

**ANALISIS PENYEBAB KETIDAKSESUAIAN PENENTUAN
LAYCAN SCHEDULE PEMUATAN KAPAL PADA
PT. SAMUDERA ENERGI TANGGUH BALIKPAPAN**



MELANI

NIT: 18.43.013

**KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2022**

**ANALISIS PENYEBAB KETIDAKSESUAIAN PENENTUAN *LAYCAN*
SCHEDULE PEMUATAN KAPAL PADA
PT. SAMUDERA ENERGI TANGGUH BALIKPAPAN**

Skripsi

Sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program
Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program Studi
Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Disusun dan Diajukan Oleh

MELANI

NIT: 18.43.013

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR**

2022

SKRIPSI

**ANALISIS PENYEBAB KETIDAKSESUAIAN PENENTUAN
LAYCAN SCHEDULE PEMUATAN KAPAL PADA PT.
SAMUDERA ENERGI TANGGUH BALIKPAPAN**

Disusun dan Diajukan Oleh

MELANI

NIT. 18.43.013

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada Tanggal 02 Juni 2022

Menyetujui,

Pembimbing I

Jumriani, S.E., M.Adm., SDA
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19731201 199803 2 008

Pembimbing II

H. Mirdin Ahmad, SH., MH
Penata Tk. I (IV/b)
NIP. 19551225 198003 1 003

Mengetahui:

a.n. Direktur PIP Makassar
Pembantu Direktur I



Capt. Hadi Setiawan, M.T., M.Mar
Pembina (IV/a)
NIP. 19751224 199808 1 001

Ketua Program Studi KALK

Jumriani, S.E., M.Adm., SDA
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19731201 199803 2 008

PRAKATA

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Tuhan yang Maha Kuasa atas limpahan kasih dan karunia-Nya sehingga Penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi. Skripsi ini dibuat sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan program Diploma IV (D-IV) program studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan pada Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Dengan judul skripsi **“Analisis penyebab ketidaksesuaian penentuan *laycan schedule* pemuatan kapal pada PT. Samudera energi Tangguh Balikpapan.”**

Pada penyusunan Skripsi ini tidak semata-mata hasil kerja Penulis sendiri, melainkan juga berkat bimbingan, arahan dan dorongan dari pihak-pihak yang telah membantu, baik secara materi maupun secara non materi. Dalam kesempatan ini perkenankan penulis untuk mengucapkan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada orang-orang yang telah membantu Penulis secara langsung maupun tidak langsung dalam menyelesaikan skripsi ini, kepada yang terhormat:

1. Bapak Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
2. Capt. Hadi Setiawan, M.T., M.Mar., selaku Pembantu Direktur I;
3. Ibu Jumriani, SE., M.Adm. SDA selaku Ketua Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK) dan selaku Pembimbing I;
4. Bapak H. Mirdin Ahmad, SH., MH, selaku Pembimbing II;
5. Seluruh dosen pengajar dan pegawai Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
6. Bapak Takwim Masuku selaku Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Balikpapan;

7. Bapak Rifka Hidayat selaku Branch Manager PT. Samudera Energi Tangguh beserta staff yang telah memberi kesempatan pula kepada penulis untuk melaksanakan praktek darat;
8. Bapak H. Fasfoel Molindo selaku kepala operasional PT. Pelayaran Tonasa Lines;
9. Taruna dan Taruni Angkatan XXXIX program studi KALK yang memberikan dukungan dan bantuan dalam penulisan ini;
10. Kepada kakak sekaligus senior Risa Ariesti Wardani yang membantu Penulis sehingga penulisan skripsi ini dapat terselesaikan;
11. Kepada Seseorang yang kusebut SIKI telah menjadi *support system* sehingga penulisan skripsi ini dapat terselesaikan;

Skripsi ini Penulis persembahkan kepada kedua orang tua tercinta Bapak Saharuddin dan Ibunda tercinta A. Rika Wardani yang telah melahirkan, membesarkan dan mendidik hingga sekarang dan kakak saya Melati, Risa dan Adik saya Gazali, serta keluarga yang selalu mendukung dalam doa, semangat, motivasi, materi dan kasih sayangnya sepanjang masa.

Dalam penulisan skripsi ini, Penulis menyadari masih terdapat kekurangan, baik dalam hal penyajian materi maupun dalam penggunaan bahasa. Untuk itu Penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun guna melengkapi skripsi dan kemudian dapat bermanfaat bagi diri pribadi Penulis maupun yang membacanya sebagai pengetahuan tambahan.

Makassar, 10 Januari 2022



MELANI
NIT. 18.43.013

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya : MELANI
Nomor Induk Taruna : 18.43.013
Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan
Kepelabuhanan

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul :

**ANALISIS PENYEBAB KETIDAKSESUAIAN PENENTUAN LAYCAN
SCHEDULE PEMUATAN KAPAL PADA
PT. SAMUDERA ENERGI TANGGUH BALIKPAPAN**

Merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam skripsi ini yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide yang saya susun sendiri.

Jika pernyataan diatas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerimasanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 10 Januari 2022



MELANI

NIT : 18.43.013

ABSTRAK

MELANI. 2022. Analisis Penyebab Ketidaksesuaian Penentuan *Laycan Schedule* Pemuatan Kapal Pada PT. Samudera Energi Tangguh Balikpapan (Dibimbing oleh Jumriani dan Mirdin).

Tujuan yang hendak dicapai dari penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor apa yang menjadi penyebab ketidaksesuaian penentuan *laycan schedule* pemuatan kapal pada PT. Samudera Energi Tangguh Balikpapan.

Penelitian ini dilaksanakan di Kantor PT. Samudera Energi Tangguh Balikpapan, selama penulis melaksanakan praktek darat (PRADA) dari bulan November 2020 hingga bulan Maret 2021. Sumber data yang diperoleh merupakan data primer yang langsung diperoleh dari tempat penelitian dengan cara observasi, wawancara langsung kepada Karyawan PT. Samudera Energi Tangguh serta sumber data sekunder yaitu literature-literatur yang berkaitan dengan judul skripsi.

Hasil yang diperoleh dari penelitian ini menunjukkan bahwa Teknik Analisa data yang digunakan adalah Teknik deskriptif, kualitatif adalah pengolahan data kualitatif yang telah diperoleh melalui gambaran fakta-fakta atau karakteristik yang sebenarnya dan ketidaktepatan penentuan *Laycan Schedule* dapat disebabkan oleh beberapa faktor diantaranya, *fource majeure* / cuaca buruk, kesiapan muatan yang akan dimuat diatas kapal, kondisi alat bongkar muat yang akan digunakan serta kondisi atau kesiapan dari armada / kapal yang akan melakukan kegiatan pemuatan.

Kata Kunci: Ketidaksesuaian, *Laycan Schedule*, PT. Samudera Energi Tangguh Balikpapan.

