

# Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penundaan Pengiriman Barang Melalui Jalur Laut

**Aditya W. Utama**

Program Studi Manajemen Logistik

Politeknik Kelapa Sawit Citra Widya Edukasi – Bekasi

Email : [awu7620@cwe.ac.id](mailto:awu7620@cwe.ac.id)

## Abstrak

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. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi penundaan pengiriman barang melalui jalur laut pada PT Pancakarsa Bangun Reksa Medan. Jenis data yang dikumpulkan dalam penelitian ini berupa data primer yang merupakan data yang diperoleh dari hasil observasi langsung di lapangan terhadap objek yang diteliti dalam studi kasus. Data tersebut meliputi *packing list*, *bill of lading* dan polis asuransi. Hasil penelitian menunjukkan 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.

## Kata Kunci

Transportasi Laut; Pengiriman Barang; Fishbone.

---

## Abstract

*The role of freight forwarders in the transportation sector is increasingly important in line with the fluctuating volume of freight shipments. The role is in terms of handling the consolidation of cargo, which is the collection of several shipments of cargo from several shipper to several consignees into one vehicle unit to the destination. This is done because the shipper prefers to deal with only one party who will take over all responsibilities, ie since the cargo is delivered to the shipping warehouse until the cargo is received at the receiving warehouse (one stop shipping). Consolidation provides door to door service that is not carried out by shipping companies. The purpose of this research is to find out what factors influence the delay of cargo shipping by shipping line to PT Pancakarsa Bangun Reksa Medan. The type of data collected in this study is primary data which is the data obtained from the results of direct observation in the field of the object under study. The data is a packing list, a bill of lading and an insurance policy. The results showed that the delay in the cargo shipping to customers was caused by several factors, namely: 1) internal factors consisting of humans, methods and leadtime; and 2) external factors consisting of the environment and tools.*

## Keywords

*Shipping Line; Cargo Shipping; Fishbone.*

## Pendahuluan



PT Pancakarsa Bangun Reksa (PBR) merupakan sebuah perusahaan manufaktur yang bergerak dalam bidang konstruksi dan pembuatan mesin-mesin untuk keperluan pabrik kelapa sawit. Perusahaan ini beralamat di Jl. Komplek Bilal Harmonis I No. 54 Medan – Sumatera Utara dan memiliki dua *engineering workshop* yang beralamat di Jl. Bintang Terang Gang Bintang No. 95. Kedua *workshop* ini sama-sama memproduksi *sparepart* untuk pabrik kelapa sawit.

Proses produksi di PBR dilakukan secara semi otomatis, di mana mesin-mesin yang digunakan masih dikendalikan oleh manusia. Pada masa awal berdirinya, perusahaan ini memulai usahanya dengan melakukan produksi dalam skala kecil dan seiring dengan meningkatnya permintaan dari pabrik kelapa sawit, perusahaan ini juga meningkatkan jumlah dan variasi produknya serta memperluas daerah pemasarannya hingga mencapai Sumatera dan Kalimantan.

Semakin berkembangnya dunia usaha menyebabkan munculnya perusahaan-perusahaan baru sehingga persaingan usaha menjadi semakin ketat. Untuk menghadapi persaingan ini, pengiriman barang yang tepat waktu sangatlah penting. Tetapi, kinerja PBR dalam hal ini belum tercapai dengan baik. Sebagai contoh, proses pengiriman, barang yang sudah dipesan oleh pelanggan akan dilakukan dalam dua minggu, seringkali perusahaan mengirimkannya lebih dari waktu yang telah dijanjikan. Hal ini disebabkan adanya beberapa faktor yang menjadi penghambat dalam proses pengiriman barang terhadap pelanggan.

Pentingnya kita mengetahui tata cara proses pengiriman barang dalam perusahaan, maka perlu diteliti mengenai prosedur pengiriman barang yang ada pada PBR yang menggunakan jasa *freight forwarder* maupun ekspedisi muatan kapal laut (EMKL) untuk proses pengiriman barang, baik pengurusan dokumen, pengadaan truk sampai mengeluarkan maupun memasukkan barang ke kapal. Kedua jasa ini bergerak dalam bidang ekspedisi barang, baik melalui darat, laut maupun udara. Dalam praktiknya, *freight forwarder* dapat bertindak atas nama pengirim barang maupun penerima barang.

