



**PENANGANAN *DEMURRAGE* AKIBAT
KETERLAMBATAN BONGKAR BAHAN BAKU IMPOR
DI PT. KRAKATAU STEEL PADA TAHUN 2019**

SKRIPSI

**Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

FITRIA NUUR LAYLI
531611306204 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSANAAN
ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2020**

HALAMAN PERSETUJUAN

PENANGANAN *DEMURRAGE* AKIBAT
KETERLAMBATAN BONGKAR BAHAN BAKU IMPOR
DI PT. KRAKATAU STEEL PADA TAHUN 2019

Disusun Oleh:

FITRIA NUUR LAILI
561611306204 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang,

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Materi

Penulisan

NUR ROHMAH, S.E., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19750318 200312 2 001

Capt. H.S.SUMARDI, S.H., M.M., M.Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19560625 198203 1 002

Mengetahui
Ketua Program Studi
Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

NUR ROHMAH, S.E., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19750318 200312 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Penanganan *Demurrage* Akibat Keterlambatan Bongkar Bahan Baku Impor di PT. Krakatau Steel Pada Tahun 2019” karya,

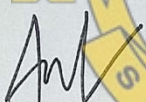

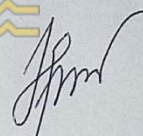
Nama : FITRIA NUUR LAYLI

NIT : 531611306204 K

Program Studi : D.IV KALK

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi KALK, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Kamis, tanggal 13 Agustus 2020

Semarang, 13 Agustus 2020

Penguji I	Penguji II	Penguji III
		
ROMANDA ANNAS A., S. ST., MM Penata Muda Tk. I (III/b) NIP. 19840623 201012 1 005	NUR ROHMAH S.E., M.M. Penata Tk. I (III/d) NIP. 19750318 200312 2 001	Capt. KAROLUS GELEUK SENGADJI, M.M Pembina Utama Muda (IV/c) NIP. 19561020 198303 1 002

Mengetahui,
DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc
Pembina Tk. I (IV/h)
NIP. 19670605 199808 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : FITRIA NUUR LAYLI

NIT : 531611306204 K

Program Studi : D.IV KALK

Skripsi dengan judul "Penanganan *Demurrage* Akibat Keterlambatan Bongkar Bahan Baku Impor di PT. Krakatau Steel Pada Tahun 2019".

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan oranglain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini, saya siap menanggung resiko/sanksi yang di jatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, ... Agustus ... 2020

Yang menyatakan,



FITRIA NUUR LAYLI
NIT. 531611306204 K

MOTO DAN PERSEMBAHAN

1. “Dan bersabarlah kalian terhadap apa yang mereka ucapkan dan jauhilah mereka dengan sikap seindah-indahnya”- Muzammil:10
2. Tidak semua bunga mekar bersamaan, setiap insan memerlukan proses berkembang yang berbeda.

Persembahan:

1. Kedua orang tua penulis, Bapak Harjoko

dan Ibu Umma Farida Bazar

2. Kedua kakak penulis, Reza Zulkifli

Malik dan Rizka Umi Arofah

3. Almamater saya, PIP Semarang



PRAKATA

Puji dan syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa oleh karena anugerah-Nya yang melimpah, kemurahan dan kasih setia yang besar sehingga Penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik. Skripsi ini mengambil judul **”Penanganan *Demurrage* Akibat Keterlambatan Bongkar Bahan Baku Impor di PT. Krakatau Steel Pada Tahun 2019”**.

Skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel), serta syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam usaha menyelesaikan penulisan skripsi ini, dengan penuh rasa hormat penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, dorongan, bantuan serta petunjuk yang bermanfaat. Untuk itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada yang terhormat:

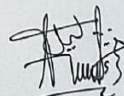
1. Orang tua saya yang telah meberikan ilmu kedisiplian, motivasi dan doa tiada henti serta kedua kakak saya yang selalu menyemangati.
2. Bapak Dr.Capt. Mashudi Rofik,M.Sc. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. IbuNur Rohmah, S.E., M.M. selaku Ketua Program Studi KALK Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang sekaligus Dosen Pembimbing I.
4. Bapak Capt. H.S. Sumardi,SH.,M.M.,M.Mar. selaku Dosen Pembimbing II yang telah memberikan bimbingan dan arahan dalam penyusunan skripsi ini

5. Seluruh taruna-taruni PIP Semarang angkatan 53 yang telah membantu dalam proses penyusunan skripsi.
6. Seluruh senior dan staff di PT. Krakatau Steel sewaktu saya praktek darat yang telah memberi semangat dan motivasi untuk terus belajar serta membantu dalam penyusunan skripsi ini.
7. Teman dan sahabat yang tulus menyemangati dalam menyelesaikan skripsi ini.
8. Semua pihak yang tidak dapat saya tulis satu persatu yang sudah membantu dalam menyelesaikan penulisan naskah skripsi ini.

Penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi diri sendiri dan orang lain serta dengan segala kerendahan hati penulis menyadari bahwa masih terdapat banyak kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini.

Semarang, 13 Agustus 2020

Penulis



FITRIA NUUR LAYLI
NIT. 531611306204 K

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
ABSTRAKSI	xiii
ABSTRACT	xiv
BAB I. PENDAHULUAN	1
1.1 Latar belakang masalah.....	1
1.2 Rumusan masalah.....	4
1.3 Tujuan penelitian	4
1.4 Manfaat penelitian	5
1.5 Sistematika penulisan.....	6
BAB II. LANDASAN TEORI	8
2.1 Tinjauan pustaka.....	8
2.2 Kerangka pikir	18

BAB III. METODE PENELITIAN	20
3.1 Pendekatan dan desain penelitian.....	20
3.2 Fokus dan lokus penelitian	22
3.3 Sumber data penelitian.....	23
3.4 Teknik pengumpulan data.....	25
3.5 Teknik keabsahan data	29
3.6 Teknik analisa data.....	30
BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	32
4.1 Hasil penelitian.....	32
4.2 Pembahasan	45
BAB V. PENUTUP.....	59
5.1 Simpulan.....	59
5.2 Saran.....	60
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Prosedur impor di Indonesia	16
Gambar 2.2	Kerangka Pikir	19
Gambar 4.1	Struktur organisasi logistik PT. Krakatau Steel	38
Gambar 4.2	<i>Stacker reclaimer</i> di <i>stockyard</i>	45



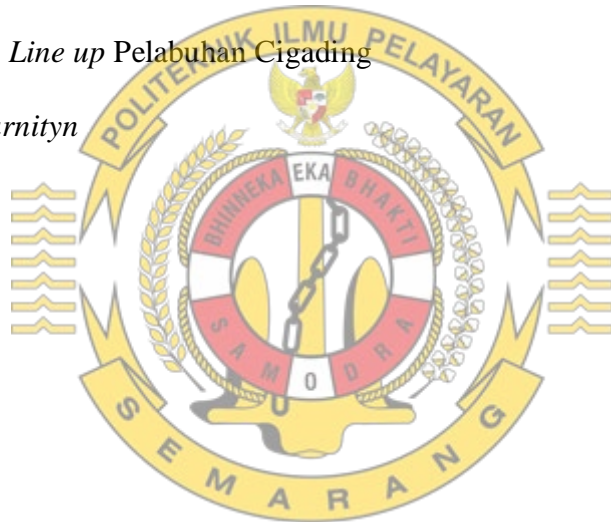
DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Data <i>demurrage</i> tahun 2019.....	3
Tabel 4.1 Daftar anak perusahaan PT. Krakatau Steel.....	36
Tabel 4.2 Data nilai <i>demurrage</i> tahun 2019	51



DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Hasil wawancara
- Lampiran 2 *Conveyor* sepanjang 7km yang tidak terpakai
- Lampiran 3 Pembongkaran *Steel Slab* menggunakan *crane* kapal
- Lampiran 4 *Swift L/C*
- Lampiran 5 *Bill of lading*
- Lampiran 6 *Sales contract*
- Lampiran 7 *Line up* Pelabuhan Cigading
- Lampiran 8 *Turnityn*



ABSTRAKSI

Layli, Fitria Nuur, NIT: 531611306204K, 2020 “Penanganan *Demurrage* Akibat Keterlambatan Bongkar Bahan Baku Impor di PT. Krakatau Steel Pada Tahun 2019”, Program Diploma IV, Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Nur Rohmah, S.E., M.M. Pembimbing II: Capt. H.S. Sumardi,SH.,M.M.,M.Mar.

Kegiatan bongkar bahan baku impordi PT. Krakatau Steel diharapkan berlangsung dengan teratur, sistematis, cepat, aman dan biaya yang dikeluarkan sekecil mungkin. Namun pada kenyataannya kegiatan tersebut memiliki banyak kendala yang mengakibatkan *demurrage*. *Demurrage* adalah biaya yang harus ditanggung penyewa atau pemilik muatan yang disebabkan adanya kelebihan waktu yang diperlukan dalam melakukan aktifitas bongkar muat di pelabuhan, dari waktu yang di telah sepakati (*laytime*). Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor yang menyebabkan keterlambatan bongkar bahan baku impor di PT. Krakatau Steel sehingga menimbulkan *demurrage*, untuk mengetahui dampak yang ditimbulkan karena *demurrage* akibat keterlambatan bongkar bahan baku impor di PT. Krakatau Steel, dan untuk mengetahui upaya yang dilakukan PT. Krakatau Steel untuk mengatasi terjadinya *demurrage* akibat keterlambatan bongkar bahan baku impor.

Peneliti menggunakan metode deskriptif kualitatif untuk menjabarkan pembahasan mengenai penanganan *demurrage* akibat keterlambatan bongkar bahan baku impor di PT. Krakatau Steel pada tahun 2019. Untuk menguji keabsahan data, peneliti kemudian melakukan triangulasi metode.

Hasil dari penelitian ini adalah faktor penyebab terjadinya keterlambatan bongkar bahan baku impor di PT. Krakatau Steel sehingga menimbulkan *demurrage* karena penuhnya dermaga pelabuhan Cigading, pembayaran L/C terlambat, dan dokumen B/L terlambat. Dampak yang ditimbulkan karena *demurrage* adalah *cash flow* perusahaan terbebani, proses produksi terlambat, dan harga produksi tidak stabil mengakibatkan daya saing perusahaan menjadi rendah. Upaya yang dilakukan PT. Krakatau Steel untuk mengatasi terjadinya *demurrage* akibat keterlambatan bongkar bahan baku impor adalah pihak PT. Krakatau Steel mengkoordinasikan dengan pihak pelabuhan untuk kesiapan jadwal penyandaran dan pembongkaran, melakukan negosiasi dengan *seller* untuk kelonggaran waktu agar mendapat keringanan dalam perhitungan *demurrage*, melakukan evaluasi untuk seluruh karyawan yang bertugas melaksanakan pengurusan dokumen, melakukan pembatasan pembelian dan membuat rencana jangka waktu untuk penstabilan keuangan perusahaan.

Kata Kunci: Penanganan, *Demurrage*, Keterlambatan, Bongkar, Bahan Baku Impor

ABSTRACT

Layli, Fitria Nur, NIT: 531611306204K, 2020 “Demurrage handling because of the lateness of unloading import material in PT. Krakatau Steel in 2019”, Program Diploma IV, Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Advisor I: Nur Rohmah, S.E., M.M. Advisor II: Capt. H.S. Sumardi, SH., M.M., M.Mar.

In the loading and unloading activity expected that it is running well, systematic, fast, safety and have a small cost. But in the reality, its activity have a lot of obstacles that causes the demurrage. Demurrage is a cost that have to pay by the renter or the cargo owner that causes the additional time for loading and unloading activity in the port from the agreed deadline (laytime). PT. Krakatau Steel as the steel production company got the material from import have the obstacle in the document that causes the lateness of the loading and unloading activity so the company have demurrage and it will be disadvantage. The aim of this research is knowing the factor that causes the lateness of the loading and unloading so cause the demurrage and the effect of the demurrage, also the efforts that have to do from the PT. Krakatau Steel to solve the demurrage.

This research used the qualitative method. Observation, interview and literature review conducted to collect the data. The researcher used qualitative descriptive method for explaining about the demurrage because of the lateness of the unloading import material in PT. Krakatau Steel in 2019. For test the validation of the data, researcher conducted the triangulation data

The result of this research is the factor causes the lateness of the unloading import material in PT. Krakatau Steel so make the demurrage because of the Cigading port was full, L/C payment and B/L document were late. The effects because of demurrage is cash flow of the company will be difficult so make the production process delay and the production cost will be unstable. So it will give the effect to the company competitiveness. The effort that can conducted is doing the coordination with the port, then conduct the negotiation with the seller to get additional time and the relief for demurrage PT. Krakatau Steel also conduct the evaluation to the employee and give the limitation for buying the import material.

Keyword: Handling, Demurrage, Lateness, Discharging, Imported raw materials

BAB I

PENDAHULUAN

1.1.Latar belakang

Perkembangan dunia usaha semakin maju dan meningkat, berpengaruh terhadap perkembangan lingkungan usaha perindustrian. Hubungan kerjasama antara produsen dan konsumen baik dalam suatu wilayah negara maupun antar negara dengan negara lainnya memerlukan dukungan sarana transportasi yang lancar agar arus barang dapat berjalan dengan baik. Oleh karena itu, transportasi memegang salah satu peranan penting, sebagai sarana penghubung antara produsen dan konsumen yang masing-masing saling membutuhkan.

Seperti halnya Indonesia yang merupakan negara maritim yang terdiri dari wilayah perairan dan dikelilingi oleh perairan yang luas, transportasi yang menunjang pengangkutan barang yang paling efisien untuk perdagangan yang dipisahkan laut tersebut adalah kapal laut. Kapal laut sebagai transportasi yang menyambung pengiriman barang dari suatu pelabuhan ke pelabuhan lain. Pelabuhan tidak hanya sebagai tempat labuh-sandar kapal dan kegiatan bongkar muat, namun pelabuhan juga memiliki peran penting dalam melayani arus perdagangan baik impor maupun ekspor.

Pelabuhan Cigading merupakan salah satu pelabuhan curah terbesar di Indonesia. Pelabuhan Cigading adalah pelabuhan yang dikelola oleh PT. Krakatau Bandar Samudera yang mulanya hanya untuk melayani kepentingan barang-barang milik PT. Krakatau Steel. Pelabuhan Cigading memiliki keunggulan dalam hal kedalaman (*draft*) pelabuhan (-20 m LWS),

jaringan logistik (rel kereta, jalan tol, *conveyor*) dan komponen-komponen penunjang lainnya seperti panjang dermaga yang memadai dan fasilitas pelabuhan lainnya menjadi faktor penting dalam bisnis kepelabuhanan. Keunggulan *draft* tersebut menjadikan Pelabuhan Cigading mampu disandari kapal ukuran panama dan *capsize*, bahkan ukuran *draft* yang lebih dalam.

Semakin pesat perkembangan dunia usaha yang melibatkan pelabuhan sebagai sarana transportasi laut dari tahun ke tahun. Pelabuhan Cigading semakin sibuk dengan keluar masuknya kapal yang melayani kegiatan bongkar muat berbagai kebutuhan barang milik perusahaan lainnya. Banyaknya kapal masuk menjadikan antrian dermaga menjadi penuh sehingga menghambat kegiatan bongkar. Kegiatan bongkar muat di pelabuhan laut dapat dikatakan lebih sulit dan rumit bila dibandingkan dengan kegiatan bongkar muat di terminal angkutan darat, dikarenakan banyak dokumen yang dilampirkan. Banyak masalah yang timbul dalam penanganan bongkar muatan, diantaranya: terbatasnya peralatan bongkar muat, tingkat kemampuan para pekerja bongkar muat serta keterampilan para pekerja yang profesional dan peralatan bongkar muat yang baik pula kondisinya guna untuk kelancaran kegiatan bongkar muat tersebut. Tidak hanya itu bahkan ada faktor internal dari dalam perusahaan saat menangani dokumen impor sebagai syarat bongkar.