ABSTRACT

MELANI. 2022. *Analysis of the Causes of Non-conformance in Determining the Laycan Schedule for Loading Ships at PT. Samudera Energi Tangguh Balikpapan (Supervised by Jumriani and Mirdin).*

The aim of this research is to find out what factors are the cause of the discrepancy in determining the laycan schedule for ship loading at PT. Samudera Energi Tangguh Balikpapan.

This research was conducted at the Office of PT. Samudera Energi Tangguh Balikpapan, as long as the authors carry out land practice (PRADA) from November 2020 to March 2021. The source of the data obtained is primary data directly obtained from the research site by means of observation, direct interviews with employees of PT. Samudera Energi Tangguh and secondary data sources, namely literature related to the title of the thesis.

The results obtained from this study indicate that the data analysis technique used is descriptive technique, qualitative is the processing of qualitative data that has been obtained through a description of the facts or actual characteristics and the inaccuracy of determining the Laycan Schedule can be caused by several factors including, fource majure / weather bad, the readiness of the cargo to be loaded on the ship, the condition of the loading and unloading equipment to be used and the condition or readiness of the fleet / ship that will carry out loading activities.

Keywords: Non-conformance, Laycan Schedule, PT. Samudera Energi Tangguh Balikpapan.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGAJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PRAKATA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	4
D. Manfaat Penelitian	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Pengertian Analisis	5
B. Pengertian Ketidaksesuaian	6
C. Pengertian <i>Laycan</i>	7
D. Pengertian <i>Schedule</i>	8
E. Pengertian Bongkar Muat	11
F. Proses Bongkar Muat	12
G. Pengertian Perusahaan Pelayaran	13
H. Pengertian Kapal	14
I. Jenis-jenis Kapal	16
J. Pihak yang Terkait dalam keagenan kapal	17
K. Kerangka Pikir	21

L. Hipotesis	22
--------------	----

BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis Desain dan Variabel Penelitian	23
B. Definisi Operasional Variabel	24
C. Populasi Dan Sampel Penelitian	24
D. Teknik Pengumpulan Data Dan Instrumentasi Penelitian	25
E. Teknik Analisis Data	25

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Perusahaan	
1. Sejarah dan Perkembangan PT. Samudera Energi Tangguh Balikpapan	27
2. Lokasi Perusahaan	27
3. Motto Perusahaan	27
4. Visi & Misi Perusahaan	27
5. Struktur Perusahaan	28
B. Pembahasan dan Hasil	
1. Dasar Penentuan <i>Laycan schedule</i> Kapal	29
2. Penyebab <i>Laycan schedule</i> Kapal tidak sesuai	36
3. Hal yang dilakukan jika <i>schedule</i> tidak sesuai dengan <i>Laycan</i>	36

BAB V SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan	38
B. Saran	38

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

RIWAYAT HIDUP

DAFTAR TABEL

NOMOR	HALAMAN
Tabel 4.1 Kasus kejadian 1	33
Tabel 4.2 Kasus kejadian 2	34
Tabel 4.3 Kasus kejadian 3	35

DAFTAR GAMBAR

NOMOR	HALAMAN
Gambar 2.1 : Kerangka Pikir	21
Gambar 4.1 : Struktur Perusahaan	28
Gambar 4.2 : <i>Flowchart</i> penentuan <i>Laycan Schedule</i>	29

DAFTAR LAMPIRAN

1. *Shipping Instruction* MT. Sinar Maumere
2. *Shipping Instruction* KM. Spil Renata V.36/21
3. *Shipping Instruction* KM. Mare mas V.5320
4. *Notice Of Readiness (NOR)* MT. Sinar Maumere
5. *Notice Of Readiness (NOR)* KM. Spil Renata V.36/21
6. *Notice Of Readiness (NOR)* KM. Mare mas V.5320
7. *Time Sheet* MT. Sinar Maumere
8. *Time Sheet* KM. Spil Renata V.36/21
9. *Time Sheet* KM. Mare mas V.5320
10. Daftar Nama Kapal PT. Samudera Energi Tangguh Balikpapan

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia merupakan salah satu negara kemaritiman terbesar di Asia yang memiliki lebih dari 17 ribu pulau, dengan luas total wilayah sekitar 7,8 juta km² yang terdiri atas kurang lebih 2 juta km² daratan, 3,2 juta km² lautan, dan 2,5 juta km² daerah atau zona ekonomi eksklusif. Negara Indonesia memiliki letak yang sangat strategis dimana Indonesia memiliki lokasi diantara 2 benua, yaitu benua Asia dan benua Australia. Selain itu negara Indonesia juga berada diantara Samudra Indonesia dan Samudra Pasifik, yang dimana letak strategis ini menjadi titik silang perdagangan di dunia.

Indonesia sebagai negara kepulauan dengan luas laut yang lebih dominan dibandingkan dengan daratan menjadikan ketergantungan yang relatif tinggi terhadap transportasi laut. Transportasi laut dapat menghubungkan banyak pulau di Indonesia sehingga pendistribusian barang dapat berjalan dengan lancar.

Kegiatan penyelenggaraan pengangkutan laut dapat dilakukan sendiri oleh pemilik kapal atau bisa dilakukan oleh pencarter kapal yang telah melakukan perjanjian pencarteran kapal. Pemilik kapal (*ship owner*) dapat mencarterkan kapal yang dimiliki kepada pencarter kapal (*charterer*) dengan berbagai ketentuan yang dicantumkan dalam bentuk perjanjian carter kapal (*charter party*).

Menurut Effendi (2017), *charter party* adalah suatu kontrak antara *owner* kapal dan *charterer* mengenai penggunaan kapal. Dimana *charterer* menyewa kapal untuk durasi waktu tertentu (*time charter*) atau untuk sebuah pelayaran dari suatu tempat ke tempat lain (*voyage charter*) yang kemudian menghasilkan dua perjanjian yang berbeda.

Perusahaan pelayaran didirikan sebagai bentuk penyedia jasa pengangkutan suatu barang menggunakan armada kapal laut, dengan

penanaman modal yang besar untuk mendirikan armada, besarnya tarif untuk kegiatan sehari-hari dan tarif pendayagunaan yang sangat besar menurut pemilik kapal untuk melaksanakan kegiatan usaha sehingga menghasilkan perusahaan yang masa depannya lebih baik dan bentuk tanggung jawab kepada pemilik perusahaan dan seluruh staff, baik dikapal maupun di kantor. Peristiwa tersebut diperoleh jika susunan komoditi yang ada untuk memindahkan barang sesuai daftar yang sudah disahkan.