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.

Dalam prakteknya, ada beberapa hal yang perlu diperhatikan jika melakukan pengiriman barang menggunakan jasa *freight forwarder*. Hal

---

Aditya W. Utama

Analisis Faktor-Faktor  
Yang Mempengaruhi  
Penundaan Pengiriman  
Barang Melalui Jalur  
Laut

---

tersebut dikarenakan terdapat kemungkinan terjadi penundaan pengiriman barang yang disebabkan oleh beberapa faktor. Adapun faktor tertundanya pengiriman seperti dalam proses muat barang ke dalam kapal. Pihak EMKL terpaksa menunda proses pengiriman karena masih tersedia *space* kosong dalam petikemas yang masih bisa untuk dimuati barang. Jika *freight forwarder* tetap melaksanakan pengiriman maka biaya total akan jauh lebih besar karena *space* kosong yang tersedia dalam petikemas merupakan pendapatan (*revenue*) yang hilang. Dengan kata lain, perusahaan EMKL akan mengalami kerugian jika tetap melakukan pengiriman barang disaat volume muatan dalam petikemas tidak dimaksimalkan.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi penundaan pengiriman barang melalui jalur laut pada PT Pancakarsa Bangun Reksa Medan.

## Metodologi

Jenis data yang dikumpulkan dalam penelitian ini berupa data primer yang merupakan data yang diperoleh dari hasil observasi langsung di lapangan terhadap objek yang diteliti dalam studi kasus. Data tersebut meliputi *packing list*, *bill of lading* dan polis asuransi.

## Hasil dan Pembahasan

### Pengumpulan Data

Data yang dikumpulkan adalah sebagai berikut:

1. *Packing List*

Pada *packing list* terdapat suatu informasi mengenai rincian dari barang-barang yang dibungkus atau diikat dalam peti dan sebagainya. Hal tersebut dilakukan untuk mempermudah dan memperlancar pemeriksaan oleh pejabat bea dan cukai. Berdasarkan hasil wawancara kepada narasumber, dijelaskan bahwa dokumen ini dibuat oleh pengirim untuk menerangkan uraian dari barang-barang yang dibungkus atau diikat dalam peti dan sebagainya. Pada saat membuat daftar rincian barang, biasanya juga diinformasikan tentang jenis bahan pembungkus. Contoh *packing list* dapat dilihat pada Gambar 1.

2. *Bill of Lading*

*Bill of Lading* adalah dokumen pengapalan yang diterbitkan oleh *shipping line* sebagai bukti pemilikan atas barang yang telah dimuat di atas kapal laut oleh pengirim untuk diserahkan kepada *consignee*. Berdasarkan hasil dari wawancara kepada narasumber, dijelaskan bahwa ada beberapa fungsi dari *Bill of Lading*, antara lain adalah sebagai tanda bukti penerimaan barang, sebagai tanda bukti kontrak pengangkutan, serta sebagai tanda bukti kepemilikan barang.

3. Polis Asuransi

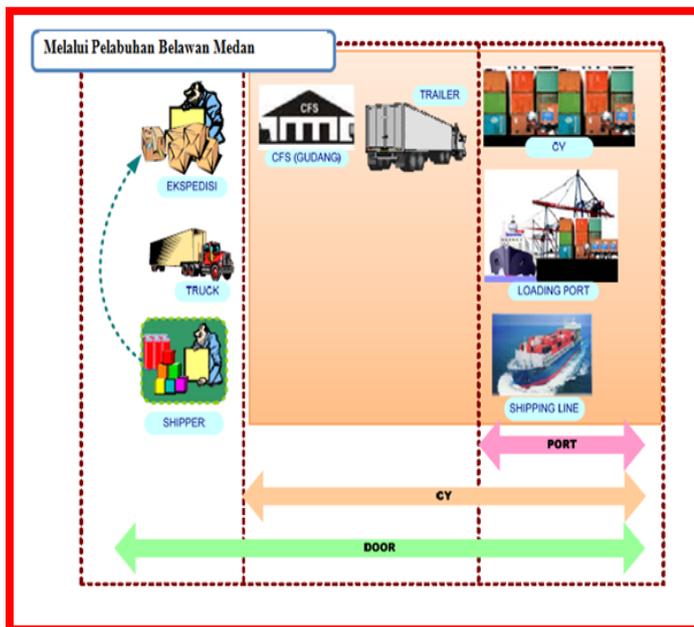
Polis asuransi merupakan surat bukti pertanggungan yang dikeluarkan maskapai asuransi atas permintaan pengirim (*shipper*) maupun penerima (*consignee*) untuk menjamin keselamatan atas barang yang dikirim dari aneka bencana dan kerusakan, dengan membayar premi.

