

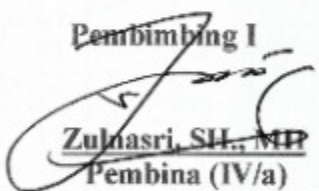
**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**

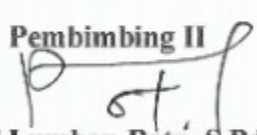



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

NAMA	: DARWIN KARTIKO
NRP	: 459169059/K
PROGRAM PENDIDIKAN	: DIPLOMA IV
JURUSAN PENDIDIKAN	: KETALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN
JUDUL	: PENGARUH PERMINTAAN PETIKEMAS EKSPOR TERHADAP STOK PETIKEMAS PADA PT. EVERGREEN SHIPPING AGENCY INDONESIA.

Jakarta, Agustus 2020

Pembimbing I

Zulnasri, SH., MIP
Pembina (IV/a)
NIP.19570225197903 01 001

Pembimbing II

Purnama N.F Lumban Batu, S.Pd., M.Hum
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19830228 200912 2 066

Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK

Dr. Larsen Barasa, SE., M.MTr
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19720415 199803 1 002

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




TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI


NAMA : DARWIN KARTIKO
NRP : 459169059/K
PROGRAM PENDIDIKAN : DIPLOMA IV
JURUSAN PENDIDIKAN : KETALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN
JUDUL : PENGARUH PERMINTAAN PETIKEMAS
EKSPOR TERHADAP STOK PETIKEMAS
PADA PT.EVERGREEN SHIPPING AGENCY
INDONESIA.

Jakarta, Agustus 2020

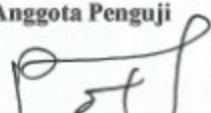
Ketua/Penguji


Dr. Eko Budi Tjahjono, SH., M.H.
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP.19590316 198503 1 001


Anggota Penguji


Edy Kurniawan Siregar, ST., M.M
Penata Muda Tk. I (III/b)
NIP. 19800415 200003 1 002

Anggota Penguji


Purnama N.F Lumban Batu, S.Pd., M.Hum
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19830228 200912 2 066

**Mengetahui
Ketua Jurusan KALK**


Dr. Larsen Barasa, SE., M.MTr
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19720415 199803 1 002

KATA PENGANTAR

Assalamu Alaikum Wr. Wb. Syalom , Salam Sejahtera , Om Swastyastu, Namo Buddhaya, Salam Kebajikan

Puji syukur penulis ucapkan atas kehadiran TUHAN Yang Maha Esa, yang telah memberikan Rahmat dan kasih-Nya serta diiringi doa orang tua, keluarga, dan sahabat sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Skripsi ini disusun sebagai tugas akhir guna memenuhi persyaratan kurikulum pendidikan Diploma IV (D IV) Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP). Untuk itu penulis membuat skripsi dengan judul:

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

Dengan penyusunan skripsi ini penulis menyadari bahwa masih terdapat beberapa kekurangan, baik ditinjau dari cara penyajian penulisan, penyajian materi, serta dalam penggunaan bahasa, mengingat akan keterbatasan kemampuan yang dimiliki oleh Penulis. Akan tetapi Penulis mencoba merangkai skripsi ini dengan sebaik-baiknya berdasarkan data-data yang penulis dapatkan.

Dalam penulisan skripsi ini penulis mendapat bimbingan dan dukungan dari berbagai pihak yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan serta menyusun skripsi ini, antara lain kepada:

1. Yth. Bapak Amiruddin, MM. Selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Yth. Bapak Larsen Barasa, S.E., M.M.TR. Selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
3. Yth. Bapak Agus Leonard Togatorop, M.SI. Selaku Sekretaris Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
4. Yth. Bapak Zulnasri, SH., MH selaku dosen pembimbing materi skripsi yang banyak memberikan waktu untuk membimbing, memberi masukan, serta pengarahan kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.
5. Yth. Purnama N.F Lumban Batu, S.Pd., M.Hum selaku dosen pembimbing penulisan skripsi yang banyak memberikan pengarahan, koreksi, dan inspirasi kepada penulis.
6. Seluruh pelaksana jurusan KALK Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta yang telah memberikan ilmu dan bimbingannya selama penulis belajar di kampus STIP.
7. Seluruh staff perpustakaan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran terima kasih atas bantuannya dalam mencari buku – buku yang penulis butuhkan selama menyusun skripsi ini.
8. Seluruh Pimpinan dan Staff dari PT. Evergreen Shipping Agency terlebih kepada Bapak Edy Guvrianto ,Bapak Subejo, dan Bapak / Ibu yang berada di PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia atas dukungannya dalam memberikan ilmu dan data-data untuk menyelesaikan skripsi ini.
9. Kedua orang tua tercinta Bapak Barmen Sirait dan Ibu Pemiwati Sitorus yang telah mendidik dan membesarkan penulis dengan seluruh cinta, kasih sayang, dan selalu menjadi penyemangat serta inspirasi penulis, terima kasih atas dukungan baik doa, dorongan, materi dan motivasi dalam menjalankan pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
10. Kakak saya Rista Nova Carolina Sirait dan Ginno Alexander Veerman yang senantiasa menjadi sosok yang selalu menjadi penghibur dan penyemangat dikalah putus asa dan memotivasi saya.

11. Seluruh penghuni F205, K102 yang membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
12. Teman – teman istimewa Kelas KALK VIII A yang setia menemani, membantu dan menghiburku dalam suka atau sedih.
13. Kepada seluruh taruna/i angkatan 59 yang selalu saya banggakan terimakasih atas pelajaran tentang kehidupan di dalam asrama.
14. Semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu-persatu terima kasih atas informasinya dan bantuannya sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.

Semoga Tuhan Yang Maha Esa melimpahkan rahmat-Nya kepada mereka atas segala bantuan dan jasa baiknya yang telah diberikan.

Namun penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini jauh dari sempurna dan masih terdapat kekurangan-kekurangan, maka dari itu penulis sangat mengharapkan tanggapan dan saran dari semua pihak guna menambah wawasan ilmu yang berguna nantinya bagi penulis dan juga bagi para pembaca dimasa yang akan datang.

Jakarta, Agustus 2020

Penulis

DARWIN KARTIKO
NRP. 459169059/K

DAFTAR ISI

	Halaman
SAMPUL DALAM.....	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI.....	ii
TANDA TANGAN PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR TABEL.....	x
DAFTAR BAGAN	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
 BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi Masalah	3
C. Batasan Masalah	3
D. Rumusan Masalah	3
E. Tujuan dan Manfaat Penelitian	4
F. Sistematika Penulisan	5
 BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	7
B. Kerangka Pemikiran.....	15
C. Hipotesis	15
 BAB III METODOLOGI PENELITIAN	
A. Waktu dan Tempat Penelitian.....	17
B. Metedologi Pendekatan dan Teknik Pengumpulan Data.....	18
C. Subjek Penelitian.....	19
D. Teknik Analisis Data.....	20

BAB IV	ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A.	Deskripsi Data.....	23
B.	Analisis Data.....	35
C.	Pemecahan Masalah.....	46
BAB V	KESIMPULAN DAN SARAN	
A.	Kesimpulan.....	46
B.	Saran.....	49
DAFTAR PUSTAKA		
LAMPIRAN		

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1 Bagan Pola Pikir.....	15
Gambar 4.2 Bagan Alur Pemikiran	16
Gambar 4.3 Kurva Normal Uji Hipotesis.....	33

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 4.1 Tabel Stok Petikemas Ekspor Pada PT Evergreen	
Shipping Agency Indonesia	33
Tabel 4.2 Tabel Pengembalian Petikemas Ekspor ke Depo	34
Tabel 4.3 Analisis Stok Petikemas Kosong Di Depo	
Yang dikembalikan tepat waktu.....	35
Tabel 4.4 Analisis Stok Petikemas Kosong di Depo yang	
dikembalikan Tepat Waktu.....	36
Tabel 4.5 Analisis Permintaan Petikemas Ekspor.....	37
Tabel 4.6 Analisis Stok Petikemas Kosong Di Depo.....	38
Tabel 4.7 Perbandingan Permintaan Petikemas dan Stok	
Petikemas Dalam Teu's.....	39
Tabel 4.8 Tabel Pengaruh Permintaan Petikemas Ekspor dengan	
Stok Petikemas.....	40

DAFTAR BAGAN

	Halaman
Bagan 2.1 Dalam Permintaan Petikemas Ekspor	25

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Lampiran Stok Petikemas Ekspor pada PT Evergreen Shipping Agency Indonesia (2018)
- Lampiran 2 Laporan Stok Petikemas Kosong di Depo yang Dikembalikan Tepat Waktu (2018)
- Lampiran 3 Laporan Stok Petikemas Kosong di Depo yang dikenakan Demmurage (2018)
- Lampiran 4 Laporan Pengembalian Petikemas Ekspor ke Depo Petikemas Dengan Jumlah Stok yang disediakan PT Evergreen Shipping Agency
- Lampiran 5 Laporan Permintaan Ekspor (2018)
- Lampiran 6 Laporan Perbandingan Permintaan Petikemas dan Stok Petikemas dalam Teu's
- Lampiran 7 *Bill Of Lading*
- Lampiran 8 *Shipping Instruction*
- Lampiran 9 Daftar Perhitungan Kapal

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Penggunaan petikemas untuk angkutan barang, baik di darat maupun di laut telah berkembang pesat seiring dengan adanya perdagangan bebas antar negara dan antar benua saat ini. Termasuk Indonesia yang turut pula dalam pola pengangkutan barang dengan menggunakan petikemas.

Sejalan dengan pertumbuhan arus barang tersebut maka terjadi pergeseran pola pengiriman barang dari cara konvensional ke penggunaan petikemas. Penggunaan kebutuhan peti kemas disesuaikan berdasarkan kebutuhan tersebut. Penerapan sistem pengangkutan dengan menggunakan petikemas memungkinkan pengangkutan yang berlangsung dari pintu gudang eksportir dan berakhir pada gudang importir dilaksanakan oleh satu pihak. Dalam rangka melakukan kegiatan perdagangan internasional jasa transportasi laut yang lebih efisien terutama dalam kegiatan ekspor maupun impor barang. Pengiriman melalui sistem transportasi laut dengan menggunakan kapal container *relative* lebih ekonomis dan efisien, karena dapat mengangkut barang kurang lebih 80 % jumlah muatan komoditi ekspor maupun impor.

Salah satu obyek yang penulis teliti adalah kegiatan PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia merupakan cabang dari Evergreen Mariner Corp (EMC) yang berpusat di Taiwan, kegiatan perusahaan ini mengageni kapal milik Evergreen di Indonesia. Evergreen adalah perusahaan yang bergerak dalam bidang pengangkutan dengan menggunakan petikemas, terutama melayani rute timur – barat Asia Tenggara, Hongkong, Taiwan, Daratan Cina, Korea dan Jepang dengan pantai timur dan barat Amerika Serikat.

Berdasarkan pengamatan di lapangan selama penulis melaksanakan praktek

darat bahwa PT Evergreen Shipping Agency Indonesia terdapat kekurangan petikemas untuk fasilitas komoditi ekspor, sehingga permintaan peti kemas tidak terpenuhi. Hal ini dikarenakan tidak sesuai jumlah peti kemas yang kosong di depo dengan jumlah permintaan peti kemas ekspor sehingga menghambat pengangkutan barang ekspor. Seperti diketahui bahwa pengapalan dalam bentuk ekspor ini merupakan kegiatan muat dalam jumlah besar yang dapat menambah pendapatan suatu perusahaan. Selain itu juga kekurangan peti kemas menyebabkan beralihnya penyewa petikemas PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia pada perusahaan peti kemas lain, sehingga berdampak pada penurunan pendapatan perusahaan . Kekurangan peti kemas ekspor juga dikarenakan adanya pihak *consignee* (Pemilik barang) mengembalikan peti kemas tidak tepat waktu. Di dalam peraturan perusahaan pelayaran PT Evergreen Shipping Agency Indonesia memberikan ketentuan kepada setiap penyewa jasa petikemas dalam menggunakan petikemas miliknya, apabila tidak memiliki petikemas sendiri serta mengembalikan petikemas yang disewakan tersebut tepat pada waktunya, sesuai ketentuan mengenai pengembalian peti kemas perusahaan pelayaran tersebut, yaitu 5 (lima) hari untuk masa *free time* pengembalian peti kemas, terhitung sejak *consignee* menerima petikemas di pelabuhan bongkar. Jika masa *free time* tersebut sudah habis dan pemilik barang belum mengembalikan petikemasnya maka pihak perusahaan pelayaran akan memberikan denda (*penalty*) yang biasanya dinamakan *demurrage*.