Disamping itu *cargo owner / shipper* tentunya akan lebih berhati-hati dalam menentukan tarif pengangkutan, supaya dapat berkompetensi dengan saingan yang lainnya. Pasar *charter* dapat di pandang yang tidak bisa dihindari dari pemberontakan turun naiknya *supply* dan demand, serta biaya tarif yang dibayarkan untuk jasa pengangkutan yang sering berubah, Bersama dengan faktor yang diinginkan dan disepakati.

Salah satu kegiatan perusahaan pelayaran adalah mengurus segala sesuatu yang dibutuhkan kapal dan menentukan jadwal waktu tercepat dan terlama kapal akan melakukan proses pemuatan / pembongkaran di suatu pelabuhan tertentu, sehingga kapal dapat berlayar kembali dengan baik dan tepat waktu sesuai perjanjian antara *owner* dan *pencharter* dalam hal ini *owner* kapal mempersiapkan armada dan *pencharter* / pemilik barang mempersiapkan muatan yang akan dimuat.

Selain kesiapan armada dan muatan pelayanan jasa di pelabuhan seperti pengurusan perizinan pada hakekatnya merupakan suatu kesatuan mata rantai yang tidak boleh putus, karena kelancaran jasa pelayanan di pelabuhan tidak hanya ditentukan oleh perhubungan laut melainkan juga dipengaruhi oleh cepat tidaknya layanan administratif dokumen barang oleh Bea dan Cukai, *Surveyor* dan Bank, kelancaran dan keamanan bongkar muat, layanan PBM, layanan

imigrasi, Karantina, layanan pandu dan awak kapal, layanan pemberian tambahan, layanan bunker BBM, cuaca, dan sebagainya.

Dalam pelaksanaan pengangkutan, antara *ship owner* dan *shipper* menentukan *laycan schedule* untuk rencana kegiatan pemuatan dengan cara *shipper* dan *ship owner* melakukan komunikasi aktif terkait kesiapan armada dan kesiapan cargo sehingga bisa ditentukan jadwal *laycan schedule* untuk kegiatan pemuatan yang akan dilakukan.

Namun meskipun telah dilakukan pengurusan semaksimal mungkin seringkali terjadi hal-hal yang bisa menyebabkan kapal/armada pengangkut tidak sesuai dengan jadwal/*laycan schedule* yang telah disepakati oleh *ship owner* dan *shipper*, biasanya disebabkan oleh cuaca, kesiapan *cargo* dari *shipper* ataupun kondisi armada.

Seperti halnya yang terjadi pada kapal-kapal PT. Samudera Energi Tangguh Balikpapan seringkali dilakukan kegiatan pemuatan yang tidak sesuai dengan jadwal *laycan schedule* yang telah disepakati antara pihak PT. Samudera Energi Tangguh Balikpapan dengan *shipper*/pemilik barang. Sehingga berdampak mundurnya *schedule-schedule* lain yang akan dilakukan kedepannya.

Sehubungan dengan hal yang dimaksudkan diatas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dan menyusun karya ilmiah dengan judul **“Analisis penyebab ketidaksesuaian penentuan *laycan schedule* pemuatan kapal pada PT. Samudera Energi Tangguh Balikpapan”**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini yaitu “Faktor apa yang menjadi penyebab ketidaksesuaian penentuan *laycan schedule* pemuatan kapal pada PT. Samudera Energi Tangguh Balikpapan”.

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor apa yang menjadi penyebab ketidaksesuaian penentuan *laycan schedule* pemuatan kapal pada PT. Samudera Energi Tangguh Balikpapan.

D. Manfaat Penelitian

Manfaat yang dapat diambil dari penelitian ini yaitu:

1. Manfaat praktis

Sebagai masukan untuk perusahaan bagaimana menghindari masalah yang sering terjadi pada saat proses penentuan *laycan schedule* pemuatan kapal pada PT. Samudera Energi Tangguh Balikpapan.

2. Manfaat teori

Penulis berharap hasil penelitian ini dapat mengembangkan referensi pengetahuan dan kemajuan ilmu dalam bidang Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan khususnya Proses penentuan *laycan schedule* pemuatan kapal pada PT. Samudera Energi Tangguh Balikpapan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Analisis

Menurut Dwi Prastowo Darminto dan Rifka Julianty analisis adalah penguraian suatu pokok berbagai bagian dan proses bagian itu sendiri, serta hubungan antar bagian untuk menghasilkan gambaran yang tepat untuk dipahami semua orang . Sedangkan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) yang baru , analisis adalah usaha memperoleh informasi terhadap suatu kejadian (karangan, perbuatan, dan sebagainya) untuk mengetahui situasi yang sebenarnya (sebab, musabab, duduk perkaranya, dan sebagainya), penguraian suatu pokok atau berbagai bagiannya dan proses itu sendiri serta ikatan antar bagian untuk mendapat, gambaran yang tepat dan memahami arti keseluruhan, diselidiki dengan baik , proses pemecahan persoalan yang dimulai dengan dugaan akan kebenarannya.

Menurut Rina Hayati (2020), analisis adalah upaya menjabarkan suatu hal secara terperinci untuk menentukan bagian dan hubungannya secara keseluruhan agar diperoleh pengetahuan dan pemahaman yang lebih terperinci, sehingga pada prosesnya dapat memutuskan proses memecah konsep, proposisi, kompleks linguistik, atau fakta menjadi konstituen sederhana atau akhirnya. Analisis berfungsi untuk mengumpulkan data-data yang ada di suatu tempat tertentu . Analisis dapat dipraktikkan disemua situasi. Analisis akan lebih maksimal jika dipergunakan dalam keadaan genting dan juga keadaan yang membutuhkan strategi sebab melalui analisis bisa diketahui secara terperinci tentang keadaan saat ini.

Rina Hayati (2020), mengemukakan bahwa analisis dilakukan untuk mengumpulkan data yang akan digunakan untuk berbagai keperluan dari orang yang melakukan analisis. Biasanya digunakan untuk menyelesaikan masalah dalam keadaan apapun, atau digunakan

sebagai dokumentasi. Dalam situasi yang baik, analisis digunakan untuk melakukan penelitian dalam beragam topik atau bidang pengetahuan. Berbeda dalam bisnis, suatu analisis dilakukan guna mensederhanakan sebuah komunikasi antara berbagai pemangku kepentingan yang berbeda-beda. Pada dasarnya analisis membahas tentang tanggung jawab sebuah bisnis hingga menuliskan sebuah dokumen terkait untuk menyetujui apa saja yang dibutuhkan. Dokumen-dokumen tersebut adalah dokumen yang menjadi dasar pada pengembangan, memulai pengembangan perangkat lunak berdasarkan analisis. Seorang Penguji mempunyai titik awal dalam analisis. Analisis seringkali disebut sebagai “jembatan antara pengguna dan pengembang.”