Pada kegiatan bongkar muat diharapkan kegiatan tersebut berlangsung dengan teratur, sistematis, cepat, aman dan biaya yang dikeluarkan sekecil

mungkin. Pada saat penulis melaksanakan penelitian di PT. Krakatau Steel kegiatan pembongkaran muatan sering terjadi keterlambatan dan mengakibatkan *demurrage* sehingga kapal sandar di dermaga lebih lama dari waktu yang sudah ditetapkan sebelumnya. *Demurrage* adalah biaya yang harus ditanggung penyewa atau pemilik muatan yang disebabkan adanya kelebihan waktu yang diperlukan dalam melakukan aktifitas bongkar muat di pelabuhan, dari waktu yang di telah sepakati (*laytime*) dan keterlambatan tersebut disebabkan bukan karena kesalahan pengangkut.

PT. Krakatau Steel sebagai perusahaan produksi baja yang mendapatkan bahan baku impor sering mengalami *demurrage* pada tahun ke tahun hampir di setiap kapalnya yang dapat menyebabkan kerugian dalam perusahaan, seperti dalam tabel berikut :

Tabel 1.1 Data *Demurrage* Tahun 2019

Bulan	Kapal dilayani	Kasus <i>Demurrage</i>	Biaya <i>Demurrage</i> (USD)
Jan	5	4	217,014.50
Feb	5	3	110,551.25
Mar	5	3	50,741.77
Apr	5	4	71,704.11
May	1	-	-
Jun	1	-	-
Jul	1	-	-
Aug	3	2	12,250.08
Sept	1	-	-
Oct	2	1	3,326.40
Nov	1	-	-
Dec	2	2	45,437.07
Total			511,025.18
Rata-rata			26,896.06

Dengan alasan tersebut, maka penulis tertarik untuk menuangkan dalam skripsi yang berjudul **“Penanganan *Demurrage* Akibat Keterlambatan Bongkar Bahan Baku Impor Di PT. Krakatau Steel Pada Tahun 2019”**. Hal ini bertujuan untuk mencari pemecahan permasalahan dengan mencari cara penanggulangan yang tepat dalam mengatasi permasalahan terhadap terjadinya keterlambatan bongkar bahan baku import di PT. Krakatau Steel pada tahun 2019.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas penulis menemukan permasalahan yang terjadi pada PT. Krakatau Steel maka penulis merumuskan beberapa permasalahan sebagai berikut.

- 1.2.1 Apa saja faktor yang menyebabkan keterlambatan bongkar bahan baku impor di PT. Krakatau Steel sehingga menimbulkan *demurrage* pada tahun 2019?
- 1.2.2 Apakah dampak yang ditimbulkan karena *demurrage* di PT. Krakatau Steel akibat keterlambatan bongkar bahan baku import pada tahun 2019?
- 1.2.3 Bagaimana upaya yang dilakukan oleh PT. Krakatau Steel untuk mengatasi terjadinya *demurrage* akibat keterlambatan bongkar bahan baku impor pada tahun 2019?

1.2. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah :

- 1.3.1 Untuk mengetahui faktor yang menyebabkan keterlambatan bongkar bahan baku impor di PT. Krakatau Steel sehingga menimbulkan *demurrage* pada tahun 2019.
- 1.3.2 Untuk mengetahui dampak yang ditimbulkan karena *demurrage* akibat keterlambatan bongkar bahan baku impor di PT. Krakatau Steel pada tahun 2019.
- 1.3.3 Untuk mengetahui upaya yang dilakukan oleh PT. Krakatau Steel untuk mengatasi terjadinya *demurrage* akibat keterlambatan bongkar bahan baku impor pada tahun 2019.

1.3. Manfaat Penelitian

Terdapat beberapa manfaat yang didapatkan dari pelaksanaan penelitian ini yaitu :

- 1.4.1 Manfaat secara teoritis :
- 1.4.1.1 Dapat memberi tambahan pengetahuan umum tentang *demurrage*, dampaknya dan cara menanggulangnya.
- 1.4.1.2 Sebagai kumpulan sumber pengetahuan tentang faktor penghambat pembongkaran muatan impor.
- 1.4.1.3 Dapat memberi tambahan pengetahuan umum tentang pentingnya dokumen pendukung untuk proses pembongkaran impor.
- 1.4.1.4 Sebagai tambahan ilmu kepada seluruh taruna-taruni Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang akan melaksanakan praktek darat maupun praktek laut.

1.4.2. Manfaat secara praktis :

Untuk memberikan informasi bagi pengembangan kajian ilmu Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan terkait pemahaman mengenai *demurrage* dan dampaknya.

1.5. SistematikaPenulisan

Untuk memperjelas dan mempermudah dalam memahami gambaran tentang skripsi ini, maka sistematika penulisan diuraikan dalam 5 (lima) bab dan tiap-tiap bab akan dibagi menjadi sub bab yang mana masing-masing mempunyai kaitan antara satu sama lain mengenai materi didalamnya sistematika penulisan skripsi sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisi tentang hal-hal yang berkaitan dengan Latar Belakang, Perumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian dan Sistematika Penulisan. Latar belakang berisi tentang kondisi nyata, kondisi yang seharusnya terjadi serta alasan pemilihan judul.

BAB II LANDASAN TEORI

Bab ini menguraikan tentang landasan teori yang berkaitan dengan masalah atau penelitian yang dibuat, antara lain tinjauan pustaka seperti dari berbagai macam buku atau referensi yang mendukung tentang penelitian yang dibuat dipergunakan oleh penulis, dan kerangka pemikiran mengenai masalah yang timbul di PT. Krakatau Steel.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab III ini akan membahas metode penelitian yang digunakan oleh penulis meliputi objek penelitian, pendekatan penelitian, variabel penelitian, metode pengumpulan data, dan prosedur penelitian, teknik analisa data.

BAB IV ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini memaparkan hasil penelitian yang didapatkan oleh penulis mengenai permasalahan yang terjadi, serta pembahasan masalah dimana mencakup alternatif pemecahan masalah penanganan *demurrage* akibat keterlambatan bongkar bahan baku impor di PT. Krakatau Steel serta mencakup tentang keterbatasan penelitian.

Bab V PENUTUP

Pada bab V ini berisi peneliti menyajikan jawaban terhadap masalah dari penelitian yang telah dibuat berdasarkan hasil analisis peneliti mengenai topik yang dibahas yang berisikan kesimpulan dari penelitian dan penulis mengajukan saran untuk semua pihak yang terkait dengan proses penanganan *demurrage*.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Tinjauan Pustaka

Untuk mendukung pembahasan mengenai “Penanganan *Demurrage* Akibat Keterlambatan Bongkar Bahan Baku Impor di PT. Krakatau Steel tahun 2019”, maka perlu diketahui dan dijelaskan beberapa teori-teori penunjang yang penulis ambil dari beberapa sumber pustaka yang berkaitan dengan pembahasan tentang skripsi ini sehingga dapat menyempurnakan skripsi ini.

2.1.1 Penanganan

Menurut KBBI “Penanganan adalah suatu proses, cara, perbuatan menangani. Arti lainnya dari penanganan adalah penggarapan, pengerjaan, pengurusan, penindakan atau penyelesaian. Contoh: penanganan kasus itu terkesan lambat.”. Menurut Roberts dan Greene (2009:32) “Penanganan adalah penetapan tujuan jangka panjang yang luas bagi resolusi masalah yang ditargetkan”.

Berdasarkan definisi diatas penanganan adalah penggarapan suatu kasus dengan tujuan jangka panjang, yaitu penggarapan atau penyelesaian suatu masalah dalam perusahaan yang seharusnya dilakukan untuk menanggulangi kerugian yang dapat mempengaruhi kegiatan industri di PT. Krakatau Steel sehingga proses pembongkaran muatan dapat berjalan dengan efisien, serta dampak atau kerugian yang mungkin terjadi dapat diminimalisir.

2.1.2 *Demurrage*

Demurrage adalah jumlah pembayaran yang disepakati akibat terlanggarnya kesepakatan yang menyebabkan keterlambatan kapal baik pada saat sebelum pelayaran maupun setelahnya. (Schofield, 2016) Menurut Radiks Purba dalam buku carter kapal :”*Demurrage* adalah lamanya waktu yang diperkenankan (*time allowed*) untuk masing–masing pemuatan dan pembongkaran ditentukan berdasarkan kecepatan memuat dan membongkar (*loading rate and discharging rate*)”. Sedangkan menurut Fajarrina (2006) ”*Demurrage* juga dapat diartikan sebagai denda yang akan dikenakan pada pihak perusahaan jika waktu proses bongkar melebihi batas perjanjian”

Ada faktor – faktor yang menyebabkan *demurrage*, antara lain :

2.1.2.1 *Delay* karena dermaga penuh (*schedule* padat)

Banyaknya ketidakpastian di pelabuhan berupa waktu kedatangan kapal dan waktu proses bongkar muat telah memunculkan antrian, kemudian *delay* karena dermaga penuh tidak sesuai yang dijadwalkan. Tidak hanya itu, adanya kapal lain yang tiba – tiba harus bongkar karena kapal sudah harus bongkar dipelabuhan lain, ataupun karena muatan sudah akan mengalami kerusakan.

2.1.2.2 Terjadi kerusakan alat bongkar muat, pada saat kegiatan pembongkaran atau pemuatan.

Setiap kegiatan bongkar muat ada banyak kendala-

kendala yang dihadapi. Selain kurangnya fasilitas yang menunjang, saat proses pembongkaran sering terjadi kerusakan peralatan pembongkaran yang menyebabkan berhentinya kegiatan dan proses pembongkaran terkesan lambat sehingga menyita banyak waktu yang dapat menimbulkan *demurrage*.

2.1.2.3 Dokumen pendukung pembongkaran terlambat.

Jika barang yang akan di bongkar merupakan barang import, akan lebih rumit untuk proses perijinan pembongkaran. Harus menyertakan dokumen original dan disertai COO (*Certificate of Origin*) untuk diperiksa oleh bea cukai agar mendapat perijinan untuk melakukan pembongkaran.

2.1.2.4 Cuaca yang tidak mendukung kegiatan pembongkaran atau pemuatan.

Saat kegiatan proses pembongkaran diharapkan sesuai sistematis, teratur dan cepat. Namun pada kenyataannya, cuaca juga sangat mempengaruhi kinerja operasional. Jika terjadi cuaca buruk, seperti hujan maupun badai maka kegiatan bongkar muat akan di hentikan agar tidak terjadi sesuatu yang dapat membahayakan atau terjadi kecelakaan.

Pada umumnya, *demurrage* bukan merupakan pajak ataupun denda kepada pemerintah melainkan kepada perusahaan pelayaran.

Yang mana perusahaan memberikan adanya *demurrage* sebagai *penalty* atau sanksi atau denda karena terlambat melakukan pembongkaran ataupun pemuatan dengan batas waktu yang disepakati dalam perjanjian. Namun, tidak hanya *demurrage* perusahaan juga menerapkan *despatch* yaitu bonus atau *reward* yang dibayarkan oleh perusahaan ataupun penjual kepada pembeli karena waktu pembongkaran kapal selesai lebih awal. *Demurrage* sangat berakibat besar bagi perusahaan yang dibebankan, karena adanya berbagai faktor keterlambatan bongkar membuat biaya *demurrage* semakin tinggi sehingga perusahaan dapat mengalami kerugian bahkan bangkrut.

Untuk mengetahui apakah timbul *demurrage time* atau *despatch time*, maka sewaktu pemuatan atau pembongkaran berlangsung dibuat *timesheet*. Dari *timesheet* akan terlihat apakah mengalami *demurrage* atau *despatch*. Jika mengalami *demurrage*, maka nakhoda harus memberitahukan hal itu secara tertulis kepada pencharter jika menggunakan *incoterm* FOB (*Free on Board*). Dilihat dari isi perjanjian di *sales contract* jika menggunakan *incoterm* CFR (*Cost and Freight*) maka denda biaya *demurrage* akan diberitahukan dari *seller* sesuai dengan isi perjanjian. Dimana *seller* sebagai penyewa kapal dan *demurrage* akan ditanggung oleh *consignee* jika mengalami keterlambatan bongkar.

Berdasarkan pengertian diatas, *demurrage* adalah biaya denda yang harus ditanggung penyewa atau pemilik muatan yang

disebabkan adanya kelebihan waktu yang diperlukan dalam melakukan aktifitas bongkar muat di pelabuhan, dari waktu yang telah di sepakati (*laytime*) dan keterlambatan tersebut disebabkan bukan karena kesalahan pengangkut.

2.1.3 Bongkar Muat

Definisi bongkar muat menurut Badudu (2001:200) dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, Bongkar diterjemahkan sebagai: Bongkar berarti mengangkat, membawa keluar semua isi sesuatu, mengeluarkan semua atau memindahkan. Pengertian Muat: berisi, pas, cocok, masuk ada didalamnya, dapat berisi, memuat, mengisi, kedalam, menempatkan. Pembongkaran merupakan suatu pemindahan barang dari suatu tempat ke tempat lain dan bisa juga dikatakan suatu pembongkaran barang dari kapal ke dermaga, dari dermaga ke gudang atau sebaliknya dari gudang ke gudang atau dari gudang ke dermaga baru diangkut ke kapal.

Sedangkan menurut R.P Suyono (2005:310), pelaksanaan kegiatan bongkar muat dibagi dalam 3 (tiga) kegiatan, yaitu:

2.1.3.1 *Stevedoring*

Stevedoring adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga / tongkang / truk atau memuat barang dari dermaga / tongkang / truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun ke dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau derek darat atau alat

bongkar muat lainnya.

2.1.3.2 *Cargodoring*

Cargodoring adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali/jala-jala di dermaga dan mengangkut dari dermaga ke gudang/lapangan penumpukan kemudian selanjutnya disusun di gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya.

2.1.3.3 *Receiving/Delivery*

Receiving/Delivery adalah pekerjaan memindahkan barang dari tempat penumpukan di gudang penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya.

Berdasarkan pengertian diatas dapat diartikan bongkar adalah mengangkat atau mengeluarkan barang menggunakan derek atau alat bongkar muat dari dalam palka kapal ke dermaga. Pada perusahaan PT. Krakatau Steel membongkar muatan dari kapal ke dermaga dengan menggunakan *crane* kapal dan langsung diangkut menggunakan trukkemudian dibawa ke tempat penyimpanan atau gudang milik PT. Krakatau Steel.

2.1.4 Bahan Baku

Pengertian secara umum bahan baku adalah bahan baku yang membentuk dasar untuk pembuatan suatu produk di mana bahan dapat dikonversi menjadi bentuk lain melalui proses

tertentu. Menurut Baruto (2002: 52) definisi bahan baku adalah Produk seperti tembakau, plastik, kertas atau bahan lain yang diperoleh dari sumber alami atau dibeli dari pemasok atau diolah oleh perusahaan harus digunakan oleh perusahaan sendiri dalam proses produksi. Sedangkan menurut Hanggana (2006: 11) memahami bahan baku adalah sesuatu yang digunakan untuk memproduksi produk jadi.

Jenis-jenis bahan baku menurut Gunawan Adisaputro dan Marwan Asri adalah sebagai berikut:

2.1.4.1 Bahan Baku Langsung

Bahan baku langsung adalah semua bahan baku yang merupakan bagian dari produk jadi yang diproduksi. Biaya pembelian bahan baku terkait erat dan sebanding dengan jumlah produk jadi yang diproduksi.

