bertujuan untuk mewakili kepentingan pemilik barang, dengan melakukan pengurusan seluruh kegiatan yang diperlukan untuk mengatur pengiriman dan penerimaan barang melalui transportasi darat, laut, dan udara. Kegiatan ini melibatkan penerimaan, penyimpanan, penyortiran, pengepakan, penandaan, pengukuran, penimbangan, pengurusan dokumen, penerbitan dokumen pengangkutan, mengurus klaim asuransi atas pengiriman barang, serta menyelesaikan tagihan biaya-biaya lain yang terkait dengan pengiriman barang-barang tersebut hingga barang diterima oleh pihak yang berhak.”

Menurut Andi Susilo (2008) *Freight Forwarder* adalah sebuah badan usaha yang berfokus pada pengurusan dokumen dan transportasi. Mereka bertindak atas nama *shipper* atau *consignee* dan melaksanakan berbagai kegiatan rutin seperti pengisian kargo, penyimpanan, mengatur transportasi lokal, serta menangani pembayaran. Peran utama mereka adalah sebagai perantara “*shipping dan consignee*” dengan pihak “*shipping line*.”

Freight Forwarder memiliki kemampuan untuk bertindak sebagai perwakilan dari *shipper*, dan mereka juga bisa bertindak atas nama *consignee*. Peranan *Freight Forwarder* dalam industri transportasi semakin penting dan signifikan dikarenakan ada kecenderungan para *shipper* ingin berinteraksi dengan satu entitas yang akan mengelola seluruh tanggung jawab, mulai dari pengiriman barang ke tujuan, gudang pengirim hingga pengiriman barang dan diterima di gudang penerima. Hal ini menciptakan model “*one stop shipping*”. Mereka membantu *shipper* dalam berbagai hal yang terkait, termasuk penanganan pelabuhan, mengatur posisi kapal, mengatur pembayaran biaya pengangkutan, mengatur pemindahan container dari terminal peti kemas ke titik muat, dan mengatur agen asuransi container. Selain itu mereka juga mengawasi proses pengangkatan container ke dalam kapal.

Perusahaan *Freight Forwarder* di Indonesia telah membentuk Asosiasi yang disebut *Indonesian Freight Forwarder Association* (INFA). INFA adalah anggota dari FIATA (*The International Federation of Freight Forwarder Association*) dan bertujuan untuk mempromosikan layanan *Freight Forwarder* serta menjaga dan melindungi kepentingan para anggota.

Dalam pelaksanaan tugasnya, *Freight Forwarder* memerlukan dokumen-dokumen tertentu, antara lain :

- *House Bill of Lading*
- *Master Bill of Lading* digunakan untuk pengangkutan muatan petikemas secara FCL (*Full Container Load*).

Sebagaimana telah diuraikan, *Freight Forwarder* memiliki kemampuan untuk bertindak sebagai eksportir maupun importir, atau sebagai nama pengirim dan penerima. Hal ini bergantung pada ruang lingkup pekerjaan yang ditetapkan dalam kontrak kerja yang telah disetujui oleh pemberi order kerja dan pengangkut barang yang bersangkutan. Fleksibilitas *Freight Forwarder* sangat tinggi, dan mereka dapat menerima tanggung jawab yang mencakup hanya sebagian aktivitas dalam pengurusan barang dari lokasi asal hingga lokasi tujuan akhir, atau mereka juga dapat mengelola seluruh rangkaian aktivitas. Oleh karena itu, ruang lingkup pekerjaan *Freight Forwarder* sangat terkait dengan persyaratan yang diatur dalam *International Commercial Terms*.

a. Kewajiban dan Tanggung Jawab *Freight Forwarder*

Dalam melaksanakan tugasnya, *Freight Forwarder* perlu memiliki pemahaman yang mendalam karena mereka bertanggung jawab atas pengiriman Internasional. Tugas utama mereka melibatkan pengawasan dari awal hingga akhir perjalanan pengiriman, memastikan bahwa barang dikirim dengan aman dan tepat waktu. Mereka harus mempertimbangkan berbagai opsi layanan, seperti pengangkutan kapal, transportasi darat, penerbangan, serta penggunaan kontainer berkapasitas besar, untuk memilih solusi yang paling cocok untuk kebutuhan. Kesesuaian dengan kebijakan, pemenuhan, dan pengepakan merupakan bagian dari proses melibatkan prosedur muat yang termasuk pemenuhan

dokumentasi, tarif, dan premi asuransi untuk layanan individu. Hal ini mencakup tanggung jawab terkait kondisi-kondisi tertentu dan jadwal transit dari berbagai jenis layanan transportasi yang tersedia. Dalam menangani keuangan internasional kargo, perlu dipilih metode yang paling memuaskan, serta memperhatikan aspek teknis pengiriman internasional, penandaan kargo, dan persyaratan regulasi dari negara tujuan yang harus dipatuhi oleh eksportir.