Dokumen analisis adalah hasil dari jabatan dan kinerjanya. Dalam artian dapat dipahami secara lengkap dengan gambaran dan kerangka yang lebih mendetail. Hal ini mengartikan batas proyek. Sehingga mampu menjadikan apa yang harus dilakukan dan apa yang tidak penting. Akhirnya umumnya sebagai dasar membuat lebih semangat. tidak ada satupun yang menjadi solusi.

B. Pengertian ketidaksesuaian

Ketidaksesuaian adalah tidak terpenuhinya persyaratan atau ketentuan yang telah ditetapkan.

Anonim mengemukakan bahwa *discrepancy theory* diperkenalkan oleh psikolog E. Tory Higgins (1987) dengan tujuan untuk menjelaskan hubungan antara aspek diri dan afek. Dalam teori ini, Higgins berpendapat bahwa individu memiliki berbagai jenis panduan diri, atau standar, yang dengannya mereka membandingkan diri mereka saat ini. Perbandingan ini menghasilkan informasi bahwa individu berada di dekat pemandu diri mereka atau jauh dari mereka. Dalam hal kedekatan dengan pemandu diri, seorang individu mengalami pengaruh positif. Dalam kasus perbedaan dari panduan diri, seorang

individu mengalami pengaruh negatif. Pengaruh ini dibedakan oleh jenis panduan diri yang digunakan sebagai perbandingan. Besarnya ketidaksesuaian akan berkaitan dengan pengalaman efek negatif sedemikian rupa sehingga semakin besar ketidaksesuaian, semakin besar efek negatifnya.

Menurut Indra dkk (2015), ketidaksesuaian (*Discrepancy theory*) adalah mengukur kepuasan dengan menghitung selisih antara sesuatu yang seharusnya dengan kenyataan yang dirasakan. Sehingga apabila kepuasannya diperoleh melebihi dari yang diinginkan, maka orang akan menjadi lebih puas lagi, sehingga terdapat *discrepancy*, tetapi merupakan *discrepancy* yang positif.

C. Pengertian *Laycan (Lay days and Cancel date)*

Menurut kamus besar bahasa inggris *Laycan/lay days and cancel date* adalah waktu tercepat atau terlama kapal dimuat. *Lay days* adalah jumlah hari yang diperlukan untuk pemuatan dan pembongkaran yang diminta oleh *pencharterer*.

Laycan atau L/C Pembatalan *Laydays* Periode di mana pemilik kapal harus mengajukan pemberitahuan kesiapan kepada penyewa bahwa kapal telah tiba di pod memuat dan siap memuat, Periode ini dinyatakan sebagai dua tanggal, misalnya *laydays* 25 Maret membatalkan 2 April atau, ketika disingkat *Laycan*, *Laycan* 25 Maret/2 April. Penyewa tidak berkewajiban untuk memulai pemuatan hingga tanggal pertama dari tanggal-tanggal ini jika kapal tiba lebih awal dan dapat memiliki opsi untuk membatalkan sewa jika kapal tiba setelah tanggal kedua, yang dikenal sebagai tanggal pembatalan.

Laycan: Laydays/Canceling (date): rentang tanggal dalam kontrak sewa harus dimula.

Ship Inspection mengemukakan bahwa tanggal pembatalan (*Laycan*) Ini adalah singkatan dari perjanjian "*Laydays and Cancelling*" dalam sebuah kesepakatan. Perjanjian ini menetapkan tanggal paling

awal, ketika kapal diminta oleh penyewa kapal. Misalnya "*Laytime* untuk pemuatan tidak boleh dimulai sebelum ..." dan tanggal terakhir untuk dimulainya penyewaan (misalnya "... pemberitahuan Kesiapan kapal tidak diberikan sebelum ... ") ketika penyewa memiliki pilihan untuk membatalkan pencarteran. Ini adalah tanggal terakhir yang disepakati bersama antara pemilik kapal dan penyewa, di mana kapal harus siap untuk memuat di pelabuhan pertama atau diserahkan kepada penyewa. Kedatangan kapal tepat waktu mungkin penting bagi penyewa karena berbagai alasan. Jika kapal terlambat, penyewa berhak membatalkan pencarteran. Jika kapal tampaknya tidak mungkin tiba di pelabuhan muat tepat waktu dan penundaan itu tidak disebabkan oleh peristiwa-peristiwa di luar kendali pemiliknya, maka akan secara otomatis akan mengakhiri perjanjian pemilik kapal mengirim kapal mereka ke pelabuhan muat terlepas dari keterlambatan kedatangan di luar tanggal pembatalan semula. Penyewa dapat membatalkan meskipun tidak ada kesalahan dari pemilik kapal, misalnya jika kapal tertunda karena cuaca buruk dalam perjalanan pendekatannya ke tempat penyerahan atau pelabuhan muat pertama.

D. Pengertian *Schedule*

Schedule atau jadwal merupakan waktu pelaksana yang berisi daftar kegiatan, dan waktu pelaksana yang bertujuan untuk melaksanakan rencana atau kegiatan supaya berjalan sesuai rencana. Pentingnya membuat jadwal bisa menjadi pengingat apa saja.

Farisa Mukti (2020), mengemukakan bahwa *schedule* atau jadwal merupakan rencana pengaturan urutan kerja yang mudah serta menyertakan atau mencantumkan jadwal penyelesaian. Sebuah *Time schedule* bermanfaat secara signifikan dalam penentuan hubungan antara kegiatan-kegiatan pada rencana proyek dengan menyeluruh. Jadwal pelaksanaan memiliki manfaat yaitu adalah sebagai suatu pedoman waktu terkait pengadaan SDM yang diperlukan dalam proyek,

serta waktu yang dibutuhkan untuk mendatangkan material ke lokasi pekerjaan yang sesuai dengan spesifikasinya, sebagai pedoman pada saat mengadakan berbagai alat pekerjaan lapangan, dapat juga sebagai alat yang bisa digunakan sebagai pengendalian waktu pada pelaksanaan suatu proyek, juga untuk acuan dasar agar tercapainya batas waktu pelaksanaan yang telah direncanakan, mengendalikan penentuan terhadap batas waktu denda yang disebabkan oleh keterlambatan pekerjaan, sebuah gambaran guna untuk mengestimasi nilai investasi yang akan digunakan, juga sebagai gambaran pada saat ingin memulai maupun mengakhiri suatu proyek secara menyeluruh, sauan pada pengamatan jalannya proses suatu proyek guna meminimalisir jumlah kendala yang mungkin akan timbul atau terjadi. Beberapa jenis jadwal pelaksanaan yaitu:

1. Daftar Waktu yang ditentukan

Dalam contoh *time schedule* yang pertama adalah jadwal waktu tertentu. Daftar waktu tertentu ini dimaksudkan seperti *schedule* harian, mingguan, bulanan bahkan ada *schedule* tahunan.

