



**ANALISIS PENGHAMBAT PROSES *BERTHING* KAPAL
DI PELABUHAN TANJUNG PRIOK YANG DI AGENTI PT.
TARUNACIPTA KENCANA JAKARTA**

SKRIPSI

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

Oleh

MUHAMAD RIFQI AINUN NAJIB
541711306482 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG**

2021

HALAMAN PERSETUJUAN

**ANALISIS PENGHAMBAT PROSES BERTHING KAPAL DI
PELABUHAN TANJUNG PRIOK YANG DI AGENI
PT. TARUNACIPTA KENCANA JAKARTA**

Disusun Oleh:

MUHAMAD RIFOLAINUN NAJIB

541711306482 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang,.....

Dosen Pembimbing I

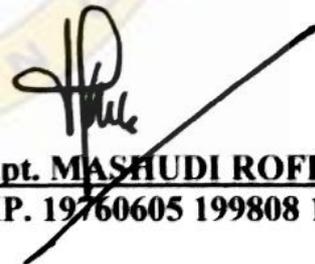
Materi



Ir. FITRI KENSIWI, M.Pd
NIP.19660702 199203 2 009

Dosen Pembimbing II

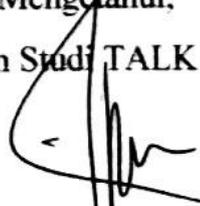
Metode Penulisan



Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Se.
NIP. 19760605 199808 1 001

Mengetahui,

Ketua Program Studi TALK Diploma IV



NUR ROHMAH, SE., MM
NIP. 19750318 200312 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

ANALISIS PENGHAMBAT PROSES *BERTHING* KAPAL DI
PELABUHAN TANJUNG PRIOK YANG DI AGENI PT. TARUNACIPTA
KENCANA JAKARTA

Disusun oleh:

MUHAMAD RIFQI AINUN NAJIB

NIT. 541711306482 K

Telah Diujikan Dan Disahkan Oleh Dewan Penguji

Serta Dinyatakan Lulus Dengan Nilai

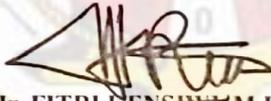
Pada Tanggal, Agustus 2021

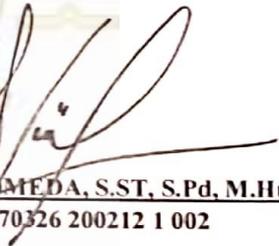
Penguji I

Penguji II

Penguji III


Capt. ANUGRAH NUR PRASETYO, M.Si.
NIP. 19710521 199903 1 001


Ir. FITRI KENSIWI, M.Pd.
NIP. 19660702 199203 2 009


VEGA F. ANDROMEDA, S.ST, S.Pd, M.Hum
NIP. 19770326 200212 1 002

Dikukuhkan oleh:

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG


Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc
NIP. 19670605 199808 1 001

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : MUHAMAD RIFQI AINUN NAJIB
NIT : 541711306482 K
Jurusan : Tata laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul “ANALISIS PENGHAMBAT PROSES *BERTHING* KAPAL DI PELABUHAN TANJUNG PRIOK YANG DI AGENI PT. TARUNACIPTA KENCANA” Adalah benar hasil karya saya bukan jiplakan skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari skripsi ini.

Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang,..... 2021

Yang menyatakan



MUHAMAD RIFQI AINUN NAJIB
NIT. 541711306482 K

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

1. Maka sesungguhnya bersama kesulitan itu ada kemudahan. Sesungguhnya bersama kesulitan itu ada kemudahan.

QS Al Insyirah 5-6.

2. Allah tidak membebani seseorang melainkan sesuai kesanggupannya.

QS Al Baqarah 286.

3. Ing wis lunga lalekno, sing durung teko entenono, sing wis ono syukurono.

(Yang sudah pergi lupakanlah, yang belum datang tunggulah dan yang sudah ada syukurilah).

Persembahan:

1. Kedua orang tua penulis, Alm. Achmad Sa'i dan Umi Simtiyah
2. Almamater saya, PIP Semarang
3. Teman-teman angkatan 54 PIP Semarang

PRAKATA

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakaatuh

Syukur Alhamdulillah penulis panjatkan kehadiran Allah SWT atas rahmat dan hidayah-Nya sehingga skripsi ini dapat terselesaikan, Shalawat dan salam penulis kirimkan kepada Nabi Muhammad SAW, Beserta para sahabat dan keluarga beliau yang telah memberikan tauladan dalam menjalani kehidupan di dunia dan di akhirat.

Dalam penyusunan skripsi ini banyak sekali hambatan dan rintangan yang penulis hadapi namun akhirnya penulis bisa melaluinya hal ini karena adanya bantuan dan juga bimbingan dari berbagai pihak baik moral maupun spiritual. Untuk itu, penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Terkhusus kepada yang tercinta dan saya banggakan Ayahanda Alm. Achmad Sa,i dan Ibuda Umi Simtiyah yang telah banyak berkorban dalam mengasuh, mendidik, mendukung, dan juga yang tak henti-hentinya memberikan doa untuk keberhasilan dan cita-cita putramu ini.
2. Saudara dan Saudariku tercinta serta segenap keluarga yang senantiasa memberikan doa dan bantuan selama penyusunan skripsi ini.
3. Ibu Ir. Fitri Kensiwi, M.Pd. dan Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Se. yang selalu sabar membimbing hingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.
4. Teman-teman TALK yang selalu memberi motivasi dan dukungan.
5. Keluarga besar kelas KVIIIIB (LIV) tetap kompak jangan lupakan kebersamaan kita dikala suka ataupun duka.

6. Seluruh teman-teman angkatan LIV, lanjutkan perjuangan kalian semua.
7. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah membantu memberikan dukungan.

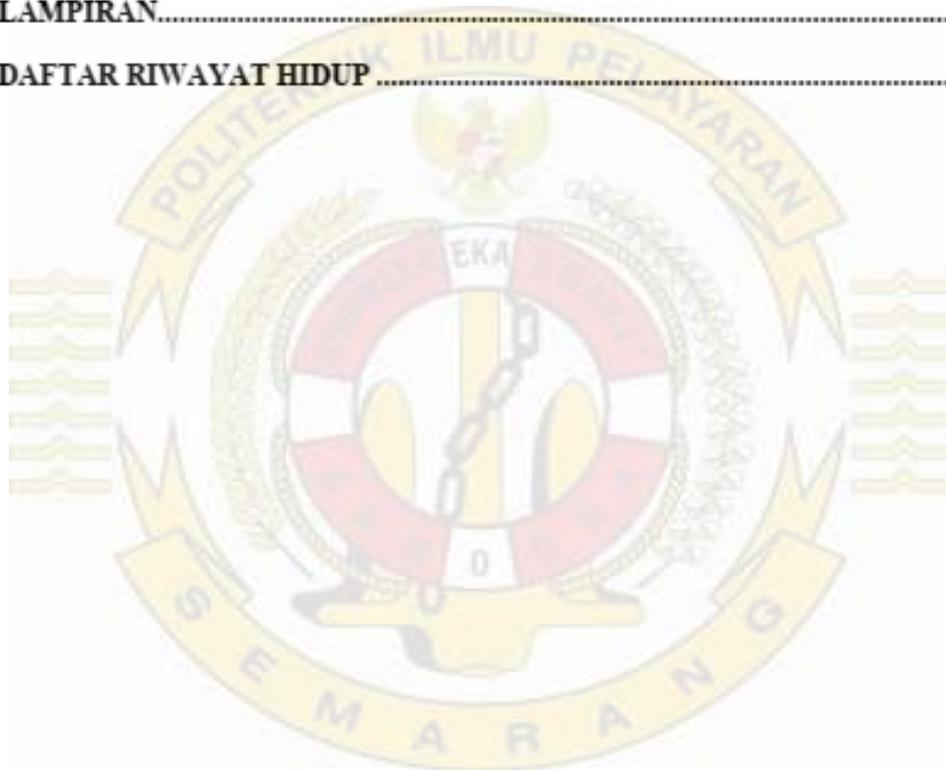
Akhir kata, penulis mempunyai harapan besar skripsi ini memberikan manfaat kepada semua pembacanya. Penulis juga berharap skripsi ini dapat bermanfaat dan semoga Allah Subhanahu Wa Ta'ala memberi lindungan kepada kita semua.