ITEM	DESCRIPTION	QTY	WEIGHT (Kg)	VOL (M <sup>3</sup> )	REMARKS
1	Raw Material Pl.bordes 4.5 mm x 4' x 8' u/ Platform Mechanical	110 Pcs	12,100		Bundle : 1482
2	Black steel Pipe 1" x 6000 mm u/ Hand Rail Black Steel Pipe 1 1/4" x 6000 mm u/ hand Rail	100 Pcs 200 Pcs	1,464 3,755		Bundle : 1485
3	UNP 150 x 75 x 6000 mm u/ support/bangku motor	20 Pcs	2,240		Bundle : 1500
4	Siku 75 x 75 x 6000 mm u/ Pek.Under Tow conveyor & Transper Carriage	20 Pcs	953		Bundle : 1501
5	Siku 75 x 75 x 7 x 6000 mm u/ support support	15 Pcs	715		Bundle : 1502
6	Siku 60 x 60 x 6 x 6000 mm u/ support support	30 Pcs	975		
7	Siku 50 x 50 x 6 x 6000 mm u/ support support	20 Pcs	552		
8	UNP 120 x 55 x 6000 mm u/ support support	20 Pcs	1500		Bundle : 1503

Gambar 1 Packing List (Dokumen Perusahaan, 2015)

#### 4. Ilustrasi Pengiriman Barang

Ilustrasi pengiriman barang melalui jalur laut dapat dilihat pada Gambar 2.



Gambar 2 Ilustrasi Pengiriman Barang Melalui Jalur Laut (Wawancara, 2015)

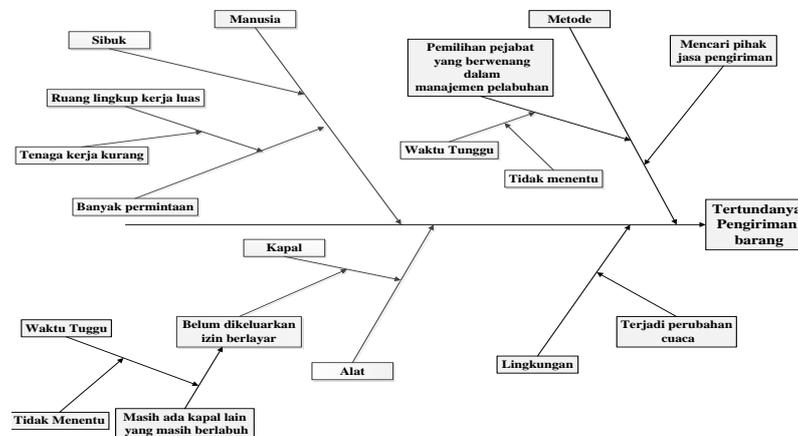
Berdasarkan Gambar 2 terlihat bahwa proses yang dijalankan hanya berupa ilustrasi, adapun alur proses yang terjadi saat ini adalah *shipper* (pengirim) menyerahkan segala tanggung jawab atas pengiriman barang miliknya kepada pihak konsolidator, untuk selanjutnya perencanaan pengiriman barang tersebut adalah menjadi tanggung jawab konsolidator. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa konsolidator merupakan kepanjangan tangan dari *shipper* dalam hal

Aditya W. Utama  
 Analisis Faktor-Faktor  
 Yang Mempengaruhi  
 Penundaan Pengiriman  
 Barang Melalui Jalur  
 Laut

mengirimkan barang hingga ke tempat tujuan, termasuk berkerja sama dengan pihak terkait untuk pelaksanaan multimoda transpor. 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. Dari ilustrasi tersebut, 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.

### Pengolahan Data

Analisis faktor penyebab tertundanya pengiriman barang terhadap konsumen akan dilakukan dengan menggunakan *fishbone diagram* dan dapat dilihat pada Gambar 3.



