

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Kajian Teori

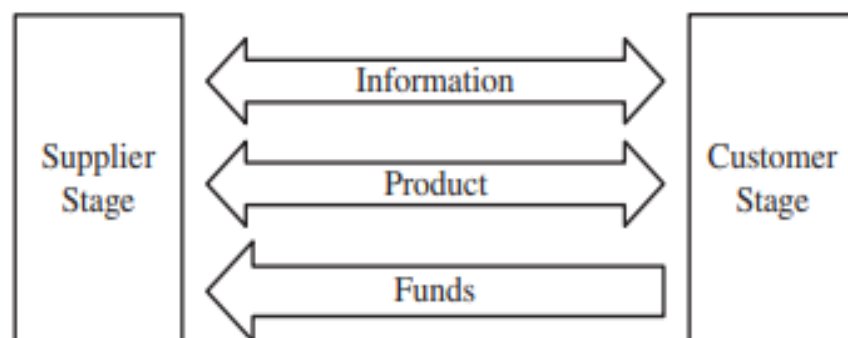
2.1.1 *Supply Chain*

2.1.1.1 Definisi *Supply Chain Management (SCM)*

Pada tahun 1962 sebuah organisasi profesional para manajer logistik, pendidik, dan praktisi, berhimpun dalam sebuah organisasi *The Council of Logistic Management (CLM)*, mendefinisikan logistik secara lebih baik, dan mereka mendefinisikan logistik sebagai berikut, Logistik adalah proses merencanakan, menerapkan dan mengendalikan yang efektif dan efisien dari aliran dan penyimpanan bahan baku, persediaan dalam proses, dan barang jadi yang terhubung dengan informasi dari titik asal ke titik konsumsi, untuk memenuhi kebutuhan pelanggan (Ronald H. Ballou, 1992)

Supply Chain Management (SCM) merupakan pendekatan terintegrasi dalam mengelola arus barang, informasi, dan keuangan secara efisien mulai dari pemasok hingga pelanggan akhir (Veronika & Aisyah, 2023). SCM tidak hanya mencakup aspek logistik, tetapi juga pengelolaan informasi dan keuangan untuk menciptakan efisiensi dalam seluruh proses rantai pasok.

Menurut (Chopra, 2016) *Supply Chain Management* didefinisikan sebagai koordinasi sistematis dari seluruh aktivitas dalam rantai pasok guna mencapai keunggulan kompetitif yang berkelanjutan. Definisi ini menegaskan bahwa keberhasilan suatu rantai pasok bergantung pada bagaimana setiap elemen dalam sistem saling berkoordinasi untuk mencapai tujuan bersama. Rantai pasok melibatkan berbagai pihak yang berperan dalam pemenuhan kebutuhan pelanggan, baik secara langsung maupun tidak langsung. Tidak hanya terbatas pada produsen dan pemasok, rantai pasok juga mencakup perusahaan transportasi, pusat distribusi, pengecer, serta pelanggan sebagai bagian dari ekosistemnya.



Gambar 2. 1 Alur Utama Rantai Pasok

Sumber: (Chopra, 2016)

Menurut (Chopra, 2016) Rantai pasok terdiri dari tiga aliran utama yang saling berkaitan, yaitu aliran informasi, aliran produk, dan aliran dana. Aliran informasi bergerak dua arah antara pemasok dan pelanggan, mencakup data seperti permintaan pelanggan, jadwal produksi, tingkat persediaan, serta perkiraan penjualan. Informasi yang akurat dan terkini

sangat penting untuk mengoptimalkan proses rantai pasok agar tidak terjadi ketidakseimbangan antara permintaan dan penawaran.

Selain itu, terdapat aliran produk yang bergerak dari pemasok ke pelanggan, baik dalam bentuk bahan baku, barang setengah jadi, maupun produk jadi. Dalam beberapa kondisi, produk juga dapat mengalir dari pelanggan kembali ke pemasok, misalnya dalam kasus retur barang atau proses daur ulang. Aliran ini harus dikelola dengan baik agar proses distribusi dapat berjalan lancar dan efisien.

Selanjutnya, aliran dana menghubungkan pelanggan dengan pemasok dalam bentuk pembayaran atas barang atau jasa yang telah diberikan. Aliran ini mencakup transaksi pembayaran, kredit, diskon, serta kebijakan pembiayaan lain yang mendukung keberlangsungan rantai pasok. Ketiga aliran ini harus terkoordinasi dengan baik agar rantai pasok dapat berjalan secara optimal, sehingga mampu meningkatkan efisiensi operasional, menekan biaya, serta meningkatkan kepuasan pelanggan.

2.1.1.2 Komponen *Supply Chain Management*

Supply Chain Management (SCM) terdiri dari berbagai elemen yang saling berhubungan dalam mengelola aliran barang, informasi, dan keuangan dari pemasok hingga pelanggan akhir. Menurut (Chopra, 2016), SCM mencakup seluruh aktivitas yang berkontribusi terhadap penciptaan nilai tambah dalam rantai pasok, yang melibatkan pemasok, produsen, distributor, hingga konsumen. Secara umum, terdapat lima komponen utama dalam

Supply Chain Management yang berperan dalam menjaga keseimbangan antara suplai dan permintaan (Mentzer et al., 2001), yaitu:

1. Perencanaan (*Planning*)

Perencanaan merupakan tahap awal dalam SCM yang bertujuan untuk memastikan keseimbangan antara kapasitas produksi dan permintaan pasar. Proses ini mencakup analisis kebutuhan pelanggan, peramalan permintaan, penentuan kapasitas produksi, serta strategi persediaan (Simchi-Levi et al., 2021). Dengan adanya perencanaan yang baik, perusahaan dapat menghindari kekurangan atau kelebihan stok yang dapat menyebabkan inefisiensi operasional.

2. Pengadaan (*Sourcing*)

Pengadaan mencakup aktivitas pemilihan pemasok, negosiasi harga, serta pengelolaan bahan baku atau komponen yang dibutuhkan dalam proses produksi. Menurut (Mentzer et al., 2001), pemilihan pemasok yang tepat akan berdampak langsung pada kualitas produk, biaya produksi, serta kelancaran rantai pasok. Pengelolaan hubungan dengan pemasok (*Supplier Relationship Management*) menjadi faktor penting dalam menjaga stabilitas pasokan dan meningkatkan daya saing perusahaan.

3. Produksi dan Manufaktur (*Manufacturing*)

Produksi merupakan tahap konversi bahan baku menjadi produk setengah jadi atau barang jadi yang siap untuk didistribusikan kepada pelanggan. Efisiensi dalam proses produksi dipengaruhi oleh sistem manajemen operasi yang diterapkan, seperti *Lean Manufacturing* dan *Just-*

In-Time (JIT). Penerapan teknologi dalam produksi, seperti otomatisasi dan digital *manufacturing*, juga berperan dalam meningkatkan produktivitas serta mengurangi tingkat cacat produk.

4. Distribusi dan Logistik (*Delivery/Logistics*)

Distribusi melibatkan seluruh aktivitas yang berhubungan dengan pergerakan produk dari produsen ke konsumen, termasuk penyimpanan, transportasi, dan pengelolaan rantai distribusi. Keberhasilan distribusi bergantung pada pemilihan moda transportasi yang efisien, optimalisasi jaringan distribusi, serta penerapan sistem manajemen gudang yang tepat. Selain itu, adopsi teknologi seperti sistem pelacakan berbasis *GPS* dan *Internet of Things (IoT)* dapat meningkatkan efisiensi dalam pengiriman barang.

5. Pengembalian (*Return/Reverse Logistics*)

Komponen terakhir dalam *Supply Chain Management* adalah pengelolaan pengembalian produk, baik karena cacat, ketidaksesuaian spesifikasi, maupun kebijakan retur pelanggan. (Rushton et al., 2022) menyatakan bahwa pengelolaan logistik balik (*reverse logistics*) menjadi semakin penting dalam bisnis modern, terutama dalam industri yang menerapkan kebijakan layanan purna jual dan keberlanjutan (*sustainability*). Manajemen pengembalian yang efektif dapat meningkatkan kepuasan pelanggan serta meminimalkan kerugian akibat produk yang dikembalikan.

