

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indikator pertumbuhan ekonomi suatu negara dapat dilihat dari aktivitas perdagangan internasional yang menjadi salah satu faktor penting dalam menunjang peningkatan pertumbuhan perekonomian. Badan Pusat Statistik (BPS) merilis perkembangan aktivitas ekspor di Indonesia pada kuartal ketiga tahun 2022 mencapai US\$27,91 miliar atau naik sekitar 9,17 persen dibandingkan dengan nilai ekspor pada bulan Juli 2022. Selain melalui jalur laut dan jalur udara, perdagangan antar negara dapat terwujud karena adanya jalur laut yang menghubungkan antar-negara.

Bagian terluas dari keseluruhan wilayah Indonesia adalah laut yang memiliki arti dan peran penting bagi negara, tidak hanya sebagai pemersatu wilayah namun juga sebagai sarana lalu lintas perdagangan antarpulau maupun antarnegara. Posisi Indonesia secara geografis, terletak di antara dua benua dan dua samudera mempunyai arti penting khususnya dalam perihal lalu lintas perdagangan internasional dan menjadikan Indonesia berada pada titik persimpangan lalu lintas perdagangan dunia.

Perdagangan internasional yang melalui jalur laut, termasuk wilayah perairan Indonesia merupakan salah satu permasalahan penting yang diatur dalam kesepakatan–kesepakatan internasional. Kesepakatan tersebut telah ditetapkan oleh organisasi maritim internasional atau disebut dengan IMO (*International Maritime Organization*), hal ini memiliki pengaruh yang signifikan terhadap

syarat dan ketentuan yang berkaitan dibidang kelautan dan lalu lintas perdagangan internasional untuk wajib ditaati dan dilaksanakan oleh semua negara anggotanya. Oleh karena itu, seiring dengan terjadinya peningkatan ekspansi pasar melalui kegiatan perdagangan internasional akan meningkat juga permintaan jasa angkutan dalam kegiatan tersebut (Voudouris & Plomaritou, 2020).

Angka peningkatan pendapatan devisa negara salah satunya didapatkan dari kerja sama perdagangan antarnegara. Kerja sama ekonomi antarnegara, khususnya dalam proses ekspor dan impor memegang peranan yang sangat signifikan dalam proses ekspansi pasar perdagangan internasional. Devisa negara diperoleh salah satunya dari kegiatan ekspor yang nantinya akan digunakan sebagai salah satu sumber dana pembangunan dan pemenuhan kebutuhan suatu negara. Sedangkan dari kegiatan impor, negara dapat memperoleh sumber modal berupa bahan baku yang diperlukan untuk proses pembangunan maupun kegiatan manufaktur sebuah negara. Keberlangsungan kegiatan perdagangan internasional diawasi oleh organisasi dunia yaitu *World Trade Organization (WTO)* dibawah PBB. Hal ini dikarenakan perdagangan internasional melibatkan perbedaan regulasi dan hukum antarnegara (Gunarsih, 2021). Sehingga diperlukan WTO untuk berperan dalam memberikan dukungan penuh terkait perdagangan dunia, melakukan administrasi pelaksanaan ketentuan mengenai penyelesaian sengketa dan kasus yang berkaitan dengan perdagangan internasional, mengadakan sebuah forum perundingan untuk negara yang telah terdaftar sebagai anggota terkait persetujuan-persetujuan yang telah menjadi pencapaian dan kesepakatan bersama termasuk Peraturan Tingkat Menteri yang telah diputuskan oleh pejabat yang berwenang, serta Dana Moneter

Nasional dan Bank Dunia yang digunakan untuk menyusun kerangka kerja sama internasional, serta badan-badan lain yang terafiliasi (Undang-Undang RI Nomor 7 Tahun 1994 Tentang Pengesahan Agreement Establishing The World Trade Organization (Persetujuan Pembentukan Organisasi Perdagangan Dunia)). Oleh karena itu, agar dapat mendorong peningkatan kegiatan ekspor dan impor negara Indonesia setiap tahunnya, maka diperlukan perusahaan pengangkutan laut dan penyedia jasa ekspedisi pengiriman barang yang mampu mendukung kelangsungan perdagangan secara global.