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
INTISARI	x
ABSTRACT	xi
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Rumusan Masalah.....	4
1.3. Tujuan Penelitian	5
1.4. Manfaat Penelitian	5
1.5. Sistematika Penulisan	6
BAB II LANDASAN TEORI	8
2.1. Tinjauan Pustaka	8
2.2. Kerangka Pemikiran	28
BAB III METODE PENELITIAN	30
3.1. Pendekatan dan Desain Penelitian	30
3.2. Waktu dan Tempat Penelitian.....	31
3.3. Sumber Data Penelitian	31
3.4. Teknik Pengumpulan Data.....	33
3.5. Teknik Keabsahan Data	36
3.6. Teknik Analisis Data	37
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	40

4.1. Gambaran Umum Objek Penelitian.....	40
4.2. Analisa Masalah.....	49
4.3. Pembahasan Masalah.....	50
BAB V SIMPULAN DAN SARAN.....	60
5.1. Simpulan.....	60
5.2. Saran.....	62
DAFTAR PUSTAKA.....	64
LAMPIRAN.....	65
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	75



INTISARI

Ainun Najib, Rifqi.2021. NIT 541711306482 K “Analisis Penghambat Proses *Berthing* Kapal Di Pelabuhan Tanjung Priok Yang Diageni PT. Tarunacipta Kencana Jakarta“. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Pembimbing I: Ir. Fitri Kensiwi, M.Pd. Pembimbing II: Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Se.

Perusahaan pelayaran yang menyediakan pelayanan keagenan kapal harus dapat melaksanakan tugas-tugasnya dengan baik dan benar. Disini agen bertindak sebagai pihak yang mewakili pemilik kapal dalam mempersiapkan segala sesuatu agar kegiatan kapal selama dipelabuhan dapat berjalan sesuai dengan baik sehingga dapat memberikan pelayanan sepenuhnya terhadap kepentingan kapal selama dipelabuhan. Hal tersebut menimbulkan perumusan masalah untuk skripsi ini yaitu: Apa sajakah hambatan yang di hadapi dalam pengurusan kapal, Bagaimana upaya yang dilakukan oleh PT. Tarunacipta Kencana Jakarta dalam peningkatan kinerja menghadapi hambatan tersebut. Sehingga tujuan penelitian ini adalah: Untuk mengetahui hambatan yang dihadapi selama proses pengurusan kapal, Untuk mengetahui upaya-upaya yang harus dilakukan unuk mengoptimalkan pengurusan kapal.

Pada skripsi ini penulis menggunakan metode deskriptif kualitatif. Metode pengumpulan data yang digunakan adalah dengan cara wawancara, studi kepustakaan, dan observasi. Teknik analisis data yang digunakan antara lain adalah verifikasi data, reduksi data, dan penyajian data. Penanganan kapal dapat dilaksanakan secara lebih efisien sehingga diperlukan adanya upaya untuk menangani hambatan tersebut. Faktor Internal dan External menjadi hambatan utama. Sehingga penulis memilih beberapa upaya untuk mengatasi hambatan tersebut dengan agar pelaksanaan pengurusan kapal dapt berjalan dengan baik.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa *shipping agency* di perusahaan PT. Tarunacipta Kencana masih terhambat yang timbul dari internal maupun external. Hal itu menunjukkan bahwa koordinasi, komunikasi dan pelaksanaan harus terjalin dengan baik agar pelaksanaan pengurusan kapal dapat berjalan dengan baik dan tepat dan proses pelaksanaan *Clearance in* dan *Clearance out* kapal harus sesuai prosedur dan peraturan yang berlaku.

Kata Kunci : Agen Pelayaran, Operasional Kapal

ABSTRACT

Ainun Najib, Rifqi. 2021. NIT 541711306482 K “*Analysis of Obstacles During Ship’s Berthing Process at Tanjung Priok Port in a Cooperation With PT. Tarunacipta Kencana Jakarta as a Shipping Agent*”. *Essay. Diploma IV Program, Port and Shipping Study Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic. Advisor I: Ir. Fitri Kensiwi, M.Pd. Advisor II: Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Se.*

Shipping companies that provide ship agency services must be able to carry out their duties properly and correctly. In this case, the agent is a party who represents the ship owner in preparing everything so that the ship's activities at the port can run properly so that they can provide everything necessary for what does the ship needs at the port. Then it appears the formulation of the problems for this thesis, namely: What are the obstacles faced in managing the ship, what are the efforts made by PT. Taruna Cipta Kencana Jakarta in improving performance to face these obstacles. So the objectives of this research are: To find out the obstacles faced during the ship management process, to find out the efforts that must be made to optimize ship management.

In this thesis, the author uses a qualitative descriptive method. Data collection methods are interviews, literature study, and observation. Data analysis techniques are data verification, data reduction, and data presentation. Ship management should be carried out more efficiently to overcome these obstacles. Internal and External factors are the main obstacles. So the authors choose several efforts to overcome these obstacles so that the implementation of ship management can be run properly.

The results showed that the shipping agency in the company PT. Tarunacipta Kencana is still hampered by the internal and external obstacle factors. This shows that coordination, communication and implementation must be well established so that the implementation of ship management can be run properly and appropriately and the process of implementing clearance in and clearance out of the ship must be relevant with applicable procedures and regulations.

Keywords: Shipping Agent, Ship Operation

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Perkembangan dunia perdagangan yang saat ini semakin maju dan meningkat berpengaruh pesat terhadap luasnya jaringan perdagangan antar Negara, termasuk hubungan antara produsen dengan konsumen satu negara dengan negara lainnya terutama kegiatan distribusi atau kegiatan niaga yang mencakup dalam pengangkutan barang dari tempat produksi sampai ke tempat penjualan atau pengguna jasa. Dalam proses kegiatan distribusi barang, penentuan jenis angkutan merupakan hal yang sangat penting dan menentukan, karena sangat erat kaitannya dengan pemilihan moda angkutan dan juga biaya yang harus dikeluarkan secara efektif.

Untuk memperoleh efisiensi pengangkutan barang, di tuntut kecepatan, kelancaran, keamanan, dan biaya yang murah. Pendistribusian barang dan jasa sebagian besar menggunakan angkutan laut, karena selain biaya yang relatif murah, pengiriman juga dapat dilakukan dengan kapasitas yang besar. Faktor ekonomis yang dikehendaki dalam angkutan laut harus dapat memenuhi beberapa persyaratan, yaitu kecepatan yang tinggi, daya muat yang besar, kemudahan dalam bongkar muat dan biaya terkait dalam pungutan administrasi tersebut.

Kegiatan ekspor-impur melalui pelabuhan di Indonesia menjadi sangat tinggi, yang dapat dibuktikan dengan banyak kapal-kapal asing maupun domestik yang melakukan kegiatan bongkar muat di pelabuhan. Tingginya kegiatan bongkar muat melalui pelabuhan juga ikut menunjang tumbuhnya perusahaan pelayaran Indonesia.

Perusahaan pelayaran yang tumbuh dan berkembang pesat di Indonesia di ikuti dengan peningkatan pelayanan jasa perusahaan agen pelayaran. Mengantisipasi hal tersebut, maka pihak pelabuhan juga harus memberikan pelayanan jasa yang optimal. Untuk melancarkan proses kegiatan tersebut diperlukan adanya kerjasama dan koordinasi antar instansi terkait di pelabuhan untuk melancarkan proses arus ekspor impor barang. Institusi dimaksud tersebut antara lain Syahbandar, Otoritas Pelabuhan, Karantina, Bea Cukai, Imigrasi, Kesehatan, Pihak Keamanan, serta pihak lain yang terkait.

Perusahaan pelayaran yang menyediakan pelayanan keagenan kapal harus dapat melaksanakan tugas-tugasnya dengan baik dan benar. Disini agen bertindak sebagai pihak yang mewakili pemilik kapal dalam mempersiapkan segala sesuatu agar kegiatan kapal selama dipelabuhan dapat berjalan sesuai dengan baik sehingga dapat memberikan pelayanan sepenuhnya terhadap kepentingan kapal selama dipelabuhan

General agent merupakan perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan asing untuk melayani kapal - kapal milik perusahaan tersebut, selama berlayar dan singgah di pelabuhan Indonesia. Dalam melaksanakan tugas keagenan, *general agent* akan menunjuk *port agent* sebagai pelaksana

yang mengageni kapal tersebut. Bila suatu pelabuhan tidak mempunyai cabang, *general agent* akan menunjuk cabang dari perusahaan pelayaran sebagai *sub agent*. Aspek dalam pelaksanaan keagenan di bagi atas dua yaitu pelayanan terhadap operasional kapal dan pelayanan terhadap muatan yang akan di muat atau di bongkar dari atau ke kapal serta embarkasi dan debarkasi penumpang.

Setiap perusahaan keagenan akan berusaha untuk membuat cara yang efisien terutama bagaimana memberikan pelayanan jasa *clearance in* dan *out* kapal dalam waktu yang cepat dan lancar, tanpa mengalami hambatan apapun, guna mencegah terjadinya keterlambatan kapal tiba pada pelabuhan berikutnya. Memberikan pelayanan keagenan kapal yang sebaik-baiknya merupakan bentuk persaingan para perusahaan pelayaran.

Pada kegiatannya PT. Tarunacipta Kencana merupakan perusahaan pelayaran milik PT. SINARMAS Group yang bergerak dalam bidang pelayanan jasa keagenan kapal asing maupun lokal dan juga dapan melakukan pengurusan *crew change* milik perusahaan CMA CGM dan pengurusan PPJK minyak sawit atau CPO dan turunannya. Dalam garis besarnya perusahaan tersebut berperan sebagai *Port Agent* atau *Local Agent* dengan memiliki beberapa cabang.

