

KEGIATAN OPERASIONAL DAN PENGAPALAN BARANG PADA PT. EVERGREEN LINE AGENCY INDONESIA CABANG SEMARANG

Sulida Erliyana,^{1*} Ahmat Royan²

^{1&2}Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga dan Kepelabuhan, Politeknik Bumi Akpelni
Jln. Pawiyatan Luhur II/17 Bendan Dhuwur, Semarang

*Email:sulida.erliyana@yahoo.co.id

Abstrak

Tujuan dari penulisan ini adalah untuk mengetahui dan menjelaskan tentang biaya – biaya *disbursement* selama kapal berlabuh di pelabuhan; hambatan – hambatan yang timbul selama pengapalan muatan ke kapal; dan masalah kedatangan muatan di pelabuhan pada PT. Evergreen Line Agency Indonesia Cabang Semarang. Penulisan ini menggunakan beberapa metode yaitu; observasi dengan cara melakukan pengamatan ; metode wawancara kepada pihak pimpinan dan operasional perusahaan PT. Evergreen Line Shipping Agency Indonesia Cabang Semarang; dan studi dokumen serta studi pustaka dengan mencari buku yang terkait permasalahan yang muncul dalam kajian ini. Hasil penelitian menunjukkan bahwa bertambahnya biaya – biaya *disbursement* selama kapal berada di pelabuhan, adanya kesalahan penempatan muatan di atas kapal oleh *ship planner* dan keterlambatan kedatangan muatan di pelabuhan mempunyai pengaruh terhadap kegiatan operasional di lapangan yang terhambat dan akan menyebabkan biaya operasional tersebut menjadi lebih besar.

Kata kunci: Agen, Kegiatan Operasional, dan Pengapalan Barang

PENDAHULUAN

Erat kaitnya dengan pelayanan kapal, maka perusahaan pelayaran PT. *Evergreen Shipping Agency* Indonesia Cabang Semarang salah satu kegiatannya adalah melayani kedatangan kapal dan keberangkatan kapal atau (keagenan), baik kapal-kapal dalam negeri maupun kapal-kapal samudra. Dengan banyaknya kapal asing yang masuk di pelabuhan Indonesia khususnya pelabuhan Tanjung Emas Semarang, tidak menuntut kemungkinan timbul masalah meningkatnya biaya-biaya kegiatan kapal selama di pelabuhan, saat kegiatan pengapalan barang ada kesalahan penempatan muatan di atas kapal, dan saat adanya keterlambatan kedatangan muatan di pelabuhan. Oleh sebab itu, perlunya peran suatu pihak keagenan untuk menyelesaikan masalah – masalah ini. Dalam kajian ini, beberapa masalah telah teridentifikasi yaitu: 1). Bertambahnya beban-beban *disbursement* selama kapal berlabuh di pelabuhan pada PT. *Evergreen Line Shipping Agency* Indonesia Cabang Semarang, 2) Adanya kesalahan penempatan muatan di atas kapal oleh *ship planer* pada PT. *Evergreen Line Shipping*

Agency Indonesia Cabang Semarang, 3) Keterlambatan kedatangan muatan di pelabuhan pada PT. *Evergreen Line Shipping Agency* Indonesia Cabang Semarang.

LANDASAN TEORI

Pengertian Kegiatan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, kegiatan adalah aktivitas, usaha, pekerjaan atau kekuatan dan kegiatan serta kegairahan. Dalam UU RI NO 15 TH 2006 disebutkan kegiatan adalah sekumpulan tindakan pengarahan sumberdaya baik yang berupa personel (sumber daya manusia), barang modal termasuk peralatan dan teknologi, dana atau kombinasi dari beberapa atau kesemua jenis sumber daya tersebut sebagai masukan (*input*) untuk menghasilkan keluar (*output*) dalam bentuk barang atau jasa.

Pengertian Beban

Menurut Mulyadi (2010: 8) beban adalah pengorbanan sumber ekonomi yang diukur dalam satuan uang, yang telah terjadi atau mungkin yang akan terjadi untuk tujuan tertentu. Ada empat unsur pokok dalam definisi biaya tersebut yaitu biaya merupakan pengorbanan sumber ekonomi,

diukur dalam satuan uang, yang telah terjadi, pengorbanan tersebut untuk tujuan tertentu.