2.1.4.2 Bahan Baku Tidak Langsung

Bahan baku tidak langsung juga disebut indirect material adalah bahan baku yang berperan dalam proses produksi, tetapi tidak secara langsung terlihat pada produk akhir yang diproduksi.

Dapat ditarik kesimpulan dengan adanya gagasan diatas bahwa bahan baku adalah sesuatu bahan produk dari pemasok barang dari produk alami kemudian diubah menjadi suatu produk jadi. Bahan baku dari PT. Krakatau Steel itu sendiri adalah baja yang dibeli dari suatu perusahaan kemudian dimasak menjadi produksi baja milik PT.

Krakatau Steel.

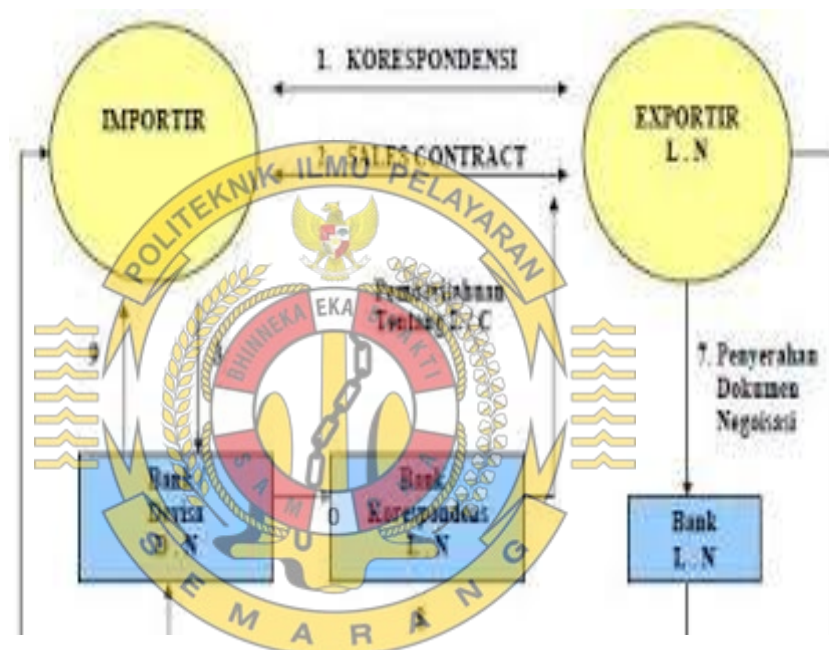
2.1.5 Impor

Impor adalah kegiatan memasukkan barang ke dalam daerah pabean (UURI No.17 Tahun 2006 Tentang Perubahan Atas UU No. 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan Pasal 1), yang dimaksud dengan daerah pabean adalah wilayah Republik Indonesia yang meliputi wilayah darat, perairan dan ruang udara di atasnya, serta tempat-tempat tertentu di Zona Ekonomi Eksklusif dan landas kontinen yang di dalamnya berlaku Undang-Undang ini. Menurut Susilo (2008:101) impor bisa diartikan sebagai kegiatan memasukkan barang dari suatu negara (luar negeri) ke dalam wilayah pabean negara lain (dalam negeri). Pengertian ini memiliki arti bahwa kegiatan impor berarti melibatkan dua negara. Hal ini bisa diwakili oleh kepentingan dua perusahaan antar dua negara tersebut, dimana satu pihak bertindak sebagai penjual (eksportir) dan satunya sebagai pembeli (importir).

Saat melakukan impor ataupun ekspor harus mendapat perijinan dari pihak terkait, sebuah lembaga sebagai pelaku bisnis perdagangan ini adalah Bea Cukai atau Kepabeanan. Bea Cukai sebagai alat pemerintah bertindak sebagai pengaman lalulintas barang serta dokumen yang masuk ke wilayah pabean. Bagi importir, bea cukai bertindak sebagai agen dan akan memberikan izin pelepasan barang bila telah dilakukan pembayaran, dengan

menunjukkan dokumen B/L atau Pemberitahuan Pemasukkan Barang Untuk Dipakai (PPUD).

Berdasarkan Keputusan Menteri Keuangan Nomor 548/KMK.04/2002, ada beberapa tahapan atau prosedur umum untuk impor barang ke Indonesia. Berikut merupakan prosedur umum impor barang ke Indonesia:



Gambar 2.1 Prosedur Impor di Indonesia

(Sumber: Kementerian Keuangan Republik Indonesia, 2002)

Pertama, Importir dalam negeri dan supplier dari luar negeri mengadakan korespondensi dan tawar-menawar harga yang akan diimpor. Kedua, Jika sudah terjadi kesepakatan antara kedua belah pihak, maka dibuat perjanjian jual-beli (*sales contract*). Ketiga, Importir membuka L/C ke bank devisa dalam negeri. Keempat, bank devisa dalam negeri memberitahukan kepada bank korespondensi luar negeri tentang pembukaan L/C nya. Selanjutnya, Bank

koresponden luar negeri menghubungi eksportir luar negeri. Dimana eksportir luar negeri pesan tempat (ruangan) ke agen-agen pelayaran, dengan maksud agar dapat dimuat-dikirim. Kemudian, Eksportir menyerahkan *invoice*, *packing list* lembar asli kepada bank luar negeri dan menarik weselnya sedangkan duplikat dokumen-dokumen di atas dikirim langsung kepada importir. Setelah itu bank luar negeri mengirim dokumen kepada bank devisa dalam negeri. Bank devisa dalam negeri menyerahkan dokumen-dokumen asli kepada importir. Selanjutnya importir menyerahkan dokumen-dokumen surat kuasa ke EMKL dan menukar konosemen atau B/L asli dengan D.O. kepada agen perkapalan dan membuat PPUD berdasarkan dokumen, serta membayar bea masuk PPN importir. Terakhir, barang keluar ke peredaran bebas/diserahkan kepada importir.

Berdasarkan kegiatannya, impor dapat dibedakan menjadi beberapa jenis. Adapun jenis-jenis impor adalah sebagai berikut:

- 2.1.5.1 Impor untuk Dipakai; kegiatan memasukkan barang/ jasa ke dalam wilayah pabean Indonesia dengan tujuan untuk dipakai, dimiliki atau dikuasai oleh orang yang berdomisili di Indonesia.
- 2.1.5.2 Impor Sementara; kegiatan memasukkan barang/ jasa ke dalam wilayah pabean Indonesia dimana tujuannya adalah untuk diekspor kembali ke luar negeri paling lama 3 tahun.
- 2.1.5.3 Impor Angkut Lanjut/ Terus; kegiatan mengangkut barang

dengan menggunakan sarana pengangkut melalui suatu kantor ke kantor lain tanpa adanya proses pembongkaran.

2.1.5.4 Impor untuk Ditimbun; kegiatan mengangkut barang dengan menggunakan sarana pengangkut melalui suatu kantor ke kantor lain dengan melakukan proses pembongkaran terlebih dahulu.

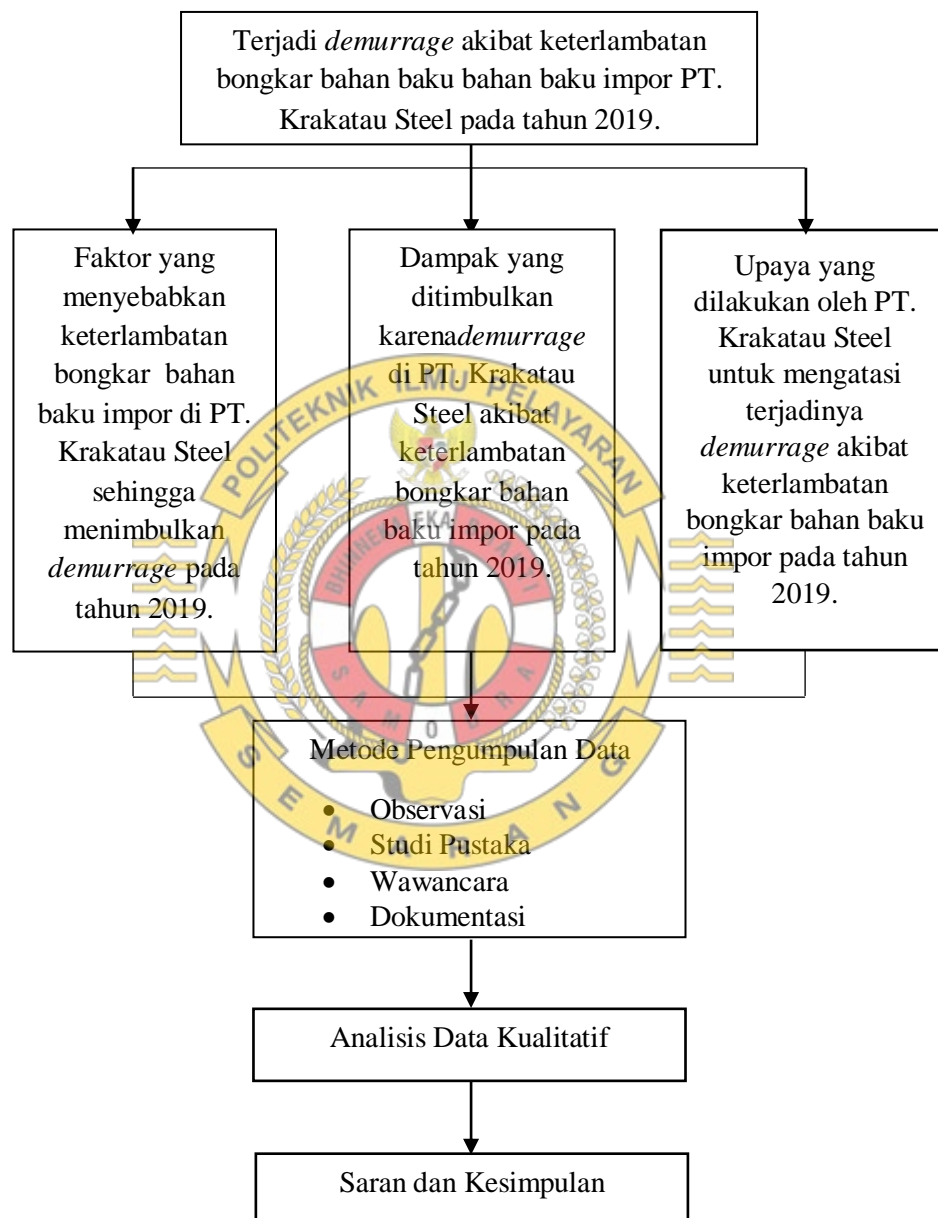
2.1.5.5 Impor untuk Re-ekspor; kegiatan mengangkut barang impor yang masih berada di dalam wilayah pabean untuk diekspor kembali ke luar negeri. Hal ini dilakukan terhadap barang impor dengan kondisi tidak sesuai pesanan, salah kirim, rusak, tidak memenuhi syarat teknis, terjadi perubahan peraturan.

Menurut pengertian import di atas dapat diartikan kerjasama antar dua Negara yang terikat kontrak jual beli atau memasukkan barang ke wilayah pabean. Dalam kegiatan impor terdapat dokumen-dokumen sebagai syarat import yang harus dipenuhi baik dalam transaksi jual beli maupun syarat pemenuhan untuk *bea cukai* agar dimudahkan dalam pembongkaran atas perijinan instansi.

2.2 Kerangka Pikir

Menurut Uma Sekaran (Sugiyono, 2017: 60), mengemukakan bahwa kerangka pikir merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah didefinisikan sebagai masalah yang penting. Pemaparan kerangka pikir ini dilakukan dalam bentuk bagan alir yang sederhana dan disertai dengan penjelasan singkat

mengenai bagan tersebut. Hal ini berfungsi untuk mempermudah penulis dalam menyelesaikan pokok permasalahan yang terdapat pada skripsi ini.



Gambar 2.2 Kerangka Pikir

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Pendekatan dan Desain Penelitian

Pendekatan dan desain penelitian merupakan cara berpikir, prosedur serta teknik dalam perencanaan penelitian yang berguna sebagai panduan untuk membangun strategi bagaimana desain riset dibuat dan bagaimana penelitian akan dilakukan. Pada dasarnya suatu penyelidikan dinyatakan selesai setelah berhasil menemukan penyebab kejadian dan suatu penelitian dinyatakan selesai setelah berhasil menetapkan faktor dan latar belakang, penyebab atau pelaku kejadian. Oleh karena itu penelitian selalu berusaha mengungkapkan faktor yang menimbulkan sebab. Penelitian juga menjadi sumber ilmu dengan kata lain, tanpa penelitian tidak akan ada ilmu dan ilmu hanya dapat tumbuh dan berkembang kalau didorong dan didukung oleh penelitian.

Metode penelitian yang digunakan oleh penulis didalam menyampaikan masalah adalah deskriptif kualitatif untuk menggambarkan dan menguraikan objek yang diteliti, atau gambaran tentang fakta-fakta tentang yang ada dilapangan. Dengan pendekatan ini peneliti melakukan penelitian dengan latar belakang yang sesuai dengan konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah (Moleong, 2018). Penulisan kualitatif lebih menekankan analisis pada pengumpulan data deduktif dan induktif serta analisis terhadap dinamika hubungan antara fenomena yang diamati dengan menggunakan logika ilmiah. Hal ini

menunjukkan bahwa pendekatan kualitatif sama sekali tidak menggunakan dukungan data kuantitatif, akan tetapi penekanan tidak pada pengkajian hipotesis, melainkan pada usaha menjawab pertanyaan-pertanyaan penelitian melalui cara-cara berfikir formal dan argumentatif. Penelitian kualitatif tidak dimulai dari teori yang dipersiapkan sebelumnya, tapi dimulai dari lapangan berdasarkan lingkungan alami. Data dan informasi lapangan ditarik maknanya dan konsepnya, melalui pemaparan deskriptif analitik, tanpa harus menggunakan angka, sebab lebih mengutamakan proses terjadinya suatu peristiwa situasi yang dialami. Jenis penelitian yang digunakan adalah deskriptif, yaitu menganalisis dan menyajikan fakta secara sistematis sehingga dapat lebih mudah dipahami dan disimpulkan.

Penelitian ini dilaksanakan dengan pendekatan yang data-datanya berupa kata-kata (bukan angka-angka) yang berasal dari wawancara, catatan laporan dokumen, dan lain-lain yang mana merupakan riset yang bersifat deskriptif dan cenderung menggunakan analisis dengan pendekatan induktif. Landasan teori dimanfaatkan sebagai pemandu agar fokus penelitian sesuai dengan fakta di lapangan. Selain itu, landasan teori juga bermanfaat untuk memberikan gambaran umum tentang latar penelitian dan sebagai bahan pembahasan hasil penelitian. Dalam penelitian kualitatif, peneliti tidak berdasar dari data, memanfaatkan teori yang ada sebagai penjabar, dan berakhir dengan suatu teori (Noor, 2011: 34). Penelitian kualitatif dilakukan pada kondisi alamiah dan bersifat penemuan. Dalam penelitian kualitatif, peneliti merupakan instrumen kunci. Oleh karena itu, peneliti harus

memiliki bekal teori dan wawasan yang luas sehingga dapat menganalisa fenomena atau kejadian yang diteliti menjadi lebih jelas. Penelitian kualitatif digunakan jika masalah belum jelas, mengetahui makna yang tersembunyi, untuk memahami interaksi sosial, mengembangkan teori, memastikan kebenaran data dan meneliti sejarah perkembangan (Noor, 2011: 35).

