

# **Analisis Biaya Pelabuhan dan Biaya Bongkar Muat Terhadap Pendapatan PT. Abdi Nusantara Indonesia Line Cabang Gresik**

(Analysis of Port Costs and Loading and Unloading Costs on Income PT. Abdi Nusantara Indonesia Line Branch of Gresik)

**Zaini Miftach, Putu Pasek**

**Jurusan Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga, Program Diploma Pelayaran,  
Universitas Hang Tuah Surabaya**

**Abstrak :** Di era modern seperti sekarang ini perusahaan di bidang jasa khususnya di bidang keagenan selalu dituntut untuk melaksanakan kegiatan secara cepat dan maksimal. Perusahaan pelayaran yang menyediakan pelayanan keagenan kapal harus dapat melaksanakan tugas-tugasnya dengan baik dan benar. Di sini agen bertindak sebagai pihak yang mewakili pemilik kapal dalam mempersiapkan segala sesuatu agar kegiatan kapal selama di pelabuhan dapat berjalan sesuai dengan rencana. Agen juga harus mempersiapkan fasilitas sebelum kapal tiba dan memastikan kegiatan bongkar muat dapat berjalan dengan baik, sehingga dapat memberikan pelayanan sepenuhnya terhadap kepentingan kapal selama di pelabuhan. Setelah selesainya seluruh kegiatan pelayanan jasa yang telah diberikan kepada kapal, perusahaan keagenan membuat perhitungan atas seluruh biaya pelayanan tersebut. Tugas akhir ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh biaya pelabuhan dan biaya bongkar muat terhadap pendapatan yang ada di PT. Abdi Nusantara Indonesia Line. Metode penelitian yang diambil dalam penelitian ini adalah metode kualitatif deskriptif. Langkah-langkah yang seharusnya diambil oleh perusahaan untuk menekan biaya-biaya tersebut dengan cara meningkatkan koordinasi antara pihak perusahaan dengan customer, agar proses pengiriman barang tidak terhambat dan biaya yang bersangkutan dapat ditekan semaksimal mungkin oleh PT. Abdi Nusantara Indonesia Line.

**Kata kunci :** biaya pelabuhan, biaya bongkar muat

**Abstract :** In the modern era, as now companies in the services sector, especially in agency always required to implement activities quickly and the maximum. The shipping company that provides shipping agency services should be able to carry out its tasks properly. Here the agent acts as a party representing the shipowner in preparing everything for the activities during the ship in port can be implemented as planned. Agencies also must prepare the facility before the ship arrives and ensure loading and unloading activities can be run well so that it can provide completely against the interests of the ship while in port. After completion of all services activities that have been given to the ship, the agency company make the calculation on the entire cost of the service. This final project aims to determine the effect of port charges and costs of loading and unloading of the revenue that is in PT. Abdi Nusantara Indonesia Line. The research method taken in this research is descriptive qualitative method. Steps should be taken by the company to reduce costs by improving the coordination between the company and its customers that the delivery process is not hampered and their expense can be reduced as much as possible by PT. Abdi Nusantara Indonesia Line.

**Keywords:** Port Charges, Loading and Unloading Costs

## **Alamat korespondensi:**

Zaini Miftach, Program Diploma Pelayaran, Universitas Hang Tuah, Jalan A. R. Hakim 150, Surabaya.  
e-mail: jurnal\_pdp@yahoo.co.id

## **PENDAHULUAN**

Setiap angkutan laut yang berlayar pasti akan singgah di pelabuhan untuk melakukan pemuatan atau pembongkaran barang, serta embarkasi dan debarkasi penumpang. Disini diatur rencana kedatangan/keberangkatan

kapal dan juga segala keperluan yang dibutuhkan oleh kapal. Namun tidak semua kapal memiliki cabang di pelabuhan yang akan disinggahinya. Sehingga pemilik kapal (*Principal*) harus menunjuk salah satu perusahaan pelayaran yang berada di pelabuhan

tertentu untuk melayani segala keperluan kapal selama berada di pelabuhan tersebut. Kegiatan pelayanan tersebut dinamakan pelayanan keagenan kapal.

