

**OPTIMALISASI *DISBURSEMENT* KAPAL MELALUI SISTEM
PELAYARAN (SIMPEL) DI PT. PELAYARAN KARANA LINE JAKARTA**

SKRIPSI

**Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat
Untuk Memperoleh Gelar Diploma IV (D IV)
Program Studi Transportasi Laut**





Oleh

EDO FERNANDO

130405201011

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV TRANSPORTASI LAUT
POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT**

2024

	POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT	No. Dokumen	: FR-PRODI-TL-24	
		Tgl. Ditetapkan	: 03/01/2022	
		Tgl. Revisi	: -	
		Tgl. Diberlakukan	: 03/01/2022	
PERSETUJUAN MENGIKUTI SEMINAR SKRIPSI				

Nama : Edo Fernando
 NIT : 130405201011
 Program Studi : D-IV Transportasi Laut
 Judul : Optimalisasi *Disbursement* melalui sistem pelayaran(SIMPEL)
 di PT. Karana Line Jakarta

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan/diujikan.

Padang Pariaman, 03 Juni 2024

Menyetujui:

Pembimbing I



NAZARWIN,S.H.,M.M
NIP.196301151983031003

Pembimbing II





RIKI WANDA PUTRA, M.Pd.
NIP. 198104072009121001

Mengetahui:

Ketua Program Studi Transportasi Laut



ADHI PRATISTHA SILEN, S.ST., M.M.
NIP. 19791107 200212 1 001

	POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT	No. Dokumen	: FR-PRODI-TL-23	
		Tgl. Ditetapkan	: 03/01/2022	
		Tgl. Revisi	: -	
		Tgl. Diberlakukan	: 03/01/2022	
PENGESAHAN SKRIPSI				

**OPTIMALISASI *DISBURSEMENT* KAPAL MELALUI SISTEM PELAYARAN
(SIMPEL) DI PT. KARANA LINE JAKARTA**

Disusun oleh:

Edo Fernando

130405201011

Program Studi Transportasi Laut

Telah dipertahankan di depan penguji skripsi


Politeknik Pelayaran Sumatera Barat


Pada tanggal 07 Juni 2024

Menyetujui:

Penguji I


Penguji II


MARKUS ASTA PATMA, N.S.Si.T., M.T
 NIP. 198412092009121003


SYAFNI YELVI SISKA, M.Pd.
 NIDN. 4217019001

Mengetahui:

Ketua Program Studi Transportasi Laut


ADHI PRATISTHA SILEN, S.ST., M.M.
 NIP. 19791107 200212 1 001

	POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT	No. Dokumen	: FR-PRODI-TL-24	
		Tgl. Ditetapkan	: 03/01/2022	
		Tgl. Revisi	: -	
		Tgl. Diberlakukan	: 03/01/2022	
PERNYATAAN KEASLIAN				

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Edo Fernando
NIT : 130405201011
Program Studi : D-IV Transportasi Laut

Menyatakan bahwa skripsi yang saya tulis dengan

Judul : Optimalisasi *Disbursement* Kapal Melalui Sistem Pelayaran
(SIMPEL) Di PT Pelayaran Karana Line Jakarta

Merupakan hasil karya saya sendiri, kecuali tema dan naskah yang saya nyatakan sebagai kutipan. Jika pernyataan di atas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Pelayaran Sumatera Barat.

Padang Pariaman, 04 juli 2024



EDO FERNANDO
NIT. 130405201011

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto

“pengetahuan yang baik adalah yang memberikan manfaat, bukan hanya diingat”

Persembahan

Segala puji dan syukur kehadirat ALLAH SWT yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga peneliti diberi kemudahan dalam menyelesaikan skripsi yang berjudul “*Optimalisasi Disbursement Melalui Sistem Pelayaran (simpler) Di PT Pelayaran Karana Line Jakarta*”. Skripsi ini saya persembahkan kepada Kedua orang tua, yang selalu memberikan dukungan moril maupun material serta doa yang tiada henti untuk kesuksesan saya, karena tiada kata seindah lanjutan doa dan tiada doa yang paling khusyuk selain doa yang tercapai dari orang tua. Saudara tercinta saya, rozy, roby, abdi dan irfan yang selalu memberikan dukungan dan masukan mengenai skripsi saya dan selalu memberi semangat kepada saya dalam setiap langkah.

Bapak /Ibu Dosen pembina dan Seluruh karyawan PT. Karana Line Jakarta yang selalu memberikan masukan yang sangat membantu saya dalam menyusun skripsi ini. Tidak lupa kepada Mentor selama saya praktek Darat di Keagenan 2 Bapak jefirman, Bapak Bowo, Bapak yasir, Ibu Eka dan Mas kholid yang selalu meberikan pelajaran baru selama saya praktek dan selalu meberikan saya masukan dan arahan selama menyusun skripsi ini.

Kepada Senior, junior dan rekan-rekan angkatan V (Lima) alcor major yang selalu meberikan support dan masukan dalam mengerjakan skripsi ini. Terutama kelas Transportasi laut A yang selalu berbagi cerita, bertukar pikiran dan selalu kompak dalam hal apapun. Dan orang spesial saya Noraslinda yang selalu memberikan semangat dalam mengerjakan skripsi ini.

ABSTRAK

Edo Fernando, 2024, NIT. 130405201011 “*Optimalisasi Disbursement Melalui Sistem Pelayaran (simpl) Di PT Pelayaran Karana Line Jakarta*”, Skripsi. Program Studi Transportasi Laut, Program Diploma IV, Politeknik Pelayaran Sumatera Barat, Pembimbing I: Nazarwin. Pembimbing II: Riki Wanda Putra.

Disbursement merupakan biaya yang muncul terhadap pelayanan yang dilakukan oleh keagenan kepada peincipal selama kapal berada di pelabuhan . Perusahaan melakukan sistem penjualannya berupa jasa secara kredit maka kemudian akan timbul piutang. Piutang usaha perusahaan keagenan diperoleh dari *disbursement* (pembayaran) jasa keagenan kapal. Oleh sebab itu agen kapal harus memepertanggungjawabkan segala pengeluaran atas kapal milik *principal* yang terjadi selama berada di pelabuhan dalam bentuk *disbursement* untuk ditagihkan kepada *principal*.