Gambar 3 *Fishbone Diagram*

Berdasarkan Gambar 3 terlihat bahwa ada beberapa faktor yang menyebabkan tertundanya pengiriman barang, yaitu:

#### 1. Manusia (*Man*)

Proses pengiriman barang dilakukan oleh kepala ekspedisi di departemen pergudangan, banyaknya permintaan dari konsumen menyebabkan kepala ekspedisi menjadi sangat sibuk dalam pekerjaannya. Kurangnya tenaga kerja menyebabkan kepala ekspedisi untuk sementara waktu merangkap pekerjaan menjadi penanggung jawab peralatan. Adapun tugas dari penanggung jawab peralatan ialah harus selalu berada di tempat karena segala sesuatu yang berhubungan dengan pergantian peralatan yang rusak saat pekerjaan berlangsung harus mendapat persetujuan berupa tanda tangan dari penanggung jawab peralatan. Sementara itu, kepala ekspedisi juga dituntut untuk selalu memonitor kegiatan pengiriman saat barang yang akan dikirim sudah tiba di gudang pelabuhan dan dilakukan proses muat barang ke kapal untuk memastikan bahwa barang-barang yang telah dimuat telah dikapalkan seluruhnya, sehingga menyebabkan kurangnya koordinasi antara kepala ekspedisi dengan pihak EMKL dalam proses muat barang.

2. Waktu tunggu (*Leadtime*)

Sebelum melakukan proses pengiriman barang melalui jasa EMKL, staf ekspedisi perusahaan terlebih dahulu melakukan proses penawaran dan perbandingan harga ke pihak EMKL. Perbandingan harga dilakukan untuk memperoleh harga yang murah dan dapat memenuhi permintaan perusahaan. Akan tetapi proses penawaran dan perbandingan harga ini memakan waktu yang cukup lama karena dalam proses ini kedua belah pihak harus saling setuju dan tidak ada keberatan antara satu pihak dengan pihak yang lain. Dalam pengambilan kesepakatan inilah yang menyebabkan tidak menentunya waktu yang akan ditargetkan untuk dilakukannya pengiriman barang. Apabila pihak perusahaan tidak menemukan kesesuaian harga dengan EMKL yang satu, maka selanjutnya staf ekspedisi akan mencari EMKL yang sesuai dengan keinginan perusahaan. Setelah menemukan EMKL yang diinginkan, barulah staf ekspedisi melakukan proses *packing material* yang siap untuk dikirim. Selanjutnya staf ekspedisi perusahaan harus menunggu konfirmasi dari pihak EMKL atas kejelasan tentang kapan barang yang akan dikirim baru bisa dimuat ke kapal.

3. Metode (*Method*)

Staf ekspedisi membutuhkan waktu untuk mencari pihak jasa pengiriman yang bersedia mengirim barang ke tempat tujuan. Jika sudah didapatkan jasa pengiriman yang bersedia belum tentu jasa pengiriman tersebut bersedia mengirim satu jenis barang saja sehingga harus menunggu terkumpulnya barang lain baru kemudian dikirim. Faktor penyebab lain yang mungkin terjadi ialah kurangnya proses monitoring yang dilakukan oleh staf ekspedisi sehingga tidak mengetahui jika terjadi suatu kendala dalam proses muat barang di pelabuhan muat.

4. Alat (*Machine*)

Masalah yang sering dialami pada saat pengiriman barang adalah yang berasal dari pihak EMKL. Kapal pengangkut setibanya di pelabuhan tidak selalu langsung sandar tetapi terlebih dahulu berlabuh jangkar. Setelah selesai labuh jangkar pihak kapal pengangkut harus menunggu informasi dari agen dan otoritas pelabuhan mengenai jadwal untuk kapal bisa memasuki pelabuhan, sandar atau terikat di dermaga untuk melaksanakan kegiatan proses muat barang. Hal ini mengakibatkan terlambatnya proses *clearance in* atau proses ijin masuk pelabuhan agar kapal bisa segera melaksanakan kegiatan muat barang, kapal harus menunggu pihak imigrasi, bea cukai dan karantina datang untuk kemudian mengklarifikasi dan menyatakan bahwa kapal dalam kondisi memenuhi syarat dan siap untuk melaksanakan kegiatan muat barang. Proses pelaksanaan membutuhkan waktu yang relatif lama terutama karena kapal harus menunggu jadwal untuk sandar di dermaga bongkar muat, karena adanya kapal lain yang masih berlabuh di pelabuhan, sehingga EMKL yang akan membawa barang harus menunggu kapal lain berlayar terlebih dahulu dan baru bisa berlabuh di pelabuhan. Dampak dari hal ini menyebabkan tertundanya proses *loading port* (muat barang) ke dalam kapal, yang berujung pada tertundanya pengiriman barang kepada konsumen.