PT. Tarunacipta Kencana memiliki potensi yang sangat besar untuk berkembang pesat dalam pelayanan jasa keagenan kapal. Peningkatan pelayanan jasa keagenan kapal oleh PT. Tarunacipta Kencana diharapkan dapat meningkatkan jumlah kapal yang diageninya. Selama ini alam

pelaksanaan pelayanan jasa keagenan oleh PT. Tarunacipta Kenaca masih terdapat kendala yang menyebabkan pelayanan jasa yang diberikan belum optimal.

Seperti kurangnya pemantauan mengenai muatan yang akan di muat atau di bongkar dari/ke atas kapal kepada pihak yang terkait, serta masih lambatnya proses penyelesaian dokumen-dokumen persyaratan untuk *clearence* kapal, sehingga mengakibatkan kurang optimalnya pelayanan jasa *clearence in* dan *clearence out* yang dilakukan oleh PT. Tarunacipta Kencana Jakarta. Hal ini menyebabkan kurang optimalnya perusahaan dalam pengurusan kapal di pelabuhan. Maka dari itu penulis merencanakan judul untuk pembuatan skripsi tentang **ANALISIS PENGHAMBAT PROSES BERTHING KAPAL DI PELABUHAN TANJUNG PRIOK YANG DIAGENI PT. TARUNACIPTA KENCANA.** Penulis berharap dapat memberikan informasi yang diperlukan untuk meningkatkan pelayanan jasa *clearence* terhadap perusahaan PT.Tarunacipta Kencana Jakarta.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan tersebut di atas, maka peneliti merumuskan masalah dalam skripsi ini:

- 1.2.1. Apa saja faktor-faktor penghambat proses *berthing* kapal yang diageni PT. Tarunacipta Kencana ?
- 1.2.2. Bagaimana proses *berthing* kapal yang tepat guna menghindari keterlambatan pelayanan kapal ?

1.3. Tujuan Penelitian

Dalam pelaksanaan Praktek Darat ini penulis ingin membandingkan dan mempraktekkan teori-teori yang telah didapat dalam perkuliahan maupun distudi kepustakaan, serta dokumen dengan keadaan yang ditemukan dalam praktek darat, sehingga dalam penulisan skripsi ini mempunyai beberapa tujuan yaitu :

- 1.3.1. Untuk mengetahui faktor apa saja yang menjadi penghambat proses *berthing* kapal yang diageni oleh PT. Tarunacipta Kencana Jakarta.
- 1.3.2. Bagaimana proses *berthing* kapal yang tepat untuk menghindari terjadinya permasalahan

1.4. Manfaat Penelitian

1.4.1. Bagi Penulis

Sebagai bahan atau acuan untuk dapat memahami dan menerapkan ilmu pengetahuan mengenai kegiatan keagenan kapal. Dan sebagai syarat untuk menyelesaikan jenjang pendidikan D4 Tata Laksana Angkutan Laut dan Pelayaran di PIP SEMARANG

1.4.2. Bagi Perusahaan

Dapat memberikan informasi kepada perusahaan untuk mengetahui kekurangan-kekurangan apa saja yang terjadi pada kegiatan operasional pelayanan kapal. Sehingga, perusahaan dapat memperbaiki dan meningkatkan mutu kegiatan operasional kapalnya, agar lebih baik lagi dimasa yang akan datang dan dapat mencapai tujuan secara efektif

1.5. Sistematika Penulisan

Untuk memudahkan penulis dalam membahas dan mengkaji materi skripsi ini, maka sistematika penulisan skripsi ini dibagi menjadi 5 (lima) bab yang diawali hal-hal bersifat umum, dan dengan penulisan yang disajikan pada bab-bab selanjutnya penulis membahas tentang hal-hal yang berkaitan langsung dengan judul dan disusun sedemikian rupa sehingga diharapkan akan sangat memudahkan para pembaca memahaminya apa yang dijelaskan oleh penulis dalam skripsi ini.

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini penulis menguraikan tentang latar belakang masalah penulisan skripsi, menguraikan mengenai alasan mengapa penulis memilih judul tersebut, tujuan dan kegunaan penelitian, perumusan masalah, pembatasan masalah dan sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini penulis menguraikan tentang tinjauan pustaka yang memuat uraian mengenai ilmu yang terdapat dalam pustaka ilmu pengetahuan pendukung lainnya serta menjelaskan teori-teori yang relevan dengan masalah yang diteliti, kerangka pemikiran yang memuat asumsi - asumsi yang timbul atau terbentuk setelah adanya dalil, hukum yang relevan.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Dalam bab ini penulis menjelaskan tentang waktu dan tempat penulis dalam mengamati dan melakukan penelitian melalui teknik pengumpulan data yang penulis pilih. Teknik tersebut dapat berupa observasi, dokumentasi dan wawancara serta teknik analisis data yang penulis gunakan.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini penulis menjelaskan tentang data yang diperoleh penulis selama melakukan penelitian, dengan pendiskripsian yang jelas serta dilanjutkan dengan analisis data dan alternatif pemecahan masalah dan penulis melakukan evaluasi untuk pemecahan masalah. Pada bagian akhir penulis mengungkapkan pemecahan masalah yang dipilih.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam bab ini penulis akan memberikan beberapa kesimpulan dan saran atas penelitian karya tulis ilmiah ini sebagai sumbangan pikiran untuk meningkatkan mutu perusahaan PT. Tarunacipta Kencana Jakarta.



BAB II

LANDASAN TEORI

2.1. Tinjauan Pustaka

Berdasarkan sistematika penelitian, pada bab II ini akan diuraikan landasan teori yang berkaitan dengan judul skripsi “**ANALISIS PENGHAMBAT PROSES BERTHING KAPAL DI PELABUHAN TANJUNG PRIOK YANG DIAGENI PT. TARUNACIPTA KENCANA**”. Adapun teori yang digunakan meliputi teori dasar yang berhubungan dengan judul penelitian.

2.1.1. Analisis

Menurut Sugiyono mengatakan bahwa analisis adalah sebuah kegiatan untuk mencari suatu pola selain itu analisis merupakan cara berpikir yang berkaitan dengan pengujian secara sistematis terhadap sesuatu untuk menentukan bagian, hubungan antar bagian dan hubungannya dengan keseluruhan.¹

Dwi Prastowo Darminto mengartikan istilah analisis sebagai suatu aksi memerinci suatu subjek atau objek tertentu menjadi beberapa bagian. Setiap bagian tersebut diamati, lalu dicari hubungannya dengan bagian lain yang terhubung, dengan tujuan mendapatkan definisi yang tepat dan agar mudah dipahami secara keseluruhan.²

Berdasarkan uraian pengertian tentang analisis diatas maka dapat disimpulkan bahwa, analisis merupakan penguraian suatu pokok secara sistematis dalam menentukan bagian, hubungan antar

¹ Sugiyono. 2015. Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung : ALFABETA

² Darminto, Dwi Prastowo & Rifka Julianty, 2002, Analisis Laporan Keuangan : Konsep dan Manfaat, AMP-YKPN, Yogyakarta.

bagian serta hubungannya secara menyeluruh untuk memperoleh pengertian dan pemahaman yang tepat.

2.1.2. *Berthing*

Berthing atau *Berth* dalam kamus pelayaran berarti tempat di mana sebuah kapal sedang ditambatkan atau diamankan, tempat di sekitar kapal yang dipasang jangkar atau yang akan dilempar jangkar, akomodasi terbagi dalam kapal, perekrutan *crew* kapal, menempatkan kapal pada tempat yang diinginkan.

Diterjemahkan dari bahasa Inggris arti dari *Berth* yang berarti tempat berlabuh adalah lokasi yang ditentukan di pelabuhan atau pelabuhan yang digunakan untuk tambatan kapal ketika mereka tidak di laut. *Berths* menyediakan *front vertikal* yang memungkinkan tambatan yang aman dan aman yang kemudian dapat memfasilitasi bongkar atau muat kargo atau orang-orang dari kapal.

2.1.3. *Berthing Time*

Waktu Sandar Kapal (*Berthing Time*), menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, *Berthing Time* adalah jumlah jam selama kapal berada di tambatan sejak tali pertama (*first line*) diikat di dermaga sampai tali terakhir (*last line*) dilepaskan dari dermaga. Menurut Rizki Abrianto, *Berthing Time* adalah ³waktu kapal selama berada di tambatan, dihitung sejak kapal ikat tali sampai dengan

³ Abrianto, Rizki (2017) *Model Penentuan Batas Maksimal Utilitas Dermaga Pelabuhan Berdasarkan Jenis Pelayaran*, Surabaya.

selesai lepas tali. BT terdiri dari dua komponen yaitu *Berth Working Time* (BWT) dan *Not Operation Time* (NOT).⁴

Dari definisi-definisi di atas, maka dapat diambil kesimpulan bahwa *berthing time* adalah jumlah jam selama kapal di tambatan sejak tali pertama diikat di dermaga sampai dengan lepas tali terakhir dilepaskan dari dermaga. *Berthing time* terdiri dari:

2.1.3.1. *Effective time* adalah waktu yang efektif digunakan untuk melakukan bongkar muatan.

