

Analisis Efisiensi Peran Freight Forwarding dalam Proses Impor melalui Transportasi Laut (Studi Kasus PT. Maritim Internasional Transport Jakarta)

Muhammad Irvan Arliansyah¹, Hartono^{2*}

^{1,2} Institut Ilmu Sosial dan Manajemen STIAMI, Jakarta, Indonesia

¹ irvanarliansah24@gmail.com; ² hartono@stiami.ac.id;

* Corresponding Author

ARTICLE INFO	ABSTRACT
Keywords: Freight Forwarding; Imports; Logistics Efficiency; Customs; Maritime Transportation;	<i>In the era of globalization, import activities have become a vital component in supporting the distribution of goods between countries, especially through sea transportation, which is used in more than 90% of Indonesia's international trade. However, the complexity of logistics, documentation, and customs procedures often poses challenges that hinder the efficiency of the import process. Freight Forwarders act as strategic entities bridging exporters, importers, shipping companies, and customs authorities to ensure the smooth flow of goods and documents. This study aimed to analyze the efficiency of Freight Forwarding's role in the import process, examine document and customs management, and identify challenges and strategies for their resolution. This study used a qualitative descriptive method with a case study approach at PT. Maritim Internasional Transport. Data collection techniques included in-depth interviews with four key informants, direct observation, and internal company documentation. The results of the study indicated that the role of freight forwarders is highly strategic in improving import efficiency through three main dimensions: (1) accurate and regulation-compliant document and customs management, (2) coordinated logistics planning in accordance with Incoterms, and (3) responsive risk mitigation in addressing operational challenges such as shipping delays, internal miscommunication, or changes in customs regulations. Also, strategies such as the use of digital technology, internal SOPs, and client education have proven effective in reducing import process barriers. In conclusion, freight forwarders are not merely logistics service providers but strategic partners in ensuring efficiency and compliance within the global supply chain.</i>

PENDAHULUAN

Dalam era globalisasi yang semakin pesat, perdagangan internasional memainkan peran vital dalam mendorong pertumbuhan ekonomi negara. Salah satu komponennya adalah kegiatan impor yang memungkinkan masuknya berbagai komoditas dari luar negeri guna memenuhi kebutuhan pasar domestik. Namun, proses impor bukanlah hal yang sederhana melibatkan serangkaian tahapan kompleks seperti administrasi kepabeanan, pengurusan perizinan, pengangkutan, hingga distribusi barang ke tangan konsumen akhir.

Globalisasi telah menjadikan perdagangan internasional sebagai motor utama pertumbuhan ekonomi di banyak negara, termasuk Indonesia. Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (BPS) tahun 2023, lebih dari 90% aktivitas impor Indonesia dilakukan melalui moda transportasi laut dengan nilai mencapai USD 215 miliar. Hal ini menunjukkan betapa dominannya peran transportasi laut dalam mendukung kelancaran arus barang masuk ke dalam negeri. Proses impor sendiri melibatkan sejumlah tahapan kompleks seperti administrasi kepabeanan, pengurusan izin, pengangkutan, hingga distribusi, yang semuanya membutuhkan pengelolaan logistik yang efisien dan andal.

Proses importasi barang melalui laut diawali dengan kedatangan kapal dan penyampaian Pemberitahuan Kedatangan Sarana Pengangkut (PKSP) oleh perusahaan pelayaran kepada otoritas pelabuhan dan bea cukai.

Setelah itu, dilakukan pembongkaran barang dari kapal dan penempatan di tempat penimbunan sementara (TPS). Importir atau pihak yang mewakili, dalam hal ini *freight forwarder*, kemudian menyampaikan dokumen seperti *Bill of Lading*, *Invoice*, dan *Packing List* untuk keperluan *customs clearance*. Setelah mendapatkan persetujuan dari bea cukai, barang dapat dikeluarkan dari pelabuhan menuju gudang tujuan. Seluruh proses ini membutuhkan koordinasi yang baik dan efisiensi waktu agar biaya logistik tidak membengkak.

Di sinilah peran *freight forwarding* menjadi sangat penting. *Freight forwarding* merupakan layanan logistik yang mengatur proses pengiriman barang dari satu lokasi ke lokasi lain, baik secara domestik maupun internasional. Dalam konteks impor melalui transportasi laut, perusahaan *freight forwarder* bertindak sebagai perantara antara eksportir, importir, otoritas kepabeanan, perusahaan pelayaran, dan penyedia jasa logistik lainnya. Keberadaan mereka memfasilitasi koordinasi dalam rantai pasok dan menjamin pengiriman barang secara efisien, aman, dan sesuai regulasi.

Freight forwarder memiliki peran strategis dalam setiap tahap proses importasi. Mereka tidak hanya menangani pengurusan dokumen impor seperti Pemberitahuan Impor Barang (PIB), tetapi juga mengkoordinasikan proses *customs clearance*, pengambilan *Delivery Order* (DO) dari pelayaran, pengaturan *trucking* dari pelabuhan ke gudang importir, serta memastikan ketepatan waktu dan akurasi data untuk menghindari biaya *demurrage* dan *storage*. Selain itu, *freight forwarder* juga berfungsi sebagai penghubung antara pihak pelayaran dan importir dalam memastikan kejelasan dokumen dan kesiapan operasional.

Transportasi laut sendiri menjadi moda utama dalam kegiatan ekspor-impor karena kapasitas muatnya yang besar dan efisiensi biaya yang lebih tinggi dibandingkan moda lain seperti udara. Namun, moda ini juga menyimpan tantangan tersendiri, seperti waktu pengiriman yang lebih lama, risiko kerusakan barang selama perjalanan, dan kompleksitas prosedur kepabeanan. Untuk mengatasi tantangan tersebut, *freight forwarder* harus mampu mengelola berbagai risiko dan memastikan kelancaran proses logistik dari pelabuhan asal hingga tujuan.