Dengan semakin pesatnya pertumbuhan jumlah perusahaan penyedia jasa keagenan di Indonesia, maka persaingan usaha di bidang tersebut juga semakin ketat. Oleh karena itu setiap perusahaan penyedia jasa keagenan harus mempunyai strategi yang handal untuk memenangkan persaingan.

PT. Abdi Nusantara Indonesia Line yang menjalankan bisnis dibidang keagenan melakukan tugas koordinasi termasuk juga memastikan bahwa ketika kapal masuk ke kolam atau tempat sandar palabuhan, pelaksanaan pandu, dan kapal-kapal tunda dilakukan dengan baik. Selain itu, kegiatan Prosedur Pemuatan dan Pembongkaran Muatan untuk kapal-kapal keagenan perlakuannya sama dengan prosedur melayani kapal milik di dalam pelaksanaan kegiatan B/M. Namun harus koordinasi dengan Principal atau Charterer serta mengikuti petunjuknya untuk memastikan bahwa pembongkaran/ pemuatan kapal dikerjakan dengan baik oleh perusahaan bongkar muat.

Dalam satu tahun terakhir yaitu dari tahun 2013-2014, PT. Abdi Nusantara Indonesia Line mengalami penurunan pendapatan. Hal tersebut terjadi karena faktor Biaya Pelabuhan dan Biaya Bongkar Muat Barang merupakan biaya yang berpengaruh terhadap pendapatan pada PT. Abdi Nusantara Indonesia Line dan juga berdasarkan data yang diperoleh adalah turunnya pendapatan, alasan kenapa penulis ingin membahas tentang biaya pelabuhan dan biaya bongkar muat adalah karena ingin mengetahui biaya-biaya apa saja yang sekiranya

bisa dan memungkinkan untuk ditekan serta cara untuk menekan biaya-biaya tersebut.

Berdasarkan permasalahan di atas maka penulis tertarik untuk mengangkat masalah dengan judul **“Analisis Biaya Pelabuhan Dan Biaya Bongkar Muat Terhadap Pendapatan PT. Abdi Nusantara Indonesia Line (ANIL) Cabang Gresik”**.

Berdasarkan latar belakang masalah, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah

- Bagaimana pengaruh Biaya Pelabuhan terhadap pendapatan PT. Abdi Nusantara Indonesia Line cabang Gresik ?
- Bagaimana pengaruh Biaya Bongkar Muat terhadap pendapatan PT. Abdi Nusantara Indonesia Line cabang Gresik ?

Berdasarkan rumusan masalah yang ada, maka tujuan penelitian ini adalah

- Ingin mengetahui pengaruh Biaya Pelabuhan terhadap pendapatan di PT. Abdi Nusantara Indonesia Line cabang Gresik.
- Ingin mengetahui pengaruh Biaya Bongkar Muat terhadap pendapatan di PT. Abdi Nusantara Indonesia Line cabang Gresik.

## **METODE PENELITIAN**

Dalam pemecahan masalah yang ada suatu penelitian diperlukan penelitian yang hati-hati, teratur dan terus-menerus, sedangkan untuk mengetahui bagaimana seharusnya langkah penelitian harus dilakukan dengan menggunakan metode penelitian. Metode penelitian adalah suatu teknik atau cara mencari, memperoleh, mengumpulkan atau mencatat data, baik berupa data primer maupun data sekunder yang digunakan untuk keperluan menyusun suatu karya ilmiah dan kemudian menganalisa

faktor-faktor yang berhubungan dengan pokok-pokok permasalahan

Dalam penelitian ini digunakan metode kualitatif deskriptif, yaitu penelitian yang memberi gambaran secara cermat mengenai individu atau kelompok tertentu tentang keadaan dan gejala yang terjadi (Koentjaraningrat, 1993:89). Dikatakan deskriptif karena bertujuan memperoleh pemaparan yang objektif khususnya mengenai analisis tentang pendapatan PT. Abdi Nusantara Indonesia Line.