2.1.3.2. *Idle Time* adalah waktu yang terbuang dalam melakukan bongkar muat kapal yang disebabkan karena beberapa hal seperti menunggu truk yang akan menerima muatan dari kapal, kerusakan alat bongkar muatan, serta terlambatnya proses penyelesaian dokumen.

2.1.3.3. *Non operational time* adalah waktu yang memang tidak direncanakan bekerja karena istirahat makan atau shift yang tidak dikerjakan

2.1.4. Kapal

Menurut UU Nomor 17 tahun 2008 “pengertian kapal adalah kendaraan air dalam bentuk dan jenis tertentu yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis,

⁴ Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi dan Logistik (JMBTL) Vol. 5 No. 3 Mei 2019

kendaraan di bawah permukaan air serta alat apungan bangunan terapung yangb tidak berpindah-pindah”.

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar dan Muat Barang dari dan kapal dalam buku Suranto pengertian kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan mekanik, tenaga mesin atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.⁵

Menurut Suwarno jenis-jenisnya kapal laut niaga sebagai berikut :⁶

2.1.4.1. Kapal Penumpang (*Passenger Vessel*)

Kapal laut ini digunakan untuk mengangkut penumpang, dibangun dengan banyak geladak dan ruang (*cabin*) penumpang terdiri dari beberapa kapal tingkat atau kelas. Untuk pelayaran jarak dekat juga disediakan kelas dek yang lebih murah.

2.1.4.2. Kapal Barang Penumpang (*Cargo Passenger Vessel*)

Jenis kapal laut ini digunakan untuk mengangkut penumpang dan barang secara bersama-sama. Berarti kapal termasuk mempunyai banyak geladak dan cabin penumpang

⁵ Suranto, 2004, Manajemen Operasional Angkutan Laut dan Kepelabuhan Serta Prosedur Impor Barang, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.

⁶ Suwarno, BA. MM., Drs., 2011, Manajemen Pemasaran Jasa Perusahaan Pelayaran, BP UNDIP Semarang, 2011

serta *cargo hatches*. Kadang-kadang penumpang tidur bersama muatan *overvracht* (muatan *overvracht* adalah barang bawaan penumpang yang dikenakan biaya pengangkut).

2.1.4.3. Kapal Barang dengan Akomodasi Penumpang Terbatas

Ini merupakan kapal biasa (*general cargo carrier*), tetapi diizinkan membawa penumpang maksimum dua belas orang.

2.1.4.4. *General Cargo Vessel*

Jenis kapal laut ini untuk mengangkut muatan umum (*general cargo*), yang terdiri dari bermacam-macam barang dalam bentuk potongan maupun dibungkus, dalam peti, keranjang dan lain-lain. Kapal ini biasanya dibangun dalam beberapa palka (*holds, hatches*) dan beberapa lantai geladak (*decks*), sehingga pengaturan tempat muatan dalam ruangan kapal (*compartement*) menjadi mudah, tidak bertumpuk, dan tidak sulit membongkarnya serta terhindar dari perusakan karena kontaminasi muatan lain.

2.1.4.5. *Bulk Cargo Carrier*

Jenis kapal laut ini untuk mengangkut muatan curah dengan jumlah banyak dalam sekali jalan. Bentuk muatan biasanya berbutir-butir (*grain cargo*), seperti beras, gandum, biji besi, batu bara dan sebagainya. Biasanya ruang kapal tidak dibagi dalam geladak-geladak.

2.1.4.6. Kapal Tanker

Kapal laut jenis ini untuk mengangkut muatan cair. Karena muatan cair bisa bebas bergerak ke belakang atau depan atau kiri atau kanan yang membahayakan stabilitas kapal, maka ruangan kapal dibagi dalam beberapa kompartement *vertical* yang berupa tangki-tangki.

Selain aman untuk stabilitas, kekuatan tekanan juga dipecah-pecah menjaadi kecil sehingga memerlukan banyak pipa-pipa dan bangunan kamar-kamar berada di belakang sehingga dapat mencegah melebar nya kebakaran dan ruangan muatan menjadi besar. Kapal tanker ada yang berukuran besar, misalnya *Very, Large, Crude, Carrier* (VLCC) berkapasitas 300.000 DWT.

2.1.4.7. *Combination Carrier*

Kombinasi kapal tanker dan *dry bulk*, dengan tujuan bila *return cargo* tidak ada maka bisa di muat *dry bulk cargo*.

2.1.4.8. *Off Shore Supply Ship*

Kapal laut jenis ini untuk mengangkut bahan atau peralatan, makanan dan lain-lain untuk anjungan. Pengeboran minyak tanah ditengah laut, juga termasuk melaksanakan tugas penundaan, pemadam kebakaran, dan sebagai *sludge tank* (membuang minyak bekas atau kotor).

2.1.4.9. Kapal *Container*

Kapal laut ini khusus dibangun untuk muatan *general cargo* yang dimasukkan kedalam *container* atau muatan yang perlu di bekukan dalam *reefer container*.

2.1.5. Keagenan Kapal Laut

Menurut P. Suyono dalam bukunya *Shipping*, keagenan adalah hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bilamana dua pihak bersepakat membuat perjanjian, dimana salah satu pihak yang dinamakan agen setuju untuk mewakili pihak lainnya yang dinamakan pemilik dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agennya mengenai kewenangan yang dipercayakan kepadanya.⁷

Apabila suatu kapal berlabuh di suatu pelabuhan maka kapal tersebut membutuhkan pelayanan dan memiliki berbagai keperluan yang harus dipenuhi. Untuk melayani berbagai keperluan yang harus dipenuhi tersebut, perusahaan pelayaran akan menunjuk sebuah agen kapal. Secara garis besar, dikenal tiga jenis agen kapal, yaitu general agent, sub-agent atau agen, dan cabang agen. Pengertian agen umum dan sub agen menurut Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. KM. 33 Tahun 2001 Pasal 1:

Agen umum adalah perusahaan angkutan laut yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing di luar negeri untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapalnya (baik kapal milik, kapal *charter* maupun kapal yang dioperasikan).

⁷ Capt. R. P. Suyono, M.Mar, 2007, *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut Edisi IV*, Jakarta.

Sub agen adalah perusahaan angkutan laut nasional yang ditunjukkan oleh agen umum untuk melayani kepentingan kapal yang diageni oleh agen umum di pelabuhan tertentu.

Perusahaan angkutan laut asing yang melakukan kegiatan angkutan laut ke atau dari pelabuhan Indonesia yang terbuka untuk perdagangan luar negeri secara berkesinambungan dapat menunjuk perwakilannya di Indonesia.

Menurut pasal 29 ayat (2) UU Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan bahwa orang perseorangan Warga Negara Indonesia (WNI) atau badan usaha dapat melakukan kerja sama dengan perusahaan angkutan laut asing atau badan hukum asing atau Warga Negara Asing (WNA) dalam bentuk usaha patunga (*Joint Venture*) dengan membentuk perusahaan angkutan laut yang memiliki kapal berbendera Indonesia paling sedikit 1 (satu) unit kapal dengan ukuran GT 5000 (lima ribu *Gross Tonnage*) dan diawaki oleh awak berkewarganegaraan Indonesia.

Pebentukan perusahaan angkutan laut merupakan bidang usaha yang terbuka dengan persyaratan bagi pihak asing. Hal ini karena ada batasan jumlah komposisi maksimal yang dapat diinvestasikan. Oleh karena itu, apabila pihak asing akan menanamkan modalnya dalam pendirian perusahaan angkutan laut, maka jumlah maksimum investasinya tunduk pada ketentuan Peraturan Presiden No. 36 Tahun 2010 tentang Daftar Bidang

Usaha yang Tertutup dan Bidang Usaha yang Terbuka dengan persyaratan di Bidang Penanaman Modal.

2.1.5.1. Jenis-jenis Keagenan

Secara garis besar, dikenal 3 (tiga) jenis agen kapal yaitu sebagai berikut :

2.1.5.1.1. *General Agent* (agen umum)

Adalah perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran lain di Indonesia atau perusahaan pelayaran asing di luar negeri (selaku *principal*) untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapal *principal* tersebut

2.1.5.1.2. *Sub-agen*

Adalah perusahaan pelayaran yang oleh *general agent* untuk melayani kebutuhan tertentu kapal-kapal di pelabuhan tertentu. Sub agen ini sebenarnya berfungsi sebagai wakil atau agen dari *general agent*.

2.1.5.1.3. Cabang agen

Adalah cabang dari *general agent* di pelabuhan tertentu.

2.1.5.2. Pengertian *Clearence In* dan *Clearence Out*

Clearence In adalah suatu kegiatan atau proses pemeriksaan dokumen kedatangan kapal baik dari dalam maupun luar negeri yang dilakukan di kantor Administrasi Pelabuhan, Syahbandar, Imigrasi, Karantina, dan Bea Cukai oleh agen.