#### 5. Lingkungan

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 di mana saja.

### Dampak Tertundanya Pengiriman

Adapun dampak yang ditimbulkan dari tertundanya pengiriman barang bagi pihak perusahaan adalah kecewanya pelanggan terhadap kinerja perusahaan sehingga perusahaan beresiko akan kehilangan pelanggan yang selama ini menjadi konsumennya. Sedangkan bagi konsumen adalah tertundanya pembangunan proyek mereka yang sedang berjalan.

### Usulan perbaikan

Untuk meminimalisir peluang keterlambatan pengiriman barang maka dapat dilakukan beberapa perbaikan, antara lain:

#### 1. Membentuk manajemen khusus *transportation-monitoring*

Misi utama dari transportasi adalah untuk melakukan pengiriman barang/material pada waktu yang tepat, dengan harga yang dapat terjangkau. Untuk dapat mencapai misi tersebut, harus ada pendekatan terstruktur untuk pemilihan dan selanjutnya pemantauan (*monitoring*). Fungsi dari manajemen transportasi adalah menentukan moda transportasi yang akan digunakan. Tiap moda transportasi memiliki karakteristik yang berbeda dan mempunyai keunggulan serta kelemahan yang berbeda juga. Dalam hal ini, pengiriman melalui jalur laut memiliki keunggulan dari segi biaya yang lebih rendah, namun lebih lambat dibandingkan dengan transportasi udara. Dalam hal ini, manajemen transportasi harus bisa menentukan moda apa yang akan digunakan dalam mengirimkan/mendistribusikan produk ke pelanggan. Kombinasi dua atau lebih moda transportasi tentu bisa atau bahkan harus dilakukan tergantung pada situasi yang dihadapi. Begitu pengiriman dilakukan, perusahaan pengirim maupun pemesan seharusnya bisa melacak posisi barang dalam perjalanan serta mengetahui apakah kiriman bisa sampai tepat waktu sesuai jadwal atau tidak. Informasi ini sangat penting diketahui oleh kedua belah pihak sehingga bisa dilakukan proses pengendalian secara dini. Proses *monitoring* atau pelacakan ini membutuhkan teknologi yang bisa secara *real time* melaporkan posisi barang setiap saat. Teknologi ini bisa meliputi komunikasi radio, satelit dan sebagainya. Beberapa manfaat *monitoring* pengiriman adalah perusahaan pengirim maupun pemesan bisa mendapatkan kepastian yang lebih tinggi terhadap kedatangan barang. Apabila ada tanda-tanda keterlambatan, pemesan mungkin bisa mengambil tindakan alternatif berupa perubahan jadwal kelanjutan pembangunan pabrik kelapa sawit.

#### 2. *Controlling* (Pengawasan dan Pengendalian)

*Controlling* atau pengawasan dan pengendalian adalah proses untuk mengamati secara terus menerus pelaksanaan kegiatan sesuai dengan rencana kerja yang sudah disusun dan mengadakan koreksi jika terjadi. Pengawasan merupakan salah satu fungsi manajemen, di mana peran dari personal yang sudah memiliki tugas, wewenang dan

menjalankan pelaksanaannya perlu dilakukan pengawasan agar supaya berjalan sesuai dengan tujuan, visi dan misi perusahaan. Pengawasan merupakan fungsi manajemen yang tidak kalah pentingnya dalam suatu organisasi. Semua fungsi manajemen yang lain, tidak akan efektif tanpa disertai fungsi pengawasan. Dengan demikian, pengawasan merupakan suatu kegiatan yang berusaha untuk mengendalikan agar pelaksanaan dapat berjalan sesuai dengan rencana dan memastikan apakah tujuan organisasi tercapai. Apabila terjadi penyimpangan di mana letak penyimpangan itu dan bagaimana pula tindakan yang diperlukan untuk mengatasinya terutama dalam hal pengiriman barang. Adapun proses pengawasan memiliki lima tahapan, yaitu:

- a. Penetapan standar pelaksanaan.
- b. Pengukuran pelaksanaan kegiatan nyata.
- c. Membandingkan pelaksanaan kegiatan dengan standar dan penganalisaan penyimpangan-penyimpangan.
- d. Pengambilan tindakan koreksi bila diperlukan.