Berdasarkan uraian diatas maka penulis mencoba mengangkat permasalahan tersebut dalam skripsi ini dengan judul:

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

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan pemaparan latar belakang diatas, maka penulis dapat mengidentifikasi masalah, yaitu pada ;

1. Tingginya tingkat permintaan petikemas ekspor pada PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia
2. Kurangnya ketersediaan stok petikemas ekspor pada PT Evergreen Shipping Agency Indoneisia
3. Sebagian pelanggan petikemas beralih pada perusahaan lain
4. Turunnya pendapatan perusahaan akibat stok petikemas belum memadai

C. BATASAN MASALAH

Dalam penulisan skripsi ini hanya membahas tentang masalah kurangnya stok peti kemas dalam memenuhi permintaan peti kemas ekspor oleh shipper di PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia.

D. RUMUSAN MASALAH

Dalam memudahkan pembahasan skripsi ini penulis dapat merumuskan permasalahannya yaitu :

1. Seberapa besar pengaruh permintaan peti kemas terhadap stok petikemas pada PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENYUSUNAN SKRIPSI

1. TUJUAN PENELITIAN

Sesuai dengan masalah yang dikemukakan, penelitian ini mempunyai tujuan untuk :

- a. Menganalisis pengaruh permintaan terhadap ketersediaan peti kemas (dimana data tersebut penting untuk mengetahui jumlah peti kemas yang akan digunakan untuk kegiatan ekspor). Sehingga kekurangan peti kemas karena besarnya permintaan peti kemas kosong oleh shipper bisa dikurangi
- b. Sebagai sarana untuk mengintegrasikan pengetahuan dan meningkatkan kemampuan menganalisis suatu masalah melalui pembelajaran dan terjun langsung ke lapangan sehingga dapat melihat, merasakan, menghayati apakah sesuai dengan ilmu pengetahuan yang di dapat di kampus.

2. MANFAAT PENELITIAN

Selain tujuan diatas diharapkan skripsi ini dapat memberikan kegunaan seperti :

- a. Dapat dijadikan masukan bagi seluruh staf di PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia agar lebih memahami penyebab masalah yang terjadi dalam penanganan kekurangan petikemas guna memenuhi permintaan petikemas ekspor oleh shipper atau pengirim barang.
- b. Sebagai bahan untuk memperluas pengalaman dan ilmu pengetahuan tentang masalah yang dihadapi dan menerapkan teori – teori yang penulis dapatkan pada saat perkuliahan dengan kesulitan yang ada dilapangan.
- c. Sebagai sumbangan untuk civitas akademik yang berguna untuk ilmu pengetahuan, khususnya yang berkaitan dengan pengiriman muatan.

F. SISTEMATIKA PENULISAN SKRIPSI

Penulisan skripsi ini terdiri dari 5 (lima) bab dimana bab satu dengan bab lainnya saling terkait dan dilengkapi dengan daftar pustaka yang secara teori dapat dijadikan referensi oleh penulis dan didukung pula dengan lampiran-lampiran, selanjutnya untuk memudahkan pemahaman, secara sistematika penulisannya adalah sebagai berikut:

BAB I : PENDAHULUAN

Bab pertama merupakan bab pendahuluan, penulis menguraikan mengenai latar belakang masalah motivasi dan keterampilan kerja terhadap proses *clearance* kapal yang merupakan alasan pemilihan judul, rumusan masalah yang terdiri dari identifikasi masalah, pembatasan masalah dan pokok permasalahan, tujuan dan manfaat penelitian, dan diakhiri dengan sistematika penulisan.

BAB II : LANDASAN TEORI

Pada bab ini diuraikan tentang pengertian dan dasar teori - teori yang berasal dari buku-buku panduan, serta hal-hal pokok yang terdapat kerangka pemikiran teori-teori yang relevan dengan

masalah yang diteliti dan juga hipotesis yang berupa gambaran hubungan masalah yang diangkat penulis.

BAB II : METODOLOGI PENELITIAN

Pada bab ini Penulis menyajikan waktu dan tempat penelitian, metode pendekatan dan teknik pengumpulan data dengan cara riset kepustakaan, riset lapangan, pengamatan, populasi, sampel serta bagaimana penulis menganalisa data menggunakan analisa pendekatan kuantitatif.

BAB IV : ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisi deskripsi data dari perusahaan dan menganalisa data yang telah disebar dan hasil kuisioner dari responden yaitu karyawan PT. Evergreen Shipping Agency , kuisioner tingkat motivasi dan keterampilan kerja dan proses *clearance* kapal yang diolah menggunakan teknik analisa pendekatan kuantitatif. Dalam hal ini terdiri dari deskripsi data, analisa data, pemecahan masalah, evaluasi pemecahan masalah.

BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam bab penutup ini berisi kesimpulan yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil analisa data sehubungan dengan masalah penelitian. Dan juga berisi saran yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil pembahasan sehubungan dengan masalah penelitian yang merupakan masukan untuk perbaikan yang akan tercapai.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

1. Pengertian – Pengertian

a. Peti Kemas

- a. Peti kemas adalah peti yang dipersiapkan untuk di isi 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 (. Suyono, 2007 :133)
- b. Menurut Herman Carel L Lawalata (1980 : 13) kontainer yang ada di Indonesia dikenal dengan nama populer peti kemas dalam prakteknya, merupakan peti-peti yang terbuat dari bahan logam terdiri dari beberapa macam ukuran dan tipe. Selain itu, Lawalata (Ibid) mendefinisikan “ peti kemas adalah gudang mini yang bergerak dari suatu tempat ke tempat lainnya. Sebagai akibat dari adanya pengangkutan “.
- c. Menurut ahli moda transportasi laut Kramadibrata (2002 : 280), sejarah dan pengertian dari peti kemas adalah sebagai berikut.

Peti kemas adalah suatu bentuk kemasan satuan muatan yang terbaru, yang diperkenalkan sejak awal 1960, diawali dengan ukuran 20 kaki (*twenty feet container*). Peti kemas adalah suatu kotak besar yang terbuat dari bahan campuran baja dan tembaga atau anti karat dengan pintu yang dapat terkunci dan tiap sisi-sisi dipasang suatu “ fitting sudut dan kunci putar “ (*Corner Fitting and Twist Lock*), sehingga antara satu peti kemas dengan yang lainnya dapat dengan mudah disatukan atau dilepaskan. Pada tempat pengiriman barang-barang dengan satuan yang kecil dimasukkan kedalam peti kemas kemudian dikunci atau disegel untuk siap dikirimkan.

- d. Peti kemas adalah peti yang dipersiapkan untuk di isi 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 (Suyono, 2007 :133)

b. Stok

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

2. Teori – Teori Yang Terkait

a. Jenis – Jenis Yang Terkait

Menurut Suyono (2003 : 36), 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 dengan konstruksi bagian atas 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 petikemas yang dilengkapi dengan pengatur suhu untuk muatan tertentu, yang termasuk dalam kelompok thermal container adalah :

- a) Sukated 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 petikemas 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.

4) Dry Bulk Cargo

Dry bulk cargo adalah general purpose container yang dipergunakan khusus untuk muatan curah. Bentuknya sama dengan petikemas tertutup namun di bagian atas (on top) terdapat lubang untuk mengisi barang curah, dan bagian bawah ujung terdapat lubang atau pintu mengucurkan barang curah untuk memudahkan pembongkaran muatan di pelabuhan tujuan.

5) Platform Container

Platform container adalah petikemas yang terdiri dari lantai dasar yang tak punya dinding dan tak punya atap, ia memiliki panjang dan lebar sesuai ukuran petikemas standar, namun tak punya tinggi kecuali setebal lantai dari petikemas itu saja. Termasuk dalam jenis petikemas ini adalah :

6) Spesialis Container

Spesialis container adalah petikemas yang khusus dibuat untuk muatan tertentu, seperti petikemas untuk muatan ternak (cattle container) atau muatan kendaraan (car container).

b. Sistem Penggunaan Peti Kemas

Dalam penyelenggaraan sistem petikemas dihadapi dengan suatu masalah yang cukup rumit dengan menyangkut kepemilikan dan pengelolaan peti kemas yang

digunakan dalam angkutan tersebut. Kapal container yang mengangkut beberapa ratus atau beberapa ribu TEUs (Twenty foot equivalent unit) petikemas dan membongkarnya di pelabuhan - pelabuhan tujuan, tentu tidak dapat menunggu petikemas kosong dan dimuat kembali sebagai return cargo (muatan balik) yang dikumpulkan dari pelabuhan dimana petikemas di bongkar, untuk dikapalkan ke pelabuhan singgah berikutnya dari kapal yang baru membongkar peti kemas tersebut. Kolehmainen (2008 : 37)

- Tujuan dari sistem pengangkutan petikemas antara lain adalah untuk mencapai efisiensi maksimum angkutan barang dari tempat shipper (pengirim barang) sampai barang itu diterima oleh consignee, menurut (Suyono 2006 : 150) menjelaskan tentang keuntungan kerugian menggunakan petikemas dibawah ini :

1) Keuntungan Containerisasi

- a) Bongkar muat dapat dilakukan dengan cepat, aman serta ekonomis.
- b) Biaya stevedoring kecil (jumlah TB sedikit).
- c) Pelayanan mudah
- d) Mengurangi resiko kerusakan dan kehilangan
- e) Bisa untuk angkutan door to door service.

2) Kerugian Containerisasi

- a) Harus dibuat terminal khusus untuk bongkar muat petikemas dan harus menggunakan peralatan khusus untuk mengangkut dan menumpuknya.
- b) Jalan – jalan atau akses yang ada harus disesuaikan pengangkutan peti kemas.
- c) Dapat terjadi tidak keseimbangan dalam perdagangan antara Negara karena tidak cukupnya persediaan peti kemasnya.

c. Pengertian Pengangkutan Ekspor

Perdagangan ekspor – impor memerlukan sarana pengangkut yang cepat, aman, dan dengan biaya yang terdiri dari angkutan kereta api, angkutan jalan raya, angkutan laut dan angkutan udara dalam kepastian terbatas juga tersedia sistem pengiriman barang ekspor yang dilakukan oleh perusahaan *coureer service* yang pelaksanaan fisik, pengangkutan fisik pengangkutan biasa juga dipercaya kepada perusahaan penerbangan (perusahaan pengangkutan udara). Setelah persiapan ekspor selesai, tentunya eksportir segera mengatur langkah – langkah bagian pelaksanaan pengiriman barang kepada importirnya. Dalam hal ini terdapat perbedaan antara pengangkutan menggunakan peti kemas dimana ekspor secara konvensional dapat menggunakan standar ekspor packing yaitu dengan menggunakan peti (*crat*), karung (*gunny/bag*), carton boc dan sebagainya.

Warsidi, (2003 : 97) mengatakan bahwa : “ Ekspor adalah suatu kegiatan mengeluarkan barang dari daerah pabean Indonesia keluar wilayah pabean Indonesia dengan memenuhi peraturan yang berlaku “. Dalam kegiatan pengapalan suatu perusahaan pelayaran memberikan pelayanan yang maksimal pada setiap pelanggan (*customer*) suatu perusahaan pelayaran memberikan ketentuan kepada setiap pemakai petikemas untuk mengembalikan petikemas tersebut tepat pada waktunya sesuai dengan masa *free time* yang diberikan perusahaan.

Suyono (2007 :161) menjelaskan bahwa : “ *Demurrage* adalah suatu biaya yang dikenakan kepada pemilik barang karena tidak mengembalikan petikemas sesudah batas *free time* yang sudah ditentukan”.

d. Status peti kemas

Status peti kemas ada 2 (dua) menurut Subandi (1992: 27)

1) Full Container Load (FCL)

Ciri – Ciri nya adalah :

- a) Berisi muatan dari satu shipper dan dikirim untuk satu consignee.
- b) Peti kemas diisi kemudian diserahkan atau ditumpuk di container yard (CY) pelabuhan – pelabuhan muat.