Menurut Carter (2010: 30) beban adalah sebagai nilai tukar, pengeluaran, atau pengorbanan yang dilakukan untuk menjamin perolehan manfaat. Dalam akuntansi keuangan, pengeluaran atau pengorbanan pada tanggal akuisisi dicerminkan oleh penyusutan atas kas atau aset lain yang terjadi pada saat ini atau di masa yang akan datang.

Menurut Bastian dan Nurlela (2009: 7) beban adalah pengorbanan sumber ekonomis yang diukur dalam satuan uang yang telah terjadi atau kemungkinan akan terjadi untuk mencapai tujuan tertentu.

Berdasarkan uraian diatas, maka dapat disimpulkan bahwa beban adalah pengorbanan sumber ekonomis yang diukur dengan satuan uang. Untuk memperoleh barang atau jasa yang diharapkan memberikan manfaat saat ini maupun yang akan datang. Besarnya biaya untuk petikemas dapat dibagi dalam: *Charges* untuk *inland haulage*, dan *Terminal charger* di pelabuhan muat dan pelabuhan bongkar.

Jika memuat petikemas kedalam kapal, maka sebagai uang tambang (*freight*), petikemas dapat dikenakan tarif:

1. *Commodity Box Rate* (CBR)

CBR merupakan tarif yang bulat untuk memuat petikemas dengan berbagai jenis barang tertentu. Besarnya CBR dihitung dari pemakaian rata-rata dari *box* petikemas, misalnya 13 ton untuk petikemas 20 fat. Bila *shipper* mengangkut lebih banyak, maka hal itu merupakan keuntungannya. Keuntungan untuk *carrier* adalah mempermudah perhitungan dan mengurangi biaya administrasi.

2. *Freight All Kinds* (FAK)

FAK merupakan alternatif dari *box rate* dan berdasarkan prinsip bahwa jenis barang apa saja yang masuk ke dalam petikemas dikenakan *freight* yang sama. Jadi, semua barang atau

komoditi akan dikenakan tingkat tarif yang sama tidak memandang nilai dari komoditas dalam satu pelayaran.

Dasar perhitungan FAK adalah tarif rata-rata dengan perhitungan total biaya yang dikeluarkan dibagi dengan jumlah petikemas yang ada.

FAK *rate* dapat mengerti karena besarnya didasarkan jumlah petikemas yang mengambil ruang dalam kapal. Namun FAK tidak menguntungkan untuk *shipper* yang akan mengangkut komoditas dengan nilai rendah. Jika ada perawatan tarif FAK, harus ada pengertian antara *shipper* atau *carrier* dalam batas pengaturan muatan.

Beban pergerakan petikemas :

1. *Terminal handling charges*

Terminal handling charges (THC) adalah beban *handling FCL container* di pelabuhan atas kegiatan.:

- a. Menerima petikemas dari kapal
- b. *Marshalling*
- c. *Stacking* dan *restacking*
- d. Menyerahkan kepada *consignee*, atau
- e. Menerima petikemas dari *shipper*
- f. Menyerahkan petikemas ke kapal

THC di bayar oleh pemilik barang kepada perusahaan pelayaran dengan tarif yang ditetapkan oleh pelayaran. Selanjutnya pelayaran membayar kepada operator terminal berdasarkan tarif pelabuhan yang berlaku setempat.

2. *LCL service charge*

LCL service charge adalah biaya yang harus dibayar oleh pemilik barang untuk *handling LCL container* di pelabuhan, seperti *stuffing*, *unstuffing*, *delivery*, *receiving*, dan pemakaian alat mekanik, seperti *lift on* atau *lift off*, *LCL service charge* sama seperti biaya OOP atau OPT pada *breakbulk cargo*.

3. *Demurrage*

Demurrage merupakan denda yang harus dibayar oleh pemilik barang karena pemakaian petikemas melebihi *free time*, yakni waktu yang diberikan oleh pelayaran untuk mengkosongkan atau mengembalikan petikemas setelah

dibongkar dari kapal. Apabila waktu yang ditentukan terlewat, maka pemilik barang dikenakan *demurage*.

4. *Detention*

Detention adalah denda yang harus dibayar oleh pemilik barang apabila pengambilan petikemas atau peralatan petikemas, seperti *chassis* atau *prime mover* melewati waktu yang diizinkan. *Container on chassis* dihitung mulai dari depot pelayaran atau UTPK.

5. *Deposit*

Deposit adalah sejumlah uang yang diserahkan kepada *consignee* kepada agen pelayaran sebagai jaminan pada waktu mengambil petikemas dari CY.