Clearence Out adalah suatu kegiatan atau proses pemeriksaan dokumen keberangkatan kapal ke dalam maupun ke luar negeri yang dilakukan di kantor Administrasi Pelabuhan, Syahbandar, Imigrasi, Karantina, dan Bea Cukai untuk mendapatkan *Port Clearence*.

2.1.6. Pengertian Pelabuhan

Pengertian pelabuhan laut menurut Suyono adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi⁸.

Pelabuhan sebagai terminal bagi moda dan angkutan laut atau sebagai titik singgung antara angkutan laut dengan moda angkutan darat (jalan raya, kereta api) serta sebagai tumpuan ekonomi dan pemerintahan.

⁸ Capt. R. P. Suyono, M.Mar, 2007, Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut Edisi IV, Jakarta.

2.1.6.1. Fungsi Pelabuhan

Menurut Suyono, fungsi sebuah pelabuhan adalah sebagai:

2.1.6.1.1. Tempat Pertemuan

Pelabuhan merupakan tempat pertemuan dua moda transportasi utama yaitu transportasi darat dan laut serta berbagai kepentingan yang saling terkait. Barang-barang yang diangkut dengan kapal laut akan dibongkar dan dipindahkan ke angkutan darat seperti truk atau kereta api di pelabuhan dibongkar dan dimuat ke kapal.

2.1.6.1.2. Gapura

Pelabuhan berfungsi sebagai gapura atau pintu gerbang suatu Negara. Sebagai pintu gerbang negara, citra negara sangat ditentukan oleh baiknya pelayanan, kelancaran serta kebersihan di pelabuhan merupakan cermin negara yang bersangkutan.

2.1.6.1.3. Entitas Industri

Dengan berkembangnya industri yang berorientasi ekspor maka fungsi pelabuhan menjadi sangat penting, hal itu akan

memudahkan industri mengirim produknya dan mendatangkan bahan baku.

2.1.6.1.4. Mata Rantai Transportasi

Pelabuhan merupakan bagian dari rantai transportasi untuk bertemu dan bekerja. Pelabuhan laut merupakan salah satu titik temu dari mata rantai angkutan laut dengan angkutan darat.

2.1.6.2. Fasilitas Pelabuhan

Untuk menunjang kelancaran aktivitas di pelabuhan, dalam pelabuhan tersedia berbagai fasilitas yang berfungsi sebagai penunjang bagi pelabuhan dalam memberikan pelayanan bagi kapal.

Berikut ini adalah beberapa fasilitas utama yang harus ada di pelabuhan, menurut Suyono adalah:

2.1.6.2.1. Penahan Gelombang

Adalah konstruksi dari batu-batuan yang kuat dan dibuat melingkar memanjang ke arah laut dari pelabuhan utamanya sebagai pelindung dan penahan dari hantaman ombak dan gelombang.

2.1.6.2.2. Jembatan (*Jetty*)

Jembatan di pelabuhan adalah bangunan berbentuk jembatan yang dibuat menjorok ke luar ke arah laut dari pantai atau daratan.

2.1.6.2.3. *Dolphin*

Adalah kumpulan dari tonggak-tonggak dari besi, kayu atau beton agar kapal dapat sandar untuk melakukan kegiatan bongkar muat ke tongkang.

2.1.6.2.4. Pelampung Pengikat (*Mooring Buoys*)

Adalah pelampung dimana ditambahkan untuk melakukan suatu kegiatan. Kapal diikat di bagian muka dan di bagian belakang diantara dua buah pelampung pengikat. Cara ini mempunyai keuntungan kapal dapat melakukan kegiatan bongkar muat pada kedua sisi kapal.

2.1.6.2.5. Tempat Labuh

Adalah perairan dimana kapal melego jangkarnya untuk melakukan kegiatan tertentu.

Daerah tempat berlabuh ini juga digunakan sebagai tempat kapal untuk menunggu masuk ke pelabuhan.

2.1.6.2.6. *Single Buoy Mooring*

Adalah pelampung pengikat dimana kapal tanker dapat melakukan bongkar muat muatannya melalui pipa di pelampung itu yang menghubungkan kedarata atau sumber pasokan.

2.1.6.2.7. Kolam Pelabuhan dan Alur Pelayaran

Adalah bagian dari perairan di pelabuhan sebagai tempat masuk dan keluarnya kapal.

2.1.6.2.8. Rambu

Adalah tanda-tanda yang dipasang di perairan menuju pelabuhan untuk memandu kapal yang akan memasuki pelabuhan.

2.1.6.2.9. Gudang

Adalah tempat penampungan barang yang tertutup agar terlindung dari segala sesuatu yang dapat mengakibatkan sesuatu menjadi rusak.

2.1.6.2.10. Dermaga

Tempat kapal ditambatkan di pelabuhan dermaga juga tempat berlangsungnya kegiatan bongkar atau muat barang, dan juga dilakukan kegiatan untuk mengisi bahan bakar kapal,

memasok kapal dengan air minum, air bersih, dan mengatur saluran untuk air kotor atau limbah

2.1.6.3. Pelayanan Pelabuhan dan Kapal

Pelabuhan memberikan fasilitas dan pelayanan untuk kapal yang berkunjung. Pelayanan tersebut bias dibagi menjadi dua kelompok. Menurut Suranto, penerapan jenis pelayanan dan tarif jasa kepelabuhanan untuk tarif jasa pelayanan kapal meliputi :⁹

2.1.6.3.1. Pengenaan Jasa Labuh

2.1.6.3.1.1. Tarif jasa pelayanan jasa labuh dikenakan terhadap setiap kapal yang berkunjung dan menggunakan perairan pelabuhan di dalam daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan.

2.1.6.3.1.2. Kapal yang berkunjung ke pelabuhan dikenakan tarif pelayanan jasa labuh perkunjungan yang didasarkan pada GT kapal berpedoman pada surat ukur kapal.

⁹ Suranto, 2004, Manajemen Operasional Angkutan Laut dan Kepelabuhan Serta Prosedur Impor Barang, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.

2.1.6.3.1.3. Terhadap kapal yang berkunjung dan berada di pelabuhan melebihi 10 (sepuluh) hari, dikenakan tambahan tarif pelayanan jasa labuh untuk setiap masa 10 (sepuluh) hari berikutnya sebagai tarif dasar.

2.1.6.3.2. Pengenaan Jasa Tambat

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

2.1.6.3.3. Pengenaan Jasa Pemanduan

Setiap kapal berukuran *tonase* kotor GT 500 atau lebih yang berlayar dalam perairan pelabuhan waktu masuk, keluar atau pindah tambatan wajib mempergunakan pandu. Sesuai dengan tugasnya, jasa pemanduan ada dua jenis, yaitu pandu laut dan pandu bandar.

2.1.6.3.3.1. Pandu laut adalah pemanduan di perairan antara batas luar perairan hingga batas pandu Bandar.

2.1.6.3.3.2. Pandu Bandar adalah pandu yang bertugas memandu kapal dari batas

perairan Bandar hingga kapal masuk di kolam pelabuhan dan sandar di dermaga.

Meskipun tugas Kesyahbandaran mempunyai tugas melakukan pengawasan terhadap pemenuhan persyaratan kelaik lautan kapal dan pengeluaran surat izin berlayar (SIB), pengawasan kapal asing (*port state control*) dan bongkar muat barang berbahaya serta pengusutan kecelakaan kapal.

Syahbandar bertugas sebagai penegak hukum (*law enforcer*) dibidang ketertiban Bandar dan keselamatan pelayaran. Di tugasnya sebagai *port state control*, Syahbandar juga berkewajiban memeriksa dokumen-dokumen kapal yang berkaitan dengan *ISM Code* sesuai persyaratan IMO. Bila sebuah kapal tidak memenuhi syarat, Syahbandar dapat menahan kapal itu sampai syarat-syarat keselamatan dapat dipenuhi semuanya.

Untuk menjalankan tugasnya, Syahbandar dibantu oleh petugas

Kesyahbandaran. Bila tidak tersedia pandu maka Syahbandar dapat memberikan izin kepada nahkoda untuk memasukkan kapalnya sendiri

2.1.6.3.4. Pengeanaan Jasa Tunda

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 dan kapal kepil.

Demi keselamatan kapal yang berolah gerak dalam perairan pelabuhan, kapal harus mempergunakan kapal tunda. Tarif jasa penundaan didasarkan pada kelompok GRT kapal dan unit kapal tunda yang dipakai serta jam pemakaian. Ketentuan penggunaan kapal tunda dan kapal kepil adalah sebagai berikut:

2.1.6.3.4.1. Panjang kapal 71 s/d 100 meter,
minimal dibantu oleh satu kapal
tunda berdaya minimal 600 PK.

2.1.6.3.4.2. Panjang kapal 101 s/d 150 meter,
minimal dibantu oleh dua kapal

tunda dengan daya 1.600 PK s/d 3.400 PK.