Dalam konteks tersebut, *freight forwarding* memiliki peran yang sangat vital. *Freight forwarder* bertindak sebagai penghubung antara eksportir, importir, dan otoritas kepabeanan serta mengatur seluruh proses logistik secara terstruktur. Mereka menangani pengurusan dokumen seperti *bill of lading*, *commercial invoice*, *packing list* dan *certificate of origin* yang merupakan syarat mutlak dalam kegiatan impor. Dokumen-dokumen ini diperlukan untuk keperluan *customs clearance* dan pengambilan barang di pelabuhan (Rezzikal, 2020). Kesalahan dalam dokumen ini bisa berakibat pada keterlambatan pengiriman atau penahanan barang oleh otoritas kepabeanan. *Freight forwarder* memiliki tanggung jawab untuk memastikan semua dokumen tersebut disiapkan dengan akurat dan sesuai dengan ketentuan hukum negara tujuan.

Tak hanya itu, *freight forwarder* juga berperan dalam menentukan strategi pengiriman yang paling efisien dan ekonomis. Dengan jaringan global dan pengalaman industri, mereka dapat menyesuaikan pilihan moda dan rute pengiriman—seperti FCL (*Full Container Load*) atau LCL (*Less than Container Load*)—berdasarkan kebutuhan volume dan karakteristik barang.

Selain aspek teknis dan administratif, *freight forwarder* juga membantu klien dalam manajemen risiko logistik. Risiko seperti keterlambatan kapal, kerusakan barang, perubahan kebijakan impor, atau hambatan cuaca dapat memengaruhi arus barang. Dalam hal ini, *freight forwarder* menyediakan solusi mitigasi seperti asuransi kargo, pelacakan digital (*tracking system*), dan opsi rute alternatif.

Di Indonesia, regulasi kepabeanan dan perpajakan terhadap barang impor cenderung ketat dan dinamis. *Freight forwarder* yang kompeten harus memiliki pemahaman mendalam terhadap prosedur impor dan mampu membantu klien memenuhi persyaratan legal untuk menghindari penalti atau sanksi administrasi yang bisa merugikan.

Seiring perkembangan teknologi, industri *freight forwarding* juga mengalami transformasi digital. Penerapan sistem berbasis teknologi seperti *electronic tracking*, *automated customs clearance*, dan platform digital untuk pertukaran dokumen mampu meningkatkan efisiensi, transparansi, serta responsivitas dalam

proses logistik internasional.

KAJIAN LITERATUR

1. Manajemen: Secara umum, pengertian manajemen adalah suatu seni dalam ilmu dan organisasi seperti perencanaan, pembangunan organisasi dan organisasinya, pergerakan, pengendalian, atau pengawasan. Dapat juga diartikan bahwa manajemen adalah ilmu pengetahuan yang berusaha memahami mengapa dan bagaimana manusia bekerja sama untuk menghasilkan sesuatu yang bermanfaat bagi orang lain serta kelompok tertentu dan masyarakat secara luas (Haryono, 2024).
2. Manajemen Logistik: Menurut (Safitri, 2025) Manajemen Logistik adalah bagian dari manajemen rantai pasokan yang merencanakan, mengimplementasikan dan mengendalikan aliran dan penyimpanan yang efisien dan efektif dari aliran dan penyimpanan barang, jasa, dan informasi terkait antara titik asal dan titik konsumsi untuk memenuhi persyaratan pelanggan.
3. *Freight Forwarding*: Menurut (Purwoko, 2025) *Freight Forwarder* adalah sebuah perusahaan yang bergerak dalam bidang keagenan yang mengurus pengiriman dan penerimaan barang ekspor dan impor maupun pengiriman dalam negeri. *Freight Forwarder* ini bisa dikatakan sebagai agent shipping agent/carrier. Secara keseluruhan, *Freight Forwarding* berfungsi sebagai Jasa pengiriman. Usaha jasa pengurusan transportasi (*Freight Forwarding*) adalah kegiatan usaha yang ditujukan mengurus semua kegiatan yang diperlukan bagi terlaksananya pengiriman dan penerimaan barang melalui transportasi darat, laut atau udara yang dapat mencakup kegiatan penerimaan, penyimpanan, pengepakan, pengukuran, penimbangan, biaya-biaya lainnya berkenaan dengan pengiriman barang-barang tersebut sampai dengan diterimanya oleh yang berhak menerimanya (Setianto, 2025).

Dalam praktiknya, *Freight Forwarder* sering berperan sebagai agent atau subkontraktor dari perusahaan pelayaran utama atau perusahaan logistik internasional. Dalam posisi ini, *Freight Forwarder* lokal bertugas menangani aspek operasional tertentu seperti pengurusan dokumen, *customs clearance*, dan pengiriman domestik. Mereka menjadi mitra yang menjalankan sebagian layanan logistik atas nama prinsipal atau *shipping line* utama, tanpa bertindak sebagai pemilik barang atau kapal. Peran sebagai agent ini membuat *Freight Forwarder* berfungsi sebagai jembatan pelaksanaan di lapangan yang fleksibel dan responsif terhadap dinamika operasional.

