

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Pustaka dan Penelitian Terdahulu

2.1.1 Kelancaran Impor Barang

Berdasarkan Undang-undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan, Kepabeanan adalah segala sesuatu yang berhubungan dengan pengawasan atas lalu lintas barang yang masuk atau keluar daerah pabean dan pemungutan bea masuk. Daerah pabean wilayah Republik Indonesia meliputi wilayah darat, perairan, dan ruang udara diatasnya, serta tempat-tempat tertentu. (Sutedi dalam Waty dkk, 2017:161) Tujuan pengawasan pabean adalah untuk memastikan semua pergerakan barang, kapal, pesawat terbang, kendaraan, dan orang-orang yang melintas perbatasan negara berjalan dalam kerangka hukum, praturan, dan prosedur pabean yang ditetapkan.

Terdapat beberapa faktor yang menentukan kelancaran kegiatan pada proses *Custom Clearance*, diantaranya, kecepatan perusahaan dalam menyerahkan *hard copy* dokumen-dokumen, kecepatan perusahaan dalam menyiapkan barang untuk dilakukan pemeriksaan fisik, kecepatan penyampaian hasil pemeriksaan fisik, dan kecepatan pemeriksaan dokumen (Waty dkk, 2017:163).

Berkaitan dengan hal tersebut, maka pelabuhan, khususnya jasa pelayanan kepabeanan yang berada di pelabuhan, memegang peranan penting untuk menjamin kelancaran arus barang. Sebagai salah satu usaha untuk memperlancar arus barang di pelabuhan diterapkan sistem *Electronic Data Interchange* (EDI). Pelabuhan merupakan pintu gerbang berlangsungnya kegiatan ekspor impor yang vital. Pelayanan jasa kepabeanan yang berada di pelabuhan memegang peran penting guna menjamin kelancaran arus barang (Koesrianti dalam Susetyorini, 2010:133).

Immanuel (2015:14), terdapat tiga faktor yang mempengaruhi kelancaran impor barang, yaitu :

1. Keselamatan dan keamanan

- a) Keselamatan

Menurut Buntarto, dkk (2020:1), suatu keadaan terhindar dari bahaya saat melakukan pekerjaan. Keselamatan merupakan salah satu faktor yang harus dilakukan saat bekerja. Tidak ada seorang pun di dunia ini yang menyingkinkan terjadinya kecelakaan. Keselamatan sangat bergantung pada jenis, bentuk dan lingkungan dimana pekerja itu dilaksanakan, dengan keselamatan maka proses kelancaran impor akan semakin meningkat.

- b) Keamanan

Menurut Suma'mur dalam Praseya dan Yudi (2016:16) salah satu cara untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja adalah menggunakan APD (Alat Pelindung Diri) secara tepat. APD (Alat Pelindung Diri) merupakan suatu alat atau pengaman yang berguna untuk melindungi atau meminimalisir terjadinya kecelakaan pada saat melakukan pekerjaan. Dengan menggunakan APD (Alat Pelindung Diri) maka pekerja akan merasa lebih aman dalam menjalankan pekerjaannya.

2. Meminimalisasi Kesalahan Input Manual

Semakin majunya era teknologi di jaman sekarang, maka tidak usah lagi menggunakan petugas di *Gate*. Sehingga proses pengeluaran barang tidak menumpuk di pintu keluar yang dapat menyebabkan kemacetan.

3. Mengurangi Kemacetan Lalu Lintas di Area Terminal ataupun Sekitarnya.

Dengan adanya *system computer* maka memudahkan truk yang membawa barang untuk keluar dari *Gate* tanpa harus menunggu

antrian dengan petugas *Gate*, akan tetapi menggunakan *bar code* mereka bisa langsung keluar hanya dengan menempelkan *bar code* tersebut. Sehingga tidak terjadi penumpukan kendaraan yang akan keluar ataupun kendaraan yang akan memasuki kawasan tersebut, dan tidak mengganggu jalannya lalu lintas yang ada disekitar yang dapat menimbulkan kemacetan yang dapat sangat panjang.

2.1.2 Dokumen Impor

Kegiatan ekspor impor didasari oleh kondisi bahwa tidak ada suatu negara yang benar-benar mandiri karena satu sama lain saling membutuhkan dan saling mengisi setiap negara memiliki, demografi, geografi, kebudayaan, struktur ekonomi, maupun sumber daya alam yang berbeda. Maka dari itu, dibutuhkan pertukaran barang dan/atau jasa antar negara dalam bentuk hubungan perdagangan internasional untuk memenuhi kebutuhan negara tersebut, dengan kegiatan ekspor impor (Sanjaya dkk, 2017:1).