### 3. *Evaluation*

Evaluasi adalah rangkaian kegiatan membandingkan realisasi masukan (*input*), keluaran (*output*) dan hasil (*outcome*) terhadap rencana dan standar. Evaluasi melihat manfaat untuk perencanaan selanjutnya. Khususnya dalam hal ini adalah pengiriman barang yang menggunakan beberapa jasa ekspedisi darat, laut maupun udara. Biasanya data yang dipakai diambil dari catatan pengiriman yang dilakukan oleh transportirnya. Transportir akan memberikan data tersebut tergantung pada kondisi yang ditetapkan dalam kontrak atau ketika pengiriman telah selesai. Evaluasi performa transportir sebaiknya dilakukan pada saat pengiriman berlangsung sampai selesai, hal ini bisa dilakukan berdasarkan data fisik dan juga data non fisik. Data fisik antara lain ketepatan jumlah dan waktu pengiriman, apakah ada barang yang rusak serta biaya transportasi tersebut. Data non fisik bisa berupa informasi yang didapat dari penerima mengenai pelayanan yang diberikan oleh transporter misalnya sikap dari *freight forwarder* yang mengangkut dan melakukan proses muat barang ke kapal dan kondisi barang yang dipakai.

Hasil dari evaluasi performa ini akan dipakai sebagai dasar untuk memberikan masukan kepada transportasi, khususnya transportasi laut. Beberapa transportir juga biasanya membuat evaluasi performa untuk kliennya. Laporan atau hasil evaluasi ini sebaiknya dibuat sekonstruktif mungkin dan menjadi dasar untuk klien/perusahaan dan transportir saling berdiskusi dan saling memberi masukan. Jika terjadi hal-hal yang tidak diinginkan maka bisa segera diambil jalan keluarnya dan juga bisa dipakai sebagai bahan pertimbangan untuk pengiriman berikutnya. Dalam evaluasi ini juga harus menyoroti keberhasilan yang dicapai dan hal-hal yang dilakukan dengan baik.

## **Pembahasan**

Berdasarkan hasil analisis dengan *fishbone diagram*, diketahui bahwa ada beberapa hal yang menjadi faktor penyebab tertundanya pengiriman

barang. Oleh sebab itu untuk memperkecil peluang keterlambatan barang maka harus ada tindakan koreksi. Berikut adalah usulan untuk meminimalkan keterlambatan pada pengiriman barang:

1. Masalah penundaan pengiriman barang adalah masalah yang sangat berpengaruh bagi perusahaan karena akan berpengaruh pada kepuasan pelanggan terhadap kinerja perusahaan.
2. Faktor penyebab penundaan pengiriman barang disebabkan oleh beberapa hal, seperti SDM yang merangkap dua pekerjaan sekaligus sehingga ia tidak fokus terhadap satu pekerjaan. Faktor lain yang mempengaruhi tertundanya pengiriman barang adalah *leadtime*, *method*, lingkungan, *material*/alat dan *machine*/mesin. Bila dilihat dari beberapa faktor tersebut yang paling menonjol adalah karena tidak adanya manajemen transportasi, *monitoring-control* dan evaluasi, serta kurangnya jalinan komunikasi antara pihak-pihak yang terkait dengan EMKL baik kepada pihak-pihak pembantu.

Dokumen-dokumen yang digunakan dalam proses pengiriman barang melalui EMKL antara lain:

1. *Shipping Instruction*

*Shipping instruction* merupakan surat yang dibuat oleh *shipper* yang ditujukan kepada *carrier*/kapal untuk menerima dan memuat muatan yang tertera dalam surat tersebut. *Shipping instruction* berisi data lengkap mengenai pelabuhan tujuan, nama dan alamat penerima barang yang dituju, nama dan alamat pengirim barang (*shipper*), jumlah barang, ukuran barang, isi barang, nama dan tanda tangan pengirim, serta catatan lainnya yang berhubungan dengan pengiriman barang. *Shipping instruction* merupakan sumber pengapalan, oleh karena itu kalau *shipping instruction* sudah diterima oleh agen pelayaran (*accepted by the agent*) maka kedua belah pihak, yaitu *shipper* dan *carrier* terikat kepada kesepakatan tersebut, yaitu pengapalan muatan, kalau *shipper* membatalkan pengapalannya, *carrier* yang bersangkutan mempunyai hak atas ganti rugi yang dinamakan *dead freight*. Sebaliknya, kalau *carrier* membatalkan *sailing*, harus membayar ganti rugi kepada *shipper*.