Dalam melaksanakan tugas-tugas pengurusan transportasinya, *Freight Forwarder* memiliki beberapa peran, yang mencakup (R.P. Suyono)

1) Peran *freight forwarder* dalam konsolidasi muatan

Proses mengumpulkan sejumlah besar barang dari berbagai pengirim atau eksportir di lokasi awal disebut konsolidasi muatan, atau juga disebut *groupage*. Barang-barang ini akan dikirim kepada beberapa *consignee* di lokasi tujuan, dan semua barang tersebut dikemas dalam satu unit muatan yang terkonsolidasi. Kemudian, muatan yang telah terkonsolidasi tersebut dikirimkan dan ditujukan kepada agen konsolidator di lokasi tujuan. Agen tersebut kemudian bertanggung jawab untuk mendistribusikan barang-barang tersebut kepada masing masing pihak *consignee*.

Freight forwarder menyediakan berbagai jenis pengangkutan

Muatan yaitu :

a) *Less Than Container Load (LCL)*

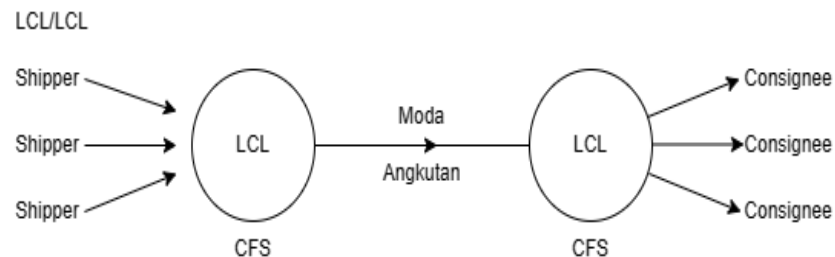
Muatan yang dimasukkan ke dalam peti kemas yang membongkarnya kembali disebut LCL. Ini dapat dilakukan oleh perusahaan pelayaran, *cargo consolidation* atau EMKL, dan mereka yang bertanggung jawab untuk memuat dan membongkar isi dari petikemas.

Freight forwarder menggabungkan muatan dari beberapa *shipper* dalam container parsial LCL dan mengirimkannya ke negara tujuan sebagai container FCL yang ditujukan kepada agen konsolidator. Di pihak agen konsolidator, container LCL ini diuraikan kembali menjadi muatan LCL individual, dan selanjutnya muatan tersebut diserahkan kepada masing-masing *consignee*.

LCL memiliki ciri-ciri sebagai berikut :

- Peti kemas berisi muatan dari beberapa *shipper* dan ditujukan untuk beberapa *consignee*.
- Muatan diterima dalam keadaan *breakbulk* dan diisi (*stuffing*) oleh *Shipping Line* di *container freight station* (CFS).
- Di pelabuhan bongkar, *Shipping Line* menyimpan *container* yang *un-stuffing* di CFS dan menyerahkannya kepada beberapa *consignee* dalam keadaan *breakbulk*.

- Perusahaan pelayaran bertanggung jawab atas kerusakan dan kehilangan barang yang diangkut dalam petikemas.



Gambar 2.1 Alur dari *Less Than Container Load (LCL)*
 Sumber : *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor-Import Melalui Laut*

Prosedur pengapalan LCL :

- Muatan dari beberapa *shipper* yang akan dikirim ke berbagai *consignee* diterima oleh carrier di CFS (*container freight station*) kepunyaan atau ditunjuk oleh carrier.
- *Carrier* atau *freight forwarder/EMKL* mengurus *stuffing* dari parcel muatan ke dalam petikemas atas biaya *carrier*.
- *Carrier* kemudian memuat petikemas yang telah diisi oleh berbagai *shipper* dan boleh juga oleh *shipper* tunggal ke atas kapalnya.
- Di pelabuhan tujuan, petikemas yang telah dibongkar dari kapal dibawa oleh pelayaran atau *freight forwarder* ke CFS untuk *stripping* (istilah Amerika untuk mengeluarkan barang). Barang-barang secara

parcel dapat diambil oleh berbagai *consignee* atau dikirim ke alamatnya.

(1) Tanggung jawab shipper adalah :

Shipper bertanggung jawab sampai barangnya masuk CFS dari *carrier*.

(2) Tanggung jawab *carrier* adalah :

- *Carrier* bertanggung jawab atas barang sejak waktu barang diterima dari *shipper*.
- *Carrier* juga bertanggung jawab untuk *stuffing* dari kiriman barang jenis LCL ke dalam petikemas atas biayanya dan memasukkan petikemas ke atas kapal.
- Di tempat tujuan, *carrier* bertanggung jawab untuk segera membawa petikemas yang dibongkar dari kapal CFS, *stripping* dan memberi muatan LCL ke masing-masing *consignee* atas biaya *carrier*.
- Tanggung jawab *carrier* berhenti disini.

(3) Dengan konsolidasi muatan, manfaat yang diperoleh oleh semua pihak, yaitu :

- Bagi Eksportir atau *Shipper* mendapatkan manfaat berupa biaya pengiriman yang lebih rendah.