Dalam melakukan kegiatan impor, Indonesia memiliki tata pelaksanaan yang cukup panjang. Hal tersebut dikarenakan banyaknya pihak yang berperan dalam kegiatan mendatangkan barang ke daerah pabean Indonesia. Para pihak yang berperan dalam kegiatan impor di Indonesia adalah; Importir, *Freight Forwarder*, Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL), Perusahaan Maskapai Pelayaran, PT Pelabuhan Indonesia II (Pelindo), Karantina, Bank, dan Bea dan Cukai. Kinerja pihak-pihak tersebut akan mempengaruhi lamanya waktu untuk proses impor suatu barang. Lamanya waktu dalam proses impor dari datangnya suatu barang hingga barang tersebut keluar dari pelabuhan dan dijual dipasaran akan mempengaruhi harga dari barang tersebut. Semakin lama proses kegiatan impor suatu barang, semakin tinggi pula harga barang tersebut. Hal ini, akan berpengaruh pada tingkat perekonomian di Indonesia sendiri, serta kesejahteraan bagi masyarakat

yang merasakan langsung dari tingginya harga barang-barang impor tersebut (Sanjaya dkk, 2017:2).

Dalam melaksanakan kegiatan perdagangan luar negeri harus diperlukan pemahaman mengenai bagaimana tata cara dari perdagangan tersebut secara benar, karena kegiatan tersebut merupakan transaksi antara *buyer* dan *seller* antar negara dan setiap negara mempunyai peraturan-peraturan yang berbeda. Maka dari itu, para pelaku harus memahami prosedur yang berlaku di masing-masing negara. Selain itu, ada beberapa dokumen-dokumen tersebut harus sesuai dengan yang disyaratkan (Rahmawati dan Westi, 2016:13).

Menurut Jafar dalam jurnal Rahmawati dan Resti (2016:15), Format PIB dan bagaimana mengisi PIB telah diatur dengan Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor 44/BC/2011 tentang Perubahan Kedua Peraturan Direktur Jenderal Bea Dan Cukai Nomor P-22/BC/2009 tentang Pemberitahuan Pabean Impor. Dokumen yang dibutuhkan untuk pengisian PIB, meliputi:

1. *Invoice* dan *packing list*
2. *Bill of Lading* atau *air way bill*
3. *Polish* asuransi
4. *Letter of credit* (bila menggunakan LC)
5. Pemberitahuan *Manifest*
6. Surat keputusan fasilitas (bila mendapat fasilitas)
7. Surat keterangan asal (SKA)
8. Sertifikat Analisis (untuk barang kimia)
9. Laporan surveyor (untuk barang yang dikenakan pembatasan)
10. Surat Setoran Pabean, Cukai dan Pajak Dalam Rangka Impor (PDRI) dan
11. dokumen lain yang diperlukan

Menurut Rahmawati dan Resti (2016:16), berikut adalah dokumen-dokumen pokok diperlukan untuk membuat PIB :

1. *Bill of Lading* *Bill* of lading yaitu Surat yang dikeluarkan maskapai pelayaran yang menerangkan bahwa telah menerima barang dari pengirim untuk diangkut sampai ke pelabuhan tujuan dan diserahkan kepada penerima.
2. *Invoice* atau Faktur *Invoice* atau faktur adalah suatu jenis dokumen yang diterbitkan atau dikeluarkan oleh eksportir atau *supplier* yang mengandung perincian barang-barang yang dikirim yang menyangkut jumlah barang, jenis atau nama barang, harga barang sesuai dengan apa yang telah dicantumkan dalam dokumen tersebut.
3. *Packing list* yaitu daftar rincian barang secara mendetail yang berisikan nama *Shipper*, *Consignee*, *Notify Party*, Nama *Vessel & Voyage*, Dimensi Barang, *Gross Weight* dan *Net Weight* per Item barang maupun total keseluruhan, Jumlah barang tidak kurang dan tidak lebih dari daftar rincian yang telah dibuat, apabila ada kekurangan ataupun lebih maka barang tidak bisa dikeluarkan sampai tahu kekurangan atau lebih barang tersebut bersumber dari mana.

2.1.3 Waktu Pengiriman

Setiap perusahaan yang bergerak di bidang jasa transportasi laut khususnya jasa bongkar muat barang-barang petikemas maupun non petikemas dituntut untuk lebih meningkatkan produktivitas dalam mengembangkan usahanya. Saat ini yang menjadi masalah adalah bagaimana mencapai produktivitas yang baik dengan sumber daya manusia yang ada sesuai dengan tujuan perusahaan, sering terjadi perbedaan produktivitas dan kemampuan karyawan dengan hasil produktivitas yang dibutuhkan oleh perusahaan (Suyadi dan Muflichussalam, 2017:6).