2.1.6.3.4.3. Panjang kapal 151 s/d 200 meter, minimal dengan dua kapal tunda dengan daya 3.400 PK s/d 5.000 PK.

Kapal dengan panjang lebih dari 30 meter atas pertimbangan keselamatan harus memakai kapal kepil, yaitu kapal kecil yang bertugas membawa tali kapal atau tali buangan dari atau kedermaga untuk membantu mengfikat atau melepaskan tali kapal di dermaga, jembatan, pelampung, *dolphin* atau lainnya.

2.1.6.4. Pelayanan Untuk Barang

2.1.6.4.1. Jasa dermaga

Setiap barang yang dimuat dan dibongkar lewat dermaga (*wharfage*). Tarif dermaga didasarkan pada Ton/M3 barang.

2.1.6.4.2. Jasa penumpukan

Untuk barang-barang yang ditumpuk sementara, baik dalam gudang maupun lapangan terbuka dikenakan biaya penumpukan. Tarif jasa penumpukan

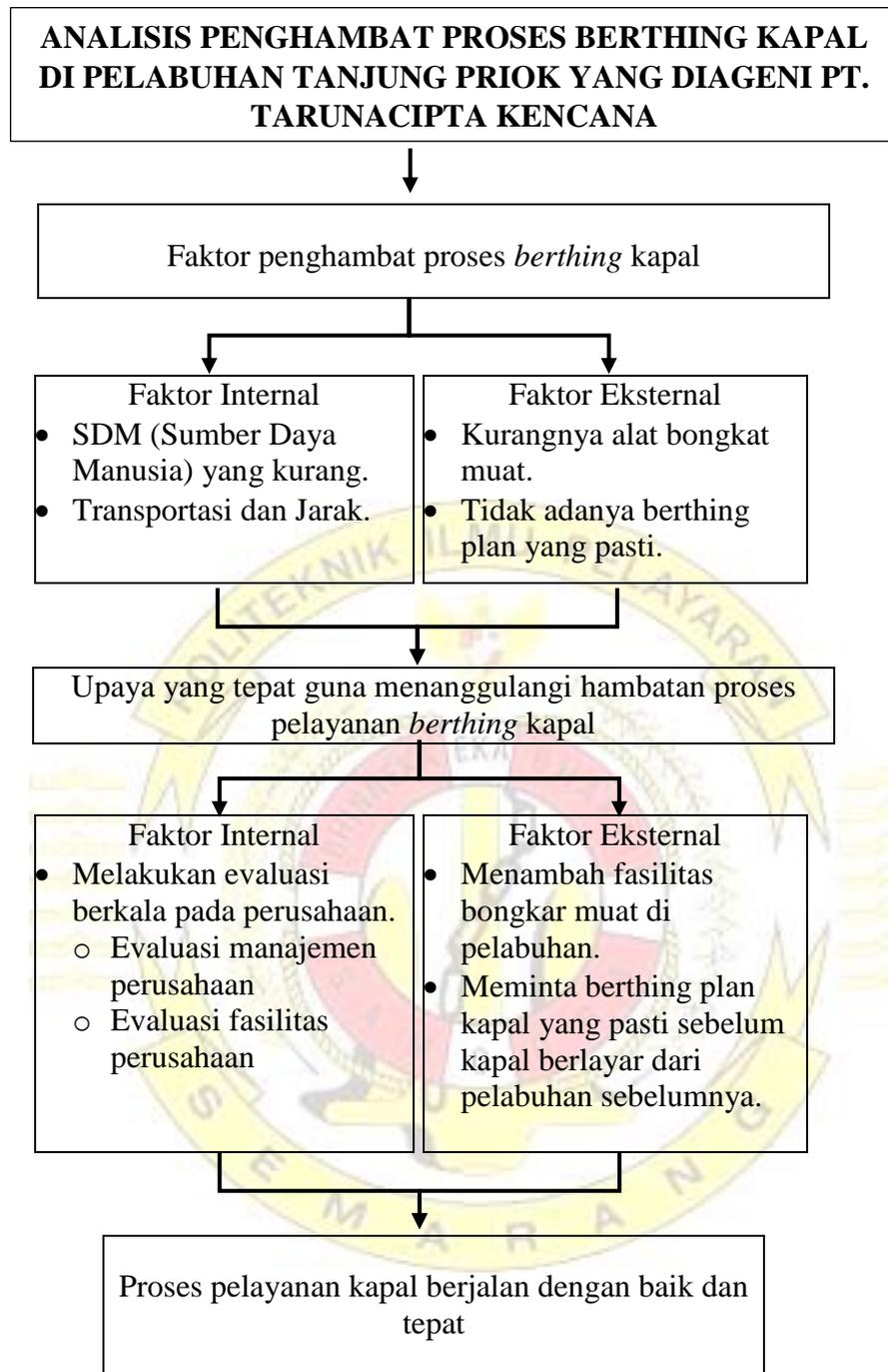
didasarkan pada Ton/M3 barang dan hari lamanya penumpukan. Dalam tarif penumpukan terdapat hari-hari dimana sewa penumpukan dibebaskan.

2.1.6.4.3. Jasa penyewaan alat-alat

Untuk penyewaan alat-alat bongkar muat dan lain sebagainya ditentukan tarifnya oleh masing-masing pelababuhan.



2.2. Kerangka Pemikiran



Bagan 2.1 Kerangka Pemikiran

Kerangka pemikiran adalah suatu konsep yang menyajikan hubungan antara variabel yang diperkirakan terjadi dan diperoleh dari hasil penjabaran tinjauan pustaka. Untuk dapat memaparkan pembahasan skripsi ini secara teratur, penulis membuat suatu kerangka pemikiran terhadap hal-hal yang menjadi pembahasan pokok mengenai **“ANALISIS PENGHAMBAT PROSES BERTHING KAPAL DI PELABUHAN TANJUNG PRIOK YANG DIAGENI PT. TARUNACIPTA KENCANA”**

Dalam kajian teori yang dibahas, kinerja pelayanan di perusahaan pelayaran dapat mempengaruhi jumlah kunjungan kapal dan kelancaran dalam pengurusan kapal yang diageni oleh perusahaan. Keinginan *principal (ship owner dan charterer)* yaitu bahwa kapalnya akan sesingkat mungkin berada dipelabuhan dengan tidak memiliki hambatan dalam segala prosesnya dan meninggalkan pelabuhan dengan keadaan tanpa hambatan.

Dan hal ini hanya dapat dilakukan oleh agen yang berkualitas dan bermutu dalam memberikan pelayanannya, serta dapat dilakukan oleh agen yang mengetahui keinginan dari pada pelanggannya (*customer*). Dalam asumsi tersebut perusahaan harus meningkatkan pelayanan keagenan semaksimal mungkin agar kapal-kapal yang diageni tidak terkendala suatu masalah dalam proses penyandaran kapal di pelabuhan

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

5.1. Simpulan

Setelah melakukan pembahasan dari bab-bab yang sebelumnya dari penulisan skripsi ini mengenai faktor-faktor penghambat proses *berthing* kapal di pelabuhan Tanjung Priok Jakarta yang di ageni PT. Tarunacipta Kencana Jakarta, maka dalam bab ini penulis akan mencoba mengambil simpulan dari hal-hal yang dibahas tersebut. .

5.1.1. Apa saja faktor-faktor penghambat proses *berthing* kapal yang diageni PT. Tarunacipta Kencana.

5.1.1.1. Faktor internal meliputi :

5.1.1.1.1. SDM (Sumber Daya Manusia) yang kurang dan PT. Tarunacipta Kencana memiliki hambatan dalam kekurangan staf operasional dan staf yang berpengalaman

5.1.1.1.2. Transportasi dan jarak

Perusahaan tempat penulis praktek tidak memiliki kantor yang strategis dengan pelabuhan maupun instansi terkait dalam pelayanan kapal.

5.1.1.2. Faktor external meliputi :

5.1.1.2.1. Fasilitas bongkar muat yang kurang dan

PT. MSU selaku *stevedoring* tidak memiliki fasilitas *cargo operation* dan masih menyewa fasilitas tersebut.

5.1.1.2.2. Tidak adanya *berthing plan* yang pasti dari pihak *shipper*.

Pihak *shipper* tidak memiliki berthing plan yang pasti di karenakan untuk kapal yang tiba di waktu berdekatan karena jadwal ditentukan menurut kebutuhan *shipper*

5.1.2. Bagaimana proses berthing kapal yang tepat guna menghindari keterlambatan pelayanan kapal yang dilakukan oleh perusahaan PT. Tarunacipta Kencana Jakarta untuk menangani hambatan-hambatan proses *berthing* kapal di pelabuhan Tanjung Priok. Berikut yang dilakukan oleh perusahaan PT. Trunacipta Kencana yaitu :

5.1.2.1. Melakukan evaluasi berkala pada perusahaan.

PT. Tarunacipta Kencana hendaknya diadakan sistem *recruitmen* untuk memenuhi kekurangan staf operasional serta diadakan pelatihan untuk meningkatkan kemampuan setiap staf yang ada dan seharusnya PT. Tarunacipta Kencana memiliki kantor yang strategis dengan pelabuhan dan menambah transportasi atau *maintanace* berkala untuk fasilitas perusahaan yang ada.