- Bagi Pengangkut mendapatkan manfaat dari efisiensi waktu dan tenaga karena tidak perlu menangani setiap pengiriman secara terpisah.
- Bagi *Freight Forwarder* mengalami manfaat dari segi biaya dan tarif pengiriman karena muatan terkonsolidasi menjadi lebih ekonomis dibandingkan dengan pengiriman individu.
- Bagi ekonomi nasional mencapai manfaat dari segi penghematan biaya ekspor, yang membuat produk ekspor menjadi lebih kompetitif.

b) Full Container Load (FCL)

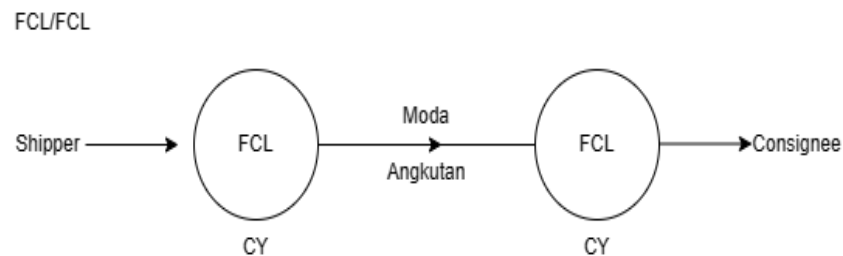
FCL adalah layanan pengangkutan kontainer yang mengacu pada situasi dimana barang yang dikirimkan oleh pengirim atau eksportir diangkut dalam satu kontainer penuh tanpa dicampur dengan barang dari pengirim atau eksportir lain.

FCL memiliki ciri-ciri sebagai berikut :

- Berisi muatan dari *shipper* dan dikirimkan untuk *consignee*.
- Petikemas diisi (*stuffing*) oleh *shipper* (*shipper load and count*) dari petikemas yang sudah diisi diserahkan di *container yard* (CY) pelabuhan muatan.
- Di pelabuhan bongkar, petikemas diambil *consignee* di CY dan di *un-stuffing* oleh *consignee*.

- Perusahaan pelayaran tidak bertanggung jawab atas kerusakan dan kehilangan barang yang ada dalam petikemas.

Perusahaan perkapalan liner mengatakan untuk petikemas yang diangkut dengan pola FCL adalah bahwa *shipper* dan *consignee* bertanggung jawab untuk mengisi dan membongkar petikemas.



Gambar 2.2 Alur dari *Full Container Load (FCL)*

Sumber : *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor-Impor Melalui Laut*

Prosuder pengapalan FCL adalah :

- Petikemas yang di *supply* oleh *carrier* atau di pinjam dari container leasing di *stuffing* oleh *shipper* di gudang *shipper* atau tempat lainnya. Setelah itu, petikemas di segel oleh Bea Cukai.
- Petikemas yang di segel dibawa oleh *shipper* atau oleh *freight forwarder* atau *container yard (CY)* milik perusahaan pelayaran atau terminal lain yang di tunjuk *carrier*.
- Di pelabuhan pembongkaran, *carrier* mengurus pengangkutan dari petikemas yang di bongkar ke

container yard (CY) dari pelayaran atau CY lain yang di tunjuk oleh *carrier* atas biaya *carrier*.

- Dari *container yard*, *consignee* atau *freight forwarder* mengurus muatannya dalam petikemas di Bea Cukai untuk mengangkut petikemas, kemudian ke gudangnya untuk di-*stripping* atas biaya *consignee*.

(1) Tanggung jawab *shipper* yaitu :

Semua biaya untuk mengangkut petikemas kosong ke gudang *shipper*, *stuffing* petikemas dan mengangkut ke CY dari *carrier* menjadi beban *shipper*.

(2) Tanggung jawab *carrier* yaitu :

- *Carrier* bertanggung jawab terhadap petikemas dan isinya setelah menerimanya dari *shipper* di CY *carrier* atau CY pelabuhan.
- Bertanggung jawab untuk memuat petikemas ke atas kapal.
- Di pelabuhan bongkar, bertanggung jawab untuk membongkar petikemas dari kapal dan mengangkut ke CY *carrier* atau CY pelabuhan atas biaya *carrier*.
- Tanggung jawab *carrier* berhenti setelah menyerahkan petikemas kepada *consignee* atau kepada CY pelabuhan.

(3) Keuntungan dalam pemakaian petikemas adalah :

- Cepat dan ekonomis dalam menangani petikemas, terutama dalam bongkar/muat petikemas di pelabuhan.
- Keamanan terhadap kerusakan dan pencurian lebih terjaga, terutama untuk barang-barang kecil atau berharga.
- Pembungkus barang tidak perlu terlalu kuat, karena tumpukan (*stocking*) dapat dibatasi setinggi dalamnya petikemas.
- Bisa untuk angkutan *door-to door*.

2) **Peran *freight forwarder* sebagai pengangkut**

Banyak *freight forwarder* berfungsi sebagai operator dan memiliki tanggung jawab penuh dalam menyelenggarakan pengiriman barang, meskipun tidak memiliki kapal sendiri. Istilah “operator” di sini mengacu pada entitas hukum Indonesia yang terlibat dalam penyediaan layanan jasa terhadap kapal dan barang di pelabuhan, untuk mendukung kegiatan pengangkutan melalui jalur laut.