Peranan *freight forwarder* dalam dunia pengangkutan makin penting seiring dengan volume pengiriman barang yang bergerak fluktuatif. Peranan tersebut dalam hal penanganan konsolidasi barang, yaitu pengumpulan beberapa kiriman barang dari beberapa *shipper* untuk beberapa *consignee* sebagai satu unit ke tempat tujuan. Kecenderungan pemilik barang melakukan hal tersebut dikarenakan lebih senang berhubungan dengan satu pihak saja yang akan mengambil alih semua tanggung jawab sejak barang diserahkan di gudang pengirim sampai barang diterima di gudang penerima (*one stop shipping*). Konsolidasi memberikan *door to door service* yang tidak dilakukan oleh perusahaan pelayaran (Utama, 2018:98).

Tidak hanya perusahaan pelayaran, tetapi perusahaan *trucking* dan perusahaan yang menyediakan jasa penyimpanan barang *Less Than Container Load* (LCL) maupun *Full Container Load* (FCL) atau gudang. diketahui bahwa masalah tertunda pengiriman barang terdapat pada proses muat barang ke kapal pengangkut di pelabuhan (*Loading Port*) membutuhkan waktu yang cukup lama, sehingga berakibat pada penundaan pengiriman barang kepada konsumen (Utama, 2018:101).

Transportasi laut merupakan salah satu hal terpenting dalam menunjang kelancaran arus perdagangan, untuk meningkatkan volume perdagangan, baik ekspor maupun impor untuk lebih proaktif dalam merebut pangsa pasar demi memajukan perekonomian Negara (Suyadi dan Muflichussalam, 2017:6). Dengan menyadari bahwa pentingnya transportasi laut, maka transportasi laut harus ditata dan penyelenggaraannya dilakukan secara terpadu dan profesionalisme yang tinggi, baik dari segi sumber daya manusia, alat, instansi yang terkait. Pelayanan transportasi laut juga harus didukung dengan pelayanan yang memadai, cepat, aman, tertib, jujur, lancar, dan juga efisien.

Faktor penyebab terjadinya penundaan pengiriman barang adalah terjadinya cuaca buruk yang mengganggu proses pengiriman

baik yang terjadi di darat, laut, maupun udara. karena cuaca buruk bisa terjadi kapan saja dan dimana saja (Utama, 2018:103).

Menurut Suyadi dan Muflichussalam (2017:7), terdapat tiga faktor yang mempengaruhi kelancaran impor barang, yaitu :

1. Cuaca

Menurut Suyadi dan Muflichussalam (2017:7), faktor cuaca sangat diperhitungkan dalam menangani muatan, karena jika cuaca sedang turun hujan, maka pembongkaran muatan tidak dapat dilakukan. Sebab jika dipaksakan untuk melakukan pembongkaran pada saat cuaca hujan dapat mengakibatkan muatan menjadi rusak.

2. Lingkungan Kerja

Menurut Effendi dan Desnirita (2018:64), lingkungan kerja merupakan keadaan sekitar tempat kerja baik secara fisik maupun non fisik yang dapat memberikan kesan yang menyenangkan, mengamankan, menentramkan, dan betah kerja, guna kelancaran suatu pekerjaan.

3. Alat

Menurut Suyadi dan Muflichussalam (2017:7), faktor alat juga sangat diperhitungkan. Alat yang digunakan harus sesuai SOP untuk membongkar muatan dan umur alat juga harus sesuai standar. Jika alat yang digunakan tidak sesuai, maka dapat merusak muatan dan menghambat proses pekerjaan.

2.1.4 Jenis Muatan

Klasifikasi barang berbahaya yang diatur di dalam konvensi kode IMDG (*International Maritime Dangerous Good*) ada sembilan (9) klasifikasi yaitu *explosives* (bahan peledak), *gases* (gas), *flammable liquids* (cairan mudah terbakar), *flammable substances* (bahan mudah terbakar selain cairan), *oxidisers* dan *organic peroxides*, *toxic* (bahan beracun) dan *infectious substances* (bahan menular), *radioactive materials* (bahan radioaktif), *corrosives* (bahan bersifat korosif),

miscellaneous items (lain-lain). Konvensi ini meliputi peraturan dan penjelasan tentang detail muatan barang berbahaya, yakni pengepakan (*packaging*), pelabelan (*labeling*), plakat (*placarding*), *marking*, *stowage*, *segregation*, *handling* dan *emergency response* (Gugat dkk, 2018:20).

Menurut Mullai & Larsson, dalam jurnal Gugat, dkk (2018:19) 2010 pada pengangkutan pelayaran yang memuat barang berbahaya (*dangerous goods*) adalah keniscayaan. Hal ini mengingat pentingnya keselamatan dan kesehatan manusia, proteksi lingkungan dan properti serta keamanan rantai pasok barang berbahaya.