- c) Dipelabuhan bongkar, peti kemas diambil oleh consignee yang berbeda di container yard dan di *unstuffing* oleh *consignee*.
- d) Perusahaan pelayaran tidak bertanggung jawab atas kerusakan dan kehilangan barang yang ada dalam petikemas.

(1) Tanggung Jawab shipper

Semua biaya untuk mengangkut petikemas kosong ke gudang *shipper*, stuffing petikemas dan mengangkut ke CY dari carier menjadi beban shipper.

(2) Tanggung Jawab Carrier

- (a) Carrier bertanggung jawab terhadap peti kemas dan isinya setelah menerima dari shipper di CY carrier atau CY pelabuhan.
- (b) Bertanggung jawab untuk memuat peti kemas ke atas kapal.
- (c) Di pelabuhan bongkar, bertanggung jawab untuk membongkar peti kemas dari kapal dan mengangkut ke CY carier atau CY pelabuhan atas biaya carrier.
- (d) Tanggung jawab carrier berhenti setelah menyerahkan peti kemas kepada consignee atau kepada CY pelabuhan

2) Less Than Container Load Menurut Subandi (1992: 26)

Ciri – cirinya adalah :

- a) Peti kemas berisi muatan dari beberapa shipper dan ditujukan untuk beberapa consignee.
- b) Di pelabuhan bongkar, peti kemas di *unstuffing* di *Container Freight Station* (CFS) oleh perusahaan pelayaran dan diserahkan kepada beberapa consignee.
- c) Perusahaan pelayaran bertanggung jawab atas kerusakan dan kehilangan barang yang diangkut dalam petikemas.

(1) Tanggung Jawab Shipper

Semua biaya untuk mengangkut petikemas kosong ke gudang shipper, stuffing petikemas dan mengangkut ke CY dari carrier menjadi beban shipper.

(2) Tanggung jawab carrier

- (a) Carrier juga bertanggung jawab atas barang sejak waktu barang diterima dari shipper.
- (b) Carrier juga bertanggung jawab untuk stuffing dari kiriman barang jenis LCL ke dalam petikemas atas biayanya dan memasukan peti kemas ke atas kapal.
- (c) Di tempat tujuan, Carrier bertanggung jawab untuk membawa petikemas yang dibongkar dari kapal ke Container Freight Station ke masing – masing consignee atas biaya carrier.

e. Biaya pergerakan peti kemas

1. Terminal Handling Charger (THC)

Terminal Handling Charges menurut David (2005 :110) adalah biaya handling Full Container Load di pelabuhan atas kegiatan :

- a) Menerima petikemas dari kapal
- b) Menyerahkan ke consignee
- c) Menerima petikemas dari shipper
- d) Menyerahkan petikemas ke kapal

2. LCL service charges Subandi (1992: 26)

LCL service charges adalah biaya yang dibayar pemilik barang untuk handling LCL container di pelabuhan seperti *stuffing*, *unstuffing*, *delivery*, *receiving*, dan pemakaian alat mekanik.

f. Demurrage

Demurrage merupakan denda (*penalty*) yang harus dibayar pemilik barang karena pemakaian petikemas melebihi masa free time yakni waktu yang diberikan oleh perusahaan pelayaran untuk mengkosongkan atau mengembalikan petikemas.

g. Detention

Detention adalah denda (*penalty*) yang dibayar pemilik barang apabila pengembalian petikemas atau peralatan peti kemas melewati waktu yang diizinkan

h. Deposit

Deposit adalah sejumlah uang yang diserahkan oleh *consignee* kepada agen pelayaran sebagai jaminan pada waktu mengambil petikemas dari CY. Jaminan diperlukan oleh agen pelayaran atas kemungkinan kekurangan pembayaran demurrage detention dan untuk jaminan perbaikan petikemas apabila ternyata pada waktu petikemas kosong dikembalikan terdapat kerusakan.

I. Repair / Cleaning

Pada waktu empty container (kontainer kosong) dikembalikan ke depo, pemilik barang harus membayar biaya *cleaning / repair*

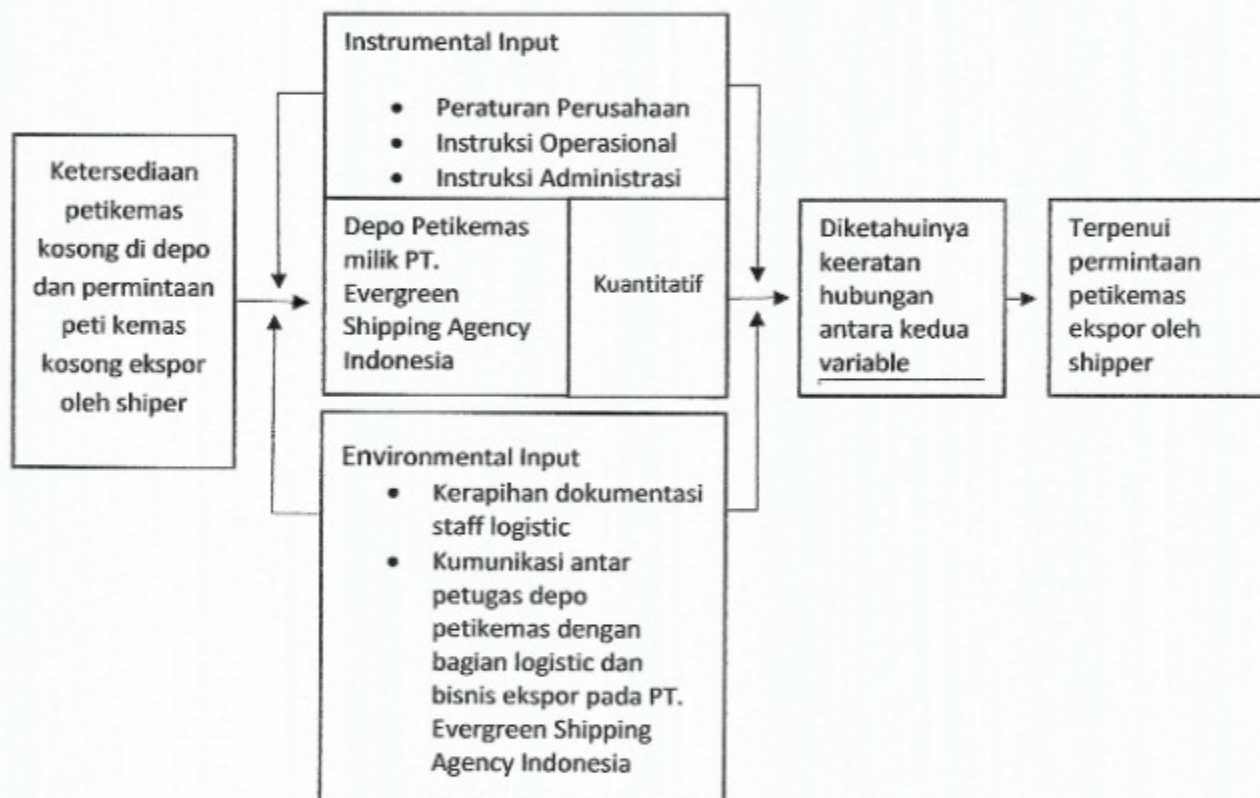
B. KERANGKA PEMIKIRAN

Untuk pembahasan skripsi ini secara sistematis, maka penulis membuat suatu kerangka pemikiran terhadap hal – hal yang menjadi pembahasan

1. Pola Pikir

Gambar 2.1

Pola Pikir



C. HIPOTESIS

Peranan ketersediaan petikemas di depo sangatlah penting pada PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia. Untuk menjaga keseimbangan antara petikemas dari pelabuhan lain ke Jakarta dapat dilakukan dengan cara melaksanakan *reposition in* dan juga men *supply* petikemas dari pelabuhan lain ke Jakarta juga guna memenuhi tingkat permintaan petikemas ekspor.

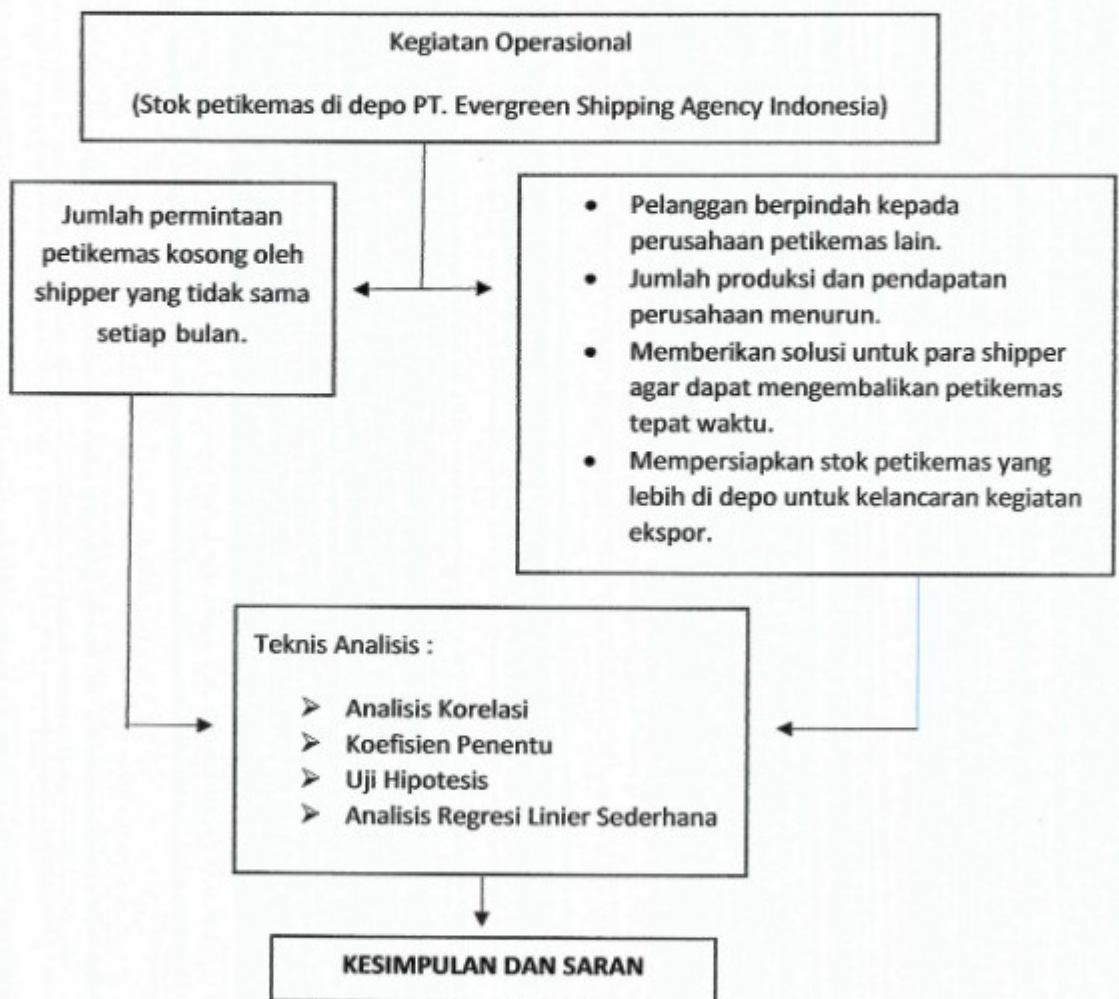
Berdasarkan kerangka pemikiran diatas, maka penulis membuat hipotesis sesuai dengan permasalahan yaitu :

Ha : Ada pengaruh yang signifikan antara permintaan petikemas ekspor terhadap ketersediaan petikemas di depo

Ho : Tidak ada pengaruh yang signifikan antara permintaan petikemas terhadap ketersediaan petikemas di depo.

2. Alur Pemikiran

Gambar 2.2
Alur Pemikiran



BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan saat melakukan Praktek Darat (PRADA) di PT Evergreen Shipping Agency Indonesia mulai tanggal 18 Agustus 2018 sampai dengan 18 Agustus 2019.

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
Web : 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 petikemas 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 petikemas 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.

Dalam penulisan skripsi dan memudahkan penulisan untuk pembahasan dan memberikan pengetahuan yang berhubungan dengan permasalahan yang akan disusun oleh penulis. Dalam pengambilan data agar cara studi Pustaka diambil dari buku dan referensi antara lain :

1) Sistem Angkut Peti Kemas (F.D.C Sudjarmiko).