Selain itu, *freight forwarder* juga berperan sebagai :

a) *Vessel-Operating Multimodal Transport Operator*

Secara penuh yang melaksanakan berbagai jenis pengangkutan dengan cara *door-to-door* dengan satu

dokumen intermodal yang biasanya berbentuk FBL (*Fiata Combined Transport Bill of Lading*).

b) *Non-Vessel Operator (NVO)*

Operator muatan yang mengurus pengangkutan lewat laut dari pelabuhan ke pelabuhan Dengan menggunakan satu invoice *bill of lading*.

c) *Non-Vessel-Operating Common Carrier (NVOCC)*

Mempunyai jadwal pelayaran yang tetap dan melaksanakan konsolidasi muatan atau melayani *multimodal transport* dengan *house of lading* (HBL) atau *bill of lading* (B/L) dari FIATA.

3) Dokumen yang diperlukan dalam pengiriman barang ekspor melalui transportasi laut

Berikut ini adalah beberapa dokumen yang diperlukan dalam melakukan pengiriman barang melalui transportasi laut (Sudijono & Sarjiyanto, 2007), sebagai berikut:

- a) *Shipping Instruction* (SI) adalah dokumen pesanan pengapalan barang yang disusun oleh eksportir. Dokumen ini berisi informasi rinci mengenai pelabuhan tujuan, identitas importir yang dituju (nama dan alamat), serta informasi eksportir (nama dan alamat). Selain itu, SI mencakup detail mengenai jumlah barang, dimensi barang, berat kotor, isi kemasan, tanda tangan, nama

pengirim atau cap perusahaan, serta catatan atau pesan terkait dengan pengiriman barang.

- b) *Invoice* adalah dokumen yang menunjukkan bahwa barang yang dikirim jelas, termasuk nama dan alamat *shipper* dan *consignee*, serta rincian jumlah, jenis, dan nilai barang.
- c) *Packing List* adalah dokumen yang menunjukkan bahwa barang yang dikirim jelas, termasuk nama dan alamat *shipper* dan *consignee*, serta rincian jumlah, jenis, dan berat barang, dan termasuk jumlah kemasan.
- d) *Bill of Lading* adalah dokumen yang dikeluarkan oleh *shipping line* sebagai tanda terima penyerahan barang juga sebagai bukti pemilikan atas barang yang telah dimuat di atas kapal oleh eksportir untuk diserahkan kepada importir. Sedangkan fungsi B/L adalah :
 - 1) Bukti bahwa barang telah dimuat di kapal.
 - 2) Dokumen hak milik dari pemilik barang (*document of title*)
 - 3) Dokumen jual / beli (*transferable document*)
 - 4) Kontrak angkutan (*contract of affreightment*)
 - 5) B/L termasuk *non negotiable* jika hanya ditujukan pada suatu penerima, namun jika dapat diperdagangkan maka B/L ini disebut *negotiable*.

- e) *Manifest* adalah dokumen yang berisi daftar muatan diatas kapal.
- f) *Mate's Receipt* adalah sebuah dokumen penerimaan dari pihak pengangkut yang menegaskan bahwa barang telah diterima di atas kapal selama proses pengiriman ekspor. Kontennya mencakup konfirmasi bahwa barang, bersama dengan spesifikasinya, telah berhasil dimuat ke dalam kapal.
- g) *Delivery Order (DO)* merupakan dokumen yang diberikan oleh pihak yang bertanggung jawab atas penyimpanan barang. Dokumen ini memungkinkan pemilik barang untuk mengambil barangnya dari tempat penyimpanan, menandakan bahwa pemilik barang telah memenuhi kewajibannya kepada pihak yang memiliki kendali atas barang tersebut. Dalam *delivery order*, *shipping line* sudah membayar semua biaya termasuk ongkos kirim, bea masuk, biaya penyimpanan, dan lain sebagainya.
- h) *House Bill of Lading* adalah perjanjian pengangkutan barang antara *shipper* dan *shipping line* dari pelabuhan ke destinasi. Dokumen ini tidak dapat dialihkan atau diperdagangkan. Ketika nama importir dicantumkan dalam *House Bill of Lading* sebagai penerima barang, hal

tersebut mengakibatkan barang-barang tersebut tidak dapat diambil oleh pihak lain.

- i) *Certificate Of Origin* dikeluarkan oleh Disperindag yang mewakili pemerintah yang menyatakan bahwa barang yang diekspor memang benar-benar diproduksi di Indonesia. Dokumen ini memberikan rincian mengenai barang, terkait dengan transaksi di mana barang-barang tersebut terlibat, termasuk informasi asal barang dan kepastian bahwa barang-barang tersebut merupakan hasil atau produksi dari negara eksportir.
- j) *Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB)* merupakan dokumen yang dibuat eksportir dan harus mendapat persetujuan petugas Bea Cukai sebelum dilakukan pemuatan di kapal. PEB menyebutkan tentang jenis barang ekspor (umum, terkena pajak, ekspor, mendapat fasilitas pembebasan dan pengembalian bea masuk, dan barang ekspor lainnya), nama importir, NPWP, izin khusus, berat barang, negara tujuan, provinsi asal barang, cara penyerahan barang, merk kemasan dan lain sebagainya.
- k) *Dokumen Asuransi* berfungsi sebagai perlindungan untuk pengiriman barang ke luar negeri. Dalam konteks transaksi ekspor impor, keberadaan dokumen asuransi sangat krusial karena membuktikan bahwa barang-

barang yang disebut didalamnya telah diasuransikan. Jika terjadi kerusakan selama proses pengiriman, pihak asuransi akan mengganti kerugian yang timbul.