Selain itu, *Freight Forwarder* juga dapat berperan sebagai *Non-Vessel Operating Common Carrier* (NVOCC), yaitu penyedia jasa pengangkutan laut yang tidak memiliki kapal sendiri, namun menyewa ruang kapal (slot) dari perusahaan pelayaran dan menjualnya kembali kepada pengguna jasa. Sebagai NVOCC, *Freight Forwarder* mengeluarkan *house bill of lading* atas namanya sendiri dan bertindak seolah-olah sebagai carrier bagi klien, meskipun sebenarnya mereka bukan pemilik kapal. Posisi ini memberikan fleksibilitas yang lebih besar dalam mengatur layanan logistik lintas negara, sekaligus memungkinkan *Freight Forwarder* untuk menjalin hubungan langsung dengan pengirim maupun penerima barang secara komersial. Peran sebagai NVOCC ini umum dijumpai dalam skema *Less than Container Load* (LCL) maupun *Full Container Load* (FCL) dalam jalur-jalur internasional yang padat.

Dalam menjalankan kepengurusan transportasinya, freight forwarder mempunyai beberapa peran (Suarna, 2022), yang meliputi:

1. Peran *Freight Forwarder* dalam konsolidasi muatan

Konsolidasi muatan (*cargo consolidation*) atau juga disebut groupage adalah pengumpulan beberapa kiriman barang dari beberapa eksportir/*shipper* ditempat asal yang akan dikirimkan untuk beberapa *consignee* ditempat tujuan, yang dikemas dalam satu unit paket muatan, kemudian muatan terkonsolidasi tersebut dikapalkan dan ditujukan ke agen konsolidator di tempat tujuan. Agen kemudian melaksanakan penyerahan barang kepada pihak *consignee* masing – masing (Transelasi, 2025).

2. Peran *Freight Forwarder* sebagai pengangkut

Banyak *Freight Forwarder* bertindak sebagai operator dan bertanggung jawab penuh dalam melaksanakan pengangkutan meskipun tidak memiliki kapal sendiri. Yang dimaksud dengan operator disini adalah BHI (Badan Hukum Indonesia) yang melaksanakan kegiatan usaha pelayanan jasa terhadap kapal dan barang dipelabuhan dalam rangka menunjang kegiatan angkutan melalui laut.

3. Peran *Freight Forwarder* dalam dokumentasi

Dengan belum adanya kekuatan konversi internasional, maka operator multimodal transport bebas untuk membuat kontrak maupun syarat kondisi yang dapat diterima oleh para pelanggannya. Sebagian besar operator mengikuti ketentuan yang disusun oleh gabungan *International Chamber of Commerce* (ICC) yang dikenal *Uniform Rules for Combined Transport* Dokument. Berdasarkan ketentuan tersebut, dokumen-dokumen multimodal transport telah dikembangkan oleh BIMCO (*Baltic International Maritime Conference*) dan FIATA (*The International Federation of Freight Forwarder Association*). Dokumen yang dikenal sebagai multimodal transport document dapat diberikan kekuatan hukum sesuai dengan kontrak yang dibuat.

4. Peran *Freight Forwarder* dalam Pembungkusan (*packing*)

Pengiriman maupun penerimaan barang selalu mengharuskan barang sampai pada pihak yang dituju dengan memenuhi 3 K, yaitu : Keamanan, Keaslian, Kepuasan. Syarat ini mengandung tuntutan bahwa barang yang dikirim dan diterima tidak mengalami perubahan bentuk, sifat, maupun rupa dan tidak ada kekurangan dalam jumlahnya, tidak berkeriput, basah, dll. Pada umumnya yang keadaan barang adalah pengirim. Dengan demikian pengirim akan berusaha agar bungkusan barang bisa memenuhi tuntutan 3 K tersebut.

5. Peran *Freight Forwarder* dalam asuransi

Asuransi adalah suatu metode bagi pihak-pihak yang menginginkan perlindungan dari berbagai bentuk bahaya, dengan memberikan kontribusi pada suatu dana bersama yang diorganisasikan oleh perusahaan asuransi untuk memberikan pembayaran penggantian kerugian yang mungkin terjadi. Asuransi juga didefinisikan sebagai suatu hubungan yang terjadi berdasarkan kontrak, apabila suatu pihak (perusahaan asuransi) untuk tujuan mendapat premium, berjanji memberikan ganti rugi kepada pihak lain (pembeli jasa asuransi) atas kerugian yang mungkin terjadi untuk bidang-bidang tertentu. Dalam hal ini Freight Forwarder bekerjasama dengan perusahaan asuransi untukantisipasi dan perlindungan terhadap berbagai bentuk bahaya yang terjadi selama pengiriman barang (Transelasi, 2025).

4. Transportasi Laut: Transportasi Laut merupakan suatu sistem untuk memindahkan orang dan benda dengan memakai alat sebagai kendaraan dengan tenaga manusia ataupun mekanik yang beroperasi di air (Muammar, 2024).

Pengiriman barang membutuhkan beberapa dokumen dalam pengangkutan yang disebut transportation dokument. Dokumen dalam transportasi menurut (Lubis, 2025) adalah sebagai berikut:

- a. Dokumen pengiriman barang, suatu perusahaan ekspedisi yang melaksanakan pengiriman barang menggunakan shipment document sebagai bukti bagi penerima barang bahwa barang tersebut telah diangkut oleh perusahaan ekspedisi.
- b. Surat muatan (*bill of lading*) didalam surat ini diadakan kontrak barang-barang yang diangkut. Pengirim barang akan menyerahkan kepada penerima barang atas dasar perjanjian yang telah dibuat. Jenis-jenis *bill of leading* yaitu:
 - a. *Bill of lading* langsung
 - b. *Bill of lading* berdasar order

c. Surat-surat muatan

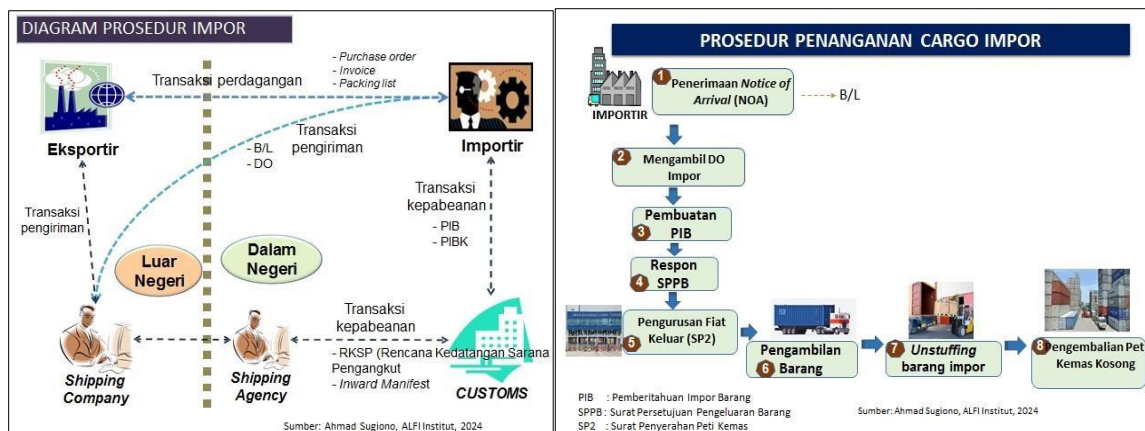
c. Dokumen bagi manajemen, dalam pengangkutan barang dikenal juga manajemen dokumen. Ada beberapa jenis manajemen dokumen yaitu:

1. Kontrak, didalam kontrak dijelaskan jangka waktu dan asal/tujuan pengiriman barang.
2. Tarif, untuk angkutan harus jelas tarif yang dihitung untuk pengangkutan tersebut
3. Polis asuransi, sekama dalam perjalanan barang yang diangkut harus diasuransikan. terdiri dari:
 - a. Asuransi biaya pengangkutan
 - b. Asuransi atas kerugian barang
 - c. Asuransi atas kerusakan barang
 - d. Biaya-biaya/*cost freight*, dalam pengangkutan diperhitungkan adalah biaya dan uang tambang
 - e. CIF (*cost insurance and freight*) selama dalam pengangkutan yang diperhitungkan adalah biaya asuransi dan uang tambang Frangko gudang artinya pengirim atau penjual barang hanya akan bertanggung jawab atas barang sampai masuk ke dalam gudang
 - f. *Manifest* yaitu surat muatan yang dibawa oleh nahkoda kapal memuat seluruh barang-barang dan penumpang yang diangkut.

5. Impor : Menurut (Riyanto, 2025) impor adalah proses transportasi barang atau komoditas dari suatu negara ke negara lain secara legal, umumnya dalam proses perdagangan.

Menurut (Amtiran, 2025), Semua jenis dokumen yang terdapat dalam perdagangan internasional, baik yang dikeluarkan pengusaha, perbankan, pelayaran, dan instansi lainnya mempunyai arti dan peranan penting. Semua jenis dokumen yang terdapat dalam perdagangan internasional (ekspor impor), baik yang dikeluarkan pengusaha, perbankan, pelayaran, dan instansi lainnya mempunyai arti dan peranan penting. Oleh sebab itu, semua dokumen yang menyangkut kegiatan tersebut harus dibuat dan diteliti dengan seksama. Dokumen-dokumen dalam perdagangan internasional ekspor impor tersebut dapat dibedakan ke dalam tiga kelompok yaitu dokumen induk, dokumen penunjang dan dokumen pembantu.

Dalam impor barang terdapat tahapan atau langkah-langkah dalam proses pengeluaran barang impor dari barang masuk ke gudang pelabuhan sampai barang masuk ke gudang importer (Saputri, 2024).



Sumber: Ahmad Sugiono, ALFI Institut, 2024

Tahapan tersebut mulai dari :

- a. Mendapatkan dokumen dari importir/consignee (*Bill of Lading, Invoice, Packing List, Certificate of Origin, Notice of Arrival*).

- b. Membuat draft Pemberitahuan Impor Barang (PIB);
- c. Draft PIB dikirim ke importir untuk dicek ketepatannya sesuai dengan dokumen-dokumen yang dikirim importir sebelumnya.
- d. Menunggu kapal sandar/tiba di pelabuhan Tanjung Priuk;
- e. Mendapat data *manifest* BC 1.1.
- f. Mengirim/mentransfer Pemberitahuan Impor Barang (PIB) ke bea cukai.
- g. Mendapat respon *e-billing*.
- h. *E-billing* dikirim ke importer.
- i. Pihak importir membayar Pajak Dalam Rangka Impor (PDRI).
- j. Sistem CEISA (*Customs-Excise Information System and Automation*) Bea Cukai menerbitkan penjaluran impor (merah, kuning, hijau).
- k. Pihak importir/PPJK melakukan pengurusan atas penjaluran bea cukai sampai selesai.
- l. Bea Cukai akan menerbitkan Surat Perintah Pengeluaran Barang (SPPB).
- m. Perusahaan EMKL melakukan proses pembuatan SP 2/Tila (Pembayaran Setorir Pelabuhan Gerakan, dan lain-lain).
- n. SP 2 diserahkan ke divisi trucking untuk penarikan container.
- o. Proses pengiriman container dari pelabuhan ke gudang/pabrik importer.
- p. Pihak importir membuka isi container/stripping.
- q. Apabila container sudah kosong, container kosong tersebut dikirim dari pabrik ke depo yang telah ditunjuk;
- r. Pihak PPJK meminta *Equipment Interchange Receipt* (EIR) container untuk diserahkan ke pelayaran.
- s. Pihak PPJK melakukan penarikan jaminan container di pelayaran dan melakukan pengecekan apabila ada biaya reparasi container.
- t. Pihak PPJK melakukan penagihan semua biaya yang terkait dengan kegiatan impor kepada importir.