PT. pelayaran karana line memiliki beberapa departemen yang memiliki tugas dan fungsinya masing-masing , diantaranya departemen agency 2 yang merupakan general agen dari *principal* kapal ECL jepang. yang memiliki tugas dan tanggung jawab langsung terhadap pengurusan kapal ECL selama berada di pelabuhan indonesia , lebih fokus lagi dalam pengurusan dokumen disbursement kapal, dari *Estimate Port Disbursement Account* (EPDA) sampai penagihan *Final Port Disbursement Account* (FPDA) kepada *principal*. Perusahaan harus memastikan pembayaran *disbursement* berjalan dengan *efektif* dan *efisien* dan tidak terjadinya keterlambatan pengurusan *disbursement* tersebut.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana penerapan sistem pelayaran (SIMPEL) sebagai teknologi informasi dalam melakukan pengurusan *disbursement* di PT Karana line. Jenis penelitian ini adalah penelitian kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Teknik pengumpulan data yang digunakan observasi, wawancara dan dokumentasi. Hasil penelitian ini adalah pengurusan *disbursement* di PT. Karana Line dengan menggunakan sistem pelayaran (SIMPEL) sangat membantu dalam proses pengurusan yang *efektif* dan *efisien*, meskipun sistem pelayaran ini masih dalam proses pengembangan dan masih terdapat kendala. Di buktikan dengan 1. Pengurusan dokumen sudah terintegritas di sistem 2. Pengurusan EPDA bisa di lakukan secara langsung di sistem , dengan cara menginput EPDA secara langsung di sistem 3. Pembuatan *invoice* untuk penagihan ke *principal* di keagenan 2 tidak perlu menunggu dari kantor pusat, bisa di cetak dari sistem secara langsung 4. Di sistem semua *invoice* sudah terinput ke dalam menu *voucher payment* sehingga lebih efektif, di menu *voucher payment* sudah terdapat semua *invoice* penagihan 5. Dokumen keuangan semua terinput dan tersimpan di sistem pelayaran sehingga tidak terjadi lahi kehilangan dokumen.

Kata kunci : Optimalisasi, *disbursement*, Sistem Pelayaran(SIMPEL)

ABSTRACT

Edo Fernando, 2024, NIT. 130405201011 “Optimizing *Disbursement* Through a “SIMPEL” Shipping System at PT Pelayaran Karana Line Jakarta”, Thesis. Marine Transportation Study Program, Diploma IV Program, West Sumatra Shipping Polytechnic, Supervisor I: Nazarwin. Supervisor II: Riki Wanda Putra.

Disbursement is a cost that arises from services provided by an agency to the principal while the ship is in port. The company carries out its sales system in the form of services on credit, then receivables will arise. The agency company's accounts receivable are obtained from the disbursement (payment) of ship agency services. Therefore, the ship agent must be responsible for all expenses on the principal's ship that occur while in port in the form of disbursements to be billed to the principal.

PT. Karana Line shipping has several departments that have their respective duties and functions, including agency department 2 which is the general agent of the Japanese ECL ship principal. which has direct duties and responsibilities for managing ECL ships while in Indonesian ports, focusing more on managing ship disbursement documents, from the Estimate Port Disbursement Account (EPDA) to the Final Port Disbursement Account (FPDA) billing to the principal. The company must ensure that disbursement payments run effectively and efficiently and that there are no delays in managing the disbursement.

This study aims to determine how the implementation of the shipping system (SIMPEL) as information technology in managing disbursements at PT Karana Line. This type of research is qualitative research with a descriptive approach. The data collection techniques used are observation, interviews and documentation. The results of this study are that managing disbursements at PT. Karana Line using the shipping system (SIMPEL) is very helpful in the process of managing effectively and efficiently, although this shipping system is still in the development process and there are still obstacles. Proven by 1. Document management has been integrated into the system 2. EPDA management can be done directly in the system, by inputting EPDA directly into the system 3. Creating invoice s for billing to principals at agencies 2 does not need to wait from the head office, can be printed directly from the system 4. In the system all invoice s have been inputted into the voucher payment menu so that it is more effective, in the voucher payment menu there are all billing invoice s 5. All financial documents are inputted and stored in the shipping system so that there is no more loss of documents.

Keywords: *Optimization, disbursement, Shipping system “SIMPEL”*

KATA PENGANTAR

Segala puji syukur kita panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas berkat dan karunia-Nya penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi yang berjudul “OPTIMALISASI *DISBURSEMENT* MELALUI SIMPEL (SISTEM PELAYARAN) DI PT. PELAYARAN KARANA LINE “. Penyusunan skripsi ini merupakan salah satu syarat yang harus dipenuhi untuk memperoleh gelar sarjana terapan transportasi(S.Tr.Tra).

Penulis menyadari dalam menyusun skripsi ini, peneliti banyak mendapatkan arahan, dukungan, masukan, bimbingan dan kemudahan dari berbagai pihak sehingga skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik dan tepatwaktu. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini peneliti ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih kepada:

1. Bapak Budi Riyanto, S.E., M.M., M.Mar.E. Selaku direktur Politeknik Pelayaran Sumatera Barat yang telah memberikan fasilitas kepada kami untuk menyelesaikan studi kami.
2. Bapak Adhi Pratistha Silen, S.ST., M.M. sebagai Ketua Program Studi Transportasi Laut yang telah banyak memberi motivasi selama menempuh studi di Politeknik Pelayaran Sumatera Barat.
3. Bapak Nazarwin, SH., M.M. sebagai Pembimbing I yang telah meluangkan waktunya untuk membimbing dan mengarahkan peneliti dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini.
4. Bapak Riki Wanda Putra. M.Pd. sebagai Pembimbing II yang telah meluangkan waktunya untuk membimbing dan mengarahkan peneliti dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini.
5. Bapak Markus Asta Patma Nugraha S.Si.T., M.T.sebagai penguji 1 dan ibu Syafni Yelvi Siska. M.Pd. yang telah meluangkan waktunya untuk menguji dan mengarahkan peneliti dalam menyelesaikan skripsi kami.