2.1.2 Manajemen Distribusi

2.1.2.1 Definisi Distribusi dan Perannya dalam Rantai Pasok

Distribusi merupakan salah satu elemen kunci dalam rantai pasok yang bertujuan untuk menyalurkan produk dari produsen ke konsumen akhir melalui berbagai jalur dan metode yang telah dirancang secara strategis. Distribusi merupakan aktivitas yang memungkinkan perpindahan barang dan jasa dari produsen ke pelanggan dengan cara yang paling efisien dan efektif (Dirgantara & Widiyanti, 2021). Distribusi tidak hanya mencakup pengiriman fisik produk, tetapi juga mencakup perencanaan jaringan distribusi, pemilihan saluran distribusi, pengelolaan gudang, hingga sistem logistik yang digunakan untuk memastikan kelancaran proses penyaluran barang (Respati & Sukmadewi, 2024).

Distribusi memiliki peran penting dalam rantai pasok karena menentukan bagaimana produk dapat sampai ke pelanggan dengan biaya dan waktu yang optimal. Distribusi yang dikelola dengan baik akan memastikan bahwa barang tersedia di tempat yang tepat, dalam jumlah yang cukup, dan pada waktu yang sesuai dengan permintaan pelanggan. Kegagalan dalam mengelola distribusi dapat menyebabkan gangguan pasokan, meningkatkan biaya operasional, serta menurunkan kepuasan pelanggan.

Dalam rantai pasok, distribusi tidak hanya berfokus pada aspek fisik pengiriman barang, tetapi juga pada strategi pemasaran dan ketersediaan produk di pasar. Distribusi yang efektif dapat meningkatkan daya saing

perusahaan dengan memperluas jangkauan pasar, mempercepat waktu pengiriman, serta meningkatkan efisiensi dalam pengelolaan persediaan.

2.1.2.2 Definisi Rantai Pasok

Menurut (Chopra dan Meindl, 2016), rantai pasok adalah pengelolaan aliran produk, informasi, dan dana yang terjadi dari hulu hingga hilir, mencakup pemasok bahan baku, produsen, distributor, hingga konsumen akhir. Rantai pasok mencakup perencanaan dan pengendalian seluruh proses yang terlibat dalam pengadaan, produksi, dan distribusi produk atau jasa, serta pengelolaan hubungan antarorganisasi yang terlibat. Tujuan utama dari rantai pasok adalah memaksimalkan nilai total yang dihasilkan untuk seluruh pihak yang terlibat, dengan cara meningkatkan efisiensi, menurunkan biaya, dan meningkatkan kepuasan pelanggan. Chopra dan Meindl menekankan bahwa rantai pasok yang dikelola secara optimal mampu meningkatkan daya saing perusahaan serta memastikan kelangsungan suplai barang dan jasa dalam berbagai kondisi pasar.

2.1.2.3 Jenis-Jenis Sistem Distribusi

Sistem distribusi dapat dikategorikan berdasarkan cara penyalurannya serta jumlah perantara yang digunakan dalam proses distribusi. Beberapa jenis sistem distribusi yang umum digunakan antara lain (Chang, 2023):

1. Distribusi Langsung

Distribusi langsung adalah metode distribusi di mana produsen menjual produknya secara langsung kepada pelanggan tanpa melalui perantara. Bentuk distribusi ini sering digunakan oleh perusahaan yang

memiliki toko resmi, *platform e-commerce* sendiri, atau tenaga penjualan langsung yang bertugas memasarkan produk kepada konsumen. Distribusi langsung memungkinkan produsen memiliki kendali penuh atas harga, kualitas layanan, serta pengalaman pelanggan. Namun, metode ini juga memerlukan investasi yang besar dalam infrastruktur logistik dan pemasaran.

2. Distribusi Tidak Langsung

Dalam sistem distribusi tidak langsung, produsen menggunakan perantara seperti grosir, distributor, dan pengecer untuk menyalurkan produk ke pelanggan akhir. Metode ini lebih umum digunakan oleh perusahaan yang ingin menjangkau pasar yang lebih luas tanpa harus membangun jaringan distribusi sendiri. Keunggulan distribusi tidak langsung adalah kemudahan dalam mencapai pelanggan yang tersebar di berbagai lokasi serta efisiensi dalam pengelolaan logistik. Namun, metode ini juga dapat menyebabkan berkurangnya kendali produsen atas harga dan kualitas layanan yang diberikan kepada pelanggan.

3. Distribusi Eksklusif

Sistem distribusi eksklusif diterapkan ketika produsen hanya menunjuk satu atau beberapa perantara tertentu untuk mendistribusikan produknya dalam wilayah tertentu. Metode ini sering digunakan untuk produk-produk premium atau bermerek yang memerlukan kontrol ketat atas citra dan strategi pemasarannya, produsen dapat memastikan bahwa produk mereka hanya tersedia di toko-toko tertentu yang memiliki standar

layanan tinggi, sehingga dapat meningkatkan nilai merek dan daya tarik produk.

4. Distribusi Selektif

Distribusi selektif merupakan metode di mana produsen memilih sejumlah perantara tertentu untuk mendistribusikan produknya. Pendekatan ini lebih fleksibel dibandingkan distribusi eksklusif, tetapi tetap memberikan produsen kontrol atas penyebaran produk mereka di pasar. Distribusi selektif sering digunakan oleh merek-merek yang ingin menjaga eksklusivitas produk mereka sambil tetap menjangkau pasar yang lebih luas.

5. Distribusi Intensif

Dalam sistem distribusi intensif, produk didistribusikan secara luas melalui berbagai saluran untuk menjangkau sebanyak mungkin pelanggan. Metode ini umumnya diterapkan pada produk-produk dengan permintaan tinggi seperti makanan, minuman, dan barang kebutuhan sehari-hari. Tujuan utama distribusi intensif adalah memastikan produk tersedia di berbagai lokasi, sehingga pelanggan dapat dengan mudah menemukannya tanpa harus bersusah payah mencarinya.

2.1.2.4 Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Keberhasilan Distribusi

Keberhasilan sistem distribusi dalam rantai pasok dipengaruhi oleh berbagai faktor yang harus dikelola dengan baik agar distribusi berjalan secara efisien dan efektif. Beberapa faktor utama yang berperan dalam menentukan efektivitas distribusi antara lain (Florescu et al., 2019)

1. Jaringan dan Infrastruktur

Keberadaan jaringan distribusi yang memadai, termasuk gudang, armada transportasi, serta sistem logistik yang efisien, sangat berpengaruh terhadap kelancaran distribusi. Perusahaan harus memiliki infrastruktur yang cukup untuk menjangkau pelanggan dengan cepat dan efisien. Sistem pergudangan yang strategis dan teknologi otomatisasi dalam manajemen persediaan dapat meningkatkan efisiensi distribusi dan mengurangi risiko keterlambatan pengiriman.

2. Teknologi dan Sistem Informasi

Peran teknologi dalam distribusi semakin meningkat dengan adanya sistem manajemen rantai pasok berbasis digital. Teknologi seperti pelacakan logistik real-time, manajemen inventaris berbasis *cloud*, dan analisis big data dapat membantu perusahaan dalam meningkatkan efisiensi operasional. Sistem informasi yang terintegrasi memungkinkan perusahaan untuk mengelola rantai pasok dengan lebih baik, mengoptimalkan rute distribusi, serta meningkatkan transparansi dalam pengiriman barang.

3. Kebijakan Harga dan Biaya Logistik

Struktur harga dan biaya logistik memainkan peran penting dalam menentukan strategi distribusi yang efektif. Perusahaan harus mempertimbangkan biaya transportasi, penyimpanan, dan distribusi dalam menetapkan harga produk. Efisiensi dalam pengelolaan biaya logistik dapat membantu perusahaan tetap kompetitif di pasar dan meningkatkan profitabilitas.

4. Hubungan dengan Mitra Bisnis

Kolaborasi yang baik dengan distributor, pengecer, dan mitra logistik sangat penting dalam memastikan kelancaran distribusi. Komunikasi yang efektif antara semua pihak dalam rantai pasok dapat membantu dalam mengatasi kendala distribusi, mengurangi keterlambatan, serta meningkatkan layanan pelanggan.

5. Regulasi dan Kebijakan Pemerintah

Kebijakan pemerintah terkait perdagangan, perpajakan, regulasi transportasi, serta standar keselamatan dan lingkungan dapat mempengaruhi strategi distribusi perusahaan. Perusahaan harus memahami dan mematuhi regulasi yang berlaku agar tidak menghadapi hambatan dalam proses distribusi.