6. *Repair* dan *cleaning*

Pada waktu *MT container* dikembalikan ke depot, pemilik barang harus membayar biaya *repair (minor damage)*.

Menurut mulyadi (2010: 201) sistem pengapalan barang merupakan proses fisik pengangkutan barang dan *cargo* melalui darat, udara, dan laut. Selain itu juga artinya adalah pemindahan barang menggunakan kapal.

Pelayanan Jasa Kapal

Dalam pelayanan jasa kapal terdapat 4 jasa yang digunakan dalam kegiatan operasional pelayanan jasa kapal yaitu:

a. Jasa labuh.

Jasa labuh dikenakan terhadap kapal yang menggunakan perairan. Tarif jasa labuh didasarkan pada *gross register ton* dari kapal yang dihitung per 10 (sepuluh) hari.

b. Jasa tambat.

Setiap kapal yang berlabuh di pelabuhan Indonesia dan sedang melakukan kegiatan, kecuali kapal perang dan kapal pemerintah Indonesia, tidak akan dikenakan jasa tambat.

c. Jasa pemanduan.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2014 setiap kapal berukuran tonase kotor GRT 500 atau lebih yang berlayar dalam perairan pelabuhan waktu masuk, keluar atau pindah tambatan wajib

mempergunakan pandu.

d. Jasa tunda.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2014 melihat terbatasnya kemampuan mesin kapal, kepadatan lalu-lintas, arus, cuaca, kedalaman serta luas alur atau kolam, dan kemampuan gerak kapal, apabila kapal hendak masuk dan sandar di kolam pelabuhan harus mempergunakan kapal tunda. Demi keselamatan kapal yang berolah gerak dalam perairan pelabuhan, kapal harus mempergunakan kapal tunda.

METODE

Dalam mengumpulkan data, peneliti menggunakan beberapa metode yaitu dengan metode studi pustaka, metode pengamatan, dan metode wawancara.

1. Studi pustaka

Merupakan metode pengumpulan data melalui buku-buku perpustakaan referensi secara umum yang berkaitan dengan masalah tersebut.

2. Pengamatan

Metode pengumpulan data dengan melakukan pengamatan secara langsung ke lapangan, artinya penulis mengamati, mengalami, mengerjakan, dan mengetahui secara nyata kegiatan dilapangan untuk mendapatkan data yang sesuai.

3. Wawancara

Metode pengumpulan data melalui wawancara secara langsung dengan pihak-pihak yang bersangkutan.

PEMBAHASAN

1. Bertambahnya beban-beban *disbursement* selama kapal berlabuh di pelabuhan pada PT. Evergreen Line Agency Indonesia Cabang Semarang.

Di dalam proses kedatangan kapal oleh PT. *Evergreen Line Shipping Agency* Cabang Semarang. Adapun permasalahan yang mengakibatkan bertambahnya biaya *disbursement* diantaranya yaitu:

a. Penempatan sandar kapal di dermaga yang kurang tepat

Pada saat bongkar *container* terdapat *container* di *bay* belakang anjungan sehingga CC tidak bisa menjangkau, maka akan mengakibatkan bertambahnya biaya *disbursement* contoh masalah pada saat itu adalah penempatan kapal MV. Ever Bloom terlalu kebelakang sehingga mendekati CC 7, dikarenakan CC8 tidak bisa menjangkau *bay* di belakang anjungan pada saat kapal MV. Meratus Makasar akan sandar di CC 6 dan CC 7 tidak bisa, sehingga melakukan *sifting* kapal MV. Ever Bloom untuk lebih maju tepat pada CC 8 dan CC 9 dalam proses *sifting* tersebut mengakibatkan bertambahnya biaya *disbursement* dan menghambat proses bongkar muat sehingga waktu estimasi keberangkatan kapal lebih lama dari waktu yang telah ditetapkan sebelumnya dan bertambahnya biaya *disbursement*.

Dari permasalahan ini, maka penyelesaian masalah yang harus dilakukan adalah:

- 1) Pihak agen harus mengamati letak muatan diatas kapal. Khususnya di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang jika ada muatan yang ada di *bay* belakang anjungan jangan disandarkan di CC8 dan CC9 pada kapal yang GT nya 30.000
- 2) keatas, dikarenakan dermaga yang ditempati CC8 dan CC9 tempatnya naik keatas apabila terjadi masalah *trouble* CC tidak bisa digantikan dengan CC yang lain dan apa bila CC tidak bisa menjangkau muatan akan dilakukan *sifting* kapal

yang akan meningkatkan biaya *disbursement*.