2. *Invoice*

*Invoice* adalah suatu dokumen yang penting dalam perdagangan, data-data dalam *invoice* akan dapat diketahui berapa jumlah uang yang terhutang untuk barang tersebut, jumlah barang yang dipasok, dan harga barang tersebut.

Adapun faktur *invoice* yang digunakan oleh perusahaan adalah jenis *proforma invoice*. *Proforma invoice* merupakan penawaran dalam bentuk faktur biasa dari penjual kepada pembeli yang potensial juga merupakan tawaran pada pembeli untuk menempatkan pesannya yang pasti dan sering dimintakan oleh pembeli supaya instansi yang berwenang akan memberikan izin pengiriman. Faktur ini biasanya menyatakan syarat-syarat jual beli dan harga barang sehingga segera setelah pembeli yang bersangkutan telah menyetujui pesanan maka aka nada kontrak yang pasti. Penggunaan faktur ini juga digunakan bilamana penyelesaian akan dilakukan dengan:

- a. Pembayaran terlebih dahulu sebelum pengapalan.
  - b. Atas dasar *consignment*.
  - c. Tergantung pada tender.
3. *Delivery Order*  
*Delivery order* adalah surat yang diterbitkan pihak *shipping* atau *forwarder* kepada *shipper* sebagai tanda bukti pengambilan *container* kosong dan atau tanda bukti pengiriman barang dari gudang *shipper* ke UTPK atau *warehouse*.
4. *Packing List*  
*Packing list* adalah dokumen yang dibuat oleh pengirim yang menerangkan uraian dari barang-barang yang dipak, dibungkus atau diikat dalam peti dan sebagainya. Uraian barang tersebut meliputi jenis bahan pembungkus dan cara pengepakannya. Dengan adanya *packing list* maka pemeriksa barang tidak akan keliru untuk memastikan isinya. Nama dan uraian barang haruslah sama dengan seperti tercantum dalam *proforma invoice*.
5. *Bill of Lading/Konosemen*  
*Bill of Lading* adalah surat tanda terima barang yang telah dimuat di dalam kapal laut yang juga merupakan tanda bukti kepemilikan barang dan juga sebagai bukti adanya kontrak atau perjanjian pengangkutan barang melalui laut. Banyak istilah yang pengertian dan maksudnya sama dengan B/L seperti *airway bill* untuk pengangkutan dengan pesawat udara, *railway consignment note* untuk pengangkutan menggunakan kereta api dan sebagainya. Untuk lebih memudahkan pemahaman disini kita menggunakan istilah B/L. Dalam Bahasa Indonesia B/L sering disebut dengan konosemen, yang merupakan dokumen pengapalan yang paling penting karena mempunyai sifat jaminan atau pengamanan. Asli B/L menunjukkan hak kepemilikan atas barang-barang dan tanpa B/L seseorang atau pihak lain yang ditunjuk tidak dapat menerima barang-barang yang disebut dalam B/L.

Pihak-pihak yang tercantum dalam B/L adalah:

- a. *Shipper*, yaitu pihak yang bertindak sebagai *beneficiary*.
- b. *Consignee*, yaitu pihak yang diberitahukan tentang tibanya barang-barang.
- c. *Carrier*, yaitu pihak pengangkutan atau perusahaan pelayaran.

Fungsi pokok B/L adalah:

- a. Bukti tanda penerimaan barang, yaitu barang-barang yang diterima oleh pengangkut (*carrier*) dari pengirim barang (*shipper*) ke suatu tempat tujuan dan selanjutnya menyerahkan barang-barang tersebut kepada pihak penerima (*consignee*).
- b. Bukti pemilikan atas barang (*document of title*), yang menyatakan bahwa orang yang memegang B/L merupakan pemilik barang-barang yang tercantum pada B/L.
- c. Bukti perjanjian pengangkutan penyerahan barang antara pihak pengangkut dengan pengiriman.