2.1.3 Manajemen Risiko

2.1.3.1 Definisi dan Ruang Lingkup Manajemen Risiko

Manajemen risiko adalah proses sistematis dalam mengidentifikasi, menilai, dan mengendalikan ancaman yang dapat mempengaruhi keberlangsungan suatu organisasi atau perusahaan. Menurut (Gurtu & Johny, 2021) manajemen risiko merupakan koordinasi aktivitas yang diarahkan untuk mengendalikan ketidakpastian guna melindungi nilai bagi pemangku kepentingan. Sementara itu, menurut (Bahamid et al., 2022), manajemen risiko adalah pendekatan terstruktur yang bertujuan untuk mengurangi kemungkinan atau dampak dari kejadian yang tidak diinginkan dalam suatu organisasi atau proyek.

Ruang lingkup manajemen risiko mencakup berbagai aspek dalam operasional bisnis, mulai dari risiko finansial, operasional, strategis, hingga kepatuhan terhadap regulasi. Risiko dapat berasal dari faktor internal, seperti kesalahan manusia atau kegagalan sistem, maupun faktor eksternal seperti bencana alam, fluktuasi ekonomi, atau perubahan regulasi pemerintah (Trzeciak, 2021). Oleh karena itu, manajemen risiko harus dilakukan secara menyeluruh dan berkelanjutan untuk memastikan kelangsungan operasional bisnis serta menghindari potensi kerugian yang signifikan.

Di dalam rantai pasok, manajemen risiko menjadi aspek krusial karena melibatkan berbagai pihak, seperti pemasok, produsen, distributor, hingga pelanggan. Risiko dalam rantai pasok dapat berupa keterlambatan pengiriman, kegagalan produksi, perubahan harga bahan baku, hingga gangguan distribusi akibat faktor eksternal seperti bencana alam atau ketidakstabilan politik .

2.1.3.2 Identifikasi, Analisis, dan Mitigasi Risiko

Manajemen risiko terdiri dari beberapa tahapan utama yang harus dilakukan secara sistematis, yaitu (Pujiati et al., 2023):

1. Identifikasi Risiko

Langkah pertama dalam manajemen risiko adalah mengidentifikasi berbagai potensi ancaman yang dapat mempengaruhi keberlangsungan bisnis. Identifikasi risiko dapat dilakukan melalui berbagai metode, seperti wawancara dengan pihak terkait, analisis data historis, brainstorming, dan pemetaan rantai pasok. Beberapa jenis risiko yang sering terjadi dalam bisnis meliputi:

- a. Risiko Operasional: Kesalahan produksi, kegagalan mesin, atau gangguan sistem IT.
- b. Risiko Finansial: Fluktuasi nilai tukar mata uang, perubahan suku bunga, atau ketidakstabilan ekonomi.
- c. Risiko Hukum dan Regulasi: Perubahan kebijakan pemerintah atau ketidakpatuhan terhadap peraturan yang berlaku.
- d. Risiko Pasar: Perubahan preferensi konsumen, persaingan pasar, atau gangguan distribusi.
- e. Risiko Bencana dan Keamanan: Bencana alam, kebakaran, atau serangan siber yang dapat mengganggu operasional perusahaan.

2. Analisis Risiko

Setelah risiko teridentifikasi, langkah berikutnya adalah melakukan analisis terhadap tingkat kemungkinan dan dampak dari masing-masing risiko. Analisis ini dapat dilakukan menggunakan metode kuantitatif maupun kualitatif, seperti:

- a. *Risk Matrix*: Mengategorikan risiko berdasarkan probabilitas terjadinya dan dampaknya terhadap bisnis.
- b. *Failure Mode and Effect Analysis (FMEA)*: Mengidentifikasi kegagalan potensial dalam suatu proses serta dampak yang ditimbulkannya.

- c. *Monte Carlo Simulation*: Teknik statistik yang digunakan untuk memperkirakan potensi variasi dalam hasil akibat ketidakpastian dalam input data.

3. Mitigasi Risiko

Mitigasi risiko bertujuan untuk mengurangi dampak dari potensi ancaman yang telah diidentifikasi. Strategi mitigasi dapat dilakukan dengan berbagai pendekatan, seperti:

- a. Diversifikasi pemasok: Menggunakan lebih dari satu pemasok untuk mengurangi ketergantungan pada satu pihak.
- b. Peningkatan keamanan sistem IT: Menerapkan enkripsi data dan firewall untuk melindungi informasi sensitif perusahaan.
- c. Perlindungan keuangan: Menggunakan asuransi bisnis atau kontrak lindung nilai (*hedging*) untuk mengurangi risiko finansial.
- d. Pengembangan rencana darurat (*contingency plan*): Menyusun strategi pemulihan jika terjadi gangguan besar, seperti cadangan stok barang atau kerja sama dengan mitra logistik alternatif.

2.1.3.3 Strategi Pengendalian Risiko dalam Operasional Bisnis

Dalam operasional bisnis, pengendalian risiko dapat dilakukan dengan berbagai strategi yang disesuaikan dengan tingkat ancaman dan karakteristik industri. Berikut adalah beberapa strategi utama dalam pengendalian risiko (Arta, 2021):

1. Pencegahan Risiko (*Risk Avoidance*)

Pencegahan risiko dilakukan dengan menghindari aktivitas atau keputusan bisnis yang berpotensi tinggi menimbulkan risiko. Contohnya, perusahaan dapat memilih untuk tidak memasuki pasar dengan ketidakstabilan ekonomi yang tinggi atau menghindari kerja sama dengan pemasok yang memiliki rekam jejak buruk dalam kualitas produk dan ketepatan waktu pengiriman.

2. Pengurangan Risiko (*Risk Reduction*)

Strategi ini bertujuan untuk mengurangi kemungkinan terjadinya risiko atau meminimalkan dampak yang ditimbulkannya. Contohnya, perusahaan dapat meningkatkan pengawasan terhadap kualitas produk dengan melakukan inspeksi berkala atau menerapkan sistem otomatisasi untuk mengurangi kesalahan manusia dalam proses produksi.

3. Pemindahan Risiko (*Risk Transfer*)

Dalam beberapa kasus, risiko dapat dialihkan kepada pihak lain yang lebih mampu menanggungnya, seperti perusahaan asuransi atau mitra bisnis. Contohnya, perusahaan dapat mengasuransikan aset mereka untuk melindungi dari risiko bencana alam atau menggandeng pihak ketiga dalam proses distribusi untuk mengurangi risiko operasional.

4. Penerimaan Risiko (*Risk Retention*)

Jika risiko memiliki dampak yang relatif kecil dan biaya mitigasinya lebih tinggi dibandingkan potensi kerugian, perusahaan dapat memilih

untuk menerima risiko tersebut dengan menyiapkan strategi pemulihan yang cepat. Sebagai contoh, dalam industri manufaktur, perusahaan mungkin menerima risiko kerusakan kecil dalam produksi dengan menyediakan unit cadangan sebagai pengganti.

5. Pemantauan dan Evaluasi Risiko Secara Berkala

Manajemen risiko bukanlah proses yang bersifat statis, melainkan harus dilakukan secara berkelanjutan dan diperbarui sesuai dengan perubahan lingkungan bisnis. Pemantauan secara berkala memungkinkan perusahaan untuk mengidentifikasi risiko baru serta menyesuaikan strategi pengendalian risiko agar tetap relevan.

2.1.4 *Despatch, Demurrage dan Laytime*

2.1.4.1 *Despatch*

Despatch adalah insentif finansial yang dibayarkan oleh pemilik kapal (*shipowner*) kepada penyewa kapal (*charterer*) apabila kegiatan pemuatan atau pembongkaran barang selesai lebih cepat dari waktu yang disepakati dalam kontrak. (Elok Widyawati dan Ridwan, 2014), *Despatch* merupakan kebalikan dari *Demurrage* yang bersifat penalti, *Despatch* justru memberikan reward atas efisiensi operasional di pelabuhan. Biasanya, tarif *Despatch* adalah setengah dari tarif *Demurrage* per hari, meskipun besarnya dapat dinegosiasikan oleh para pihak sesuai kesepakatan kontrak.

Dalam kontrak voyage charter seperti GENCON 1994 yang dikeluarkan oleh BIMCO, *Despatch* diatur secara eksplisit dan hanya berlaku jika dimuat dalam klausul kontrak. *Despatch* memiliki fungsi penting sebagai

alat evaluasi kinerja logistik karena mencerminkan efisiensi bongkar muat serta dapat digunakan oleh perusahaan untuk menilai performa mitra pelabuhan dan penyedia jasa logistik.

