

**STUDI KOMPARATIF SEBELUM DAN SESUDAH DWELLING TIME
TERHADAP PENDAPATAN PADA PT. PELABUHAN
INDONESIA I (PERSERO)**

SKRIPSI

*Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Memperoleh Gelar Sarjana Manajemen
Program Studi Manajemen*



Oleh :

NAMA : MUHAMMAD FATAHILLAH PULUNGAN
NPM : 1405160804
Program Studi : Manajemen

**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2018**



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 (061) 6624567 Medan 20238

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PENGESAHAN SKRIPSI

Skripsi ini disusun oleh :

Nama : MUHAMMAD FATAHILLAH PULUNGAN
N.P.M : 1405160804
Program Studi : MANAJEMEN
Konsentrasi : MANAJEMEN KEUANGAN
Judul Skripsi : STUDI KOMPARATIF SEBELUM DAN SESUDAH
DWELLING TIME TERHADAP PENDAPATAN TERMINAL
PETI KEMAS PT. PELABUHAN INDONESIA I CABANG
BELAWAN INTERNASIONAL CONTAINER TERMINAL
(BICT)

Disetujui dan memenuhi persyaratan untuk diajukan dalam ujian
mempertahankan skripsi.

Medan, Maret 2018

Pembimbing Skripsi


DEDEK KURNIAWAN GULTOM, SE, M.Si

Disetujui Oleh :

Ketua Program Studi Manajemen


Dr. HASRUDY TANJUNG, S.E., M.Si.

Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis


H. JANURI, S.E., M.M., M.Si.



SURAT PERNYATAAN PENELITIAN/SKRIPSI

Nama : M. Fatahillah Pulungan
NPM : 1409160852
Konsentrasi : Keuangan.
Fakultas : Ekonomi dan Bisnis (Akuntansi/Perpajakan/Manajemen/Ekonomi
Pembangunan
Perguruan Tinggi : Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara

Menyatakan Bahwa ,

1. Saya bersedia melakukan penelitian untuk penyusunan skripsi atas usaha saya sendiri , baik dalam hal penyusunan proposal penelitian, pengumpulan data penelitian, dan penyusunan laporan akhir penelitian/skripsi
2. Saya bersedia dikenakan sanksi untuk melakukan penelitian ulang apabila terbukti penelitian saya mengandung hal-hal sebagai berikut
 - Menjiplak /plagiat hasil karya penelitian orang lain
 - Merekayasa data angket, wawancara, obeservasi, atau dokumentasi.
3. Saya bersedia dituntut di depan pengadilan apabila saya terbukti mamalsukan stempel, kop surat, atau identintas perusahaan lainnya.
4. Saya bersedia mengikuti sidang meja hijau secepat-cepatnya 3 bulan setelah tanggal dikeluarkannya surat "Penetapan Proyek Proposal / Makalah/Skripsi dan Penghunjungan Dosen Pembimbing " dari Fakultas Ekonomi dan Bisnis UMSU.

Demikianlah Pernyataan ini saat perbuat dengan kesadaran sendiri

Medan, 02 Februari 2018
Pembuat Pernyataan



M. FATA HILLAH . PULUNGAN

NB :

- Surat Pernyataan asli diserahkan kepada Program Studi Pada saat Pengajuan Judul.
- Foto Copy Surat pernyataan dilampirkan di proposal dan skripsi.



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS

Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 (061) 6624567 Medan 20238

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

Panitia Ujian Strata-1 Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dalam sidangnya yang diselenggarakan pada hari Senin, tanggal 26 Maret 2018, pukul 14.00 WIB sampai dengan selesai, setelah mendengar, melihat, memperhatikan, dan seterusnya.

MEMUTUSKAN

Nama : M. FATAHILLAH PULUNGAN
NPM : 1405160804
Program Studi : MANAJEMEN
Judul Skripsi : **STUDI KOMPARATIF SEBELUM DAN SESUDAH DWELLING TIME TERHADAP PENDAPATAN TERMINAL PETI KEMAS PT. PELABUHAN INDONESIA I (PERSERO) CABANG BELAWAN INTERNASIONAL CONTAINER TERMINAL (BICT)**

Dinyatakan : (A) *Lulus Yudisium dan telah memenuhi persyaratan untuk memperoleh Gelar Sarjana pada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara*

Tim Penguji

Penguji I

(MUKMIN POHAN, SE, M.Si)

Penguji II

(RONI PARLINDUNGAN, SE, MM)

Pembimbing

(DEDEK KURNIAWAN GULTOM, SE, M.Si)

Panitia Ujian



(H. JANURI, S.E., M.M., M.Si)

Sekretaris

(ADE GUNAWAN, S.E., M.Si)

ABSTRAK

MUHAMMAD FATAHILLAH PULUNGAN, NPM 1405160804, Studi Komparatif sebelum dan Sesudah Dwelling Time Terhadap Pendapatan pada PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero)

Dwelling time merupakan waktu yang dihitung mulai dari suatu peti kemas (kontainer) dibongkar dan diangkat (*unloading*) dari kapal sampai peti kemas tersebut meninggalkan terminal melalui pintu utama (World Bank, 2011). Penelitian ini bertujuan untuk melakukan studi komparatif sebelum dan sesudah adanya *dwelling time* terhadap pendapatan pada PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero) Medan pada tahun 2013 sampai 2016. *Dwelling time* merupakan salah satu indikator dalam kinerja operasional.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa adanya pengaruh positif tidak signifikan *dwelling time* terhadap pendapatan pelabuhan. Ini berarti bahwa keputusan Presiden Jokowi Dodo membatalkan *dwelling time* hanya boleh 3 hari dalam *container yard* mempengaruhi pendapatan pelabuhan sebelum yaitu tahun 2013, 2014 dan sesudahnya yaitu tahun 2015, 2016 namun tidak terlalu memperburuk pendapatan keseluruhan perusahaan atau tidak terlalu signifikan.

Kata Kunci : Kinerja operasional, Dwelling Time, Pendapatan

KATA PENGANTAR



Assalamu'alaikum Wr. Wb

Dengan mengucapkan Puji dan Syukur atas kehadiran Allah SWT . Alhamdulillah atas berkat rahmat dan karunia-Nya penulis dapat menyelesaikan Skripsi ini dengan judul “ **Studi Komparatif Sebelum dan Sesudah adanya *Dwelling Time Terhadap Pendapatan pada PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero) Cabang BICT***” sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan pendidikan S1 di Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara (UMSU) Fakultas Ekonomi Jurusan Manajemen.

Dalam penyusunan proposal ini penulis banyak mendapat bantuan dan masukan yang sangat berharga dari berbagai pihak sehingga peneliti dapat menyelesaikan penelitian ini. Dalam kesempatan ini peneliti mengucapkan ribuan terima kasih kepada:

1. Kedua orang tua tercinta, Ayahanda Zulkarnain Pulungan serta Ibunda Siti Aliyah yang telah memotivasi, memberikan Doa dan semangat kepada peneliti.
2. Bapak Dr. Agussani, M.AP sebagai Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
3. Bapak Januri SE,MM,M.Si selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera utara
4. Bapak Ade Gunawan SE,M.Si selaku Wakil Dekan I Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara

5. Bapak Dr. Hasrudy Tanjung SE,M.Si selaku Wakil Dekan III Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera utara.
6. Bapak Jasman Syarifuddin SE,M.Si selaku Ketua Jurusan program studi Manajemen Universitas Sumatera Utara
7. Bapak Dedek Kurniawan Gultom,SE,M.Si selaku pembimbing yang telah memberikan bimbingan dan arahan yang sangat banyak membantu peneliti dalam proses penyelesaian skripsi ini.
8. Seluruh staff pengajar dan pegawai Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara yang telah memberikan pengajaran kepada peneliti.
9. Bapak pimpinan dan seluruh staff PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero) Medan yang telah memberikan izin peneliti untuk melakukan riset di perusahaannya.
10. Kepada sahabat-sahabat seperjuangan yang telah mendukung dan membantu pengerjaan proyek skripsi ini, terima kasih atas dukungannya.

Akhir kata, penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu penyelesaian skripsi ini, semoga dapat bermanfaat bagi pembaca khususnya bagi peneliti sendiri dan Semoga Allah SWT senantiasa meridhai segala usaha peneliti. Amin.

Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Medan , Maret 2018
Penulis

M.FATAHILLAH PLNGN

NPM : 1405160804

DAFTAR ISI

ABSTRAK	(1)
KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	iii
DAFTAR GAMBAR.....	v
DAFTAR TABEL	vi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Identifikasi masalah dan Batasan Masalah	6
1. Identifikasi Masalah.....	6
2. Batasan Masalah.....	7
C. Rumusan Masalah	7
D. Tujuan dan Manfaat Penelitian	7
1. Tujuan Penelitian	7
2. Manfaat Penelitian	7
BAB II LANDASAN TEORI	9
A. Uraian Teoritis	9
1. <i>Dwelling Time</i>	9
2. Bongkar Muat Peti kemas dan Formalitas kepabeanaan ...	10
a. Peti kemas	10
b. Bongkar Muat Peti Kemas	11
c. Formalitas Kepabeanaan.....	13
3. Pendapatan	14
a. Pengertian Pendapatan	14
b. Jenis-jenis Pendapatan	16
c. Faktor-faktor yang mempengaruhi Pendapatan	17
d. Fungsi dan Tujuan Pendapatan	18
e. Pengakuan Pendapatan.....	18
B. Kerangka Berfikir	19
BAB III METODE PENELITIAN	22
A. Pendekatan Penelitian	22
B. Tempat dan Waktu Penelitian.....	22

C. Jenis-jenis dan Sumber Data	23
D. Defenisi Operasional Variabel	23
E. Teknik Pengumpulan Data.....	24
F. Teknik Analisis Data.....	24
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	26
A. Hasil Penelitian	26
B. Pembahasan.....	28
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	32
A. Kesimpulan	32
B. Saran	33
DAFTAR PUSTAKA	34

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Kinerja Operasional BICT	4
Tabel 3.1 waktu penelitian	23
Tabel 4.1 <i>Paired Samples Statistics</i>	27
Tabel 4.2 <i>Paired Samples Correlations</i>	27
Tabel 4.3 Uji <i>Paired t test</i> (Uji t berpasangan)	28
Tabel 4.4 Kinerja Operasional	29

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Grafik Pendapatan Terminal Petikemas	5
Gambar 2.1 Kerangka Berfikir	21
Gambar 4.1 Grafik <i>Dwelling Time</i> dan Pendapatan PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero)	27

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero) merupakan salah satu perusahaan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak di bidang jasa kepelabuhan .sejak tahun 1960 pengelolaan pelabuhan umum di indonesia dilakukan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dibawah pengendalian pemerintah. Badan Usaha Milik Negara yaitu Perusahaan Negara Pelabuhan yang diberi kewenangan untuk mengelola pelabuhan umum sejak tahun 1960 sampai tahun 1993 telah mengalami beberapa perubahan,di sesuaikan dengan arah kebijaksanaan pemerintah dalam rangka menunjang pembangunan nasional dan mengimbangi permintaan pelayanan kepelabuhan yang dinamis.

Sesuai Anggaran PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero) adalah melakukan usaha dibidang penyelenggaraan dan pengusahaan jasa kepelabuhan, serta pemanfaatan sumber daya yang dimiliki perusahaan untuk menghasilkan barang atau jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat untuk mendapatkan/mengejar keuntungan guna meningkatkan nilai perusahaan dengan menerapkan prinsip-prinsip Perseroan Terbatas. Wilayah kerja PT Pelabuhan Indonesia I (Persero) berusaha mengoptimalkan laba dalam kinerja keuangan perusahaan.

Dwelling time merupakan waktu yang dihitung mulai dari suatu peti kemas (kontainer) dibongkar dan diangkat (*unloading*) dari kapal sampai peti kemas tersebut meninggalkan terminal melalui pintu utama (World Bank, 2011).

Dwelling time memiliki 3 tahapan yang telah diklasifikasi oleh pihak terminal yakni *pre clearance*, *customs clearance*, dan *post clearance*. *Dwelling time* atau yang dalam bahasa Indonesia merupakan waktu tunggu, menjadi salah satu faktor bagaimana siklus perputaran penumpukan yang berdampak pada pendapatan pada suatu terminal. Saat ini, tingkat *dwelling time* yang dihadapi oleh beberapa pelabuhan di Indonesia cukup tinggi. Rata-rata *dwelling time* di Indonesia adalah kisaran 5 hingga 7 hari. Hal ini sangat lama dibandingkan dengan *dwelling time* di beberapa negara seperti Singapura yang hanya 1,5 hari, Hong Kong 2 hari, Australia 3 hari, Port Klang di Malaysia 4 hari, dan Leam Chabang di Thailand 5 hari (Artakusuma, 2012).

Pada Prakteknya penggunaan area penumpukan terminal sebagai sarana transit dalam rantai logistik terdapat adanya skema bisnis untuk mengambil keuntungan berlebihan. Berkaitan dengan masalah biaya penimbunan (saat transit), sehingga muncul ide mengoptimalkan kapasitas terminal petikemas merupakan aspek lain yang dibangun. Tentang analisis waktu transit rata-rata berdasarkan pola aliran barang (impor, ekspor dan transshipment). Pengenalan mekanisme untuk mengurangi biaya transit di terminal petikemas, berdasarkan literatur yang tepat pada system tarif di pelabuhan. Penilaian dampak waktu transit barang yang *idle* di terminal dan peranan terminal sebagai *buffer* dalam rantai logistic (Filip, 2005).

Penurunan *dwelling time* di pelabuhan mengharuskan pemerintah untuk memerangi praktek-praktek kolusi antar sektor dan otoritas publik serta mengakui bahwa investasi skala besar di bidang infrastruktur tidak cukup dengan mengurangi keterlambatan logistic (PREM world bank, 2012). Kemampuan

pelabuhan untuk memastikan transfer kargo menjadi efisien merupakan salah satu dimensi utama dari fungsi pelabuhan secara keseluruhan sebagai media transportasi. Dimana penanganan barang dimulai dari sebelum pengepakan, seperti yang terjadi pada akhir abad 19.

Pelabuhan laut yang besar sudah saatnya bersaing dalam usaha inti mereka yaitu memfasilitasi dan menyediakan angkutan dengan cepat yang membuat koneksi antara laut dan darat, dalam konteks tumbuhnya perdagangan global (Marnot dalam Cesar,2014). Kata *Dwelling time* menjadi populer di Indonesia sejak Presiden Joko Widodo menginginkan proses arus barang di pelabuhan Tanjung Priok dipercepat. Lamanya waktu bongkar muat peti kemas (*dwelling time*) di pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta Utara, membuat Presiden Joko Widodo (Jokowi) murka. Pasalnya, sejak kunjungan pertama di pelabuhan tersebut hingga kunjungan kedua, belum ada perbaikan waktu bongkar muat (liputan6.com.2015).

Waktu bongkar-muat (*dwelling time*) di Pelabuhan Tanjung Priok yang lama, tidak hanya menimbulkan penumpukan petikemas di pelabuhan. Buruknya manajemen *dwelling time* di Pelabuhan Tanjung Priok berdampak luas, bahkan bisa sampai mengancam stabilitas perekonomian (detik news, 2015).

Besar kemungkinan kasus *dwelling time* dikembangkan terus ke seluruh pelabuhan di Indonesia, dan penyelidikan tidak hanya fokus ke pelabuhan besar tapi pelabuhan kecil juga memungkinkan terjadi (republika.co.id). Kita berkesimpulan ada tindak pidana yaitu penyuapan karena persoalan perizinan, kata Kapolda Metro Jaya Inspektur Jenderal Tito Karnavian kepada wartawan (bbc.com).

Fenomena bisnis : Dwelling time di Indonesia, dari dulu belum ada perubahan yang significant, Presiden RI (Joko Widodo) menginginkan *dwelling time* Indonesia mendekati atau sama dengan Negara tetangga, Perbaikan *dwelling time* harus segera ditangani, Perbaikan *dwelling time* menjaga aliran *supply & demand industry* dengan orientasi ekspor dan impor, *Dwelling time* salah satu kunci dalam design perubahan ekonomi nasional.

