

**ANALISIS PENERAPAN *DEMURRAGE* DALAM PROSES  
BONGKAR MUAT DI PT TEMAS SHIPPING CABANG  
MAKASSAR**



**WA ODE FITRA DAYANA  
NIT. 18.43.022  
KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN  
KEPELABUHANAN**

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR  
TAHUN 2022**

**ANALISIS PENERAPAN *DEMURRAGE* DALAM PROSES  
BONGKAR MUAT DI PT TEMAS SHIPPING CABANG  
MAKASSAR**

Skripsi

Sebagai salah satu syarat untuk Menyelesaikan Program  
Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program Studi

Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Disusun dan Diajukan oleh

WA ODE FITRA DAYANA  
NIT. 18.43.022

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR  
2022**

**SKRIPSI**  
**ANALISIS PENERAPAN *DEMURRAGE* DALAM PROSES**  
**BONGKAR MUAT DI PT. TEMAS SHIPPING CABANG**  
**MAKASSAR**

Disusun dan Diajukan Oleh

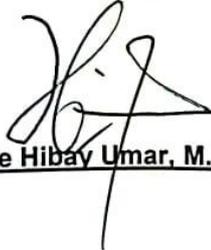
**WA ODE FITRA DAYANA**

**NIT. 18.43.022**

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi  
Pada Tanggal 9 Agustus 2022

Menyetujui,

Pembimbing I



**Drs. Laode Hibay Umar, M.Si**  
NIP.

Pembimbing II



**Jumriani, S.E., M.Adm., SDA**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP.19731201 199803 2 008

Mengetahui:

a.n. Direktur  
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar  
Rembantu, Direktur I



**Capt. Hadi Setiawan, M.T., M.Mar**  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19751224 199808 1 001

Ketua Program Studi KALK



**Jumriani, S.E., M.Adm., SDA**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP.19731201 199803 2 008

## PRAKATA

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan yang Maha Kuasa atas limpahan kasih dan karunia-Nya sehingga Penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi. Skripsi ini dibuat sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan program Diploma IV program studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan pada Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Dengan judul **“Analisis Penerapan *Demurrage* Dalam Proses Bongkar Muat Di PT Temas Shipping Cabang Makassar”**.

Pada penyusunan skripsi ini tidak semata-mata hasil kerja penulis sendiri, melainkan juga berkat bimbingan, arahan dan dorongan dari pihak-pihak yang telah membantu baik secara materi maupun secara non materi. Dalam kesempatan ini perkenankan penulis untuk mengucapkan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada orang-orang yang telah membantu penulis secara langsung maupun tidak langsung dalam menyelesaikan skripsi ini, kepada yang terhormat:

1. Bapak Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
2. Capt. Hadi Setiawan, M.T., M.Mar. selaku Pembantu Direktur I;
3. Ibu Jumriani, S.E., M.Adm., S.D.A. selaku Ketua Program Studi dan selaku Pembimbing II Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK);
4. Bapak Drs.La Ode Hibay Umar, M.Si. selaku Pembimbing I;
5. Seluruh dosen pengajar dan pegawai PIP Makassar;
6. Bapak Capt. Zulkifli Syahril., M.Mar. selaku Kepala Cabang PT. Temas Shipping Makassar;
7. Seluruh Staff Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK);

8. Seluruh dosen pengajar dan pegawai Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
9. Ibu Ida, Pak Ryan, Pak Wahyu, Pak Aidil, Pak Marlin, Pak Heri, dan seluruh Karyawan/I di PT. Temas Shipping Cabang Makassar yang telah memberikan ilmu kepada penulis selama masa PRADA (Praktek Darat);
10. Seluruh Taruna/I PIP Makassar dan Angkatan XXXIX terkhususnya teman kelas KALK A yang selalu memberikan support;
11. Kakek Nenek, dan seluruh keluarga, Serta Kawanua Buton atas kasih sayang, Doa dan Support selama penulisan skripsi dan melaksanakan Pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
12. Senior Fhyrman yang selalu membantu, memberikan support dan semangat dalam penyelesaian skripsi;
13. Prasiska Yunitatriutami yang selalu membantu dalam penulisan skripsi.

Dalam skripsi ini penulis menyadari masih terdapat banyak kekurangan, baik dari segi penyajian materi maupun dalam penggunaan bahasa. Oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun guna menyempurnakan skripsi ini, yang harapannya dapat membantu juga dapat menjadi referensi kepada masyarakat, taruna-taruni Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, maupun bagi penulis sendiri.

Terima kasih.

Wassalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Makassar, 9 Agustus 2022



WA ODE FITRA DAYANA

## PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : WA ODE FITRA DAYANA

NIT : 18.43.022

Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

### **ANALISIS PENERAPAN *DEMURRAGE* DALAM PROSES BONGKARMUAT DI PT. TEMAS SHIPPING CABANG MAKASSAR**

Merupakan karya asli saya sendiri. Seluruh ide yang ada dalam skripsi ini, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide yang saya susun sendiri.

Jika pernyataan di atas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 9 Agustus 2022



WA ODE FITRA DAYANA

NIT. 18.43.022

## ABSTRAK

**WA ODE FITRA DAYANA, 2022**, Analisis Penerapan Demurrage Dalam Proses Bongkar Muat Di PT. TEMAS SHIPPING Cabang Makassar (dibimbing oleh La Ode Hibay Umar dan Jumriani).

Penelitian dilatar belakangi dari peristiwa sering terjadinya keterlambatan dalam pengambilan peti kemas dalam CY di karenakan pihak penyewa *container* tidak tepat waktu dalam mengambil muatannya dari CY ke gudang, di karenakan gudang penuh atau alasan operasional lainnya sehingga pihak pemberi jasa pet kemas mengenakan denda *demurrage* dari proses bongkar yang terlambat dari waktu yang dialokasikan untuk keperluan tersebut. Maka penulis mengangkat permasalahan tentang bagaimana penerapan *demurrage* dalam proses bongkar muat di PT.Temas Shipping Cabang Makassar.

Metode penelitian ini termasuk jenis penelitian kualitatif, yang bersifat mendalam dan rinci, sehingga data kualitatif bersifat panjang lebar. Teknik pengumpulan data pada metode kualitatif dengan melakukan observasi langsung pada objek penelitian selama melaksanakan prala serta mencari data dengan mencari literatur-literatur yang berkaitan dengan penelitian yang diteliti. Analisis data menggunakan metode deskriptif yang berupa data tertulis ataupun lisan objek yang di amati yaitu dengan memberikan gambaran fakta-fakta yang terjadi dilapangan kemudian dibandingkan dengan teori yang ada.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa belum optimalnya penerapan *demurrage* pada proses bongkar muat *container* yang di terapkan oleh PT. Temas Shipping Cabang Makassar.

**Kata kunci:** *Demurrage*, Bongkar Muat, PT Temas Shipping.

## ABSTRACT

**WA ODE FITRA DAYANA, 2022**, Analysis of the Application of Demurrage in the Loading and Discharging Process at PT. TEMAS SHIPPING Makassar Branch (supervised by La Ode Hibay Umar and Jumdriani).

The background of the research was from the frequent occurrence of delays in picking up containers in CY because the container tenant was not on time in taking the cargo from CY to the warehouse, because the warehouse was full or other operational reasons so that the container service provider imposed a demurrage fine from the unloading process. which is later than the time allotted for this purpose. so the author raises the issue of how to apply demurrage in the loading and unloading process at PT. Temas Shipping Makassar Branch.

This research method belongs to the type of qualitative research, which is in-depth and detailed, so that the qualitative data is lengthy. Data collection techniques in qualitative methods by making direct observations on the object of research during prala and looking for data by searching for literature related to the research being studied. Data analysis used descriptive methods in the form of written or oral data on the observed objects, namely by providing an overview of the facts that occurred in the field and then compared with existing theories.

The results of the study indicate that the application of demurrage in the loading and discharging process of containers has not been optimally applied by PT. Temas Shipping Makassar Branch.

**Keywords:** Demurrage, *Unloading and Loading*, PT. Temas Shipping.

## DAFTAR ISI

	Halaman
<b>HALAMAN JUDUL</b>	<b>i</b>
<b>HALAMAN PENGAJUAN</b>	<b>ii</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN</b>	<b>iii</b>
<b>KATA PENGANTAR</b>	<b>iv</b>
<b>PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI</b>	<b>vi</b>
<b>ABSTRAK</b>	<b>vii</b>
<b>ABSTRAC</b>	<b>viii</b>
<b>DAFTAR ISI</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR TABEL</b>	<b>xi</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b>	<b>xii</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian	3
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b>	
A. Pengertian Penerapan	4
B. Pengertian <i>Demurrage</i>	4
C. Pengertian Proses	6
D. Pengertian Bongkar Muat	6
E. Dokumen Penunjang	9
F. Pengertian Perusahaan	10
G. Instansi Pemerintah dan Unit Kerja Terkait Shipping Lines	10
H. Kerangka Berpikir	14
I. Hipotesis	14

### **BAB III METODE PENELITIAN**

A. Jenis Penelitian	15
B. Definisi Operasional Penelitian	15
C. Populasi dan Sampel	16
D. Teknik Pengumpulan Data	16
E. Teknik Analisis Data	17

### **BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN**

A. PT Temas Shipping Cabang Makassar	18
B. Penerapan Alur <i>Demurrage</i>	29
C. Data Penyewa	31
D. Hambatan Penerapan <i>Demurrage</i>	34
E. Upaya Penerapan <i>Demurrage</i>	35

### **BAB V SIMPULAN DAN SARAN**

A. SIMPULAN	39
B. SARAN	39

### **DAFTAR PUSTAKA**

### **RIWAYAT HIDUP PENULIS**

## DAFTAR TABEL

Nomor	Halaman
Tabel. 4.3 Fasilitas Pendukung	25
Tabel. 4.4 Peralatan Pendukung	26
Tabel. 4.6 Data Penyewa	32
Tabel. 4.8 Biaya <i>Demurrage</i>	38

## DAFTAR GAMBAR

Nomor	Halaman
Gambar. 2.1 Kerangka Pikir	14
Gambar. 4.1 Lambang PT Temas Shipping	19
Gambar. 4.2 Struktur Organisasi	20
Gambar. 4.5 Alur <i>Demurrage</i>	30
Gambar. 4.7 Nota Penjualan	33

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Era baru dunia kini ditandai dengan kecenderungan globalisasi yang diakibatkan oleh banyak negara yang melakukan liberalisasi yang ditunjang dengan kemajuan teknologi komunikasi. Globalisasi memiliki arti bahwa setiap negara, yang terdiri dari usaha bisnis dan perusahaan baik secara langsung atau tidak langsung akan menghadapi perdagangan bebas.