BAB IV

ANALISA DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Bentuk dari perusahaan tempat penulis berpraktek adalah perusahaan pelayaran yang bergerak dibidang pengangkutan muatan dengan peti kemas, melayani wilayah Asia dan Amerika. Memiliki lebih dari 150 kapal kontainer. Kegiatan perusahaan meliputi pengiriman, pembangunan container dan kapal. Dengan lebih dari 240 lokasi layanan, Evergreen Mariner Corp (EMC) mencakup lebih dari 80 negara dengan jaringan laut. Pada tahun 20011, Evergreen Mariner Corp beroperasi 178 kapal container. Pada tahun 2012, perusahaan mengumumkan rencana untuk membangun 100 kapal container tambahan, untuk mengantisipasi pemulihan ekonomi global pada tahun 2016. Oleh sebab itu, PT Evergreen Shipping Agency Indonesia menjadi salah satu perusahaan besar di Indonesia dan termasuk dalam kategori 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*.

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 diisi Document.

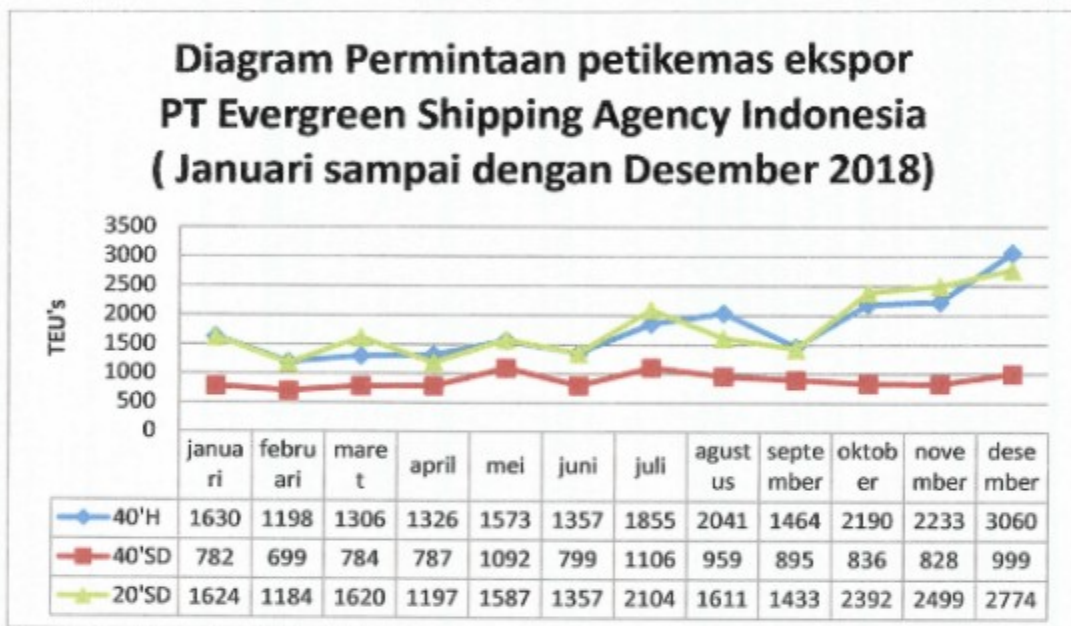
Divisi Operasional Equipment : bertanggung jawab terhadap operasional dan teknik manajemen dari perusahaan, berupa informasi laporan peti kemas kosong dari depo milik perusahaan. Serta mengatai apabila ada klaim dari kasus *damage* petik kemas.

1. Permintaan Petikemas Ekpor (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 2018 sampai Desember 2019 .

Peningkatan permintaan petikemas ekspor kepada PT Evergreen Shipping Agency Indonesia. Berikut Booking peti kemas kosong oleh *shipper* periode Januari 2018 sampai Desember 2019

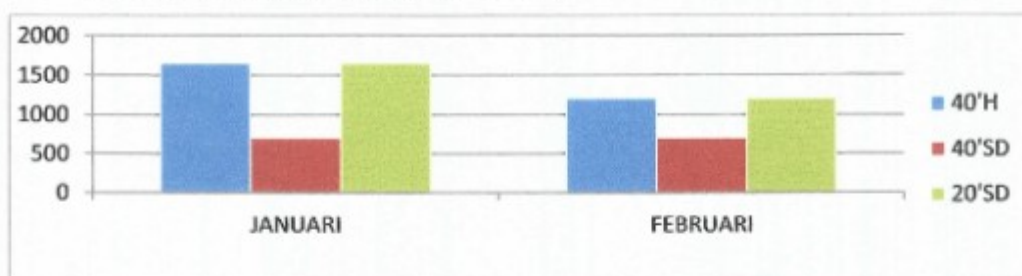
Diagram 4.1



Sumber : Operasional Logistic Departement

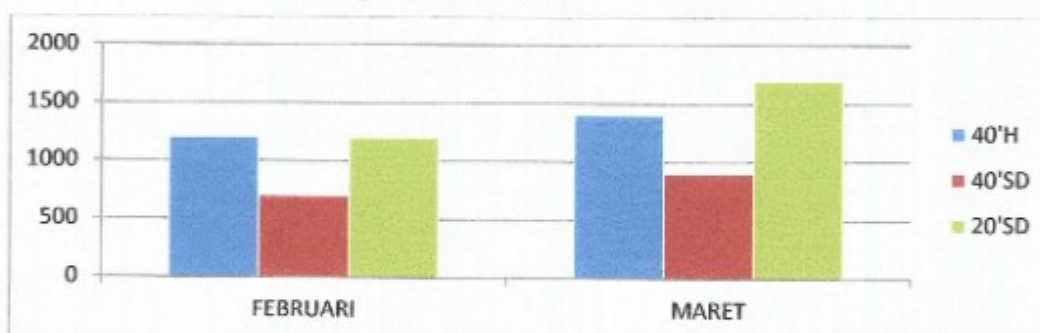
Dari diagram diatas dapat diuraikan setiap bulannya terdapat kenaikan atau penurunan suatu permintaan petikemas oleh pihak *shipper*, disebabkan dari beberapa *factor* daripihak *shipper* itu sendiri, disini penulis akan menguraikan perbandingan permintaan petikemas setiap bulannya.

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 kepihak *Consignee* diluar 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

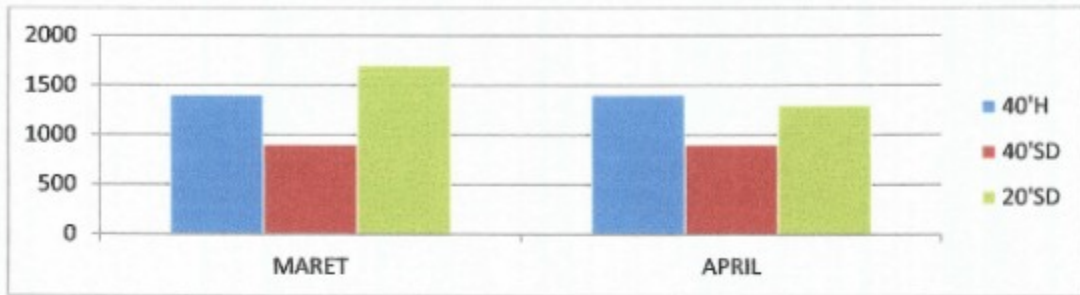
b. Bulan Februari dengan Bulan Maret



Dari diagram diatas telah diketahui bahwa terdapat perbedaan jumlah permintaan petikemas ekspor pada bulan february dengan bulan maret, disebabkan pada bulan sebelumnya pihak shipper telah mengirimkan cargo pada bulan januari sehingga kegiatan pengiriman barang pada bulan.

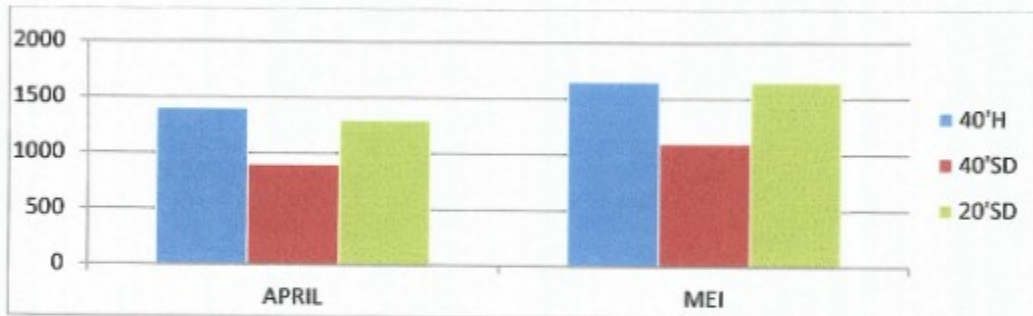
Februari mengalami sedikit penurunan dan mengalami kenaikan kegiatan ekspor pada bulan maret.

c. Bulan Maret dengan Bulan April



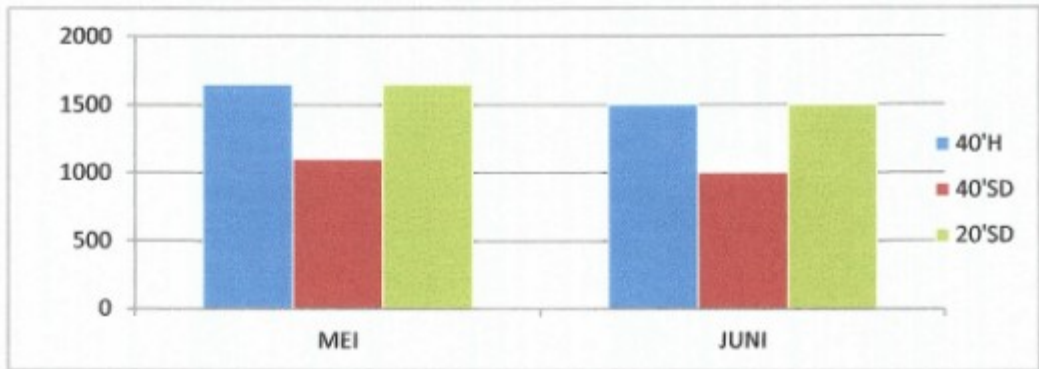
Dari diagram diatas telah diketahui bahwa terdapat perbedaan jumlah permintaan petikemas ekspor pada bulan maret dengan bulan april, disebabkan karena arus pengiriman yang terjadi pada bulan februari menurun sehingga terjadi peningkatan permintaan container pada bulan maret yang berakibat penurunan permintaan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

d. Bulan April dengan Bulan Mei



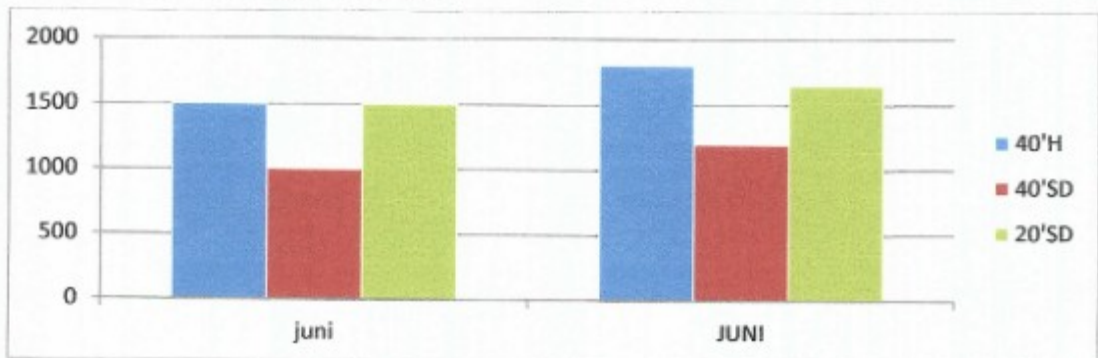
Dari diagram diatas telah diketahui bahwa terdapat perbedaan jumlah permintaan petikemas ekspor pada bulan April dengan bulan Mei, disebabkan karena penurunan permintaan yang terjadi pada Bulan April mengakibatkan kenaikan permintaan pada Bulan Mei, hal tersebut juga dimanfaatkan oleh pihak Perusahaan 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 PT Evergreen Shipping Agency Indonesia 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.