6. Bapak/Ibu Dosen dan Pengasuh serta Civitas Akademik Politeknik Pelayaran Sumatera Barat yang dengan sabar mendampingi dan mengasuh peneliti selama menjadi Taruna/I.
7. Dan kepada semua pihak yang tidak dapat peneliti sebutkan satu persatu yang telah banyak membantu peneliti dalam do'a dan semangat untuk dapat menyelesaikan skripsi ini.

Padang Pariaman, 07 Juni 2024
Penulis,

EDO FERNANDO
130405201011

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
ABSTRAK	vi
ABSTRACT	vii
KATA PENGANTAR	viii
DAFTAR ISI	x
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR TABEL	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Rumusan Masalah	5
1.3 Tujuan Penelitian.....	5
1.4 Manfaat Penelitian.....	6
1.5 Sistematika Penulisan.....	7
BAB 2 KAJIAN PUSTAKA	9
2.1 Kajian Teoritis	9
2.1.1 Pengertian Optimalisasi	9
2.1.2 Biaya (<i>Disbursement</i>).....	9
2.1.3 Sistem pelayaran (SIMPEL)	15
2.2 Penelitian Relevan	18
2.3 KERANGKA BERPIKIR	20
BAB 3 METODE PENELITIAN	22
3.1 Jenis Penelitian	22
3.2 Tempat dan Waktu Penelitian	22
3.3 Sumber dan Data Penelitian	23
3.4 Pemilihan Informan	24
3.5 instrumen penelitian	24
3.6 Teknik pengumpulan Data	26
3.7 Pengujian Keabsahan Data	28

3.8 Teknik analisis data	28
BAB 4 HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	32
4.1 Hasil Penelitian.....	32
4.1.1 Deskripsi Data.....	32
4.1.2 Sejarah perusahaan.....	33
4.1.3 Visi misi perusahaan	34
4.1.4 Struktur Organisasi	36
4.1.5 Proses Pengurusan Disbursement	38
4.1.6 Temuan Penelitian.....	45
4.2 Pembahasan	62
4.3 Keterbatasan Penelitian	67
BAB 5 PENUTUP.....	68
5.1 Simpulan.....	68
5.2 Saran.....	69
DAFTAR PUSTAKA	71
LAMPIRAN.....	73

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Spesifikasi sistem informasi	18
Gambar 2.2 kerangka berpikir	21
Gambar 4.1 Logo PT Karana Line	34
Gambar 4.2 SOP Pembayaran <i>Disbursement</i>	45
Gambar 4.3 Prosedur SIMPEL.....	46
Gambar 4.4 Menu EPDA	47
Gambar 4.5 Menu Down Payment	48
Gambar 4.6 Menu Advance OPS	49
Gambar 4.7 Menu FPDA.....	50
Gambar 4.18 Menu Settlement.....	51
Gambar 4.9 Menu Voucher Payment	52

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Rekap FPDA 2022	53
Tabel 4.2 Rekap FPDA 2023	54
Tabel 4.3 Perbandingan pengurusan disbursement	55

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi laut memiliki fungsi yang cukup besar dalam aktivitas perdagangan mengakibatkan munculnya perusahaan pelayaran dibidang keagenan kapal yang bertugas sebagai perwakilan dalam mempersiapkan segala kebutuhan dari kapal datang hingga kapal menuju pelabuhan selanjutnya. Agen kapal juga harus memastikan dan mempersiapkan kegiatan bongkar atau muat agar dapat berjalan dengan lancar. Menurut PM NO. 65 Tahun 2019 Pasal 2 Kegiatan Pelayanan Keagenan Kapal adalah Pelayanan jasa yang dilakukan untuk mewakili perusahaan angkutan laut nasional dan/atau perusahaan angkutan laut asing dalam rangka mengurus kepentingan kapal perusahaan angkutan laut nasional dan/atau kapal perusahaan angkutan laut asing selama berada di Indonesia.

Agen kapal biasanya melaksanakan tugasnya tergantung dengan *Estimated Time Arrival* (ETA) yaitu waktu perkiraan kedatangan kapal dan *Estimated Time Departure* (ETD) atau bisa disebut juga dengan waktu perkiraan keberangkatan kapal. Setelah kapal meninggalkan pelabuhan sandar agen kapal wajib bertanggung jawab atas semua pengeluaran selama kapal berada di pelabuhan yang akan ditagihkan kepada pemilik kapal (*principal*) dalam bentuk tagihan.

Menurut R.P Suyono, 2007 dalam dunia pelayaran, khususnya dalam hal keagenan setiap orang yang bekerja dan yang berkecimpung dalam hal tersebut pasti telah mengenal apa itu *disbursement*. Pengertian *disbursement* diartikan secara berbeda oleh setiap orang ditinjau dari sudut aktivitasnya. *Disbursement* adalah biaya-biaya yang timbul akibat dari pelayanan keagenan, dimana *disbursement* tersebut di selesaikan dan di akui sebagai biaya. Pengertian ini di tinjau dari segi oprasionalnya. Dalam dunia pelayaran yang dimaksud dengan biaya *disbursement* kapal adalah biaya sebuah kapal selama berada di pelabuhan. Dalam peraturan UU No. 17 tahun 2008 tentang pengaturan tarif dan jasa juga di jelaskan mengenai dasar dari pihak *agent* melakukan penagihan kepada *principal* terhadap biaya –biaya layanan yang telah dilakukan tersebut.

Perusahaan Karana Line didirikan pada tahun 1967, dan menjadi salah satu perusahaan pelayaran dan sektor logistik terbesar yang memiliki reputasi baik di Indonesia. Bisnisnya sebagai solusi terpadu untuk Pengiriman, Penyewaan, Keagenan Pelabuhan, dan merespons perubahan dinamika bisnis untuk memberikan layanan yang andal, kompetitif, dan inovatif kepada klien asing dan domestik. Perusahaan ini didukung oleh kantor khusus di pelabuhan-pelabuhan penting di Indonesia, tim profesional, dan jaringan yang baik dengan pejabat pelabuhan; Pelayaran Karana Line memiliki pengalaman yang luas dalam menangani semua jenis kapal dan kelancaran Operasi Kargo.

