

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



SKRIPSI

**PENGARUH PELAYANAN PEMANDUAN TERHADAP
KUNJUNGAN KAPAL DI PT. (PERSERO) PELABUHAN
INDONESIA II CABANG TANJUNG PRIOK**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV**

Oleh :

**YULIA NOVITASARI
NRP. 11. 6585 / K**

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

J A K A R T A

2015

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



SKRIPSI

**PENGARUH PELAYANAN PEMANDUAN TERHADAP
KUNJUNGAN KAPAL DI PT. (PERSERO) PELABUHAN
INDONESIA II CABANG TANJUNG PRIOK**

Oleh :

YULIA NOVITASARI
NRP. 11.6585 / K

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

J A K A R T A

2015

DAFTAR ISI

	Halaman
KATA PENGANTAR.....	i
DAFTAR ISI.....	iii
DAFTAR TABEL.....	v
DAFTAR GRAFIK.....	vi
DAFTAR LAMPIRAN.....	vii

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang.....	1
B. Identifikasi masalah.....	3
C. Batasan Masalah.....	3
D. Rumusan Masalah.....	3
E. Tujuan dan Manfaat Penelitian.....	3
F. Sistematika Penulisan.....	4

BAB II LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka	6
B. Kerangka Pemikiran	13

BAB III METODELOGI PENELITIAN

A. Waktu dan Tempat Penelitian	16
B. Metode Pendekatan & Teknik Pengumpulan Data	17
C. Subjek Penelitian	18
D. Teknik Analisis Data	18

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Data	23
B. Analisis Data	35
C. Alternatif pemecahan masalah	38
D. Evaluasi Pemecahan Masalah	38
E. Pemecahan Masalah	40

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan	42
B. Saran	43

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR PUSTAKA

<http://kamusbahasaIndonesia.org/pelayanan>

<http://www.slideshare.net/herythe/populasi-dan-sampel-penelitian>

KM Perhubungan No.24 Tahun 2002 Tentang Penyelenggara Pandu

PM Perhubungan No.53 Tahun 2011 Tentang Pemanduan

PP No. 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan

Suyono, R.P. 2007. Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut.

Jakarta: Percetakan Argya Putra

UU No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

www.priokport.co.id

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

1. Pengertian – Pengertian

a. Peti Kemas

Peti kemas adalah peti yang dipersiapkan untuk diisi yang akan dikirim supaya tidak rusak (Tim Penyusun Kamus Besar Bahasa Indonesia, 1989 : 679), suatu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu dapat digunakan berulang-ulang, disamping itu digunakan juga untuk menyimpan sekaligus mengangkut muatan yang ada di dalamnya (Capt. R.P. Suyono, 2007 : 133)

Beberapa pengertian istilah mengenai petikemas menurut (Amir M. S, 1997:7)

1) Kapal Petak (Cellular Ships)

Dengan diperkenalkannya peti kemas maka dengan sendirinya diperlukan kapal-kapal khusus yang sesuai untuk mengangkut peti kemas yang lazim disebut *cellular ships*, yaitu kapal-kapal khusus yang mempunyai rongga (cells) untuk menyimpan peti kemas yang berukuran standar, yang dapat dimuat dan dibongkar dengan cepat, baik dengan mempergunakan mesin-mesin derek bermegah ataupun mempergunakan mesin derek kapal itu sendiri.

2) Unit Padanan Dua Puluh Kaki (Twenty Foot Equivalent Unit = TEU)

Petikemas ini mempunyai ukuran-ukuran baku (standar) yang ditetapkan oleh *International Shipping Organization* (ISO), yaitu 8 kaki lebar x 8 kaki tinggi, sedangkan panjangnya berbeda-beda antara 10 kaki, 20 kaki, dan 40 kaki. Ukuran dasar yang dipakai adalah peti kemas dengan

ukuran 20 kaki, sehingga dalam petikemasan ini dikenal istilah satuan TEU (*Twenty Equivalent Unit*) dengan kapasitas isi antara 15 sampai 20 ton.

3) Peti Kemas Padat Muat (Full Container Load = FCL)

Di dalam pengiriman barang dengan menggunakan peti kemas terdapat kemungkinan bahwa satu peti kemas diisi penuh dengan barang dari satu pemilik dan ditujukan juga untuk satu alamat penerima hal ini lazim disebut dengan istilah FCL (Full Container Load).

4) Konsolidasi

Bilamana beberapa muatan yang terpisah disatukan untuk mengisi satu peti kemas agar menjadi penuh yang dilakukan oleh pemilik barang sendiri atau EMKL maupun oleh pelaksana terminal petikemas, maka hal ini lazim dikenal dengan istilah konsolidasi.

5) Peti Kemas Tak Padat Muat (Less Than Container Load = LCL)

Ada karena petikemas tidak berisi penuh sehingga harus disatukan (dikonsolidasikan) dengan barang lain di pelabuhan pemuatan berikutnya. Hal ini lazim dikenal dengan LCL (Less Than Container Load).

6) Penyusunan (Stuffing)

Penyusunan petikemas di dalam kapal maupun di terminal petikemas dikenal dengan istilah stuffing. Pemadatan muatan kedalam petikemas disebut stuffing.

b. Stok

Stok adalah persediaan barang keperluan untuk perbekalan, persediaan yang diperdagangkan (Tim Penyusun Kamus Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa, 1989 : 657)

2. Teori – Teori Yang Berkait

a. Jenis – Jenis Yang Berkait

Menurut Capt R.P.Suyono (2003 : 136), petikemas dibagi dalam 6 (enam) kelompok, yaitu:

1) General Container

General cargo container adalah petikemas yang dipakai untuk mengangkut muatan umum (General Cargo). Petikemas yang termasuk dalam jenis ini adalah :

- a) *General Purpose Container* adalah petikemas yang digunakan untuk muatan umum dengan konstruksi biasa.
- b) *Open Sided Container* adalah petikemas yang digunakan untuk mengangkut muatan umum dengan konstruksi pintu samping dapat dibuka.
- c) *Open Top Container* adalah petikemas yang digunakan untuk mengangkut muatan dengan konstruksi bagian atas dapat dibuka.
- d) *Ventilated Container* adalah petikemas yang dilengkapi dengan ventilasi untuk mempermudah sirkulasi udara dalam petikemas yang diperlukan untuk muatan tertentu.

2) Thermal Container

Thermal container adalah peti kemas yang dilengkapi dengan pengatur suhu untuk muatan tertentu, yang termasuk dalam kelompok thermal container adalah:

- a) *Isulated container* adalah petikemas yang didinding – dinding peti kemasnya diberi isolasi.
- b) *Reefer container* adalah petikemas yang dirancang dengan mesin pendingin untuk mendinginkan udara dalam petikemas sesuai dengan suhu yang diperlukan bagi muatan yang mudah busuk, seperti sayuran, buah – buahan, dan daging.
- c) *Heater container* adalah petikemas yang dirancang dengan mesin pemanas.