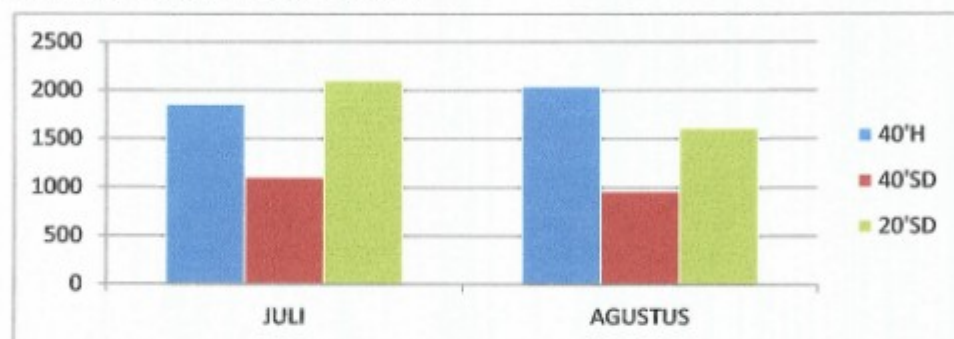
f. BulanJunidenganBulanJuli



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

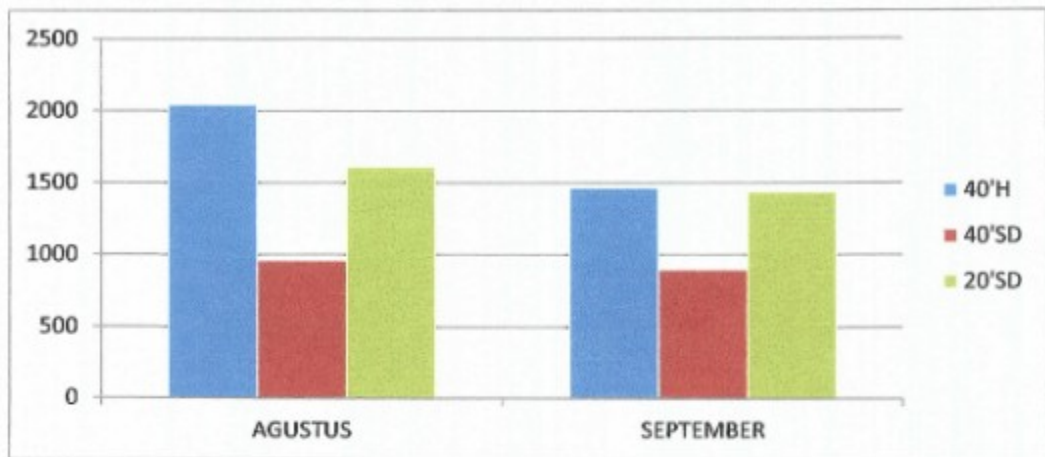
Container oleh *shipper* dikarenakan pihak evergreen enggan terpuruk terlalu lama dalam penurunan pengiriman ekspor yang mengakibatkan kerugian bagi perusahaan dan pihak evergreen berupaya mengembalikan minat *Shipper* untuk menggunakan jasa pengiriman barang dengan PT Evergreen sehingga dapat kita lihat pada bulan juli terdapat kenaikan kontainer ekspor yang mengakibatkan kekurangan stok kontainer ekspor 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, diadakan CutiBersama yang biasanya Cuti lebih lama dari Hari Raya Lainnya.

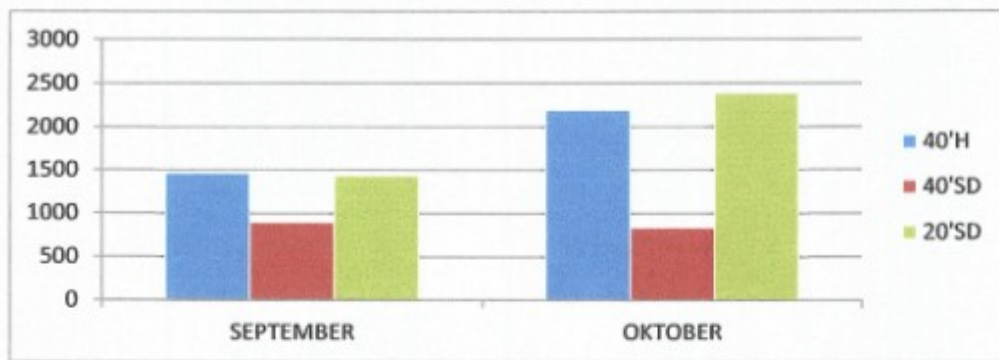
h. Bulan Agustus dengan Bulan September



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

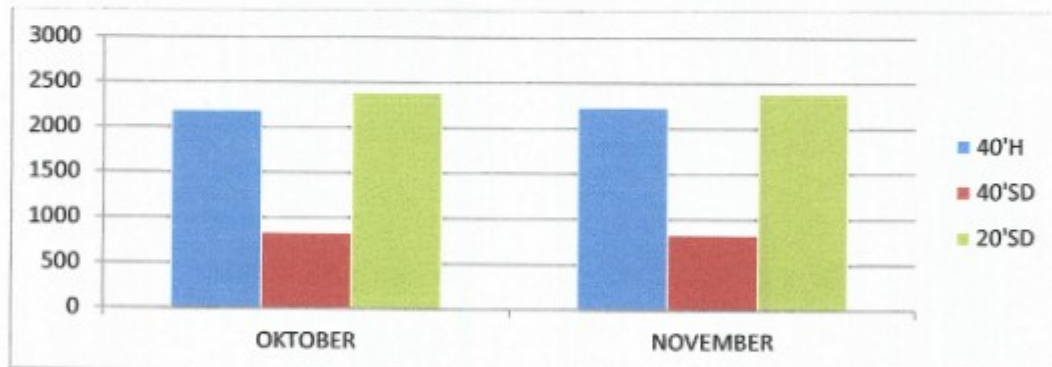
Dikarenakan adanya penyingkatan hari kerja oleh pihak perusahaan pelayaran dengan pihak *shipper*, sehingga cargo yang seharusnya dikirim oleh *shipper* untuk bulan agustus dipercepatan pada bulan Juli sehingga kegiatan pengiriman barang pada bulan Agustus sedikit menurun dan pada bulan September mengalami 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



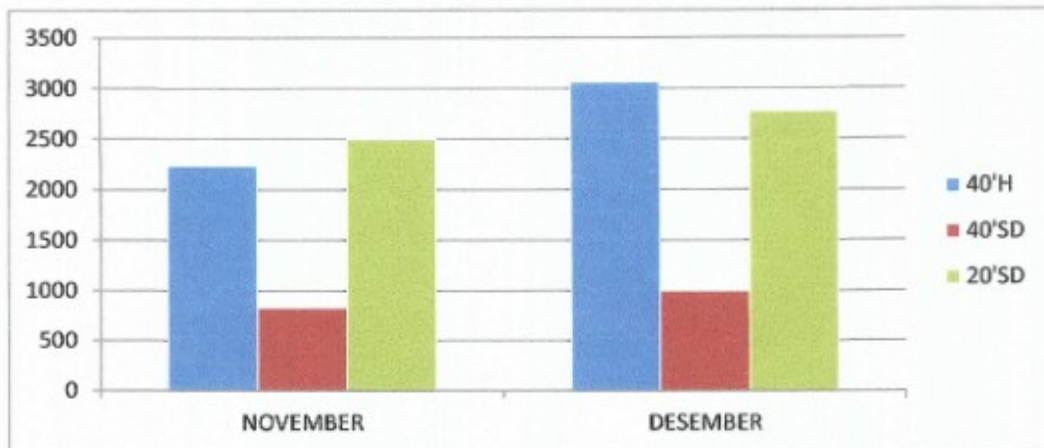
Dari diagram diatas telah diketahui bahwa terdapat perbedaan jumlah permintaan petikemas ekspor pada Bulan September dengan Bulan Oktober, kenaikan permintaan pengiriman dikarenakan kelebihan stok container ekspor yang dimiliki pihak evergreen menuntut pihak karyawan untuk menjual jasa evergreen kepada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

j. Bulan Oktober dengan Bulan November



Dari diagram diatas telah diketahui bahwa terdapat perbedaan jumlah permintaan petikemas ekspor pada bulan Oktober dengan Bulan November, pada diagram diatas telah kita ketahui bahwa perbedaan permintaan petikemas ekspor oleh shipper saat bulan Oktober dan bulan November tidak adanya perubahan penurunan yang signifikan dikarenakan pada setiap bulan permintaan shipper pasti ada mengalami penurunan dan peningkatan namun pada bulan Oktober dan bulan November penurunannya tidak mengalami penurunan yang signifikan

k. Bulan November dengan Bulan Desember



Dari diagram diatas telah diketahui perbedaan permintaan container ekspor pada bulan November dengan bulan Desember mengalami perubahan pada bulan Desember yang dapat dilihat mengalami peningkatan permintaan container ekspor, dapat kita ketahui bahwa pada bulan Desember terdapat hari libur atau hari cuti bersama yang diadakan setiap perusahaan pelayaran maupun perusahaan shipper, untuk memperingati hari raya natal dan tahun baru sehingga kegiatan ekspor impor dipusatkan pada akhir tahun 2018 sehinggabanyak permintaan pengiriman ekspor oleh pihak shipper untuk menutup buku akhir tahun dengan kegiatan ekspor pada bulan desember.

2. Stok peti kemas pada PT.Evergreen Shipping Agency Indonesia (Y)

Banyak permintaan pada peti kemas pada perusahaan penyewaan peti kemas kosong mengharuskan adanya pengturan tentang system ketersediaan peti kemas kosong di depo milik perusahaan tersebut . Semakin banyak peti kemas yang di gunakan shipper dalam kegiatan ekspor nya maka akan semakin pula meningkatkan keuntungan perusahaan yang akan diperoleh oleh perusahaan. Informasi banyaknya ketersediaan peti kemas kosong di depo di laporkan pada baggian operasional equipment PT evergreen shipping agency Indonesia dalam sistim yang terbentuk data actual stok peti kemas kosong.Berikut data laporan peti kemas kosong dari depo priode januari 2018 sampai desmber 2018

Tabel 4.1**Stok Peti kemas pada PT Evergreen Shipping Agency Indonesia
(Januari sampai dengan desember 2018)**

Bulan	Ukuran peti kemas		
	40' HighCube	40'Standart	20'Standart
Januari 2018	1578	781	1678
Februari 2018	1022	775	1650
Maret 2018	1286	839	1579
April 2018	1290	798	1276
Mei 2018	1233	886	1252
Juni 2018	1427	906	1625
Juli 2018	1890	870	2190
Agustus 2018	2273	1072	1662
September 2018	1850	901	1702
Oktober 2018	2041	890	2499
November 2018	1930	992	2501
Desember 2018	2557	1022	2790

Sumber : Operasional Equipment Departemen

Tabel 4.2
Tabel Pengembalian Petikemas Ekspor Ke Depo Petikemas PT Evergreen
Shipping Agency Indonesia TEUs
(Januari sampai dengan desember 2018)

No	Bulan	Pengembalian petikemas		Jumlah stok petikemas
		Tepat waktu	Demurage	
1	Januari	4329	2067	6396
2	Februari	2615	2629	5244
3	Maret	3029	2800	5829
4	April	1052	4400	5452
5	Mei	2541	2949	5490
6	Juni	3846	2445	6291
7	Juli	3741	3969	7710
8	Agustus	4763	3589	8352
9	September	3350	3854	7204
10	Oktober	3501	4860	8361
11	November	3312	5033	8345
12	Desember	4491	5457	9948

Sumber : Operational Equipment Departement

Untuk kepentingan penelitian ini, penulis menggunakan analisis statistika yaitu dengan menganalisis uji hipotesis, koefisien korelasi, regresi, serta terhadap nilai-nilai koefisien sehingga penulis dapat mengetahui dengan jelas ada tidaknya dan hubungan peningkatan permintaan petikemas ekspor dan stok petikemas kosong di depo milik PT Evergreen Shipping Agency Indonesia.