2.1.4.2 Demurrage

Demurrage juga merupakan denda yang harus dibayarkan oleh penyewa kapal kepada shipowner karena waktu memuat atau membongkar muatan melebihi waktu yang telah disetujui saat menandatangani charter party (Elok Widyawati dan Ridwan, 2014). Biaya ini berfungsi sebagai bentuk kompensasi atas hilangnya waktu operasi kapal, yang secara langsung memengaruhi potensi pendapatan pemilik kapal. Dalam banyak kasus, *Demurrage* ditentukan dalam nilai tetap per hari atau per jam, dan bersifat tidak dapat dinegosiasikan setelah kejadian terjadi, karena merupakan konsekuensi dari ketentuan kontrak yang telah disepakati sebelumnya.

Demurrage dianggap sebagai bentuk kerugian waktu bagi pemilik kapal karena kapal tidak dapat segera digunakan untuk pelayaran berikutnya, sehingga menjadi bagian dari *liquidated damages* atau ganti rugi yang telah ditentukan sebelumnya. Dalam praktik internasional, pengaturan *Demurrage* dapat ditemukan dalam berbagai kontrak standar seperti GENCON 1994 milik BIMCO, yang menyatakan bahwa charterer wajib membayar *Demurrage* apabila proses muat atau bongkar melebihi *Laytime* tanpa adanya pengecualian yang berlaku.

2.1.4.3 Laytime

Dalam kegiatan pemuatan dan pembongkaran barang, terdapat konsep *Laytime*, yaitu jangka waktu yang ditetapkan dalam kontrak sewa kapal (charter party) yang diberikan kepada penyewa untuk menyelesaikan proses bongkar muat di pelabuhan (John Schofield, 2000). *Laytime* memiliki peran penting dalam mendukung kelancaran operasional kapal di pelabuhan. Perhitungan *Laytime* dapat dimulai sebelum kapal benar-benar melaksanakan kegiatan bongkar atau muat, yakni setelah diterbitkannya Notice of Readiness (NOR), yaitu dokumen resmi dari nahkoda yang menyatakan bahwa kapal telah tiba di pelabuhan dan siap untuk melakukan kegiatan bongkar atau muat. Dalam pelaksanaannya, penentuan waktu *Laytime* didasarkan pada NOR sebagai indikator kesiapan kapal, serta didukung oleh Statement of Facts, yaitu laporan harian yang mencatat seluruh aktivitas bongkar muat sejak awal hingga selesai.

2.1.5 Kontrak dan Perjanjian Pengangkutan

2.1.5.1 Definisi dan Fungsi Kontrak Pengangkutan Laut

Kontrak pengangkutan laut merupakan perjanjian hukum antara pengirim barang (*shipper*) dan pengangkut (*carrier*) yang mengatur hak dan kewajiban masing-masing pihak dalam proses pengiriman barang melalui jalur laut. Kontrak ini berfungsi sebagai dasar hukum yang mengikat dan memberikan perlindungan bagi kedua belah pihak dalam hal tanggung jawab, risiko, serta prosedur penyelesaian sengketa yang mungkin timbul selama perjalanan barang (Almadina & Badriyah, 2023).

Menurut (Putra Posende, 2020) kontrak pengangkutan laut tidak hanya mengatur aspek teknis pengiriman barang tetapi juga mencakup klausul mengenai batas tanggung jawab pengangkut terhadap kehilangan atau kerusakan muatan. Selain itu, kontrak ini berperan dalam menentukan standar operasional yang harus dipatuhi oleh pihak pengangkut, termasuk mengenai keselamatan dan keamanan muatan selama proses pengangkutan.

Kontrak pengangkutan laut dapat berbentuk *Bill of Lading* (B/L) yang berfungsi sebagai bukti penerimaan barang, dokumen kepemilikan, dan perjanjian pengangkutan. Menurut (Abdellatif, 2020), *Bill of Lading* merupakan dokumen utama dalam perdagangan internasional yang mencerminkan kesepakatan antara pengirim dan pengangkut, sekaligus menjadi alat hukum dalam penyelesaian sengketa apabila terjadi permasalahan terkait muatan.

2.1.5.2 Tanggung Jawab Pengangkut Berdasarkan Pasal 468 KUHD

Dalam sistem hukum Indonesia, tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan laut diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD). Berdasarkan Pasal 468 KUHD, pengangkut bertanggung jawab atas kehilangan atau kerusakan barang yang terjadi selama perjalanan kecuali jika dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh faktor di luar kendalinya, seperti *force majeure* atau kesalahan dari pihak pengirim (Putra Posende, 2020).

Lebih lanjut, (Pasal 468 KUHD, 2014) menyatakan bahwa pengangkut harus memastikan bahwa kapal dalam kondisi layak laut

(*seaworthy*) dan mampu melakukan pelayaran dengan aman. Jika pengangkut lalai dalam memenuhi kewajiban ini, maka mereka dapat dimintai pertanggungjawaban atas kerugian yang timbul selama perjalanan barang. Menurut (Saputri et al., 2021), prinsip dasar dalam tanggung jawab pengangkut adalah *due diligence*, di mana pengangkut harus melakukan upaya maksimal untuk menjaga keselamatan barang dari pelabuhan muat hingga tujuan akhir.

Dalam praktiknya, tanggung jawab pengangkut juga mengacu pada aturan internasional seperti *Hague-Visby Rules* dan *Rotterdam Rules*, yang menetapkan batas tanggung jawab pengangkut serta mekanisme klaim bagi pemilik barang apabila terjadi insiden yang menyebabkan kehilangan atau kerusakan muatan.

2.1.5.3 Konsep *Cargo Loss* dan *Cargo Shortage* dalam Hukum Maritim

Dalam (Pasal 40 UU 17 Tahun 2008, n.d.) terdapat dua jenis permasalahan utama terkait kehilangan muatan, yaitu *cargo loss* dan *cargo shortage*.

1. *Cargo Loss*

Cargo loss mengacu pada kehilangan total atau sebagian dari muatan yang terjadi selama proses pengangkutan. Kehilangan ini bisa disebabkan oleh berbagai faktor seperti pencurian, kecelakaan kapal, atau kondisi cuaca ekstrem. Menurut (Gupta et al., 2022) dalam kasus *cargo loss*, pengangkut dapat diminta untuk mengganti kerugian berdasarkan

ketentuan kontrak pengangkutan atau peraturan internasional yang berlaku.

2. *Cargo Shortage*

Cargo shortage merujuk pada kondisi di mana jumlah barang yang diterima di pelabuhan tujuan lebih sedikit dibandingkan dengan jumlah yang dikirim dari pelabuhan asal. Hal ini dapat terjadi akibat kesalahan dalam proses pemuatan, penyimpanan, atau pencatatan dalam *Bill of Lading*. Menurut (Fomenko & Vyshnia, 2019) *cargo shortage* sering kali menjadi sumber sengketa antara pengirim dan pengangkut, terutama jika tidak ada bukti yang cukup untuk menentukan pihak yang bertanggung jawab atas kehilangan tersebut.

Dalam hukum maritim, penyelesaian kasus *cargo loss* dan *cargo shortage* biasanya dilakukan melalui mekanisme klaim asuransi atau mediasi antara pengirim dan pengangkut. Jika klaim tidak dapat diselesaikan secara damai, pemilik barang dapat membawa sengketa ini ke arbitrase maritim atau pengadilan sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam kontrak pengangkutan.

2.1.6 *Benchmarking*

2.1.6.1 Definisi dan Tujuan *Benchmarking*

Menurut (Davidson, 2022), *Benchmarking* adalah suatu metode untuk mencari dan mengadaptasi praktik terbaik dalam industri agar suatu organisasi dapat mencapai keunggulan kompetitif. Sementara itu, (Willmington et al.,

2022) menjelaskan bahwa *Benchmarking* tidak hanya berfokus pada perbandingan angka atau hasil akhir, tetapi juga mencakup pemahaman terhadap proses yang digunakan oleh organisasi lain untuk mencapai kinerja terbaik mereka.

Tujuan utama dari *Benchmarking* adalah untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas suatu organisasi dengan mengadopsi praktik terbaik yang telah terbukti berhasil di tempat lain. Dalam industri maritim, *Benchmarking* sering digunakan untuk menilai standar operasional perusahaan pelayaran, efisiensi pengelolaan rantai pasok, serta kepatuhan terhadap regulasi internasional. Dengan menerapkan *Benchmarking*, perusahaan dapat mengidentifikasi kesenjangan dalam kinerja mereka dibandingkan dengan kompetitor atau standar industri, sehingga dapat merancang strategi yang lebih baik untuk meningkatkan daya saing mereka.