5.1.2.2. Menambah fasilitas bongkar muat di pelabuhan.

Dalam hal ini hendaknya PT. Maritim Sinar Utama memiliki fasilitas *cargo operation* sendiri agar kegiatan tersebut dalam berjalan dengan tepat dan baik.

5.1.2.3. Meminta *berthing plan* kapal yang pasti sebelum kapal berlayar dari pelabuhan sebelumnya.

PT. SMART seharusnya memberikan *berthing plan* kapal selama kurang lebih satu bulan agar agen dapat memastikan kapal mana yang akan sandar terlebih dahulu menurut kebutuhan dan agen dapat menginformasikan kepada *owner* atau *charter* tentang *berthing time*

5.2. Saran

Dalam hal ini penulis akan memberikan saran yang mungkin bermanfaat bagi perusahaan serta pihak yang terkait, adapun saran yang akan penulis berikan mengenai permasalahan tersebut, saran yang penulis berikan sebagai berikut:

- 5.2.1. Untuk meningkatkan kualitas sumber daya manusia di PT. Tarunacipta Kencana hendaknya diadakan sistem *recruitmen* untuk menutupi kekurangan staf operasional serta diadakan pelatihan untuk meningkatkan kemampuan dan keterampilan para pegawai. Dan memiliki kantor yang strategis serta transportasi yang memadahi agar memaksimalkan pelayanan jasa keagenan.

5.2.2. Untuk meminimalkan waktu yang terbuang dalam *cargo operation* hendaknya menambah fasilitas tersebut atau menyewa jasa perusahaan *stevedoring* lain untuk membantu proses *cargo operation* agar tidak adanya hambatan dalam proses tersebut. Untuk meningkatkan pelayanan kapal hendaknya agen selalu melakukan *meeting* atau koordinasi berkala kepada pihak *shipper* dan *owner* kapal agar tidak adanya *miss communication* dalam masalah *berthing time* kapal.



DAFTAR PUSTAKA

- Sugiyono. 2016. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Darminto, Dwi Prastowo & Rifka Julianty, 2002, *Analisis Laporan Keuangan : Konsep dan Manfaat*, AMP-YKPN, Yogyakarta.
- Abrianto, Rizki (2017) *Model Penentuan Batas Maksimal Utilitas Dermaga Pelabuhan Berdasarkan Jenis Pelayaran*, Surabaya.
- Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi dan Logistik (JMBTL) Vol. 5 No. 3 Mei 2019.
- Suranto, 2004, *Manajemen Operasional Angkutan Laut dan Kepelabuhan Serta Prosedur Impor Barang*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.
- Suwarno, BA. MM., Drs., 2011, *Manajemen Pemasaran Jasa Perusahaan Pelayaran*, BP UNDIP Semarang, 2011.
- Capt. R. P. Suyono, M.Mar, 2007, *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut Edisi IV*, Jakarta.
- Darmadi, Hamid. (2014). *Metode penelitian pendidikan sosial*. Bandung: Alfabet.
- Arikunto, S. (2016). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Riduwan (2004), *Metode Observasi dan Teknik Menyusun Tesis*, AKFABETA: Bandung.
- Moleong, Lexy J. (2012). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung : PT Remaja Rosdakarya.
- Rasyad, Rasdiyan. (2002). *Metode Statistik Deskriptif untuk Umum*. Jakarta: Grasindo.
- Morse, J.M., Barrett, M., Mayan, M., Olson, K. and Spiers, J. (2002) *Verification strategies for establishing reliability and validity in qualitative research*. *International Journal of Qualitative Methods*.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar dan Muat Barangdari dan kapal
- Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. KM. 33 Tahun 2001 Pasal 1.

LAMPIRAN

Lampiran 1 Jalur *pipe line* dan bongkar muat di *jetty* MCT



LAMPIRAN WAWANCARA

1. Daftar Responden

- Responden 1 : *Manager operation*
- Responden 2 : *Staff cargo operation/stevedoring*

2. Hasil Wawancara

Wawancara terhadap pegawai di perusahaan PT. Tarunacipta Kencana dan PT. MSU, penulis lakukan saat melaksanakan praktek darat pada periode agustus 2019 sampai dengan agustus 2020. Berikut adalah daftar wawancara beserta respondennya:

- Responden 1

Nama : Rizal

Jabatan : *Manager operation*

Berikut wawancara yang dilakukan oleh penulis:

Cadet : "selamat siang pak, ijin mau bertanya?"

Manager operation : "iya det gimana?"

Cadet : "apa saja penghambat dalam proses penyandaran kapal di perusahaan kita pak?"

Manager operation : "kalo hambatan utamanya sih ada beberapa det, ada yang internal sama external. Kalo yang internal contohnya masalah kantor, perusahaan kita nggak punya kantor yang dekat dengan pelabuhan terus lu tau sendiri daerah sini sering banjir sama macet, sama transportasi yang lu juga tau sendiri mobil cuman satu itu aja tua, motor udah nggak bisa di pakai.

Cadet : "kalo yang external apa saja pak?"

Manager operation : "kalo itu ada 2 sih yang jadi utamanya. Anak perusahaan kita yang ngurus masalah *cargo operation* nggak punya fasilitas sendiri, *pipe line* kita

punya 1 kalo *trucking* kita masih sewa itu aja terbatas.”.

Cadet :”selain itu masih ada lagi pak?”

Manager operation :”ada, kita kagak bisa mastiin kapal bisa sandar kapan”.

Cadet :”kenapa bisa pak?”

Manager operation :”soalnya kita ngikut sama yang punya barang, kalo meraka bilang sandar ya sandar kalo suruh *hold* ya kita *hold*. Kalo kamu mau lebih jelas tanya sama pak Deres yang biasa ngurus bongkar muatnya”.

Cadet :”siap pak sebelumnya terimakasih pak?”.

Manager operation :”yaa sama-sama det, nanti lu juga tau sendiri det kan lu masih lama disini. Nanti sambil jalan gua ajarin.”.

Cadet :”siap pak laksanakan”

- Responden 2

Nama : Derres

Jabatan : *Staff operation stevedoring*

Berikut wawancara yang dilakukan oleh penulis:

Cadet :”selamat siang pak deres. Saya mau tanya pak meneruskan arahan pak Rizal?”

Staff operation :”iya det gimana?”

Cadet :”mau tanya tentang fasilitas bongkar muat CPO dan turunannya yang kita punya pak, kenapa kita masih menyewa pak ?”

Staff operation :”owh itu det. Gini bro jadi kita kan perusahaan besar tapi kita masih anak perusahaan yang lebih besar jadi kalo mau pengadaan fasilitas operasional kita harus mengajukan proposal dulu, apalagi fasilitas bongkar muat yang lumayan mahal, kalo di cabang kita punya sendiri sama sewa juga tapi disana kita punya pelabuhan sendiri.”.

- Cadet :”kalo di Jakarta gimana pak?”
- Staff operation* :”ya kalo disini kita harus sewa sama perusahaan sodara dan gak bisa sewa selain perusahaan itu. Itu arahan dari atasan det, biar sama-sama untung det katanya”.
- Cadet :”siap pak, saya mau tanya satu lagi pak, siapa tau pak deres tau. Ini pak kenapa kita kok gak pernah di kasih *berthing plan* yang pasti sih pak?”
- Staff operation* :”owalah itu, kalo kata *shippernya* sih nentuin barang yang dibutuhin dulu. Kata *surveyor* nya sih tankinya juga terbatas.
- Cadet :”siap pak deres terimakasih, nanti kalo ada yang kurang saya bisa tanya lagi”
- Staff operation* :”iya det sama-sama, lu kan masih lama yang praktek tinggal tanya aja kalo kagak tau”.
- Cadet :”siap pak terima kasih”.

Mengetahui,
Manager Operation

Rizal

Lampiran 3 dokumen SPOG



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN
KELAS I BANTEN**

Jl. Yos Sudarso No. 102 | Telp. (0254) 571009 - 571013 | Email : ksopbanten@gmail.com
Merak - 42438 | 571313 - 571717 | Fax. : (0254) 571066

SURAT PERSETUJUAN OLAH GERAK KAPAL
NO. : KL.21/1/07/10/KSOP.Bta-21

DASAR HUKUM :

1. Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
2. Peraturan Bandar 1925.
3. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian.
4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 76 Tahun 2018 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.

Yang bertandatangan dibawah ini Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Banten. Berdasarkan surat permohonan dari PT. PANCA GLOBAL ENERGI, Nomor: SKPPK/00171/5/2021, tanggal: 10 Mei 2021, Perihal: PERMOHONAN SURAT KETERANGAN PENGAWASAN PERGERAKAN KAPAL KOAN .