### **Definisi Operasional Variabel**

Operasional variabel adalah seperangkat petunjuk yang lengkap tentang apa yang harus diamati dan bagaimana mengukur suatu variabel atau konsep definisi operasional tersebut membantu penulis untuk mengklasifikasi gejala di sekitar ke dalam kategori khusus dari variabel. Operasional variabel dapat diartikan juga sebagai penarikan batasan yang lebih menjelaskan ciri-ciri spesifik yang lebih detail dari suatu konsep. Dengan tujuan diharapkan peneliti dapat mencapai suatu bentuk tolak ukur yang sesuai dengan hakikat variabel yang sudah didefinisikan konsepnya, maka peneliti harus memasukkan operasionalnya yang akan digunakan untuk variabel yang akan diteliti.

Dalam penelitian yang berjudul “Analisis Biaya Pelabuhan dan Biaya Bongkar Muat Terhadap Pendapatan PT. Abdi Nusantara Indonesia Line (ANIL) Cabang Gresik” memiliki dua variabel yang nantinya akan dijadikan sebagai kerangka dalam penulisan penelitian ini, diantaranya adalah

#### **1. Variabel Bebas**

Menurut Sugiyono (2012:59) pengertian variabel bebas yaitu : “Variabel bebas adalah merupakan variabel yang mempengaruhi atau yang menjadi sebab perubahannya atau

timbulnya variabel dependent (terikat).” Dalam judul tugas akhir ini terdapat variabel bebas yaitu “Analisis Biaya Pelabuhan dan Biaya Bongkar Muat” adalah biaya sebuah kapal selama berada di pelabuhan, merupakan variabel bebas. Maksud dari variabel bebas adalah bahwa dari judul diatas merupakan salah satu yang dapat secara aktif mempengaruhi, antara lain:

- a) Biaya Pelabuhan, meliputi Biaya pandu, Biaya labuh, Biaya tunda/tambat, Biaya clearance in/out.
- b) Biaya Bongkar Muat Barang, meliputi Biaya Stevadoring, Biaya TKBM, Biaya lashing (mengikat barang), Biaya pencarian muatan (Canvassing), Biaya dunnage (alas muatan).

#### **2. Variabel Terikat**

Menurut Sugiyono (2012:59) pengertian variabel terikat yaitu : “Variabel terikat merupakan variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat, karena adanya variabel bebas.” Dalam judul tugas akhir ini terdapat variabel terikat yaitu “Pendapatan PT. Abdi Nusantara Indonesia Line (ANIL) Cabang Gresik” adalah suatu hasil yang diperoleh dari suatu penjualan jasa oleh suatu perusahaan merupakan variabel terikat dan yang dapat secara aktif dipengaruhi. Pendapatan sangat berpengaruh bagi kelangsungan suatu perusahaan semakin besar pendapatan yang diperoleh semakin besar penghasilan perusahaan tersebut.

### **Populasi Dan Sampel**

#### **Populasi**

Adapun populasi dalam penelitian ini adalah seluruh Dokumen Biaya Pelabuhan Dan Biaya Bongkar Muat PT. Abdi Nusantara Indonesia Line Cabang Gresik.

**Sampel**

Sampel dari penelitian ini adalah Dokumen Biaya Pelabuhan dan Biaya Bongkar Muat PT. Abdi Nusantara Indonesia Line Cabang Gresik tahun 2013 dan 2014.

**Data Yang Diperlukan**

Dalam penyusunan tugas akhir ini penulis menggunakan sumber data yaitu;

**Data Primer**

Data primer adalah data yang diperoleh oleh dari sumber data pertama atau tangan pertama di lapangan. Berdasarkan pendapat yang ada, penulis menyimpulkan bahwa data primer merupakan data utama yang didapatkan langsung dari apa yang akan diteliti.

**Data sekunder**

Dalam penelitian ini peneliti mengambil data sekunder dari data yang digunakan yaitu laporan keuangan tahunan yang berkaitan dengan kegiatan keagenan selama tahun 2013-2014 oleh PT. Abdi Nusantara Indonesia Line Cabang Gresik.

**Metode Pengumpulan Data****Metode Observasi**

Adapun data yang diperoleh atau dikumpulkan oleh peneliti dari penelitian ini adalah Penulis mengamati langsung untuk mengetahui biaya pelabuhan dan biaya bongkar muat yang terjadi di lapangan, sehingga peneliti dapat menentukan informan yang akan diteliti.