2.1.6.2 Standar Kontrak *BIMCO* (*Baltic and International Maritime Council*)

Salah satu aspek penting dalam *Benchmarking* di sektor maritim adalah penggunaan standar kontrak yang diterbitkan oleh *Baltic and International Maritime Council* (*BIMCO*). *BIMCO* merupakan organisasi maritim internasional yang mengembangkan standar kontrak dan klausul hukum untuk industri pelayaran, termasuk pengangkutan laut, sewa kapal, dan klaim asuransi.

Standar kontrak *BIMCO* bertujuan untuk memberikan pedoman yang adil dan transparan bagi semua pihak yang terlibat dalam pengangkutan laut

(Gilabert Gascón, 2021). Beberapa contoh kontrak yang dikeluarkan *BIMCO* meliputi:

- a. *GENCON Charter Party* – Kontrak standar untuk pengangkutan barang kargo umum.
- b. *BILL OF LADING (CONGENBILL)* – Dokumen pengangkutan standar yang digunakan dalam perdagangan maritim.
- c. *TOWCON & TOWHIRE* – Kontrak standar untuk layanan penarikan kapal.

Menurut (Theophilus C et al., 2018), penggunaan kontrak standar ini dapat meningkatkan efisiensi transaksi bisnis di sektor maritim dengan mengurangi risiko perselisihan hukum dan memperjelas tanggung jawab masing-masing pihak dalam suatu perjanjian. Dengan menerapkan *Benchmarking* terhadap standar kontrak *BIMCO*, perusahaan pelayaran dapat memastikan bahwa prosedur operasional mereka sejalan dengan praktik terbaik yang diterapkan secara global.

2.1.6.3 Jenis-jenis *Benchmarking*

Benchmarking dapat dikategorikan ke dalam beberapa jenis berdasarkan tujuan dan ruang lingkupnya. Menurut (Hoffmann et al., 2019), terdapat empat jenis *Benchmarking* utama yang umum digunakan dalam dunia bisnis dan industri, yaitu:

1. *Benchmarking* Internal
2. *Benchmarking* Kompetitif
3. *Benchmarking* Fungsional

4. *Benchmarking* Generik

2.1.6.4 Langkah-langkah dalam *Benchmarking* untuk Peningkatan

Kinerja

Proses *Benchmarking* dilakukan secara sistematis melalui beberapa tahapan yang bertujuan untuk memperoleh data yang relevan dan mengimplementasikan perubahan berdasarkan hasil perbandingan tersebut. Menurut (Rostamzadeh et al., 2021), langkah-langkah utama dalam *Benchmarking* meliputi:

1. Identifikasi Proses yang Akan Dibandingkan
2. Pemilihan Organisasi Referensi
3. Pengumpulan Data
4. Analisis dan Identifikasi Kesenjangan
5. Pengembangan Strategi Perbaikan
6. Implementasi dan Pemantauan

2.1.7 *Performance Metrics*

2.1.7.1 Definisi dan Konsep Dasar *Performance Metrics*

Performance metrics merujuk pada serangkaian indikator yang digunakan untuk mengukur efektivitas, efisiensi, dan produktivitas suatu sistem atau organisasi dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan. *Performance metrics* berperan penting dalam memberikan gambaran objektif mengenai kinerja suatu entitas berdasarkan data yang terukur dan dapat dibandingkan dengan standar yang telah ditetapkan.

Menurut (Olatayo et al., 2023) *performance metrics* adalah suatu sistem yang dirancang untuk mengukur dan mengevaluasi sejauh mana suatu organisasi dapat mencapai tujuan strategisnya. Sementara itu, (St-Aubin & Agard, 2022) melalui konsep *Balanced Scorecard* menekankan bahwa pengukuran kinerja harus mencakup berbagai aspek, seperti kinerja keuangan, kepuasan pelanggan, efektivitas proses internal, serta kemampuan organisasi dalam melakukan inovasi dan pembelajaran.

Konsep dasar dari *performance metrics* berfokus pada penggunaan indikator yang relevan dan dapat diandalkan untuk menilai kinerja organisasi secara menyeluruh. Dalam dunia bisnis dan industri, terutama dalam manajemen rantai pasok, *performance metrics* sering digunakan untuk mengukur efisiensi operasional, tingkat kepuasan pelanggan, serta optimalisasi biaya produksi dan distribusi. Penggunaan *performance metrics* yang tepat memungkinkan perusahaan untuk mengidentifikasi area yang memerlukan perbaikan serta merancang strategi peningkatan kinerja yang lebih efektif.

2.1.7.2 Indikator Utama dalam Mengukur Efektivitas Suatu Sistem

Indikator dalam *performance metrics* dapat bervariasi tergantung pada sektor industri dan tujuan organisasi. Namun, secara umum, terdapat beberapa indikator utama yang sering digunakan dalam pengukuran efektivitas suatu sistem, antara lain:

1. Key Performance Indicators (KPI)

KPI merupakan indikator utama yang digunakan untuk mengukur keberhasilan suatu organisasi dalam mencapai tujuan spesifik. Menurut (Sutanto et al., 2021), *KPI* yang efektif harus bersifat *SMART* (*Specific, Measurable, Achievable, Relevant, and Time-bound*), sehingga dapat digunakan sebagai alat evaluasi yang akurat dan dapat ditindaklanjuti. Contoh *KPI* dalam industri manufaktur adalah tingkat efisiensi produksi, jumlah barang cacat, serta waktu siklus produksi.

2. *Financial Performance Metrics*

Indikator kinerja keuangan mencakup berbagai metrik yang digunakan untuk menilai kesehatan keuangan suatu organisasi. Beberapa contoh metrik ini adalah *Return on Investment (ROI)*, *Gross Profit Margin*, dan *Operating Expenses Ratio*. (Dahal et al., 2023) menekankan bahwa metrik keuangan tidak boleh menjadi satu-satunya ukuran kinerja, tetapi tetap menjadi bagian penting dalam evaluasi efektivitas suatu sistem.

3. *Operational Performance Metrics*

Indikator ini berkaitan dengan efisiensi proses operasional dalam suatu sistem atau organisasi. Misalnya, dalam manajemen rantai pasok, terdapat metrik seperti *On-Time Delivery (OTD)* yang mengukur persentase pesanan yang dikirim tepat waktu, serta *Inventory Turnover Ratio*, yang mengindikasikan seberapa cepat suatu perusahaan dapat mengelola dan menjual persediaan barang (St-Aubin & Agard, 2022).

4. *Customer Satisfaction Metrics*

Kepuasan pelanggan merupakan salah satu aspek penting dalam penilaian kinerja suatu organisasi. Indikator seperti *Net Promoter Score (NPS)*, *Customer Retention Rate*, serta *Customer Complaint Rate* sering digunakan untuk mengukur sejauh mana suatu perusahaan dapat memenuhi ekspektasi pelanggan. Menurut (Forslund, 2012), peningkatan kepuasan pelanggan dapat berdampak langsung pada loyalitas pelanggan serta profitabilitas jangka panjang.

5. *Supply Chain Performance Metrics*

Dalam industri logistik dan manajemen rantai pasok, terdapat beberapa indikator spesifik yang digunakan untuk menilai efektivitas sistem distribusi. Beberapa contoh metrik ini meliputi *Perfect Order Rate*, yang mengukur persentase pesanan yang dipenuhi tanpa kesalahan, serta *Freight Cost per Unit*, yang menggambarkan efisiensi biaya transportasi per unit produk (Forslund, 2012).

2.1.8 Konsep Efektivitas

2.1.8.1 Pengertian Efektivitas

Menurut (Akhmad, 2019) dalam jurnalnya mengemukakan pengertian efektivitas berhubungan dengan derajat keberhasilan suatu operasi pada sektor publik sehingga suatu kegiatan dikatakan efektif jika kegiatan tersebut mempunyai pengaruh besar terhadap kemampuan menyediakan pelayanan yang merupakan sasaran yang telah ditetapkan sebelumnya. Pengertian efektivitas menurut (Astuti, 2019) yaitu tercapainya tujuan yang direncanakan sesuai dengan biaya yang dianggarkan, waktu

yang ditetapkan dan personil yang ditentukan, efektivitas tersebut dapat diukur secara lebih objektif melalui penerapan *Key Performance Indicators (KPI)* atau parameter *performance metrics*, yang memungkinkan evaluasi kinerja perusahaan berdasarkan target-target terukur. Efektivitas dikatakan berhasil dilihat dari segi tercapai tidaknya sasaran yang telah ditetapkan. Efektivitas adalah pengukuran dalam arti tercapainya tujuan dan sasaran.