Oleh karena itu dapat disimpulkan bahwa penelitian deskriptif kualitatif adalah penelitian yang berhubungan dengan fenomena yang terjadi secara alamiah, menggunakan data yang diambil secara langsung atau dari peneliti lain. Dilakukan dengan cara mendeskripsikan peristiwa yang terjadi berdasarkan dokumen, gambar dan menganalisis data yang ada, sehingga dapat dijadikan sebagai sumber penelitian skripsi ini. Oleh karena itu, didalam pembahasan masalah, peneliti berusaha untuk memaparkan hasil dari semua studi dan penelitian yang diperoleh selama melaksanakan praktek darat

3.2 Fokus dan Lokus Penelitian

3.2.1 Fokus Penelitian

Fokus penelitian merupakan suatu penentuan konsentrasi sebagai pedoman arah suatu penelitian dalam upaya mengumpulkan dan mencari informasi, serta sebagai pedoman dalam mengadakan pembahasan atau penganalisaan sehingga peneliti mendapatkan hasil yang diinginkan dan tidak terjadi pengembangan pembahasan permasalahan. Penelitian ini mengamati permasalahan keterlambatan bongkar bahan baku import (baja) yang mengakibatkan

demurrage ketika praktek di PT. Krakatau Steel, Cilegon, Banten.

3.2.2 Lokus Penelitian

Lokus penelitian adalah tempat lokasi penelitian dilakukan. Penelitian dilakukan selama peneliti melaksanakan praktek darat selama periode Agustus 2018 sampai dengan Agustus 2019 pada bulan Maret sampai dengan bulan Mei di PT. Krakatau Steel berlokasi di Jl. Industri No. 5 P.O Box 14 Cilegon Banten 42435 Indonesia yang mana perusahaan ini merupakan salah satu perusahaan memproduksi baja milik negara (BUMN).

3.3 Sumber Data Penelitian

Sumber data dalam penelitian ini diperlukan untuk melakukan sebuah penelitian, yang dimaksud sumber data adalah dari mana data diperoleh atau semua informasi yang diperoleh penulis, baik dari yang 24 merupakan benda nyata, sesuatu yang abstrak, maupun peristiwa yang terjadi pada waktu peneliti melakukan praktek darat. Data dapat dikelompokkan berdasarkan cara pengumpulannya, data dapat dibagi menjadi 2 (dua) yaitu data primer dan data sekunder. Dalam penelitian ini, penulis menggunakan 2 (dua) jenis sumber data yaitu :

3.3.1 Data primer

Data primer adalah data yang diperoleh dari responden melalui kuisioner, kelompok, fokus dan panel, atau juga data hasil wawancara peneliti dengan narasumber. Data diperoleh dari data primer harus diolah lagi. Sumber data yang langsung memberikan

data kepada pengumpul data (Surjarweni, 2014). Dalam skripsi ini data primer yang digunakan adalah data yang didapat secara langsung dari sumbernya, dengan cara pengamatan dan wawancara terhadap orang-orang yang terlibat secara langsung terhadap topik pembahasan.

Pada umumnya sumber data primer selalu dianggap lebih baik dari sumber data sekunder. Hal ini didukung dengan beberapa karakteristik dari data primer dimana umumnya data primer bersifat lebih terperinci dari data sekunder. Istilah-istilah dan unit pengukuran yang digunakan dalam data primer selalu dirumuskan secara lebih sempurna. Dalam hal ini data yang terlibat secara langsung pada materi atau hal-hal yang berhubungan dengan materi yang penulis perlukan. Oleh sebab itu data primer adalah data utama bagi penulis sebagai sumber informasi dalam penyusunan skripsi ini.

3.3.2 Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh dari sumber yang sudah ada. Merupakan sumber data yang diperoleh peneliti secara tidak langsung melalui media perantara yang diperlukan sebagai pedoman ketentuan teoritis dan ketentuan-ketentuan formal. Data sekunder pada umumnya berupa bukti, catatan, atau laporan historis yang telah tersusun dalam arsip, baik yang dipublikasikan dan yang tidak dipublikasikan. Manfaat dari data sekunder adalah lebih meminimalkan biaya dan waktu, mengklasifikasikan permasalahan-permasalahan, menciptakan tolak ukur untuk mengevaluasi data

primer, dan memenuhi kesenjangan-kesenjangan informasi. Jika informasi telah ada, pengeluaran uang dan pengorbanan waktu dapat dihindari dengan menggunakan data sekunder. Manfaat lain dari data sekunder adalah bahwa seorang peneliti mampu memperoleh informasi lain selain informasi utama. Peneliti mendapatkan data sekunder dari berbagai sumber yang dapat mendukung tujuan penelitian yaitu buku-buku referensi dan data-data dari internet.

3.4 Teknik Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data merupakan suatu bagian yang penting dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data. Tanpa mengetahui teknik pengumpulan data, maka peneliti tidak akan mendapatkan data yang memenuhi standar data yang ditetapkan. Teknik pengumpulan data, merupakan cara mengumpulkan data yang dibutuhkan untuk menjawab rumusan masalah penelitian. Umumnya cara mengumpulkan data dapat menggunakan teknik wawancara, angket (questionnaire), pengamatan (observation), studi dokumentasi, dan Focus Group Discussion (FGD) Menurut Sugiyono dalam bukunya yang berjudul *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif*, 2009 : 224).

Didalam penelitian ini penulis menggunakan beberapa teknik pengumpulan data yang penulis anggap tepat, antara lain:

3.4.1 Metode Observasi

Prof. Dr. S. Eko Putro Widoyoko, M.Pd (2012:46), menjelaskan bahwa observasi adalah proses pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap unsur-unsur yang nampak

dalam suatu gejala pada objek penelitian. Unsur-unsur yang nampak itu disebut dengan data atau informasi yang harus diamati dan dicatat secara benar.

Menurut Prof. Dr. Sugiyono (2015:204), adapun jenis-jenis observasi tersebut diantaranya observasi berperan serta (*participant observation*), observasi *nonparticipant*, observasi terstruktur, dan observasi tidak terstruktur. Penulis melakukan pengamatan maka penulis menjadi partisipan dan berperan sebagai partisipatif yaitu terlibat dalam kegiatan penelitian. Pengamatan ini dilakukan dengan mengamati langsung objek penelitian yaitu dengan mengamati kejadian-kejadian yang terjadi saat proses bongkar muatan berlangsung, dan penulis dapat menentukan narasumber yang akan memberikan informasi tentang gambaran permasalahan.

3.4.2 Metode Wawancara

Prof. Dr. Sugiyono (2015:231), menjelaskan bahwa wawancara merupakan pertemuan dua orang untuk bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab, sehingga dapat dikonstruksikan makna dalam suatu topik tertentu. Wawancara digunakan sebagai teknik pengumpulan data apabila akan melakukan studi pendahuluan untuk menentukan permasalahan yang harus diteliti, serta wawancara juga digunakan peneliti untuk mengetahui hal-hal yang lebih mendalam dari responden. Teknik pengumpulan data ini mendasarkan diri pada laporan tentang diri sendiri atau *self-report*, atau setidaknya pada

pengetahuan dan keyakinan pribadi.

Sehingga dengan wawancara peneliti akan mengetahui hal-hal yang lebih mendalam tentang partisipan dalam memberikan informasi situasi dan fenomena yang terjadi, dimana hal ini tidak bisa ditemukan melalui observasi. Dalam hal ini penulis memerlukan adanya kontak langsung dengan narasumber pada saat praktek di PT. Krakatau Steel Tbk.

3.4.3 Studi Pustaka

Studi pustaka merupakan salah satu teknik pengumpulan data dan informasi dengan menelaah sumber-sumber tertulis seperti jurnal ilmiah, buku referensi, literatur, ensiklopedia, karangan ilmiah, serta sumber-sumber lain yang terpercaya baik dalam bentuk tulisan atau dalam format digital yang relevan dan berhubungan dengan objek yang sedang diteliti. Dari buku-buku referensi peneliti bisa memecahkan masalah berdasarkan teori-teori dan rumus-rumus yang telah diuji kebenarannya dan diakui secara umum. Hal ini juga dapat untuk menelaah penelitian-penelitian sebelumnya yang berkaitan dengan objek yang sedang diteliti melalui jurnal ilmiah dimana mempunyai referensi-referensi yang akurat. Studi pustaka menjadi landasan teori ketika peneliti akan mengambil kesimpulan berdasarkan hasil pengamatan yang telah dilakukan.

Studi pustaka dilakukan sebelum atau saat melakukan penelitian, sehingga peneliti dapat menemukan informasi yang

relevan sesuai dengan objek penelitian serta menambah pengetahuan mengenai masalah yang diteliti. Dengan melakukan studi pustaka peneliti juga dapat menemukan masalah yang akan dijadikan objek penelitian, dalam hal ini peneliti telah menemukan objek permasalahan selama melakukan praktek laut. Dengan begitu penulis akan mengumpulkan berbagai informasi-informasi dari berbagai sumber serta membaca buku-buku atau dokumen-dokumen di PT. Krakatau Steel maupun yang berhubungan dengan penanganan *Demurrage* akibat keterlambatan bongkar bahan baku import.

3.4.4 Dokumentasi

Dalam penelitian dokumentasi berperan penting karena dalam banyak hal dokumen sebagai sumber data yang berkaitan dengan objek yang diteliti dapat dimanfaatkan untuk menguji, menafsirkan, bahkan untuk meramalkan. Menurut Prof. Dr. Sugiyono (2015:240) dokumen merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu, Dokumen bisa berbentuk tulisan, gambar atau karya-karya monumental dari seseorang. Dokumen yang berbentuk tulisan misalnya catatan harian, sejarah kehidupan (*life histories*), biografi, peraturan, kebijakan. Dokumen yang berbentuk gambar, misalnya foto, gambar hidup, sketsa dan lain-lain. Dokumen yang berbentuk karya, misalnya karya seni, yang dapat berupa gambar, patung, film dan lain-lain. Dokumen juga dapat kita temukan dari sumber lain yang terkait. Oleh karena

itu peneliti menggunakan dokumentasi sebagai bukti serta data yang akurat yang digunakan untuk penulisan skripsi ini.

3.5 Teknik Keabsahan Data

Keabsahan data merupakan standar kebenaran suatu data hasil penelitian yang lebih menekankan pada data / informasi. Salah satu teknik keabsahan data yang dapat digunakan yaitu triangulasi. Dalam skripsi ini penulis menggunakan teknik triangulasi untuk pengumpulan data. Menurut Prof. Dr. Sugiyono (2015: 241), dalam teknik pengumpulan data, triangulasi diartikan sebagai teknik pengumpulan data yang bersifat menggabungkan dari berbagai teknik pengumpulan data dan sumber data yang telah ada. Penelitian melakukan pengumpulan data dengan triangulasi maka peneliti mengumpulkan data yang sekaligus menguji kredibilitas data, yaitu mengecek kredibilitas data dengan berbagai teknik pengumpulan data dan berbagai sumber data.

Triangulasi dengan sumber berarti membandingkan dan mengecek balik derajat kepercayaan suatu informasi yang diperoleh melalui waktu dan alat yang berbeda dalam metode kualitatif, hal tersebut dapat dicapai melalui beberapa cara seperti membandingkan data hasil pengamatan dengan data hasil wawancara, membandingkan apa yang dikatakan orang di depan umum dengan apa yang dikatakannya secara pribadi, membandingkan keadaan dan perspektif seseorang dengan berbagai pendapat dan pandangan orang seperti rakyat biasa, orang yang berpendidikan menengah atau tinggi, membandingkan hasil wawancara dengan isi suatu dokumen yang berkaitan.

Tujuan pengumpulan data dengan cara-cara tersebut digunakan oleh peneliti sebagai pengumpulan data yang valid dimana kepercayaan dan ketepatan informasi yang didapatkan bersifat paling tepat untuk digunakan sebagai penunjang penelitian.

3.6 Teknik Analisis Data

“Analisis data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data, yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan dan dokumentasi dengan cara memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari. Kemudian menarik kesimpulan, sehingga mudah dipahami oleh diri sendiri maupun orang lain.” Menurut Sugiyono dalam bukunya yang berjudul *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif*, (2009:335).

Dalam skripsi ini penulis menganalisa data-data yang diperoleh dari hasil penelitian, berupa fakta-fakta yang terjadi di lingkungan, studi pustaka dan juga metode dokumentasi. Kemudian dibandingkan dengan teori yang ada sehingga bisa diberikan solusi untuk masalah tersebut. Analisis data secara sistematis dilakukan sebagai dengan tiga langkah secara bersamaan, yaitu :

3.6.1 Reduksi Data

Merupakan proses pemilihan, pemusatan perhatian pada penyederhanaan data, pengabstrakan dari transformasi data besar yang muncul dari catatancatatan tertulis di lapangan.

3.6.2 Penyajian Data

Penyajian sekumpulan informasi sistematis yang memberi kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan.

3.6.3 Penarikan Kesimpulan atau Verifikasi

Langkah verifikatif dilakukan sejak permulaan, pengumpulan data, pembuatan pola-pola, penjelasan konfigurasi-konfigurasi yang mungkin, dan alur sebab akibat serta proposisi.



BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil Penelitian

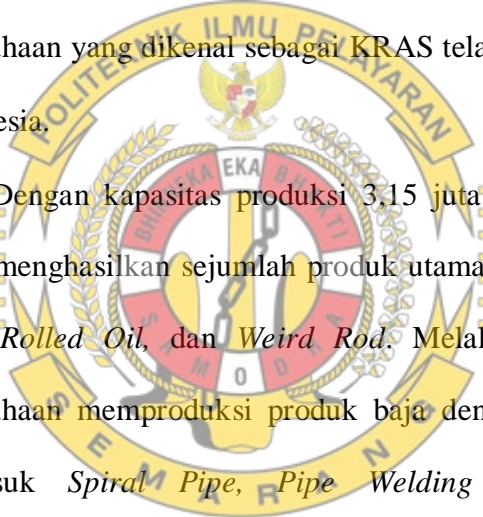
4.1.1 Profil PT. Krakatau Steel (Persero), Tbk

Pertama kali didirikan sebagai proyek baja besi Trikora oleh Presiden Soekarno, untuk memiliki pabrik baja yang mampu mendukung perkembangan industri nasional yang mandiri, bernilai tambah tinggi, dan berpengaruh bagi pembangunan ekonomi nasional. Ketika dibentuk pada tanggal 20 Mei 1962, perusahaan yang dulunya bernama Cilegon Steel Mill ini resmi berdiri dengan kerja sama Tjzpromexport dari Uni Soviet. Namun, terjadinya gejolak politik dan ekonomi yang parah, mengakibatkan pembangunan pabrik sempat terhenti. Barulah memasuki awal 1970-an, unit pabrik dilanjutkan pembangunannya dan dioperasikan secara resmi pada tanggal 31 Agustus 1970 dengan nama Krakatau Steel. PT. Krakatau Steel yang dibangun pada tahun 1970 telah berkembang menjadi produsen baja terbesar di Indonesia. Dalam 10 tahun sejak berdirinya, Krakatau Steel telah menunjukkan kemajuan yang signifikan dengan penambahan sejumlah fasilitas produksi seperti pabrik besi spons, pabrik billet baja, pabrik kawat batang, serta infrastruktur pendukung termasuk pembangkit-pembangkit listrik, pengolahan air pembangkit, pelabuhan dan sistem telekomunikasi. Sejak itu, PT. Krakatau Steel telah dikenal sebagai

produsen baja terkemuka di Indonesia. Kesiapan infrastruktur telah menjadikan Krakatau Steel sebagai industri baja terintegrasi, yang tidak hanya memasok produk baja, tetapi juga mendukung pertumbuhan industri Nasional. Dengan kemampuan teknis dan manajerial yang tepat, PT. Krakatau Steel (Persero) telah dilengkapi dengan sertifikasi *ISO 9001* dan *ISO 14001*. Pada tahun 1973, perusahaan memproduksi untuk pertama kalinya pipa spiral dengan spesifikasi *ASTM A252* dan *AWWA C200*. Sejak 1977, perusahaan telah memperoleh Sertifikasi *API 5L* dan sejak 2009 memperoleh Sertifikasi *BC 1*, yang merupakan Standar Otoritas Bangunan dan Konstruksi yang dikeluarkan oleh Republik Singapura.