- 3) Untuk lebih amannya, kapal disandarkan di dermaga kecuali pada CC8 dan CC9 dikarenakan jika terjadi *trouble* CC bisa diganti dengan CC yang lain.

b. Terjadinya *trouble* pada alat bongkar muat

Terjadinya *trouble* pada alat bongkar muat karena proses bongkar muat akan terhambat sehingga dapat mengakibatkan bertambahnya biaya *disbursement* contoh masalah pada saat itu adalah CC 9 mengalami *trouble* dan tidak bisa di ganti dengan CC yang lainnya karena CC 8 dan CC 9 mempunyai letak yang berbeda dengan CC yang lain sehingga proses bongkar muat *container* menggunakan 1 CC dan itu berpengaruh pada waktu waktu keberangkatan kapal lebih lama dari waktu yang telah ditentukan sebelumnya sehingga bertambahnya biaya *disbursement*. Maka dari itu pihak Terminal Peti Kemas Semarang (TPKS) harus melaksanakan perawatan untuk mencegah terjadinya kerusakan peralatan. Perawatan

Adapun di bawah ini biaya *disbursement* kapal yang meliputi:

1) Beban labuh

Jasa labuh dikenakan pada setiap kapal berdasarkan isi kotor kapal dan register ton (GRT) pada surat ukur kapal. Kapal motor yang berukuran sampai dengan 35 GRT atau kapal layar motor yang berukuran sampai dengan 35 GRT yang melakukan kegiatan angkut luar negeri dikenakan tarif jasa kepelabuhanan.

2) Beban jasa tambat

Tariff jasa tambat dikenakan terhadap kapal yang bertambat pada tambatan beton dan besi atau kayu, pelampung dan *breccasting dolphin*,

pinggiran serta kapal merapat pada kapal lain yang sedang tambat atau sandar.

Jika kapal bertambat melebihi batas waktu yang ditentukan, maka tarif jasa tambat di kenakan 200 %. Perhitungan untuk jasa tambat adalah $GRT \times \text{tariff} \times \text{etmal}$, yang di maksud *etmal* adalah lamanya waktu kapal sandar sampai kapal berangkat meninggalkan pelabuhan.

3) Beban jasa pandu

Pelabuhan Tanjung Emas Semarang adalah wajib pandu. Bagi setiap kapal yang datang harus dipandu untuk dapat memasuki wilayah perairan sampai bertambat. Wajib pandu dikenakan kapal yang GRT nya lebih dari 150 GRT. Untuk perhitungan jasa pandu adalah $GRT \times \text{tariff}$.

4) Beban jasa penundaan

Untuk kapal yang panjang (LOA) lebih dari 7 meter yang berolah gerak di daerah pelabuhan, maka dibantu oleh kapal tunda untuk keselamatan pelayaran. Penggunaan kapal tunda dihitung atas dasar lama pemakaian penundaan ditambah perjalanan pulang pergi. Tarif jasa tunda dikenakan uang tarif dengan dasar, sedangkan untuk pembatalan permintaan jasa tunda yang telah dikirim ke lokasi kapal, dikenakan jasa tunda sesuai tarif dasar minimal untuk pemakaian 1 jam.

Perhitungan jasa tunda adalah $GRT \times \text{Lama Penundaan} \times \text{Tariff}$.

2. **Adanya kesalahan penempatan muatan di atas kapal oleh *ship planner* pada PT. Evergreen Line Agency Indonesia Cabang Semarang.** Menurut jurnal Terminal Peti Kemas Persero Cabang Panjang (2010: 4) *Ship planner* adalah merupakan sub bagian dari organisasi perencanaan operasi kapal pada *planning* dan *control tower*. Adanya kesalahan penempatan muatan di atas kapal oleh *shipplanner* akan

berakibat fatal. Contoh dari masalah ini yang pernah penulis temui adalah pada saat pembuatan *bay plan* terdapat 2 *container* yang akan dikirim ke Pelabuhan Shanghai dengan nomor *voyage* 0155-029N pada saat kapal melakukan kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Hongkong terjadilah *sifting container*, setelah dilakukannya proses *sifting* pihak dari pelabuhan tidak memasukkannya kedalam sistem dan akhirnya *container* yang akan di bongkar di Pelabuhan Shanghai salah pelabuhan tujuan. Yang menjadi salah satu pemicu dari masalah ini adalah pada saat pembuatan *bay plan*, *ship planner* meletakkan *container* tersebut pada *On deck, Bay (18)19, Row 12 dan 10, Tier 4* karena pada saat proses bongkar *container* pada *Tier 3* terdapat *container* yang harus di bongkar di Pelabuhan Hongkong, *container* yang akan dibongkar tertumpuk oleh *container tier 4* maka dari itu perlu dilakukan *sifting container*.