Tabel 4.3
Analisis Stok Petikemas kosong di Depo yang
Dikembalikan tepat waktu
(Januari sampai dengan Desember 2018)

Bulan	Ukuran			TEU's
	40'HighCube	40'Standard	20'Standard	
Januari 2018	949	726	979	4329
Februari 2018	440	360	1015	2615
Maret 2018	594	491	859	3029
April 2018	247	178	202	1052
Mei 2018	362	413	991	2541
Juni 2018	662	901	720	3846
Juli 2018	840	570	921	3741
Agustus 2018	1027	604	1501	4763
September 2018	504	420	1502	3350
Oktober 2018	508	800	885	3501
November 2018	433	471	1504	3312
Desember 2018	788	690	1535	4491
Total			$\Sigma Y = 40570$	

Sumber data : Operational Equipment Department

Tabel 4.4

**Analisis Stok Petikemas Kosong di Depo yang Dikenakan Demurrage
(Januari sampai dengan Desember 2018)**

BULAN	UKURAN			TEU's
	40'HighCube	40'Standart	20'Standart	
Januari	629	55	699	2067
Februari	582	415	635	2629
Maret	692	386	720	2800
April	1047	620	1074	4400
Mei	871	473	261	2949
Juni	765	5	905	2445
Juli	1050	300	1269	3969
Agustus	1246	468	161	3589
September	1346	481	200	3854
Oktober	1533	90	1614	4860
November	1497	521	997	5033
Desember	1769	332	1255	5457
TOTAL			44052	

Sumber data : Operasional Equipment Departement

B. ANALISIS DATA

Untuk memastikan apakah kedua variable X(permintaan) Y (stok) tersebut memiliki hubungan atau tidak ,maka dapat di puji dengan analisis statistic sebagai berikut :

1. Analisis Variabel X

Untuk mengetahui jumlah permintaan petikemas ekspor dalam satuan TEUs setiap bulan sebagai variable factor x ,maka dapat dianalisis sebagai berikut :

1 peti kemas 40'high cube =2TEUs

1 peti kemas 40' standart = 2 TEUs

1peti kemas 20 standart = 1TEU

Tabel 4.5
Analisis Permintaan Petikemas Ekspor
(Januari sampai dengan Desember 2018)

BULAN	UKURAN			TEU's
	40'HighCube	40'Standard	20'Standard	
Januari	1630	782	1624	6448
Februari	1198	699	1184	4978
Maret	1306	784	1620	5800
April	1326	787	1197	5423
Mei	1573	1029	1587	6791
Juni	1357	799	1362	5674
Juli	1855	1106	2104	8026
Agustus	2041	959	1611	7611
September	1462	895	1433	6151
Oktober	2190	836	2392	8444
November	2233	828	2499	8621
Desember	3060	999	2774	10892
TOTAL			84859	

Sumber data : Hasil diolah

2. Analisa Variabel Y

Untuk mengetahui jumlah TEUs stok peti kemas ,setiap bulan sebagai variable factor Y, maka dapat di Analisa sebagai berikut :

Tabel 4.6
Analisa Stok Petikemas Kosong Di Depo Petikemas
(Januari sampai dengan Desember 2018)

Bulan	Ukuran peti kemas			TEU's
	40'HighCube	40'Standart	20'Standart	
Januari	1578	781	1678	6396
Februari	1022	775	1650	5244
Maret	1286	839	1579	5829
April	1290	798	1276	5452
Mei	1233	886	1252	5490
Juni	1427	906	1625	6291
Juli	1890	870	2190	7710
Agustus	2273	1072	1662	8352
September	1880	901	1702	7204
Oktober	2041	890	2499	8361
November	1930	992	2501	8345
Desember	2557	1022	2790	9948
Total			$\sum Y = 84622$	

Sumber data : hasil olah

Tabel 4.7
Perbandingan Permintaan Petikemas dan Stok dalam Teu's
(Januari sampai dengan Desember 2018)

Bulan	Ukuran peti kemas			TEU's
	40'HighCube	40'Standart	20'Standart	
Januari	1578	781	1678	6396
Februari	1022	775	1650	5244
Maret	1286	839	1579	5829
April	1290	798	1276	5452
Mei	1233	886	1252	5490
Juni	1427	906	1625	6291
Juli	1890	870	2190	7710
Agustus	2273	1072	1662	8352
September	1880	901	1702	7204
Oktober	2041	890	2499	8361
November	1930	992	2501	8345
Desember	2557	1022	2790	9948
Total			$\Sigma Y = 84622$	

Sumber data : hasil olah

Keterangan :

Untuk minus adalah menandakan kekurangan stok peti kemas

Untuk plus adalah menandakan kelebihan stok peti kemas

3. Analisisvariabel x dan y

Untuk mengetahui kuat lemahnya hubungan antara permintaan petikemas ekspor dengan stok petikemas pada PT Evergreen Shipping Agency Indonesia dapat dilihat dari table analisa dan perhitungan sebagai berikut :

Tabel 4.8
Tabel Pengaruh Permintaan Petikemas Ekspor dengan Stok Petikemas
Pada PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia
(JanuarisampaidenganDesember2018)

Bulan	X	Y	XY	X ²	Y ²
Januari	6,448	6,396	41,241,408	41,576,704	40,908,816
Februari	4,978	5,244	26,104,632	24,780,484	27,499,536
Maret	5,800	5,829	33,808,200	33,640,000	33,977,241
April	5,423	5,452	29,566,196	29,408,929	29,724,304
Mei	6,791	5,490	37,282,590	46,117,681	30,140,100
Juni	5,674	6,291	35,695,134	32,194,276	39,576,681
Juli	8,026	7,710	61,880,460	64,416,676	59,444,100
Agustus	7,611	8,352	63,567,072	57,927,321	69,755,904
September	6,151	7,204	44,311,804	37,834,801	51,897,616
Oktober	8,444	8,361	70,600,284	71,301,136	69,906,321
November	8,621	8,345	71,942,245	74,321,641	69,639,025
Desember	10,892	9,948	108,353,616	118,635,664	98,962,704
Σ	84,859	84,622	624,353,641	632,155,313	621,432,348

Daridata yang terdapat pada table diatas, dilakukan analisis hubungan antara petikemas ekspor Terhadap stok petikemas PT Evergreen Shipping Agency Indonesia, dengan menggunakan perhitungan *statistic*.

a. Analisis Koefisien Korelasi

Untuk mengetahui kuat atau lemahnya hubungan antara permintaan petikemas ekspor terhadap stok petikemas pada PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia dapat dilihat dengan perhitungan dengan menggunakan koefisien korelasi (r). Bila r positif, maka variabel X dan Y bersifat searah, yang berarti.

Kenaikan atau penurunan nilai Y, sebaliknya bila r *negative* maka korelasi variabel X dan Y bergerak secara bertolak belakang. Agar diperoleh suatu nilai korelasi, dilakukan perhitungan dengan menggunakan rumus sebagai berikut :

$$\begin{aligned} r_{xy} &= \frac{n\sum XY - (\sum X)(\sum Y)}{\sqrt{n\sum X^2 - (\sum X)^2} \cdot \sqrt{n\sum Y^2 - (\sum Y)^2}} \\ &= \frac{12(62435341) - (84859)(84622)}{\sqrt{12(632155313) - (84859)^2} \cdot \sqrt{12(621432348) - (84622)^2}} \\ &= \frac{7492243692 - 7180938298}{\sqrt{7585863756 - 720109881} \cdot \sqrt{7457188176 - 7160882884}} \\ &= \frac{311305394}{\sqrt{384813875} \cdot \sqrt{296305292}} \\ &= \frac{311305394}{19616,67.17213,52} \\ &= \frac{311305394}{337671941} \\ &= 0,92 \end{aligned}$$

Dari perhitungan di atas di peroleh angka koefisien korelasi sebesar 0.92 hal tersebut berarti adanya pengaruh yang kuat antara permintaan petikemas ekspor dengan stok petikemas pada PT Evergreen Shipping Agency Indonesia. Dengan hasil yang positif, maka hubungan antara permintaan petikemas ekspor dengan stok petikemas, bersifat searah dan dapat diartikan apabila permintaan petikemas ekspor mengalami kenaikan atau penurunan, maka akan diikuti oleh kenaikan atau penurunan, maka akan diikuti oleh kenaikan atau penurunan pada stok petikemas pada PT Evergreen Shipping Agency Indonesia.

b. Analisa koefisien penentu

untuk dapat mengetahui besarnya kontribusi factor variabel X terhadap perubahan variabel Y dapat diketahui dengan menggunakan koefisien determinasi (r^2) :

$$\begin{aligned} KP &= r^2 \times 100\% \\ &= (0,92)^2 \times 100\% \\ &= 0,8464 \times 100\% \\ &= 85\% \end{aligned}$$

Artinya pengaruh permintaan beli petikemas ekspor terhadap stok petikemas pada PT Evergreen Shipping Agency Indonesia sebesar 85% sisanya 15% adalah pengaruh *factor* lain.

c. Uji Hipotesis

Rumusan mencari *t hitung* adalah memasukkan nilai *r* kedalam rumusan, nilai *n* (jumlah sampel) di ketahui 12 (dua belas), kemudian dibandingkan *t* table pada

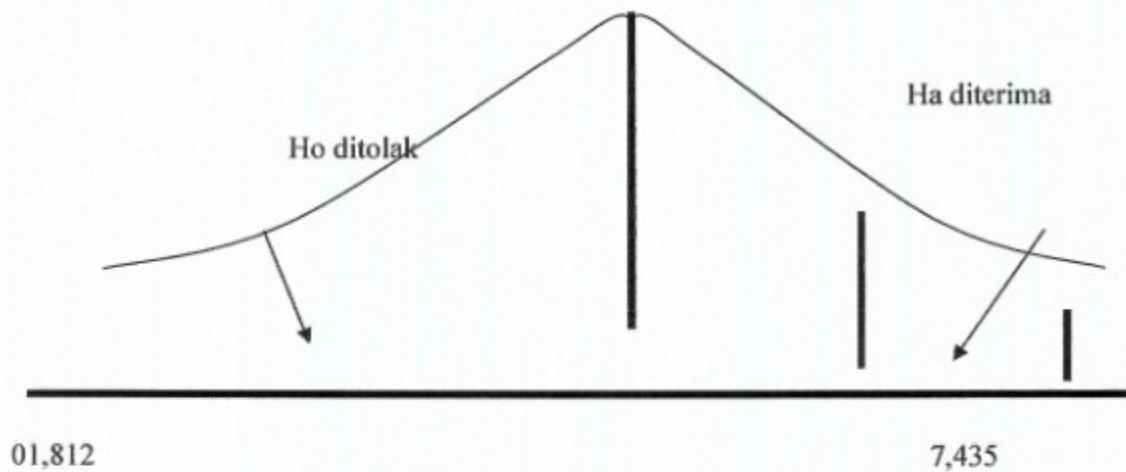
$\alpha = 0,05$: $df = n-2$ adalah 1,812

$$\begin{aligned} t_0 &= \frac{r\sqrt{n-2}}{\sqrt{1-r^2}} \\ &= \frac{0,92 \cdot \sqrt{10}}{\sqrt{1-0,85}} \\ &= \frac{2,9}{0,39} \\ &= 7,435 \end{aligned}$$

Jadi dari uji hipotesis $t_0 > t_{\text{tabel}}$ untuk kesalahan 5% yang diuji pada dua pihak diperoleh $7,435 > 1,812$ maka H_0 ditolak sedangkan H_a diterima. Hasil uji hipotesis menunjukkan adanya pengaruh antar peningkatan permintaan ekspor petikemas dengan stok petikemas.