Pelayaran Karana Line telah melalui serangkaian transformasi untuk menerapkan Kebijakan Tata Kelola Perusahaan yang Baik, penekanan pada Manajemen Mutu dalam Operasi dan audit yang sering dilakukan untuk melampaui harapan klien. Dengan Strategi Pertumbuhan Jelas yang didorong oleh Masa Lalu dan Masa Depan, Pelayaran Karana Line optimis untuk berkontribusi dalam pembangunan bangsa dan berpartisipasi dalam rencana Pemerintah yang visioner dalam mengembangkan sektor maritim di Indonesia.

PT. Pelayaran Karana Line memiliki beberapa departemen yang memiliki tugas dan fungsinya masing-masing, diantaranya departemen *agency* 2 yang merupakan general agen dari *principal* kapal ECL Jepang. Salah satu tugas dari *agency* 2 adalah bertanggung jawab langsung terhadap pengurusan kapal ECL selama berada di pelabuhan Indonesia, lebih fokus lagi dalam pengurusan dokumen *disbursement* kapal, dari *Estimate Port Disbursement Account* (EPDA) sampai penagihan *Final Port Disbursement Account* (FPDA) kepada *principal*. Oleh karena itu di dalam melaksanakan tugas tersebut masih terdapat kendala dan masalah yang di hadapi, diantaranya masih sering terjadinya keterlambatan proses pembayaran *disbursement* oleh *principal* kepada *general agent* yang disebabkan oleh lamanya proses penyelesaian pembuatan tagihan yang dikerjakan oleh *agent* kepada *principal* tersebut.

Beberapa contoh kasus yang pernah terjadi pada PT. Karana Line yaitu kasus keterlambatan proses pelunasan pembayaran *Final Port Disbursement Account* (FPDA) yang masih sering terjadi. Seperti yang terjadi pada bulan juli tahun 2022 terdapat 10 kapal yang ageni oleh departement agency 2, diantaranya masih terdapat 8 kapal yang pelunasannya memakan waktu yang cukup lama, beberapa diantaranya kapal MV. Cosmic Tiger EAL 35 dan MV. Venus Triumph EAL 49 yang mana untuk proses dari pembuatan *Estimate Port Disbursement Account* (EPDA) sampai pelunasan *Final Port Disbursement Account* (FPDA) membutuhkan waktu yang cukup lama.

Contoh pada kasus ini kapal MV. Cosmic Tiger EAL 35 telah di buatkan *Estimate Port Disbursement Account* (EPDA) pada tanggal 05 Juli 2022 dan MV. Venus Triumph di buatkan pada tanggal 04 Juli 2022 oleh agency 2 kepada *principal*, sedangkan untuk penerimaan dokumen dari cabang/sub *agent* setelah keberangkatan kapal untuk MV. Cosmic Tiger pada tanggal 29 Juli 2022 dan MV. Venus Triumph pada tanggal 05 Agustus 2022, untuk penyelesaian *General Statement Account* (GSA) ke dua kapal tersebut setelah terima *Final Port Disbursement Account* (FPDA) dari keagenan terjadi pada tanggal 26 Agustus 2022 untuk kapal Cosmic Tiger dan Tanggal 22 Agustus untuk kapal Venus triumph.

Dari kasus ini kita bisa melihat masih lamanya proses dari *agent* membuat tagihan, yang mana masih terdapat jarak waktu yang cukup panjang yaitu melebihi batas waktu maksimal pengurusan, untuk terima dokumen dari cabang/sub *agent* dan pelunasan *General Stattement Account* (GSA) seharusnya dilakukan dalam waktu pengurusan maksimal 14 hari kerja dari penerimaan dokumen tagihan terhadap penyelesaian pembayaran tersebut. Sehingga terjadinya keterlambatan proses pengurusan yang akan berdampak terhadap perusahaan.

Berdasarkan kondisi tersebut maka peneliti telah melakukan penelitian tentang “Optimalisasi *Disbursement* kapal melalui Sistem Pelayaran (SIMPEL) di PT. Pelayaran Karana Line Jakarta.”

1.2. Rumusan Masalah

- 1.2.1 Bagaimanakah pengurusan *disbursement* yang dilakukan oleh departement agency 2 PT. Karana Line sebagai *general agent* ?
- 1.2.2 Apa saja kendala dan faktor yang menghambat pengurusan *disbursement* oleh *principal* kepada *agency 2* sebagai *general agent* ?
- 1.2.3 Bagaimana upaya yang dilakukan untuk mengatasi keterlambatan pengurusan *disbursement* oleh *principal* kepada PT. Pelayaran Karana Line jakarta ?

1.3. Tujuan Penelitian

- 1.3.1 Untuk menjelaskan pengurusan *disbursement* yang dilakukan oleh *department Agency 2* PT . Karana Line terhadap *principal*

1.3.2 Untuk menjelaskan kendala dan faktor yang menghambat pembayaran *disbursement* oleh *principal*

1.3.3 Untuk menjelaskan upaya yang dilakukan untuk mengatasi keterlambatan pembayaran *disbursement* oleh *principal*

1.4. Manfaat penelitian

1.4.1 Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan tambahan ilmu pengetahuan bagi peneliti tentang proses pembayaran *disbursement* kapal melalui sistem pelayaran (SIMPEL) di PT. KARANA LINE.