Bagi Negara Kepulauan seperti Negara Kesatuan Republik Indonesia, salah satu moda transportasi yang memiliki fungsi yang sangat penting terhadap keterikatan dengan moda transportasi lainnya adalah pelayaran, sebab antara moda yang satu dengan yang lainnya terintegrasi secara signifikan, terkhusus dengan moda transportasi jalur darat. Moda transportasi jalur laut memiliki karakteristik yang sangat *reliable* karena memiliki kapabilitas untuk mengangkut barang secara massal dan kuantitas yang besar, serta menghubungkan seluruh wilayah perairan Indonesia. Pelayaran merupakan sistem yang meliputi angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan, dan keamanan, serta perlindungan lingkungan laut yang terintegrasi (Undang-Undang Republik Indonesia No 17 Tahun 2008).

Pengangkutan jalur perairan yang melalui jalur lalu lintas laut membutuhkan pelabuhan yang berperan sebagai gerbang utama operasional logistik dan perdagangan antarpulau maupun antarnegara bagi seluruh moda perkapalan yang masuk ke wilayah pabean Indonesia. Pemanfaatan jalur laut memberikan manfaat

efisiensi dari segi ekonomi bagi para pelaku ekonomi terkait kegiatan pendistribusian dan pengiriman berbagai variasi jenis barang. Pelabuhan mencakup semua hal yang terkait dengan pelaksanaan kegiatan di pelabuhan dan operasional lainnya, dengan tujuan untuk mendukung kelancaran, keamanan, dan ketertiban lalu lintas transportasi laut, baik untuk penumpang maupun barang, serta keselamatan pelayaran. Selain itu, kepelabuhanan juga berfungsi sebagai tempat perpindahan antarmoda dan intramoda. (Undang-Undang RI Nomor 21 Tahun 1992 Pasal 1).

Kegiatan perdagangan antarnegara melalui ekspor dan impor adalah kegiatan ekonomi dan bisnis yang melibatkan lebih dari satu pihak yang berpartisipasi aktif seperti pihak eksportir dan importir, pihak bank, perusahaan jasa pengangkutan barang baik udara, darat, maupun laut, perusahaan asuransi, Direktorat Bea dan Cukai, serta surveyor. Dengan adanya keterlibatan banyak pihak dalam kegiatan ekspor impor, maka diperlukan peran suatu lembaga yang dapat mempunyai kewenangan untuk mewujudkan proses ekspor dan pengadaan dokumen pendukung kegiatan ekspor yaitu perusahaan *Shipping Line*. Menurut Pasal 1 Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyebutkan bahwa Agen umum pelayaran adalah perusahaan angkutan laut nasional atau perusahaan nasional yang khusus didirikan untuk melakukan usaha keagenan kapal, yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing untuk mengurus kepentingan kapalnya selama berada di Indonesia.

MSC Line adalah salah satu perusahaan *shipping line* yang kantor pusat agennya terletak di Genewa. *MSC* mempunyai sekitar 500 agen kantor yang telah

beroperasi secara aktif di 154 negara di seluruh dunia dan memiliki sekitar 30.000 karyawan yang dipekerjakan. MSC mempunyai beraneka ragam kapal yang telah berangkat berlayar dengan rute sekitar 199 rute perdagangan dan pernah melakukan sandar di lebih dari 300 pelabuhan. Dalam proses ekspor baik dari segi pembayaran maupun terkait proses pengangkutan dan distribusi barang, MSC mempunyai wewenang untuk menerbitkan *Bill of Lading*, dokumen *delivery order*, dan dokumen ekspor lainnya. Terkait negoisasi pembayaran dalam proses ekspor, dibutuhkan dokumen yang lengkap sebagai syarat untuk dijadikan sebagai jaminan bagi pelaku ekspor dapat menerima haknya terkait pelunasan pembayaran dari pihak terhutang, sedangkan pelaku impor dokumen yang diterbitkan oleh MSC mempunyai peran dan tujuan yang sangat penting sebagai alat pembuktian sah yang konkrit untuk dilampirkan pada saat proses bongkar muat barang.