3) Tank Container

Tank container adalah tangki yang ditempatkan dalam kerangka peti kemas yang dipergunakan untuk muatan cair (liquid cargo) maupun gas (bulk gas). Dibuat berbentuk bulat panjang dari bahan baja tahan karat, diberi kerangka besi dengan ukuran sama dengan ukuran petikemas standar sehingga dapat dikelola sama seperti petikemas lainnya.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan pada saat penulis melakukan Praktek Darat (PRADA) pada PT Evergreen Shipping Agency Indonesia terhitung mulai tanggal 18 Agustus 2013 sampai dengan 18 Agustus 2014.

2. Tempat Penelitian

Tempat pelaksanaan penelitian tersebut, adalah pada perusahaan pelayaran PT Evergreen Shipping Agency Indonesia.

Berikut adalah data – data perusahaan :

a. Tempat Kedudukan Formal :

Nama : PT EVERGREEN SHIPPING AGENCY INDONESIA
Alamat : Gedung Mega Plaza LT.9 Jl. HR. Rasuna Said Kav C-3
Karet, Setiabudi, Jakarta Selatan.
Telepon : 62-21 5212310
Fax : 62-21 5212350
Website : www.evergreen-line.com

b. Depo Peti Kemas

Alamat : Jl. Raya Cakung Cilincing KM.4 Jakarta Utara
Telepon : (021) 4406403
Fax : 4406402

B. METODE PENDEKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA

1. Metode Pendekatan

Penyewaan petikemas ekspor oleh shipper merupakan sumber pendapatan pada PT Evergreen Shipping Agency Indonesia. Dalam kegiatan operasionalnya, masih ditemukan adanya kekurangan petikemas ekspor dikarenakan meningkatnya permintaan petikemas ekspor oleh *shipper*. Hal tersebut dapat menurunkan pendapatan perusahaan PT Evergreen Shipping Agency Indonesia. Dalam hal ini penulis akan membahas mengenai hubungan atau keterkaitan permintaan petikemas ekspor dengan stok peti kemas pada PT Evergreen Shipping Agency Indonesia. Sehingga pada penelitian ini penulis menggunakan pendekatan deskriptif kuantitatif.

2. Teknik Pengumpulan Data

Data adalah fakta atau bagian – bagian dari fakta. Data merupakan sumber informasi. Kenyataan yang menggambarkan suatu kejadian dan kesatuan nyata.

Adapun teknik pengumpulan data yang dipergunakan sebagai berikut :

a. Observasi

Yaitu teknik pengumpulan data dengan mengamati secara langsung cara kerja perusahaan untuk memperoleh gambaran - gambaran tersebut.

b. Wawancara

Wawancara merupakan alat pengumpul data untuk memperoleh informasi langsung dari sumbernya. Penulis telah melakukan wawancara dengan beberapa pihak secara langsung maupun tidak langsung bertanggung jawab atas pelaksanaan operasional pada peti kemas PT Evergreen Shipping Agency Indonesia.

c. Studi Pustaka

Yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara membaca dan mempelajari tulisan-tulisan yang berasal dari buku – buku, karangan ilmiah, diktat, catatan perkuliahan serta sumber data lainnya yang berhubungan dengan pokok masalah skripsi serta mengutip sebagai bahan referensi yang dapat dijadikan bahan pertimbangan yang erat hubungannya dengan masalah yang akan dibahas

BAB IV

ANALISA DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Bentuk dari perusahaan tempat penulis berpraktek adalah perusahaan pelayaran peti kemas yang terutama melayani Asia dan Amerika dengan lebih dari 150 kapal container. Kegiatan perusahaan meliputi pengiriman, pembangunan container dan kapal. Dengan lebih dari 240 lokasi layanan, Evergreen Marine Corp (EMC) mencakup lebih dari 80 negara dengan jaringan laut. Pada tahun 2008, Evergreen Marine Corp beroperasi 178 kapal container. Pada tahun 2009, perusahaan mengumumkan rencana untuk membangun 100 kapal container tambahan, untuk mengantisipasi pemulihan ekonomi global pada tahun 2012. Oleh sebab itu, PT Evergreen Shipping Agency Indonesia menjadi salah satu perusahaan besar di Indonesia dan termasuk dalam katagori perusahaan terbesar ke 4 di Indonesia. Tugas dan tanggung jawab divisi yang berhubungan dengan masalah ini adalah:

President Director : Merumuskan dan menetapkan arah kebijaksanaan umum perusahaan serta mengevaluasi kinerja Managing Director General Manager.

Managing Director : Memimpin, mengelola, dan mengembangkan usaha “Industrial Shipping” berikut aktivitasnya serta melakukan penilaian kinerja karyawan dan melakukan tindak lanjut sesuai yang dibutuhkan.

Supervisory Department : Menyiapkan , mengatur, dan mengelola data serta mengkonsultasikan laporan kinerja bulanan dan kuartalan baik untuk kantor pusat maupun cabang.

General affairs : Menyediakan fasilitas kantor untuk membantu segala kegiatan kinerja karyawan.

Divisi Sales : bertanggung jawab untuk meningkatkan potensial pasar, rencana service memberikan informasi mengenai keadaan pasar dan berusaha menjaga hubungan rekan kerja sebaik mungkin terutama dengan pelanggan. Karena, kemajuan perusahaan sangat bergantung pada banyaknya pelanggan yang didapat.

Divisi Document dan Customer Service : bertujuan melayani pada semua dokumen dari shipper berupa *shipping instruction* yang sudah diberi *booking number/take booking* dari divisi Traffic.

Divisi Traffic : bertanggung jawab memberikan informasi *space* (ruang) peti kemas kosong yang ada di depo milik PT Evergreen Shipping Agency Indonesia dari divisi Equipment dan memberikan *booking number* pada *shipping instruction* yang berasal dari shipper yang selanjutnya di berikan pada divisi Document.

Divisi Operasional Equipment : bertanggung jawab terhadap operasional dan teknik manajemen dari perusahaan, berupa informasi laporan peti kemas kosong dari depo milik perusahaan. Serta mengatasi apabila ada klaim dari kasus *damage* peti kemas.