1.4.2 Manfaat praktis

Penelitian ini diharapkan akan memberikan manfaat dan sumbangan yang berarti bagi pihak-pihak yang terkait dengan dunia kepelabuhanan, dunia keilmuan dan pengetahuan serta bagi perorangan. Beberapa manfaat penelitian ini yaitu:

a. Bagi Instansi

Penulisan skripsi ini diharapkan dapat dijadikan referensi akademis terutama bagi taruna/i transportasi laut dapat menambahkan ilmu pengetahuannya tentang bagaimana proses pembayaran *disbursement* menggunakan digitalisasi/ aplikasi untuk menghindari keterlambatan oleh *principal* kepada pihak *agent*.

b. Bagi Taruna

Hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai ilmu pengetahuan bagi

masyarakat untuk mengetahui bagaimana upaya yang dilakukan oleh *agent* untuk menghindari keterlambatan pembayaran *disbursement* dan sebagai sumbangan ilmu pengetahuan dan referensi di perpustakaan daerah.

c. Bagi Pekerja Agen Pelayaran

Hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai ilmu pengetahuan bagi pekerja agen pelayaran dalam mengetahui, menangani dan mengatasi dalam proses pembayaran *disbursement* di perusahaan pelayaran.

1.5. Sistematika Penulisan

Penelitian ini dibagi dalam lima bab. Adapun sistematika penulisannya sebagai berikut :

BAB 1 Pendahuluan

Pada bab ini terdiri dari latar belakang, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, sistematika penulisan. Latar belakang masalah berisi tentang alasan memilih judul dan pentingnya judul skripsi dan diuraikan BAB , pokok pikiran tentang judul yang dipilih.

BAB 2 Kajian Pustaka

Pada bab ini penulis menjelaskan teori-teori yang ada kaitannya dengan topik yang dibahas oleh peneliti dengan menggunakan sumber-sumber data yang diperoleh dari buku-buku yang berkaitan dengan topik pembahasan penelitian, diantaranya adalah tentang lamanya proses pembayaran *disbursement* oleh *principal* terhadap *agent*

BAB 3 Metode Penelitian

Dalam bab ini akan di uraikan mengenai pendekatan-pendekatan dan ruang lingkup penelitian, jenis dan sumber data, prosedur pengumpulan data, struktur interview, tahapan analisis, dan juga tahapan penelitian.

BAB 4 Hasil Penelitian dan Pembahasan

Bab ini berisikan gambaran umum perusahaan, analisis kinerja perusahaan, identifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja yang diperoleh dari hasil pengamatan serta wawancara, serta proses biaya *disbursement* yang akan di bayarkan oleh , juga usulan perbaikan yang di usulkan.

BAB 5 Penutup

Pada bab ini berisi kesimpulan dan saran dari pembahasan penelitian. Kesimpulan merupakan hasil pemikiran yang deduktif dari hasil penelitian. Pemaparan kesimpulan dilakukan secara kronologis, jelas dan singkat. Saran merupakan sumbangan pemikiran peneliti sebagai alternatif terhadap upaya pemecahan masalah.

BAB 2

KAJIAN PUSTAKA

2.1 Kajian Teoritis

2.1.1 Optimalisasi

Optimalisasi merupakan gabungan dari beberapa kebijakan untuk meningkatkan potensi yang dimiliki dengan tujuan untuk meningkatkan pendapatan. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2008:986), optimalisasi berasal dari kata dasar optimal yang berarti terbaik, tertinggi, paling menguntungkan, menjadikan paling baik, menjadikan paling tinggi, pengoptimalan proses, cara, perbuatan mengoptimalkan (menjadikan paling baik, paling tinggi, dan sebagainya) sehingga optimalisasi adalah suatu tindakan, proses, atau metodologi untuk membuat sesuatu (sebagai desain, sistem, atau keputusan) menjadi lebih atau sepenuhnya sempurna, fungsional atau lebih efektif.

Optimalisasi berkaitan dengan suatu tindakan atau kegiatan untuk meningkatkan dan mengoptimalkan. Berdasarkan penjelasan di atas penulis menyimpulkan bahwa pengertian optimalisasi adalah upaya, proses, cara, dan perbuatan untuk menggunakan sumber – sumber yang dimiliki dalam rangka mencapai kondisi yang terbaik, paling menguntungkan dan paling diinginkan dalam batas – batas tertentu dan kriteria tertentu.

2.1.2 *Disbursement*

Disbursement dapat diartikan sebagai proses pembayaran. Menurut KBBI Pembayaran adalah proses, cara, perbuatan membayar dan secara

umum, *disbursement* merujuk pada tindakan mengeluarkan atau mentransfer dana dari satu pihak ke pihak lain, seperti dalam konteks bisnis, keuangan, atau proyek. Sedangkan menurut R.P Suyono (2007) dalam Ulpa (2022) Pengertian dari segi transaksinya, *disbursement* didefinisikan semua pengeluaran dan pembelian dan atau penerimaan oleh suatu perusahaan (Unit Usaha) dalam proposinya sebagai agen perusahaan pelayaran lain berkaitan dengan penanganan pengoperasian kapal.

Pada umumnya, *disbursement* kapal melibatkan berbagai biaya seperti pembelian bahan bakar, perawatan mesin, gaji awak kapal, biaya perbaikan, dan pembayaran layanan lainnya yang berkaitan dengan kapal tersebut. Sehingga dapat ditarik kesimpulan bahwasannya Pengertian mengenai *disbursement* yang berkaitan dengan pelayanan kapal adalah proses Pembayaran awal yang harus dilakukan oleh pihak *shipping order* (SO) kepada *general agent* (GA) terkait pembiayaan *Estimated Port Disbursement Account* (EPDA) yang mana di dalamnya terdapat biaya-biaya pelabuhan yang harus dipenuhi sebelum dilakukan pelayanan terhadap kapal.