Pihak-pihak yang terkait dalam prosedur pengiriman barang jenis *raw material mechanical* melalui EMKL adalah sebagai berikut:

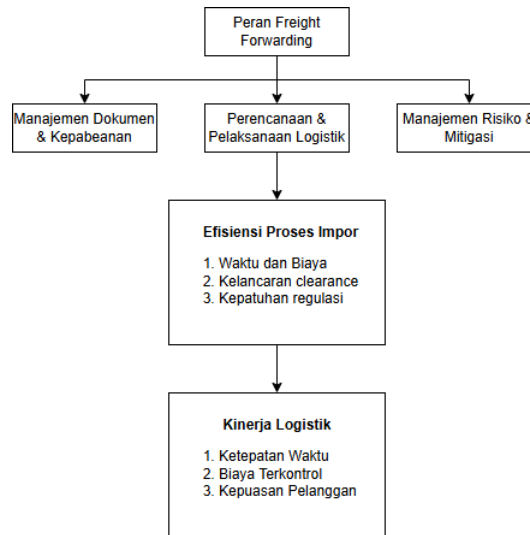
- a. Pihak Utama
 1. Shipper, pihak pengirim barang, baik berbentuk perseorangan atau badan usaha yang memiliki Surat Ijin Usaha Perdagangan (SIUP) atau izin usaha dari departemen teknis/lembaga pemerintah maupun non departemen berdasarkan ketentuan yang berlaku.
 2. Consignee, pihak penerima barang baik berbentuk perseorangan atau badan usaha yang memiliki Surat Ijin Usaha Perdagangan (SIUP) dan Tanda Daftar Perusahaan (TDP) yang telah disahkan Departemen Perindustrian dan Perdagangan di wilayah penerima tersebut.
 3. Bea dan Cukai, badan pemerintah yang bertanggung jawab atas pemantauan, pemeriksaan, pengesahan seluruh kegiatan pengiriman barang disuatu daerah pabean sehinga harus memberikan pelayanan yang baik kepada masyarakat dan segala kemudahan dalam pengiriman nasional maupun internasional.
 4. EMKL (Ekspedisi Muatan Kapal Laut), perusahaan pengurusan jasa pengiriman nasional maupun internasional di pelabuhan laut dan merupakan perusahaan jasa perantara (agen/wakil) dari pengirim maupun penerima.
- b. Pihak Pembantu
 1. Freight Forwarder, perusahaan jasa pengurusan angkutan darat, laut, dan udara sebagai perantara atau wakil dari pihak pengirim dengan pihak pengangkut dan jasa-jasa pendukung lainnya yang terkait. Freight Forwarder bertanggung jawab mulai dari barang diterima di tempat pengirim sampai barang diserahkan di tempat penerima dan mengatur pengangkutan menggunakan beberapa transportasi laut, darat, dan udara.
 2. Perusahaan Asuransi, perusahaan jasa yang melayani jaminan pertanggungan atau keselamatan nilai suatu barang yang dikirim, berdasarkan kontrak antar pihak perusahaan asuransi dengan pihak pembeli jasa asuransi untuk tujuan mendapatkan premium atas kerugian dari berbagai macam

- bentuk bahaya dengan memberikan kontribusi pada suatu dana bersama yang di organisasikan oleh perusahaan asuransi.
3. Shipping line, pihak yang mengangkut barang dari pelabuhan muat menuju pelabuhan tujuan yang disebut juga sebagai perusahaan pelayaran atau *shipping company*. Dokumen yang diterbitkan adalah *Bill of Lading* dan *Booking Confirmation*.

KERANGKA KONSEPTUAL

Penelitian ini dilandasi oleh pemahaman bahwa proses impor melalui transportasi laut adalah kegiatan kompleks yang mencakup berbagai aspek logistik, dokumentasi, kepabeanan, dan manajemen risiko. Dalam konteks ini, perusahaan *freight forwarding* memegang peranan strategis yang dapat mempengaruhi efisiensi proses impor, baik dari sisi waktu, biaya, maupun kepatuhan terhadap regulasi.

Hubungan antar konsep dapat digambarkan dalam model konseptual berikut:



Sumber: Penulis, 2025

Gambar 2.1 Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual pada penelitian ini menggambarkan hubungan antara peran *Freight Forwarding* dengan efisiensi proses impor melalui transportasi laut, serta dampaknya terhadap kinerja logistik perusahaan.

1. Peran Freight Forwarding

Merupakan variabel independen utama yang terbagi menjadi tiga dimensi utama:

- a. Manajemen Dokumen & Kepabeanan
Freight Forwarder berperan dalam penyusunan dan pengurusan dokumen ekspor-impor seperti *bill of lading*, *invoice*, *packing list*, dan dokumen bea cukai. Ketepatan dan kelengkapan dokumen sangat menentukan kelancaran *clearance* di pelabuhan.
- b. Perencanaan & Pelaksanaan Logistik
Mencakup pemilihan moda transportasi (FCL/LCL), rute pengiriman, serta pengaturan jadwal dan pemesanan ruang kapal. Perencanaan logistik yang efektif dapat menekan biaya dan mempercepat pengiriman.
- c. Manajemen Risiko & Mitigasi
Freight Forwarder juga bertugas mengantisipasi risiko seperti keterlambatan kapal, hambatan cuaca, kerusakan barang, dan perubahan regulasi. Strategi mitigasi meliputi asuransi kargo, pemantauan pengiriman secara digital, serta alternatif rute logistik.