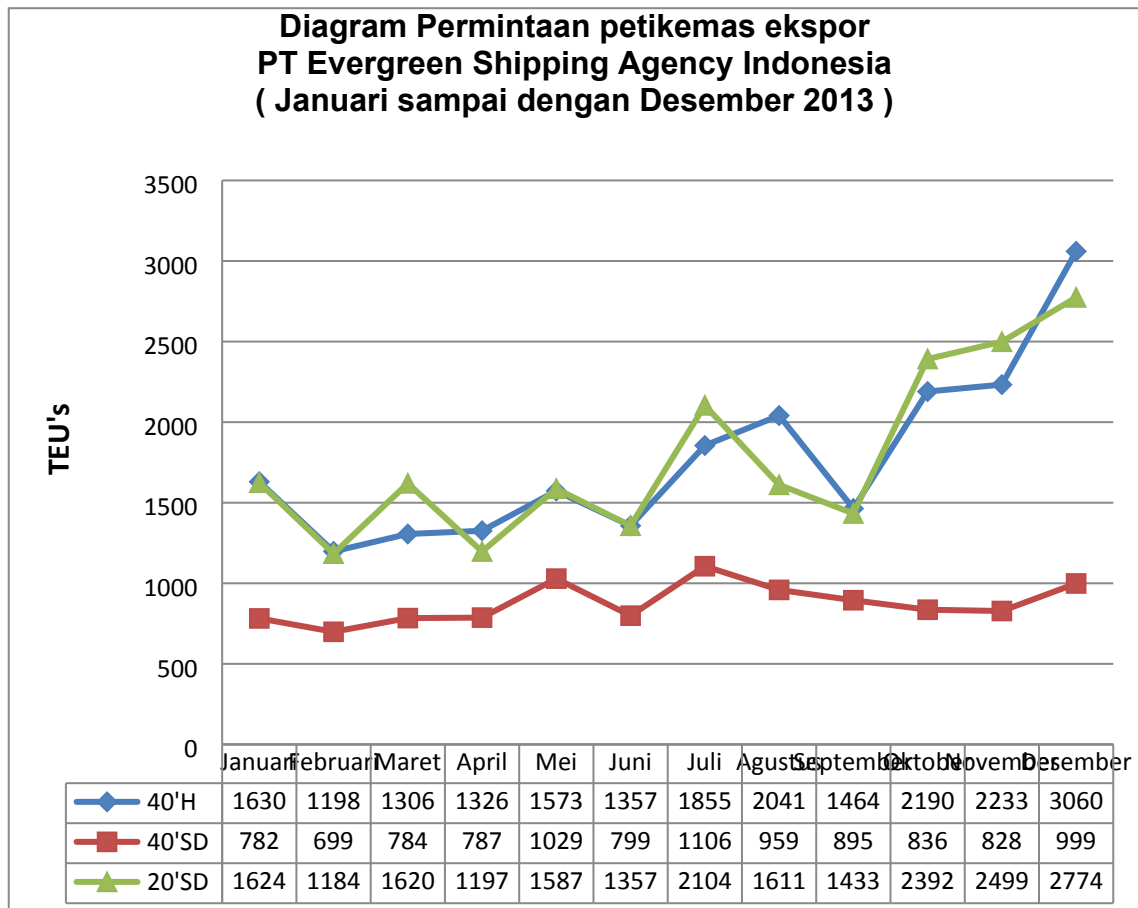
Divisi Operasional : bertanggung jawab terhadap semua kegiatan operasional di dalam perusahaan, berupa informasi kedatangan kapal, laporan jumlah muat bongkar peti kemas dan jumlah *space* kosong pada kapal milik perusahaan.

1. Permintaan Petikemas Ekspor (X)

Peti kemas menjadi sangat penting dalam kegiatan ekspor impor pada perdagangan internasional. *Shipper* menggunakannya untuk mengirim barang atau komoditi ekspornya pada *consignee* di Negara tujuan. Semakin banyak komoditi ekspor yang dikirim *shipper* maka semakin banyak pula peti kemas yang mereka gunakan baik itu peti kemas berukuran 20” Standart, 40” Standart, maupun 40” HighCube. Untuk itu shipper melakukan booking peti kemas pada perusahaan penyewa petikemas. Pada PT Evergreen Shipping Agency Indonesia, booking peti kemas shipper diterima oleh divisi traffic setelah sebelumnya ditentukan biaya sewa dan pada kapal *service* mana yang akan mengangkut muatan tersebut di divisi sales. Booking dilakukan oleh shipper dengan mengirimkan Shipping Instruction yang berisi identitas muatan yang akan dimasukkan pada peti kemas tersebut. Berdasarkan data permintaan petikemas ekspor PT Evergreen Shipping Agency Indonesia menggambarkan adanya

peningkatan permintaan petikemas ekspor kepada PT Evergreen Shipping Agency Indonesia. Berikut *booking* peti kemas kosong oleh shipper periode Januari 2013 sampai Desember 2013

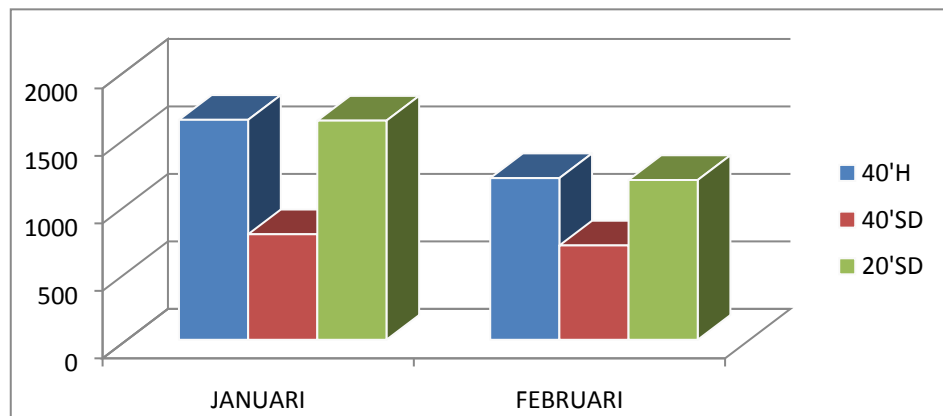
Diagram 4.1



Sumber : Operasional Logistic Department

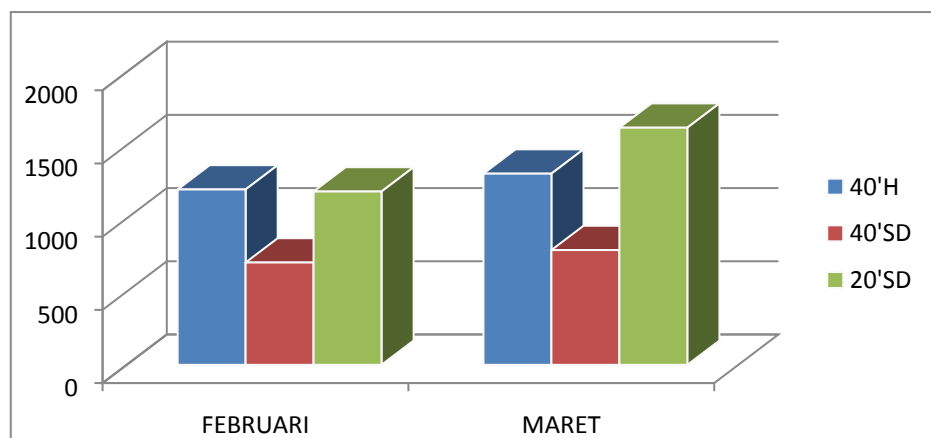
Dari diagram diatas dapat diuraikan setiap bulannya terdapat kenaikan atau penurunan suatu permintaan petikemas oleh pihak shipper , Disebabkan dari beberapa factor dari pihak shipper itu sendiri , disini penulis akan menguraikan perbandingan permintaan petikemas setiap bulannya.