Pengangkutan melalui jalur laut memerlukan lampiran dokumen yang dapat berlaku secara umum, yaitu dokumen *Bill Of Lading* (B/L). *Bill of lading* atau yang dikenal dalam bahasa Indonesia sebagai dokumen konosemen menjadi salah satu dokumen ekspor yang sangat fundamental untuk membuktikan keaslian kepemilikan barang yang menggunakan jasa angkutan laut. Dokumen konosemen atau *Bill Of Lading* (B/L) adalah lampiran kertas yang mencantumkan informasi terkait pengiriman dan pengangkutan barang dengan informasi berupa nama pengirim (*shipper*), nama kapal, data muatan, pelabuhan bongkar dan muat yang dituju, rincian *freight* dan cara pembayarannya, nama penerima, dan jumlah rangkap dokumen yang harus ditandatangani, serta penanggalan tanda tangan dokumen tersebut ketika telah diberikan tanda tangan (Suyono, 2007).

Dokumen konosemen merupakan dokumen yang diterbitkan dengan beberapa lampiran lembar dokumen pendukung lainnya yang mempunyai arti bahwa dalam satu rangkap dokumen “(*all for one and one for all*)”. Kalimat tersebut memiliki arti bahwa apabila terdapat satu lembaran dokumen yang telah diberikan untuk proses penerimaan barang, maka lembar dokumen yang kedua dari dokumen tersebut sudah tidak dapat digunakan kembali atau dengan kata lain diterbitkan lagi salinan yang terbaru dengan ketentuan salinan yang baru dikeluarkan ini bukan dokumen komersial yang artinya dokumen tersebut tidak diperbolehkan untuk dijual ataupun dibeli oleh pihak lain dan harus diberi tanda yang biasanya diletakkan di sebelah ujung kanan atas dokumen dengan kalimat tidak dapat diperjualbelikan atau "*copy not negotiable*" atau dengan istilah lain '*we verhandel baar*'. Dalam satu rangkap dokumen *bill of lading* harus dicantumkan berapa lembar yang telah diterbitkan sesuai dengan ketentuan SOP perusahaan. Setiap lembaran dokumen B/L, baik itu rangkap dokumen konosemen yang asli tunduk pada prinsip "semua untuk satu" (*allen voor een*), dengan arti bahwa dokumen konosmen tersebut hanya dapat digunakan untuk penyerahan barang hanya satu kali saja dan ketentuan "satu untuk semua" (*een voor allen*), yang memiliki arti apabila pengangkut barang yang telah disebutkan dalam satu lembar konosmen telah menyerahkan barang, maka kewajiban orang yang bertanggung jawab tersebut dianggap telah dilaksanakan.

Dokumen konosemen merupakan salah satu persyaratan kegiatan ekspor yang bernilai sangat berharga bagi pihak *merchant*, sebab dokumen tersebut tidak hanya digunakan sebagai bukti tanda serah terima penyerahan barang, namun juga

merupakan suatu tanda bukti asli kepemilikan atas barang yang akan dikirim menggunakan jasa perusahaan pelayaran. (Zhang & Wang, 2022). Dokumen konosemen atau *Bill of lading* digunakan oleh pengirim sebagai bukti pengiriman barang, menunjukkan bahwa barang tersebut telah mengalami proses pemuatan di dalam cargo yang berada di atas kapal. Dokumen ini diperlukan sebagai syarat untuk pengambilan barang di pelabuhan tujuan, memberikan jaminan keamanan pengiriman barang sampai ke tujuan, serta sebagai perlindungan dari kejadian yang tidak terduga, contohnya ketika terjadi kerusakan barang akibat dari sebuah kecelakaan, dokumen konosemen tersebut berlaku untuk pengklaiman atas peristiwa yang terjadi. Demikian telah dijelaskan terkait peran penting dokumen *bill of lading* dalam proses ekspor yang melibatkan perusahaan jasa pelayaran (Purnanda, 2020).