2. *Bar Chart*

Adalah gabungan jadwal kegiatan yang tersusun rapi dalam table, dimana table berbentuk vertical dan horizontal untuk menandakan perbandingan waktu yang dibutuhkan. Pada saat dimulai dan berakhirnya kegiatan akan terlihat jelas sedangkan untuk mengetahui waktu yang dibutuhkan maka laporan yang digunakan menggunakan diagram batang.

3. *Curve-S*

Adalah jadwal kegiatan yang diuraikan dalam bentuk table dan bagan, dimana bagan tersebut berbentuk huruf S. Model penjadwalan ini berfungsi untuk memberikan berita atau kabar berupa bobot pekerjaan dengan *index* 0% hingga 100% berdasarkan waktu yang dibutuhkan. Umumnya berfungsi untuk memantau perkembangan pekerjaan dalam pelaksanaan

konstruksi, untuk menyerahkan guna memberi faedah dalam bukti laporan dan proses administrasi pembayaran kepada pihak yang bersangkutan.

4. *Gantt Chart*

Adalah Model perencanaan yang memproyeksikan sebuah pekerjaan terhadap waktu pelaksanaan yang berbentuk diagram batang, guna untuk memberikan informasi pekerjaan dan apa yang harus dikerjakan secara terstruktur mengenai perkembangan proyek berdasarkan jadwal yang telah disepakati.

5. EVM atau EVA

Adalah contoh *time schedule* lainnya adalah *Earned Value Management (EVM)* atau *Earned Value Analysis (EVA)*. Dalam bentuk yang seperti ini merupakan instrument proses kinerja pada waktu dan biaya proyek serta menentukan waktu dan biaya pada proyek yang dilakukan. Model yang ini menganalisa banyaknya waktu dan biaya pada proyek serta dapat di perkirakan total secara keseluruhan.

6. *Network Planning*

Adalah jenis penjadwalan yang digunakan untuk penyelesaian proyek dimana produknya berisi informasi tentang kegiatan yang menyangkut kegiatan yang ada pada produk model instrument dengan menggunakan logika jaringan.

7. *Resources Scheduled Distribution*

Untuk contoh *time schedule* yang terakhir yakni *resources scheduled distribution*. Jenis penjadwalan ini menggunakan system penguraian dari jadwal yang telah dibuat, dimana sebelumnya jadwal ini focus pada sumber daya yang digunakan selama metode ini berlangsung. Dimana fungsinya untuk menyampaikan informasi mengenai batas ketentuan sumber daya sesuai yang direncanakan pada lamanya pelaksanaan suatu

proyek kerja. Sehingga dapat mencegah lambatnya kegiatan dilapangan secara menyeluruh.

E. Pengertian Bongkar Muat

Kata bongkar muat sudah sangat familiar di dalam dunia pelayaran. Dalam kamus bahasa Indonesia (1990) Bongkar artinya:

1. Mengangkut ke atas.
2. Menurunkan muatan dari kapal.

pengertian kata bongkar muat adalah suatu kegiatan melaksanakan bongkar / muat barang dari / atau ke palka kapal di suatu pelabuhan tertentu, dalam pemuatan berarti terdapat ruang yang harus diisi atau ditempati / dipakai / berada didalamnya. Bongkar muat merupakan semua penyusun rencana yang didapatkan dalam kapal. Penyusunan rencana sangat penting untuk kegiatan pemuatan dan pemadatan, setiap ruang dikapal dapat digunakan untuk hasil yang maksimal.

Shipsapp mengemukakan bahwa bongkar muat memiliki fungsi diatur oleh keputusan Menteri Perhubungan No. KM.88/AL.305/Phb-85. Dalam hal ini menjelaskan bahwa ruang lingkup bongkar muat yaitu:

1. Stevedoring

Kegiatan memindahkan muatan dari kapal container/cargo ke dermaga truk atau tongkang dan memuat muatan dari dermaga(*jetty*)/ tongkang/truk ke dalam kapal hingga dapat tersusun dengan rapi di palka kapal dengan menggunakan alat bongkar muat dikapal ataupun didara

2. Cargodoring

Kegiatan melepas jala jala muatan dari pengait sebuah kapal di pinggir dermaga untuk memindahkan muatan yang ada mulai dari sebuah dermaga ke lapangan penumpukan atau

gudang, setelah itu menyusunnya Kembali dan proses ini bisa juga sebaliknya.

3. *Receiving/Delivery*

Kegiatan menerima muatan Dilapangan penumpukan atau Gudang dan meletakkannya diatas truk penerima muatan untuk muatan yang akan dimuat ,dan sebaliknya untuk muatan yang akan dimuat kekapal maka segera diangkat kekapal. (tanggung jawab perusahaan bongkar muat dimulai dari muatan berada diatas kapal hingga diangkat oleh chasis).

F. Proses Bongkar Muat

Menurut Suranto, SE (Manajemen Operasional Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Serta Prosedur Impor Barang proses kegiatan bongkar muat barang akan diuraikan sebagai berikut:

1. Kegiatan bongkar

Kegiatan bongkar barang, prosesnya adalah sebagai berikut:

- a. Mempersiapkan muatan ke dalam palka, yakni membongkar tumpukan muatan dan mengangkatnya ke lokasi mulut palka (*Hatch Square*) dan menyusunnya serta mengaitkan ganco muatan ke barang tersebut.
- b. Mengangkat muatan serta menurunkannya di dermaga atau kendaraan yang tersedia.
- c. Melepaskan *Sling* dari ganco muatan tersebut.
- d. Mengeluarkan susunan muatan dari *sling* atau jala-jala kemudian ganco muatan kembali ke palka untuk pengangkutan barang selanjutnya.

Kegiatan ini disebut sebagai satu siklus (*One Hook Cycle*).

2. Kegiatan muat

Kegiatan operasi pemuatan (*Loading Cargo*) melalui proses sebagai berikut:

- a. Persiapan dan pengaitan *sling* jala-jala muatan di lambung kapal di dermaga.
- b. Muatan diangkat dan dimasukkan ke dalam palka.
- c. Melepas *sling* dan jala-jala muatan.
- d. Menyusun barang di dalam palka sambil mengembalikan ganco muatan ke dermaga untuk operasi selanjutnya.

Kegiatan yang berulang-ulang ini disebut *Hook Cycle*. Satu siklus *Hook* adalah dimulai dari mengaitkan ganco ke muatan di dalam palka kapal kemudian mengangkat barang tersebut ke dermaga, lalu ganco dilepaskan dan seterusnya ganco kembali ke dalam palka untuk operasi selanjutnya. *Hook Cycle Time* adalah waktu yang diperlukan dalam proses memindahkan barang dari palka ke dermaga dalam satu siklus.