a. Bulan Januari dengan Bulan Februari



Dari diagram diatas telah diketahui bahwa terdapat perbedaan jumlah permintaan petikemas ekspor pada Bulan Januari dengan Bulan Februari, disebabkan karena Bulan Januari adalah Bulan awal pergantian tahun yang dimana banyaknya kegiatan Ekspor atau Shipper yang mengirimkan cargo ke pihak Consignee di luar Indonesia , dapat kita ketahui bahwa awal pergantian tahun banyak kegiatan ekspor diakibatkan adanya hari libur oleh pihak perusahaan pelayaran dalam rangka kegiatan Hari Raya Natal dan Tahun Baru yang dimana banyak perusahaan pelayaran menyingkatkan waktu kerjanya untuk Natal dan Tahun Baru , dengan demikian banyak pihak shipper yang menunda waktu pengirimannya pada bulan Januari

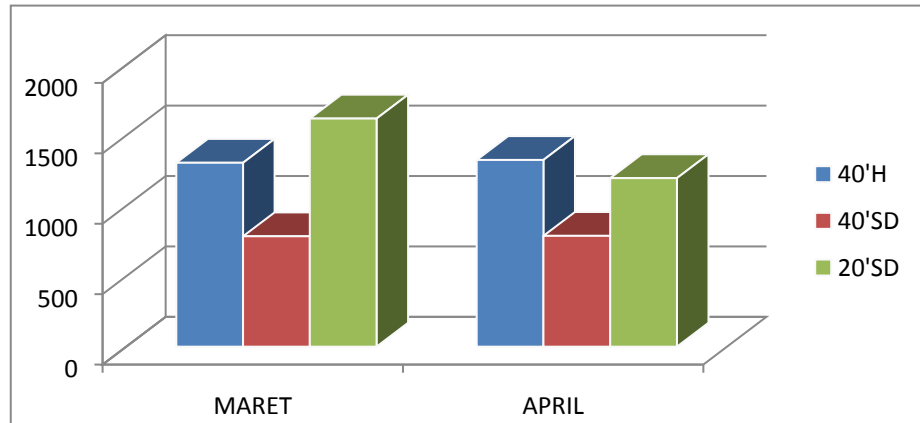
b. Bulan Februari dengan Bulan Maret



Dari diagram diatas telah diketahui bahwa terdapat perbedaan jumlah permintaan petikemas ekspor pada Bulan Februari dengan Bulan Maret, disebabkan karena pada bulan sebelumnya pihak Shipper telah mengirimkan cargo pada Bulan Januari sehingga kegiatan pengiriman barang pada Bulan

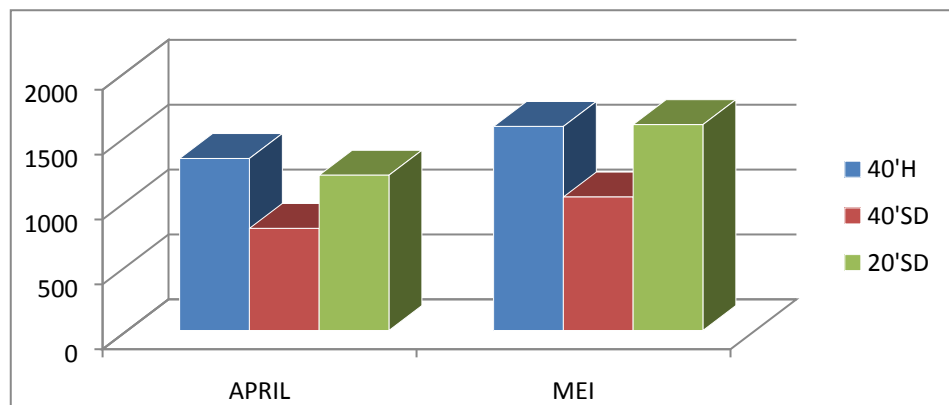
Februari mengalami sedikit penurunan dan mengalami kenaikan kegiatan ekspor pada bulan Maret.

c. Bulan Maret dengan Bulan April



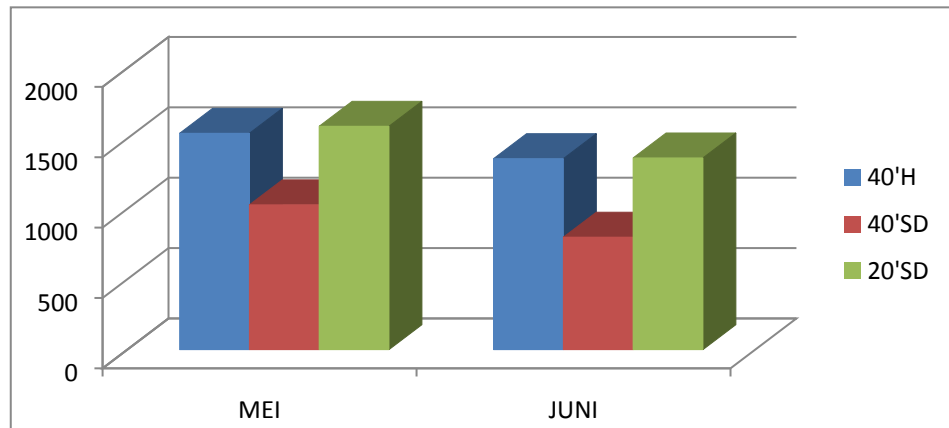
Dari diagram diatas telah diketahui bahwa terdapat perbedaan jumlah permintaan petikemas ekspor pada Bulan Maret dengan Bulan April, disebabkan karena arus pengiriman yang terjadi pada bulan februari menurun sehingga terjadi peningkatan permintaan container pada bulan maret yang berakibat penurunan permintaan container pada bulan april.

d. Bulan April dengan Bulan Mei



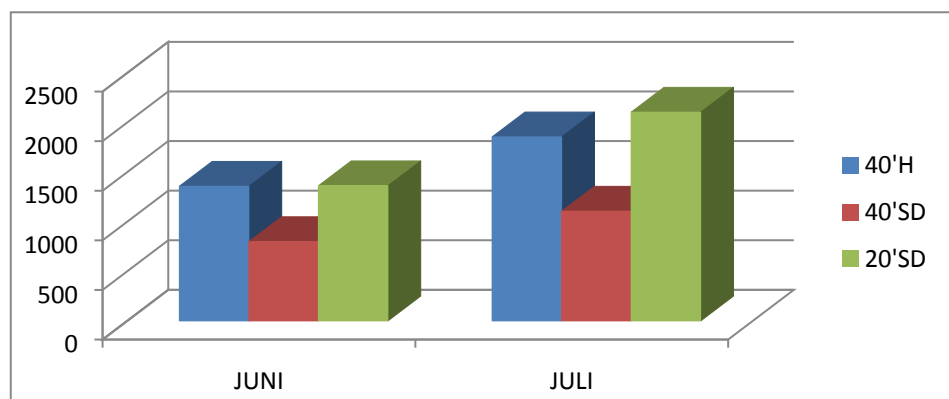
Dari diagram diatas telah diketahui bahwa terdapat perbedaan jumlah permintaan petikemas ekspor pada Bulan April dengan Bulan Mei, disebabkan karena penurunan permintaan yang terjadi pada Bulan April mengakibatkan kenaikan permintaan pada Bulan Mei, hal tersebut juga dimanfaatkan oleh pihak Perusahaan Pelayaran untuk menyiapkan stok petikemas yang tersedia pada bulan april untuk meningkatkan arus pengiriman barang pada bulan berikutnya.

e. Bulan Mei dengan Bulan Juni



Dari diagram diatas telah diketahui bahwa terdapat perbedaan jumlah permintaan petikemas ekspor pada Bulan Mei dengan Bulan Juni, adanya penurunan permintaan pengiriman dari pihak shipper dikarenakan adanya rasa kekecewaan dari pihak shipper akibat pelayanan perusahaan evergreen yang pada saat bulan mei mengalami kekurangan stok container ekspor pada bulan mei yang mengakibatkan permintaan shipper pada bulan mei tidak dapat terpenuhi sehingga kekecewaan dari pihak shipper berlangsung hingga bulan berikutnya yaitu bulan juni yang menyisakan banyak stok container ekspor di depo evergreen.