Menyadari komitmen perusahaan untuk kesehatan, keselamatan, dan lingkungan kerja, SGS Internasional menganugerahi Sertifikasi *ISO 14001* pada tahun 1997. Sebelum ini perusahaan memperoleh Sertifikasi *ISO 9001* pada tahun 1993, yang telah diperbaharui melalui Sertifikasi *ISO 9001:2000* pada tahun 2003. Ini diperbaharui lagi menjadi *ISO:2008* oleh SUCOFINDO pada tahun 2010. *ISO 17025* terdiri dari Sertifikasi Laboratorium Kalibrasi, Sertifikasi Laboratorium Kimia dan Mekanik, dan Sertifikasi Laboratorium Lingkungan yang diakreditasi oleh Komite Akreditasi Nasional (KAN). Perusahaan juga telah memperoleh Persetujuan Penandaan JIS untuk produk-produk HRC-nya sejak tahun 1991, produk-produk CRC dan WR sejak tahun 1993.

Perusahaan juga menerapkan Standar Produk Nasional (SNI) melalui SNI yang diisyaratkan pada 2011 untuk HRC dan 2012 untuk CRC. Untuk keamanan, perusahaan juga telah memperoleh Sertifikasi SMP yang dikeluarkan oleh Kepala Kepolisian Republik Indonesia (KAPOLRI) melalui penerapan Perkap 24/2007 pada 2012. Prestasi ini menunjukkan komitmen perusahaan pada standar kualitas internasional. Krakatau steel meluncurkan Penawaran Umum Perdana (IPO) pada 10 November 2010 dan sejak itu saham perusahaan yang dikenal sebagai KRAS telah terdaftar di Bursa Efek Indonesia.



Dengan kapasitas produksi 3,15 juta ton per tahun Krakatau Steel menghasilkan sejumlah produk utama seperti *Hot Rolled Coil*, *Cold Rolled Oil*, dan *Weird Rod*. Melalui anak perusahaannya, perusahaan memproduksi produk baja dengan persyaratan khusus, termasuk *Spiral Pipe*, *Pipe Welding Electrical Resistance*, *Reinforcing Bars* dan *Section Steel*. PT. Krakatau Steel mempunyai kapasitas memproduksi baja dengan persyaratan khusus, khususnya dalam mendukung infrastruktur pertahanan nasional, perusahaan dikenal sebagai industri strategis di Indonesia. Saat ini, perusahaan telah menargetkan kapasitas produksinya menjadi 4,65 juta ton pada 2017, langkah ini dilaksanakan dengan meningkatkan kapasitas produk *hot rolled coil* menjadi 1,5 juta ton. Selain memegang pasar domestik, perusahaan juga mengandalkan ekspor produk baja untuk meningkatkan penjualannya.

Seiring dengan semangat menuju perubahan yang nyata untuk meningkatkan kinerja perusahaan, serta menumbuhkan profesionalisme seluruh jajaran PT. Krakatau Steel (Persero) Tbk. berkomitmen kepada pembangunan budaya perusahaan. Budaya perusahaan yang berisi kepercayaan, prinsip-prinsip, nilai-nilai yang menjadi dasar dan referensi sistem manajemen perusahaan serta perilaku karyawan dalam bekerja yang diyakini mampu untuk mendorong percepatan ke-arrah perubahan yang lebih baik.

Guna mendukung Visi PT. Krakatau Steel sebagai perusahaan baja terpadu dengan keunggulan kompetitif untuk tumbuh dan berkembang secara berkesinambungan menjadi perusahaan terkemuka di dunia dan Misi untuk menyediakan produk baja bermutu dan jasa terkait bagi kemakmuran bangsa. Dalam hal kepuasan pelanggan PT Krakatau Steel menerapkan sistem kendali mutu yang ketat dan selalu berusaha meningkatkan kualitas produknya serta ketepatan dalam pengiriman barang kepada pelanggan. Berikut adalah nilai budaya perusahaan PT. Krakatau Steel (Persero) Tbk :

4.1.1.1 *Competence*

Mencerminkan kepercayaan akan kemampuan diri serta semangat meningkatkan pengetahuan, keterampilan, keahlian, dan sikap mental demi peningkatan mutu kinerja yang berkesinambungan.

4.1.1.2 *Integrity*

Mencerminkan komitmen yang tinggi terhadap setiap kesepakatan, aturan, dan ketentuan serta undang - undang yang berlaku, melalui loyalitas profesi dalam memperjuangkan kepentingan perusahaan.

4.1.1.3 *Reliable*

Mencerminkan kesiapan, kecepatan dan tanggap dalam merespon komitmen dan janji dengan mensinergikan berbagai kemampuan untuk meningkatkan kepuasan dan kepercayaan pelanggan.

4.1.1.4 *Innovative*

Mencerminkan kemauan dan kemampuan untuk menciptakan gagasan baru dan implementasi yang lebih baik dalam memperbaiki kualitas proses dan hasil kerja diatas standar.

PT Krakatau Steel memiliki 10 anak perusahaan, ditunjukkan pada tabel berikut:

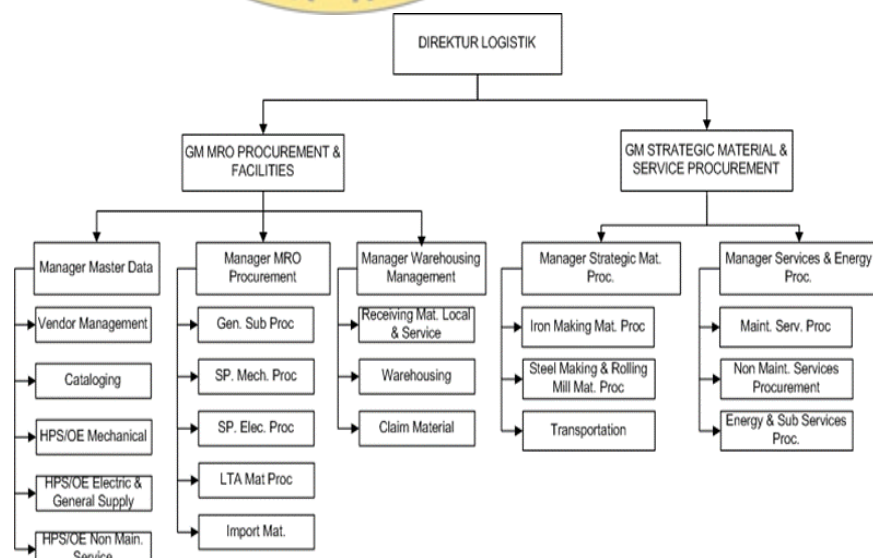
Tabel 4.1 Daftar anak perusahaan PT. Krakatau Steel

No	Nama Anak Perusahaan	Keterangan
1.	PT. KHI Pipe Industry	Bergerak di industry pipa spiral di Indonesia
2.	PT. Pelat Timah Nusantara	Produsen bata lapis timah.
3.	PT. Krakatau Wajatama	Produsen besi beton, besi profil, dan kawat baja.
4.	PT. Krakatau Engineering	Bergerak di bidang jasa <i>engineering</i> .
5.	PT. Krakatau Industrial Estate	Bergerak di bidang property industry dan komersial.

6.	PT. Krakatau Information Technology	Menyediakan jasa konsultasi, perencanaan, instalasi, implementasi dan penyedia jasa pendukung termasuk komunikasi dan perangkat lunak system informasi.
7.	PT. Krakatau Daya Listrik	Perusahaan pembangkit listrik
8.	PT. Krakatau Tirta Industri	Bergerak dibidang pengolahan dan distribusi air bersih bagi industry maupun perumahan.
9.	PT. Krakatau Bandar Samudera	Merupakan operator dan penyedia jasa pelabuhan.
10.	PT. Krakatau Medika	Jasa pelayanan kesehatan dan operator rumah sakit.

4.1.2 Struktur Organisasi Perusahaan

PT. Krakatau Steel (Persero) Tbk. merupakan salah satu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang secara langsung bergerak di bidang industri baja di Provinsi Banten, memiliki struktur organisasi dari setiap divisi. Berikut gambar struktur organisasi dari divisi logistik PT. Krakatau Steel:



Gambar 4.1 Struktur Organisasi Logistik PT. Krakatau Steel

Di perusahaan PT. Krakatau Steel terdapat pembagian tugas dan tanggung jawab dari masing-masing bagian dalam struktur organisasi sesuai dengan fungsinya yaitu sebagai berikut:

4.1.2.1 Direktur Logistik

Direktur Logistik bertugas merencanakan dan mengendalikan kegiatan pergudangan, sehingga tercapai tujuan utamanya, diantaranya keamanan, keakurasian jumlah dan kebutuhan barang yang dikelola, dengan melaksanakan sistem dan prosedur yang telah ditetapkan manajemen. Menerapkan prosedur kerja, termasuk syarat-syarat, keselamatan dan kesehatan kerja (K3) untuk menjaga dan memelihara semua aset perusahaan berupa aset tetap atau aset tidak tetap. Menjaga kelancaran dan pelaksanaan semua kegiatan arus transaksi barang melalui penentuan tata letak gudang serta penunjang tenaga pelaksana, agar tercapai pemanfaatan fasilitas dan optimalisasi tenaga kerja.

4.1.2.2 Manager Procurement/Supply Chain

Tugas dari *manager procurement* adalah merancang hubungan yang tepat dengan supplier dan memilih supplier, memilih dan mengimplementasikan teknologi yang cocok, memelihara data item yang dibutuhkan dan data supplier, melakukan proses pembelian. Dan mengevaluasi kinerja.

4.1.2.3 Logistik Supervisor

Tugas dari logistik supervisor adalah merencanakan dan mengkoordinasikan kegiatan pergudangan, penerimaan, persediaan, dan pembelian agar proses permintaan dan pengadaan barang dapat terpenuhi sesuai dengan kebutuhan, tepat waktu, efisien dan efektif.

4.1.2.4 Staff Gudang

Staff gudang bertanggung jawab atas penerimaan, penyusunan sampai pengeluaran barang-barang yang ditentukan.

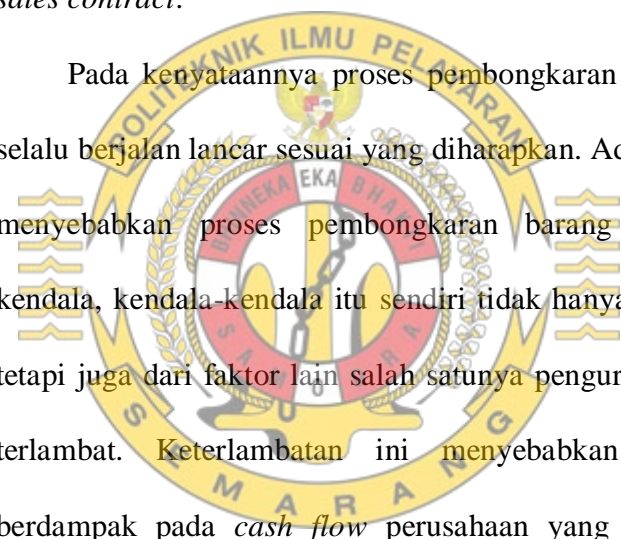
4.1.2.5 Staff Inventory

Staff inventory memiliki tugas membuat rencana kegiatan tahunan dan penganggaran, membuat laporan kegiatan, bertanggung jawab untuk perbaikan terus menerus, dan bertanggung jawab untuk pengembangan sumber daya manusia di unit Logistik.

4.1.2.6 Staff Administrasi Gudang

Tugas staff administrasi gudang adalah menginput data barang masuk dan keluar di gudang, melakukan pendataan barang yang ada digudang(*stocktake*), membuat surat jalan dan membuat surat tanda terima barang serta surat-surat yang diperlukan untuk oprasional gudang, melakukan administrasi yang diperlukan dalam kegiatan gudang.

Dalam penelitian sangat penting untuk menentukan langkah awal yang harus dilakukan untuk mencari penyelesaian dari suatu masalah. Dalam pelaksanaan proses pembongkaran barang impor di PT. Krakatau Steel (Persero) Tbk, diharapkan bahwa semua kegiatan berjalan lancar, sehingga kegiatan tersebut berlangsung dengan teratur, sistematis, cepat, aman dan biaya yang dikeluarkan sekecil mungkin sesuai persetujuan antara importir dan eksportir di dalam *sales contract*.



Pada kenyataannya proses pembongkaran barang impor tidak selalu berjalan lancar sesuai yang diharapkan. Ada beberapa hal yang menyebabkan proses pembongkaran barang impor mengalami kendala, kendala-kendala itu sendiri tidak hanya dari lapangan saja, tetapi juga dari faktor lain salah satunya pengurusan dokumen yang terlambat. Keterlambatan ini menyebabkan *demurrage* yang berdampak pada *cash flow* perusahaan yang terbebani, produksi terlambat dan biaya produksi tidak stabil sehingga dapat menyebabkan kerugian pada perusahaan. Dalam proses penelitian peneliti menyimpulkan beberapa faktor yang mendukung proses pelaksanaan pembongkaran yang menjadi utama penyebab utama masalah dalam proses pembongkaran, faktor-faktor tersebut yaitu, *man, method dan machine (equipment)*.

Setelah melaksanakan observasi, wawancara dan studi pustaka, peneliti mendapatkan temuan terkait kendala-kendala yang menjadi

penyebab proses pembongkaran barang bahan baku impor di PT. Krakatau Steel. Berikut adalah rincian dari kendala-kendala tersebut:

4.1.3 *Man*

Salah satu faktor yang ditemukan oleh peneliti yang mempengaruhi proses pembongkaran yaitu *man* atau manusia yang dimaksud dalam penelitian ini adalah pegawai atau karyawan yang ada di PT. Krakatau Steel. Dalam proses pembongkaran bahan baku impor tidak jauh dari pengurusan *custom* dan dokumen pendukung. Jika satu proses pengurusan dokumen terhambat maka dokumen pendukung yang lainnya juga terhambat pengerjaannya dan akan berpengaruh terhadap kinerja pembongkaran barang.

Adapun dalam pengurusan dokumen seperti pembayaran L/C yang terlambat membuat pembongkaran juga ikut terlambat. Peneliti melakukan wawancara kepada salah satu karyawan PT. Krakatau Steel pada bagian pengurusan L/C yaitu Pak Angga yang mengatakan bahwa L/C atau *Letter of Credit* adalah instrumen pembayaran perdagangan internasional atau antar negara dimana penjual dan pembeli belum saling mengenal, maka dengan media L/C resiko *non payment* dapat dialihkan ke bank yang terkait dalam proses L/C. L/C ini juga disebut sebagai *credit*, disamping itu *documentary credit* sebagai konfirmasi L/C

yang mana bank hanya bertanggung jawab atas dokumen dan tidak bertanggung jawab terhadap komoditi barang yang dikapalkan. Pak Angga juga mengatakan bahwa, dari L/C ini memiliki beberapa macam jenis, salah satunya PT. Krakatau Steel dengan eksportir atau *seller* terkadang menggunakan *Usance L/C* yaitu pembayaran baru bisa dilunasi jika L/C tersebut sudah jatuh tempo yaitu sekian hari dari tanggal pengapalan/ tanggal *Bill of Lading*, dengan demikian berarti eksportir memberi kredit kepada importir dimana barang dikirim terlebih dahulu, kemudian pembayaran dilakukan. *Usance L/C* dapat dilakukan jika eksportir sudah percaya dengan importir. Namun, pada kenyataannya PT. Krakatau Steel tidak segera membayar L/C atau melakukan payment sesuai jatuh tempo.