Kurva Normal Uji Hipotesis

Gambar 2.3



d. Analisa Koefisien Regresi Linier Sederhana

Dari analisis koefisien korelasi diperoleh dari nilai r yang tinggi, dengan kata lain adanya hubungan kuat antara permintaan petikemas ekspor dengan stok petikemas pada PT Evergreen Shipping Agency Indonesia, maka dilanjutkan dengan analisis koefisien regresi linier dengan variable x dan y sebagai berikut :

$$b = \frac{n \sum(xy) - \sum x \sum y}{n \sum x^2 - (\sum x)^2}$$

$$b = \frac{12(624353641) - (84859)(84622)}{12(632155313) - (84859)^2}$$

$$b = \frac{7492243692 - 7180938298}{7585863756 - 7201049881}$$

$$b = \frac{311305394}{382813875}$$

$$b = 0,81$$

$$a = \frac{\sum y}{n} - b \frac{\sum x}{n}$$

$$a = \frac{84622}{12} - 0,81 \frac{84859}{12}$$

$$a = \frac{84622 - 68735,79}{12}$$

$$a = \frac{15886,21}{12}$$

$$a = 1323,85$$

hasilnya nilai $a = 1323,85$ dan $b = 0,81$

Jadi model persamaan garis $y = 1323,85 + 0,81x$ artinya :

- 1) $a = 1323,85$ adalah penggalan sumbu Y yang dipotong oleh grafik, yang menyatakan ketika permintaan peti kemas ekspor (X) bernilai 0 (nol) maka stok peti kemas PT Evergreen Shipping Agency Indonesia (Y) sebesar 1323,85
- 2) $b = 0,81$ adalah koefisien regresi yang menyatakan hubungan fungsional antara X dan Y atau seberapa besar X mempengaruhi Y. jika permintaan peti kemas ekspor (X) naik, maka akan diikuti dengan kenaikan stok peti kemas sebesar 0,81

Hasil diatas akan penulis tampilkan dalam bentuk persamaan dan grafik

Seperti dibawah ini :

$$Y = a + bX$$

$$= 1323,85 + 0,81X$$

Jika $X = 0$, maka $Y = 1323,85$

Jika $Y = 0$, maka $0 = 1323,85 + 0,81X$

$$X = \frac{-1323,85}{0,81}$$

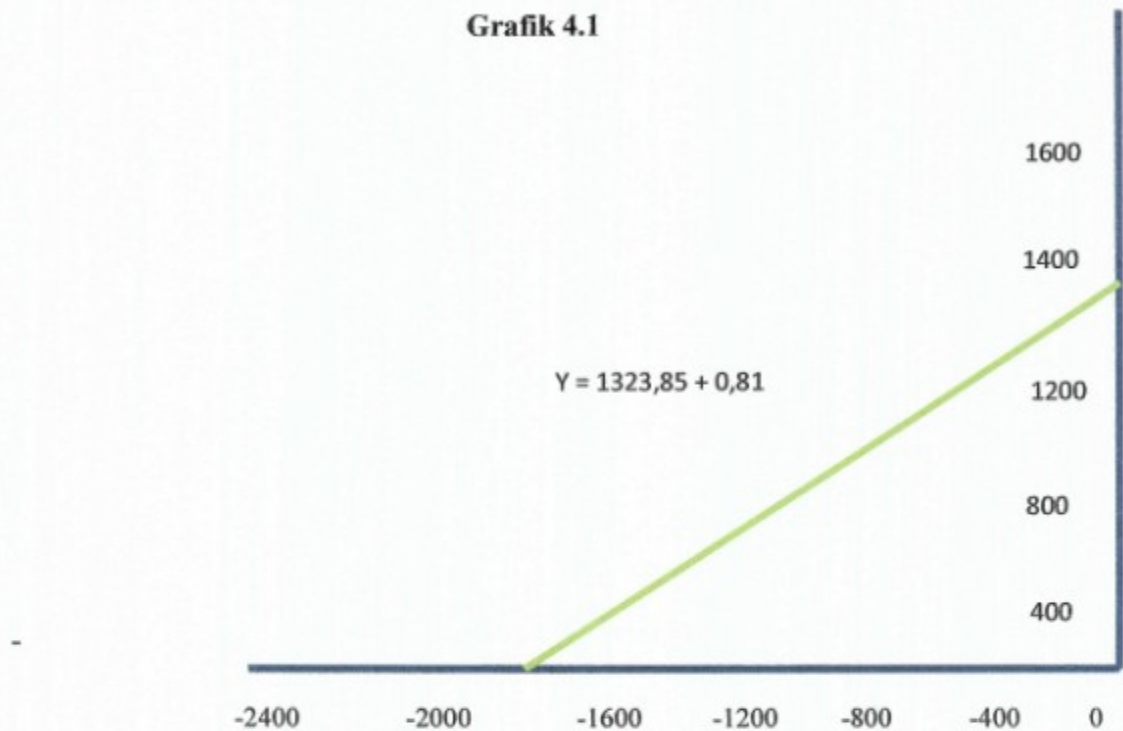
$$X = -1634,38$$

Maka di dapat nilai $X = -1634,38$ dan $Y = 1323,85$

Grafik perpotongan titik koordinat

Variabel X dan variabel Y

Grafik 4.1



Dari grafik diatas dapat dibaca bahwa variabel X terletak dipoin -1634,38 dan variabel Y terletak dipoin 1323,85 dari grafik diatas titik pertemuan variabel X dan variabel Y bersifat searah yang berarti apabila variabel X mengalami kenaikan maka variabel Y juga mengalami kenaikan dan apabila variabel X mengalami penurunan maka variabel Y juga mengalami penurunan.

C. PEMECAHAN MASALAH

Berdasarkan analisis data sebagai mana diuraikan diatas, bahwa pengaruh permintaan petikemas ekspor terhadap stok peti kemas pada PT Evergreen Shipping Agency Indonesia yaitu sebesar 85%, berarti pengaruh permintaan peti kemas, sangat signifikan, bila PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia ingin meningkatkan hasil produksi sesuai dengan target penerimaan pendapatan tahunan, maka penulis mengusulkan :

1. Manajemen PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia sebaiknya melakukan penambahan stok peti kemas dengan cara membeli peti kemas baru atau mendatangkan peti kemas dari cabang Evergreen Marine Corp yang ada di negara lain yang tidak dipergunakan.
2. Manajemen PT Evergreen Shipping Agency Indonesia juga sebaiknya menaikkan harga demurrage sehingga pihak consignee tidak lalai dalam mengembalikan peti kemas yang mereka sewa, karena akan berdampak kerugian bagi shipper atau consignee, bila lalai mengembalikan peti kemas yang disewanya.
3. Manajemen PT Evergreen Shipping Agency Indonesi memperbaiki kontainer yang rusak sehingga dapat disewakan kembali kepada pihak shipper untuk kegiatan ekspor .

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan analisa mengenai meningkatnya permintaan petikemas ekspor akan mempengaruhi stok petikemas pada PT. Evergreen Shipping Agency indonesia terhitung bulan januari 2018 sampai dengan Desember 2018 diperoleh kesimpulan sebagai berikut :

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

4. Dari hasil perhitungan yang ada menunjukkan adanya pengaruh terhadap permintaan petikemas ekspor oleh para *shipper* berpengaruh dengan adanya stok petikemas di Depo PT Evergreen Shipping Agency Indonesia, dapat dibuktikan dengan perhitungan kuantitatif, menunjukkan hasil positif antara permintaan petikemas ekspor berpengaruh terhadap ketersediaan stok petikemas di depo, sehingga menghasilkan beberapa saran untuk menunjang kegiatan pada PT Evergreen Shipping Agency Indonesia dalam hal ketersediaan stok petikemas ekspor.

B. SARAN

Berdasarkan analisis dan pembatasan yang telah diuraikan oleh penulis tentang meningkatnya permintaan petikemas ekspor akan mempengaruhi stok petikemas pada PT Evergreen Shipping Agency Indonesia maka penulis memberikan saran sebagai berikut :

1. Sebaiknya PT Evergreen Shipping Agency Indonesia meningkatkan jumlah stok peti kemas di depo guna memenuhi permintaan peti kemas ekspor oleh *shipper*. Disarankan dalam rangka menghindari ketergantungan stok petikemas ekspor dalam setiap bulannya, sebaiknya perusahaan merencanakan suatu penambahan stok kontainer di depo yang dihasilkan dari hasil uang *demurrage* untuk membeli atau menyewa petikemas ekspor untuk menambah stok petikemas daripada menunggu pihak *consignee* mengembalikan petikemas ke depo.
2. Diharapkan kepada manager logistik untuk lebih menekankan kepada pihak *consignee* agar dapat mengembalikan petikemas ke depo PT Evergreen Shipping Agency Indonesia ,agar dapat mengembalikan sesuai dengan waktu yang telah ditetapkan dan menaikkan harga *demurrage* akibat keterlambatan pengembalian petikemas kepada pihak *consignee* agar *demurrage* dapat di tekan seminim mungkin untuk kelancaran kegiatan ekspor dan ketersediaan petikemas ekspor di depo PT Evergreen Shipping Agency Indonesia.

3. Agar dapat memenuhi permintaan petikemas ekspor oleh *shipper* yang meningkat kepada divisi logistik mengambil langkah :
 - a. Menyewa petikemas MT kepada perusahaan petikemas di Indonesia dengan kontrak dan perjanjian yang disepakati, selain lokasi jarak yang tidak terlalu jauh dan juga biaya yang tidak terlalu mahal serta proses pengiriman petikemas pendek.
 - b. Mengimpor petikemas kosong dari Evergreen Marine Company (EMC) yang berpusat di Taiwan atau mengimpor petikemas kosong yang mengendap di pelabuhan - pelabuhan luar Negara Indonesia dengan system penyewaan *Repo Container* MT dengan kontrak dan perjanjian yang telah disepakati meliputi biaya, masa waktu dan hal - hal lain yang telah ditetapkan sebelumnya.

**ANALISIS STOK PERMINTAAN PETIKEMAS KOSONG DI DEPO PETIKEMAS
(JANUARI SAMPAI DENGAN DESEMBER 2018)**

BULAN	Ukuran Peti kemas			TEU's
	40'H	40'SD	20'SD	
Januari (2018)	1578	781	1678	6396
Februari (2018)	1022	775	1650	5244
Maret (2018)	1286	839	1579	5829
April (2018)	1290	798	1276	5452
Mei (2018)	1233	886	1252	5490
Juni (2018)	1427	906	1625	6291
Juli (2018)	1890	870	2190	7710
Agustus (2018)	2273	1072	1662	8352
September (2018)	1880	901	1702	7204
Oktober (2018)	2041	890	2499	8361
November (2018)	1930	92	2501	8345
Desember (2018)	2557	1022	2790	9948
Total			$\Sigma Y = 84622$	

Sumber : Operasional Equipment Department

**PERBANDINGAN PERMINTAAN PETIKEMAS DAN STOK PETIKEMS DALAM TEUS
(JANUARI SAMPAI DENGAN DESEMBER 2018)**

BULAN	Stok peti kemas	Permintaan Petikemas	Keterangan
Januari (2018)	6396	6448	(-52)
Februari (2018)	5122	2100	(+22)
Maret (2018)	6829	5800	(+29)
April (2018)	5452	5423	(+29)
Mei (2018)	5740	6541	(-801)
Juni (2018)	6291	5674	(+617)
Juli (2018)	7710	8026	(-316)
Agustus (2018)	8352	7611	(+741)
September (2018)	6964	6451	(+513)
Oktober (2018)	10248	10592	(-344)
November (2018)	8345	8621	(-276)
Desember (2018)	8311	8494	(-183)
Sumber : Operasional Equipment Department			

**ANALISIS PERMINTAAN PETIKEMAS EKSPOR
(JANUARI SAMPAI DENGAN DESEMBER 2018)**

BULAN	Ukuran Peti kemas			TEU's
	40'H	40'SD	20'SD	
Januari (2018)	1630	782	1642	6448
Februari (2018)	1198	699	1184	4978
Maret (2018)	1306	784	1620	5800
April (2018)	1326	787	1197	5423
Mei (2018)	1573	1029	1587	6791
Juni (2018)	1357	799	1362	5674
Juli (2018)	1855	1106	2104	8026
Agustus 2018	2041	959	1611	7611
September (2018)	1464	895	1433	6151
Oktober (2018)	2190	836	2392	8444
November (2018)	2233	828	2499	8621
Desember (2018)	3060	999	2774	10892
Total			ΣY = 84859	

Sumber : Operasional Equipment Department

**TABEL PENGEMBALIAN PETIKEMAS EKSPOR KE DEPO PETIKEMAS
PT. EVERGREEN SHIPPING AGENCY INDONESIA DALAM TEUS
(JANUARI SAMPAI DENGAN DESEMBER 2018)**

BULAN	Pegembalian Petikemas		Jumlah Stok Petikemas
	Tepat waktu	Demmura	
Januari (2018)	4329	2067	6396
Februari (2018)	2615	2629	5244
Maret (2018)	3029	2800	5829
April (2018)	1052	4400	5452
Mei (2018)	2541	2949	5490
Juni (2018)	3846	2445	6291
Juli (2018)	3741	3969	7710
Agustus (2018)	4763	3589	8352
September (2018)	3350	3854	7204
Oktober (2018)	3501	4860	8361
November (2018)	3312	5033	8345
Desember (2018)	4491	5457	9948