Berbagai perubahan strategis ditandai dengan bertambahnya intensitas perdagangan bebas, kemajuan teknologi informasi dan komunikasi yang menciptakan dunia bisnis menghendaki institusi kepabeanaan untuk dapat cepat dan tanggap merespon kebutuhan mereka.

Selaras dengan adanya pembangunan di Indonesia dimana sasaran utamanya ialah pembangunan di bidang ekonomi, perdagangan menjadi salah satu sektor tonggak pembangunan ekonomi sangat diperlukan perannya. Hal ini dilakukan untuk memperlancar arus keluar masuk barang dan jasa, sarana dan prasarana yang memadai serta dukungan dari instansi terkait juga diperlukan untuk menunjang kelancaran kegiatan tersebut.

Mengingat kegiatan perusahaan pelayaran meliputi kegiatan *stuffing/stripping container* ke lokasi *container* dari wilayah depo atau gudang, *warehouse* ke dalam terminal penumpukan *container*, dan distribusi *container* dari pelabuhan asal ke pelabuhan tujuan menggunakan kapal laut. Pada prinsipnya perusahaan pelayaran merupakan salah satu mata rantai dari upaya meningkatkan pertumbuhan ekonomi di seluruh daerah nusantara.

Sebagai pemilik barang, penyewa container juga memiliki peran sangat penting dalam bongkar muat barang dala container, karena kegiatan itu harus dilakukan secara normal dan berlangsung sesuai dengan waktu yang telah ditentukan. Maka dari itu pengguna jasa harus *concern* mengenai lamanya waktu penumpukan *container* di area pelabuhan tujuan.

Adanya perhitungan waktu yang telah dialokasikan untuk menyelesaikan kegiatan bongkar muat menjadikan *concern charterer* karena bagi *charterer* hal tersebut menjadi ancaman bagi *charterer* untuk dikenakan denda atau *demurrage* jika kegiatan bongkar muat terlambat dari jadwal yang telah dialokasikan (*laycan/laydays*) serta dituangkan dalam *charter party* akan tetapi pemasok barang tidak ada urusan dengan *shipowner*.

Perhitungan waktu dilakukan sesuai dengan yang telah dialokasikan bagi pengguna jasa/penyewa *container* untuk menyelesaikan pemuatan dan pembongkaran, demi menghindari adanya ancaman dari *shipping lines* untuk dikenakan denda *demurrage* jikalau kegiatan bongkar terlambat dari waktu tersebut.

Keterlambatan dalam pengambilan peti kemas dalam CY sering terjadi karena pihak penyewa *container* tidak tepat waktu dalam mengambil muatannya dari CY ke gudang, di karena gudang penuh atau alasan operasional lainnya.

Dari paparan di atas penulis inigin menuangkan pembahasan tersebut dengan judul **“ANALISIS PENERAPAN DEMURRAGE DALAM PROSES BONGKAR MUAT DI PT. TEMAS SHIPPING CABANG MAKASSAR”**.

## **B. Rumusan Masalah**

Sesuai dengan latar belakang yang telah dipaparkan di atas penulis merumuskan masalah dalam penelitian ini dengan rumusan masalah bagaimana penerapan *demurrage* dalam proses bongkar muat di PT. Temas Shipping cabang Makassar?

## **C. Tujuan Penelitian**

Dari latar belakang dan rumusan masalah yang telah dijelaskan di atas tujuan penelitian ini yaitu untuk mengetahui penerapan *demurrage* dalam proses bongkar muat di PT. Temas Shipping Cabang Makassar.

## **D. Manfaat Penelitian**

Manfaat dan hasil penelitian dapat dilihat dari segi teoritis dan praktis, di bawah ini merupakan manfaat dari penulisan penelitian ini:

### **1. Manfaat Teoritis**

Untuk menambah wawasan dan pengetahuan bagi taruna-taruni Prodi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK) dan memberikan sumbangan pemikiran umum di dalam penerapan *demurrage* dalam proses bongkar muat di PT. Temas Shipping cabang Makassar.

### **2. Manfaat Praktis**

Memberikan ilmu pengetahuan bagi penulis tentang sejauh mana penerapan *demurrage* dalam proses bongkar muat di PT. Temas Shipping cabang Makassar.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Pengertian Penerapan**

Dalam KBBI, penerapan ialah suatu cara, proses dalam menerapkan, memasang dan memanfaatkan sesuatu untuk memperoleh keinginan dan memperhatikan secara langsung.

J. S Badudu dan Sutan Mohammad Zain menuturkan bahwa penerapan ialah cara atau hal atau hasil. Dari dua pengertian tersebut disimpulkan bahwa penerapan dilakukan secara individu atau kelompok dengan tujuan untuk mencapai suatu hal yang telah ditentukan.

Unsur-unsur penerapan (Wahab, 1990:45) terdiri:

1. Terdapat program yang akan dilakukan.
2. Terdapat kelompok yang menjadi sasaran, yakni masyarakat yang diharapkan akan dapat menerima manfaat dari program.
3. Adanya rancangan baik dari organisasi maupun perorangan yang memiliki tanggung jawab untuk mengelola dan melaksanakan serta mengawasi jalannya kegiatan dalam menerapkan proses tersebut.

#### **B. Pengertian *Demurrage***

Pengertian *demurrage* ialah suatu batasan waktu dalam pemakaian peti kemas atau *container* di CY. Pada barang impor, waktu ditentukan sejak kegiatan bongkar *container* dari kapal sampai *container* keluar dari pelabuhan. Sedangkan untuk barang ekspor, batasan waktu dalam memakai *container* terhitung sejak masuk pelabuhan hingga *container* melakukan proses *loading* ke kapal.

Dalam pemakaian container, batasan waktu yang telah diberikan perusahaan pelayaran bermacam-macam sesuai dengan aturan yang telah dikeluarkan oleh perusahaan yang digunakan. Umumnya perusahaan pelayaran menyerahkan batasan waktu dalam penggunaan container mulai dari 7 sampai 10 hari sejak kapal sampai di pelabuhan. "Selama ada batasan waktu yang telah ditetapkan, pihak *charterer* wajib mengembalikan *container* pada kondisi kosong terhadap perusahaan pelayaran. Jika *charterer* melebihi dari waktu yang telah ditetapkan maka pihak perusahaan pelayaran akan membebani biaya denda, yang dimana besar jumlahnya bermacam-macam sesuai dengan perusahaan pelayaran yang digunakan".

Pada hal tersebut, perusahaan pelayaran memberi kesempatan atas waktu dalam mengembalikan *container* kepada pihak penyewa. Kesempatan waktu yang diberikan bisa lebih dari batas waktu yang telah ditetapkan di atas. Kesempatan waktu pengembalian *container* sering disebut dengan *free time demmurage*. *Free time demmurage* ini dapat diberikan lebih dari 10 hari hingga 21 hari, jumlah hari ini sesuai dengan kesepakatan yang telah ditetapkan antara pihak penyewa dengan perusahaan pelayaran. *Free time ini* diberikan karena hal-hal tertentu dan pertimbangan lainnya, misalnya barang atau muatan yang akan dikirim mendapati kesulitan dalam proses bongkar, daerah yang ditunjuk sebagai penerima barang cenderung jauh serta sulit dijangkau, barang juga memerlukan pemeriksaan fisik dan pertimbangannya harus memakan waktu cenderung lama dan lain-lain.

"Sesungguhnya terdapat beberapa faktor yang menimbulkan terjadi keterlambatan pengembalian *container* terhadap pihak perusahaan pelayaran, adanya penimbunan atau penumpukan *container* berlebih di pelabuhan, muatan impor dan ekspor juga dikenakan larangan dan pembatasan sampai membutuhkan waktu yang cenderung lama untuk dapat memenuhi perizinan dari instansi-

instansi terkait. Oleh karenanya pihak penyewa *container* yang dimaksud dalam hal ini adalah pemilik barang wajib untuk memperhitungkan waktu pergerakan *container* hingga container dapat dikembalikan pada perusahaan pelayaran”.

### C. Pengertian Proses

Di dalam KBBI pengertian proses ialah suatu susunan perilaku, tindakan, cara, pembuatan atau pengolahan sesuatu untuk menghasilkan produk. Proses ialah langkah-langkah yang diaplikasikan dari suatu kegiatan sehingga hasil yang diraih dari kegiatan itu dapat mendiskripsikan prosedur yang baik untuk digunakan.