- 1) *Dokumen Fumigasi* adalah dokumen yang menunjukkan keamanan barang yang diekspor yang berada di dalam kontainer setelah menjalani proses fumigasi. Fumigasi adalah tindakan penyemprotan pada barang yang akan dikirim untuk mencegah kemungkinan adanya hama, khususnya pada jenis barang berbahan kayu atau olahan kayu. Prosedur fumigasi bertujuan menghindari kerusakan yang dapat disebabkan oleh serangan rayap pada kayu-kayu yang akan dikirim.

4) Pihak-pihak yang Terkait dengan Ekspor

Pihak –pihak yang terkait dengan kegiatan ekspor-impor (Andi Susilo, 2008):

a) Eksportir

Eksportir adalah para pihak yang menjual barang ke luar negeri atau sebagai pemasok.

b) Direktorat Jendral Bea dan Cukai

Bea Cukai berperan sebagai lembaga yang memberikan persetujuan untuk melepaskan dan memuat barang, serta melakukan pemeriksaan dokumen dan pengaturan pajak dalam transaksi ekspor-impor. Dokumen-dokumen yang dikeluarkan oleh Bea Cukai

melibatkan Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB), Pemberitahuan Impor Barang (PIB), serta Persetujuan Muat.

c) *Shipping Company*

Entitas bisnis yang menerima barang dari *shipper*, mengorganisir transportasi yang sesuai, dan mengeluarkan *Bill of Lading* atau dokumen pembuktian muatan barang serta *delivery order*.

d) Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL)

EMKL adalah bagian dari bisnis yang menyediakan layanan pengelolaan kegiatan kepabeanan di pelabuhan dan transportasi container ke dan dari eksportir menuju *container yard* (CY). Perusahaan jasa ini memiliki peran penting dalam memastikan kelancaran proses memasukkan barang ke dalam petikemas (*stuffing*) di gudang eksportir dan proses menurunkan muatan dari dalam petikemas.

e) Bank Responden

Juru bayar berfungsi sebagai lokasi di mana *freight forwarding* menetapkan biaya kepada importir yang telah menggunakan jasa mereka. Ini melibatkan kerjasama antara beberapa lembaga keuangan yang bekerja sama sesuai perjanjian. Berperan sebagai perantara, lembaga keuangan ini biasanya memfasilitasi transfer dana,

transaksi bisnis, dan mengelola pengumpulan dokumen dari mitra bisnis.

f) Surveyor

Surveyor adalah perusahaan yang melakukan inspeksi terhadap barang yang akan diekspor, menilai aspek-aspek seperti jumlah, kualitas, pengawasan muatan, dan persyaratan lain sesuai dengan kebutuhan pembeli. Setelah melakukan pemeriksaan, mereka mengeluarkan sertifikat yang mencatat hasil inspeksi yang telah dilakukan.

g) Perusahaan Asuransi

Perusahaan asuransi adalah entitas yang mengasuransikan barang-barang yang dikirim dengan nilai yang telah ditentukan, menerbitkan sertifikat atau polis asuransi untuk melindungi risiko yang diinginkan, dan menanggulangi pembayaran kerugian jika terjadi.

h) Pelindo

Pelindo adalah perusahaan yang menangani kegiatan di pelabuhan dengan memberikan fasilitas dermaga, tambat, peralatan bongkar muat, dan lapangan penumpukan.

i) Dinas Perindustrian dan Perdagangan (DISPERINDAG)

DISPERINDAG memiliki peran dalam mengeluarkan dokumen ekspor yang mencakup

pernyataan tentang identitas negara asal barang yang disebut sebagai *Surat Keterangan Asal (SKA)* atau *Certificate of Origin (COO)*.

j) Trucking Company

Entitas yang akan mengirimkan kontainer kosong ke gudang eksportir untuk pemuatan barang yang akan diekspor ke dalam kontainer. Setelah itu, kontainer tersebut akan diangkut ke pelabuhan untuk proses pembongkaran, lalu barang akan dimuat ke dalam kapal untuk pengiriman ke pihak importir.

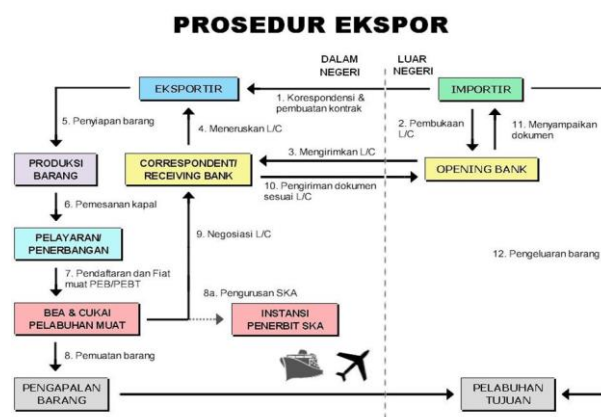
5) Alur layanan pengiriman barang ekspor

Alur layanan pengiriman barang ekspor melibatkan beberapa tahapan yang kompleks dan melibatkan berbagai pihak. Berikut alur layanan pengiriman barang ekspor :

- a) Terjadinya korespondensi / surat menyurat berupa penawaran harga dari importir (pembuatan kontrak dilakukan setelah adanya kesepakatan harga).
- b) Importir mengajukan pembukaan L/C kepada bank importir.
- c) Bank importir menyetujui pembukaan L/C dan meneruskannya ke Bank eksportir (*Correspondent / receiving bank*).
- d) *Correspondent* meneruskan penerbitan L/C kepada eksportir.