Menurut PM. 72 Tahun 2017 pasal 9 tentang Tatanan Waktu Dan Satuan Ukuran Dari Setiap Jenis Pelayanan Jasa Kepelabuhanan. Pelayanan jasa Kapal, terdiri atas:

- a. Labuh, dihitung berdasarkan ukuran Kapal dalam *Gross Tonnage* (GT) dengan satuan GT per kunjungan Kapal

- b. Pemanduan, dihitung berdasarkan ukuran Kapal yang dipandu dalam *Gross Tonnage* (GT) dengan satuan GT per gerakan dikaitkan dengan jarak pemanduan dan tingkat resiko dengan rumusan: $((GT \times \text{tarif variabel}) + \text{tarif tetap}) \times \text{gerakan}$
- c. Penundaan, dihitung berdasarkan jumlah Kapal yang menunda dikali ukuran Kapal yang ditunda dalam *Gross Tonnage* (GT) dengan satuan GT per jam, dengan rumusan: $((GT \times \text{tarif variabel}) + \text{tarif tetap}) \times \text{jam} \times \text{unit kapal tunda}$)
- d. Tambat, dihitung berdasarkan ukuran Kapal dalam *Gross Tonnage* (GT) dengan satuan GT per etmal
- e. Penggunaan alur-pelayaran yang diusahakan, dihitung dengan ketentuan:
- 1) Untuk Kapal kosong berdasarkan ukuran Kapal dalam *Gross Tonnage* (GT) dengan satuan GT per sekali lewat
 - 2) Untuk Kapal isi muatan berdasarkan ukuran Kapal dalam *Gross Tonnage* (GT) dengan satuan GT per sekali lewat atau berdasarkan muatan Kapal dengan satuan ton /m³ /box per kunjungan
- f. Pelayanan jasa kepil (*mooring services*), dihitung berdasarkan satuan per gerakan.
- g. Pelayanan tambahan, terdiri atas:
- 1) *Light dues*
Yaitu biaya yang dikeluarkan untuk uang rambu atau lalu lintas pada alur pelayaran.

2) *Fuel surcharge*

Biaya yang keluar atau dibayarkan untuk keperluan bahan bakar kapal selama berlayar

3) *Garbage*

Limbah atau sampah yang dihasilkan atau ditemukan di sekitar area pelabuhan. Pengelolaan limbah di pelabuhan sangat penting untuk menjaga kebersihan dan keamanan lingkungan maritim.

Selain bayaran pelayanan di pelabuhan, terdapat pula pembayaran untuk servis lain dari pihak *general agent* (GA) yang bernama *Agency Fee*. Keseluruhan pembayaran tersebut tentunya memiliki kebijakan yang berbeda-beda di setiap perusahaan. Ada yang mengharuskan pembayaran sebesar 80%-120% dari total EPDA di awal, hingga ada *general agent* yang harus menutupi seluruh biaya EPDA terlebih dahulu sebelum ditagihkan oleh *general agent* ke pihak *Ship Owner* setelah kapal berangkat.

Berikut beberapa terminologi dalam dunia keagenan yang berkhusus pada urusan seputar pembayaran:

1) *Advance/Remittance/Cash Advance*

Pembayaran awal yang harus ditagihkan pada SO sebagai pembayaran kepada pihak pelabuhan untuk persetujuan dilakukannya kegiatan di pelabuhan. Biasanya Cash Advance sebesar 60-80% dari total biaya.

2) *Final DA/Final Invoice*

Pembayaran akhir yang harus dipenuhi pihak ship owner untuk melunasi sisa tagihan biaya yang ada pada Performa Debit Note (PDN).

3) *Statement of Account (SOA)*

Piutang yang dimiliki pihak *GA/Local Agent* dan Utang yang dimiliki SO. Hitungan utang-piutang tersebut merupakan hasil rekap perkapal dengan perhitungan berapa advance yang sudah diterima, kemudian balance pada Final Disbursement Account akan masuk ke SOA. Jumlah piutang tersebut akan ditagihkan pada pihak SO beserta dengan *invoice* bukti pembayaran yang telah dilunasi dari pelabuhan.

4) *Performa Debit Note (PDN)*

Jumlah total pembiayaan EPDA/pembiayaan keseluruhan termasuk biaya yang dikenakan oleh agen pelayaran /*Agency Fee* dengan keputusan Lumpsum (kurang lebih biayanya ditanggungkan pada pihak *agent*).

Proses pelayanan kapal luar negeri yang berlabuh di Indonesia tentu dilayani oleh perusahaan nasional yang telah ditunjuk oleh principal termasuk pengurusan disbursement itu sendiri, adapun perusahaan yang melayani kapal tersebut disebut dengan *general agent*.

a. Pengertian *general Agent (agent umum)*

Agen umum merupakan perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk perusahaan pelayaran asing untuk dapat melayani kapalnya yang sedang sinngah di Indonesia. Terdapat Persyaratan agen umum

yang tertuang dalam KM 33 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Angkutan Laut, Bab V, Pasal 45 Ayat (1) s.d (4) yaitu : perusahaan harus memiliki paling sedikit 5.000 *Gross Register Tonnage* (GRT) kapal yang wajib berbendera Indonesia dan memiliki bukti perjanjian *letter of appointment* yang menerangkan bahwa perusahaan tersebut merupakan perusahaan keagenan.

b. Tugas *general agent*

Agency 2 sebagai *general agent* dari kapal *Eastern Car Liner* (ECL), memiliki tugas dan tanggung jawab , secara umum tugas dari *general agent* adalah :

1. Tugas Keagenan Perizinan

Mengurus semua ijin-ijin di Dirjen Perhubungan Laut Jakarta, dikantor adPel dan PT. Pelindo sehubungan dengan penunjukan keagenan.

2. Koordinasi Operasi dan Pemasaran

Memastikan waktu sandar, lama bongkar muat (B/M), estimasi keberangkatan dan melaporkan saat setelah sandar dan kegiatan B/M serta keberangkatan dengan jumlah muatannya. Mencarikan muatan atau bila *principal* yang cari muatan maka Agen koordinasi dengan *Shipper* untuk mengatur semua keperluan yang berhubungan dengan muatan. Mengumumkan kedatangan kapal dan rencana berangkat dengan tujuan kemana saja, serta melaporkan kondisi muatan

tersebut kepada *principal*.

3. Koordinasi Keuangan

Mengumpulkan dan mencatat semua pengeluaran biaya dan tagihan kapal selama berada di pelabuhan. Karena tagihan dari pelabuhan sering terlambat, maka bagian *Disbursement* bertugas menyelesaikan tagihan-tagiahan yang belum selesai. Oleh karena itu agen memerlukan *Advance Money* yang cukup, terutama untuk kapal-kapal *tramper* sebab mungkin tidak singgah lagi.