---

Aditya W. Utama

Analisis Faktor-Faktor  
Yang Mempengaruhi  
Penundaan Pengiriman  
Barang Melalui Jalur  
Laut

---

6. *Manifest*

Surat yang merupakan suatu daftar barang-barang/muatan yang telah dikapalkan, yang berisi: Nama Kapal, Pelabuhan Muat dan Pelabuhan Tujuan, Nama Nakhoda, Tanggal, Pengirim (*Shipper*), Penerima (*Consignee*), Tanda Mark, Jumlah/Banyaknya (*Quantity*), Jenis Barang/Muatan (*Description of Goods*), Isi dan Berat (*Volume & Weight*) dan keterangan lain yang dibuat oleh perusahaan pelayaran.

7. Polis Asuransi

Polis asuransi adalah surat bukti pertanggungan yang dikeluarkan perusahaan asuransi atas permintaan pengirim maupun penerima untuk menjamin keselamatan atas barang yang dikirim. Dokumen asuransi ini penting karena dapat membuktikan bahwa barang-barang yang disebut di dalamnya telah diasuransikan. Jenis-jenis resiko yang ditutup juga disebutkan dalam dokumen-dokumen ini. Dokumen ini menyatakan pihak mana yang meminta asuransi dan kepada siapa klaim dibayarkan.

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

1. Pihak Utama

a. *Shipper*

*Shipper* adalah 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.

b. *Consignee*

*Consignee* adalah 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.

c. Bea dan cukai

Bea dan cukai adalah badan pemerintah yang bertanggung jawab atas pemantauan, pemeriksaan, pengesahan seluruh kegiatan pengiriman barang disuatu daerah pabean sehingga harus memberikan pelayanan yang baik kepada masyarakat dan segala kemudahan dalam pengiriman nasional maupun internasional.

d. EMKL (Ekspedisi Muatan Kapal Laut)

EMKL adalah perusahaan pengurusan jasa pengiriman nasional maupun internasional di pelabuhan laut dan merupakan perusahaan jasa perantara (agen/wakil) dari pengirim maupun penerima. Tanggung jawab yang harus dilaksanakan oleh EMKL dibedakan atas kegiatan yang dilakukan, untuk kegiatan pengiriman, EMKL bertanggung jawab dari pengurusan dokumen sampai dengan memastikan bahwa barang yang akan dikirim sudah terangkut ke alat angkut yang digunakan. Dan apabila untuk kegiatan penerimaan barang, EMKL bertanggung jawab dari pengurusan dokumen sampai dengan memastikan bahwa barang yang akan diterima sudah masuk ke gudang dan siap untuk diambil.

## 2. Pihak Pembantu

### a. *Freight Forwarder*

*Freight forwarder* adalah 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.

### b. Perusahaan Asuransi

Perusahaan asuransi adalah 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.

### c. *Shipping line*

*Shipping line* adalah 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*.

## Simpulan

Berdasarkan uraian di atas maka dapat disimpulkan 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.

## Daftar Pustaka

- Amir, M.S. (2003). *Seluk Beluk dan Teknik Perdagangan Luar Negeri*. Jakarta: PPM.
- Anantyo, Susetyo,S., & Budiharto, H. (2012). Pengangkutan Melalui Laut. *Jurnal Ilmiah Hukum Perdata*, 1(4), 1-7.
- Anonimous. (1996). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Cetakan Ketujuh, Edisi II. Jakarta: Balai Pustaka.
- Imamoto, T., *et al.* (2008). Perivesical abscess caused by migration of a fish bone from the intestinal tract. *International Journal of Urology*, 9(1), 405-409.
- Khairandy, R., dkk. (1999). *Pengantar Hukum Dagang Indonesia I Cet. Pertama*. Yogyakarta: Gama Media.
- Purwosutjipto, H.M.N. (1989), *Pengertian Pokok Hukum Indonesia 3*. Jakarta: Djambatan.
- Soeharto, I. (1999). *Manajemen Proyek (Dari Konseptual Sampai Operasional)*. Jakarta: Erlangga
- Subandi. (1996). *Penuntun Klaim Angkutan Laut*. Jakarta: Arcan Yuri.
- Suyono, R.P. (2005) *Shipping (Pengangkutan Internasional Ekspor – Impor Melalui Laut)*. Jakarta: PPM.