**Metode Dokumentasi**

Metode dokumentasi adalah metode yang dipergunakan dalam mencari data mengenai hal-hal atau variabel yang berupa catatan, transkrip, surat kabar, agenda dan sebagainya. Adapun data yang ingin diperoleh adalah laporan laba/rugi PT. Abdi Nusantara Indonesia Line Cabang Gresik.

**Metode Interview**

Adapun data wawancara yang diperoleh peneliti dengan bagian keuangan PT. ANIL adalah faktor biaya apa saja yang mempengaruhi pendapatan pada PT. Abdi Nusantara Indonesia Line Cabang Gresik.

**Teknik Analisis Data**

Data yang dianalisis dalam penelitian ini berupa data hasil pengamatan dan data hasil wawancara. Data pengamatan didapat terutama dari interaksi-interaksi antara penulis dan para informan. Data wawancara dalam penelitian ini merupakan data utama yang menjadi bahan analisis untuk menjawab masalah penelitian. Dengan harapan eksplorasi yang bebas bisa menggali sebanyak mungkin informasi yang berkaitan dengan masalah penelitian. Analisis Data dalam tugas akhir ini adalah:

1. Melakukan analisis biaya pelabuhan terhadap pendapatan PT. ANIL tahun 2013-2014.
2. Melakukan analisis biaya bongkar muat terhadap pendapatan PT. ANIL tahun 2013-2014.

**PEMBAHASAN****Analisis Tentang Biaya Pelabuhan**

Biaya pelabuhan adalah biaya-biaya yang harus dikeluarkan ketika kapal mulai memasuki suatu pelabuhan tertentu setelah kapal tiba dibatas terluar perairan pelabuhan, kapal-kapal dari laut lepas harus mematikan mesin kapal dan kapal harus berlabuh sementara menunggu giliran ditarik oleh pandu laut melalui alur laut pelabuhan menuju ke kolam pelabuhan.

Disini pengelola pelabuhan sudah mulai menjual jasa-jasa pelabuhan yang secara umum meliputi biaya antara lain sebagai berikut:

- a) Pilotage yaitu uang pandu waktu kapal dipandu masuk atau keluar

- pelabuhan dan untuk pemindahan tambat atau tempat berlabuh
- b) Towage yaitu uang tunda waktu masuk atau keluar pelabuhan dan pindah tambat atau tempat berlabuh mencakup semua biaya resmi, overtime, premi resmi.
  - c) Mooring & Unmooring yaitu biaya untuk menambat/melepaskan tambatan kapal termasuk biaya untuk mooring boat dan mooring gang.
  - d) Harbor dues yaitu uang labuh harus diberikan catatan tarif yang digunakan harian atau abonemen.
  - e) Light dues yaitu biaya yang dikeluarkan untuk uang rambu atau lalu lintas pada alur pelayaran.
  - f) Quay dues yaitu uang dermaga perlu dijelaskan tarif yang digunakan bila terdapat lebih dari satu sistem tarif, hanya uang dermaga yang dihitung berdasarkan gross tonnage kapal.
  - g) Ships clearance:
    - Clearance port administration yaitu biaya untuk melaporkan kedatangan kapal serta izin-izin yang berhubungan dengan port administration. Document for In/Out Clearance :
      1. PPKA (Pemberitahuan Keagenan Kapal Asing) dari Sea Comm.
      2. PPKB (Pusat Pelayanan Kapal dan barang) dari port authority.
      3. RKSP (Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut) diajukan oleh agen ke Bea & cukai.
      4. Memorandum Pemeriksaan Dokumen Kapal diajukan ke harbor master.
    - 5. Letter of Appointment dari owners/kapal.
    - 6. Tonnage certificate (copy) dari owners/kapal.
    - 7. Master Cable dari master yang menyatakan bahwa kapal akan masuk ke pelabuhan.
    - 8. ISSC (International Ship Security Certificate) dari owners.
    - 9. Ship Particulars dari owners/kapal.
    - 10. Crew List sebagai laporan pemberitahuan ke imigrasi.
    - 11. Cargo Manifest/Bill of Loading (copy) dari owner/charterers sebagai laporan ke Bea & Cukai dan port authority.
    - Clearance port health service yaitu biaya yang berhubungan dengan port health centre.
  - h) Biaya lain-lain, yaitu meliputi semua biaya yang belum tercantum berdasarkan permintaan kapal yang ditagih sesuai tarif yang berlaku.