Untuk melakukan suatu pekerjaan harus ada proses yang tepat supaya setiap pekerjaan mampu dirampungkan dengan efektif dan efisien sesuai dengan tujuan yang telah ditentukan. Menurut S. Handyaningrat proses ialah susunan langkah dari kegiatan diawali dari menetapkan sasaran hingga dapat meraih tujuan.

### D. Pengertian Bongkar Muat

(Yosua Raka Sakti,2017) bongkar muat barang terdiri dari proses membongkar barang dari palka ke dermaga atau sebaliknya (*stevedoring*), proses pemindahan barang dari dermaga ke gudang atau CY (*cargodoring*) dan proses pengambilan barang dari gudang atau CY yang dinaikkan ke truk atau sebaliknya (*receiving/delivery*).

Bongkar muat ialah salah satu pekerjaan yang dilakuakn dalam tahap *forwarding*. Pemuatan ialah memindahkan muatan dari gudang menaikkannya ke truk kemudian ditumpuk di atas kapal, sedangkan pembongkaran ialah proses menurunkan muatan dari kapal kemudian disusun ke dalam gudang pelabuhan atau CY. Untuk menunjang kegiatan bongkar muat harus didukung oleh peralatan-peralatan yang *safety*, umumnya dibagi menjadi 2 jenis yakni mekanis dan non-mekanis.

Dari beberapa pengertian bongkar muat di atas dapat disimpulkan bahwa bongkar muat ialah proses memindahkan barang dari kapal ke dermaga atau ke tongkang dan sebaliknya. Di dalam kegiatan bongkar muat terdapat kegiatan *stripping* dan *stuffing* yaitu sebagai berikut:

#### 1. *Stripping*

Pengertian *striping* ialah kegiatan membongkar muatan *container* di dalam kapal ataupun membongkar *container* muatan di terminal *container*.

#### 2. *Stuffing*

Pengertian *stuffing* ialah kegiatan memasukkan muatan ke dalam container dengan menggunakan alat mekanis atau tenaga manusia.

Berikut merupakan kegiatan dalam *Stripping/Stuffing* serta terdapat beberapa istilah:

##### a. Tahap Persiapan

Tahap pertama ialah melaksanakan pengawasan terhadap muatan yang akan dikirim.

Pada tahap ini, dilakukan pemeriksaan terhadap dokumen-dokumen yang dibutuhkan serta disiapkan dengan sebaik mungkin. Dokumen ini akan dibawa ke pelabuhan sebagai alat untuk mengontrol barang atau muatan. Petugas juga harus menyiapkan daftar yang isinya mencakup kemasan (*packaging*) dan *netto* barang. Dokumen disiapkan 2 rangkap yang akan diserahkan kepada petugas dan yang lainnya dijadikan arsip.

##### b. Tahap Pelaksanaan

- 1) Menjumlah kemas barang yang telah masuk ke dalam peti kemas dan mencatatnya.
- 2) Melakukan pemeriksaan pada setiap kemas, dimana kemas harus sesuai dengan *packing list*.

- 3) Mencermati bagian penulisan untuk *shipping mark*.
- 4) Pada pengiriman kain *printing*, penulisan *shipping mark* harus mencantumkan *design number* dan wajib ditulis dan disesuaikan dengan dokumen.
- 5) Apabila pengiriman dilakukan dengan sampel, pastikan bahwa sampel telah naik.
- 6) Jika tahapan di atas telah diselesaikan dengan benar, maka peti kemas ditutup dan jangan lupa untuk melakukan penyegelan.

c. Tahap Penyelesaian

Tahap terakhir ialah petugas wajib untuk melakukan hal-hal di bawah ini:

- 1) Menyimpan dokumen yang telah disiapkan kepada sopir.
- 2) Menyerahkan tip dan dokumen yang telah dipersiapkan.
- 3) Mengirim *invoice fax* kepada EMKL, dimana invoice tersebut adalah persyaratan dalam pembuatan Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB). Adapun persyaratan lain yang mendukung pembuatan dokumen ini yaitu nomor HS (*Harmonized System*).

d. Istilah-istilah

1) PEB (Pemberitahuan Ekspor Barang)

Dokumen yang digunakan saat melakukan ekspor barang yakni ketika akan memasuki pelabuhan, dokumen ini diperlukan untuk mendapat persetujuan dari pihak Bea dan Cukai.

2) EMKL (Ekspedisi Muatan Kapal Laut)

Perusahaan jasa ini bertugas untuk melakukan pengiriman barang dari atau ke pelabuhan untuk melakukan ekspor dan impor barang. EMKL juga mengurus dokumen-dokumen untuk mendapat persetujuan dari Bea dan Cukai.

### 3) HS (*Harmonized System*)

Setiap barang harus memiliki nomor HS yang mana nomor tersebut nantinya akan disesuaikan sehingga pada penomoran harus dilakukan dengan teliti dan benar.

### 4) CIF

*Cost Insurance Freight* ialah biaya atau ongkos pengangkutan barang mulai dari muatan di atas kapal hingga barang sampai di alamat tujuan yang disertai dengan biaya asuransi. *Cost* ini dibayarkan kepada penjual.

### 5) CFR

*Cost And Freight* ialah biaya tambang atau ongkos kapal yang dikenakan saat melakukan pengiriman muatan ke alamat yang dituju.

## **E. Dokumen Penunjang *Stripping/Stuffing***

Dokumen *container* yang perlu disiapkan sebagai penunjang kegiatan stuffing/stripping di gudang CFS dan sebagai syarat untuk dilaksanakan pelayanan jasa di pelabuhan ialah sebagai berikut:

#### 1. *Delivery Order* (D/O)

D/O ialah dokumen yang digunakan untuk mengambil barang dari perusahaan pelayaran ke gudang penumpukan.

#### 2. Warkat Dana

Merupakan surat yang berisi keterangan untuk membayar pelayanan jasa yang telah dilakukan oleh TPKS.

#### 3. Permohonan Rubah Status diketahui Oleh Perusahaan Pelayaran atau Agen Pelayaran

Surat pernyataan yang berisi bahwa peti kemas telah berubah statusnya dari LCL ke FCL.

#### 4. *Manifest*

Dokumen yang berisi tentang keterangan secara detail peti kemas beserta muatan yang ada di dalamnya.

#### 5. *Job Order*

Job Order ialah surat yang menyatakan perintah kerja yang diterbitkan oleh Subdin bagian pelayanan yang akan digunakan karyawan untuk bekerja sesuai dengan perintah kerja yang telah ditetapkan pada surat perintah tersebut.

### **F. Pengertian Perusahaan Perkapalan**

Perusahaan perkapalan menurut pasal 233-340 KUHD terdapat 24 pasal, yang memiliki definisi yakni suatu badan usaha yang melaksanakan perusahaan dengan cara mengelola, mengeoperasikan kapal atau lainnya yang masih berhubungan erat dengan kapal.

Perusahaan pelayaran ialah badan usaha yang dimiliki oleh BUMN atau swasta yang memiliki bentuk Perusahaan Negara, Persero, PT, CV, dan lain-lain yang melaksanakan usaha dibidang jasa dan dalam bidang penyediaan ruang kapal laut untuk keperluan mengangkut muatan seperti penumpang, barang dari pelabuhan muat ke pelabuhan bongkar, dari dalam negeri atau luar negeri (Suwarno,2011). Dalam kegiatannya pelayaran dibagi menjadi dua macam yakni, pelayaran niaga dan pelayaran bukan niaga.

### **G. Instansi pemerintah dan unit kerja yg terkait dengan *Shipping lines***

#### 1. Otoritas Pelabuhan

Instansi ini merupakan lembaga pemerintah di pelabuhan seabagai regulator yang menyusun, memerintah serta melakukan pengawasan seluruh kegiatan yang terjadi pelabuhan yang diusahakan secara komersial yang memiliki tujuan untuk

menambahkan kewenangan yang baik dan menerapkan efisiensi kinerja di pelabuhan.

## 2. Pelindo (Pelabuhan Indonesia)

Pelindo sebagai BUMN memiliki tugas dan melaksanakan pengusaha layanan jasa kepelabuhanan untuk mendukung kelangsungan arus kapal, muatan penumpang dan barang, serta hewan. Penyediaan dan pengusaha layanan dermaga untuk bertambat, pelaksanaan kegiatan bongkar dan muat barang dan juga embarkasi debarkasi penumpang secara aman. Menyediakan dan mengusahakan adanya gudang atau CY untuk menimbun muatan yang akan dilakukan pembongkaran dari kapal yang akan dilakukan pemuatan ke atas kapal, termasuk adanya CY, depo, dan CFS.

## 3. Bea Cukai

Instansi ini di bawah naungan Departemen Keuangan yang memiliki tugas dan wewenang serta fungsi di pelabuhan untuk melaksanakan pengamanan, pengawasan mengenai pemasukan negara yang terdiri dari bea masuk dan cukai dalam rangka kelangsungan arus barang keluar dan masuk serta dokumen muatan ekspor dan impor.

## 4. Kesehatan Pelabuhan

Instansi ini dibawah naungan Departemen Kesehatan yang memiliki tugas untuk mengawasi dan melakukan pengelolaan lalu lintas hewan dan tumbuhan yang keluar dan masuk melewati daerah pelabuhan yang digunakan sebagai penyaringan dalam pencegahan dari semua yang masuk dan penyebaran virus yang ada pada hewan dan tumbuhan melewati pemeriksaan kesehatan sebagai salah satu media yang diidentifikasi menjadi salah satu sumber penularan.