Pada pertengahan tahun 2023 yaitu tepatnya bulan Mei tanggal lima, MSC Semarang mengalami permasalahan *discrepancy bill of lading* yang menyebabkan terjadinya *amendment request* dari pihak eksportir. Dari permasalahan tersebut menyebabkan terjadinya hambatan dalam proses ekspor karena dari pihak pemilik barang tidak dapat menyerahkan dokumen *bill of lading* di POD (*Port Of Destination*). Sehingga diperlukan waktu tunggu tambahan sampai dokumen telah diproses amandemen oleh pihak *shipping line*. Permasalahan *discrepancy bill of lading* masih seringkali terjadi di MSC Semarang, oleh karena itu dalam penelitian ini perlu dikaji faktor penyebab yang dapat memicu terjadinya *request amandement* dan strategi yang relevan untuk dirumuskan terkait penanganan permasalahan tersebut.

Berdasarkan uraian yang telah disampaikan penulis di atas terkait pentingnya peranan B/L sebagai salah satu dokumen dalam proses ekspor dan sebagai dokumen penting dalam menunjang proses pelayaran, maka penulis mengambil judul “Analisis Pelayanan Penerbitan Dokumen *Bill Of Lading* Oleh Perusahaan *Shipping Line* Dalam Proses Ekspor Di MSC Semarang”.

1.2 Rumusan Masalah

Dalam penerbitan dokumen ekspor *Bill of lading* di MSC Semarang seringkali masih mengalami *discrepancy B/L* yang menyebabkan terjadinya *amandment request* oleh pihak eksportir, oleh karena itu agar pembahasan tugas akhir relevan dengan topik yang diambil oleh peneliti, maka peneliti membatasi pada masalah :

1. Bagaimana proses pelayanan penerbitan *Bill of Lading* sampai dapat diterbitkan *Electronic Bill of Lading (E-B/L)* dalam proses ekspor di MSC *Shiping Line* ?
2. Apa saja kendala yang memicu terjadinya *Discrepancy Bill of Lading* dalam proses penerbitan dokumen ekspor di MSC *Shipping Line* ?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang sudah dipaparkan di atas, tujuan penelitian ini sebagai berikut :

1. Mendeskripsikan proses pelayanan penerbitan *Bill of Lading* sampai dapat diterbitkan *Electronic Bill of Lading (E-B/L)* dalam proses ekspor di MSC *Shiping Line*.

2. Mendeskripsikan kendala yang memicu terjadinya *Discrepancy Bill of Lading* dalam proses penerbitan dokumen ekspor di *MSC Shipping Line*.

1.4 Kegunaan Penelitian

1.4.1 Bagi Penulis

1. Melatih keterampilan mahasiswa berdasarkan pengetahuan yang diperoleh selama menuntut ilmu di Program Studi D-IV Manajemen dan Administrasi Logistik Sekolah Vokasi UNDIP.
2. Belajar mengenal praktik manajemen dan administrasi logistik pada unit-unit kerja.
3. Mengaplikasikan ilmu yang diperoleh dari bangku kuliah dan menumbuhkan daya inovasi serta kreativitas untuk peningkatan kemampuan baik secara keseluruhan maupun praktik.
4. Memberikan gambaran yang nyata tentang tugas yang diberikan oleh sub bagian operasional.
5. Mengasah kemampuan diri untuk menjadi pribadi yang profesional, ber-*attitude*, serta berkualitas dalam memasuki dunia kerja yang sesungguhnya.

1.4.2 Bagi Program Studi D IV Manajemen dan Administrasi Logistik

1. Memanfaatkan umpan balik untuk menyempurnakan materi perkuliahan sesuai dengan kebutuhan di lingkungan Instansi Pemerintah, BUMN, maupun swasta.
2. Menumbuhkan kerja sama yang saling menguntungkan dan bermanfaat dengan *stakeholder*.

1.4.3 Bagi MSC Semarang

1. Meningkatkan hubungan yang baik antara pihak Sekolah Vokasi Program Studi D-IV Manajemen dan Administrasi Logistik UNDIP dengan pihak PT Perusahaan Pelayaran Nusantara Panurjwan (MSC Semarang).
2. Mahasiswa diharapkan dapat memberikan saran/masukan kepada perusahaan khususnya PT Perusahaan Pelayaran Nusantara Panurjwan (MSC Semarang).