Sumber : Operasional Equipment Department

**ANALISIS STOK PETIKEMAS KOSONG DI DEPO YANG DIKENAKAN DEMMURAGE
(JANUARI SAMPAI DENGAN DESEMBER 2018)**

BULAN	Ukuran Peti kemas			TEU's
	40'H	40'SD	20'SD	
Januari (2018)	629	55	699	2067
Februari (2018)	582	415	635	2629
Maret (2018)	692	384	720	2800
April (2018)	1043	620	1074	4400
Mei (2018)	871	473	261	2949
Juni (2018)	765	5	905	2445
Juli (2018)	1050	300	1269	3969
Agustus (2018)	1246	468	161	3589
September (2018)	1346	481	200	3854
Oktober (2018)	1533	90	1614	4860
November (2018)	1497	521	997	5033
Desember (2018)	1769	332	1255	5457
Total			$\Sigma Y = 44052$	

Sumber : Operasional Equipment Department

**ANALISIS STOK PETIKEMAS KOSONG DI DEPO YANG DIKEMBALIKAN TEPAT WAKTU
(JANUARI SAMPAI DENGAN DESEMBER 2018)**

BULAN	Ukuran Peti kemas			TEU's
	40'H	40'SD	20'SD	
Januari (2018)	949	726	1678	4329
Februari (2018)	440	360	1650	2615
Maret (2018)	594	491	1579	3029
April (2018)	247	178	1276	1052
Mei (2018)	362	413	1252	2541
Juni (2018)	662	901	1625	3846
Juli (2018)	840	570	2190	3741
Agustus (2018)	1027	604	1662	4763
September (2018)	504	420	1702	3350
Oktober (2018)	508	800	2499	3501
November (2018)	433	471	2501	3312
Desember (2018)	788	690	2790	4491
Total				$\Sigma Y = 40570$

Sumber : Operasional Equipment Department

STOK PETIKEMAS EKSPOR PADA PT. EVERGREEN SHIPPING AGENCY INDONESIA
(JANUARI SAMPAI DENGAN DESEMBER 2018)

BULAN	Ukuran Peti kemas		
	40'H	40'SD	20'SD
Januari (2018)	1578	781	1678
Februari (2018)	1022	775	1650
Maret (2018)	1286	839	1579
April (2018)	120	798	1276
Mei (2018)	1233	886	1252
Juni (2018)	1427	906	1625
Juli (2018)	1890	870	2190
Agustus (2018)	2273	1072	1662
September (2018)	1850	901	1702
Oktober (2018)	2041	890	2499
November (2018)	1930	992	2501
Desember (2018)	2557	1022	2790

Sumber : Operasional Equipment Department



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
GEDUNG KARYA LANTAI 12 S.D. 17

Jl. MEDAN MERDEKA BARAT NO. 8

JAKARTA - 10110

TEL: 3813008, 3805008, 3813269, 3447017,
3842440

PST: 4213, 4227, 4209, 4135

TEL: 3844692, 3458540

FAX: 3811786, 3845430, 3507676

Nomor : AL.203/2000/3526/3548/18
Klasifikasi :
Lampiran :
Perihal : Persetujuan Keagenan Kapal Asing
(PKKA)

Jakarta, 06 Februari 2018

Kepada
Direktur Utama
PT. EVERGREEN SHIPPING AGENCY
INDONESIA
gD. Mega Plaza Lt.9, Jl. H.R. Rasuna Seld
Kav. c-3, Kel. Karet Kcc. Setiabudi

di
Jakarta Selatan - 12920

1. Menunjuk Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut dan Surat Saudara No. 030/ADKT-LOGOPS/ESA/118 tanggal 05 Februari 2018 bersama ini disampaikan rencana kedatangan kapal yang Saudara agensi dengan data sebagai berikut :

a. Nama Kapal / Voyage : EVER PEACE / 0323-296S
b. Bendera / IMO Number : Panama / 9249207
c. Ukuran (DWT/GT/HP) : 19308.85 / 17857 / 12480
d. Owner/Principal : VERSOIX SHIPPING CO.,LTD / EMC
e. Nomor dan Tanggal : B X-293/AL.001 / 11 Juni 2015
f. Status : Transpor
g. Pelabuhan Singgah : Tanjung Priok
h. Port Agent / Sub Agent : PT EVERGREEN SHIPPING AGENCY INDONESIA / -
i. ETA / ETD : 16 Februari 2018 / 17 Februari 2018
j. Kegiatan : +
k. B/M : B: containers 1200 TEUS / M: containers 1200 TEUS
l. Pelabuhan Asal/Tujuan : Tanjung Pelepas / Tanjung Pelepas
m. Crew List/Kebangsaan : 20 Orang / TAIWAN 13 ORANG, CHINESE 7 ORANG
n. Keterangan : -

2. Sehubungan dengan butir 1 (satu), dengan ini diberitahukan bahwa rencana kedatangan / keberangkatan kapal asing yang diageni oleh perusahaan Saudara telah memenuhi persyaratan dan dicatat dalam daftar kapal keagenan di Ditjen Perhubungan Laut, dengan ketentuan sebagai berikut :

- a. Memenuhi segala ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku baik nasional maupun internasional.
b. Mengurus keponfingkan kapal asing yang diageni dan bertanggung jawab atas biaya kapal selama berada di pelabuhan Indonesia.
c. Dilarang untuk mengangkut muatan dan / atau penumpang antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia (Azas Cabotage) serta melakukan kegiatan lain yang tidak termasuk mengangkut penumpang dan / atau barang dalam kegiatan angkutan laut dalam negeri sebagaimana dimaksud dalam Permenhub No. PM 10 Tahun 2014.
d. Mematuhi ketentuan Surat Menteri Perhubungan No. PR.302/1/14 Phb-2005 tanggal 26 Oktober 2005 perihal Penurunan Tarif Pelayanan Peti Kemas dan Surat Menteri Perhubungan No. PR.302/1/16 Phb-2005 tanggal 31 Oktober 2005 perihal Penetapan Tarif Terminal Handling Charge (THC) serta tidak mengenakan biaya administrasi lainnya.
e. Surat ini hanya berlaku sebagai Pemberitahuan Keagenan Kapal Asing (PKKA) bagi kapal asing yang melakukan kegiatan di pelabuhan yang terbuka untuk perdagangan luar negeri di wilayah perairan Republik Indonesia.
f. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tidak bertanggung jawab terhadap perjanjian pengangkutan yang dilakukan pemilik barang dengan pengangkut.
g. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tidak bertanggung jawab terhadap kapal-kapal asing yang menyinggahi pelabuhan-pelabuhan di Indonesia yang belum comply dengan ketentuan SOLAS 1974 Chapter XI-2 (ISPS Code 2002)
h. Melaporkan realisasi kegiatan kapal keagenan asing setiap 3 (tiga) bulan.

3. Demikian disampaikan untuk dapat digunakan sebagaimana mestinya.

Tembusan Yth:

1. Direktur Jenderal Perhubungan Laut;
2. Direktur Jenderal Imigrasi;
3. Dapufi V BIN;
4. Asops KSAL;
5. Kepala BAIS TNI;
6. Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tg. Priok;
7. GM PT. Pelindo Cabang Tg. Priok;
8. DPP INSA.



AN. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT
U.b
KASUBDIT ANGKUTAN LAUT LUAR NEGERI

Ttd

EEN NURAINI SAIDAH SS
NIP. 197112061998032001

NOTA PENJUALAN JASA KEPELABUHANAN

PELAYARAN LUAR NEGERI

Penerima Jasa

Nama : PT. EVERGREEN SHIPPING AGENCY INDONESIA
Nomor : 123990
Alamat : GD. MEGA PLAZA LT. 9 JALAN HR. RASUNA SAID
KAV. C-3
NPWP : 02.261.717.9-058.000

Nama Kapal : MV. EVER BEAMY
Periode Kunjungan : 22-JUL-20 s/d 22-JUL-20
Nomor PPKB : 202001007207
Nomor PKK : EVBY01000027

NO JENIS JASA

JUMLAH

KETENTUAN

1	Jasa Tambat	IDR	52.742.358
2	Jasa Pandu	IDR	24.023.264
3	Jasa Tunda	IDR	125.997.759
4	Jasa Kepil	IDR	2.530.802
5	Jasa Lain-lain	IDR	0
6	Administrasi	IDR	0

1. Pembayaran harus dilunasi dalam 8 hari kerja setelah nota ini diterima, jika tidak dikenakan denda 2 % per bulan atau sanksi yang lain
2. Terhadap nota yang diajukan koreksi harus dilunasi terlebih dahulu
3. Batas waktu pengajuan koreksi adalah 5 hari kerja setelah nota diterima

DASAR PENGENAAN PAJAK

PPN 10%	IDR	205.294.183
a. Dipungut Sendiri	IDR	20.529.418
b. PPN Dipungut Pemungut	IDR	0
c. PPN tidak dipungut	IDR	0
d. PPN dibebaskan	IDR	0
Jumlah Tagihan	IDR	225.823.601
Uang Jaminan	IDR	0
Pelunasan	IDR	225.823.601

Terbilang : Dua Ratus Dua Puluh Lima Juta Delapan Ratus Dua Puluh Tiga Ribu Enam Ratus Satu Rupiah



Tanjung Priok, 23-JUL-20
CABANG PELABUHAN TANJUNG PRIOK
AN. GENERAL MANAGER
DEPUTI GM KEUANGAN DAN SDM

Aftina Wiedarini
CABANG TANJUNG PRIOK
PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero)
JAKARTA

AFTINA WIEDARINI, SE, AK
NIPP. 282107204

Cabang Pelabuhan Tanjung Priok
Jl. Raya Pelabuhan No. 9, Tanjung Priok, Jakarta Utara, 14310

DATA TRANSAKSI - JASA KAPAL

TANGGAL KAPAL KELUAR : 25-04-2020 12:25

NAMA KAPAL	: MV. EVER BLESS	KUNJUNGAN/KEGIATAN	: KAPAL NIAGA / UMUM
KODE KAPAL/No. UKK	: EBL5 / EBL501000013	MASA KUNJUNGAN	: 24-04-2020 13:00 s/d 25-04-2020 12:25
AGEN	: 761 - PT. EVERGREEN SHIPPING AGENCY INDONESIA	GT/LOA	: 32.691 Ton / 211 Meter
BENDERA	: TWN / TAIWAN	ASAL/TUJUAN	: SHEKOU / KAOHSIUNG
JENIS PELAYARAN	: LUAR NEGERI / REGULER	SEBELUM/BERIKUT	: SHEKOU / JAKARTA
JENIS KAPAL	: CONTAINER	No. Form 1A	: 202001004442

URAIAN	1A-KE	NO.BUKTI	TGL- JAM MULAI	TGL- JAM SELESAI	KETERANGAN
LABUH		202001008392			1 KALI, MINUS MASA TAMBAT 1 ETMAL
	1				TGL JAM ENTRY PPKB 23-04-2020 16:33
TAMBAT NPCT1		202001004771			Beton-Merapat
	1				TANGGAL JAM PENYAMPAIAN PPKB 23-04-2020 15:33
GERAKAN Masuk : L A U T KE NPCT1 (ZONA 5) 202001008254			-,-		
	1				KAPAL BERGERAK PKL 16:35, JUMLAH GT : 32.691 TON
					TANGGAL JAM PENYAMPAIAN PPKB 23-04-2020 16:33
TB. HTS 3, KT. PULAU SEBESI I-212,			:		
					JUMLAH GT : 32.691 TON
KEPIL Kepil Di Dermaga					JUMLAH LOA : 211 METER
GERAKAN Keluar : NPCT1 (ZONA 5) KE L A U T 202001008298			-,-		
	2				KAPAL BERGERAK PKL 12:20, JUMLAH GT : 32.691 TON
					TANGGAL JAM PENYAMPAIAN PPKB 24-04-2020 22:41
BIMA 034, KT. PULAU SEBESI I-212,			:		
					JUMLAH GT : 32.691 TON
KEPIL Kepil Di Dermaga					JUMLAH LOA : 211 METER
BONGKAR/MUAT					COUNT, COUNT Peti Kemas(6) ~ Masa I : 3 Hari