Dalam (Purwanti, 2022) mengemukakan bahwa efektivitas adalah seberapa baik pekerjaan yang dilakukan, sejauh mana seseorang menghasilkan keluaran sesuai dengan yang diharapkan. (Syam, 2020) dalam artikel jurnalnya mengemukakan efektivitas adalah seberapa besar tingkat kelekatan output yang dicapai dengan output yang diharapkan dari jumlah input dalam suatu perusahaan atau seseorang.

2.1.8.2 Indikator Efektivitas

Untuk mengukur efektivitas suatu program memang bukanlah suatu hal yang mudah, karena efektivitas dapat dipelajari dari berbagai sudut pandang yang berbeda tergantung pada siapa yang menilai dan juga menafsirkannya. Tingkatan efektivitas juga dapat diukur dengan cara membuat perbandingan yang telah ditentukan oleh hasil yang telah dicapai. Namun, apabila suatu usaha atau hasil yang telah dilakukan tidaklah tepat, maka tidak tercapainya suatu tujuan dan sasaran yang telah diharapkan dan proses tersebut dapat dikatakan tidak efektif. Adapun ukuran pencapaian efektif atau tidak, sebagaimana dikemukakan oleh (Siagian, 2008), yaitu :

1. Kejelasan tujuan yang hendak dicapai, hal ini dimaksudkan supaya karyawan dalam pelaksanaan tugas mencapai sasaran yang terarah dan tujuan organisasi dapat tercapai.
2. Kejelasan strategi pencapaian tujuan, telah diketahui bahwa strategi adalah “pada jalan” yang diikuti dalam melakukan berbagai upaya dalam mencapai sasaran-sasaran yang ditentukan agar para implementer tidak tersesat dalam pencapaian tujuan organisasi.
3. Proses analisis dan perumusan kebijakan yang mantap, berkaitan dengan tujuan yang hendak dicapai dan strategi yang telah ditetapkan artinya kebijakan harus mampu menjembatani tujuan-tujuan dengan usaha-usaha pelaksanaan kegiatan operasional.
4. Perencanaan yang matang, pada hakekatnya berarti memutuskan sekarang apa yang dikerjakan oleh organisasi dimasa depan.
5. Penyusunan program yang tepat, suatu rencana yang baik masih perlu dijabarkan dalam program-program pelaksanaan yang tepat sebab apabila tidak, para pelaksana akan kurang memiliki pedoman bertindak dan bekerja.
6. Tersedianya sarana dan prasarana kerja, salah satu indikator efektivitas organisasi adalah kemampuan bekerja secara produktif. Dengan sarana dan prasarana yang tersedia dan mungkin disediakan oleh organisasi.

2.2 Kajian Penelitian Terdahulu

1. **Ritonga et al.** (Ritonga et al., 2021) dalam penelitian "*Optimizing the Process of Management of Marine Cargo Insurance Claims at PT. ABC*"

Dalam Penelitian *Optimizing the Process of Management of Marine Cargo Insurance Claims at PT. ABC* meneliti prosedur klaim asuransi kargo laut di Indonesia. Metode yang digunakan adalah analisis deskriptif terhadap proses pengajuan klaim di perusahaan pelayaran. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa optimalisasi klaim memerlukan prosedur yang lebih ketat dan dokumentasi yang lebih baik. Persamaannya dengan penelitian ini adalah membahas klaim asuransi dalam pengangkutan laut, tetapi perbedaannya adalah penelitian ini tidak mengkaji *Benchmarking* atau standar BIMCO dalam pengelolaan klaim.

2. **Penelitian Milen Mitkov, Sergey Radukanov, dan Mariana Petrova** (Mitkov et al., 2021)

Penelitian ini membahas peran asuransi kargo dalam mengelola risiko kehilangan barang dalam pengangkutan laut. Studi ini menggunakan data dari *National Statistical Institute of Bulgaria, Financial Supervision Commission, dan Eurostat* pada periode 2010-2019. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pertumbuhan ekonomi, peningkatan volume barang yang diangkut, dan premi asuransi kargo saling berkaitan. Asuransi kargo membantu mengalihkan risiko kehilangan barang dari pengangkut ke perusahaan asuransi, mengurangi dampak finansial akibat klaim kerugian.

3. **Kadir et al.** (Kadir et al., 2020) **dalam penelitian "*Risk Management Framework for Handling and Storage of Cargo at Major Ports in Malaysia Towards Port Sustainability*"**

Meneliti penerapan kerangka manajemen risiko dalam penanganan dan penyimpanan kargo di pelabuhan utama Malaysia. Penelitian ini mengembangkan *framework* berbasis matriks risiko untuk meningkatkan keamanan dan efisiensi operasional di pelabuhan. Persamaannya dengan penelitian ini adalah membahas manajemen risiko dalam pengelolaan kargo, tetapi perbedaannya adalah penelitian ini lebih berfokus pada aspek keberlanjutan dan tidak mengintegrasikan *Benchmarking* dengan standar *BIMCO*.

4. **Penelitian oleh Meiko Dwi Saputra dan Surya Perdana** (Saputra & Perdana, 2021) **dalam *Analisis dan Mitigasi Risiko Proses Pengiriman Barang dengan Menggunakan Metode House of Risk pada PT. Z*** Dari penelitian ini ditemukan bahwa terdapat 17 kejadian risiko utama dan 28 agen risiko yang dapat menyebabkan gangguan dalam proses pengiriman barang di PT. Z. Risiko yang paling dominan meliputi overload pengiriman, human error, barang tidak sampai tujuan, dan kurangnya kerja sama dengan pihak transit. Untuk mengatasi masalah tersebut, penelitian ini merekomendasikan berbagai strategi mitigasi, seperti pengecekan ulang, peningkatan pengawasan terhadap karyawan, pembatasan jumlah pengiriman barang, serta peningkatan komunikasi dengan pihak pusat transit.

5. **Penelitian yang dengan judul "Tanggung Jawab Pengangkut terhadap Hilangnya Barang Kiriman (Studi Kasus Ekspedisi Dharma Raya Muntilan)" oleh Rischa Indah Saputri et al. (Saputri et al., 2021)** menganalisis tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan darat terhadap kehilangan barang. Menggunakan metode yuridis normatif dengan pendekatan undang-undang, penelitian ini menemukan bahwa Pasal 468 KUHD mengatur bahwa pengangkut bertanggung jawab penuh terhadap kehilangan barang selama pengangkutan. Namun, dalam praktiknya, terdapat kendala dalam proses klaim ganti rugi, seperti keterlambatan laporan kehilangan, kurangnya ketelitian dalam dokumentasi, dan hambatan dalam proses administrasi.
6. **Penelitian yang dilakukan oleh Immanuel Zai, Yulianti, Shirley Feblicia, Alifia Lisda Zetty Aqmi, dan Ayu Fauzia Rahma (Zai et al., 2022)** dalam jurnal *Analisis Pengaruh Peningkatan Kinerja, Incoterms, Transportasi, Distribusi, Keterlibatan TPL, dan Manajemen Risiko terhadap Aktivitas Logistik* meneliti berbagai faktor yang memengaruhi efisiensi dan efektivitas distribusi barang, termasuk penerapan *Incoterms* serta keterlibatan *Third Party Logistics* (3PL). Menggunakan pendekatan kualitatif melalui studi kasus pada PT. Samudera Caraka Jasa, penelitian ini menemukan bahwa perusahaan menggunakan kombinasi moda transportasi darat, laut, dan udara untuk meningkatkan efisiensi logistik. Selain itu, penerapan sistem *Incoterms* membantu memastikan pengendalian operasional yang lebih baik.

7. **Serina Dewi Fazira (Fazira, 2022) dalam penelitiannya yang berjudul *Tanggung Jawab Perusahaan terhadap Hilangnya Barang Kiriman dalam Perjalanan (Studi Kasus PT. Kereta Api Indonesia Daerah Operasi Tanjung Balai)*** menganalisis bagaimana tanggung jawab PT. Kereta Api Indonesia Daerah Operasi Tanjung Balai dalam menangani kehilangan barang kiriman. Penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif dengan pendekatan deskriptif analitis untuk memahami bagaimana mekanisme penyelesaian klaim yang diterapkan oleh perusahaan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa PT. Kereta Api Indonesia Daerah Operasi Tanjung Balai memiliki tanggung jawab atas kehilangan barang yang terjadi selama proses pengangkutan.
8. **Freichel et al. (2022) dalam penelitian "*Cargo Accumulation Risks in Maritime Supply Chains: A New Perspective Towards Risk Management for Theory, and Recommendations for the Insurance Industry and Cargo Shippers*"** membahas risiko akumulasi kargo dalam rantai pasok maritim serta implikasinya terhadap industri asuransi dan pengirim barang. Penelitian ini mengidentifikasi kompleksitas rantai pasok global yang meningkatkan risiko kehilangan dan kerusakan barang, serta metode yang digunakan oleh perusahaan asuransi dalam menangani klaim akibat kehilangan barang selama pengiriman. Persamaannya dengan penelitian ini adalah sama-sama membahas aspek klaim asuransi terhadap kehilangan barang dalam pengangkutan laut.