5. Kesatuan Pelaksana Pengamanan Pelabuhan (KPPP)

Merupakan salah satu instansi yang memiliki tanggung jawab untuk mengendalikan dan mengamankan di daerah dan lingkungan pelabuhan.

6. Perusahaan Bongkar Muat (PBM)

Di bawah ini merupakan tugas dan wewenang serta fungsi dan tanggung jawab dari PBM:

- a. Melakukan persiapan terhadap standar layanan dan kinerja kegiatan bongkar muat.
- b. Melakukan persiapan tentang SOP pelayanan kegiatan bongkar muat.
- c. Kelancaran kegiatan bongkar muat.
- d. Melaksanakan kesiapan atas peralatan kegiatan bongkar muat untuk mencukupi ketentuan yang ada.
- e. Mempersiapkan tenaga ahli dalam kegiatan bongkar muat atau TKBM dalam melaksanakan pengawasan utama dalam kegiatan bongkar muat.
- f. Memakai TKBM sesuai dengan keperluan yang ada.
- g. Penerimaan barang dan keselamatan barang.
- h. Bertanggung jawab terhadap kelangsungan dan kelancaran, *security, safety* atas muata-muatan yang akan dilakukan pembongkaran serta sarana dan prasarana di pelabuhan yang akan digunakan.
- i. Melakukan pelaksanaan kegiatan bongkar dan muat.
- j. Melakukan koordinasi yang baik terhadap instansi-instansi yang terkait dalam kegiatan tersebut.
- k. Membuat laporan kebenaran yang disampaikan terhadap kegiatan bongkar dan muat.

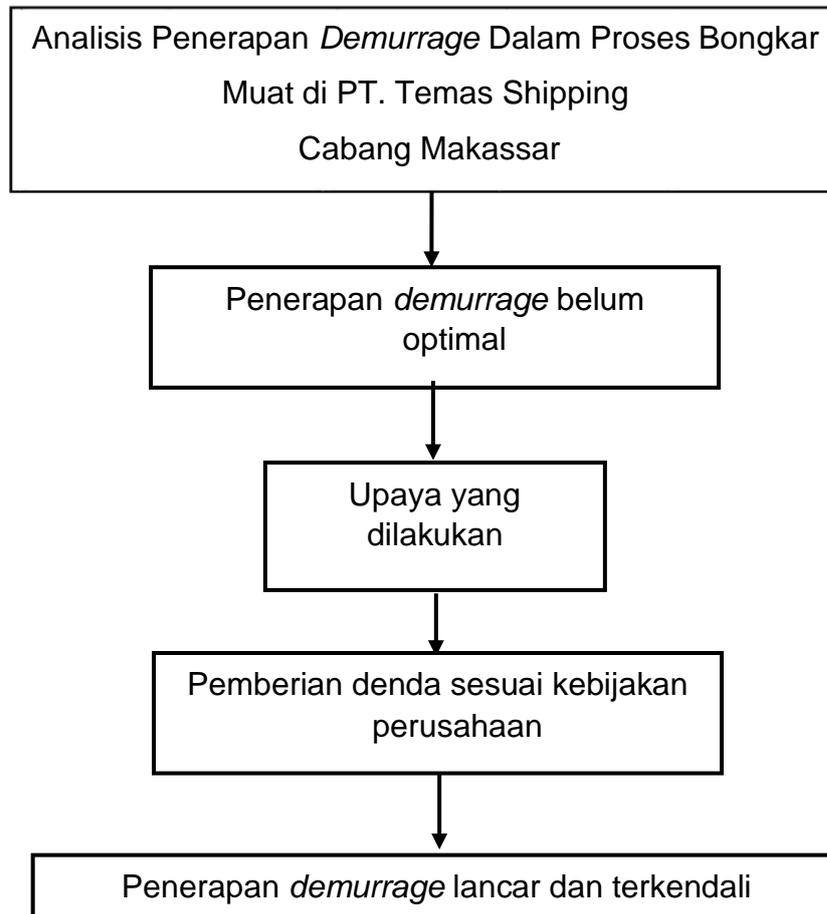
## 7. Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL)

Kegiatan dari perusahaan EMKL yaitu melaksanakan pengurusan terhadap dokumen dan pekerjaan yang berhubungan dengan penerimaan dan penyerahan barang yang diangkut oleh kapal laut yang kemudian akan diberikan kepada perusahaan pelayaran ataupun penyedia layanan jasa sarana angkut muatan berupa barang dan penumpang serta pemenuhan kebutuhan kapal.

## H. Kerangka Berpikir

Di bawah ini ialah kerangka pikir dari penulis:

Gambar 2.1 Kerangka Pikir Penelitian



## I. Hipotesis

Dari kerangka pikir di atas, penulis menyimpulkan bahwa hipotesis dari penulisan penelitian ini yaitu *demurrage* dalam proses bongkar muat di PT. Temas Shipping Cabang Makassar belum optimal.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Jenis Penelitian**

Penulis menggunakan jenis penelitian deskriptif, yakni penelitian yang menggunakan pendekatan kualitatif yang menekankan pada proses bagaimana cara menyimpulkan secara deduktif atau induktif terhadap peristiwa yang diobservasi dengan menggunakan logika ilmiah.

#### **B. Definisi Operasional Penelitian**

##### 1. Pengertian Penerapan

Penerapan dalam KBBI yakni sebuah proses, cara untuk menerapkan, memasang dan memanfaatkan suatu hal dalam rangka untuk memperoleh tujuan dengan melakukan pengamatan secara langsung.

##### 2. Pengertian *Demurrage*

*Demurrage* ialah pemberian denda terhadap pencharter ketika terjadi keterlambatan dalam proses pemuatan dan pembongkaran sesuai dengan kontrak yang telah disepakati dalam *Voyage Charter Party* dan juga berdasarkan kebijakan masing-masing perusahaan.

##### 3. Bongkar Muat

Bongkar muat ialah proses memindahkan barang dari kapal ke dermaga atau ke tongkang dan sebaliknya.

### **C. Populasi dan Sampel**

#### 1. Populasi

Populasi yang digunakan oleh penulis dalam penelitian ini ialah beberapa penyewa peti kemas di PT. Temas Shipping Cabang Makassar.

#### 2. Sampel

Sampel yang diambil oleh penulis dalam penelitian ini ialah 7 penyewa peti kemas yang terkena *demurrage* di PT. Temas Shipping Cabang Makassar.

### **D. Teknik Pengumpulan Data**

Selain menggunakan metode yang tepat, dibutuhkan juga kemampuan untuk memilih dan bahkan merangkai teknik pengumpulan data yang sesuai. Penulis menggunakan 2 metode dalam pengambilan data yakni:

#### 1. Data Primer

Penelitian dilakukan secara langsung di PT. Temas Shipping cabang Makassar untuk memperoleh data yang lebih akurat. Wawancara dilakukan dengan para staff dan pimpinan yang terkait pada penelitian ini.

#### 2. Data Sekunder

##### a. Studi Kepustakaan

Penulis berusaha mengumpulkan data dengan mempelajari dan mengutip teori yang berkaitan dengan masalah yang diteliti.

##### b. Studi Dokumentasi

Penulis mempelajari berbagai dokumen maupun arsip-arsip yang ada PT. Temas Shipping Cabang Makassar yang berhubungan dengan permasalahan yang penulis teliti.

## **E. Teknik Analisis Data**

Sesuai dengan data yang didapat, penulis menggunakan metode analisis deskriptif kualitatif yakni dengan menganalisis temuan yang diperoleh di lapangan dengan menggunakan alat ukur yakni teori yang sesuai dan valid dengan masalah yang akan diteliti, dengan demikian akan didapat penyebab adanya masalah.

Metode ini digunakan untuk menggambarkan dan menjelaskan masalah yang terjadi di lapangan secara detail, baik tidaknya penelitian tergantung dari metode yang digunakan dalam melakukan penelitian. Dalam hal ini ialah data-data yang diperoleh apakah sudah valid dan mampu mengidentifikasi temuan yang ada.

## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **A. HASIL PENELITIAN**

##### **1. Gambaran Umum PT. Temas Shipping Cabang Makassar**

PT. Temas Shipping Cabang Makassar adalah anak perusahaan PT. Temas Tbk atau Temas Line yang merupakan perusahaan pelayaran peti kemas yang didirikan pada tanggal 12 juni 1993 dengan fokus utama pada jasa persewaan kapal. Perusahaan menunjukkan keunggulan dan kualifikasinya dalam layanan transportasi peti kemas, manajemen pengiriman dan manajemen kru. Hal ini didukung oleh anak perusahaannya. Saat ini, lebih dari 62 pelabuhan terhubung dalam jaringan nasional dan praktik standar menunjukkan kemampuan PT. Temas Shipping sebagai jalur pelayaran yang kredibel serta selalu berusaha siap sedia dalam menghadapi dinamika berubahnya industry pelayaran nasional. Perusahaan berusaha terus untuk mengembangkan macam-macam dan jangkauan pelayanan ke tarah tujuan manajemen *agency*, *shipping*, bongkar muat dan *warehouse*.

Pelayanan terpadu dari layanan perseroan saat ini didukung dengan 4 entitas anak perseroan yakni, PT. PBM Olah Jasa Trisari Andal yang bergerak di bidang jasa bongkar muat dan jasa terkait PT. Pelayaran Tirtamas Express yang beroperasi dibidang Pelayaran, Anemi Matitime Co. Ltd yang beroperasi dibidang manajemen *container*, PT. Escorindo Stevedoring yang beroperasi dibidang jasa bongkar muat. Perseroan saat ini terus berupaya untuk memperluas pasar dengan merambah ke seluruh Indonesia.