4.1.4 Method

Method adalah faktor selanjutnya yang peneliti simpulkan sebagai penyebab lain dari keterlambatan pembongkaran bahan baku impor di PT. Krakatau Steel. Hasil observasi menunjukkan bahwa proses pengurusan dokumen transaksi juga sebagai pendukung dalam kegiatan pembongkaran tidak sesuai prosedur. Dari faktor pertama, jika pembayaran L/C tidak terlambat maka dokumen-dokumen pendukung untuk pengambilan atau pembongkaran

barang akan lebih mudah di terima pada waktu yang lebih cepat. Namun pada kenyataannya keterlambatan pembayaran L/C menyebabkan dokumen-dokumen juga ikut terhambat, terutamanya B/L original dan *copy* yang harus diterima dari eksportir sebagai syarat pengambilan muatan. Jika pembongkaran muatan tidak segera dilaksanakan, maka akan menghabiskan waktu dan biaya yang dapat merugikan perusahaan. Sedangkan, di dalam perjanjian *sales contract* menyebutkan bahwa perhitungan *demurrage* dihitung dari 12 jam setelah kapal tiba di pelabuhan bongkar, sehingga *demurrage* membebani lebih banyak biaya yang harus dibayarkan kepada eksportir. Tidak adanya Standar Operasional Prosedur (SOP) yang ditetapkan dari pihak PT. Krakatau Steel menjadikan yang seharusnya proses pengurusan dokumen berurutan menjadi tidak beraturan dan menyebabkan terhambatnya proses pembongkaran muatan.

4.1.5 *Machine (equipment)*

Faktor terakhir yang peneliti simpulkan sebagai penyebab terlambatnya pembongkaran bahan baku impor milik PT. Krakatau Steel yaitu *Machine (equipment)*. *Machine (equipment)* yang dimaksudkan adalah fasilitas dari pelabuhan Cigading yaitu dermaga dan alat penunjang bongkar muat lainnya. Pelabuhan Cigading memiliki

keunggulan dalam hal kedalaman (*draft*) mampu disandari kapal-kapal yang berukuran panama dan *capsize*, pelabuhan Cigading sangat ramai dikunjungi oleh kapal-kapal domestik maupun kapal asing sehingga daftar *line up* sangat padat. Peneliti juga melakukan wawancara kepada salah satu karyawan PT. Krakatau Steel pada bagian pengawasan lapangan yaitu Pak Ipang mengatakan bahwa tidak hanya karena dermaga penuh disamping itu juga jika ada kapal lain yang muatannya harus segera di bongkar ataupun kapal harus melanjutkan pembongkaran di pelabuhan lain maka akan di tunda kegiatan pembongkaran muatan bahan baku impor milik PT. Krakatau Steel.

Dari seringnya kapal masuk dipelabuhan Cigading ini membuat alat penunjang kegiatan bongkar dan muat di pelabuhan Cigading banyak mengalami kerusakan sehingga membuat kegiatan pembongkaran terhambat dan semakin lama. Pada saat dilaksanakan *survey* oleh perusahaan, peneliti ikut melakukan observasi di dalam pelabuhan saat melakukan proses bongkar *steel slab* milik PT.Krakatau Steel. Pak Ipang juga mengatakan, terdapat *conveyor* sepanjang 7 km yang menghubungkan dermaga Cigading 1 dengan *stock yard* PT. Krakatau Steel yang mengalami kerusakan dan dibiarkan terbengkalai serta tidak dilakukan

maintenance, sehingga pengangkutan curah kering seperti biji besi ataupun batu bara diangkut menggunakan truk. Tak hanya itu, karet *conveyor belt* untuk *stacker reclaimer* juga mengalami kerusakan dan hilang karena kurangnya pengawasan dalam lapangan. Untuk pembongkaran *steel slab* yang seharusnya menggunakan *crane* darat karena mengalami kerusakan sehingga harus menggunakan *crane* kapal yang sangat kurang keamanannya.



Gambar 4.2 *Stacker reclaimer* di *stockyard*

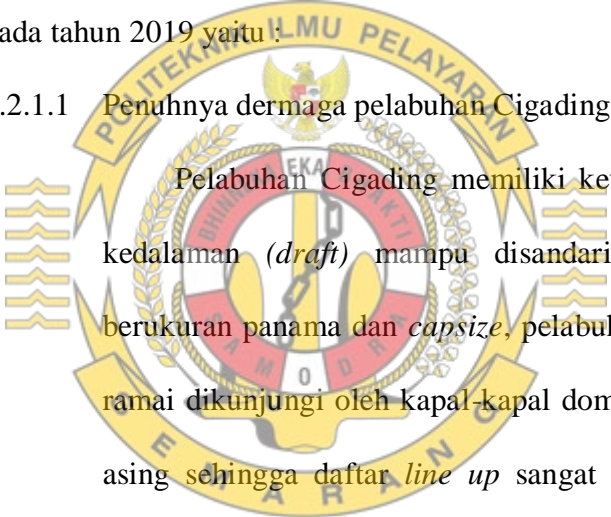
4.2 Pembahasan

Di dalam keterangan diatas tentang hasil penelitian penulis mendapat beberapa faktor yang menyebabkan keterlambatan bongkar bahan baku impor di PT. Krakatau Steel sehingga menimbulkan *demurrage* pada tahun 2019, maka penulis jelaskan sebagai berikut :

4.2.1 Apa saja faktor yang menyebabkan keterlambatan bongkar bahan baku impor di PT. Krakatau Steel sehingga menimbulkan *demurrage* pada tahun 2019?

Berdasarkan wawancara dengan karyawan divisi *Strategic Material Procurement (MSP)* PT. Krakatau Steel serta observasi data arsip dokumen dan observasi langsung, peneliti mendapat kendala-kendala atau faktor yang menyebabkan keterlambatan bongkar bahan baku impor di PT Krakatau Steel sehingga menyebabkan *demurrage* pada tahun 2019 yaitu :

4.2.1.1 Penuhnya dermaga pelabuhan Cigading (*Schedule* padat)



Pelabuhan Cigading memiliki keunggulan dalam hal kedalaman (*draft*) mampu disandari kapal-kapal yang berukuran panama dan *capsize*, pelabuhan Cigading sangat ramai dikunjungi oleh kapal-kapal domestik maupun kapal asing sehingga daftar *line up* sangat padat. Peneliti juga melakukan wawancara kepada salah satu karyawan PT. Krakatau Steel pada bagian pengawasan lapangan yaitu Pak Ipang mengatakan bahwa tidak hanya karena dermaga penuh menjadi faktor terlambatnya pembongkaran disamping itu juga jika ada kapal lain yang muatannya harus segera di bongkar ataupun kapal harus melanjutkan pembongkaran di pelabuhan lain maka akan di tunda kegiatan pembongkaran muatan bahan baku impor milik PT. Krakatau Steel.

Dengan demikian, penuhnya dermaga juga mempengaruhi terlambatnya bongkar muatan milik PT. Krakatau Steel. Yang mana pada hari itu seharusnya dilakukan penyandaran kapal dan langsung dilakukan pembongkaran namun tidak jadi dilakukan atau tidak sesuai jadwal karena adanya antrian kapal yang sedang melakukan pembongkaran. Tidak hanya itu, Pak Ipang selaku pengawas dilapangan mengatakan bahwa jika ada kapal yang muatannya akan mengalami kerusakan dan harus segera dibongkar atau jika ada kapal yang harus melakukan pembongkaran di pelabuhan berikutnya maka kapal yang mengangkut muatan bahan baku milik PT. Krakatau Steel akan ditunda penyandaran dan pembongkarannya sehingga membuat kegiatan pembongkaran tidak sesuai yang dijadwalkan dan terkesan terlambat.

4.2.1.2 Pembayaran *Letter of Credit* atau L/C terlambat

L/C atau *Letter of Credit* adalah instrumen pembayaran perdagangan internasional atau antar negara dimana penjual dan pembeli belum saling mengenal, maka dengan media L/C resiko *non payment* dapat dialihkan ke bank yang terkait dalam proses L/C. L/C ini juga disebut sebagai *credit*, disamping itu *documentary credit* sebagai konfirmasi L/C yang mana bank hanya bertanggung jawab

atas dokumen dan tidak bertanggung jawab terhadap komoditi barang yang dikapalkan. Kesepakatan dalam *sales contract* dituangkan kedalam *content L/C*, L/C merupakan manifestasi dari kontrak dagang penjual dan pembeli yang disepakati sebagai syarat pembayaran transaksi mereka.

L/C memiliki beberapa macam jenis, salah satunya *Usance L/C* yaitu pembayaran baru bisa dilunasi jika L/C tersebut sudah jatuh tempo yaitu sekian hari dari tanggal pengapalan/ tanggal *Bill of Lading*, dengan demikian berarti eksportir memberi kredit kepada importir dimana barang dikirim terlebih dahulu, kemudian pembayaran dilakukan. *Usance L/C* dapat dilakukan jika eksportir sudah percaya dengan importir. PT. Krakatau Steel dan *seller* sering melakukan transaksi jual-beli sehingga *seller* mempercayai pihak PT. Krakatau Steel sehingga menggunakan *Usance L/C* ini. Namun, pada kenyataannya PT. Krakatau Steel tidak segera membayar L/C atau melakukan payment sesuai jatuh tempo.

Peneliti jugamelakukan wawancara kepada Pak Giyanto selaku pengurusan dokumen-dokumen mengatakan bahwa PT. Krakatau Steel juga sering terlambat dalam pengambilan dokumen pengapalan seperti *Original B/L*, *COO (Certificate of Origin)*, *invoice*, *packing list* dan

dokumen pengapalan lainnya dimana PT. Krakatau Steel terlambat membayar L/C kepada *opening bank* untuk penebusan pengambilan dokumen pengapalan. Dokumen ini digunakan untuk pengurusan *custom clearance* dengan pihak bea cukai di pelabuhan dan untuk pengambilan muatan atau pembongkaran muatan. Jika dokumen pengapalan ini terlambat diambil maka kapal yang memuat bahan baku import milik PT. Krakatau Steel ini sudah tiba di pelabuhan tujuan akan ditunda kegiatan pembongkarannya sehingga membuat waktu tunggu menjadi lebih lama.

4.2.1.3 Dokumen *Bill of Lading* atau B/L terlambat

Berdasarkan faktor kedua yaitu pembayaran L/C yang terlambat berdampak pada pengambilan atau penebusan dokumen pengapalan sebagai syarat pengambilan barang, dimana dokumen tersebut salah satunya *Bill of Lading*. *Bill of Lading* atau B/L merupakan dokumen yang menjadi bukti atau identitas dikeluarkan oleh pihak pelayaran dari barang yang akan dikirim atau diterima. *Bill of Lading* ini sebagai tanda terima barang dan pernyataan kepemilikan barang, berdasar kegunaanya *Negitiable B/L* atau *Original B/L* sebagai dokumen untuk pencairan L/C atau dapat di jual-belian yang memiliki 3 rangkap.

Untuk pengambilan dokumen ini PT. Krakatau Steel sudah harus melunasi kewajibannya kepada *opening bank*, yang mana dokumen pengapalan termasuk B/L sebagai tanda terima barang dan pernyataan kepemilikan barang diserahkan kepada bea cukai sebagai bukti kepemilikan barang agar dapat segera di bongkar. Pak Giyanto mengatakan bahwa jika tidak adanya dokumen ini maka barang atau muatan tidak dapat di bongkar, sehingga akan ditunda penyandaran kapal dan pembongkaran muatan milik PT. Krakatau Steel yang menyebabkan waktu yang seharusnya digunakan untuk kegiatan pembongkaran justru terbuang karena waktu tunggu proses pengurusan dokumen.

4.2.2 Apakah dampak yang ditimbulkan karena *demurrage* di PT. Krakatau Steel akibat keterlambatan bongkar bahan baku impor pada tahun 2019?

Demurrage adalah denda yang dikenakan pada pihak perusahaan jika waktu proses bongkar melebihi batas perjanjian. Dalam *sales contract* terdapat perjanjian bahwa *demurrage* terhitung 12 jam setelah kapal tiba di pelabuhan tujuan. Berdasarkan faktor-faktor keterlambatan bongkar bahan baku import milik PT. Krakatau Steel tersebut menyebabkan banyak waktu yang terbuang tanpa kegiatan pembongkaran muatan sehingga menimbulkan biaya yang cukup besar termasuk biayademurrage yang lebih tinggi nilainya.

Demurrage sendiri juga memiliki dampak yang besar bagi perusahaan PT. Krakatau Steel, diantaranya :

4.2.2.1 *Cash Flow* perusahaan terbebani

Cash flow adalah laporan keuangan yang berisi informasi tentang pengaruh kas dari kegiatan operasi, transaksi investasi, serta transaksi pembiayaan atau pendanaan yang mengalami kenaikan atau penurunan bersih dalam kas suatu perusahaan selama periode tertentu.

Ibu Dwita mengatakan bahwa PT. Krakatau Steel sering mengalami *demurrage* dari tahun sebelumnya seperti di tahun 2019 sehingga perusahaan bisa mengalami kerugian.

Dari banyaknya *demurrage* yang terjadi membuat catatan keuangan yang seharusnya untuk pembayaran pengambilan dokumen pengapalan atau pembayaran L/C menjadi terhambat. Tidak hanya itu, masih banyak catatan keuangan atau tagihan untuk payment-payment Laporan Hasil Kerja (LHP) kepada vendor dan kebutuhan lainnya yang seharusnya dibayarkan justru dikesampingkan untuk pembayaran *demurrage* sehingga alur keluar masuknya keuangan menjadi tidak stabil dan tidak beraturan yang menyebabkan beban bagi perusahaan. Berikut terdapat tabel besarnya nilai biaya *demurrage* perusahaan PT.

Krakatau Steel pada tahun 2019 :

Tabel 4.2 Data *Demurrage* Tahun 2019

Bulan	Kapal dilayani	Kasus <i>Demurrage</i>	Biaya <i>Demurrage</i> (USD)
Jan	5	4	217,014.50
Feb	5	3	110,551.25
Mar	5	3	50,741.77
Apr	5	4	71,704.11
May	1	-	-
Jun	1	-	-
Jul	1	-	-
Aug	3	2	12,250.08
Sept	1	-	-
Oct	2	1	3,326.40
Nov	1	-	-
Dec	2	2	45,437.07
Total			511,025.18
Rata-rata			26,896.06

4.2.2.2 Proses produksi terlambat

Dari dampak *cash flow* yang terbebani sehingga banyak membutuhkan biaya. Terlalu sering dan tingginya nilai *demurrage* menjadikan keuangan perusahaan tidak stabil. Peneliti mewawancarai Ibu Dwita selaku pihak keuangan mengatakan bahwa biaya yang seharusnya untuk pembelian bahan baku sebagai produksi baja milik PT. Krakatau Steel justru digunakan untuk pembayaran *demurrage* sehingga tidak ada *spare* biaya untuk pembelian bahan baku.

Pak Abdul sebagai wakil manager sekaligus menangani pengurusan dalam mencari bahan baku atau

penyetokan bahan baku mengatakan bahwa PT. Krakatau Steel sudah kewalahan dalam penanganan *demurrage*, karena pihak bagian produksi sering kali meminta untuk penyetokan bahan baku untuk proses produksi. Namun, pembelian bahan baku tetap akan dilakukan karena adanya biaya *demurrage* yang semakin menumpuk perusahaan juga harus menjual produksi yang dimiliki perusahaan agar dapat menutup keuangan yang disebabkan karena *demurrage*. Dengan demikian, karena kurangnya biaya untuk pembelian bahan baku atau penyetokan bahan baku mengakibatkan proses produksi mengalami keterlambatan.