4. Penunjukan Sub Agent

Untuk pelaksanaan tugas tertentu atau di pelabuhan tertentu, *General Agent* tidak melakukannya sendiri. *General Agent* akan memerintahkan cabangnya atau perusahaan lain sebagai agennya.

5. Mengumpulkan *disbursement* pengeluaran kapal

Bagian *disbursement* mengumpulkan semua tagihan selam kapal di pelabuhan sampai dengan berangkat beserta bukti-bukti notanya, harus berkoordinasi denagn operasi dan keuangan.

2.1.3 Sistem Pelayaran (SIMPEL)

Pengertian “SIMPEL” dalam Modul pengembangan sistem informasi operasional dan keuangan PT. Karana Line adalah sebuah sistem informasi operasional dan keuangan perusahaan yang terintegratif (orang, proses dan teknologi), *reliabel*, *efisien*, dan *komprehensif* (melingkupi kebutuhan transaksi bisnis dan pengguna).

Sedangkan secara khusus definisi sistem informasi ini adalah :

- a. Memiliki elemen *software, hardware, brainware* dan sub sistem (jika dibutuhkan)
- b. Memiliki Ruang Lingkup, Tujuan dan Lingkungan Sistem Informasi
- c. Memiliki proses input, pemrosesan, output dan Database Maintenance
- d. Memiliki kesiapan untuk berinteraksi dengan Interface (jika diperlukan)

Adapun tujuan dari pengembangan sistem informasi ini sebagai berikut:

- a. Merespon kebutuhan Tata Kelola perusahaan yang baik sesuai arahan Direksi
- b. Pendefinisian kebutuhan bisnis dan kontrol yang diterjemahkan dalam solusi yang efisien dan efektif
- c. Kepastian integritas dan integrasi Informasi serta infrastruktur pemrosesan
- d. Kepastian keselarasan sistem Informasi dengan regulasi dan ketentuan yang berlaku
- e. Akuisi sistem Informasi yang “*up to date*” dengan kondisi terkini dan sesuai dengan kebutuhan bisnis organisasi dengan aksesibilitas yang fleksibel.

Kriteria Sistem Informasi yang dikembangkan adalah sebagai berikut:

- a. *User Friendly* (mudah digunakan, proses mudah dan cepat)
- b. *Flexibility* (fleksibel dalam pengembangan sesuai business nature dan kebutuhan)
- c. *Capability* (punya kapasitas cukup untuk volume transaksi dan pengguna)
- d. *Information Security* (menjamin data integrity dan keamanan penggunaan sesuai otorisasi)
- e. *Compliance* (menjamin kepatuhan terhadap kontrak, ketentuan dan regulasi yang berlaku)
- f. *Digitalization & Automation* (proses penciptaan dan penyimpanan informasi secara digital dan terotomasi serta minim penggunaan kertas)
- g. *Considering & perspectives* (Finance, Business Process, Customer, Learning & Growing)

No	Klasifikasi	Uraian
1	Dashboard	
	Finance Accounting Disbursement	Ship Agency Process Cycle
		AR & AP Aging Percentage reveals amount, aging period, Principals, Branch
		Operational Advance per Principal
		Company Performance (Realization vs Budget)
		Simple Finance Ratio
	Operation & Commercial	Ship Visit Data
		Fixture Recap (frequency or amount)
No	Klasifikasi	Uraian
2	Master Database	Customer/Principal
		Disbursement Item
		Chart Of Account

No	Klasifikasi	Uraian
3	Modul Ship Agency	EPDA
		Ship Visit
		Advance Principal
		Advance Operational
		Operational Advance Settlement (BPA/Bukti Penyelesaian Advance Ops)
		FPDA & Invoicing
		Invoice Settlement
	Modul Chartering & Broking	Fixture Recap
		Ship Visit
		Advance Operational via Request for Payment (PPU) for Vessel Owner
		Operational Advance Settlement
		Invoice
		Invoice Settlement
	Modul Finance Accounting	
	Modul Finance	Cash Bank Transaction
	Modul Accounting	General Entry
	Modul Fixed Asset	
	Modul General Administration	Request for Payment (PPU)

Gambar 2.1 Spesifikasi sistem informasi

2.2 Penelitian Yang Relevan

Dalam melakukan penelitian, peneliti membutuhkan riset atau penelitian yang pernah dilakukan. Tak hanya sebagai referensi, bentuk penelitian yang pernah dilakukan tersebut juga sebagai bentuk perbandingan penelitian yang akan dilakukan dengan penelitian yang sebelumnya sudah pernah ada. Tentu saja, penelitian yang pernah dilakukan tersebut dapat digunakan apabila judul-judul penelitian yang sudah pernah dilakukan sebelumnya berhubungan dengan judul penelitian yang akan dibuat. Penelitian yang pernah dilakukan tersebut dinamakan penelitian terdahulu. Disini peneliti mengambil 2 penelitian terdahulu yang sudah pernah diteliti mengenai seputaran biaya *disbursement*.

Pertama, Penelitian yang dilakukan oleh Megajayanti (2022) mengenai upaya penyelesaian dalam pembuatan *disbursement* keagenan kapal di PT. Indo Dharma Transport cabang suarabaya. Berdasarkan pembahasan serta analisis

yang telah dilakukan oleh penulis tentang keterlambatan pembuatan *disbursement* keagenan kapal yang terjadi di PT. Indo Dharma Transport.

Hasil dari penelitian tersebut adalah terjadinya penumpukan berkas kapal yang singgah di pelabuhan milik PT. Wilmar Nabati Indonesia yang mengakibatkan antrean proses pembuatan nota/*invoice* tersebut menjadi penuh, sehingga berdampak terhadap keuangan harian perusahaan yang dituliskan dalam *daily cash flow* menjadi tidak lancar akibat *principal* yang melakukan pelunasan piutang biaya keagenan kapal melebihi batas jatuh tempo

Kedua, Penelitian yang dilakukan oleh Dewi dan Khatun (2020) dengan judul penelitian mengenai *disbursement* jasa keagenan kapal di PT Dian Samudera Line cabang surabaya, dengan hasil pembahasan bahwa Proses penagihan *disbursement* jasa keagenan kapal, meliputi, melakukan pengumpulan bukti-bukti pengeluaran kegiatan operasional dan pengeluaran kapal lainnya. Membuat rincian biaya atau *invoice* mengenai biaya-biaya yang dikeluarkan oleh kapal.