## 2. Visi dan misi perusahaan

### a. Visi

PT. Temas di bentuk dan memulai aktifitas dengan menyediakan jasa pelayaran dan pengangkutan barang-barang. Adapun visi perusahaan PT. Temas adalah menjadi perusahaan yang paling menguntungkan.

### b. Misi

Menyediakan jasa pelayaran di Indonesia yang inovatif, kompetitif dan handal, serta senantiasa memberikan pelayanan yang profesioanal kepada pelanggan, sehingga memberikan keuntungan maksimal bagi *stakeholder*.

## 3. Lambang PT. Temas Shipping Cabang Makassar

Gambar 4.1 Lambang PT. Temas Shipping Cabang Makassar

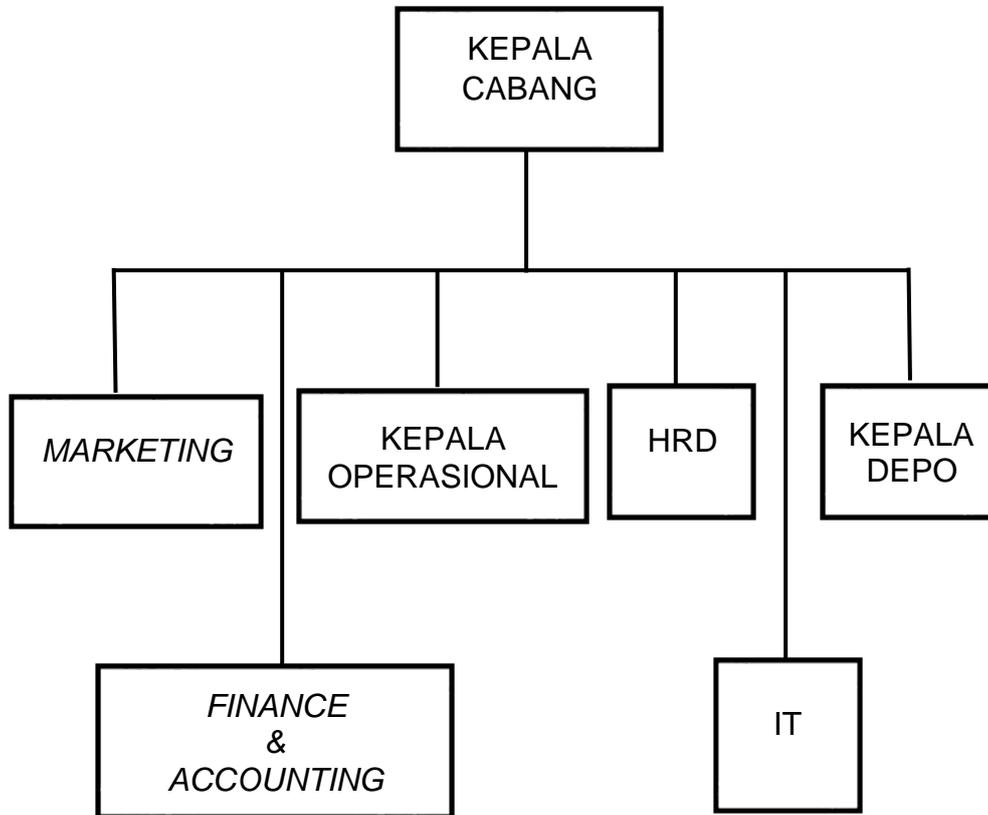


**PT TEMAS SHIPPING**

Sumber: PT. Temas Shipping Cabang Makassar.

#### 4. Struktur Organisasi

Gambar 4.2 Struktur Organisasi PT. Temas Shipping Cabang Makassar



Sumber: PT. Temas Shipping Cabang Makassar, 2020.

## 5. Uraian Tugas

Adapun Tugas dan tanggung jawab dari setiap bagian struktur organisasi di atas ialah:

### a. Kepala Cabang

Berikut ini ialah tugas dan tanggung jawab kepala cabang:

- 1) Memberikan sanksi terhadap pegawai yang melakukan kesalahan, mengembangkan, menerapkan serta mengendalikan pelaksanaan kegiatan operasional kantor cabang.
- 2) Memberikan kritik dan saran kepada kantor pusat berupa kebijakan-kebijakan yang telah diteapkan untuk mengembangkan usaha serta memberikan teguran kepada karyawan yang melakukan kesalahan.

### b. Kepala Depo

Kepala depo memiliki tanggung jawab atas segala sesuatu yang peristiwa yang terjadi di lapangan penumpukan *container* (depo).

### c. Kepala Operasional

Kepala operasional mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan operasional di lapangan seperti, melakukan control terhadap arus *container*, dokumen-dokumen yang datang dan saat kapal berangkat, keperluan kapal dan keamanannya.

### d. HRD (*Human Resources Development*)

HRD yang berurusan dengan masalah admisnistrasi perusahaan, surat menyurat baik surat masuk dan keluar.

### e. IT (Informasi Teknologi)

Tugas dan tanggung jawab IT yakni mengawasi dan menjadi operator serta perawatan terhadap jaringan yang ada di perusahaan baik LAN dan WAN dengan sistem manajemen yang terhadap perangkat keras, pengarsipan data dan komputer.

f. *Finance & Accounting*

*Finance & accounting* bertanggung jawab terhadap segala sesuatu yang berkaitan dengan keuangan perusahaan, yang melakukan pembukuan dan mencatat serta mengelola pemasukan dan pengeluaran perusahaan serta Menyusun laporan keuangan setiap periode di PT. Temas Shipping Cabang Makassar.

g. *Marketing*

*Marketing* melakukan pemasaran produk dan mengamati persaingan pasar terhadap harga penawaran.

**6. Pelaksanaan Operasi *Stuffing/Stripping* PT. Temas Shipping Cabang Makassar**

a. Pelaksanaan *stuffing/stripping*

*Stuffing* ialah kegiatan pemuatan barang ke dalam *container*, sedangkan *stripping* yaitu proses untuk mengeluarkan muatan dari *container*. Sebelum pelaksanaan *stuffing*, penyewa peti kemas melakukan *booking* kepada pihak perusahaan yaitu kepada petugas *marketing* yang akan menerbitkan *container pass* (sebagai tiket atau dokumen untuk mengeluarkan *container empty* dari depo) setelah *container pass* di setujui dan diberikan ke depo, kemudian petugas depo menyiapkan *container*.

b. Pelaksanaan *Delivery*

1) Pelaksanaan *truck in gate* harus membawa *job slip* dan petugas *gate* akan meng-*entry* nomor peti kemas yang akan diambil dan nomor *truck*. Untuk peti kemas *empty* hanya mengantri nomor *job slip*.

2) Sistem harus mengontrol realisasi pembayaran warkat terhadap peti kemas tersebut, apabila jumlah warkat tidak mencukupi maka sistem tidak akan menerbitkan *Job slip*.

- 3) Apabila terjadi penolakan penerbitan *Job Slip*, maka pemilik peti kemas harus menambah warkat dan perubahan *date of plan*.
- 4) Pelaksanaan *Truck In-Gate*, hanya untuk satu sirkus transaksi (*Receiving* Atau *Delivery*).
- 5) Konfirmasi *Un-Stack* untuk *delivery* dilakukan oleh petugas *tally* lapangan.
- 6) Petugas *tally* lapangan berkewajiban untuk menuliskan jumlah *shifting job slip*.
- 7) Pelaksanaan *Truck out-gate* melakukan konfirmasi *job slip* Dengan peti kemas yang dibawa dan mengisi jumlah *shifting*. Apabila proses *un-stack* dilapangan tidak dilakukan, maka proses *un-stack* dilakukan secara otomatis pada saat petii kemas *out-gate*
- 8) Sistem akan melakukan *control* secara otomatis terhadap jumlah peti kemas yang ada pada *Job Slip* tersebut dengan jumlah *Job Slip* yang telah dikonfirmasi *out-gate*, apabila jumlah peti kemas dalam satu *Job Slip* sama dengan jumlah *Job Slip* maka sistem akan menandai *Job Slip* tersebut siap untuk dibuatkan Nota Tagihan.
- 9) Sistem harus memonitor atau menampilkan *Job Slip* yang sedang dalam proses dalam jangka waktu tertentu.

c. Pelaksanaan Penerimaan *Container (Receiving)*

- 1) Pelaksanaan *truck in-gate* harus membawa *Job slip* dan petugas *gate* akan *meng-entry* nomor peti kemas yang dibawa nomor *seal*, berat, suhu peti kemas *reefer*, fisik peti kemas dan nomor *truck*.
- 2) Pelaksanaan *truck in-gate*, petugas *gate* melakukan konfirmasi peti kemas dibawa.

- 3) Menerbitkan *job slip* yang berisikan *yard* alokasi untuk peti kemas tersebut, jika kapasitas alokasi CY kurang maka *system* akan memberikan lokasi.
- 4) Konfirmasi *stacking* untuk *receiving* dilakukan oleh petugas *tally* lapangan.
- 5) Sistem harus mampu memonitor atau mampu menampilkan *job slip* yang sedang dalam proses dalam jangka waktu tertentu.
- 6) *Truck eks-receiving* tidak di perbolehkan membawa peti kemas *delivery* sebelum *truck* tersebut *out- gate*.