Tabel 1.1 Kinerja Operasional BICT 2013-2016

No	indikator kinerja operasional	Satuan	2013	2014	2015	2016
1	Waiting Time (WT)	jam/kapal	0,86	1,22	0	2,34
2	Postpone Time (PT)	jam/kapal	-	-	0	1,54
3	Approach Time (AT)	jam/kapal	1,25	1,16	2,22	2,44
4	Berthing Time (BT)	jam/kapal	31,86	26,85	28,03	27,57
	a. Berth Working Time (BWT)	jam/kapal	26,05	21,38	20,62	21,22
	b. Non Operating Time (NOT)	jam/kapal	5,81	5,46	7,41	6,35
5	Turn Round Time (TRT)	jam/kapal	33,97	29,23	30,25	33,89
6	Dwelling Time	hari	-	-	5,94	4,61

Sumber : Laporan Kinerja operasional BICT (2017)

Bersumber dari laporan kinerja operasional PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero) cabang BICT dapat diketahui bahwa didalam kinerja operasional terdapat beberapa indikator kegiatan yang mejadi kegiatan operasional, pada *Waiting time* dalam empat tahun terakhir laporan waktu tunggu kapal cukup baik dalam artian mengalami peningkatan di setiap tahunnya, pada indikator *postpone time* (waktu tunda) memiliki nilai yang cukup besar yang menjadi pertanda kurang baik bagi kinerja operasional, begitu juga di *Turn round time* (waktu pelayanan kapal) mengalami penurunan di 2015 yaitu sebesar 30,25 jam/kapal dibandingkan 2014 lalu semakin menurun di 2016 yaitu 33,89 jam/kapal. *Approach time* (pelayanan pandu) mengalami peningkatan di 2014

yaitu hanya 1,16 jam saja namun semakin menurun di tahun-tahun berikutnya sampai 2016.

Berthing time (waktu tambat) mengalami fluktuasi yang cukup baik di tiap tahunnya. Dan Kemudian *Dwelling time* yang menjadi indikator baru di kinerja operasional PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero) I sejak peninjauan Presiden Joko Widodo di pusat pemantauan pelayanan ekspor impor pelabuhan Tj. Priok 17 Juni 2015 silam (sumber : Setkab.go.id) yang menjadi dasar keluarnya perpres mematokkan memangkas *dwelling time* yang masih memiliki rata-rata 5,5 hari menjadi 3 hari saja. Dan pada kinerja operasional PT. Pelabuhan Indonesia I cabang BICT masi di angka 5,94 hari dan 4,61 hari di 2016.



Gambar 1.1 grafik pendapatan terminal peti kemas BICT

Gambar 1.1 menjelaskan bahwa adanya penurunan pendapatan petikemas sektor oprasional BICT setelah adanya *dwelling time* memiliki dampak pada masa penumpukan dan juga pengenaan biaya akan penggunaan alat-alat berat guna memindahkan petikemas dari titik awal ke titik yang lain untuk dilakukan pemeriksaan lebih lanjut.

Penumpukan dan penggunaan alat berat merupakan salah satu faktor pemasukan yang diterima pelabuhan. Pendapatan BICT di awal tahun munculnya peraturan baru “*dwelling time* 3 hari” di 2015 drastis turun dibandingkan tahun sebelumnya yaitu di 2014, namun tahun berikutnya yaitu 2016, hal ini menunjukkan bahwa kinerja operasional *dwelling time* dapat mempengaruhi pendapatan, maka peneliti tertarik melakukan penelitian dengan judul **“Studi komparatif sebelum dan sesudah *Dwelling Time* terhadap pendapatan Terminal Petikemas PT. Pelabuhan Indonesia I Cabang Belawan International Container Terminal (BICT) “**

B. Identifikasi Masalah dan Batasan Masalah

1. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka penulis mengidentifikasi masalah yaitu :

- a. Terjadi penurunan pendapatan terminal petikemas pada tahun 2013 – 2014 sebelum diterapkannya *Dwelling Time*.
- b. Nilai *Dwelling Time* pada tahun 2015 dan 2016 pada PT. Pelabuhan Indonesia I Cabang Belawan Internasional Container Terminal (BICT) mengalami penurunan di tahun 2015 adalah 5,94 (hari) sedangkan tahun 2016 adalah 4,61 (hari).
- c. Terjadi peningkatan pendapatan di 2016 yang menunjukkan bahwa semakin singkat *dwelling time* di lakukan maka semakin sedikit pula pendapatan.

2. Batasan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah diatas, maka penelitian ini dibatasi hanya pada Studi Komparatif *Dwelling Time* terhadap Pendapatan tahun 2013 – 2014 (sebelum *Dwelling Time*) dan 2015 – 2016 (sesudah *Dwelling Time*) terminal peti kemas pada PT.Pelabuhan Indonesia I Cabang Belawan International Container Terminal (BICT).

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian pada latar belakang di atas, maka rumusan masalah pada penelitian ini adalah :

“ Bagaimana terjadi perbedaan pendapatan terminal petikemas sebelum dan sesudah di terapkannya program *Dwelling Time 3 Hari* pada PT. Pelabuhan Indonesia 1 cabang Belawan internasional Container Terminal (BICT)”?

D. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah tersebut, maka tujuan penelitian ini adalah :
“ Untuk mengetahui perbandingan pendapatan terminal peti kemas sebelum dan sesudah di terapkannya program *Dwelling Time 3 Hari* pada PT. Pelabuhan Indonesia 1 cabang Belawan internasional Container Terminal (BICT)”.

2. Manfaat Penelitian

Manfaat yang dapat di peroleh dari penelitian ini adalah :

a. Manfaat Teoritis

Dapat dijadikan bahan masukan bagi perusahaan tentang Studi komparatif sebelum dan sesudah *Dwelling Time* terhadap pendapatan terminal petikemas

pada PT.Pelabuhan Indonesia I Cabang Belawan International Container Terminal (BICT). Guna menerapkan ilmu yang telah di dapat selama bangku kuliah serta menambah wawasan dan pengetahuan bagi penulis tentang Analisis *Dwelling Time* terhadap pendapatan pada Belawan International Container Terminal (BICT).

b. Manfaat Praktis

Sebagai bahan resensi untuk penelitian selanjutnya yang ingin membahas tentang Studi komparatif sebelum dan sesudah *Dwelling Time* terhadap pendapatan terminal petikemas pada PT.Pelabuhan Indonesia I Cabang Belawan International Container Terminal (BICT).

Bagi pihak manajemen, dapat memanfaatkan hasil penelitian ini sebagai bahan masukan dalam mengevaluasi kinerja keuangan perusahaan untuk meningkatkan efisiensi serta mengoptimalkan pemanfaatan sumber daya.

Bagi peneliti, untuk memperdalam pengetahuan dibidang manajemen keuangan, terutama yang berkaitan dengan analisa keuangan.

Bagi peneliti lain, sebagai referensi bagi para peneliti lain melakukan penelitian mengenai analisis rasio keuangan untuk menilai kinerja keuangan.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Uraian Teoritis

1. *Dwelling Time*

Pada konteks kepelabuhanan, *dwelling time* merupakan waktu hitung mulai dari suatu petikemas (kontainer) dibongkar dan diangkat (*unloading*) dari kapal sampai petikemas tersebut meninggalkan terminal melalui pintu utama (*World Bank, 2011*). Secara umum, komponen waktu tunggu (*dwelling time*) ini terbagi menjadi 3 tahapan, yakni :*pre clearance, custom clearance, dan post clearance*. *Pre custom* merupakan tahapan awal dimana mulai proses perhitungan waktu antara tibanya kapal dan penyerahan surat Pemberitahuan Impor Barang (PIB) kepada pihak Bea Cukai untuk dilakukan pemeriksaan selanjutnya. *Custom clearance* merujuk pada waktu penyerahan PIB hingga penerimaan izin.

Tahapan ini lebih didominasi oleh pertanggungjawaban pihak Bea Cukai yang melakukan pengklasifikasian barang menjadi beberapa jalur, pemeriksaan dokumen serta pemeriksaan fisik apabila diperlukan. *Post customs clearance* merupakan waktu dimana dimulai perizinan Bea Cukai hingga meninggalkan lokasi pelabuhan. Tahapan ini status petikemas sudah tekah selesai melakukan pemeriksaan serta sudah bisa untuk dikeluarkan dari tempat penumpukan.

“The shorter the dwell time the more efficient the performed operation and vice versa” (MERCKX, 2005:5). Pernyataan tersebut mengutarakan bahwa semakin singkatnya masa *dwelling time* maka kinerja dari operasional akan cenderung lebih efisien dan begitu juga sebaliknya. Kegiatan bongkar muat

merupakan salah satu komponen penyumbang dari *dwelling time* di pelabuhan. Setiap permasalahan yang timbul dalam kegiatan bongkar muat berpotensi untuk meningkatkan *dwelling time* sehingga menimbulkan kerugian terutama bagi pemilik kapal maupun pemilik barang.