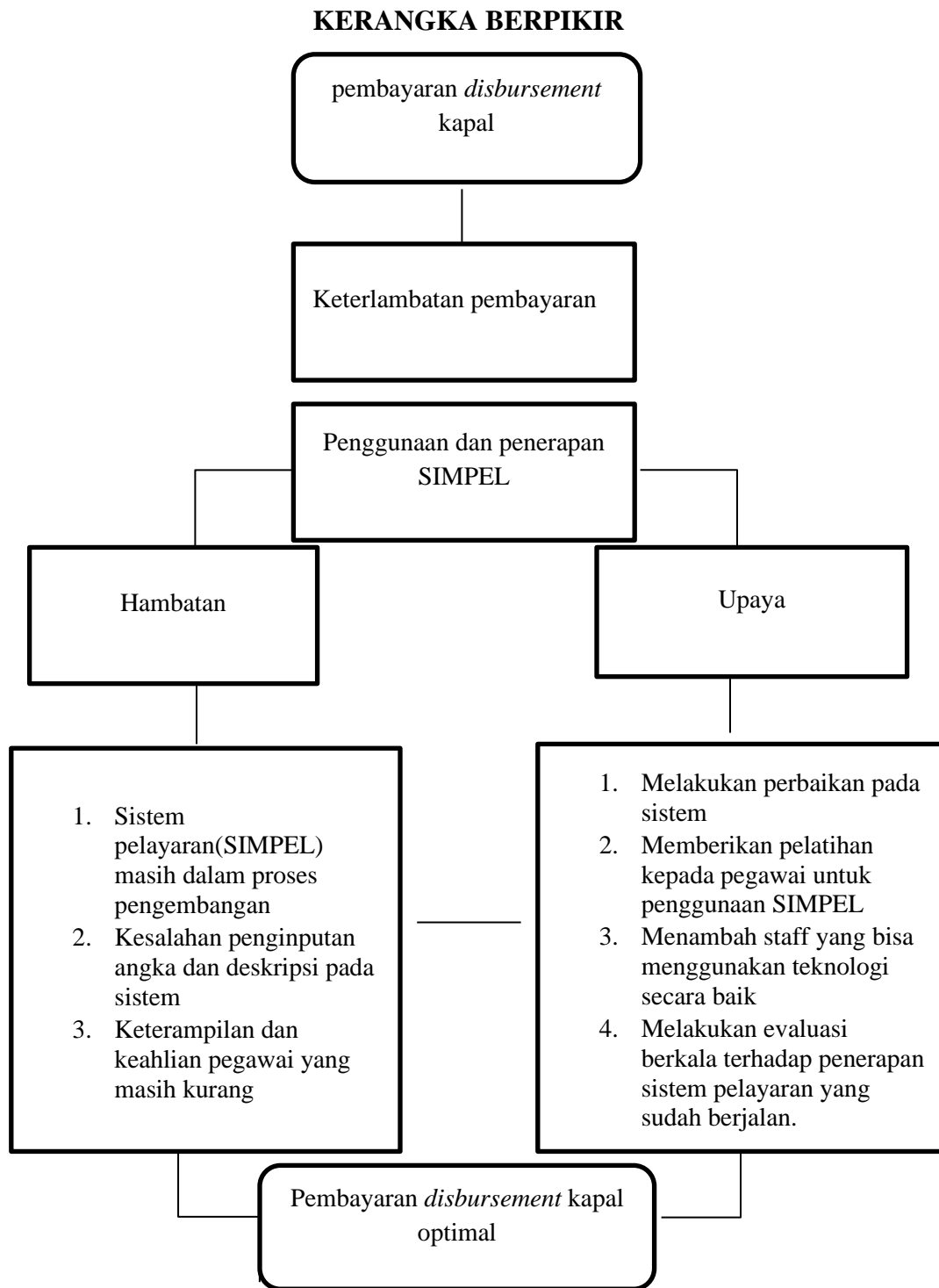
Melakukan penagihan *disbursement* kepada *principal* disertai bukti-bukti pembayaran dan *invoice* . Pelaksanaan prakteknya, penagihan *disbursement* jasa keagenan kapal oleh PT. Dian Samudera Line cabang Surabaya sudah berjalan dengan lancar, namun masih ada beberapa kendala-kendala yang menghambat kelancaran penagihan *disbursement*. Adapun salah satu Kendala yang dialami, yaitu: Bagian Operasional kadang teledor

menyimpan bukti bukti pengeluaran kapal sehingga menyebabkan penagihan terhambat.

2.3 Kerangka Berpikir

Berdasarkan uraian-uraian pada landasan teori dan tinjauan pustaka, maka penulis dapat memberikan penjelasan mengenai pembayaran *disbursement* kapal melalui sistem pelayaran (SIMPEL) di PT. Karana Line. Penulis mengambil judul tersebut dikarenakan masih adanya masalah keterlambatan pembayaran *disbursement* oleh *principal* yang di sebabkan kesalahan dalam pembuatan tagihan dari pihak *agent* .

Dalam kerangka pikir ini juga menerangkan proses berfikir penulis untuk mencari cara menyelesaikan terhadap pokok permasalahan yang terjadi . Berdasarkan masalah keterlambatan pembayaran *disbursement* tersebut, maka penulis mengupayakan untuk adanya pengamatan dan pembahasan mengenai cara untuk meminimalisir masalah tersebut dengan mencari referensi dan data, dan juga contoh masalah yang konkrit guna melakukan pembenahan teradap keterlambatan pembayaran *disbursement* oleh *principal* terhadap *agent* di PT. Karana Line jakarta



Gambar 2.2 Kerangka Berpikir