## 7. Fasilitas Dan Alat Pendukung Proses Bongkar Muat Temas *Shipping* di Pelabuhan Makassar

### a. Fasilitas pendukung

Ketersediaan fasilitas yang berstandar Terminal Peti kemas Internasional mampu menampung dan menangani pelayanan peti kemas yang yakni:

Tabel 4.3 Fasilitas Pendukung

NO	FASILITAS CY PELABUHAN	UKURAN
1.	Luas Lap. Penumpukan PK/CY a. Jumlah Blok Penumpukan b. Kapasitas <i>Row</i> per Blok c. Jumlah <i>Ground Slot</i>	114.400 m <sup>2</sup> 13 Blok 6 <i>Row</i> per Blok 2.463 <i>Ground Slot</i>
2.	Luas Lapangan Serba Guna	15.000 M
3.	Gudang CFS	1 Buah
4.	Luas Gudang CFS	4.000 m <sup>2</sup>
5.	Kapasitas Gudang CFS	60 Vak
6.	Luas Bengke Peralatan	750
7.	<i>Reefer Flug</i>	36 Flug
8.	<i>Voltage Reefer Flug</i>	380 lt/Unit
9.	<i>Reservoir</i> Kapasitas	1000 Ton
10.	Tangki dan Jembatan Timbang	4 Unit
11.	Kapasitas Jembatan Timbang	45 Ton
12.	<i>Genzet</i> (325 KVA)	1 Unit

Sumber: PT. Pelabuhan Indonesia IV, 2020.

b. Peralatan Pendukung

Dalam melakukan bongkar muat peti kemas, suatu dermaga harus didukung oleh kesiapan alat-alat bongkar muat dengan mekanisme sesuai SOP, alat-alat tersebut antara lain:

Tabel 4.4 Peralatan Pendukung

No.	Uraian	Sat	Jumlah	Keterangan
1.	<b>Gantry Crane (GC)</b>			
	a. Milik Sendiri	Unit	7	Siap Operasi
	b. Kerjasama Operasi	Unit	2	Siap Operasi
2.	<b>Transtainer (TT)</b>			
	a. Milik Sendiri	Unit	15	Siap Operasi
	b. Kerjasama Operasi	Unit	3	Siap Operasi
3.	<b>Reach Steaker Kap 42 T</b>			
	a. Milik Sendiri	Unit	2	Siap Operasi
	b. Temas	Unit	2	Siap Operasi
4.	<b>Top Loader Kap. 35 T</b>			
	a. Milik Sendiri	Unit	1	Siap Operasi
	b. Kerjasama Operasi	Unit	2	Siap Operasi
5.	<b>Forklift</b>			
	a. <i>Forklift battery</i> kap. 2 T	Unit	7	Siap Operasi
	b. <i>Forklift</i> kap. 5 T	Unit	1	Siap Operasi
	d. Temas	Unit	1	Siap Operasi
6.	<b>Head Truck</b>			
	a. Milik Sendiri	Unit	25	Siap Operasi
	b. Kerjasama Operasi	Unit	8	Siap Operasi

<b>7.</b>	<b>Chassis</b>			
	a. Ukuran 20'	Unit	16	Siap Operasi
	b. Ukuran 40'			Siap Operasi
	- Milik Sendiri	Unit	20	Siap Operasi
	- Kerjasama Operasi	Unit	4	

Sumber: PT. Pelabuhan Indonesia IV, 2020.

Berdasarkan table di atas, ketersediaan peralatan yang akan digunakan dalam bongkar muat *container* Temas di CY Makassar telah mampu menangani kegiatan operasional pelayanan bongkar muat yang efisien dan efektif tetapi belum mampu menangani pelayanan kegiatan *stuffing/stripping* di depo PT. Temas Shipping Cabang Makassar.

Fungsi alat-alat bongkar muat diatas ialah:

1. *Gantry Crane*

Alat utama yang berfungsi untuk membongkar peti kemas dari dermaga ke kapal dan sebaliknya, dalam kecepatannya ditentukan dari tingkat muatan kapal dan jumlah alat *gantry crane*.

2. *Transtainer*

Alat bongkar muat ini memiliki fungsi untuk mengangkat, *menstuck* dan membongkar maupun memuat peti kemas dilapangan penumpukan (CY).

3. *Reach Staker*

Alat untuk memindah bahan yang fleksibel yang dapat dioperasikan di pelabuhan kecil ataupun sedang. Alat ini mampu mengangkat *container* dengan jarak dekat dan cepat serata

mampu Menyusun peti kemas dengan berbagai posisi sesuai dengan ruanggerak yang ada di lapangan.

4. *Top Loader/Lift Truck*

Alat ini digunakan sebagai *handling* dan *stacking container* yang telah kosong dan memindahkan intermodal untuk muatan dari dan ke kapal.

5. *Forklift*

Digunakan untuk kegiatan pembongkaran dan pemutan dalam tonase kecil, pada umumnya mayoritas pada CFS untuk *stuffing* dan *stripping* serta digunakan juga pada kegiatan yang berhubungan dengan *delivery* atau *interchange*.

6. *Head Truck* dan *Chasis*

Alat ini untuk mengangkat *container* dari dermaga ke CY atau sebaliknya dan dari area lapangan penumpukan *container* ke gudang *Container Freight Station* (CFS) atau sebaliknya.

Alat ini berfungsi untuk *Receiving/Delivery* selain itu juga sebagaialat untuk memindahkan *container* dari dan ke Roro serta dapat beroperasi di jalan raya umum sesuai dengan asal dan tujuan barang.

## **B. Pembahasan Penelitian**

### **1. Alur Penyewaan Peti Kemas**

Dalam penyewaan peti kemas terdiri dari *shipper* (pengirim), *consignee* (penerima), EMKL dan perusahaan pelayaran. Pertama-tama *consignee* memesan barang dan menentukan berapa jumlahnya serta jumlah *container* yang akan digunakan. Ketika *consignee* telah menyepakati harga, langkah selanjutnya yaitu menentukan Jasa Pengurusan Transportasi (JPT) yang akan digunakan serta menegosiasikan harga, kemudian penentuan jadwal kapan barang akan dikirim.

### **2. Penerapan Alur *Demurage***

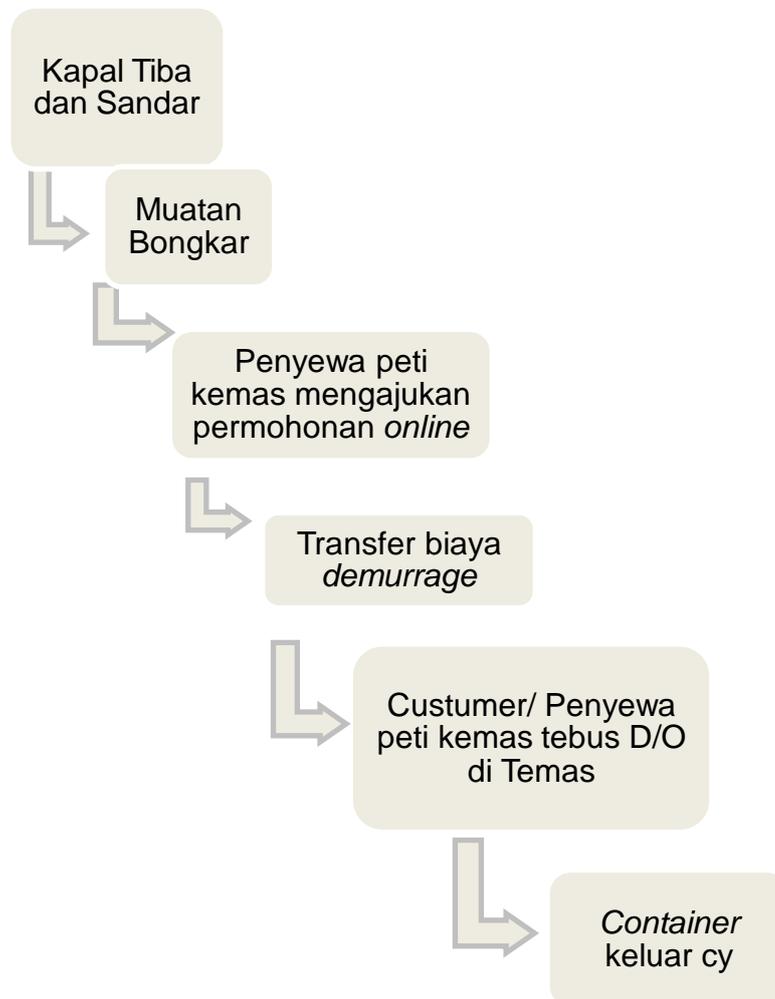
Perusahaan memberikan *demmurage* sebagai sanksi berupa denda karena terlambat melakukan pembongkaran dengan batas waktu yang telah ditetapkan dan disepakati dalam perjanjian.

Untuk mengetahui adanya *demmurage time*, sewaktu kegiatan bongkar berlangsung perubahan status *container* harus *real time* karena hal ini sebagai acuan perhitungan biaya *demmurage* yang akan dikenakan mulai sejak *container* terbongkar dari kapal.

Adapun perhitungan mengikuti kebijakan PT. Temas Shipping Cabang Makassar terhadap penyewa jasa *container*. Perhitungan ini biasanya dipengaruhi oleh kebijakan berupa pemberian masa *freetime*, diskon, loyalitas *customer*, jumlah *container* yang di terima oleh *consignee* sebagai orang yang bertanggung jawab untuk kegiatan *dooring container* di kota tujuan.

Di bawah ini adalah alur demurrage:

Gambar 4.5 Alur *demurrage*



Sumber Data: PT Temas Shipping Makassar, 2021.