2. Bongkar Muat Peti Kemas dan Formalitas Kepabeanan

a. Peti Kemas

Dewasa ini kita kenal istilah peti kemas yang berasal dari istilah *Container*, Berdasarkan *Customs Convention on Container* 1972, yang dimaksud dengan *container* adalah alat untuk mengangkut barang yang :

- 1) Seluruhnya atau sebagian tertutup sehingga berbentuk peti atau kerat dan dimaksud untuk diisi barang yang akan diangkut
- 2) Berbentuk permanen dan kokoh sehingga dapat dipergunakan berulang kali untuk pengangkutan barang
- 3) Dibuat sedemikian rupa sehingga memungkinkan pengangkutan barang dengan suatu kendaraan tanpa terlebih dahulu dibongkar kembali
- 4) Dibuat sedemikian rupa untuk langsung dapat diangkut, khususnya apabila dipindahkan dari satu ke lain kendaraan
- 5) Dibuat sedemikian rupa sehingga mudah diisi dan dikosongkan
- 6) Mempunyai isi diukur bagian dalam sebesar 1 meter kubik atau lebih

Peti kemas adalah suatu peti empat persegi panjang, tahan cuaca, digunakan untuk mengangkut dan menyimpan sejumlah muatan kemasan dan barang-barang curah yang melindungi isinya dari kehilangan dan kerusakan, dapat dipisahkan dari alat transport, diperlukan sebagai satuan muat dan jika pindah kapal harus dibongkar isinya. Peti kemas dibuat untuk memuat dan mengangkut semua jenis

barang produksi industri maupun agraria, dan menciptakan daya tampung muatan yang cukup tinggi volumenya dan dapat diangkut dengan cepat dan mudah dari kapal ke gudang/penampungan atau dari gudang/penampungan ke kapal.

b. Bongkar Muat Peti Kemas

1) Pengertian Bongkar

Menurut Badudu (2001:200) Bongkar muat berarti mengangkat, membawa keluar semua isi sesuatu, mengeluarkan semua. Sedangkan menurut F.D.C Sudjatmiko (2007) 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 Forum Komunikasi Operator Terminal Asosiasi PBM Jakarta, Bongkar adalah kegiatan membongkar barang muatan dari kapal.

2) Pengertian Muat

Menurut Badudu (2001:200) muat yaitu berisi, pas, cocok, masuk ada didalamnya, dapat berisi, memuat, mengisi, kedalam, menempatkan. Sedangkan menurut Forum Komunikasi Operator Terminal, Muat adalah kegiatan memuat barang muatan ke kapal.

3) Pengertian Bongkar muat

Menurut Dirk Koleangan (2008:241) pengertian kegiatan bongkar muat adalah kegiatan memindahkan barang-barang dari alat angkut darat, dan untuk melaksanakan kegiatan pemindahan muatan tersebut dibutuhkan tersedianya fasilitas atau peralatan yang memadai dalam suatu cara atau prosedur pelayanan.

Menurut F.D.C Sudjatmiko (2007:264) Bongkar muat adalah pemindahan muatan dari dan ke atas kapal untuk ditimbun kedalam atau langsung diangkut ke tempat pemilik barang dengan melalui dermaga pelabuhan dengan mempergunakan alat pelengkap bongkar muat, baik yang berda di dermaga maupun yang berda di kapal itu sendiri. Pengertian Bongkar muat Menurut Amir M.S(pekerjaan membongkar barang dari atas dek atau palka dan menempatkannya ke atas dermaga (kade) atau ke dalam tongkang atau kebalikannya, memuat dari atas dermaga atau dalam tongkang dan menempatkannya ke atas dek atau ke dalam palka dengan menggunakan derek kapal).

Menurut Edy Hidayat, Dkk (2009: 29) pekerjaan perusahaan bongkar muat dapat di bagi menjadi 3 (tiga) bagian utama yaitu :Pekerjaan *Steve doring* yaitu pekerjaan yang membongkar dari dek atau palka kapal ke dermaga, tongkang, *truck* atau memuat ke dek atau ke dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal ataupun derek darat. Untuk pekerjaan ini membutuhkan 12 orang termasuk 1 orang mandor, 2 orng tukang derek, dan 1 orang pilot yang mengomandani derek kapal.

a) Pekerjaan *Cargodoring* yaitu pekerjaan yang mengeluarkan dari sling ke atas dermaga, mengangkut dan menyusun ke dalam gudang lini I atau ke lapangan penumpukan atau pekerjaan sebaliknya, yitu mengambil dari tumpukan di gudang lini I atau penumpukan di lini I dan mengangkat serta mengangkut kedermaga. Standar buruh yang bekerja di *Cargodoring* ini per palka 24 orang buruh

b) Pekerjaan *Receiving/delivery* yaitu pekerjaan mengambil dari timbunan dan menggerakkan untuk kemudian menyusunnya di atas *truck* di pintu darat disebut *Delivery*. sedangkan pekerjaan menerima barang dari atas *truck* di pintu barat untuk di timbun di gudang atau lapangan penumpukan lini I disebut *Receiving*. Standarnya pengilir kerja buruh tersebut bervariasi bisa kurang atau lebih tergantung situasi.

Kegiatan usaha bongkar muat dapat dilakukan oleh badan usaha, yaitu badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Swasta (BUMS), Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) yang berbentuk perseroan terbatas (PT) atau koperasi yang wajib memiliki izin usaha.

3. Formalitas Kepabean

Kapal yang tiba di suatu negara dari tiap tempat di luar negara harus singgah di pelabuhan yang telah ditentukan oleh negara tersebut sebagai pelabuhan Bea Cukai. Urusan kepabeanan sudah menjadi hal umum untuk diselesaikan atau diurus oleh pihak yang berdomisili di negara mana urusan pabean itu berada atau urusan itu sedikitnya diurus oleh seseorang yang bertindak atas namanya. Eksportir lazimnya harus mengurus formalitas pabean untuk barang yang akan diimpor. Bea cukai berkuasa untuk memeriksa semua barang yang impor. Semua muatan impor harus dibongkar dipelabuhan yang diawasi oleh bea cukai dan tidak diperbolehkan lepas pengawasan bea cukai, kecuali dengan izin tertulis dari bea cukai.

4. Pendapatan

a. Pengertian Pendapatan

Pendapatan merupakan salah satu indikator penting dalam pembentukan laporan laba rugi dalam suatu perusahaan. Banyak yang bingung mengenai istilah pendapatan, hal ini disebabkan pendapatan dapat diartikan sebagai *revenue* dan dapat juga diartikan sebagai *income*. Kata *income* diartikan sebagai penghasilan dan kata *revenue* sebagai pendapatan penghasilan (*income*) maupun keuntungan (*gain*).

Pendapatan juga merupakan salah satu tujuan didirikannya usaha. Dengan adanya pendapatan ini berarti sebuah usaha masih berjalan dan layak untuk dipertahankan walaupun sebenarnya ada beberapa hal lain selain pendapatan yang biasa menjadi bahan pertimbangan untuk meneruskan usaha. Dengan memperhatikan jumlah pendapatan, akan diketahui juga bagaimana kinerja dari suatu pekerjaan dalam menjalankan usahanya.

Pendapatan sangat berpengaruh bagi kelangsungan hidup perusahaan, semakin besar pendapatan yang di peroleh maka semakin besar kemampuan perusahaan untuk membiayai segala pengeluaran dan kegiatan kegiatan yang akan dilakukan oleh perusahaan. Selain itu pendapatan juga berpengaruh terhadap laba rugi perusahaan yang tersaji dalam laporan laba rugi. Pendapatan adalah darah kehidupan dari suatu perusahaan. Tanpa pendapatan tidak akan ada laba, tanpa laba maka tidak ada perusahaan. Hal ini tentu saja tidak terlepas dari pengaruh pendapatan dari hasil operasi perusahaan.

Pendapatan juga menjadi tolak ukur dari laba yang ingin di capai perusahaan. Semakin banyak pendapatan yng diterima maka semakin besar peluang perusahaan memperoleh laba. Ada beberapa pendapatan menurut para ahli mengenai pendapatan yaitu :

Menurut Hery (2009,hal. 109) ”Pendapatan adalah arus balik aktiva atau peningkatan lainnya atas aktiva atau penyelesaian kewajiban entitas (atau kombinasi keduanya) dari pengiriman barang, pemberian jasa, atau aktivitas lainnya yang merupakan operasi utama atau operasi sentral perusahaan.

Berdasarkan defenisi diketahui bahwa pendapatan hanya terdiri dari arus masuk bruto dari manfaat ekonomi yang di terima dan dapat diterima perusahaan untuk dirinya sendiri. Dengan demikian jumlah yang dapat ditagih atas nama pihak ketiga, seperti pajak pertambahan nilai, bukan merupakan manfaat ekonomi yang mengalir keperusahaan dan tidak mengakibatkan kenaikan ekuitas (jumlah kepemilikan atau perusahaan tersebut), dan karena itu harus dikeluarkan dari pendapatan.