2. Efisiensi Proses Impor

Sebagai variabel antara (*intervening*), efisiensi ini dipengaruhi langsung oleh peran *freight forwarding*. Efisiensi dilihat dari tiga indikator utama:

- a. Waktu dan Biaya: Kecepatan dalam penyelesaian proses impor serta minimnya biaya tambahan akibat keterlambatan.
- b. Kelancaran Clearance: Kemudahan dan kecepatan proses *customs clearance* di pelabuhan.
- c. Kepatuhan Regulasi: Tingkat kesesuaian prosedur dengan ketentuan perundangan kepabeanan.

3. Kinerja Logistik

Sebagai variabel dependen akhir, meningkatnya efisiensi proses impor akan berdampak pada kinerja logistik perusahaan secara keseluruhan, yang diukur melalui:

- a. Ketepatan Waktu: Barang tiba sesuai jadwal pengiriman.
- b. Biaya Terkontrol: Pengurangan biaya yang tidak perlu dalam rantai pasok.
- c. Kepuasan Pelanggan: Pelanggan atau pengguna jasa logistik merasa puas terhadap pelayanan yang cepat dan profesional.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif untuk memahami secara mendalam peran *Freight Forwarding* dalam proses impor melalui transportasi laut pada PT. Maritim Internasional Transport. Pendekatan ini dipilih karena memungkinkan peneliti menggali makna, pengalaman, serta pandangan dari para pelaku yang terlibat langsung dalam kegiatan logistik impor (Sugiyono, 2019).

Jenis penelitian ini adalah deskriptif kualitatif, yang bertujuan memberikan gambaran rinci mengenai strategi, tantangan, dan kontribusi Freight Forwarder dalam proses impor. Penelitian ini tidak ditujukan untuk menggeneralisasi, melainkan untuk memahami fenomena secara holistik dan kontekstual (Cresswell, 2019). Dalam penelitian ini, pengumpulan data dilakukan menggunakan beberapa teknik untuk mendapatkan informasi yang lengkap, akurat, dan relevan terhadap tujuan penelitian. Adapun teknik yang digunakan adalah observasi dan wawancara.

Teknik analisis data yang digunakan pada penelitian ini adalah analisis kualitatif deskriptif, yaitu metode yang menggambarkan dan meringkas berbagai kondisi serta permasalahan yang muncul dan bersifat penjelasan terhadap fenomena yang terjadi dengan mengembangkan konsep. Adapun teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini mengacu pada Miles dan Huberman, yaitu pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, serta penarikan kesimpulan dan verifikasi.

HASIL PENELITIAN

1. Peran Freight Forwarding dalam Meningkatkan Efisiensi Proses Impor Barang Melalui Transportasi Laut

Freight Forwarding merupakan komponen kunci dalam rantai pasok global yang secara langsung berkontribusi terhadap efisiensi proses logistik internasional, khususnya dalam kegiatan impor melalui jalur laut. Dalam konteks penelitian ini, peran Freight Forwarder tidak hanya terbatas sebagai agen pengatur logistik, tetapi juga sebagai fasilitator komunikasi, pengelola risiko, dan penyambung antara importir, pelayaran, otoritas kepabeanan, hingga penyedia jasa darat. Hal ini sesuai dengan pandangan Rushton et al. (2017) yang menekankan pentingnya integrasi logistik sebagai fondasi efisiensi rantai pasok.

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan di PT. Maritim Internasional Transport, diperoleh gambaran bahwa Freight Forwarder bertanggung jawab mulai dari koordinasi *customs clearance*, pengaturan jadwal kapal, hingga pengantaran barang ke gudang importir. Keberadaan mereka membantu importir menghindari hambatan teknis dan administratif, yang jika ditangani sendiri oleh importir akan memakan waktu lebih lama dan biaya lebih tinggi. Fungsi ini sejalan dengan teori dari Coyle et al. (2013) yang menyatakan bahwa jasa logistik pihak ketiga (3PL), termasuk freight forwarding, mampu

memberikan efisiensi biaya dan kecepatan layanan logistik.

Selain itu, Freight Forwarder juga memainkan peran dalam menyelaraskan kepentingan antar pihak, terutama ketika terjadi deviasi dari jadwal atau kendala operasional. Dengan pengalaman dan jejaring relasi yang dimiliki, Freight Forwarder dapat bertindak sebagai *problem solver* di lapangan. Sebagaimana diungkapkan oleh Henni Lasmaria dan Aditya Choirulloh, mereka sering menjadi penghubung antara importir dan vendor ketika terjadi keterlambatan atau kesalahan teknis.

Dalam perspektif operasional, kehadiran Freight Forwarder juga memungkinkan efisiensi dalam manajemen waktu dan biaya logistik. Menurut Wijaya (2020) dalam *Jurnal Logistik dan Transportasi*, Freight Forwarder berperan dalam menyederhanakan proses multi-langkah seperti konsolidasi muatan, pemilihan rute optimal, dan pengelolaan dokumen internasional yang kompleks. Hal ini menunjukkan kontribusi nyata terhadap efisiensi logistik lintas negara.