### Analisis Biaya Bongkar Muat

Muatan kapal terdiri dari dua jenis utama, yaitu barang keluar dan barang masuk. Barang keluar di sebut juga sebagai muatan keluar dan barang masuk disebut juga sebagai muatan masuk. Berikut ini adalah proses pemuatan barang keluar dan pembongkaran barang masuk dari kapal yang harus diperhatikan oleh keagenan kapal.

Biaya muatan umum atau break bulk cargo secara garis besar meliputi biaya-biaya sebagai berikut:

- 1) Stevedoring adalah biaya yang dikeluarkan untuk pekerjaan bongkar atau muat dari kapal ke dermaga.
- 2) Palletizing/depaletizing adalah biaya untuk menyusun barang atau

- melepaskan pallet pada barang yang dipalet.
- 3) Biaya atau gaji tenaga kerja bongkar muat yang meliputi tenaga supervisi bongkar muat, seperti foreman, tally, checker, dan buruh/kuli.
  - 4) Dunnage, biaya pembelian material untuk dunnage (alas muatan), meliputi biaya pengangkutan material untuk dunnage ke kapal menyusun atau mengatur dunnage sebagai persiapan untuk bongkar/muat biaya transportasinya sampai di kapal dan biaya penggunaannya di atas kapal.
  - 5) Tank cleaning yaitu biaya yang biasanya dikeluarkan untuk pekerjaan atau kegiatan membersihkan palka/cargo tank.
  - 6) Lashing yaitu biaya untuk mengikat barang di palka/deck agar tidak bergeser atau terlepas dari kedudukannya semula untuk mencegah kerusakan pada barang saat kapal berlayar.
  - 7) Shifting yaitu biaya pemindahan muatan atas permintaan/persetujuan master dapat berlangsung dengan cara hatch-hatch, hatch-deck-hatch, hatch-shed-hatch.
  - 8) Transhipment yaitu biaya untuk melaksanakan tranship cargo yang bisa terjadi di pelabuhan bongkar maupun pelabuhan muat. Biaya di pelabuhan muat adalah biaya tranship dari port origin ke main loading port.

**PT. ABDI NUSANTARA INDONESIA LINE**  
**LAPORAN LABA/RUGI**  
**PER 1 JANUARI s/d 31 DESEMBER**  
**TAHUN 2013 – 2014**

<b>Keterangan</b>	<b>31 Desember 2013</b>	<b>31 Desember 2014</b>
ANGGARAN/MODAL AWAL	5.000.000.000	5.000.000.000
PENDAPATAN USAHA	6.420.193.000	6.754.987.700
Biaya Keagenan :		
- Biaya Pelabuhan	2.525.894.500	2.621.140.500
- Biaya Bongkar Muat	2.335.219.000	2.497.588.000
- Biaya Permintaan Kebutuhan Kapal	169.723.000	174.339.000
- Biaya Kesehatan/Karantina Kapal	130.050.000	136.114.000
Biaya Gaji Pegawai	400.600.000	420.600.500
Biaya Asuransi	72.350.000	75.560.000
Biaya Transportasi/Perjalanan Dinas	20.680.000	23.675.500
Biaya Listrik, Telepon, & Air	94.155.000	96.340.500
Biaya Peralatan & Perlengkapan Kantor	45.125.000	47.250.000
Biaya Lain-lain	6.371.500	7.535.000
<b>JUMLAH</b>	<b>5.800.168.000</b>	<b>6.100.143.000</b>
Pendapatan Penyewaan Gudang	107.000.000	110.000.000
LABA SEBELUM PAJAK	513.025.000	544.844.700
<b>JUMLAH</b>	<b>620.025.000</b>	<b>654.844.700</b>
BEBAN PAJAK PENGHASILAN	155.006.250	163.711.175
<b>JUMLAH LABA YANG DIDAPAT</b>	<b>465.018.750</b>	<b>491.133.525</b>