Penyelesaian Masalah ini adalah: pihak *ship planer* juga harus memperhatikan hal-hal yang perlu dipertimbangkan dalam pembuatan *stowage plan* kapal *container* adalah:

- a. Agar bisa menghitung stabilitas kapal.

Stabilitas kapal adalah keseimbangan dari kapal, merupakan sifat atau kecenderungan dari sebuah kapal untuk kembali kepada kedudukan semula setelah mendapat kemiringan yang disebabkan oleh gaya-gaya dari luar Rubianto (1996). Beberapa hal yang perlu diketahui sebelum melakukan perhitungan stabilitas kapal, yaitu:

- 1) Berat Benaman (isi kotor) atau displasemen adalah jumlah ton air yang dipindahkan oleh bagian kapal yang tenggelam dalam air.
- 2) Berat kapal kosong (*Light Displacemen*) yaitu berat kapal

kosong termasuk mesin dan alat-alat yang melekat pada kapal.

3) *Operating Load* (OL) yaitu berat dari sarana dan alat-alat untuk mengoperasikan kapal dimana tanpa alat ini kapal tidak dapat berlayar.

b. Penempatan muatan ke pelabuhan tujuan.

Muatan yang akan dibongkar terlebih dahulu tidak boleh tertumpuk oleh muatan yang akan dibongkar di pelabuhan berikutnya.

c. Jumlah, jenis, berat, dan sifat muatan dari tiap-tiap *container*.

Shipplaner harus memperhatikan jumlah muatan, jenis *container* dan sifat muatan yang harus disesuaikan dengan tempat yang ada pada kapal.

3. Keterlambatan kedatangan muatan di pelabuhan pada PT. *Evergreen Line Agency Indonesia Cabang Semarang*.

Keterlambatan kedatangan muatan di CY (*Container Yard*) akan mengakibatkan timbulnya biaya-biaya yang tidak diinginkan. Contoh dari masalah ini yang pernah peneliti temui adalah *shipper* atau pemilik barang menunggu pengembalian *container* dikarenakan stok *container* dalam depo habis. Sehingga mengakibatkan keterlambatan kedatangan muatan di CY. Yang dipermasalahkan dalam keterlambatan muatan ini adalah, jika sudah dilakukannya *closing time*, maka muatan harus menunggu kapal berikutnya yang *voyagenya* sama dengan kapal tersebut. Sehingga *shipper* atau pemilik barang harus mengeluarkan biaya tambahan untuk penumpukan *container* di CY.

Untuk mengatasi keterlambatan muatan di pelabuhan oleh PT. *Evergreen Shipping Agency* Cabang Semarang yaitu dengan cara:

a. Melakukan *re import container* atau penarikan petikemas ke depo agar tidak kekurangan stok *container* yang layak pakai, yang dapat menyebabkan keterlambatan kedatangan *container* di pelabuhan karena kekurangan *container* yang layak pakai sehingga *customers* harus menunggu pengembalian *container*.

Re Import adalah barang yang dikirim di luar negeri yang akan dimasukkan kembali ke daerah pabean.

b. Melakukan pergerakan ekstral *container*, pergerakan ekstral *container* adalah pergerakan *container* masuk ke CY setelah *closing time*. Pergerakan ekstral *container* akan dikenakan biaya tetapi relatif kecil dibandingkan dengan biaya penumpukan di CY untuk menunggu kapal berikutnya.

KESIMPULAN

Kesimpulan yang dapat diambil dari masalah yang terdapat di atas bahwa bertambahnya biaya-biaya *disbursement* selama kapal berada di pelabuhan, adanya kesalahan penempatan muatan di atas kapal oleh *ship planner* dan keterlambatan kedatangan muatan di pelabuhan mempunyai pengaruh terhadap kegiatan operasional di lapangan akan terhambat dan akan menyebabkan biaya oprasional akan menjadi lebih besar. Berdasarkan penelitian dan fakta maka penulis mengambil kesimpulan :

1. Bertambahnya beban-beban *disbursement* selama kapal berada di pelabuhan.

a. Karena penempatan sandar kapal di dermaga yang kurang tepat khususnya di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang akan menghambat kegiatan bongkar muat dan bertambahnya biaya-biaya