Dari segi regulasi, Freight Forwarder juga menjadi jembatan pemahaman antara regulasi domestik dan internasional. Dalam kasus tertentu, mereka dapat memberikan advis hukum terkait HS Code, peraturan karantina, dan syarat bea masuk, sehingga memperkecil risiko kesalahan yang berdampak pada penalti atau penahanan barang.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa Freight Forwarding bukan hanya pelengkap dari proses impor, tetapi merupakan mitra strategis yang berperan dalam memastikan kelancaran, efisiensi, dan kepatuhan dalam seluruh proses rantai pasok internasional. Peran mereka semakin krusial seiring dengan kompleksitas logistik global yang terus meningkat.

2. Pengelolaan Dokumen dan Kepabeanan oleh Perusahaan Freight Forwarder

Pengelolaan dokumen dan kepabeanan merupakan bagian penting dari peran strategis Freight Forwarder dalam proses impor melalui jalur laut. Tanpa dokumentasi yang akurat dan sesuai regulasi, proses *clearance* barang di pelabuhan dapat tertunda, bahkan menyebabkan denda atau penahanan barang. Freight Forwarder bertindak sebagai perantara yang menjamin dokumen seperti *Bill of Lading*, *Commercial Invoice*, *Packing List*, dan dokumen kepabeanan lainnya tersusun dengan benar.

Berdasarkan hasil wawancara, seluruh informan menekankan bahwa Freight Forwarder tidak hanya menyusun dokumen, tetapi juga memberikan advis kepada klien dalam menyesuaikan dokumen dengan ketentuan bea cukai. Kesalahan kecil seperti ketidaksesuaian HS Code atau nilai *invoice* dapat menyebabkan penahanan barang.

Pemanfaatan teknologi digital semakin memperkuat peran Freight Forwarder dalam pengelolaan dokumen, seperti penggunaan sistem *e-manifest*, PIB online, dan portal INSW (*Indonesia National Single Window*), yang terbukti meningkatkan efisiensi input dan pengajuan dokumen. Dengan mempertimbangkan hasil wawancara dan teori yang ada, dapat disimpulkan bahwa pengelolaan dokumen dan kepabeanan oleh Freight Forwarder bukan hanya aktivitas administratif, melainkan merupakan inti dari efisiensi dan keberhasilan sistem logistik internasional.

3. Tantangan dalam Proses Impor dan Strategi Penyelesaiannya oleh Freight Forwarder

Dalam proses impor barang melalui transportasi laut, Freight Forwarder menghadapi berbagai tantangan yang bersifat teknis, administratif, dan regulatif. Tantangan tersebut dapat berasal dari faktor eksternal seperti cuaca buruk, perubahan kebijakan bea cukai, maupun kendala operasional pelayaran. Strategi penyelesaian yang diterapkan meliputi penyusunan SOP internal, komunikasi lintas divisi yang intensif, pemantauan pengiriman secara *real-time*, serta penyediaan alternatif mitra logistik. Pendekatan mitigasi risiko ini terbukti meningkatkan keandalan dan efisiensi proses impor. Dengan demikian, Freight Forwarder berperan tidak hanya sebagai pelaksana operasional, tetapi juga sebagai manajer risiko dalam sistem perdagangan global yang kompleks.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian mengenai peran Freight Forwarding dalam proses impor melalui transportasi laut di PT. Maritim Internasional Transport (MIT), dapat disimpulkan bahwa:

1. Tingkat efisiensi biaya logistik impor mengalami peningkatan signifikan, dengan penurunan biaya operasional sekitar $\pm 12\%$ pada tahun 2024 dibandingkan tahun 2023.
2. Kecepatan proses *clearance* impor meningkat, dengan rata-rata waktu penyelesaian 2–3 hari kerja, dibandingkan 4–5 hari pada tahun sebelumnya.
3. Freight Forwarder berperan sebagai penghubung komunikasi dan pengelola logistik, sekaligus bertindak sebagai agen dan NVOCC dalam pengelolaan pengiriman.
4. Strategi efisiensi dilakukan melalui penerapan SOP berbasis ERP, pelatihan staf, dan mitigasi risiko operasional.
5. Freight Forwarder terbukti menjadi mitra strategis dalam menjamin efisiensi, akurasi, dan kepatuhan proses importasi.