Dari data yang ditunjukkan di atas kita dapat melihat bahwa PT. Abdi Nusantara Indonesia Line Cabang Gresik pada tahun 2014 dengan bermodal awal atau anggaran sebesar Rp5.000.000.000 yang telah disediakan oleh perusahaan telah berhasil mendapatkan pendapatan kotor usaha selama satu tahun sebesar Rp6.754.987.700 dan mendapatkan laba bersih sebesar Rp491.133.525. Pada tahun 2014 PT. Abdi Nusantara Indonesia Line Cabang Gresik juga dengan bermodal Rp5.000.000.000 berhasil mendapatkan pendapatan kotor selama setahun sebesar Rp6.420.193.000 dan mendapatkan laba bersih sebesar Rp465.018.750. PT. Abdi Nusantara Indonesia Line Cabang Gresik mengalami penurunan pendapatan. Untuk ukuran sebuah perusahaan yang bergerak di dalam bidang pelayaran pemasukan atau laba bersih dengan jumlah Rp400.000.000 – Rp500.000.000 masih terbilang kecil atau masih bisa dikatakan perusahaan mengalami kerugian dan mengapa dikatakan rugi karena PT. Abdi Nusantara Indonesia Line Cabang Gresik sebenarnya bisa mendapatkan laba yang lebih dari itu, apabila perusahaan melakukan penekanan pada biaya-biaya yang bisa ditekan. Penurunan ini dipengaruhi oleh biaya pelabuhan dan biaya bongkar muat.

Penurunan laba setiap tahunnya diakibatkan karena jumlah besarnya biaya pelabuhan seperti biaya pandu, biaya tunda, biaya tambat, biaya labuh, dan biaya dermaga dan juga pengeluaran biaya untuk keperluan kegiatan bongkar muat seperti biaya stevadoring, biaya TKBM (meliputi Foreman, Tally, Checker, buruh/kuli), biaya lashing (biaya untuk mengikat barang di palka/deck) dll. Biaya-biaya di atas sebenarnya merupakan biaya yang wajar dikeluarkan oleh perusahaan,

kalau tidak melewati batas atau tenggat waktu kegiatan bongkar muat yang telah ditentukan oleh pihak PT. Pelindo. Namun, PT. Abdi Nusantara Indonesia Line Cabang Gresik beberapa kali sering melanggar atau melewati waktu kegiatan bongkar muat yang telah ditentukan, misal oleh Pelindo perusahaan diberikan waktu untuk kegiatan bongkar muat selama 3 hari tetapi PT. Abdi Nusantara Indonesia Line tidak bisa melaksanakan kegiatan tersebut tepat pada waktunya dan perusahaan pun mendapatkan penalti atau Cash (denda sesuai peraturan yang telah ditetapkan oleh PT. Pelindo) yang dalam hal ini perusahaan mau tidak mau harus membayar denda tersebut. Hal ini yang menyebabkan semakin besarnya pengeluaran dan berdampak pada biaya pelabuhan dan biaya bongkar muat yang seharusnya biaya tersebut tidak perlu dikeluarkan oleh perusahaan.

### **Faktor-faktor yang mempengaruhi biaya pelabuhan dan biaya bongkar muat**

Dari hasil observasi secara langsung di lapangan dan wawancara atau interview secara langsung peneliti dengan pihak agen pelayaran, TKBM, bagian operasional dan bagian keuangan, peneliti mengetahui faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi biaya, yaitu

- a.) Kurangnya kordinasi antara pihak kapal dan agen yang mewakili perusahaan pelayaran dan terjadinya delay atau keterlambatan hal ini menyebabkan biaya yang tinggi dan bila terjadi kapal delay terjadi pemborosan untuk membayar biaya tanggung yang sudah dipesan selama delay (tug boat, pandu, buruh pelabuhan, dan sebagainya).
- b.) Keterlambatan bongkar muat yang terjadi di dermaga ketika kapal baru

saja sandar waktu malam hari biasanya tidak langsung melakukan kegiatan bongkar barang dan menunggu atau menunda beberapa jam juga bisa sampai pagi hari baru melakukan kegiatan bongkar, hal ini disebabkan karena kurangnya kordinasi dan persiapan yang matang antara pihak pelayaran dengan foreman, checker, tally, dan buruh.