Dari alur penerapan demurrage di atas ketika kapal tiba dan sandar, kewajiban dari *shipper* di pelabuhan muat mengambil peti kemas kosong, lalu proses *stuffing* dan *haulage container* yang sudah berisi ke CY di pelabuhan. Kewajiban *consignee* ialah mengambil peti kemas di pelabuhan untuk *haulage* dan *unstuffing* di tempatnya atau di CFS.

Setelah kapal tiba dan sandar penyewa peti kemas atau *customer* tebus *invoice* atau D/O di perusahaan sebagai syarat pengeluaran peti kemas dari CY, sebelum peti kemas dikeluarkan dari lapangan penumpukan penyewa peti kemas atau pemilik barang melakukan permohonan pengajuan *online* kemudian melengkapi dokumen persyaratan pengambilan dengan mengisi nomor dari peti kemas lalu biaya *demurrage* di transfer dan petugas mengeluarkan D/O agar penyewa jasa *container* barang dapat mengeluarkan peti kemas dari lapangan penumpukan.

Waktu perhitungan demurrage ini mengikuti perubahan tanggal kalender sejak *container* tersebut di bongkar dari atas kapal. Besaran demurrage yang di bebaskan kepada penerima barang berdasarkan jumlah hari sejak *container* tersebut terkonfirmasi sudah terbongkar dari atas kapal hingga di kembali ke CY/ Depo penumpukan *container* dalam keadaan kosong.

### **3. Data Penyewa Peti Kemas Yang Terkena Demurrage**

Dalam sebulan kapal masuk kurang lebih 11 kapal dan 1 kapal biasanya kurang lebih 700 bongkaran tergantung dari gt kapal, dan per *container* *invoicenya* berbeda walaupun *shippemnya* sama tetap *invoicenya* berbeda karna setiap *invoice container*, biasanya berbeda dalam waktu pengambilan container dari lapangan penumpukan sehingga dalam 1 *shipper* terkadang 10 *container* terkena *demurrage* bahkan lebih dengan pembayaran denda yang berbeda setiap *containemnya* tergantung berapa lamanya container berada di lapangan penumpukan setelah habis masa *free time demurrage*.

Berikut ini merupakan beberapa data penyewa peti kemas yang terkena *demurrage*:

Tabel 4.6 Data Penyewa Peti Kemas yang Terkena *Demurrage*

No.	Nama penyewa	Nama Kapal	Jenis <i>container</i>	Jumlah <i>container</i>	Biaya
1.	PT. Setiawan Mitra Utama Logistik	Kuala Mas	20 ft	19	Rp 950.000
2.	PT. Pancaran Sinar Timur	Selat Mas	40 ft	3	Rp 300.000
3.	PT. Transvia Anugerah Utama	Derya Mas	20 ft	2	Rp 200.000
4.	PT. Transvia Anugerah Utama	Selat Mas	20 ft	1	Rp 50.000
5.	PT. Metta Trans Logistik	Hilir Mas	20 ft	1	Rp 50.000
6.	PT. Restu Anugerah Illahi	Selat Mas	20 ft	2	Rp 100.000
7.	PT. Kencana Megah Logistik	Selat Mas	20 ft	8	Rp 400.000

Sumber: PT. Temas Shipping Cabang Makassar, 2020.

Gambar 4.7 Nota Penjualan



**TEMAS SHIPPING**

PT. TEMAS SHIPPING, JL. YOS SUDARSO KAV 33, SUNTER JAYA TANJUNG PRIOK JAKARTA UTARA 14350

220328172352717  
**COMPUTER GENERATED**

NPWP : 01.653.977.7-046.000  
Tanggal PKP :

Kode & Nomor Seri Faktur Pajak :  
Nomor Invoice : 331483  
Nomor Referensi : TRDDE2022032800051

**NOTA PENJUALAN DAN PELAYANAN JASA**

---

Kepada : METTA TRANS LOGISTIK, PT  
NPWP : 944925247801000  
Alamat : KOMPLEK RUKO CAKALANG BLOK E NO. 29,  
JALAN CAKALANG, KEL. TOLAKA, KEC. UJUNG  
TANAH, KOTA MAKASSAR, PROV. SULAWESI  
SELATAN

Customer ID : 013505  
Vessel & Voy : Hilir Mas/HIM/17/22  
ATD : 28-SEP-2020  
Due Date : 29-SEP-2020  
Loading Port : JAKARTA  
Discharge Port : MAKASSAR  
Currency Code : IDR

Ref Number	Uraian Jenis Penjualan/Jenis Jasa	Qty	Price/Unit	Total
TRDDE2022032800051	940 FREIGHT SURCHARGE DEMURAGE1(BMOU2877829)	1	50,000	50,000.00
Subtotal				50,000.00
PPN				0.00
Stamp Duty				0.00
Grand Total				50,000.00

Terbilang : LIMA PULUH RIBU RUPIAH

Metode pembayaran IDR Rekening - PT. TEMAS SHIPPING  
**Virtual Account**  
BCA Virtual Account Klik Temas (Online)  
Mandiri Virtual Account : 8817702013505  
**Cek/Giro**  
PT. TEMAS SHIPPING  
IDR : BCA NO. 007-7719222

**Bank Transfer**  
Bank Sinarmas No 0053053009

MAKASSAR, 28-SEP-2020  
PT. TEMAS SHIPPING

Metode Pembayaran USD Rekening:  
BCA USD 007-770-7666  
Swift Code : CENAIJJA

Tanpa Official Receipt,  
Invoice Dianggap  
Belum Lunas

Note :

1. Pembayaran secara penuh sesuai nilai invoice. Biaya lainnya diluar tanggung jawab kami.
2. Complain Invoice Maksimal 7 (tujuh) hari setelah invoice diterima.
3. Invoice dianggap lunas jika pembayaran masuk ke rekening yang telah diinfokan di invoice ini.
4. Due date dihitung dari ATD
5. Tidak menerima pembayaran dalam bentuk tunai

Sumber: PT. Temas Shipping Cabang Makassar, 2020.

### C. Hambatan Penerapan *Demurrage*

Terdapat hambatan yang terjadi di PT. Temas Shipping Pelabuhan, yaitu keterlambatan pengambilan peti kemas di lapangan penumpukan. Berikut hambatan yang di hadapi dilapangan saat melaksanakan penelitian di PT. Temas Shipping Cabang Makassar:

#### 1. Gudang penyewa peti kemas dari pemilik barang penuh

Merupakan kendala utama yang sering terjadi, mengakibatkan pemilik barang/pemilik muatan tidak menebus D/O sebagai syarat dikeluarkan *container* dari lapangan penumpukan maupun sebaliknya jika pemilik muatan sudah menebus D/O tetapi peti kemas tidak dibawah keluar dari lapangan penumpukan (CY) tetap akan dikenakan *demurrage*.

#### 2. Penyewa peti kemas belum membayar sewa tambang ke pihak perusahaan

Berkaitan dengan utang piutang yang belum dibayar pihak penyewa peti kemas.

#### 3. Faktor alam

Curah hujan yang tinggi dan dengan intensitas hujan yang sering terjadi mengakibatkan banjir sehingga akses pengiriman ke Gudang menjadi terhambat ialah salah satu peristiwa yang pernah terjadi di PT. Temas Shipping Makassar.

#### 4. Mobil rusak

Dalam proses *delivery* ke gudang, mobil pengangkut peti kemas mengalami kerusakan akibat dari kelalain pihak ekspedisi yang tidak mematuhi *procedure* keamanan dalam bekerja.

#### **D. Upaya yang dilakukan oleh PT. Temas Shipping Cabang Makassar dalam Penerapan *Demurrage***

Sistem kebijakan dari PT. Temas Shipping Cabang Makassar untuk mengatasi *demurrage* adalah Nego (kontrak) di awal misalnya dari pihak penyewa peti kemas meminta *freetime demurrage* 5 hari, setelah lewat dari waktu 5 hari tersebut maka akan timbul biaya *demurrage* walaupun dari pihak *customer* sudah menebus D/O ditemas sejak kapal sandar/bongkar tapi belum ditarik keluar dari lapangan penumpukan maka lepas dari 5 hari akan terhitung *demurrage*, ini adalah salah satu kebijakan atau *special demurrage* dari perusahaan jika pihak dari *customer* sudah bekerjasama lama dengan perusahaan PT.Temas Shipping Makassar.

Upaya yang akan dilakukan dalam mengatasi hambatan pada penerapan *demurrage* di perusahaan PT. Temas Shipping yaitu belum optimal, yang terjadi dilapangan masih ada *demurrage* di karenakan masih adanya peti kemas yang menumpuk di lapangan penumpukan walaupun dari perusahaan sudah mengeluarkan kebijakan tentang *demurrage*.

Dalam hal upaya untuk meningkatkan proses bongkar muat yang diharusny dapat di peruntukan kembali sebagai muatan, pihak PT. Temas Shipping Cabang Makassar dalam hal ini menjadi tanggung jawab *Customer Service* untuk rutin *followup* setiap *consignee* untuk memastikan kapan rencana pembongkaran *containers full* yang masih berada di area CY. Upaya ini di lakukan untuk menekan *cost-cost* lain yang ditimbulkan oleh *container full* tersebut kepada pihak Pelindo. Selain itu tingginya permintaan *container* kosong di pelabuhan muat seperti Surabaya dan Jakarta untuk di sewakan kembali kepada *customer* tentunya harus terus di *supplay*.