Menurut IMDG (*International Maritime Dangerous Good*) Code Volume 1 barang berbahaya dibagi sembilan (9) kelas, yaitu :

- 1) Bahan peledak
- 2) Gas
- 3) Cairan mudah terbakar
- 4) Padatan mudah terbakar
- 5) Bahan oksidasi dan organik peroksida
- 6) Bahan beracun dan menular
- 7) Radioaktif
- 8) Bahan korosif, dan
- 9) Artikel dan bahan berbahaya lainnya.

Menurut Hartanto dan Purnawasih (2016:4), bahan/barang yang mudah meledak (*Explosive material*). Barang jenis ini harus memerlukan penanganan khusus dan tidak sembarang orang bisa

melakukan penanganan terhadap barang ini, berikut ini cara penanganannya :

1. *Dangerous goods regulation* yang dikeluarkan oleh IATA (*International Air Transport Association*)
2. Berapa banyak, berapa liter atau kg per *package* agar dapat diangkut oleh pesawat terbang.
3. Bagaimana cara penempatan di gudang maupun dalam pesawat terbang.
4. Label yang sesuai yang harus ditempatkan pada barang tersebut.
5. Dokumen yang harus dipenuhi oleh pengirim (*consignee dangerous goods*).

Barang berbahaya adalah bahan atau zat yang berpotensi secara nyata membahayakan kesehatan, keselamatan atau harta saat diangkut dengan pesawat udara maupun dalam penyimpanan. Barang berbahaya sangat peka terhadap suhu udara, tekanan dan getaran yang dapat mengganggu serta membahayakan keselamatan penerbangan serta dapat merusak peralatan pengangkut.

Oleh karena itu perlu penanganan khusus dalam pengangkutan agar senyawa ataupun kandungan dari barang/barang tersebut tidak membahayakan penerbangan. Untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan maka pemerintah membuat suatu aturan buku yang mengatur bagaimana cara pengangkutan dan perlakuan terhadap barang berbahaya tersebut. Namun sangat disayangkan informasi tentang kategori barang berbahaya dan bagaimana cara pengangkutannya masih minim.

Transportasi dengan menggunakan moda pesawat udara lebih menguntungkan dibandingkan moda transportasi di jalan dengan menggunakan mobil, kereta api maupun laut dengan menggunakan kapal laut karena transportasi udara menggunakan kecepatan yang lebih cepat dan mengurangi getaran terhadap muatan tersebut yang

menimbulkan suatu hal yang tidak diinginkan. Dengan ini maka jenis muatan ini akan cepat sampai dan mengurangi resiko terjadinya suatu kecelakaan.

Menurut Hartanto dan Purwaningsih (2016:5), menjaga kesegarannya dengan seperti meletakkan di ruangan terbuka agar buah tidak cepat busuk. *Refrigated Cargo Container* atau bisa disebut juga *reefer container* adalah jenis kontainer khusus yang digunakan untuk mengantarkan muatan yang sensitif terhadap perubahan suhu. *Reefer container* dapat menjaga suhu muatan atau ruangan di dalam kontainer yang dapat diatur dengan rentang temperatur dari - 40°C sampai +30°C. Jenis kontainer ini memiliki komponen elektronik dan sistem pendingin yang sangat bergantung pada daya listrik dengan rata-rata konsumsi 3 sampai 4 kWh (tergantung juga pada kondisi dan jenis muatan) yang dihasilkan oleh generator. Dari generator yang terdapat di dalam ruang mesin, daya listrik dialirkan dan dihubungkan sampai kepada *reefer socket* yang terdapat di atas dek dan di dalam palka selama kapal bersandar dan berlayar di laut lepas.

Reefer container ketika dimuat di kapal antara lain posisi kontainer atau suhu yang berbeda dari data yang tertera di *cargo manifest* dengan keadaan sesungguhnya, *reefer container* yang mati karena kendala *supply* listrik, suku cadang yang habis atau tidak tersedia di kapal, dan beberapa kendala lain yang dapat mengakibatkan muatan di dalam *reefer container* rusak atau membusuk.

2.2 Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu adalah salah satu acuan dalam melakukan penelitian yang dilakukan. Beberapa jurnal terkait dengan penelitian yang dilakukan :

2.2.1 Rujukan Jurnal Penelitian Dewi Dan Sudirman (2017)

Pada tabel 2.2.1 dijelaskan secara singkat jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan.

Penelitian ini berfokus pada masalah variabel Kelancaran Impor Barang.