G. Pengertian Perusahaan Pelayaran

Perusahaan pelayaran menurut KUHD, pasal 323-340 adalah suatu badan yang menjalankan perusahaan dengan cara mengoperasikan kapal atau usaha lain yang erat hubungannya dengan kapal Menurut Kosasih dan Soewedo perusahaan pelayaran adalah perusahaan yang dalam menjalankan kegiatan usahanya yaitu mengoperasikan kapal untuk mencari pendapatan berupa Uang Tambang.

Menurut Suwarno (Nur & dkk, 2021), perusahaan pelayaran adalah badan usaha yang dimiliki negara atau swasta yang berbentuk persero, Perseroan Terbatas (PT), Perseroan Komanditer (CV), dan lainnya yang melakukan usaha jasa dalam bidang penyediaan ruang kapal dalam rangka untuk mengangkut muatan, baik berupa barang, penumpang dari pelabuhan asal menuju pelabuhan tujuan yang baik di dalam negeri maupun luar negeri. Perusahaan pelayaran baik secara *place utility* maupun *time utility*. *Place utility* adalah suatu barang yang berada di satu tempat kurang

bermanfaat kemudian dipindahkan ke tempat lain agar memiliki manfaat yang lebih besar. Sedangkan *Time utility* adalah suatu barang akan bermanfaat apabila digunakan pada waktu yang tepat dengan menggunakan usaha jasa angkutan laut dengan menggunakan kapal. (Kosasih & Soedewo, 2007) macam-macam perusahaan pelayaran ditinjau dari sifat usahanya dibedakan menjadi dua, yakni:

1. Pelayaran tetap (*liner service*)

Pelayaran tetap adalah pelayaran dimana saling berkaitan dengan aturan resmi, dengan rute jarak jauhnya sudah ditentukan dan terjadwal, yang mempunyai *sailing schedule* yang sudah ditentukan dan sudah disampaikan untuk semua pemilik muatan sebelum kapal berlayar ke rute selanjutnya.

2. Pelayaran tidak tetap (*tramper service*)

Pelayaran tidak tetap adalah pelayaran dimana tidak berkaitan dengan aturan resmi, dengan rute yang tidak ditentukan dan tidak mempunyai jadwal, rute ini memiliki biaya yang rendah dan mempunyai system diferensiasi.

H. Pengertian Kapal

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut, sungai, dan sebagainya.

Dalam dunia pelayaran kapal adalah suatu sarana atau alat transportasi di laut yang berfungsi untuk mengangkut barang, hewan, penumpang dari suatu tempat ketempat lain.

Menurut Siti Soemarni Hartono dalam pasal 309 Kitab Undang–Undang Hukum Dagang RI dan Kepolisian:

“Kapal adalah semua alat pelayaran di laut atau diserahkan untuk itu“

Sedangkan menurut Keputusan Direksi PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia IV nomor 44 Tahun 2000 yaitu:

“Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apa pun yang digerakkan dengan tenaga mekanik, angin atau tunda dengan kendaraan berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah”.

Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 302/1/7 Tahun 2000 memberikan pengertian kapal niaga yaitu :

“Kapal niaga adalah kapal yang dipergunakan untuk mengangkut barang-barang, penumpang, hewan yang berkunjung di pelabuhan untuk kepentingan niaga termasuk kapal pemerintah atau ABRI yang mengangkut barang dan hewan untuk keperluan niaga”.

Kapal yang bukan niaga maka selama berlabuh di pelabuhan tidak menaikkan atau menurunkan muatan kecuali hal tersebut dalam keadaan darurat serta memiliki maksud lain, kecuali mengangkut bahan makanan, bahan bakar, air serta keperluan lainnya yang akan dipergunakan untuk melanjutkan perjalanan, menambah ABK, mendapat pertolongan ketika kebakaran, pertolongan dokter, menerima sebuah perintah dan menyerahkan berbagai barang pos. Dari uraian tersebut maka dapat kita simpulkan bahwa kapal adalah suatu kendaraan apung yang berfungsi untuk mengangkut barang, hewan, serta penumpang yang dioperasikan oleh pelayaran nasional maupun pelayaran asing yang tujuan utamanya adalah untuk memperlancar kegiatan perekonomian baik di dalam negeri maupun di luar negeri.

I. Jenis-jenis Kapal

Adapun Jenis-Jenis Kapal yaitu:

1. Kapal Penumpang

Kapal penumpang berfungsi untuk mengangkut penumpang dari suatu tempat ke tempat yang lain, dimana bisa mengangkut jumlah penumpang yang lebih banyak. .

2. Kapal *Tanker*

Kapal *Tanker* berfungsi untuk mengangkut muatan jenis liquid atau minyak, dimana kapal ini di design dengan konstruksi yang muatannya akan dimuat atau dibongkar. Contoh jenis muatan kapal ini adalah *Crude oil*, BBM (*Product oil*), *Chemical*, dan minyak lainnya.

3. Kapal *Container*

Kapal tipe seperti ini ialah berfungsi mengangkut muatan muatan dengan kuantitas lebih yang biasa diangkut kedalam kontainer supaya barang tersebut berada dalam kondisi aman bagaimana layaknya mirip seperti barang yang akan diangkut seperti barang yang didinginkan atau diawetkan.

4. Kapal *Cargo*

Kapal tipe seperti ini ialah berguna mengangkut barang atau muatan yang padat atau kering untuk tipe kapal ini mengangkut barang seperti gandum, semen, binatang dan pupuk. biasanya pengangkut ada juga yang berbentuk kemasan seperti gandum, semen, dan pupuk

5. Kapal Curah

Kapal tipe seperti ini ialah mengangkut muatan seperti gandum, gula, beras, dan semen tapi muatan dalam kapal ini tidak dalam bentuk kemasan. Berbeda dengan kapal RORO biasanya yang digunakan mengangkut alat berat serta kendaraan roda empat.

6. Kapal Tunda

Kapal seperti ini ialah berguna membantu menunda kapal yang segera memasuki pelabuhan berfungsi untuk berangkat dan sadarsupaya kapal aman memasuki area suatu pelabuhan.

7. Kapal pandu

Kapal seperti ini ialah berguna untuk membantu proses kapal kapal yang memasuki area Pelabuhan dan membawa atau menjemput pandu dipelabuhan dan mengantar ke kapal yang akan dipandu

J. Pihak-pihak Yang Terkait Dalam Keagenan Kapal

Pihak-pihak atau instansi yang terkait dalam proses keagenan kapal diantaranya adalah:

1. Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) setempat

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan memiliki peran melakukan pengawasan, serta pelaksanaan hukum di wilayah keamanan dan keselamatan pelayaran, berhubungan aktivitas pemerintah di lingkungan Pelabuhan serta , pengendalian dan pengawasan aktivitas pelabuhan pada lingkungan Pelabuhan yang dilaksanakan secara komersil.