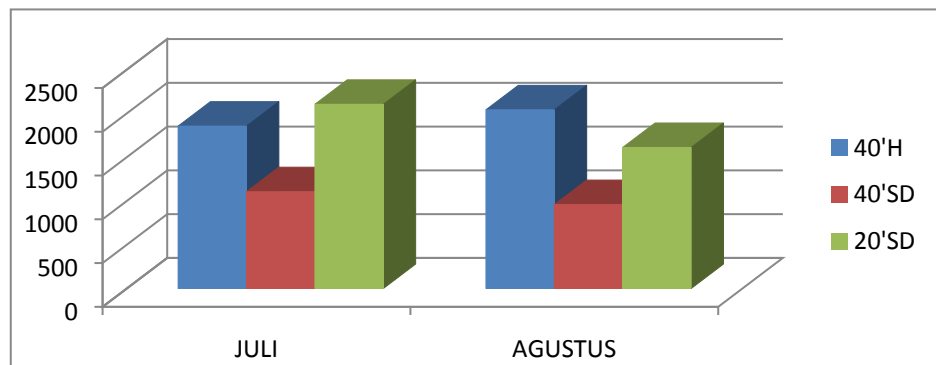
f. Bulan Juni dengan Bulan Juli



Dari diagram diatas telah diketahui bahwa terdapat perbedaan jumlah permintaan petikemas ekspor pada Bulan Juni dengan Bulan Juli , dapat kita lihat bahwa penurunan pada bulan juni sangat signifikan akibat kekecewaan para shipper akibat pelayanan evergreen pada bulan mei yang mengakibatkan kekurangan stok container ekspor pada bulan mei dan penurunan permintaan pada bulan juni dan pada saat bulan juli mengalami kenaikan permintaan

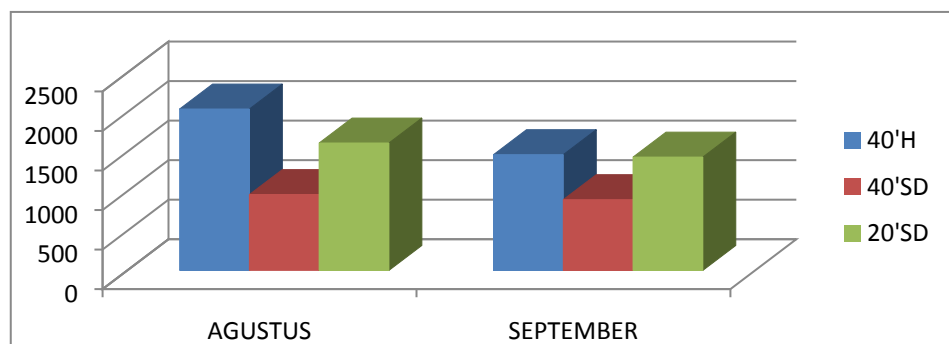
container oleh shipper dikarenakan pihak evergreen enggan terpuruk terlalu lama dalam penurunan pengiriman ekspor yang mengakibatkan kerugian bagi perusahaan dan pihak evergreen berupaya mengembalikan minat shipper untuk menggunakan jasa pengiriman barang dengan PT Evergreen sehingga dapat kita lihat pada bulan juli terdapat kenaikan container ekspor yang mengakibatkan kekurangan stok container ekspor di depo.

g. Bulan Juli dengan Bulan Agustus



Dari diagram diatas telah diketahui bahwa terdapat perbedaan jumlah permintaan petikemas ekspor pada Bulan Juli dengan Bulan Agustus, arus pengiriman ekspor pada Bulan Juli lebih banyak oleh Shipper dipengaruhi dengan adanya Hari Libur untuk memperingati Hari Raya Idul Fitri yang jatuh pada Bulan Agustus, sehingga Shipper lebih memilih mempercepat pengiriman barang untuk menghindari keterlambatan pengiriman saat Libur Hari Raya tiba, dikarenakan setiap perusahaan baik perusahaan pelayaran, pihak Shipper maupun Consignee untuk memperingati Hari Raya Idul Fitri, diadakannya Cuti Bersama yang biasanya Cuti lebih lama dari Hari Raya Lainnya.

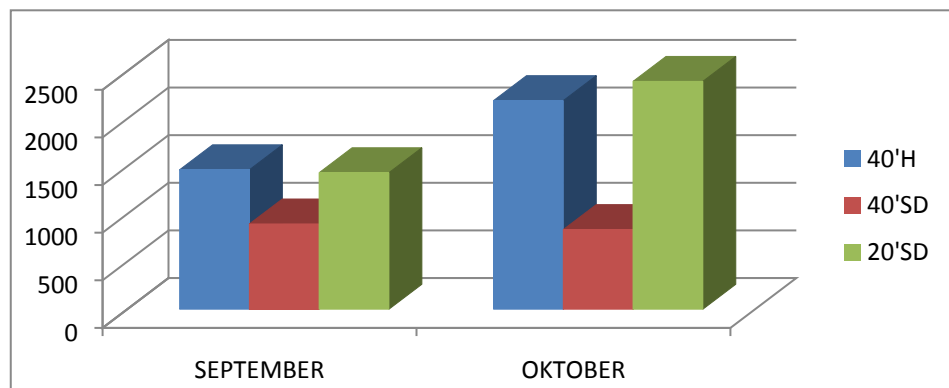
h. Bulan Agustus dengan Bulan September



Dari diagram diatas telah diketahui bahwa terdapat perbedaan jumlah permintaan petikemas ekspor pada Bulan Agustus dengan Bulan September,

dikarenakan adanya penyingkatan hari kerja oleh pihak perusahaan pelayaran dengan pihak shipper, sehingga cargo yang seharusnya dikirim oleh shipper untuk bulan agustus dipercepat pada bulan Juli sehingga kegiatan pengiriman barang pada bulan Agustus sedikit menurun dan pada bulan September mengalami penurunan pengiriman yang tidak terlalu signifikan , penurunan yang sama dengan bulan-bulan sebelum adanya Hari Raya Idul Fitri dikarenakan stok muatan atau cargo yang dimiliki shipper telah dilaksanakan pengiriman pada bulan Agustus dan sebagian besar Perusahaan Shipper masih banyak yang mengadakan cuti hingga pertengahan September sehingga kegiatan pekerjaan sedikit kurang optimal seperti hari-hari kerja.