- e) Eksportir melakukan penyiapan barang apabila barang sudah ada, eksportir melakukan pemesanan ruang kapal.
- f) Melakukan penyelesaian pemesanan ruang kapal dan tentunya barang yang sudah siap.
- g) Eksportir melakukan pendaftaran dan persetujuan ekspor kepada Bea Cukai. Untuk mengajukan PEB dan NPE dan juga melakukan persetujuan kepada pengelola pelabuhan berupa kartu ekspor.
- h) Pemuatan barang (*stuffing*) ke sarana pengangkut yaitu kapal. Pihak eksportir akan mendapat B/L untuk pelayaran. Jika importir mensyaratkan dokumen SKA eksportir harus melakukan pengurusan ke DISPERINDAG.
- i) Eksportir mendatangi *correspondent/receiving bank* dengan membawa dokumen pengapalan (Bill of Lading, Packing list, Invoice, SKA/COO, dokumen asuransi serta dokumen lain yang disyaratkan dalam L/C) untuk pencairan. Pihak *correspondent* akan melakukan pembayaran kepada eksportir jika shipping dokumen tidak bermasalah.
- j) Pihak *correspondent* mengirimkan seluruh dokumen pengapalan kepada *opening bank* dengan disertai tagihan. *Opening bank* membayar kepada *correspondent*

- k) Pihak *opening bank* memerintahkan kepada importir untuk segera melunasi L/C sebesar nilai kontrak, jika sudah melakukan pelunasan, pihak *opening bank* akan meyerahkan seluruh dokumen pengapalan kepada pihak importir
- l) Importir menggunakan dokumen pengapalan untuk mengeluarkan barang dari pelabuhan.



Gambar 2.3 Alur layanan pengiriman barang ekspor
 Sumber : Eksport Indonesia News

6) Aktivitas *freight forwarder*

Aktivitas freight forwarder secara menyeluruh adalah :

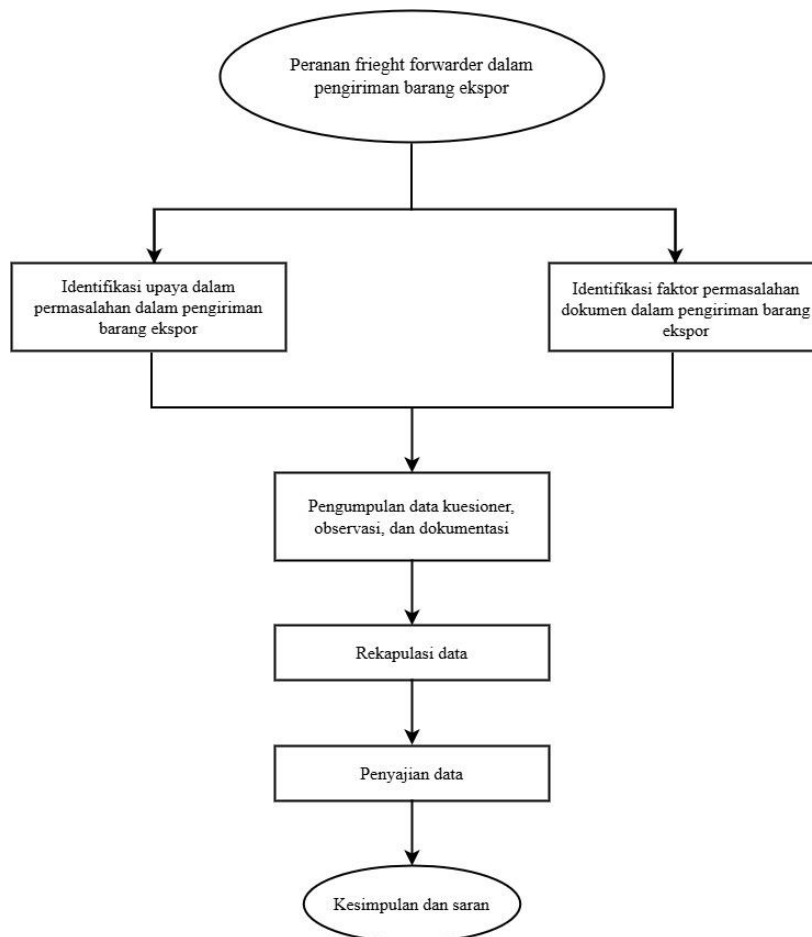
- a) Menentukan jalur perjalanan kargo, moda transportasi dan pihak pengangkut yang tepat, lalu melakukan pemesanan ruang muat.
- b) Melakukan proses penerimaan barang, mengkategorikan, mengemas, menimbang, mengukur dimensi, dan selanjutnya menyimpan barang di dalam gudang.