4.2.2.3 Harga produksi tidak stabil mengakibatkan daya saing menjadi rendah

Adanya *demurrage* mengakibatkan banyak kerugian bagi setiap perusahaan, contohnya pada perusahaan PT. Krakatau Steel yang memiliki masalah keuangan pada dampak yang pertama, yaitu *cash flow* perusahaan yang terbebani sehingga menimbulkan keterlambatan produksi baja milik PT. Krakatau Steel karena kurangnya biaya yang digunakan untuk pembelian bahan baku impor. Peneliti melakukan wawancara dengan Pak Abdul selaku wakil manager mengatakan bahwa dari keterlambatan ini menjadikan produksi baja milik PT. Krakatau Steel menjadi

langka, sedangkan hasil dalam penjualan produksi ini akan digunakan untuk menutupi kerugian yang ditimbulkan oleh *demurrage*.

Dengan demikian, harga produksi yang awalnya memiliki harga standar menjadi lebih mahal karena kelangkaan produk baja. Peneliti mengikuti rapat dengan Pak Harry selaku manager mengatakan bahwa tidak hanya PT. Krakatau Steel, sekarang di Indonesia memiliki banyak perusahaan yang memproduksi baja yang lebih murah dari PT. Krakatau Steel sehingga banyak perusahaan diluar memilih membeli produk baja di perusahaan lain dan menjadikan PT. Krakatau Steel yang awalnya memiliki daya saing yang tinggi menjadi merosot karena mengalami ketidak-stabilan harga pada produk baja. Walaupun dengan daya saing yang mulai merosot, perusahaan PT. Krakatau Steel juga harus mencapai target dalam penjualan baja agar dapat menutupi kerugian yang ditimbulkan karena ada *demurrage*.

4.2.3 Bagaimana upaya yang dilakukan oleh PT. Krakatau Steel untuk mengatasi terjadinya *demurrage* akibat keterlambatan bongkar bahan baku impor pada tahun 2019?

Berdasarkan faktor dan dampak pada point 4.2.1 dan 4.2.2 terdapat beberapa kendala yang dapat diupayakan untuk menangani adanya *demurrage*:

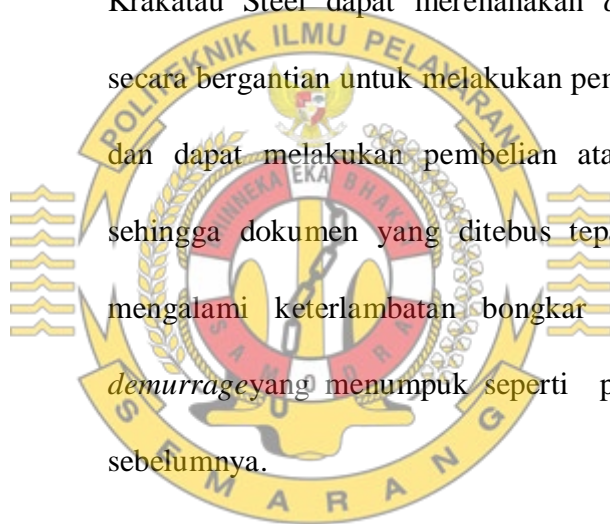
4.2.3.1 Dari pembahasan point 4.2.1 didapatkan penyebab keterlambatan bongkar bahan baku impor yang dapat menimbulkan *demurrage* dikarenakan penuhnya dermaga di pelabuhan Cigading membuat kegiatan bongkar menjadi ditunda, sehingga membuang banyak waktu untuk menunggu pembongkaran yang dapat mengakibatkan timbulnya *demurrage*. Dengan demikian, pihak PT. Krakatau Steel mengkoordinasikan dengan pihak pelabuhan atau Krakatau Bandar Samudera selaku pengelola pelabuhan Cigading untuk kesiapan jadwal penyandaran dan pembongkaran agar tidak terjadi seperti yang sebelumnya.

4.2.3.2 Pada perjanjian *sales contract* menyatakan bahwa *demurrage* terhitung mulai dari 12 jam setelah kapal tiba dipelabuhan tujuan, sedangkan jika kapal yang tertunda penyandaran dan tidak segera melakukan pembongkaran muatan maka akan membuang banyak waktu untuk menunggu waktu pembongkaran sehingga mengakibatkan timbulnya *demurrage*. Jika didalam *sales contract* merupakan perjanjian dari dua belah pihak antara penjual dan pembeli, seharusnya perusahaan PT. Krakatau Steel dapat melakukan negosiasi dengan *seller* atau eksportir untuk kelonggaran waktu agar mendapat keringanan dalam perhitungan *demurrage*.

4.2.3.3 Pembahasan point yang kedua terdapat kendala mengenai keterlambatan pengurusan dokumen, yaitu terlambat membayar L/C atau menebus dokumen perkapalan seperti Original B/L. Dari kasus tersebut tidak adanya prosedur dalam menangani dokumen yang ditetapkan oleh PT. Krakatau Steel sehingga karyawan tidak melakukan pembayaran sebagaimana mestinya. Dengan demikian, PT. Krakatau Steel seharusnya menetapkan SOP (Standar Operasional Prosedur) dalam menangani dokumen. Kemudian dilakukan evaluasi untuk seluruh karyawan yang bertugas melaksanakan pengurusan dokumen agar menjadi tertib dan sesuai prosedur. Jika karyawan tidak melakukan tugas dengan baik PT. Krakatau Steel dapat memberi sanksi.

4.2.3.4 Mengenai keterlambatan pengurusan dokumen perusahaan juga harus mengetahui penyebab terlambatnya pengambilan dokumen pengapalan, Pak Giyanto mengatakan bahwa terlambatnya pembayaran L/C juga bisa dikarenakan PT. Krakatau Steel kekurangan biaya dalam pembelian. Namun, PT. Krakatau Steel menyiasati dengan tetap memproduksi baja serta menaikkan harga produksi untuk dapat menutupi kerugian justru membuat PT. Krakatau Steel menjadi kalah saing dengan perusahaan baja lainnya. Manager SMP

(*Strategic Material Procurement*) yaitu Pak Harry mengatakan dengan cara ini PT. Krakatau Steel akan semakin kewalahan sehingga divisi SMP seharusnya melakukan pembatasan pembelian dan proses produksi yaitu PT. Krakatau Steel mengurangi jumlah pembelian atau membeli dengan jangka waktu yang renggang untuk pembelian bahan baku. Dari waktu renggang ini pihak Krakatau Steel dapat merencanakan *cash flow* keuangan secara bergantian untuk melakukan pembayaran *demurrage* dan dapat melakukan pembelian atau pembayaran L/C sehingga dokumen yang ditebus tepat waktu dan tidak mengalami keterlambatan bongkar yang menimbulkan *demurrage* yang menumpuk seperti pada kasus sebelumnya.



BAB V

PENUTUP

5.1 Simpulan

Simpulan dari penelitian ini adalah:

- 5.1.1 Faktor penyebab terjadinya keterlambatan bongkar bahan baku impor di PT. Krakatau Steel sehingga menimbulkan *demurrage* pada tahun 2019 adalah penuhnya dermaga pelabuhan Cigading (*Schedule padat*), pembayaran *Letter of Credit* atau L/C terlambat, dan dokumen *Bill of Lading* atau B/L terlambat.
- 5.1.2 Dampak yang ditimbulkan karena *demurrage* di PT. Krakatau Steel akibat keterlambatan bongkar bahan baku impor pada tahun 2019 adalah *cash flow* perusahaan terbebani, proses produksi terlambat, dan harga produksi tidak stabil mengakibatkan terhadap daya saing perusahaan menjadi rendah.
- 5.1.3 Upaya yang dilakukan PT. Krakatau Steel untuk mengatasi terjadinya *demurrage* akibat keterlambatan bongkar bahan baku impor di PT. Krakatau steel adalah pihak PT. Krakatau Steel mengkoordinasikan dengan pihak pelabuhan untuk kesiapan jadwal penyandaran dan pembongkaran, PT. Krakatau Steel melakukan negosiasi dengan *seller* untuk kelonggaran waktu agar mendapat keringanan dalam perhitungan *demurrage*, PT. Krakatau Steel melakukan evaluasi untuk seluruh karyawan yang bertugas melaksanakan pengurusan dokumen untuk menjadi tertib dan

sesuai prosedur, dan mengenai kekurangan biaya dalam pembelian bahan baku untuk diproduksi, PT. Krakatau Steel melakukan pembatasan pembelian dan membuat rencana jangka waktu untuk penstabilan keuangan perusahaan.

5.2 Saran

Peneliti menyarankan:

- 5.2.1 Seharusnya dalam proses pembongkaran pihak PT. Krakatau Steel dapat melakukan koordinasi dengan pihak pelabuhan dan pihak pengangkut mengenai kesiapan dermaga dan alat bongkar di pelabuhan Cigading.
- 5.2.2 PT. Krakatau Steel perlu menyusun atau menetapkan SOP mengenai pengurusan dokumen dan perlu dilakukannya evaluasi bulanan pada karyawan PT. Krakatau Steel.
- 5.2.3 Seharusnya di dalam perjanjian *sales contract* dengan eksportir atau *seller*, PT. Krakatau Steel mengajukan negosiasi perihal waktu untuk keringanan dalam perhitungan *demurrage*.
- 5.2.4 Sebaiknya PT. Krakatau Steel dapat melakukan perencanaan ulang keuangan perusahaan dengan memanfaatkan adanya waktu renggang saat sedang tidak melakukan pembelian bahan baku.



DAFTAR PUSTAKA

- Badudu, J. S., 2001, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta.
- Direksi, S. K. 1998. *Pelindo II tentang Organisasi dan Tata Kerta*, Pelindo II Cabang Pontianak, Pontianak.
- Hanggana, Sri, 2006, *Prinsip Dasar Akuntansi Biaya*, Mediatama, Surakarta.
- Moleong, Lexy J, 2019. *Metodologi Penelitian Kualitatif*, PT. Remaja Rosdakarya, Bandung.
- Noor, Juliansyah, 2011. *Metodologi Penelitian: Skripsi*, Jakarta.
- Purba, Radiks, 2002, *Asuransi Indonesia*, Salemba Empat, Jakarta.
- Purba, Radiks. 1997. *Angkutan Muatan Laut I*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Riduwan, 2014, *Metode & Teknik Penyusunan Proposal Penelitian*, Alfabeta, Bandung.
- Robert & Greene, 2009, *Buku Pintar Pekerja Sosial – Jilid 1*, BPK Gunung Mulia
- Sarwono, 2006, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif*, Balai Pustaka, Jakarta.
- Sudjatmiko, F. D. C. 1995, *Pokok – pokok Pelayaran Niaga*, PT. Toko Gunung Agung, Jakarta.
- Sugiyono, 2015, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, Alfabeta, CV, Bandung.
- Sujarweni, V. Wiratna., 2014, *Metode Penelitian: Lengkap, Praktis, dan Mudah Dipahami*, Pustaka Baru Press, Yogyakarta.
- Susilo, Andi, 2008, *Buku Pintar Ekspor-Impor*, Trans Media Pustaka., Jakarta.

Suyono, R. P.,2005,*Shipping: Pengangkutan Intermoda Ekspor Impor Melalui Laut*, Penerbit PPM, Jakarta.

Tim Penyusun PIP Semarang, 2019,*Pedoman Penyusunan Skripsi Jenjang Pendidikan Diploma IV*,Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Semarang.

Tim Prima Pena, 2012,*Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Gita MediaPress, Bandung.

Widoyoko, Eko Putro. 2012,*Teknik Penyusunan Instrumen Penelitian*,Pustaka Pelajar, Yogyakarta.



LAMPIRAN 1

Hasil wawancara dengan karyawan PT. Krakatau Steel I:

Nama : Pak Angga

Jabatan : Karyawan pengurus pembukaan L/C

1. Bagi PT. Krakatau Steel sendiri L/C itu apa ya pak?

Jawab: L/C atau *Letter of Credit* itu instrumen pembayaran perdagangan internasional atau antar negara dan penjual dan pembeli belum saling mengenal, nah dengan media L/C ini resiko *non payment* dapat dialihkan ke bank yang terkait dalam proses pembayaran menggunakan L/C. L/C juga bias disebut dengan kredit. L/C juga banyak macamnya

2. Lalu PT. Krakatau Steel sendiri menggunakan L/C jenis apa pak?

Jawab: PT. Krakatau Steel menggunakan *Usance L/C* yaitu pembayaran baru bisa dilunasi jika L/C tersebut sudah jatuh tempo yaitu sekian hari dari tanggal pengapalan/ tanggal *Bill of Lading*, kalau sudah seperti itu berarti eksportir memberi kredit kepada importir dimana barang dikirim terlebih dahulu, kemudian pembayaran dilakukan. *Usance L/C* dapat dilakukan jika eksportir sudah percaya dengan importir.

LAMPIRAN 2

Hasil wawancara dengan karyawan PT. Krakatau Steel II:

Nama : Pak Ipang

Jabatan : Karyawan pengawasan lapangan

1. Adakah kendala yang menyebabkan keterlambatan bongkar pak?

Jawab: Biasanya kendalanya seperti kurang menunjangnya alat pembongkaran, seperti *conveyor* itu. Dengan memiliki *conveyor* sepanjang 7km PT. Krakatau Steel tidak melakukan *maintenance* dan dibiarkan begitu saja. Disamping itu pembongkaran *Steel Slab* ini menggunakan *crane* kapal dan *crane* milik KBS tidak terpakai.

2. Selain dari penyebab tersebut , adakah kendala lain pak?

Jawab: Dermaga penuh juga bias jadi terhambatnya pembongkaran, tidak cuma itu terkadang ada kapal yang harus segera di bongkar karena muatannya akan mengalami kerusakan atau kapal harus segera melakukan pembongkaran di pelabuhan selanjutnya, seperti *next voyage* gitu.

LAMPIRAN 3

Hasil wawancara dengan karyawan PT. Krakatau Steel III:

Nama : Pak Gianto

Jabatan : Karyawan pengurusan dokumen

1. Menurut anda apa yang menyebabkan *demurrage* pak?

Jawab: Kami sering tidak segera menebus dokumen perkapalan atau membayar L/C, sedangkan dokumen itu sendiri untuk pengambilan muatan atau pembongkaran muatan milik perusahaan. Seperti Original B/L, *invoice*, COO dan *packing list* Jika B/L sebagai pernyataan kepemilikan barang tidak ada maka pembongkaran tidak bisa dilakukan sehingga dapat menyebabkan *demurrage* karena keterlambatan pengambilan dokumen.

2. Apa yang menyebabkan pembayaran L/C itu sendiri terlambat pak?

Jawab: Karena kita kekurangan biaya dalam pembelian bahan baku.

LAMPIRAN 4

Hasil wawancara dengan karyawan PT. Krakatau Steel IV:

Nama : Ibu Dwita

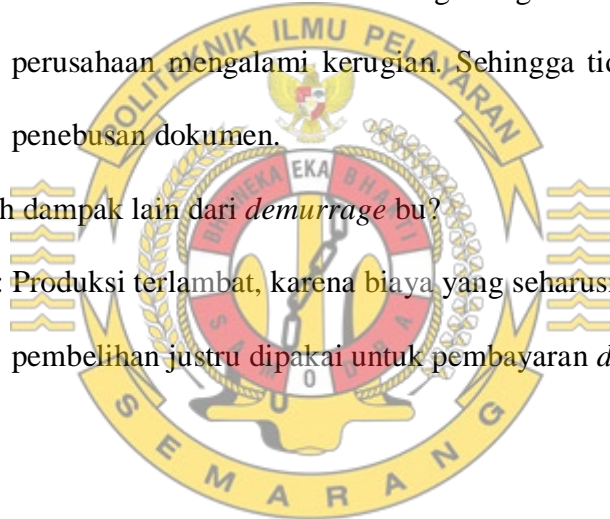
Jabatan : Keuangan

1. Apa penyebab keterlambatan pembayaran L/C bu?

Jawab: Karena PT. Krakatau Steel sering mengalami *demurrage* sehingga perusahaan mengalami kerugian. Sehingga tidak ada biaya untuk penebusan dokumen.