i. Bulan September dengan Bulan Oktober



Dari diagram diatas telah diketahui bahwa terdapat perbedaan jumlah permintaan petikemas ekspor pada Bulan September dengan Bulan Oktober, kenaikan permintaan pengiriman dikarenakan kelebihan stok container ekspor yang dimiliki pihak evergreen menuntut pihak karyawannya untuk menjual jasa evergreen kepada shipper untuk melaksanakan pengiriman barang, sehingga produktivitas pengiriman barang oleh PT Evergreen berjalan normal, hingga terjadinya kekurangan stok container ekspor pada bulan oktober

BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Berdasarkan analisa mengenai meningkatnya permintaan peti kemas ekspor akan mempengaruhi stok peti kemas pada PT Evergreen Shipping Agency Indonesia terhitung bulan Januari 2013 sampai dengan Desember 2013 diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Dari persamaan regresi dimana $\hat{Y} = 1323,85 + 0,81X$: diperoleh pernyataan bahwa ketika permintaan peti kemas ekspor (X) bernilai 0 (nol) maka stok peti kemas pada PT Evergreen Shipping Agency Indonesia (Y) sebesar 1323,85.
2. Uji hipotesis koefisien korelasi terhadap populasi telah dipaparkan, diperoleh hasil $t_{hitung} > t_{tabel}$ atau $7,435 > 1,812$ sehingga H_0 ditolak dan H_A diterima. Artinya adanya pengaruh antara peningkatan permintaan ekspor peti kemas dengan stok peti kemas.
3. Analisis korelasi dan analisis koefisien penentu :
 - a) analisis korelasi menunjukkan $(r) = (0,92)$. Hal ini berarti ada pengaruh yang signifikan antara permintaan peti kemas ekspor terhadap stok peti kemas dan berhubungan positif. Artinya bila permintaan peti kemas ekspor meningkat maka akan diikuti kenaikan pada stok peti kemas, begitu juga sebaliknya.
 - b) Analisis koefisien penentu di peroleh nilai $(r^2) = (0,8464)$ menunjukkan bahwa terdapat pengaruh permintaan peti kemas ekspor terhadap stok peti kemas sebesar 85% yang menunjukkan adanya pengaruh terhadap permintaan petikemas ekspor dengan stok petikemas di depo dan sisanya 15% adalah pengaruh faktor lain.



PT. BAHARI EKA NUSANTARA
ANGGOTA INSA NO : 1480 / INSA / IV / 2008

Tarakan, : 02 August 2013

No : 001 / BEN – TRK / VIII / 13

Lamp : -

Perihal : **Rencana Kedatangan dan Keberangkatan Sarana Pengangkut**

Kepada Yth :

KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS III TARAKAN

Di –

Tarakan

Dengan hormat,

Bersama ini kami sampaikan rencana kedatangan kapal milik / keagenan kami dengan data sebagai berikut :

1. Nama Kapal : MV. ALESSANDRO VOLTA
2. Bendera / GRT : PANAMA/40,042
3. Register Sarana Pengangkut : PANAMA
4. Nomor Voyage & Tanggal : 73
5. Panjang Kapal / Draft : 225 M
6. Pemilik Kapal / Owner : FUYO KAIUN - OSAKA, JAPAN
7. General Agent : PT.BAHARI EKA NUSANTARA
8. Nama Pengangkut / Agentnya : PT.BAHARI EKA NUSANTARA
9. Pelabuhan Asal (Port of Origin) : SANDAKAN, MALAYSIA
10. Pelabuhan Tujuan : TARAKAN
11. Jumlah / Jenis Muatan : BATU BARA
12. Pelabuhan Tujuan Berikutnya : INDIA
13. Rencana Tiba / Tgl / Jam : 03-08-2013/PM
14. Rencana Berangkat / Tgl / Jam : 08-08-2013/AM
15. Pengirim / Penerima Barang : PT. LAMINDO INTER MULTIKON
16. Berlabuh / Sandar : TARAKAN
17. Pelabuhan yang disinggahi :
Terakhir dalam daerah pabean
18. Keterangan Lain-lain : - Permintaan Petugas Checking
- Memorandum
- SIB

Demikian Pemberitahuan Kami atas kerjasamanya kami ucapkan terima kasih.

Hormat kami,
PT. BAHARI EKA NUSANTARA

GERRY RATMAN
KEPALA OPRATIONAL

Jl. Mulawarman, Gg Amal RT 16/20 Kel. Karang Anyar Pantai
Kec. Tarakan Barat - Tarakan 76111 Kalimantan - Indonesia
Telp / Fax : + 62-551-23496
Email : trk-portservices@benline.co.id

Date: AUGUST 08, 2013

Shipper

PT. LAMINDO INTER MULTIKON, Tbk.

Consignee

TO ORDER

MATE'S RECEIPT

Shipped on board the vessel
The under – mentioned goods
In apparent good order and
conditions.

Weight,measure,quality,quantity,
condition,contents and value
unknown.

Ocean Vessel Voyage No.

MV. ALESSANDRO VOLTA

Port of Loading

BUNYU ANCHORAGE, EAST KALIMANTAN, INDONESIA

Port of Discharge

ANY PORT IN INDIA

Shipper Description of Goods

Gross weight

INDONESIAN STEAM COAL IN BULK

70,000 MT

CLEAN ON BOARD

FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY

HS CODE 2701.19.20.00

Notify details reverting with shippers approval

Shipping Order Number
127/TRK-IDN/13

CHIEF OFFICER OF MV. ALESSANDRO VOLTA

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



SKRIPSI

**PENGARUH PERMINTAAN PETIKEMAS EKSPOR TERHADAP
STOK PETIKEMAS PADA PT EVERGREEN SHIPPING AGENCY
INDONESIA**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV**

Oleh :

DESI WULANDARI

NRP: 11.6563 / K

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2015

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : DESI WULANDARI
NRP : 11.6563/K
Program Pendidikan : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN
Judul : PENGARUH PERMINTAAN PETIKEMAS EKSPOR
TERHADAP STOK PETIKEMAS PADA
PT EVERGREEN SHIPPING AGENCY INDONESIA

Jakarta, Juli 2015

Pembimbing Materi

Pembimbing Penulisan

Ir.Bambang Ristianto, MSi
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 1952033 11982023 001

M.Yusuf,SE.,MM
Pembina (IV/a)
NIP. 19591212 198403 1 007

Mengetahui

Ketua Jurusan KALK

Drs. Sugiyanto, MM.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19620715 198411 1 001

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : DESI WULANDARI
NRP : 11.6563/K
**Program Pendidikan : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN**
**Judul : PENGARUH PERMINTAAN PETIKEMAS EKSPOR
TERHADAP STOK PETIKEMAS PADA
PT.EVERGREEN SHIPPING AGENCY INDONESIA**

Penguji I

Penguji II

Penguji III

April Gunawan Malau, S.Si, MM Herwin Nasution, SH., MHRoma Dormawaty, S.Sit, MM

Penata Tk. I (III/D)

Pembina Tk. I (IV/b)

Penata (III/c)

NIP. 19720413 199803 1 005

NIP. 19760707 199808 1 001

NIP. 19790413 200212 2 001

Mengetahui

Ketua Jurusan KALK

Drs. Sugiyanto MM

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19620715 198411 1 001

KATA PENGANTAR

Puji syukur Penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas karunia, rahmat dan hidayah-Nya yang tidak terkira sehingga dengan izin-Nya Penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dimana merupakan suatu kewajiban bagi setiap Taruna dan Taruni Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta untuk menyusun skripsi yang telah ditentukan oleh Pendidikan, sebagai salah satu persyaratan kelulusan program D-IV tahun ajaran 2015.