Tabel 2.1 Penelitian Untuk Variabel Kelancaran Impor Barang

Penelitian	Made Ayu Julia Kusuma Dewi & I Wayan Sudirman, E-Jurnal Ekonomi Pembangunan Universitas Udayana Vol. 6, No. 7 Juli 2017.
Judul	Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Impor Minyak Bumi Di Indonesia Tahun 1996-2015.
Variabel dan Indiktor	Variabel Dependen (Y) : <ul style="list-style-type: none"> • Impor Minyak Bumi Variabel Independen (X) : <ul style="list-style-type: none"> • Harga Barang • Kurs Valuta Asing
Metode Analisis Data	Metode Penelitian Dilakukan Dengan Cara Metode Kuantitatif.
Hasil Penelitian	Secara simultan variabel harga, kurs valuta asing, dan cadangan devisa berpengaruh signifikan terhadap impor minyak bumi di Indonesia. Secara parsial variabel harga minyak tidak berpengaruh negatif terhadap impor minyak bumi di Indonesia. Variabel kurs valuta asing tidak berpengaruh negatif terhadap impor minyak bumi di Indonesia. Variabel cadangan berpengaruh positif dan signifikan terhadap impor minyak bumi di Indonesia.
Hubungan Dengan Penelitian	Dari kesimpulan jurnal terdahulu terdapat variable yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variable Kelancaran Impor Barang.

2.2.2 Rujukan Jurnal Penelitian Nurhidayatia Dan Cahyan (2020)

Pada tabel 2.2.2 dijelaskan secara singkat jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variabel Dokumen Impor.

Tabel 2.2 Penelitian Untuk Variabel Dokumen Impor

Penelitian	Nurhidayatia & Pramudita Cahyani, Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Indonesia Vol. 20 No. 1 Januari 2020: 79–93
Judul	Pengaruh Kebijakan Penurunan Jalur Merah terhadap Penerimaan Negara.
Variabel dan Indikator	Variabel Dependen (Y) : <ul style="list-style-type: none"> • Sistem Jalur Merah Variabel Independen (X) : <ul style="list-style-type: none"> • Penerimaan Bea Masuk, Kebijakan Pabean
Metode Analisis Data	Metode Penelitian Dilakukan Dengan Cara Pendekatan Kuantitatif.
Hasil Penelitian	Dalam menjalankan salah satu fungsinya sebagai <i>trade facilitator</i> , DJBC menerapkan kebijakan penurunan jalur merah yang diharapkan bahwa waktu <i>customs clearance</i> dapat dipercepat. Akan tetapi, kebijakan penurunan jalur merah ini menurut hasil penelitian berpengaruh negatif terhadap penerimaan bea masuk. Artinya, kebijakan ini menurunkan penerimaan bea masuk. Hal ini dijelaskan bahwa dengan diturunkannya persentase jalur merah berakibat pada penurunan SPTNP. Alternatif kebijakan yang dapat diterapkan guna mengoptimalkan penerimaan negara di bidang kepabeanan, walaupun diterapkan kebijakan penurunan persentase jalur merah, adalah dengan memaksimalkan pengawasan pada <i>post clearance</i> . Pengawasan pada <i>post clearance</i> dapat dilakukan dengan mengoptimalkan fungsi audit kepabeanan dan cukai sebagai

	instrumen pengawasan lapis terakhir yang dapat dilakukan oleh DJBC untuk meningkatkan kepatuhan importir. Saat ini, DJBC sedang bergerak menuju ke arah pengoptimalan <i>post clearance</i> Audit Kepabeanan, dengan salah satu kebijakan yang telah diterapkan adalah mengfungsionalisasikan jabatan auditor dan juga sentralisasi audit yang semula disebar di unit-unit eselon II DJBC menjadi terpusat di Kantor Pusat DJBC.
Hubungan Dengan Penelitian	Dari kesimpulan jurnal terdahulu terdapat variable yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variable Dokumen Impor.

2.2.3 Rujukan Jurnal Penelitian Umagapi, dkk (2016)

Pada tabel 2.2.3 dijelaskan secara singkat jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada masalah variabel Waktu Pengiriman.

Tabel 2.3 Penelitian Untuk Variabel Dokumen Impor

Penelitian	Umagapi, dkk, Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTransLog) - Vol. 03 No. 03, November 2016
Judul	Kualitas Pelayanan Dokumen Dan Kecepatan Bongkar Muat <i>General Cargo</i> .
Variabel dan Indikator	Variabel Dependen (Y) : <ul style="list-style-type: none"> • Pelayanan Dokumen Variabel Independen (X) : <ul style="list-style-type: none"> • Pengguna Jasa • Kecepatan Bongkar Muat
Metode	Metode Penelitian Dilakukan Dengan Cara Metode

Analisis Data	Kuantitatif.
Hasil Penelitian	Dilihat dari hasil korelasi antara kualitas pelayanan dokumen dan kecepatan bongkar muat <i>general cargo</i> secara bersama-sama dengan kepuasan pengguna jasa diperoleh r sebesar 0,814 berarti hubungan kualitas pelayanan dokumen dan kecepatan bongkar muat <i>general cargo</i> dengan kepuasan pengguna jasa adalah sangat kuat dan searah (positif), sedangkan pengujian hipotesis regresi menunjukkan terdapat hubungan yang signifikan antara kualitas pelayanan dokumen dan kecepatan bongkar muat <i>general cargo</i> terhadap kepuasan pengguna jasa dimana F hitung lebih besar dari F tabel ($62,871 > 3,140$) atau hipotesis penelitian H3 diterima
Hubungan Dengan Penelitian	Dari kesimpulan jurnal terdahulu terdapat variable yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variable Dokumen Impor.