- c) Memahami *letter credit* barang, regulasi di negara tujuan ekspor, negara transit, dan negara impor, serta menyiapkan dokumen-dokumen yang diperlukan.
- d) Melaksanakan pengangkutan barang ke pelabuhan, mengurus izin Bea Cukai, dan menyerahkan barang kepada pihak pengangkut.
- e) Melakukan pembayaran untuk biaya penanganan dan biaya angkutan.
- f) Memperoleh *Bill of Lading* dari pihak pengangkut.
- g) Mengelola asuransi untuk pengangkutan barang dan memberikan bantuan dalam mengajukan klaim kepada perusahaan asuransi jika terjadi kehilangan atau kerusakan pada barang.
- h) Memonitor perjalanan barang hingga mencapai pihak penerima berdasarkan informasi dari pihak pengangkut dan agen *forwarder* di negara transit/tujuan.
- i) Melakukan penerimaan barang dari pihak pengangkut.
- j) Menangani permohonan izin masuk di Bea Cukai dan menyelesaikan pembayaran Bea masuk dan biaya-biaya terkait di pelabuhan transit/tujuan.
- k) Menjalankan pengangkutan barang dari pelabuhan ke lokasi penyimpanan di gudang.

- 1) Melakukan penyerahan barang kepada pihak penerima (*consignee*) dan melaksanakan distribusi barang jika diminta.

C. Kerangka Pikir Penelitian

Berdasarkan kerangka pikir penelitian yang merinici topik utama yang akan dibahas dalam skripsi ini, dengan tujuan agar pembahasan dapat disajikan secara sistematis. Rincian lebih lanjut dapat ditemukan berikut di gambar di bawah ini.



Gambar 2.4 Kerangka Pikir Penelitian

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Metode penelitian yang diterapkan dalam penelitian ini yaitu deskriptif kuantitatif. Penelitian deskriptif kuantitatif adalah mendeskripsikan, meneliti, dan menjelaskan sesuatu yang dipelajari apa adanya, dan menarik kesimpulan dari fenomena yang dapat diamati dengan menggunakan angka-angka. Penelitian deskriptif kuantitatif adalah penelitian yang hanya menggambarkan isi suatu variabel dalam penelitian, tidak dimaksudkan untuk menguji hipotesis tertentu.

Tujuan dari penelitian deskriptif kuantitatif dalam penelitian ini adalah untuk memperoleh pemahaman mendalam mengenai data dan informasi yang disediakan oleh PT. MOL Logistics Indonesia terkait dengan permasalahan yang dibahas dalam penelitian akhir mengenai *Analisis Freight Forwarder* dalam Proses Pengiriman Barang Ekspor melalui Transportasi Laut.

B. Tempat Dan Waktu Penelitian

1. Tempat penelitian

Penelitian ini dilakukan di PT. MOL Logistics Indonesia yang terletak di Centennial Tower, Jl. Gatot Subroto, Setiabudi, Jakarta Selatan, DKI Jakarta. Penelitian ini memusatkan perhatian pada aspek operasional. Metode penelitian yang diterapkan adalah studi kasus yang

dilakukan secara langsung terhadap obyek penelitian, dengan melakukan analisis menyeluruh.

2. Waktu penelitian

Penelitian ini berlangsung selama 9 bulan, dimulai 2 Agustus 2021 hingga 1 Mei 2022. Tahapan penelitian melibatkan studi literatur, pengumpulan data, pengolahan data, analisis data, penarik kesimpulan, dan penyusunan laporan.

C. Sumber Data dan Teknik Pengumpulan Data

1. Data Primer

Data primer merupakan informasi yang diperoleh secara langsung dari sumber asli atau pertama. Data ini tidak terdapat dalam bentuk yang telah terstruktur atau tersimpan dalam file. Untuk memperoleh data primer, diperlukan pencarian melalui narasumber atau responden, yaitu individu yang menjadi subjek penelitian, dengan melibatkan informan pendukung, observasi, dan dokumentasi.

Teknik pengumpulan data yang digunakan penulis antara lain :

a. Angket atau Kuesioner

Teknik mengumpulkan data untuk dibutuhkan dalam penelitian ini, penulis menggunakan metode survei melalui penggunaan angket atau kuesioner sebagai instrument penelitian.