1. Gudang penyewa peti kemas dari pemilik barang penuh  
Untuk mengatasinya penyewa peti kemas harus menyediakan gudang terlebih dahulu sebelum peti kemasnya tiba, menurut Aidil selaku staff PT. Temas Shipping Cabang Makassar.  
“Untuk cara mengatasinya perusahaan tidak bertanggung jawab tentang pergudangan dari penyewa peti kemas yang saya ketahui caranya yaitu pihak penyewa harus menyediakan gudang sebelum peti kemasnya tiba”.
2. Penyewa peti kemas belum membayar sewa tambang ke pihak perusahaan  
Upaya yang dilakukan adalah dengan menahan peti kemas, walaupun sudah menebus DO, menurut Aidil selaku staff PT. Temas Shipping cabang makassar.  
“Perusahaan menahan peti kemas dan memindahkannya ke depo dari lapangan penumpukan sampai pihak dari penyewa melakukan pembayaran sewa tambangnya”.
3. Faktor alam  
Factor alam yang di maksud adalah jika terjadi hujan dengan intensitas yang tinggi mengakibatkan banjir sehingga kegiatan bongkar muat akan di berhentikan dan terkait masalah banjir adalah salah satu kasus yang pernah di alami oleh perusahaan.
4. Mobil rusak  
Untuk mengatasinya, pihak yang terkait harus melakukan pengecekan real time tentang kondisi dari transportasi yang akan di pakai, dengan mempersiapkan rencana cadangan, Menurut Aidil selaku Staff dari perusahaan PT. Temas Shipping Cabang Makassar.  
“Dari pihak perusahaan tidak mengetahui secara detail rencana apa yang akan di lakukan dari pihak penyewa peti kemas, dan hanya mengetahui secara umumnya kalau hambatan mobil rusak biasanya mencari mobil yang lain lagi tetapi tidak mudah untuk mendapatkan

mobil pengangkut peti kemas dikarenakan terbatas sehingga memerlukan waktu lagi, jadi upayanya harus melakukan pengecekan secara real time agar kendala yang akan terjadi dapat di atasi sebelumnya”.

Penerapan biaya *demurrage* sebagai sanksi atas keterlambatan kegiatan *stripping* sebenarnya tidak begitu efektif karena nominalnya cenderung lebih kecil jika di dibandingkan dengan tingkat kebutuhan *container* kosong yang akan menjadi muatan di pelabuhan-pelabuhan dengan *volume* muatan yang tinggi seperti *port* Jakarta dan Surabaya. Selain nominalnya yang cenderung kecil, biaya *demurrage* ini juga dapat di diskon bahkan di gratiskan untuk *customer-customer* tertentu yang telah mendapatkan persetujuan dari kantor pusat.

Pemberian sanksi *demurrage* bertujuan untuk memaksa *consignee* untuk rutin berkoordinasi dengan *shipper* di pelabuhan muat dan gudang-gudang penerima untuk segera melakukan *dooring* terhadap *container-container* yang sudah terbongkar dari kapal. Selain menambah pendapatan perusahaan, *demurrage* juga dapat membantu percepatan perputaran *container*. Dalam hal ini, semakin lama *consignee* melakukan *order stripping* maka semakin besar biaya *Demurrage* yang akan di bebankan kepadanya. Adapun kebijakan Temas Shipping Makassar yaitu dengan memberikan masa atau rentang waktu *demurrage* sebagai berikut:

Tabel 4.8 Biaya *demurrage* PT. Temas Shipping Cabang Makassar

Rentang	Hari	Denda	Keterangan
Masa 1	6 – 35	Rp 50.000/hari	Ctr 20'
		Rp 100.000/hari	Ctr 40'
Masa 2	36 – 66	Rp 100.000/hari	Ctr 20'
		Rp 200.000/hari	Ctr 40'
Masa 3	67 dan Seterusnya	Rp 150.000/hari	Ctr 20'
		Rp 300.000/hari	Ctr 40'

Sumber data: PT Temas Shipping Makassar Cabang Makassar, 2021.

Rentang waktu penyewaan peti kemas merupakan salah satu upaya dari perusahaan PT. Temas shipping Cabang Makassar untuk mengurangi *demurrage* dikarenakan yang terjadi di lapangan pihak penyewa peti kemas sering dengan sengaja terlambat dalam proses pengambilan peti kemas di lapangan karena alasan gudang dari penyewa penuh.

## **BAB V**

### **SIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. Simpulan**

Dari uraian yang telah dipaparkan pada pembahasan di bab sebelumnya, dalam pembahasan mengenai *demurrage* dalam proses bongkar muat di PT. Temas Shipping Cabang Makassar, maka pada bagian ini penulis mengambil simpulan dari hasil analisis data yang ada bahwa penerapan *demurrage* pada proses bongkar muat di PT. Temas Shipping Cabang Makassar belum optimal dikarenakan masih banyaknya peti kemas yang menumpuk di lapangan penumpukan yang masalah utamanya penyewa peti kemas dengan sengaja tidak mengeluarkan peti kemasnya dan sebagai solusinya pihak perusahaan mengeluarkan denda kepada penyewa peti kemas dengan rentang waktu dan kebijakan yang telah di sepakati.

#### **B. Saran**

Berdasarkan simpulan yang telah dijabarkan oleh Penulis, dengan demikian Penulis ingin memberikan saran kepada PT. Temas Shipping Makassar yang mungkin bermanfaat, dengan memperbaiki SOP (*Standard Operating Procedure*) dan mengkaji ulang denda yang akan di bayarkan dari pihak penyewa peti kemas agar dendanya dinaikan Kembali sehingga pihak penyewa akan mempertimbangkan jika tidak cepat-cepat mengeluarkan peti kemas dari lapangan penumpukan, yang akhirnya masalah *demurrage* akan teratasi.

## DAFTAR PUSTAKA

- Abdul Wahab, Solichin. (1990). *Pengantar Analisis Kebijakan Negara*. Jakarta, Rineka Cipta.
- Anonim, (2013). *Perusahaan Pelayaran*  
[http://pelaut-lusiana.blogspot.com/2013/03/perusahaan-pelayaran\\_18.html](http://pelaut-lusiana.blogspot.com/2013/03/perusahaan-pelayaran_18.html)
- Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (2016). *Mengenal Biaya Demurrage Saat Impor dan Ekspor*  
<https://www.beacukai.go.id/berita/mengenal-biaya-demurrage-saat-impor-dan-ekspor-.html>
- D. A. Lasse. (2012). *Manajemen Muatan*. Jakarta: PT. Rajagrafindo Persada.
- Gazal, N. I., Makahaube, M., & Djabier, A. (2019). *Pengaruh Idle Time Terhadap Produktivitas Bongkar Muat Peti Kemas di Terminal Operasi 3 (Ocean Going) PT. Pelabuhan Tanjung Priok*. Jurnal Karya Ilmiah Taruna, 3 (7), 267-290.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia. (1990) tentang *Bongkar Muat*.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia (2014). *Peraturan Menteri Perhubungan, Nomor 60 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal*. Kementerian Perhubungan. Jakarta.
- Republik Indonesia (2008). *Undang-Undang, Nomor 17 Tentang Pelayaran Tahun 2008*. Kementerian perhubungan. Jakarta.
- Republik Indonesia (2015). *Peraturan Pemerintah, Nomor 64 Tahun 2015 Tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah, Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan*. Kementerian Perhubungan. Jakarta.  
<https://hadhi73.wordpress.com/2013/05/27/pengertianstuffing-adalah-pengawasan-muat-barang-ekspor-petugas-stuffing/>  
<https://misterexportir.com/pengertian-stuffing/>

Subandi. (1989). *Manajemen Peti kemas*. Jakarta, Penerbit Arcan.

## RIWAYAT HIDUP PENULIS



**WA ODE FITRA DAYANA**, lahir pada tanggal 16 Januari 1999 di Kendari, merupakan anak ke dua dari tujuh bersaudara dari pasangan Bapak Syafruddin dan Ibu Harmawati. Penulis memasuki jenjang pendidikan sekolah dasar (SD) di SDN 1 Banabungi (2005-2011) dan melanjutkan Sekolah Menengah Pertama di SMP Negeri 1 Pasar Wajo, (2011-2014). Kemudian lanjut Sekolah Menengah Atas di SMA Negeri 1 Pasar Wajo (2014-2017), penulis melanjutkan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar pada tahun 2018 angkatan XXXIX, tepatnya bulan September 2018, penulis mulai mengikuti diklat di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar dan mengambil jurusan KALK. Setelah mengikuti pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar selama 4 (empat) semester, semester I sampai semester IV penulis di berikan kesempatan untuk melaksanakan praktek darat (prada) pada tahun 2020.

Pada semester V dan VI penulis melaksanakan praktek darat di atas PT. Temas Shipping Cabang Makassar, salah satu Perusahaan Pelayaran yang bergelut dalam bidang penyewa jasa peti kemas, (mulai pada tanggal 11 Agustus 2020 sampai dengan tanggal 20 November 2020) dan berpindah ke Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan kelas I Baubau mulai pada tanggal 23 November 2020 sampai dengan tanggal 23 Juni 2021). Setelah melaksanakan praktek darat penulis kembali ke kampus Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar (pada tahun 2021) untuk melanjutkan pendidikan di semester VII dan VIII.

Akhir kata: Untuk mencapai suatu cita-cita tidaklah semudah membalikkan telapak tangan tapi, semuanya itu perlu suatu perjuangan yang gigih dan kesabaran. Jangan pernah lupa untuk beribadah dan jangan pernah membuat kecewa orang tua. Ingat, Allah tidak pernah memberikan hambanya ujian di luar batas kemampuan hambanya.