2.2.4 Rujukan Jurnal Penelitian Utama (2018).

Pada tabel 2.2.4 dijelaskan secara singkat jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada masalah variabel Jenis Waktu Pengiriman.

Tabel 2.4 Penelitian Untuk Variabel Waktu pengiriman

Penelitian	Aditya W. Utama, Jurnal Citra Widya Edukasi Vol X No. 2, Agustus 2018
Judul	Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penundaan Pengiriman Barang Melalui Jalur Laut
Variabel dan Indikator	Variabel Dependen (Y) : <ul style="list-style-type: none"> • Penundaan Pengiriman Barang

	Variabel Independen (X) : <ul style="list-style-type: none"> • Metode • Waktu tunggu (<i>Leadtime</i>) • Alat • Lingkungan
Metode Analisis Data	Metode Penelitian Dilakukan Dengan Cara Deskriptif Kuantitatif.
Hasil Penelitian	Bahwa penundaan pengiriman barang ke pelanggan disebabkan oleh beberapa faktor, yaitu: 1) faktor internal yang terdiri dari manusia, metode dan leadtime; dan 2) faktor eksternal yang terdiri dari lingkungan dan alat.
Hubungan Dengan Penelitian	Dari kesimpulan jurnal terdahulu terdapat variable yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variable Waktu Pengiriman.

2.2.5 Rujukan Jurnal Penelitian Pattiasina (2017)

Pada tabel 2.2.5 dijelaskan secara singkat jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada masalah variabel Jenis Muatan.

Tabel 2.5 Penelitian Untuk Variabel Jenis Muatan

Penelitian	Petrus Pattiasina, ILTEK, Volume 12, Nomor 02, Oktober 2017
Judul	Analisis Faktor Muatan Batu Bara Terhadap Keselamatan Dan Kesehatan Kerja Anak Buah Kapal (ABK) Di Kapal SPB. Lurus
Variabel dan Indikator	Variabel Dependen (Y) : <ul style="list-style-type: none"> • Bahaya Muatan Batu Bara Variabel Independen (X) :

	<ul style="list-style-type: none"> a. Keselamatan b. Kesehatan Kerja
Metode Analisis Data	Metode Penelitian Dilakukan Dengan Cara Deskriptif Kuantitatif.
Hasil Penelitian	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dari pembahasan yang dilakukan pada bab sebelumnya, dapat dikatakan bahwa batu bara mempunyai suatu unsur / zat kimia yang dapat membahayakan keselamatan dan kesehatan kerja ABK. 2. Minimnya pengetahuan dari ABK tentang jenis muatan batu bara yang dimuat serta pengaruh yang ditimbulkan bila ABK kapal terkontaminasi dari bahaya muatan batu bara
Hubungan Dengan Penelitian	Dari kesimpulan jurnal terdahulu terdapat variable yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variable Jenis Muatan.

Pada umumnya penelitian terdahulu menggunakan beberapa variabel yang berbeda, yaitu Dokumen Impor, Waktu Pengiriman, dan Jenis Muatan yang berpengaruh pada Kelancaran Impor Barang. Disetiap penelitian terdahulu, peneliti mengambil satu variabel dan dikembangkan pada penelitian ini dengan tempat dan sasaran responden yang berbeda. Berharap dengan pengembangan penelitian ini terdapat perbedaan hasil dimana beberapa variabel yang digunakan dapat saling mempengaruhi serta menghasilkan kesimpulan yang baik dan bermanfaat.

2.3 Hipotesis

Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian, dimana rumusan masalah penelitian telah dinyatakan dalam bentuk kalimat pertanyaan. Dikatakan sementara karena jawaban yang diberikan baru didasarkan pada teori yang

relevan, belum didasarkan pada fakta-fakta empiris yang diperoleh melalui pengumpulan data. Jadi Hipotesis juga dapat dinyatakan sebagai jawaban teoritis terhadap rumusan masalah penelitian, belum jawaban yang empirik (Sugiyono, 2016:159). Adapun hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini adalah :