9. Penelitian yang dilakukan oleh Karnan Thirupathy dan Charlene Sim

(National et al., 2022) dalam *SAL Practitioner* membahas bagaimana pengadilan menentukan beban pembuktian dalam klaim asuransi kargo laut ketika waktu dan tempat kehilangan barang tidak dapat dipastikan. Studi ini menggunakan pendekatan kasus hukum *Sizer Metals Pte Ltd v Chubb Insurance Singapore Ltd*, yang berfokus pada kebijakan asuransi kargo laut berdasarkan *Institute Cargo Clauses (A) 1/1/82*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengadilan menekankan pentingnya pemegang polis untuk membuktikan bahwa kehilangan barang terjadi selama periode transit yang dicakup dalam polis asuransi.

10. Penelitian dengan judul "Tinjauan Yuridis Pertanggungjawaban

Hukum Asuransi Perkapalan dalam Penanganan Ganti Rugi Kerusakan Barang" oleh Karolus Geleuk Sengadji (Sengadji, 2023)

melakukan penelitian yang membahas aspek hukum asuransi pengangkutan laut dalam penanganan ganti rugi terhadap kerusakan barang. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan yuridis sosiologis untuk mengevaluasi tanggung jawab perusahaan asuransi dalam klaim ganti rugi pengangkutan laut. Hasil penelitian menunjukkan bahwa perusahaan asuransi memiliki tanggung jawab hukum dalam menyelesaikan klaim, namun proses penyelesaian klaim seringkali terkendala oleh kurangnya dokumentasi dan sistem administrasi yang tidak optimal.

Tabel 2. 1 Kajian Penelitian Terdahulu

No	Judul Penelitian, Oleh, Tahun	Tujuan	Metode	Hasil	Persamaan	Perbedaan
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1.	Tanggung Jawab Pengangkut terhadap Hilangnya Barang Kiriman (Studi Kasus Ekspedisi Dharma Raya Muntiran). (Saputri et al, 2021)	Menganalisis tanggung jawab pengangkut. Penelitian ini juga bertujuan untuk mengevaluasi efektivitas perlindungan hukum terhadap pengirim barang dan sejauh mana ketentuan KUHD.	Kualitatif	KUHD Pasal 468 menyatakan pengangkut bertanggung jawab penuh terhadap kehilangan barang, tetapi ada kendala dalam klaim ganti rugi.	Penelitian ini sama – sama membahas tanggung jawab pengangkut terhadap kehilangan barang dan kendala dalam klaim ganti rugi.	Fokus pada pengangkutan darat, sedangkan penelitian ini membahas pengangkutan laut dan kontrak BIMCO.
2.	<i>The Role of Cargo Insurance in Managing Loss Risks in Maritime Transport. (Mitkov et al, 2021)</i>	Meneliti peran asuransi kargo dalam mengelola risiko kehilangan barang dalam pengangkutan laut, serta menganalisis bagaimana mekanisme asuransi dapat melindungi kepentingan pemilik barang melalui proses pengalihan risiko dan pengurangan dampak finansial akibat klaim.	Kualitatif	Asuransi kargo membantu mengalihkan risiko kehilangan barang dari pengangkut ke perusahaan asuransi, mengurangi dampak finansial akibat klaim.	Sama-sama membahas manajemen risiko dalam transportasi laut dan pengelolaan klaim kehilangan barang.	Fokus pada asuransi kargo, sedangkan penelitian ini membahas <i>Benchmarking</i> kontrak BIMCO.

No	Judul Penelitian, Oleh, Tahun	Tujuan	Metode	Hasil	Persamaan	Perbedaan
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
3.	Risk Management <i>Framework for Handling and Storage of Cargo at Major Ports in Malaysia towards Port Sustainability. (Kadir et al, 2020)</i>	Mengembangkan kerangka kerja manajemen risiko dalam penanganan dan penyimpanan kargo di pelabuhan utama Malaysia, serta mengevaluasi efektivitas kerangka tersebut dalam mendukung keberlanjutan dan efisiensi operasional pelabuhan.	Kualitatif	Meningkatkan keamanan dan efisiensi operasional di pelabuhan.	Membahas manajemen risiko dalam pengelolaan kargo	Fokus pada keberlanjutan dan efisiensi operasional pelabuhan, tidak membahas <i>Benchmarking</i> kontrak BIMCO.
4.	Analisis dan Mitigasi Risiko Proses Pengiriman Barang dengan Menggunakan Metode House of Risk pada PT. Z (Saputra&Perdana, 2021)	Mengidentifikasi dan memitigasi risiko dalam pengiriman barang menggunakan House of Risk (HOR), serta menyusun strategi prioritas dalam pengelolaan risiko distribusi barang untuk meningkatkan ketepatan dan efisiensi proses logistik.	Kualitatif	Mengidentifikasi 17 risiko utama dan 28 agen risiko dalam pengiriman barang. Strategi mitigasi meliputi peningkatan pengawasan dan komunikasi.	Membahas risiko dalam distribusi barang melalui transportasi dan strategi mitigasi kehilangan barang.	Menggunakan metode HOR, sedangkan penelitian ini menggunakan <i>Benchmarking</i> kontrak BIMCO.

No	Judul Penelitian, Oleh, Tahun	Tujuan	Metode	Hasil	Persamaan	Perbedaan
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
5.	Tanggung Jawab Pengangkut terhadap Hilangnya Barang Kiriman (Studi Kasus Ekspedisi Dharma Raya Muntilan). (Saputri et al, 2021)	Menganalisis tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan darat terhadap kehilangan barang, serta mengevaluasi penerapan ketentuan hukum dalam penyelesaian klaim ganti rugi akibat kehilangan barang selama proses distribusi.	Kualitatif	KUHD Pasal 468 menyatakan pengangkut bertanggung jawab penuh terhadap kehilangan barang, tetapi ada kendala dalam klaim ganti rugi.	Membahas tanggung jawab pengangkut terhadap kehilangan barang dan kendala dalam klaim ganti rugi.	Fokus pada pengangkutan darat, sedangkan penelitian ini membahas pengangkutan laut dan kontrak BIMCO.
6.	Analisis Pengaruh Peningkatan Kinerja, Incoterms, Transportasi, Distribusi, Keterlibatan TPL, dan Manajemen Risiko terhadap Aktivitas Logistik (Zai et al, 2022)	Meneliti faktor yang memengaruhi efisiensi distribusi termasuk Incoterms dan keterlibatan Third Party Logistics (3PL), serta menganalisis bagaimana manajemen risiko dan pemilihan moda transportasi berdampak terhadap efektivitas rantai pasok dan kepuasan pelanggan.	Kualitatif	Penggunaan moda transportasi yang beragam dan sistem Incoterms meningkatkan efisiensi logistik dan kepuasan pelanggan.	Sama-sama membahas manajemen risiko dalam transportasi laut dan peran kontrak dalam meningkatkan efisiensi.	Fokus penelitian ini lebih ke <i>Benchmarking</i> kontrak BIMCO untuk klaim kehilangan barang.

No	Judul Penelitian, Oleh, Tahun	Tujuan	Metode	Hasil	Persamaan	Perbedaan
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
7.	Tanggung Jawab Perusahaan terhadap Hilangnya Barang Kiriman dalam Perjalanan (Studi Kasus PT. Kereta Api Indonesia Daerah Operasi Tanjung Balai). (Fazira, 2022)	Menganalisis tanggung jawab PT. KAI Daerah Operasi Tanjung Balai dalam menangani kehilangan barang kiriman, serta mengevaluasi efektivitas penyelesaian klaim dan kendala administrasi yang dihadapi dalam proses kompensasi terhadap pelanggan.	Kualitatif	PT. KAI bertanggung jawab atas kehilangan barang dan menerapkan negosiasi kompensasi dengan pelanggan, tetapi menghadapi kendala administrasi.	Membahas tanggung jawab perusahaan pengangkut terhadap kehilangan barang serta mekanisme klaim.	Fokus pada pengangkutan kereta api, sedangkan penelitian ini membahas pengangkutan laut dan <i>Benchmarking</i> kontrak BIMCO.
8.	<i>Cargo Accumulation Risks in Maritime Supply Chains: A New Perspective Towards Risk Management for Theory, and Recommendations for the Insurance Industry and Cargo Shippers.</i> (Freichel et al, 2022)	Menganalisis risiko akumulasi kargo dalam rantai pasok maritim global serta memberikan rekomendasi strategis untuk pelaku industri asuransi dan pengirim barang dalam mengelola risiko kehilangan dan kerusakan barang secara efisien.	Kualitatif	Kompleksitas rantai pasok global meningkatkan risiko kehilangan dan kerusakan barang	Sama-sama membahas aspek klaim asuransi terhadap kehilangan barang dalam pengangkutan laut.	Fokus pada rekomendasi untuk industri asuransi dan pengirim barang, bukan <i>Benchmarking</i> kontrak BIMCO.