Adapun fungsi syahbandar secara umum, Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan ialah:

- a. Melaksanakan, mengawasi dan melengkapi kelaiklautan kapal, menyertifikasi keselamatan kapal, mencegah pencemaran dari kapal dan menetapkan status hukum kapal;
- b. Melaksanakan pemeriksaan keselamatan manajemen kapal
- c. Melaksanakan suatu pengawasan keamanan dan keselamatan pelayaran yang terhubung dengan aktivitas bongkar muat barang yang berbahaya, muatan khusus, limbah bahan yang beracun berbahaya, mengisi bahan bakar, Penertiban debarkasi dan embarkasi penumpang kapal, membangun area Pelabuhan , reklamasi dan pengerukan

laik kepelautan dan layar, tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran, penundaan pemanduan kapal dan menerbitkan surat izin berlayar;

- d. Melaksanakan pengecekan kecelakaan kapal, memadamkan kebakaran di perairan dan pelabuhan, penanggulangan kecelakaan dilaut, melaksanakan perlindungan lingkungan maritim dan menegakkan hukum dibidang keamanan dan keselamatan.
- e. Melaksanakan kegiatan dan koordinasi dengan pemerintah di suatu Pelabuhan yang berkaitan serta pelaksanaan suatu pengawasan serta menegakkan hukum di wilayah keselamatan dan keamanan
- f. Melaksanakan suatu penyusunan perencanaan induk pelabuhan, Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan dan Daerah Lingkungan Kerja, dan mengawasi, dan mengawasi menggunakannya, mengusulkan tarif yang ditetapkan oleh menteri.
- g. Melaksanakan penyediaan, pengawasan, dan pengaturan menggunakan wilayah perairan dan daratan Pelabuhan, pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran dan jaringan jalan serta Sarana Bantu Navigasi Pelayaran;
- h. Pelaksanaan penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan, keamanan, dan ketertiban, kelancaran arus barang di pelabuhan;
- i. Pelaksanaan pengaturan lalu lintas kapal ke luar masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal, penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan serta pemberian konsesi atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan. Penyiapan bahan penetapan dan evaluasi standar kinerja operasional pelayanan jasa kepelabuhanan; dan

- j. Pelaksanaan urusan keuangan, kepegawaian dan umum, hukum dan hubungan masyarakat serta pelaporan.

2. Direktorat Jendral Bea dan Cukai (DJBC) setempat

DJBC atau Direktorat Jendral Bea dan Cukai merupakan nama dari salah satu instansi pemerintah yang memiliki tugas untuk melayani masyarakat pada bagian kepabeanan dan cukai. Bea dan cukai seringkali terdengar dan disebut dengan istilah *douane* pada masa penjajahan oleh negara Belanda. Seiring dengan era globalisasi, bea dan cukai sering menggunakan istilah *customs*.

Tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Bea dan Cukai DJBC adalah mengadakan pemeriksaan barang atau apapun yang keluar dan masuk di daerah cukai, tempat diperiksanya barang atau muatan yang berada dikapal maupun yang ada digudang, menentukan besar kecilnya biaya yang ditetapkan berdasarkan aturan pemerintah dan tempat terbitnya surat pemberitahuan ekspor dan impor barang.

Selain itu, tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) adalah mengawasi kegiatan ekspor dan impor, mengawasi peredaran minuman yang mengandung alkohol atau etil alcohol, peredaran rokok atau barang pengolahan tembakau lainnya. Seiring perkembangan zaman, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) bertambah fungsi dan tugasnya sebagai fasilitator perdagangan yang berwenang melakukan penundaan atau bahkan pembebasan pajak dengan syarat-syarat tertentu.

3. Kantor Kesehatan Pelabuhan (*Port Health Authority*)

Kantor Kesehatan Pelabuhan (*Port Health Authority*) sebagai perangkat pusat mengawal peraturan perundang-undangan bidang kesehatan dipintu masuk negara. Melaksanakan tugas dan fungsi Kementerian Kesehatan di pelabuhan laut, bandar udara, dan pos lintas batas negara. Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP) sangat

menentukan keselamatan negara melalui pencegahan masuk dan keluarnya penyakit berpotensi wabah ke wilayah negara (dengan deteksi pada orang, barang, dan alat angkut) melalui pintu masuk negara.

Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP) mempunyai fungsi yaitu melakukan pelayanan Kesehatan baik di area Pelabuhan maupun di area kapal, memeriksa buku Kesehatan kapal, *derating certificate*, daftar awak kapal dan penumpang lainnya dan mengecek hewan ataupun tumbuh-tumbuhan yang dibawa keluar atau pergi menggunakan kapal laut. berperan dalam penyelenggaraan hubungan internasional di pintu masuk negara melalui inspeksi dan pengkarantinaan alat angkut, barang, dan orang dari luar negeri. Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP) berhak menolak masuknya alat angkut, dan merekomendasikan untuk menolak barang, dan orang di pintu masuk negara yang berpotensi mengganggu kesehatan bangsa yang berdampak pada keselamatan negara. Menerapkan *International Health Regulation (IHR-2005)* untuk mencegah terjadinya *Public Health Emergency Of International Concern (PHEIC)* akibat agen biologi, kimia atau fisika di pintu masuk negara. Dengan demikian, tidak dimungkinkan Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP) menjadi perangkat daerah.