- c.) Proses pencarian muatan yang membutuhkan waktu cukup lama dan hal ini membuat kapal pun terpaksa harus berlabuh. Pengiriman barang yang biasanya mengalami keterlambatan pengiriman menuju ke dermaga dikarenakan kurangnya kordinasi antara pihak perusahaan dengan pemilik atau pengirim barang dan mengakibatkan keterlambatan proses bongkar muat. Hal ini berdampak pada bertambahnya pengeluaran biaya.

#### **Langkah-langkah penekanan biaya pelabuhan dan biaya bongkar muat**

PT. Abdi Nusantara Indonesia Line sebenarnya bisa saja menekan biaya pelabuhan dan biaya bongkar muat dengan cara sebisa mungkin lebih memperhatikan kegiatan di bidang bongkar muat semakin cepat proses bongkar atau muat pada suatu pelabuhan semakin sedikit biaya yang dikeluarkan dan begitu pula sebaliknya semakin lama proses bongkar atau muat disuatu pelabuhan, maka biaya yang dikeluarkan akan semakin banyak atau membengkak dikarenakan semakin bertambahnya biaya yang sebenarnya tidak perlu dikeluarkan. Dalam hal ini PT. Abdi Nusantara Indonesia Line juga harus memperhatikan tentang masalah muatan yang sebenarnya menjadi salah satu masalah yang nyata. Dan hal ini sebenarnya dapat diatasi oleh PT. Abdi

Nusantara Indonesia Line dengan cara sebagai berikut.

- a.) Lebih ditingkatkannya koordinasi antara jadwal kapal dengan pemesanan dan penyediaan fasilitas pelabuhan sehingga kapal terhindar dari delay dan biaya yang tinggi dan bila terjadi kapal delay tiba di suatu pelabuhan, maka harus segera diberitahukan sehingga tidak terjadi pemborosan untuk membayar biaya tanggung yang sudah dipesan selama delay (tug boat, pandu, buruh pelabuhan, dan sebagainya).
- b.) Koordinasi juga harus dilakukan dengan pihak gudang, foreman, dan kapal dalam hal mengefisiensikan muatan dalam kegiatan bongkar muat. Penekanan biaya bongkar muat dapat dilakukan dalam hal sebagai berikut seperti cargo handling yaitu cara handling muatan yang sesuai untuk masing-masing jenis muatan agar aman atau tidak rusak dan penggunaan alat yang tepat, misalnya tidak memakai sling kawat untuk karung kopi, lada, pala, tembakau, dan lain-lain.
- c.) Kecepatan bongkar maupun muat, yaitu agar sejak kapal sandar di dermaga sebaiknya harus sudah dimulai langsung kegiatan bongkar ataupun muat secepatnya tanpa menundanya meskipun itu hanya sebentar pengaturan stowage plan juga harus diperhatikan dan direncanakan dengan baik untuk menunjang kegiatan bongkar muat.

## **KESIMPULAN DAN SARAN**

### **Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian dan mengacu pada pembahasan dari penelitian ini, maka dapat ditarik kesimpulan-kesimpulan sebagai berikut.



1. PT. Abdi Nusantara Indonesia Line Cabang Gresik mengalami penurunan pendapatan pada tahun 2013 sampai dengan 2014. Hal ini disebabkan adanya pendapatan perusahaan yang menurun disebabkan oleh biaya pelabuhan seperti biaya pandu, biaya labuh, biaya tambat, biaya sandar dan lain-lain dikarenakan imbas dari proses bongkar muat yang kurang efisien.
2. PT. Abdi Nusantara Indonesia Line Cabang Gresik mengalami penurunan pendapatan pada tahun 2013 sampai 2014. Penurunan pendapatan dipengaruhi oleh biaya bongkar muat yang dikeluarkan oleh PT. Abdi Nusantara Indonesia Line Cabang Gresik seperti lamanya waktu yang terbuang di pelabuhan. Waktu yang terbuang ini terjadi karena harus menunggu adanya muatan yang akan diangkut maupun karena proses bongkar tidak dapat dilakukan karena penerima belum siap. Penggunaan gudang untuk mengatasi masalah ini dapat mengurangi waktu tunggu di pelabuhan, tetapi akan menambah biaya pengelolaan muatan. Sehingga penggunaan gudang tergantung pada tersedianya muatan untuk diangkut, sehingga ada pemasukan tambahan untuk menutupi tambahan biaya.
3. Proses bongkar atau muat yang belum tepat waktu bisa disebabkan oleh kurangnya koordinasi antara perusahaan dengan pemilik barang dan tenaga kerja bongkar muat dan prosedur penyelesaian dokumen yang baik, mengantisipasi akibat keadaan dan mengoptimalkan fungsi dan lokasi pelabuhan. Kurangnya luasnya link dan kerjasama antara perusahaan pelayaran dengan perusahaan atau industri lain dalam