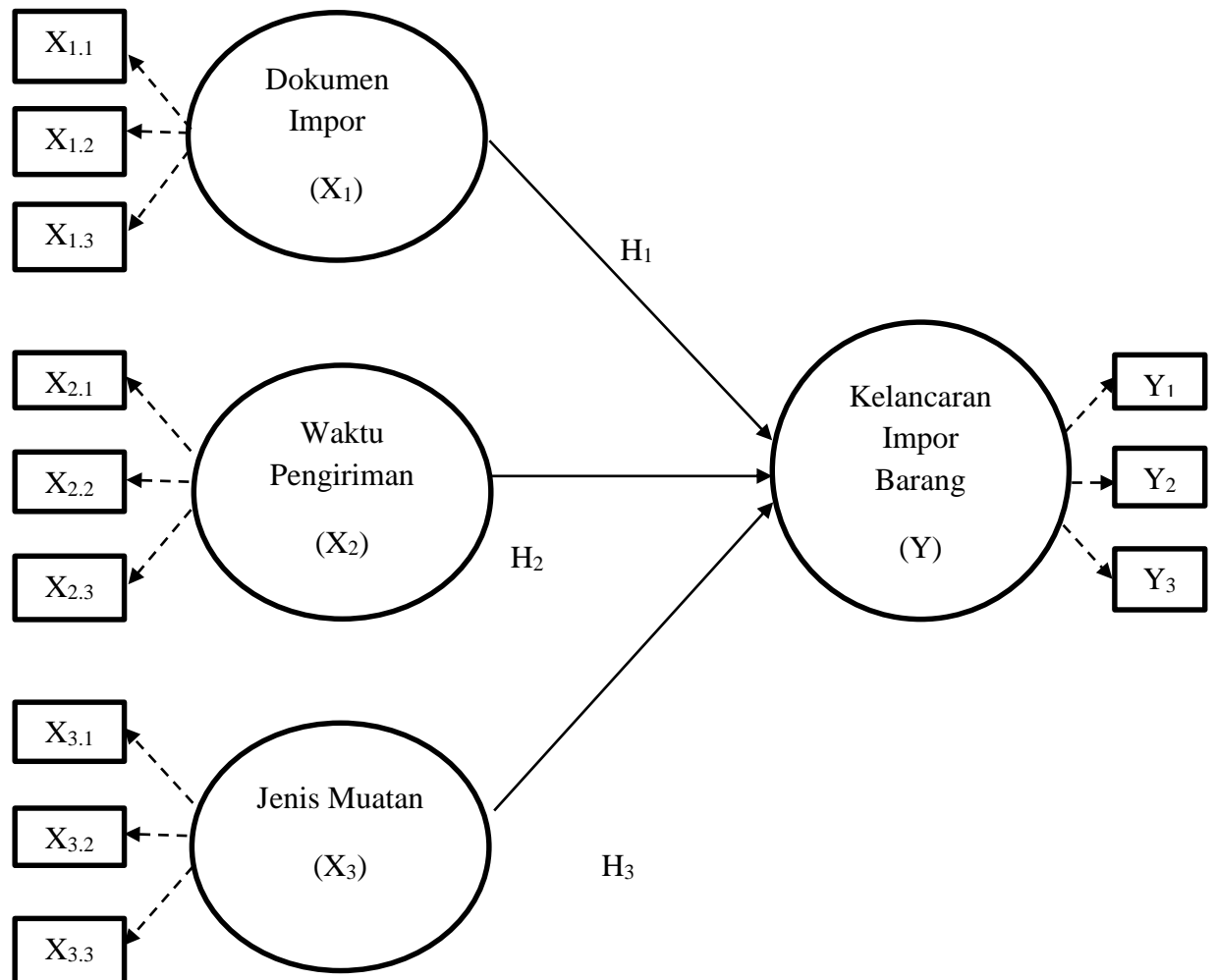
H₁ : Diduga Dokumen Impor berpengaruh positif dan signifikan terhadap Kelancaran Impor Barang.

H₂ : Diduga Waktu Pengiriman berpengaruh positif dan signifikan terhadap Kelancaran Impor Barang.

H₃ : Diduga Jenis Muatan berpengaruh positif dan signifikan terhadap Kelancaran Impor Barang.

2.4 Kerangka Pemikiran

Berdasarkan landasan teori mengenai Dokumen Impor, Waktu Pengiriman, dan Jenis Muatan maka kerangka pemikiran teoritis yang mendasari penelitian ini, sebagai berikut :



Keterangan Gambar :

—————> = Pengaruh

-----> = Pengukur

□ = Indikator

○ = Variabel

H = Hipotesis

Gambar : 2.1 Kerangka Pemikiran

Variabel dalam penelitian ini meliputi Dokumen Impor, Waktu Pengiriman dan Jenis Muatan yang berpengaruh terhadap Kelancaran Impor Barang.