Menurut jusup (2011, hal 30), bahwa “ Pendapatan adalah penghasilan yang timbul dalam pelaksanaa aktivitas perusahaan biasa (misalnya penjualan barang dagangan atau pendapatan jasa)”.

Berdasarkan beberapa pendapat para ahli diatas dapat disimpulkan bahwa pendapatan adalah arus kas masuk yang berasal dari kegiatan normal perusahaan dalam penciptaan barang dan jasa yang mengakibatkan kenaikan aktiva akan penurunan kewajiban.

b. Jenis – jenis Pendapatan

Menurut Kasmir (2008, hal. 46) dalam praktikan komponen pendapatan yang dilaporkan laba rugi terdiri dari dua jenis yaitu :

- 1) Pendapatan atau penghasilan diperoleh dari usaha pokok (usaha utama) perusahaan.
- 2) Pendapatan atau penghasilan yang di peroleh dari luar usaha pokok (usaha sampingan) perusahaan.

Adapun penjelasan dari uraian diatas yaitu :

- a) Pendapatan atau penghasilan yang diperoleh dari usaha pokok (usaha utama) perusahaan.

Aktivitas usaha pokok perusahaan dagang adalah pembelian dan penjualan barang dagangan. Penghasilan yng berhubungan langsung dengan kegiatan utama dilakukan perusahaan dagang adalah hasil penjualan barang dagangan. Dengan demikian penghasilan utama perusahaan dagang adalah hasil penjualan barang dagangan, biasa disingkat dengan istilah penjualan (*sales*). Sementara penghasilan usaha perusahaan yang bergerak di bidang jasa adalah penjualan jasa.

- b) Pendapatan atau penghasilan yang diperoleh dari luar usaha pokok (usaha sampingan) perusahaan.

Penghasilan yang diperoleh dari aktifitas di luar aktivitas pokok perusahaan, atau kegiatan usaha sampingan yang dilakukan sewaktu- waktu. Misalnya : A) Perusahaan bengkel selain menjual jasa bengkel, terkadang menyewakan kendaraan. B) Perusahaan dagang yang menyewakan sebagian gedungnya kantornya. Sewa yang diterima oleh perusahaan merupakan penghasilan di luar usaha. Termaksud juga penghasilan diluar usaha adalah penualan aktiv

tetap dihentikan penggunaannya. Dapat disimpulkan pendapatan perusahaan bukan hanya pendapatan operasinya saja tetapi ada pendapatan lainnya diluar kegiatan operasinya yang dapat menambah laba perusahaan.

c. Faktor faktor yang mempengaruhi pendapatan

Pendapatan dianggap sebagai pendekatan sebagai aktiva atau penyelesaian kewajiban selama satu periode dalam aktiva operasinya. Dalam aktivitas operasi tersebut ada beberapa faktor yang mempengaruhi pendapatan yang harus di perhatikan oleh perusahaan agar terus meningkatkan pendapatan. Menurut Rudianto (2008,hal 15) bahwa “pendapatan Dipengaruhi oleh faktor yang penting yaitu besarnya penjualan, produk atau jasa yang dihasilkan oleh perusahaan”.

Sedangkan Hery (2009, hal. 111) menyatakan faktor faktor yang dapat menentukan jumlah pendapatan adalah :

- 1) Kegiatan normal bisnis perusahaan (pendapatan penjualan bersih)
- 2) Kegiatan normal bisnis perusahaan (pendapatan bunga deviden dan jasa)
- 3) Modal, setiap usaha membutuhkan untuk operasional usaha yang bertujuan untuk mendapatkan keuntungan. Dalam kegiatan kegiatan ini penjualan semakin banyak produk yang di jual berakibatkan pada kenaikan keuntungan. Untuk meningkatkan produk yang di jual suatu usaha harus membeli jumlah barang dagangan dalam umlah besar. Untuk itu dibutuhkan tambahan modal untuk membeli barang dagangan atau membayar biaya operasional agar tujuan pewira usaha meningkatkan keuntungan dapat tercapai sehingga pendapatan dapat meningkat (2001,hal. 201)

d. Fungsi dan tujuan pendapatan

Menurut Mulyadi (2010, hal: 186) bahwa fungsi pendapatan meliputi aktivitas aktivitas yang dilakukan oleh penualan untuk direalisasikan pendapatan seperti :

- 1) Menciptakan permintaan
- 2) Mencari konsumen
- 3) Memberikan syarat syarat penjualan
- 4) Memindahkan hak milik

Adapun tujuan setiap perusahaan untuk mnghasilkan laba sebaga tujuan agar dapat terus menjlankan usahanya (*going concern*) hingga masa yang akan datang sehingga dapat disimpulkan tujuan pendapatan yaitu :

- a) Mencapai volume pendapatan sesuai dengan harapan perubahan
- b) Pendekatan laba tertentu
- c) Perusahaan terus tumbuh sehingga masa yang akan datang

e. Pengakuan pendapatan

Menurut Soemarso S.R (2003, hal. 223), bahwa : pendapatan dapat diukur dengan nilai wajar imbalan yang diterima atau yang tidak dapat diterima”, ada lima dasar pengukuran pendapatan menurut SFAC (*Statement of financial accounting concept*) no.5 yaitu :

- 1) *Cost* Historis, yaitu harga tunai ekuivalen yang dipertukarkan untuk barang dan jasa pada tanggal perolehan atau akuisisi.
- 2) *Cost* pengganti terkini, yaitu harga tunai yang akan dibayarkan sekarang untuk membeli atau mengganti jenis barang atau jasa yang sama tidak didiskontokan yang kemungkinan akan diperlukan untuk menyelesaikan kewajiban.

- 3) Nilai pasar terkini, yaitu harga tunai ekuivalen yg dapat di peroleh dengan menjual suatu aktiva atau likuidasi yang dilaksanakan secara terarah.
- 4) Nilai bersih yang dapat direalisasikan, yaitu jumlah kas yang diharapkan akan diterima atau dibayarkan dari hasil pertukaran aktiva atau kewajiban dalam kegiatan normal perusahaan.
- 5) Nilai sekarang yang didiskontokan, yaitu aktivayang dinyatakan sebesar arus kas masuk bersih dimasa depan yng didiskontokan kenilai dari pos yang diharapkan dapat memberi hasildalam pelaksanaan usaha normal kewajiban dinyatakan kenilai sekarang yang diharapkan akan diperlukan untuk menyelesaikan kewajiban dalam pelaksanaan usaha.

B. Kerangka Berfikir

Setiap perusahaan mempunyai laporaan laba rugi yang berfungsi untuk mencatat aktifitas keuangan prusahaan secara berkala. Laporan laba rugi mempunyaai komponen yaitu Pendapatan. Laporan laba rugi yang telah ada akan di analisis guna mengetahui peningkatan kinerja pendapatan suatu perusahaan. Analisis yang dilakukan dapat berupa study komparatif.

Hasil dari studi ini akan memperlihatkan kinerja perusahaan apakah perusahaan mampu menghasilkan pendapatan yang Baik tiap tahun, dan apakah kinerja operasional memiliki perbedaan sebelum dan sesudah *Dwelling Time* dalam memberikan kinerja positif bagi perusahaan guna meningkatkan Pendapatan yang di rencanakan. Selanjutnya perusahaan akan mengambil langkah – langkah yang sesuai untuk keperluan perusahaan nantinya untuk kelangsungan perusahaan.

MERCKX (2005: 5) berpendapat bahwa *dwelling time* berpengaruh pada kapasitas penumpukan serta biaya penumpukan. Semakin lama *dwelling time* pada suatu pelabuhan menyebabkan turunnya kapasitas lahan yang tersedia.

Sasono (2012:27) mengemukakan bahwa tarif jasa pelayanan jasa pelabuhan terdiri dari, tarif pelayanan jasa kapal, tarif pelayanan jasa barang, tarif pelayanan jasa penumpang, tarif pelayanan jasa alat dan tarif pelayanan jasa kepelabuhanan lainnya.