2. Adakah dampak lain dari *demurrage* bu?

Jawab: Produksi terlambat, karena biaya yang seharusnya digunakan untuk pembelian justru dipakai untuk pembayaran *demurrage*.



LAMPIRAN 5

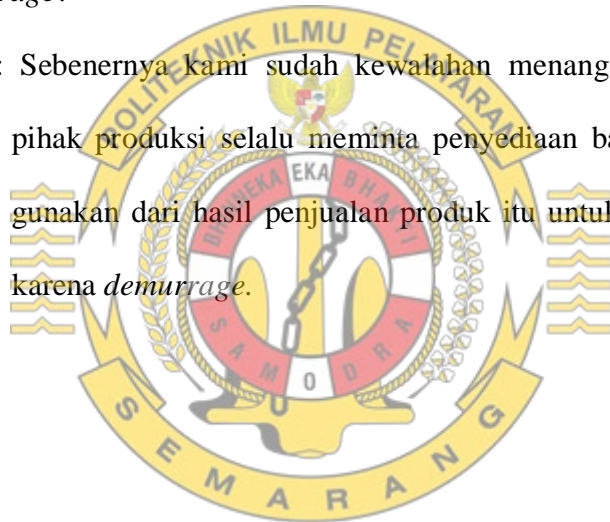
Hasil wawancara dengan karyawan PT. Krakatau Steel V:

Nama : Pak Abdul

Jabatan : Wakil Manager

1. Menurut anda, bagaimana PT. Krakatau Steel dalam menangani *demurrage*?

Jawab: Sebenarnya kami sudah kewalahan menangani *demurrage*, tapi pihak produksi selalu meminta penyediaan bahan baku. Jadi kita gunakan dari hasil penjualan produk itu untuk menutupi kerugian karena *demurrage*.



LAMPIRAN 6



Gambar: *Conveyor* sepanjang 7km yang tidak terpakai.

LAMPIRAN 7

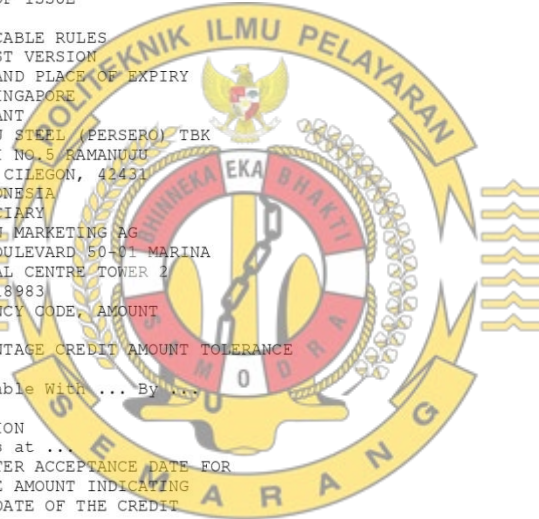


Gambar: Pembongkaran *Steel Slab* menggunakan *crane* kapal.

LAMPIRAN 8

SWIFT-MT : 700 NORMAL
 SWIFT-DEST : MHCBSGSG
 SENT TO :
 MIZUHO BANK LTD., SPORE (F MIZUHO
 CORPORATE BK) 168 ROBINSON ROAD
 HEX 13-00 CAPITAL TOWER
 SINGAPORE 068912
 :27: SEQUENCE OF TOTAL
 1/1
 :40A: FORM OF DOCUMENTARY CREDIT
 IRREVOCABLE
 :20: DOCUMENTARY CREDIT NUMBER
 307-01-0211120
 :31C: DATE OF ISSUE
 181228
 :40E: APPLICABLE RULES
 UCPURR LATEST VERSION
 :31D: DATE AND PLACE OF EXPIRY
 190221 IN SINGAPORE
 :50: APPLICANT
 PT. KRAKATAU STEEL (PERSERO) TBK
 JL. INDUSTRI NO.5 SAMANUJU
 PURWAKARTA, CILEGON, 42431
 BANTEN, INDONESIA
 :59: BENEFICIARY
 BHP BILLITON MARKETING AG
 10 MARINA BOULEVARD 50-01 MARINA
 BAY FINANCIAL CENTRE TOWER 2
 SINGAPORE 018983
 :32B: CURRENCY CODE, AMOUNT
 USD.
 :39A: PERCENTAGE CREDIT AMOUNT TOLERANCE
 10/10
 :41D: Available With ... By ...
 ANY BANK
 BY NEGOTIATION
 :42C: Drafts at ...
 180 DAYS AFTER ACCEPTANCE DATE FOR
 FULL INVOICE AMOUNT INDICATING
 NUMBER AND DATE OF THE CREDIT
 :42D: Drawee
 PT. BANK DBS INDONESIA Jakarta Main
 Branch , INDONESIA
 :43P: Partial Shipments
 NOT ALLOWED
 :43T: Transhipment
 NOT ALLOWED
 :44E: PORT OF LOADING/AIRPORT OF DEPARTURE
 HAY POINT COAL TERMINAL AUSTRALIA
 :44F: PORT OF DISCHARGE/AIRPORT OF DESTINATION
 CIGADING SEAPORT, INDONESIA
 :44C: Latest Date of Shipment
 190131

 :45A: DESCRIPTION OF GOODS AND/OR SERVICES
 RIVERSIDE COKING COAL
 QUANTITY : 20,000 MT (+/-10PCT)



LAMPIRAN 9

Page 2

CODE NAME : "CONGENBILL" . EDITION 1994
 Shipper
 BHP BILLITON MITSUI COAL PTY LTD
 LEVEL 14, 480 QUEEN STREET,
 BRISBANE QLD 4000. AUSTRALIA

BILL OF LADING
 TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES

B/L No. 2

Reference No.

Consignee
 TO ORDER

1ST ORIGINAL

Notify address
 PT KRAKATAU STEEL (PERSERO) TBK
 JL. INDUSTRI NO 5
 RAMANUJU PURWAKARTA, CILEGON,
 42431, BANTEN, INDONESIA
 NPWP 01.000.054.5-051.000

Vessel Port of loading
 IONIC PRIDE HAYPOINT, AUSTRALIA

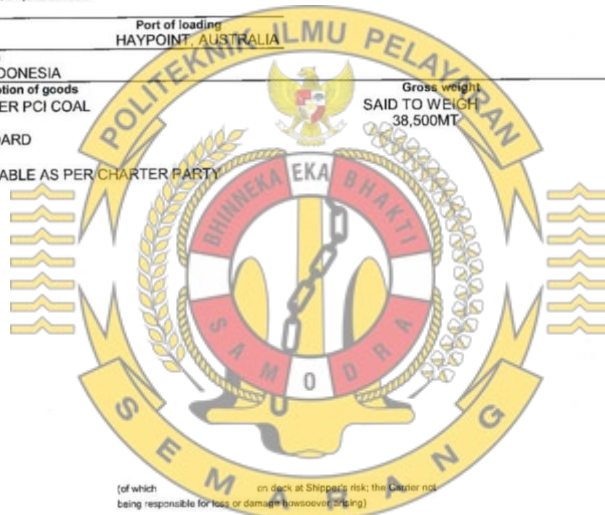
Port of discharge
 CIGADING, INDONESIA

Shipper's description of goods
 SOUTH WALKER PCI COAL

Gross weight
 SAID TO WEIGH
 38,500MT


CLEAN ON BOARD

FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY



(of which on deck at Shipper's risk; the Charter not being responsible for loss or damage in so far as it is not covered by the Charter Party)

Freight payable as per CHARTER-PARTY dated FREIGHT ADVANCE. Received on account of freight: Time used for loading..... days..... hours.	SHIPPED at the Port of Loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above. Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown. IN WITNESS whereof the Master or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void. FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF
--	---

Freight payable at Number of original B/L 3/3	Place and date of issue HAYPOINT, AUSTRALIA 22 DECEMBER 2018 Signature  LBH AUSTRALIA PTY LTD As Agents For and on behalf of the Master FOR AND ON BEHALF OF CAPT. PABLITO Q. MARES JR. MASTER IONIC PRIDE
--	---

LAMPIRAN 10

SALES CONTRACT

4

Seller may substitute any vessel nominated under this contract by another vessel by giving a notice of substitution to Buyer at any time prior to the ETA of the last nominated and accepted vessel at the port of discharge.

Discharge Rate

Buyer shall guarantee a minimum discharge rate of 7,500 Metric Tons per weather working day, Sundays and holidays included (PWWD SHINC).

Agency, port charges, dues and taxes

At the port of discharge, Seller is only accountable for port charges associated with bringing the vessel alongside the discharge berth. Any taxes, dues or other charges levied against the Coal shall be for Buyer's account. All such charges shall be paid promptly by Buyer such that Buyer is in a position to take delivery of the Coal without delay.

Buyer shall notify the discharging port agent to the Seller

Stevedores

The stevedores shall be appointed by Buyer. The stevedores and anyone employed by the stevedores shall be under the supervision of the master. Loss and/or damage caused by stevedore act or omission, if any, shall be settled directly between stevedores / Buyer and master / owners.

Coal discharged by Buyer

The Coal shall be discharged and taken free from the vessel's holds at Buyer's risk and expense.

Notice of Readiness and Laytime

After arrival at the port of discharge, Notice of Readiness ("NOR") may be tendered by the vessel during or outside of office hours at any time of day or night, Saturdays, Sundays and holidays included, whether in port or not, whether in berth or not, whether in free pratique or not, whether customs cleared or not.

Laytime shall commence at the earlier of:

- a. 12 hours after NOR has been tendered; or
- b. The actual commencement of discharge.

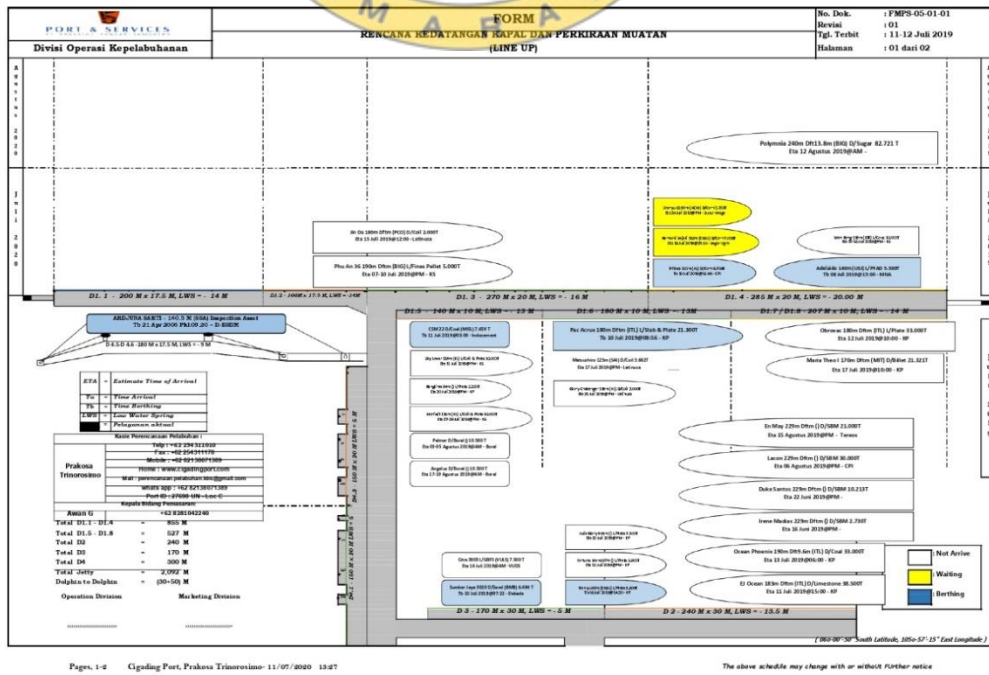
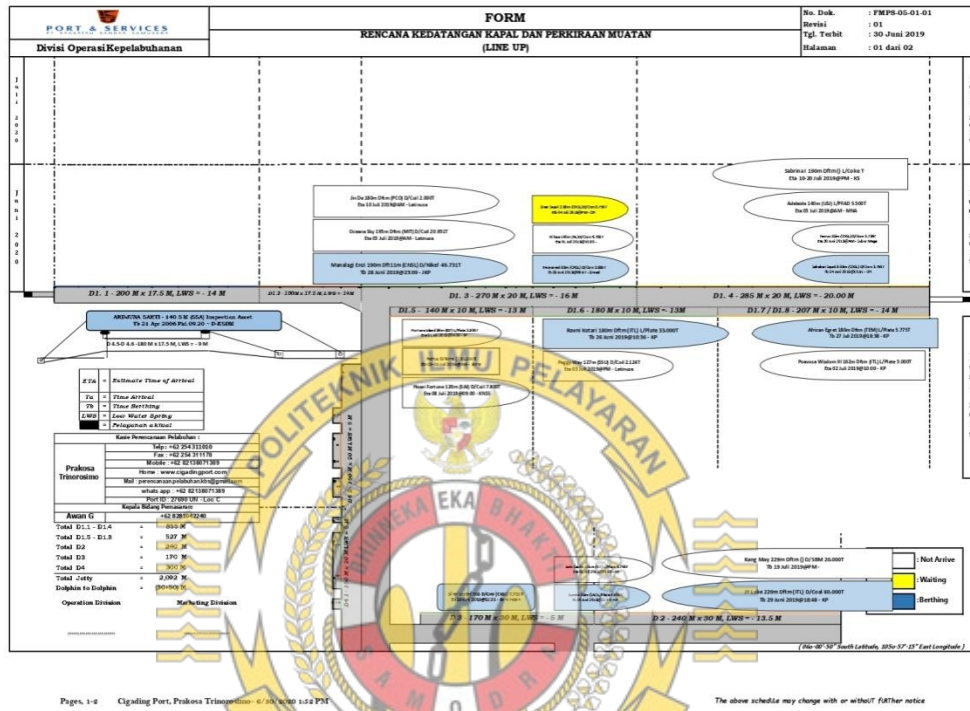
Laytime shall cease counting upon completion of discharge (last grab) unless vessel is already on demurrage.

All time used and any costs incurred for shifting directly between berths at Buyer's or port authority's request shall count as Laytime and shall be for Buyer's account.

In the event discharging operations are suspended by the master or the port authority due to weather conditions which make discharging perilous, and/or the master closes the hatches in the case of heavy rain, snow or hail, then all such time lost shall not count as Laytime unless vessel is already on demurrage.

Laytime permitted at the port of discharge shall be calculated on the bill of lading quantity.

LAMPIRAN 11



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Fitria Nuur Layli
2. Tempat, Tanggal lahir : Demak, 16 Januari 1998
3. Alamat : Jl. Perbalan Barat RT 08/ RW 03
Mranggen, Demak.
4. Agama : Islam
5. Nama orang tua
 - a. Ayah : Harjoko
 - b. Ibu : Umma Farida Bazar
6. **Riwayat Pendidikan**
 - a. SD Negeri 2 Mranggen Lulus Tahun 2010
 - b. SMP Proklamasi 1945 Yogyakarta Lulus Tahun 2013
 - c. SMA Negeri 2 Mranggen Lulus Tahun 2016
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
7. **Pengalaman Praktek Darat (PRADA)**

Perusahaan I : PT. Jagat Baratama

Alamat : Jl. Salira Indah No. 46 Pulo Ampel Serang,
Banten.

Perusahaan II : KSOP Kelas 1 Banten

Alamat : Jl. Yos Sudarso No. 102

Merak Banten 42438

Perusahaan III : PT. Krakatau Steel Tbk.

Alamat : Jl. Industri No. 5 P.O. Box 14 Cilegon