1. Kelancaran Impor Barang (Y) Niantoro Sutrisno dan Didit Saputro (2018)

Indikator-indikator Kelancaran Impor Barang antara lain :

- Y₁ Importir memeriksa kesesuaian PIB dengan dokumen-dokumen impor
- Y₂ Mengatasi keterlambatan pengurusan SPPB
- Y₃ Konfirmasi dan segera memberitahukan bila terjadi kesalahan dalam pengisian dokumen impor

2. Dokumen Impor (X₁) Rahmawati dan Westi (2016)

Indikator-indikator Dokumen Impor antara lain :

- X_{1.1} *Bill Of Lading*
- X_{1.2} *Invoice*
- X_{1.3} *Packing List*

3. Waktu Pengiriman (X₂) Suyadi dan Muflichussalam (2017)

Indikator-indikator Waktu Pengiriman antara lain :

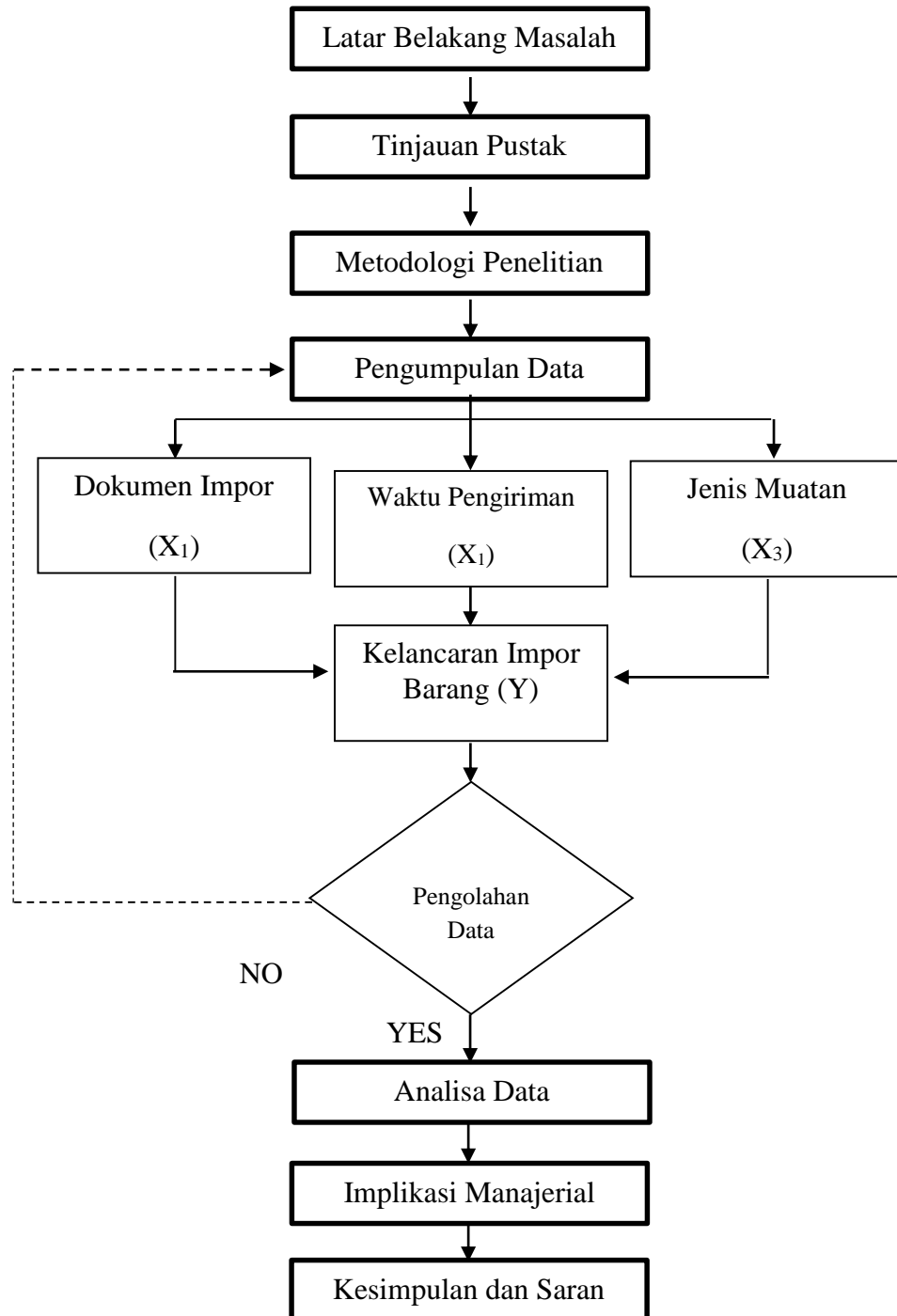
- X_{2.1} Cuaca
- X_{2.2} Lingkungan Kerja
- X_{2.3} Alat Pengangkut Barang

4. Jenis Muatan (X₃) Winarno, Purwantini. S dan Astono V.A (2018)

Indikator-indikator Jenis Muatan antara lain :

- X_{3.1} Muatan Berbahaya
- X_{3.2} Muatan Mudah Meledak
- X_{3.3} Muatan Mudah Membusuk

2.5 Alur Penelitian



Gambar 2.2 Alur Penelitian