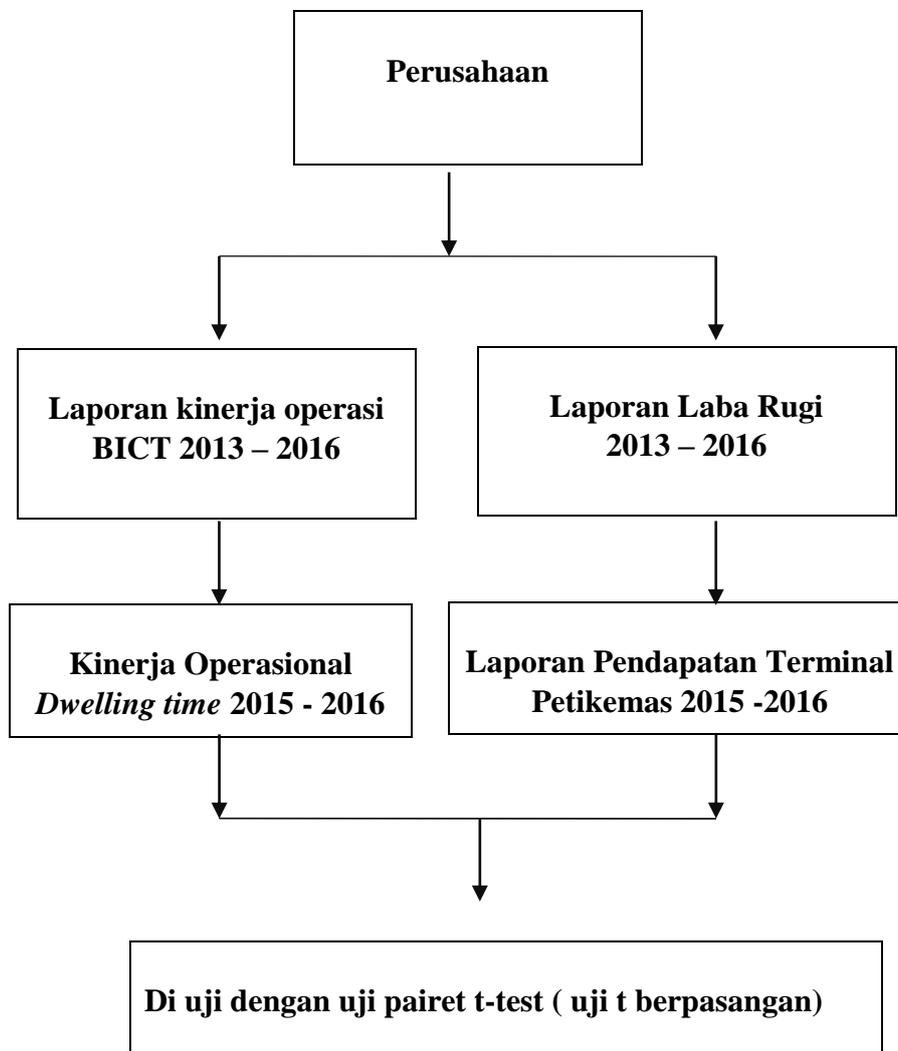
Menurut Baridwan (2012: 29) merumuskan pengertian Pendapatan adalah suatu aliran masuk atau kenaikan aktiva lain aktiva suatu badan usaha atau pelunasan hutang (atau kombinasi dari keduanya) selama satu periode yang berasal dari penyerahan barang atau pembuatn barang, atau kegiatan lain yang merupakan kegiatan lain yang merupakan kegiatan utama badan usaha.

Menurut Argiansyah (2016: hal 55) menjelaskan bahwa semakin lamanya *Dwelling Time* maka pendapatan pelabuhan akan meningkatkan pendapatan pelabuhan khususnya dari sisi biaya penumpukan, namun dari sisi observasi pihak pelabuhan berasumsi bahwa semakin singkatnya *Dwelling Time* akan menciptakan perputaran arus ekspor impor yang lebih baik/lancar sehingga mampu meningkatkan volume ekspor dan impor. Meningkatnya volume ekspor impor jelas akan meningkatkan penggunaan infrastruktur serta alat – alat berat dalam aktifitas bongkar muat yang tercatat pada biaya operasi kapal serta operasi lapangan.

Dari kutipan di atas, dapat dijelaskan bahwa kinerja operasional (*Dwelling time*) dapat mempengaruhi pendapatan suatu pelabuhan, semakin lama waktu

Dwelling time akan meningkatkan tarif jasa kepelabuhan serta menurunkan kapasitas lahan penimbunan peti kemas.

Semakin tinggi Pendapatan berarti semakin efektif penggunaan program dalam perusahaan tersebut, pendapatan sangat berpengaruh signifikan terhadap peningkatan laba demikian juga sebaliknya apabila terjadi pemborosan biaya akan mengakibatkan menurunkan laba. Berdasarkan uraian di atas, kerangka berfikir dapat digambarkan sebagai berikut :



Gambar 2.1
Kerangka berfikir

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif yang bersifat kuantitatif karena penelitian ini berkaitan dengan objek penelitian yaitu pada perusahaan dengan kurun waktu tertentu dngan menggumpulkan data dan informasi yang berkaitan dengan perusahaan dan disesuaikan dengan tujuan penelitian. Menurut Sugiyono (2013:41) penelitian deskriptif adalah mengumpulkan, mengklasifikasikan, menganalisa serta menginterpretasikan data yang berhubungan dengan masalah yang di hadapi dan membandingkan pengetahuan teknis (data primer) dengan keadaan yang sebenarnya pada perusahaan untuk kemudian mengambil kesimpulan.

B. Tempat dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan mengambil data laporan keuangan perusahaan PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero) Medan yang beralamatkan di Jln. Krakatau Ujung No. 100 Medan. Waktu pengambilan data ini dilakukan saat perusahaan telah memberikan persetujuan. Pengambilan data ini berlangsung selama tiga hari.

Tabel 3.1 Waktu Penelitian

Keterangan	Bulan/Minggu																							
	November				Desember				Januari				Februari				Maret				April			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Pra Riset	■	■	■	■																				
Pengajuan Judul					■	■	■	■																
Pengambilan Data									■	■	■	■												
Penulisan Judul										■	■	■												
Bimbingan Proposal											■	■	■	■	■	■								
Seminar Proposal															■	■								
Penelitian Skripsi																		■	■	■				
Bimbingan Skripsi																			■	■				
Sidang Meja Hijau																					■	■	■	■

C. Jenis dan Sumber Data

Penelitian deskriptif adalah penelitian yang berusaha mendeskripsikan suatu gejala, peristiwa, kejadian yang terjadi saat sekarang (Noor Juliansyah : 2012). Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data kuantitatif, data yang penulis kumpulkan dalam bentuk angka-angka absolute dari laporan kinerja operasional perusahaan dan laporan keuangan perusahaan.

Data penelitian yang digunakan merupakan data Sekunder. Data yang diperoleh secara langsung dari pihak kedua yang merupakan objek dari terhadap penelitian ini. Sumber penelitian ini diperoleh melalui pihak yang berwenang terhadap keuangan PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero).

D. Defenisi Operasional Variabel

Defenisi operasinal variabel dalam penelitian ini sebagai berikut :

1. Pendapatan adalah penghasilan yang timbul selama dalam aktifitas normal entitas dan dikenal dengan bermacam – macam sebutan yang berbeda. Pendapatan diteliti dn diambil dari laporan laba rugi BICT tahun 2013 – 2016 .

2. *Dwelling Time* adalah ukuran waktu yang dibutuhkan kontainer, sejak kontainer di bongkar dari kapal (*berthing*) sampai dengan keluar dari kawasan pelabuhan (*gate out*), *Dwelling Time* dapat di hitung dengan rumus:

$$Dt = \frac{\text{Ground Slot}}{\text{Annual Throughput}} \times 365$$

E. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan penulis dalam penelitian ini adalah studi dokumentasi yaitu pengumpulan data yang tersedia diperusahaan yang berupa laporan keuangann yang berhubungan dengan objek penelitian, studi dokumentasi yang digunakan penulis adalah dokumentasi tertulis yaitu berupa printed laporan kinerja operasional, laba rugi, dan laporan lainnya yang dibutuhkan. Yang nantinya data tersebut digunakan sebagai acuan dan bahan pertimbangan terhadap apa yang ada di lapangan.

F. Teknik Analisis Data

Penelitian ini adalah penelitian deskriptif, yaitu dengan cara menganalisis data data kinerja operasional (*Dwelling Time*) kemudian ditarik kesimpulan dari data laporan laba rugi (Pendapatan). Data penelitian di analisis dengan pendekatan komparatif *Dwelling Time* dalam mempengaruhi pendapatan. Data yang diperoleh akan di analisis serta di uraikan dalam bentuk deskriptif.