Angket adalah suatu metode untuk mengumpulkan data dimana responden diminta mengisi pertanyaan atau

pernyataan yang disediakan, lalu mengembalikannya kepada peneliti setelah diisi secara lengkap (Sugiono, 2013). Skala likert digunakan untuk mengukur variabel dalam kuesioner ini, yang bertujuan untuk memecah variabel yang digunakan sebagai referensi untuk membuat item-item instrumen berupa pertanyaan atau pernyataan. Skala penilaian untuk pernyataan dapat disusun di bawah ini:

Tabel 3.1 Skor Skala Likert (*Likert Scale*)

No	Pilihan Jawaban	Skor
1.	Sangat Setuju (SS)	5
2.	Setuju (S)	4
3.	Netral (N)	3
4.	Tidak Setuju (TS)	2
5.	Sangat Tidak Setuju (STS)	1

Sumber : Sugiono (2013)

2. Data Sekunder

Data sekunder merupakan informasi yang dikumpulkan oleh peneliti dari sumber-sumber eksternal, seperti dokumen-dokumen yang relevan dengan penelitian yang dilakukan. Menurut Sarwono (2006:17), data sekunder adalah informasi yang diperoleh oleh peneliti dari sumber lain, bukan melalui pengumpulan data secara langsung. Data sekunder digunakan sebagai sarana untuk mendapatkan data atau informasi yang relevan untuk menjawab masalah penelitian yang sedang diteliti.

Menurut Sumarni (2006:142) pemilihan teknik pengumpulan data tergantung pada permasalahan yang akan dikaji.

Teknik pengumpulan data yang digunakan penulis antara lain :

a. Observasi

Riduwan (2004:50) mendefinisikan observasi sebagai metode pengumpulan data di mana peneliti secara langsung melakukan pengamatan terhadap objek penelitian dengan tujuan mendapatkan pemahaman yang lebih dalam mengenai kegiatan yang sedang berlangsung. Dalam proses observasi, peneliti secara langsung mengamati dan mendekati objek penelitian untuk mengamati berbagai aspek yang relevan. Observasi dilakukan untuk memungkinkan penulis melihat dengan jelas permasalahan yang terjadi di lapangan terkait peran *freight forwarder* dalam proses pengiriman barang ekspor di PT. MOL Logistics Indonesia.

Observasi dilaksanakan selama praktek di lapangan dengan tujuan mengamati proses secara langsung. Data hasil pengamatan kemudian dianalisis dan dideskripsikan berdasarkan temuan yang ditemukan selama kegiatan di lapangan.

b. Dokumentasi

Sugiono (2007:240) mendefinisikan dokumentasi merupakan pencatatan peristiwa yang telah terjadi. Dokumentasi memiliki peran sebagai pelengkap dalam menerapkan metode observasi dan wawancara dalam penelitian kualitatif. Dalam konteks penelitian ini, ada

berbagai dokumen yang memuat informasi terkait peran *freight forwarder* dalam proses pengiriman barang ekspor. Jenis dokumen tersebut bisa berupa teks, gambar, atau dokumen pemerintah.

Dalam melaksanakan penelitian ini, penulis mengumpulkan data dari berbagai dokumen yang tersedia di PT. MOL Logistics Indonesia, berkaitan dengan kegiatan atau peristiwa yang terkait dengan masalah yang dibahas dalam penelitian ini.

D. Teknik Analisis Data

Analisis data adalah tahapan yang ditujukan untuk mengolah data hasil penelitian menjadi informasi baru yang dapat dipergunakan untuk mencapai kesimpulan. Setelah data terkumpul, langkah selanjutnya adalah melakukan analisis data, yang berperan sebagai sarana untuk menghasilkan kesimpulan yang diinginkan. melalui analisis data, kita dapat memberikan jawaban terhadap pertanyaan yang telah diajukan sebelumnya.

Miles dan Huberman (dalam Sugiyono, 2010), menyatakan bahwa aktivitas dalam pengolahan dan analisis data meliputi *data reduction*, *data display*, *conclusion drawing*. Langkah-langkah tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut :

1. *Data Reduction* (Reduksi Data)

Jumlah data yang dikumpulkan dari lapangan cukup besar, sehingga diperlukan pencacatan yang cermat dan rinci. Proses reduksi

data melibatkan rangkuman, pemilihan informasi pokok, dan fokus pada hal-hal yang relevan untuk mengidentifikasi tema dan pola yang signifikan. Dengan melakukan reduksi data, informasi yang dihasilkan akan memberikan gambaran yang lebih jelas, memudahkan peneliti dalam mengumpulkan data lebih lanjut, dan mempermudah pencirian jika diperlukan.

2. *Data display* (Penyajian Data)

Penyajian data paling umum dilakukan melalui teks naratif. Penyajian data bertujuan agar informasi yang terkandung dalam data dapat disampaikan secara jelas dan mudah dipahami oleh pembaca atau penerima informasi.

3. *Conclusion Drawing* (Pengambilan keputusan)

Kesimpulan dalam penelitian deskriptif kuantitatif mungkin mampu memberikan jawaban terhadap rumusan masalah yang diungkapkan sejak awal, namun demikian hal ini tidak selalu terjadi. Berdasarkan analisis data yang diperoleh, maka digunakan teknik deskriptif kuantitatif untuk menganalisis temuan-temuan yang ditemukan di lapangan dengan melibatkan teori-teori yang relevan dengan masalah penelitian sebagai alat ukur, dengan tujuan untuk mengidentifikasi akar penyebab timbulnya masalah tersebut. Data yang berhasil dikumpulkan kemudian dianalisis, dengan harapan bahwa hasil analisis tersebut dapat memberikan gambaran yang lebih terperinci terkait dengan permasalahan dan hasil akhir yang diusulkan dalam penelitian ini.