bidang atau masalah pengiriman barang.

### **Saran**

1. Bagi Perusahaan untuk memperbaiki dan mengelola pengeluaran biaya operasional dengan baik, supaya kas perusahaan dapat digunakan dengan terarah, terutama pada perusahaan PT. Abdi Nusantara Indonesia Line Cabang Gresik yang mengalami penurunan pendapatan pada tahun 2014 dan 2015. Oleh sebab itu perusahaan harus mengambil langkah-langkah untuk memperbaiki kinerja perusahaan.
2. Perencanaan kegiatan mulai sandar kapal, bongkar muat perlu dibenahi melihat akibat yang ditimbulkan agar nantinya tidak berdampak pada pengeluaran biaya dan biaya yang dikeluarkan dapat ditekan semaksimal mungkin oleh PT. Abdi Nusantara Indonesia Line Cabang Gresik.
3. Hendaknya perusahaan selalu menerapkan pengamatan dan evaluasi keuangan pada kegiatan operasionalnya, agar perusahaan dapat menilai kinerja setiap tahun, sehingga nantinya dapat diketahui apakah ada peningkatan kinerja ataupun tidak, serta harus lebih ditingkatkan atau diperluas link antara perusahaan pelayaran dengan perusahaan atau perindustrian di bidang pengiriman muatan.

### **DAFTAR PUSTAKA**

- Dykman, Thomas R. (2000). Akuntansi Intermediate, Edisi Ketiga, Jilid Satu terjemahan Munir Ali. Jakarta: Erlangga.
- Hadibroto, S. Sukadam, Sudradjat. (1985). Akuntansi Intermediate. Jakarta: PT. Ichtiar Baru Van Hoeve.

- Harahap, Sofyan Safri. (1993). Teori Akuntansi. Jakarta:PT. Raja Grafindo Persada.
- Kam, Vernon. (1998). Accounting Theory. Edisi Kedua terjemahan Suwardjono. Yogyakarta: BPFE.
- Niswonger, C. Rollin, Fess, Philip E. (1999). Prinsip-Prinsip Akuntansi. Edisi Ketujuh Belas. Jakarta:Erlangga.
- Husaini Usman dan Purnomo. (2008). Metodologi Penelitian Sosial. Jakarta: Penerbit PT. Bumi Aksara.
- Arif Furchan. (1992). hal 21. Pengantar Metode Penelitian Kualitatif. Surabaya: Usaha Nasional.
- Ahmad Sunhaj. (1996). hal 108. Teknik Penulisan Kualitatif dalam Penelitian Kualitatif dalam Ilmu-Ilmu Sosial dan Keagamaan. Malang: Kalimasada Press.
- Lexy J. Moleong. (1994) hal 112. Metode Penelitian Kualitatif. Bandung:Remaja Rosda Karya.
- Nazir, Moh. (2005). Metode Penelitian. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Sugiyono. (1999). Metode Penelitian Bisnis. Bandung: Alfabeta.
- Sarwono, Jonathan. (2006). Metode Penelitian Kuantitatif & Kualitatif. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Silalahi, U. (2006). Metode Penelitian Sosial. Bandung: Unpar Press.
- Blaxter, L., Hughes, C., & Tight, M. (2001). *How To Research*. Maidenhead: Open University Press.
- Soewedo, Hananto dan Engkos Kosasih. (2007). Manajemen Perusahaan Pelayaran Suatu Pendekatan Praktis Dalam Bidang Usaha Pelayaran. Jakarta : PT Raja Grafindo Persada.