Dengan ini memberikan persetujuan kepada kapal tersebut dibawah ini:

Nama Kapal : KOAN
 Jenis Kapal :
 Bendera : Indonesia
 Isi Kotor : 2011 GT
 Panjang Kapal : 83.60
 Nahkoda : HENDRICK LEBANG LAMBE
 Milik / Agen : PT. MARGO INDONESIA SERVICESTAMA

Untuk bergerak dari PERAIRAN MERAK ke JETTY DOVER. Keperluan SANDAR JETTY

Persetujuan ini diberikan dengan maksud dan tujuan diatas dengan ketentuan sebagai berikut:

1. Radio VHF harus stand by pada chanel 12 / 16.
2. Tidak mengganggu alur masuk dan keluar kapal.
3. Tidak mengganggu kelancaran kegiatan kapal lain.
4. Memasang semboyan sosok benda / penerangan sesuai ketentuan yang berlaku.
5. Diawasi dengan cukup sesuai ketentuan.
6. Kegiatan hanya di Perairan Bandar.
7. Dokumen Kapal harus tetap disimpan di KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I BANTEN.
8. Mematuhi semua peraturan dan ketentuan yang berlaku di Wilayah Kerja KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I BANTEN.
9. Segala resiko yang terjadi akibat kegiatan tersebut menjadi tanggung jawab Perusahaan.

Persetujuan ini mulai tanggal 10 Mei 2021 s/d 11 Mei 2021

Dikeluarkan di : Merak
Pada Tanggal : 10 Mei 2021

An. KEPALA KSOP KELAS I BANTEN
KEPALA BIDANG KESELAMATAN BERLAYAR,
PENILAIAN KESSELAMATAN DAN PATROLI



PERVIB
KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I BANTEN
Perintis Margo Energi (PME)
(0254) 571009
571313 - 571717

Tembusan :

1. Kapal Patroli KSOP Kelas I Banten.

Lampiran 5 Permohonan Sandar

MCT-PTI/OPS-FM/20150801-01

MARUNDA CENTER TERMINAL
 PT. Pelabuhan Tegal Indonesia
 Marunda Center Industrial Estate Blok G
 No.1, Jl. Marunda Makmur, Tarunajaya, Bekasi 17211
 Phone : +62 21 2928 8222
 Fax : +62 21 2928 8112
 Email address : operatio-@mctport.com, planning@mctport.com, documentation@mctport.com

PERMOHONAN PENYANDARAN KAPAL (BERTH APPLICATION)

Tanggal/ Waktu Pengajuan Permohonan (Berth Application Date/ Time)	18. Februari 2019	Tipe Kapal (Vessel Type)	Tug Boat
Nama Lengkap Kapal (Vessel Name)	T.B. Fortuna Andre 001	Tanda Panggilan (Call Sign)	E0B6604
Pergelangan (Voyage)		Singkatan Nama Kapal (Abbr.)	
Negara Terdaftar (Country of Registration)	INDONESIA	LOA / GT	60,46 / 1.115 MT
Kedalaman Maksimum (Max Restricted Draft)		Jarak dari Anjungan ke Haluan (Distance from bow to bridge)	
Jenis Layanan Kapal (Hapus yang tidak dipilih) (Vessel Service Type (Delete where not applicable))	Internasional (International) / Domestic (Domestic)		
Pelabuhan Terakhir yang Dikunjungi (Last Port of Call)	Bumi Harjo (Kuala)	Pelabuhan Tujuan Berikutnya (Next Port of Call)	
ETA (TTBBTTTTjimm) ETA (DDMMYYYY hmmm)	19 Februari 2019	ETD (TTBBTTTTjimm) ETD (DDMMYYYY hmmm)	22 Februari 2019
Sisi Sandar (Berthing Side)		Kedalaman Maksimal ketika Tambat (Max. Draft Alongside)	
Kedalaman pada saat Tiba (Arrival Draft)		Kedalaman Berlayar (Sailing Draft)	
Total Muatan Datas Kapal (Total Cargo Onboard)	2.500 MT	Load Displacement	
Muatan Berbahaya (Dangerous Cargo) Jika Ya, lampirkan (in KSOP) (If Yes, attach KSOP approval)	Ya (Yes) / Tidak (No)	Catatan (Remarks)	
Sirip (Bagian kapal yang menonjol keluar) - Hapus yang tidak dipilih. (Vessel Protusion - Delete where not applicable)	Ya (Yes) / Tidak (No)	Beritan Lokasi (If yes, specify Location)	
Air Bersih (Hapus yang tidak dipilih) (Fresh Water (Delete where not applicable))	Ya (Yes) / Tidak (No)	Jumlah Tanggal/ Waktu (Quantity Date/Time)	
Pembuangan Sampah (Hapus yang tidak dipilih) (Waste Disposal (Delete where not applicable))	Ya (Yes) / Tidak (No)	Jumlah Tanggal/ Waktu (Quantity Date/Time)	
AGENT INFORMATION			
Nama Shipping Agent yang mengajukan Permohonan (Name Shipping Agent Applying Berth)	PT. TCK (Tanu Cipta Kencana)	Nomor Telepon (Contact No.)	081 806640094
Agent Representative / Bording Officer	Ayub	Nomor Telepon (Contact No.)	
CARGO DETAILS			
Jenis Kargo (Type of Cargo)	Jumlah Total Kargo Dimuat (Total Cargo Throughput Loading)	Jumlah Total Kargo Dibongkar (Total Cargo Throughput Discharged)	Catatan (Remarks)
CPO : (Crude Palm Oil)	-	2.500 MT	
Varcode (For MCT office to fill in)			
Date & Time of Submission (For MCT Office to fill in)			
TTD (Signature) : 			
Tanggal (Date) : 18.02.2019			
			

STRECHER DAN / ORANGE BOX

BERTH APPLICATION FORM 01

Lampiran 6

MCT-PTI/OPS-FM/20150801-02



PT. Pelabuhan Tegar Indonesia
 Marunda Center Industrial Estate Blok G
 No.1, Jl. Marunda Makmur, Tarumajaya, Bekasi 17211
 Phone : +62 21 2928 8232
 Fax : +62 21 2928 8111
 Email address : operations@mctport.com, planning@mctport.com, documentation@mctport.com

PERMOHONAN PENDAFTARAN KAPAL BARU (REQUEST CREATION OF NEW VESSEL PARTICULAR)

Kepada (TO) : Department Email add : planning@mctport.com	Operations Department (Planning Section)	Untuk Perhatian (Attention To)	
Tanggal/ Date	18 Februari 2014	Fax	
Bagian I : Data Pelanggan (Part I: Customer Information)			
Nama Pelanggan (Customer Name)	Tanuna Cipta Kendana	No. Akun (Account No)	
Nama Penanggung Jawab (Person In-Charge)	M. Ayub R.		
Nomor Telepon (Contact No.)	4603401	Fax No:	
Alamat (Address)	Jl. Raya Cidung Cilincing Km. 3 Selatan		
Email address	agency@bca-logistics.co.id		
Bagian II : Data Kapal (Part II: Vessel Information)			
Nama Lengkap Kapal (Vessel Name)	TB. Fortuna Andre	Singkatan Nama Kapal (Abbr.)	
Klasifikasi Kapal (Vessel Classification)		IMO No.	
Negara Terdaftar (Country of Registration)	INDONESIA	Kelas (Class)	BK4
Tipe Kapal (Vessel Type)	Tug Boat	Tahun Dibangun (Year Build)	2014
Tanda Panggilan (Call Sign)	EDB6004	Bendera (Flag)	IND
Bagian III: Dimensi Kapal (Part III: Vessel Dimension)			
LOA	60,46 m	Beam	
Jarak dari Anjungan ke Haluan (Distance from bow to bridge)		Kedalaman Maksimum (Max Restricted Draft)	
Bagian IV: Kapasitas Kapal (Part IV: Vessel Capacity)			
Gross Tonnage (GT)	1.115	Penindahan (Displacement)	
Net Tonnage (NT)	863		
Jenis Layanan Kapal (Hapus yang tidak dipilih) Vessel Service Type (Delete where not applicable)	<input checked="" type="checkbox"/> Internasional (International) / <input type="checkbox"/> Domestik (Domestic)		
Nama (Name) : Ayub			
TTD (Signature) : [Signature]			
Tanggal (Date) : 18-02-2014			

Lampiran 7



DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama Lengkap : MUHAMAD RIFQI AINUN NAJIB
2. Nomor Induk Taruna : 541711306482 K
3. Agama : Islam
4. Tempat Tanggal Lahir : Magelang, 17 September 1996
5. Alamat : Jlamprang RT 01/RW 07, Menggoro,
Tembarak, Temanggung
6. Nama dan Pekerjaan Orang tua
 - a. Bapak : ACHMAD SA'I
Pekerjaan : PNS
 - b. Ibu : UMI SIMTIYAH
Pekerjaan : Wirausaha
7. Riwayat Pendidikan
 - a. Sekolah Dasar : (SDIT)
 - b. SMP : (MTS ASSALAAM)
 - c. SMA : (MA ASSALAAM)
 - d. Sekarang : Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dari Tahun
2017
8. Pengalaman Praktek Darat : PT. Tarunacipta Kencana Jakarta