Adapun yang dilakukan adalah sebagai berikut :

1. Menganalisis data mengenai Laporan Laba Rugi Tentang Pendapatan terminal petikemas

2. Menganalisis data mengenai Kinerja Operasional yaitu *Dwelling time* untuk mengetahui perbandingan Pendapatan terminal petikemas sebelum dan sesudah di terapkannya *Dwelling Time*
3. Menggunakan uji paired t-test untuk menguji nyata atau tidaknya hubungan variabel bebas dengan variabel terikat

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Di dalam manajemen keuangan kepelabuhanan, pendapatan adalah arus masuk dari manfaat ekonomi yang timbul dari aktivitas normal entitas perusahaan pelabuhan selama suatu periode, bila arus masuk itu mengakibatkan kenaikan aset bersih, yang tidak berasal dari kontribusi penanaman modal. *Dwelling time* merupakan salah satu sumber pendapatan terminal petikemas. Pendapatan perusahaan yang memiliki perincian khusus memiliki pengelompokan pendapatan. Pada pendapatan terminal petikemas terdapat kegiatan *dwelling time* yang menjadi sumber pendapatan petikemas, namun kegiatan ini baru dimulai tahun 2015 sehingga menjadi faktor penelitian perbandingan sebelum dan sesudah adanya *dwelling time*.

Berdasarkan kinerja operasional dan Laporan Pendapatan terminal petikemas PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero) BICT sebagai dasar perbandingan sebelum dan sesudah *dwelling time* terhadap pendapatan. Berikut adalah hasil perbandingan yang menggunakan uji *t paired t test*.

A. Hasil Penelitian

a. Uji Signifikan *paired test* (Uji t)

Uji Parsial (t) untuk menguji ada atau tidaknya hubungan variabel bebas dengan variabel terikat. Dalam penelitian ini variabel bebas di wakikan oleh *dwelling time* yaitu X1 untuk sebelum *dwelling time* dan X2 sesudah adanya *dwelling time* serta variabel terikat yang diwakikan oleh Y1 yaitu Pendapatan terminal petikemas .

berikut tabel pengelolaan data :

Tabel 4.1
Paired Samples Statistics

	Mean	N	Std. Deviation	Std. Error Mean
Pair 1 sebelum dwelling time	1.0970E11	14	2.80036E11	7.48428E10
sesudah dwelling time	9.3716E10	14	2.38238E11	6.36718E10

Studi komparatif sebelum dan sesudah dwelling time terhadap pendapatan terminal petikemas BICT. Berdasarkan daftar tabel 4.2 di atas dapat diketahui bahwa rata-rata kinerja operasional dari 14 kinop adalah sebanyak 1,097 sementara terjadi kenaikan sebelum dan sesudah *dwelling time* sebesar 9,3716 .

Tabel 4.2
Paired Samples Correlations

	N	Correlation	Sig.
Pair 1 sebelum dwelling time & sesudah dwelling time	14	.995	.000

Studi komparatif sebelum dan sesudah dwelling time terhadap pendapatan terminal petikemas BICT. Berdasarkan daftar tabel 4.3 menunjukkan bahwa korelasi antara dua variabel adalah sebesar 0,995 dengan sig sebesar 0,00 hal ini menunjukkan korelasi kinerja operasional antara sebelum dan sesudah *dwelling time* adalah kuat dan signifikan.

Tabel 4.3
Uji Paired t test (Uji t berpasangan)

Paired Samples Test

	Paired Differences			t	Df	Sig. (2-tailed)
	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean			
Pair 1 sebelum dwelling time - sesudah dwelling time	1.59859E10	4.95443E10	1.32413E10	1.207	13	.249

Studi komparatif sebelum dan sesudah dwelling time terhadap pendapatan terminal petikemas BICT. Berdasarkan daftar tabel 4.4 diketahui angka masing variabel bebas (sebelum dan sesudah dwelling time) saling mempengaruhi variabel terikat (pendapatan).

Kriteria pengambilan keputusan :

Terima Ha (Tolak Ho) jika $t_{hitung} > t_{tabel}$ dan $Sig\ t < \alpha\ 5\%$

Tolak Ha (Terima Ho) jika $t_{hitung} < t_{tabel}$ dan $Sig\ t > \alpha\ 5\%$

Studi komparatif sebelum dan sesudah dwelling time terhadap pendapatan BICT . Nilai t hitung adalah sebesar 1,207 dengan Signifikan 0,249 > 0,05 maka dapat disimpulkan bahwa HI ditolak dan H0 di terima ,artinya sesudah dwelling time berpengaruh positif dan tidak signifikan mempengaruhi pendapatan terminal petikemas atau sama tidak mengalami perubahan yang signifikan.

B. Pembahasan

a. Perbandingan sebelum dan Sesudah *Dwelling Time* terhadap pendapatan

Berdasarkan uji t didapatkan koefisien pengaruh variabel sesudah *Dwelling Time* berpengaruh tidak signifikan terhadap pendapatan terminal petikemas. Hasil

menunjukkan bahwa signifikan $0,249 < 0,05$, maka sesudah *Dwelling Time* tidak berpengaruh signifikan terhadap pendapatan.

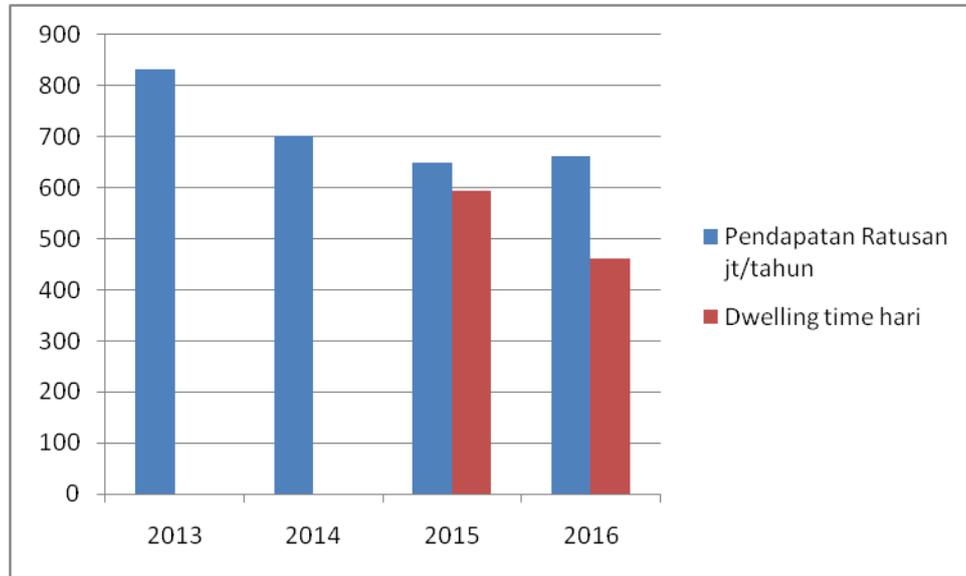
Tabel 4.4
Kinerja Operasional

Service Time	Satuan	2013	2014	2015	2016
Waiting Time (WT)	jam/kapal	0,86	1,22	0,00	2,34
Postpone Time (PT)	jam/kapal		-	0,00	1,54
Approach Time (AT)	jam/kapal	1,25	1,16	2,22	2,44
Berthing Time (BT)	jam/kapal	31,86	26,85	28,03	27,57
a. Berth Working Time (BWT)	jam/kapal	26,05	21,38	20,62	21,22
b. Non Operating Time (NOT)	jam/kapal	5,81	5,46	7,41	6,35
Turn Round Time (TRT)	jam/kapal	33,97	29,23	30,25	33,89
Dwelling Time	Hari			5,94	4,61
Pendapatan	Ratusan jt/tahun	833	702	649	662

Sumber: Laporan Kinerja keuangan dan Laporan kinerja operasional

Bersumber dari laporan kinerja operasional PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero) cabang BICT dapat diketahui bahwa didalam kinerja operasional terdapat beberapa indikator kegiatan yang mejadi kegiatan operasional, pada *Waiting time* dalam empat tahun terakhir laporan waktu tunggu kapal cukup baik dalam artian mengalami peningkatan di setiap tahunnya, pada indikator *postpone time* (waktu tunda) memiliki nilai yang cukup besar yang menjadi pertanda kurang baik bagi kinerja operasional, begitu juga di *Turn round time* (waktu pelayanan kapal) mengalami penurunan di 2015 yaitu sebesar 30,25 jam/kapal dibandingkan 2014 lalu semakin menurun di 2016 yaitu 33,89 jam/kapal. *Approach time* (pelayanan pandu) mengalami peningkatan di 2014 yaitu hanya 1,16 jam saja namun semakin menurun di tahun-tahun berikutnya sampai 2016. *Berthing time* (waktu tambat) mengalami fluktuasi yang cukup baik di tiap tahunnya. Dan Kemudian *Dwelling time* yang menjadi indikator baru di kinerja operasional PT.