No	Judul Penelitian, Oleh, Tahun	Tujuan	Metode	Hasil	Persamaan	Perbedaan
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
9.	<i>Legal Burden of Proof in Marine Cargo Insurance Claims. (Thirupathy & Sim, 2022)</i>	Menganalisis bagaimana pengadilan menentukan beban pembuktian dalam klaim asuransi kargo laut, serta menilai dampaknya terhadap kecepatan dan validitas proses penyelesaian klaim kerugian.	Kualitatif	Pengadilan menekankan pentingnya pembuktian bahwa kehilangan barang terjadi dalam periode transit yang dicakup dalam polis asuransi.	Membahas klaim dalam pengangkutan laut dan bagaimana perbedaan interpretasi waktu kehilangan barang mempengaruhi klaim.	Fokus pada asuransi kargo dan beban pembuktian klaim, sedangkan penelitian ini menggunakan <i>Benchmarking</i> kontrak BIMCO.
10.	Tinjauan Yuridis Pertanggungjawaban Hukum Asuransi Perkapalan dalam Penanganan Ganti Rugi Kerusakan Barang (Sengadji, 2023)	Mengetahui tanggung jawab perusahaan asuransi dalam klaim ganti rugi pengangkutan laut dan menganalisis efektivitas sistem dokumentasi serta mekanisme penyelesaiannya terhadap kepuasan pengguna jasa asuransi.	Kualitatif	Perusahaan asuransi memiliki tanggung jawab hukum dalam penyelesaian klaim, tetapi sering terkendala oleh dokumentasi yang kurang optimal.	Sama-sama membahas klaim dalam pengangkutan laut dan dampaknya terhadap distribusi barang.	Fokus penelitian ini adalah asuransi pengangkutan laut, sedangkan penelitian ini menganalisis efektivitas kontrak pengangkutan laut.

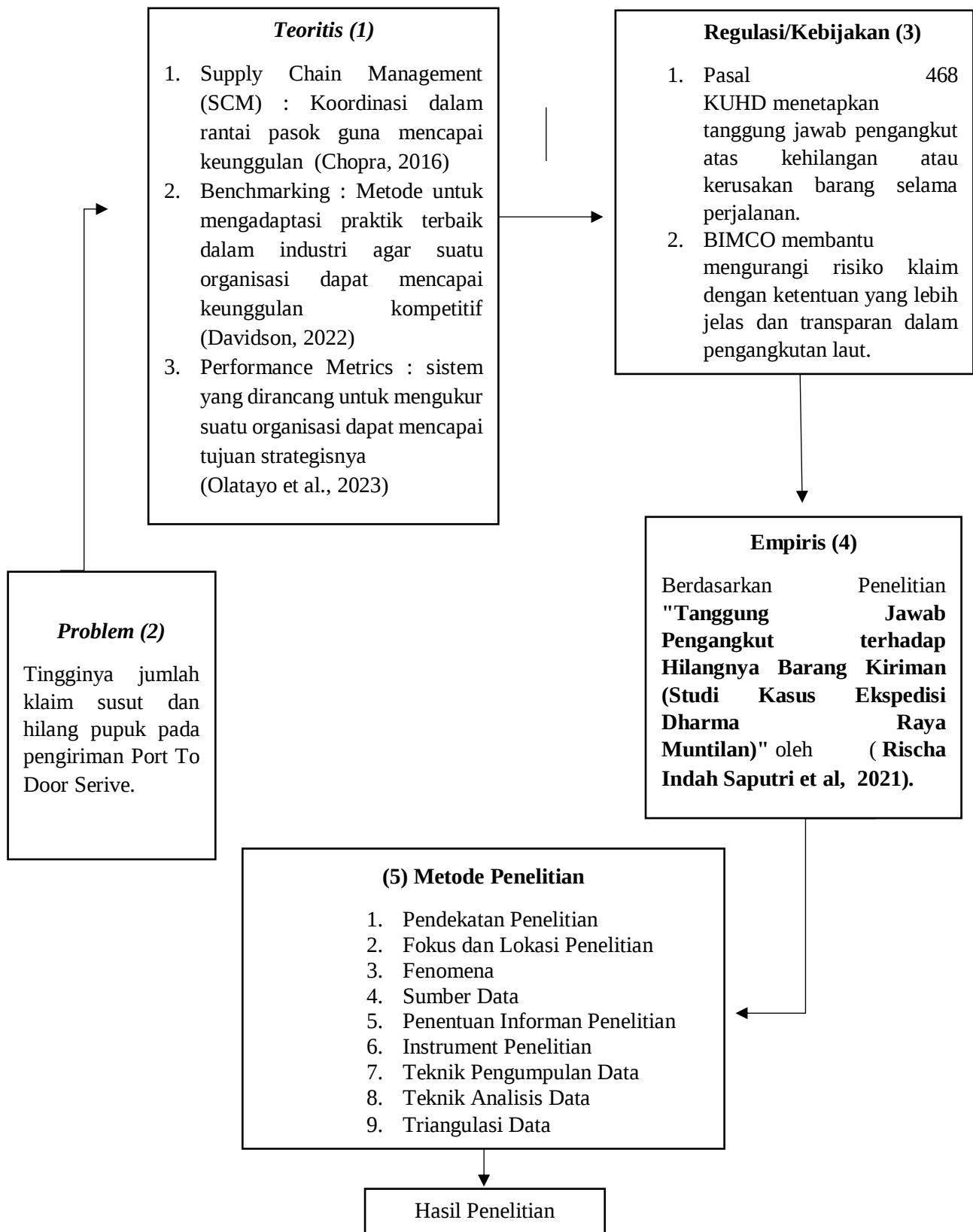
Sumber : Olahan Data Peneliti, 2025

2.3 Alur Kerangka Penelitian

Distribusi pupuk melalui pengangkutan laut menjadi strategi utama PT XYZ dalam memastikan ketersediaan produk di berbagai wilayah Indonesia. Sebagai salah satu produsen pupuk terbesar di Asia, PT XYZ memiliki tanggung jawab besar dalam menjaga kelancaran distribusi. Namun, dalam prosesnya, sering terjadi cargo loss (kehilangan muatan) dan cargo shortage (penyusutan muatan), yang berdampak pada efisiensi rantai pasok serta profitabilitas perusahaan. Permasalahan ini semakin diperburuk oleh tingginya jumlah klaim dari vendor pengangkutan, yang berpotensi meningkatkan beban finansial PT XYZ.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan deskriptif kualitatif dengan studi kasus di PT XYZ. Data dikumpulkan melalui wawancara dengan manajemen PT XYZ dan vendor pengangkutan, analisis dokumen kontrak pengangkutan laut, serta studi literatur mengenai standar BIMCO. Setelah data terkumpul, akan dilakukan analisis *Benchmarking* dengan membandingkan kontrak PT XYZ terhadap standar BIMCO guna mengidentifikasi kelemahan serta peluang perbaikannya.

Sebagai hasil akhir, penelitian ini akan menyusun rekomendasi strategis untuk meningkatkan efektivitas kontrak pengangkutan laut yang digunakan PT XYZ. Dengan menerapkan standar internasional dalam kontrak, perusahaan diharapkan dapat mengurangi jumlah klaim, meningkatkan efisiensi distribusi, serta memperkuat sistem manajemen risiko dalam rantai pasoknya. Langkah ini tidak hanya akan membantu PT XYZ dalam menekan kerugian akibat kehilangan muatan tetapi juga berkontribusi pada pencapaian efisiensi operasional yang lebih baik.



Gambar 2. 2 Alur kerangka Penelitian

Sumber : Olahan Data Peneliti, 2025