Penyusunan skripsi ini didasarkan atas pengalaman yang Penulis dapatkan selama menjalani praktek darat di Pelabuhan. Serta semua pengetahuan yang diberikan oleh dosen pada saat pendidikan dengan melalui literatur-literatur yang berhubungan dengan judul skripsi yang Penulis ajukan. Adapun judul skripsi yang Penulis pilih adalah :

“PENGARUH PERMINTAAN PETIKEMAS EKSPOR TERHADAP STOK PETIKEMAS PADA PT EVERGREEN SHIPPING AGENCY INDONESIA”

Dalam menyelesaikan skripsi ini, Penulis banyak memperoleh bantuan dan masukan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terimakasih dan penghargaan yang sedalam-dalamnya kepada :

1. Bapak Capt. Arifin Sunardjo, MBA. M.Hum selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Bapak Capt. Wisnu Risianto, MM selaku Puket I
3. Bapak Heru Widada, MM selaku Puket II
4. Bapak Capt. Prihartanta EBJ, MM selaku Puket III
5. Bapak Drs. Sugiyanto MM, selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran.
6. Bapak Larsen Barasa, SE,MMTr. selaku Sekertasis Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
7. Kepada Yth. Ir.Bambang Ristianto,MSi selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi yang telah memberikan waktu dan masukan ide untuk membimbing materi skripsi ini

8. Kepada Yth. M.Yusuf,SE,MM selaku Dosen Pembimbing Penulisan Skripsi yang telah memberikan penulisan masukan ide dalam penulisan dan dukungan sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
9. Yth. Seluruh Civitas Akademik, Staff dan Dosen Pengajar Jurusan KALK Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran.
10. Ibunda tercinta Jumaroh yang telah berjuang bekerja keras, berdoa siang dan malam tiada henti, memberikan kasih sayang yang berlimpah kepada penulis dan telah mendidik dan merawat dengan kasih sayangnya sehingga penulis mampu bertahan sampai sekarang ini. Ayah tercinta Solikin yang telah banyak memberikan motivasi dan semangat yang tiada henti dengan kasih sayang dan nasihat-nasihat kepada penulis, juga adik tersayangku Amrulloh dan Muhammad Fadil yang senantiasa memberikan semangat, motivasi serta bantuan doa kepada penulis dalam menyelesaikan tugas akhir ini.
11. Kepada Muhammad Rifan yang telah memberikan waktu untuk mengerjakan skripsi , Motivasi, Semangat dan mencurahkan segala cintanya dan berharap semoga kita berakhir indah pada waktunya
12. Teman-teman Angkatan LIV Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta, terima kasih atas suka-dukanya selama ini, khususnya KALK VIII B, terima kasih untuk cerita indahnnya dimasa akhir penulis menempuh pendidikan.
13. Seluruh penghuni Dormitory J Atas khususnya penghuni DJ201 Nur Shabrina Hazhiyah, Wan Septi Nur Ida, Silvia Eka Permata Putri, Putri Carolina, Chandra Yuliantika Sari, Ria Irawati, Angelia Dwi Luckyta Sari, Ririn Liana Ode, Afifah Mutmainnah, Girisia Kakisina, dan Suci Lutfiyani terimakasih atas segala bantuan dan kebersamaannya.
14. Seluruh Direksi dan karyawan PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia terimakasih atas semua bimbingan dan pelajaran yang telah diberikan kepada penulis ketika PRADA, khususnya Capt. Edhi Guvrianto, Bapak Yulianto Eko, Bapak sekaligus Nior Subejo, Bapak Sandi, Bapak Bless, Bapak Maman,dan Bapak Supran yang telah banyak membantu dan memberikan masukan, arahan serta bimbingan untuk penulisan skripsi ini.
15. Teman Baik penulis sekaligus teman sekamar dari Tingkat 1 sampai Tingkat 4 Nur Shabrina Hazhiyah serta teman sekamar penulis Wan Septi Nur Ida yang selalu Kondite bersama dan Gak Kondite bersama sehingga tercipta kebersamaan kepada kami bertiga, serta teman sebangku penulis yang selalu mendengar keluhan dan

EVERGREEN MARINE CORPORATION (TAIWAN) LTD. AND SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENTS OF CASH FLOWS
(Expressed in thousands of New Taiwan Dollars)
(Reviewed, Not Audited)

	For the six-month period ended June 30,	
	2013	2012
CASH FLOWS FROM OPERATING ACTIVITIES		
Consolidated loss before tax for the period	(\$ 2,423,124)	(\$ 2,923,684)
Adjustments		
Income and expenses having no effect on cash flows		
Financial assets and liabilities at fair value through profit or loss	(15,605)	43,123
Depreciation	3,051,378	2,717,736
Reclassification of depreciation of loading and unloading equipment to others	78,811	118,023
Amortization	6,711	2,247
Reclassify amortization expense to others	1,993	1,142
Interest income	(114,310)	(110,636)
Interest expense	191,148	281,957
Gain on disposal of available-for-sale financial assets	-	(20,889)
Gain on disposal of investments accounted for under the equity method	-	94,608
Dividends from investments accounted for under the equity method	254,677	253,593
Share of loss of associates and joint ventures accounted for under the equity method	517,160	1,748,701
Amortization of bond discounts	6,179	97,616
Net gain on disposal of property, plant and equipment	(477,230)	(671,750)
Changes in assets/liabilities relating to operating activities		
Net changes in assets relating to operating activities		
Financial assets at fair value through profit or loss	126,062	(636,564)
Notes receivable, net	25,138	(44,891)
Accounts receivable, net	228,460	(5,477,091)
Accounts receivable, net - related parties	(139,126)	(2,673)
Other receivables	(270,814)	533,114
Other receivables - related parties	(216,537)	80,216
Inventories	(178,397)	(141,419)
Prepayments	(31,754)	(82,763)
Other current assets	(379,300)	(3,492)
Other non-current assets	21,791	(1,610)
Net changes in liabilities relating to operating activities		
Accounts payable	1,154,475	1,383,577
Accounts payable - related parties	(430,718)	42,182
Other payables	(319,998)	1,685,117
Other current liabilities	1,122,535	3,378,441
Other non-current liabilities	(22,805)	(45,037)
Cash provided by generated from operations	1,766,800	2,298,894
Interest received	114,310	110,636
Interest paid	(308,966)	(306,941)
Income tax paid	(133,971)	(192,136)
Net cash provided by operating activities	1,438,173	1,910,453