DAFTAR PUSTAKA

- Amtiran, P. Y. (2025). Sosialisasi pengurusan dokumen ekspor impor bagi pelaku UMKM di Kabupaten Belu. 9(1). <https://doi.org/https://doi.org/10.31764/jpmb.v%25vi%25i.27120>
- Arifin. (2022). Minimasi Biaya Pengiriman Tahu Menggunakan Metode Transportasi.
- Ayuningsih, D. (2025). Analisis Dampak Perubahan Kurs terhadap Nilai Ekspor-Import Indonesia. 1(7). <https://circle-archive.com/index.php/carc/article/view/375>
- Basia, L. (2025). Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Impor Beras di Indonesia. 2(6). <https://ojs.daarulhuda.or.id/index.php/Socius/article/view/1182>
- Cresswell, J. W. (2019). Research Design; Pendekatan kualitatif, kuantitatif, dan mixed. Pustaka Pelajar.
- Dirhamsyah. (2024). Peranan Freight Forwarding Dalam Menangani Muatan Ekspor Barang Pada Pt. Kemasindo Cepat Medan. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 6(2). <https://doi.org/https://doi.org/10.54196/jme.v6i2.150>
- Dwiguna, J. A. (2024). Peran Jasa Freight Forwarder Dalam Menunjang Kesuksesan Aktivitas Ekspor Melalui Transportasi Laut Di Indonesia. *Jurnal Lentera Bisnis*, 13(2). <https://doi.org/https://doi.org/10.34127/jrlab.v13i2.1131>
- Edy. (2021). Manajemen Sumber Daya Manusia (cetakan ke). Kencana.
- Ekasari, D. (2023). Akuntansi Manajemen. <http://tahtamedia.co.id/index.php/issj/article/view/214>
- Harahap, S. T. A. (2025). Analisis Manajemen Logistik Obat di Klinik Pratama Cita Sehat Medan Selayang Sumatera Utara. 2(1). <https://doi.org/10.57235/helium.v2i1.5278>
- Haryono, S. (2024). Manajemen Kinerja SDM (Teori dan Aplikasi). Luxima Metro Media. http://repository.umy.ac.id/bitstream/handle/123456789/19160/e_book_Manajemen%20Kinerja.pdf
- Kinanti, A. F. (2025). Kebijakan Perdagangan Internasional Terhadap Peluang Ekspor Impor Negara Indonesia. *Jurnal Bina Bangsa Ekonomika (JBBE)*, 18(1). <https://doi.org/https://doi.org/10.46306/jbbe.v18i1.810>
- Lubis, P. M. (2025). Evaluasi terhadap Program Mikrotrans Terintegrasi dalam Pengelolaan Sistem Transportasi Umum di Jakarta Timur. 6(1). <https://doi.org/https://doi.org/10.57266/epistemik.v6i1.356>
- Makmur, A. I. (2025). Strategi Manajemen Logistik Obat-Obatan di Instalasi Farmasi Rumah Sakit. *Journal of Social Science Research*, 5(2). <https://doi.org/https://doi.org/10.31004/innovative.v5i2.17708>

- Muammar, N. (2024). Kebijakan Maritim Indonesia Dalam Menunjang Sistem Keamanan Transportasi Laut. 7(1). <https://doi.org/https://doi.org/10.62012/sensistek.v7i1.31639>
- Pambudi, I. H. (2025). *Manajemen Logistik*. Tangguh Denara Jaya Publisher.
- Pratiwi, N. R. (2025). Optimalisasi Strategi Operasional Dan Intergrasi Sistem Transportasi Dalam Peningkatan Kunjungan Wisata Indonesia; Studi Kasus Destinasi Wisata Asia Tenggara. 4(8). <https://bajangjournal.com/index.php/JIRK/article/view/9386>
- Purnomo, A. (2024). Analisis Permintaan Beras Impor Pada Rumah Tangga Di Provinsi Jawa Timur. 12(7). <https://jim.unisma.ac.id/index.php/SEAGRI/article/view/26493>
- Purwoko, H. (2025). Analysis of the Effect of Customer Service Competencies in Improving International Freight Forwarding Performance. 9(1). <https://doi.org/https://doi.org/10.24198/jmpp.v9i1.58965>
- Putranto, B. D. (2025). Manajemen Logistik Hijau Pengiriman Material Alam Untuk Proyek Ibu Kota Negara (IKN) Nusantara. *Jurnal Sosial Dan Teknologi*, 5(1). <https://doi.org/https://doi.org/10.59188/jurnalsostech.v5i1.31906>
- Rezzikal. (2020). Fungsi Gudang Transit dan Pendistribusian Barang Kebutuhan Kapal Charter. *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi dan Logistik (JMBTL)*, 6(1), 67–72.
- Riyanto, F. (2025). Kelebihan Dan Kekurangan Impor Barang Asing Bagi Negara Indonesia. *Jurnal Bina Bangsa Ekonomika (JBBE)*, 18(1). <https://doi.org/https://doi.org/10.46306/jbbe.v18i1.776>
- Safitri, D. (2025). Analisis Manajemen Logistik Penyimpanan Obat di Instalansi Rumah Sakit X: Literatur Review. *Jurnal Ilmiah Ilmu Kesehatan Dan Kedokteran*, 3(1). <https://doi.org/https://doi.org/10.55606/termometer.v3i1.4634>
- Saputri, L. (2024). Peluang Dan Tantangan Ekspor Impor Di Era Globalisasi. *Jurnal Ekonomi Sakti (JES)*, 13(2). <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.36272/jes.v13i2.340>
- Setianto, Y. P. P. (2025). Penanganan Ocean Freight Ekspor pada PT ICT Logistik Indonesia Cabang Surabaya. *Port Management and Maritime Administration Journal*, 1(1).
- Setiawan, J. A. (2025). Peran Pengelolaan Dokumen Administrasi Ekspor Impor Pada Perusahaan Jasa Kepabebaran PT Kargo Trans Solusi. *Jurnal Riset Manajemen*, 3(1). <https://doi.org/https://doi.org/10.54066/jurma.v3i1.3045>
- Sihite, S. H. C. (2025). Analisis Sistem Transportasi Sampah Di Kecamatan Wenang Kota Manado Menggunakan Dynamic Programming. 23(92). <https://doi.org/https://doi.org/10.35793/jts.v23i92.62448>
- Suarna, I. F. (2022). *No Manajemen Logistik*. Cendikia Mulia Mandiri.
- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. PT Alfabeta.
- Taharuddin. (2024). Influential Factors Affecting Sea Transportation Services to Enhance Customer Satisfaction. 1(1). <https://doi.org/https://doi.org/10.62554/gbm3p709>
- Transelasi, F. (2025). Sosialisasi Pentingnya Freight Forwarding Dalam Menunjang Efisiensi Logistik Global Pada Akmi Suaka Bahari Cirebon. 3(1). <https://doi.org/https://doi.org/10.46484/jtse.v3i1.1065>