- disbursement* kapal selama berlabuh, karena jika kurang tepat penempatan kapal sandar kemungkinan akan terjadi *sifting* kapal, dari *sifting* kapal tersebut akan menghambat kegiatan bongkar muat dan bertambahnya biaya *disbursement* kapal. Dengan penempatan sandar kapal yang tepat, maka kegiatan bongkar muat dapat berjalan dengan lancar dan tidak menimbulkan biaya *disbursement*.
- b. Terjadinya *trouble* pada alat bongkar muat *container* (CC). Karena terjadinya trobel pada alat bongkar muat *container* kususnya pada CC8 dan CC9 akan menghambat kegiatan bongkar muat karena bentuk darmaga yang tidak bisa di lewati oleh CC yang lain, sehingga jika terjadi trobel pada CC8 dan CC9 tidak bisa di ganti dengan CC yang lain dan akan mengakibatkan bertambahnya biaya *disbursement*.
2. Adanya kesalahan penempatan muatan di atas kapal oleh *ship planner*. Karena adanya kesalahan penempatan muatan di atas kapal oleh *ship planner* akan mengakibatkan kesalahan yang sangat fatal, seperti penulis pernah temui adanya kesalahan penempatan muatan di atas mengakibatkan kesalahan pelabuhan bongkar . Dengan ketelitian dan pertimbangan oleh pihak *ship planner* yang sangat baik, maka tidak akan terjadi kesalahan pelabuhan tujuan dan kegiatan pengiriman barang akan berjalan dengan lancar sampai tujuan.
3. Keterlambatan kedatangan muatan di pelabuhan. Karena adanya keterlambatan kedatangan muatan di pelabuhan atau CY dikarenakan persediaan container yang layak pakai di depo kehabisan sehingga *customers* harus menunggu sampai terjadi keterlambatan kedatangan muatan di pelabuhan yang akan mengakibatkan bertambahnya biaya-biaya yang tidak diinginkan, untuk dapat mengatasinya perusahaan harus melakukan *re import container* sehingga tidak terjadi keterlambatan kedatangan muatan di pelabuhan dan kegiatan berjalan dengan lancar.

DAFTAR PUSTAKA

- Badudu. 2001, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Bambang Rianto, B. H. 2017, *Analisis Biaya Bongkar Muat Saat Kapal Memasuki Alur Masuk Pelabuhan Tanjung Emas Semarang*. Sains dan Teknologi Maritim.
- FX Purwanto, T. M. 2012, *Optimalisasi Stuffing Dalam Terhadap Kelancaran Pemuatan Petikemas Tanjung Tembaga PT. Meratus Line Surabaya*. PDP-UHT.
- Gemilang, R. F. 2020, Karya Tulis. *Urgensi Bahasa Inggris Dalam Mendukung Kelancaran Kegiatan Pelayanan Kapal Internasional Oleh Agen PT. Evergreen Shipping Agency Cabang Semarang*, 9-37.
- Lasse, D. 2012, *Manajemen Muatan*. Jakarta: Rajawali Press.
- Mahendra, R. A. 2019, *Optimalisasi Peralatan Bongkar Muat Untuk Menangani Muatan Curah Di PT*.

- Citra Jateng Stevedoring Semarang*. Karya Tulis, 8, 24-25.
- Mulyadi, 2010, *Pengertian Akuntansi Biaya Menurut Mulyadi*, [online], (<https://adoc.tips/bab-2-landasan-teori-21-biaya-pengertian-biaya.html>, diakses tanggal 14 juni 2020 jam 06.15 WIB).
- Salam, A. 2004, *Tatalaksana Keagenan Dalam Melayani Kapal Di PT. Perusahaan pelayaran evergreen marine indonesia Cabang Semarang*. skripsi, 33-36.
- Suyono, R.P. 2001, *Shipping Pengangkutan Intermoda Ekspor Impor Melalui Laut*. jakarta: PPM.
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang *Pelayaran*, 2008.
- Utama, A. W. 2018, *Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penundaan Pengiriman Barang Melalui Jalur Laut* . Citra Widya Edukasi 10, 97-108.
- Zaini Miftach, P. P. 2019, *Analisis Biaya Pelabuhan Dan Biaya Bongkar Muat Terhadap Pendapatan PT. Abdi Nusantara Indonesia Line Cabang Gersik*. Jurnal Aplikasi Pelayaran Dan Pelabuhan 9 (1), 53-62.