(Continued)

編號	作業項目 Working Item	作業程序及控制重點 Working Procedure and Points of Focus	依據或參考 Accordance or Reference
1-1-07B	PRE-LOADING PROCEDURE	<p>Working Procedure</p> <p>A. <u>Before Cargo Closing Date.</u></p> <ol style="list-style-type: none"> MSB1D210 : Maintain business service profile: <ol style="list-style-type: none"> Check/Revise ETA and ETD and inform CSD-EXP if On board Date changed. MSB1R340 : Booking Check List. After open stack, mail MSB1R340 (Report A) to OPS checking Stowage twice a day (11.30 and 16.30) <p>B. <u>Prepare Pre-Loading List (12 hours before Vessel ETA)</u></p> <ol style="list-style-type: none"> MSB1D330 : Booking Status Summary : Check whether there is booking are still pending, active and new version status. MSB1R343 : Booking Checking List : Use this report to contact with customer regarding late come container (Unmatch put “Y ”) or cancelled booking. MTC1D022 : Maintain Export Empty and Full container Gate-in Data Make sure all container under MS and EL status with correct booking 	

編號	作業項目 Working Item	作業程序及控制重點 Working Procedure and Points of Focus	依據或參考 Accordance or Reference
		<p>number</p> <p>4. MDB1D400 : Dangerous Cargo Data Maintain Insert DG data into MDB1D400 (before booking status loaded)</p> <p>4.a. Double click “SEQ “in MSB1D304, then insert the container number and hit button “MDB1D400 “</p> <p>4.b. TFC user should re-check and modify all details without fail in MDB1D400</p> <p>5. MSB1D360 : Loading Order Process For Booking Office</p> <p>5.a. Check full container gate-in and not get in status as the following steps : Refresh All, Get Booking Cntr, Get B/L Cntr (ACTIVE), Get MS Cntr.</p> <p>5.b. Using report MSB1R343 to manual input for late get-in cntr at lower part column.</p> <p>5.c. Check/delete duplicate container (if any), Refresh Booking data, verify Booking SPCL CGO and Over Weight /light weight (If any)</p> <p>5.d. Check fr special cntr , DG , SOC , GOH , RH , whe already</p>	

編號	作業項目 Working Item	作業程序及控制重點 Working Procedure and Points of Focus	依據或參考 Accordance or Reference
1-1-07B	PRE-LOADING PROCEDURE	<p>Working Procedure</p> <p>A. <u>Before Cargo Closing Date.</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. MSB1D210 : Maintain business service profile: <ol style="list-style-type: none"> 1.a. Check/Revise ETA and ETD and inform CSD-EXP if On board Date changed. 2. MSB1R340 : Booking Check List. After open stack, mail MSB1R340 (Report A) to OPS checking Stowage twice a day (11.30 and 16.30) <p>B. <u>Prepare Pre-Loading List (12 hours before Vessel ETA)</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. MSB1D330 : Booking Status Summary : Check whether there is booking are still pending, active and new version status. 2. MSB1R343 : Booking Checking List : Use this report to contact with customer regarding late come container (Unmatch put “Y ”) or cancelled booking. 3. MTC1D022 : Maintain Export Empty and Full container Gate-in Data Make sure all container under MS and EL status with correct booking 	

編號	作業項目 Working Item	作業程序及控制重點 Working Procedure and Points of Focus	依據或參考 Accordance or Reference
		<p>number</p> <p>4. MDB1D400 : Dangerous Cargo Data Maintain Insert DG data into MDB1D400 (before booking status loaded)</p> <p>4.a. Double click “SEQ “in MSB1D304, then insert the container number and hit button “MDB1D400 “</p> <p>4.b. TFC user should re-check and modify all details without fail in MDB1D400</p> <p>5. MSB1D360 : Loading Order Process For Booking Office</p> <p>5.a. Check full container gate-in and not get in status as the following steps : Refresh All, Get Booking Cntr, Get B/L Cntr (ACTIVE), Get MS Cntr.</p> <p>5.b. Using report MSB1R343 to manual input for late get-in cntr at lower part column.</p> <p>5.c. Check/delete duplicate container (if any), Refresh Booking data, verify Booking SPCL CGO and Over Weight /light weight (If any)</p> <p>5.d. Check fr special cntr , DG , SOC , GOH , RH , whe already</p>	

1. CHECK SUMMARY BOOKING (MSB1D330) , IF ANY PENDING , ACTIVE , HOLD , NEW VERSION STATUS . SUMMARY BOOKING SHOULD BE UNDER CONFIRMD STATUS BEFORE PRELOADING

PROCESSING

2. GO TO MSB1D360 , CHECK VIEW STATUS , IF ANY BRANCH OFFICE STILL UNDER PREPARING

PRELOADING STATUS , INFORM TO THEM EARLIER , VIEW STATUS SHOULD BE UNDER COMPLETE FR ALL BEFORE FINAL PRELOADING

PGM MSB1D360 ENV FAV Loading Order Process for Booking Office (Export) DATE 2013-07-09 14:51

Carrier V Vsl/Voy RMNV 0517-021E TPI POL IDDKT C * OFC IDDKT Preparing STOP

Gate In																		
X	H	D	S	CLL	Cntr No.	SZ	Seal No.	Booking No	RCV	POL	T/S	POD	DLV	GWT(kgs)	SP	DG	RF	OT
					MAGU4892825	4SD	EMCGCZ51	080300184067	IDDKT	IDDKT	MYPTP	MYPEN	MYPEN	32000				
					TGHU6823071	4SH	EMCGZH77	080300185292	IDDKT	IDDKT	TWKSG	CNQW0	CNQW0	32000	Y			
					DESHG250122	4SH	EMCGZU78	080300185292	IDDKT	IDDKT	TWKSG	CNQW0	CNQW0	31860	Y			
									IDDKT	IDDKT	TWKSG	VNHPG	VNHPG	31600				
									IDDKT	IDDKT	TWKSG	VNHPG	VNHPG	31320				

Gate 253 /Not Gate In: 0 /Hold: 0

Not Gate In														
RCV	POL	T/S	POD	DLV	GWT(kgs)	SP	DG	RF	OT					

View Status

BKG Office	Status
IDBAA	COMPLETED
IDBD0	COMPLETED
IDDKT	PREPARING
IDPLB	COMPLETED

Total: 4 records Back

Refresh AL MDB1D976

View/Delete Dup. SUM(SPCL CGO) View Status

Customs Status Refresh BKG Data Over Weight

Get BKG Cntr Get BKG SPCL CGO Get B/L CNTR Get B/L CNTR (ACTIVE) Get CLL CNTR Get MS CNTR

3. FIRSTLY CHECK IF ANY OVER WEIGHT CNTR AND VERIFY FR THE CORRECT AFTER GET FINAL SHPR'S CONFIRMATION THEN FOLLOW PERLOADING STEP