Pelabuhan Indonesia I memangkas *dwelling time* yang masih memiliki rata-rata 5,5 hari menjadi 3 hari saja. Dan pada kinerja operasional PT. Pelabuhan Indonesia I cabang BICT masi di angka 5,94 hari dan 4,61 hari di 2016.



Gambar 4.1
Grafik *dwelling time* dan pendapatan PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero)

Penurunan pendapatan petikemas sektor oprasional BICT setelah adanya *dwelling time* memiliki dampak pada masa penumpukan dan juga pengenaan biaya akan penggunaan alat-alat berat guna memindahkan petikemas dari titik awal ke titik yang lain untuk dilakukan pemeriksaan lebih lanjut. Penumpukan dan penggunaan alat berat merupakan salah satu faktor pemasukan yang diterima pelabuhan. Pendapatan BICT di awal tahun munculnya peraturan baru “*dwelling time* 3 hari” di 2015 drastis turun dibandingkan tahun sebelumnya yaitu di 2014. Namun dapat naik di tahun. Berikutnya yaitu 2016, hal ini menunjukkan bahwa kinerja operasional *dwelling time* dapat mempengaruhi pendapatan dikarenakan perputaran arus peti kemas yang di percepat sehingga pendapatan tetap pada kondisi yang stabil atau normal. Dalam penelitian ini menyimpulkan bahwa

perbandingan sebelum dan sesudah dwelling time tidak berpengaruh signifikan terhadap pendapatan dapat didukung oleh konteks kepelabuhanan, *dwelling time* merupakan waktu hitung mulai dari suatu petikemas (kontainer) dibongkar dan diangkat (*unloading*) dari kapal sampai petikemas tersebut meninggalkan terminal melalui pintu utama (*World Bank, 2011*).

Berdasarkan hasil penelitian supriyono dkk pada PT. Terminal Peti kemas Semarang tahun 2016, menghasilkan bahwa semakin tinggi (lama) waktu *Dwelling Time* maka semakin tinggi pula pendapatan di karenakan adanya tambahan biaya penumpukan yang di telah di uji dengan uji t dengan nilai t sebesar 0,04 yang berarti data signifikan dan hipotesis dapat diterima.

Bahwa kinerja operasional (*Dwelling time*) tidak dapat mempengaruhi pendapatan suatu pelabuhan, dikarenakan *Dwelling time* belum menunjukkan kinerja yang signifikan dalam pengelolaan arus bongkar muat dalam kepelabuhan, penggunaan program *dwelling time* tidak akan meningkatkan tarif jasa kepelabuhan serta menurunnya kapasitas lahan, penimbunan peti kemas namun akan berkurangnya biaya sewa lahan tempat penimbunan pada PELINDO 1 MEDAN Cab Belawan artinya menimbulkan penurunan terhadap pendapatan perusahaan. Semakin tinggi Pendapatan berarti semakin efektif penggunaan program dalam perusahaan tersebut, pendapatan sangat berpengaruh signifikan terhadap peningkatan laba demikian juga sebaliknya apabila terjadi pemborosan biaya akan mengakibatkan menurunkan laba.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil Studi komparatif yang telah dilakukan pada laporan keuangan dan laporan kinerja operasional PT. Pelabuhan Indonesia 1 (persero) cabang belawan internasional container terminal (BICT) tahun 2013-2016, dapat disimpulkan bahwa :

Perbandingan pendapatan terminal petikemas sebelum dan sesudah di terapkannya program *Dwelling Time 3 Hari* pada PT. Pelabuhan Indonesia 1 cabang Belawan internasional Container Terminal (BICT) mengalami penurunan pendapatan sebelum *Dwelling Time* dan mengalami peningkatan pendapatan di tahun kedua setelah *Dwelling Time*. Indikator baru *Dwelling Time* berpengaruh positif tetapi tidak signifikan dikarenakan berdasarkan hasil Uji *paired t test* yang dilakukan menghasilkan $0,249 < 0,05$, hal ini membuktikan bahwa indikator baru tidak signifikan.

Walaupun tidak signifikan namun kinerja operasional yang baru ini dapat menghasilkan kinerja yang positif bagi operasional perusahaan hal ini dapat dilihat berdasarkan Uji *paired t test* yang menghasilkan nilai $t : 1.207$ dengan signifikansi $0,249$ di karenakan itu perbandingan pendapatan dengan indikator baru *dwelling time* memiliki keterkaitan hal ini di buktikan dengan Uji *paired T test* dalam *sample corelation* dengan nilai sebesar $0,995$ dengan sig sebesar $0,00$ hal ini menunjukkan korelasi/keterkaitan kinerja operasional antara sebelum dan sesudah *dwelling time* adalah kuat dan signifikan.

Dengan melihat data operasional dan data keuangan (pendapatan) yang terbukti setelah mengalami penurunan dan kembali naik setelah program atau indikator baru tersebut di kemukakan maka dalam hal ini peneliti membuat satu pernyataan berdasarkan data serta studi komparatif yang telah dilakukan bahwa indikator baru *Dwelling Time* pada PT. Pelabuhan Indonesia 1 (persero) cabang belawan internasional container terminal (BICT) tidak berpengaruh pada pendapatan PT. Pelabuhan Indonesia 1 (persero) cabang belawan internasional container terminal (BICT) .

B. Saran

1. PT. Pelabuhan Indonesia 1 (persero) cabang belawan internasional container terminal (BICT) sebagai perusahaan yang bergerak di bidang usaha bongkar muat kepelabuhan diharapkan mampu bekerja dengan baik dan lebih mengefisienkan baik di kegiatan operasional serta menghindari kegiatan yang menimbulkan pemborosan keuangan.
2. Penambahan infrastruktur yang memadai sehingga mampu mengoptimalkan produktifitas serta meminimalisir pengeluaran biaya perawatan infrastruktur yang sudah kurang optimal serta optimalisasi ketersediaan lahan dan out put petikemas tersebut
3. Perusahaan di harapkan lebih memperhatikan pembenahan sdm dalam kegiatan perusahaan agar lebih optimal dan menghindarkan dari kegiatan kegiatan yang merugikan perusahaan.

DAFTAR PUSTAKA

- Raka Argiansyah Dkk (2016). “ Analisis Pengaruh Dwelling Time terhadap Pendapatan PT. Terninal Peti Kemas Semarang tahun 2011-2015”.
- Edy Hidayat Dkk. (2009). *Referensi Kepelabuhan PT. Pelabuhan indonesia*. Seri 01 Edisi II. Pelindo I :Medan
- Edy Hidayat Dkk. (2009). *Pengoperasian Pelabuhan PT Pelabuhan Indonesia*. Seri 06 Edisi II. Pelindo I : Medan
- Hery, (2009). *Akuntansi Keuangan Menengah*. PT. Bumi Aksara : Jakarta
- Jusup, Al Haryono, (2011). *Dasar0dasar Akuntansi*. Edisi tujuh. Jilid Satu. Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi YKPN : Yogyakarta
- Kasmir. (2008). *Analisi laporan Keuangan*. Rajawali Pers : Jakarta
- Rudianto.(2008). *Pengantar Akuntansi* . Erlangga : Jakarta
- Mulyadi. (2001). *Akuntansi Manajemen*. Edisi Tiga. Salemba Empat : Jakarta
- Soemarso, S.R (2003). *Akuntansi Suatu Pengantar*. Edisi Lima. Salemba Empat : Jakarta
- Manulang dan pakpahan. (2014). *Metodologi Penelitian Proses penelitian praktis*. Citra Pustaka Media : Bandung
- Salahudin Rafi Dkk (2012). “ *Dwelling Time Manajemet Antara Harapan dan Kenyataan di Indonesia*”
- Dila Nafriza (2009). “ Analisa Manajemen Persediaan pada PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia I Unit terminal Peti Kemas (UTPK) BELAWAN”.
- Harmaini Wibowo (2010). “ Analisis Faktor-faktor yang Mempengaruhi Waktu Tunggu Kapal di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang”.
- Fajar Prasetya Dkk (2013). “ Studi Pengurangan *Dwelling Time* Petikemas Impor dengan Pendekatan Simulasi (Studi kasus : Terminal Petikemas Surabaya)