4. Kantor Imigrasi

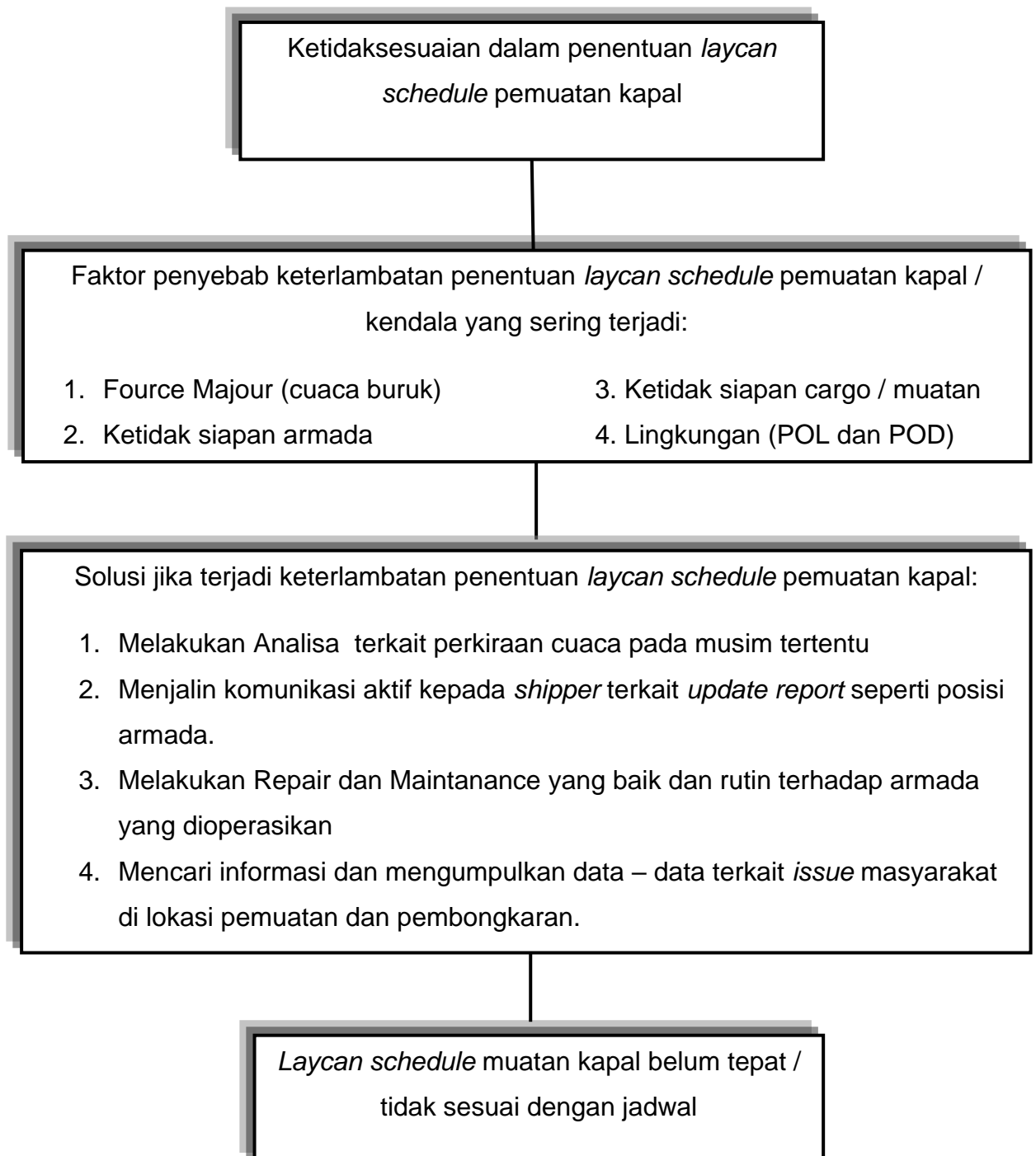
Kantor Imigrasi adalah unit pelaksana teknis yang menjalankan fungsi Direktorat Jenderal Imigrasi pada suatu daerah atau kota tertentu. Sebuah Kantor Imigrasi dapat membawahi satu area kabupaten/kota atau lebih. Dalam proses keagenan kapal, petugas Imigrasi melakukan pemeriksaan dokumen perjalanan, peneraan cap masuk bagi *crew* kapal di paspor, dan cap *clearance* di *manifest crew list*.

5. *Vessel Traffic Service (VTS)*

Vessel Traffic System adalah sistem monitoring lalu-lintas pelayaran yang diterapkan oleh pelabuhan, atau suatu manajemen armada Perkapalan. Prinsipnya yang digunakan sama seperti sistem yang dipakai oleh ATC (*Air Traffic Control*) pada dunia penerbangan. Biasanya secara sederhana sistem VTS menggunakan radar, *closed circuit television* (CCTV), frekuensi radio VHF, dan *automatic identification system* (AIS) untuk mengetahui/mengikuti pergerakan kapal dan memberikan informasi navigasi/cuaca didalam suatu daerah pelayaran tertentu dan terbatas.

K. Pengertian Kerangka Pikir

Gambar 2.1: Kerangka Pikir



3. Hipotesis

Berdasarkan masalah pokok yang telah dirumuskan diatas maka yang menjadi hipotesis dalam penulisan penelitian ini adalah “Diduga *Laycan schedule* muatan kapal belum tepat/tidak sesuai dengan jadwal”.

BAB III

METODE PENELITIAN

Metode penelitian atau metodologi penelitian adalah sebuah usaha bertujuan untuk menemukan suatu hal, mengembangkan, maupun untuk menguji suatu kebenaran dengan cara ilmiah. Penelitian merupakan sebuah terjemahan yang berasal dari bahasa Inggris yakni *research* (meneliti). Selain itu, terdapat juga yang menerjemahkan *research* sebagai suatu "riset". *Research* merupakan kata yang berasal dari *re*, artinya "kembali" serta *to search* yaitu "mencari". Oleh karena itu, yang menjadi arti sesungguhnya dari *research* atau riset yakni merupakan "mencari kembali".

Metode penelitian merupakan suatu cara atau teknis yang digunakan dalam sebuah penelitian. Suatu penelitian harus didasarkan oleh keakuratan material data yang dimiliki, supaya hasil dari suatu penelitian tersebut bisa dipertanggungjawabkan, baik secara fakta lapangan maupun secara ilmiah, sehingga hasil dari penelitian tersebut memiliki nilai yang positif.

Lain dari itu, manfaat penelitian yaitu guna menyelidiki sebuah keadaan dari suatu konsekuensi terhadap suatu keadaan khusus. Secara umum, metodologi penelitian didefinisikan sebagai sebuah cara ilmiah guna mendapatkan suatu data dengan beberapa kegunaan ataupun tujuan.

A. Jenis, Desain Dan Variabel Penelitian

1. Jenis Penelitian

Peneliti melaksanakan penelitian dengan jenis penelitian deskriptif. Dimana penelitian ini memanfaatkan pendekatan kualitatif yaitu mengutamakan sebuah analisa terhadap proses pembuatan kesimpulan induktif maupun deduktif dan serta analisis pada dinamika dengan menggunakan pemikiran ilmiah pada setiap hubungan antar kejadian yang diamati.

2. Desain Penelitian

Desain penelitian merupakan suatu keseluruhan dari sebuah penelitian yang mencakup berbagai hal yang akan dilaksanakan oleh peneliti dari awal pembuatan hipotesis serta implikasi dengan operasional hingga dicapai analisis data akhir yang selanjutnya dibuat kesimpulan dan diberikan saran.

3. Variabel Penelitian

Berdasarkan dengan jenis penelitian maka penulis mengambil variable penelitian yaitu ketidaksesuaian penentuan *Laycan schedule* pemuatan kapal pada PT. Samudera Energi Tangguh Balikpapan.

B. Defenisi Operasional Variabel/Deskripsi Fokus

Judul penelitian ini adalah “Analisi penyebab ketidaksesuaian penentuan *Laycan schedule* pemuatan kapal pada PT. Samudera Energi Tangguh Balikpapan”. Pengertian operasional yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Ketidaksesuaian adalah tidak dipenuhinya suatu persyaratan atau ketentuan-ketentuan lain yang telah ditetapkan.
2. *Laycan/lay days and cancel date* adalah waktu tercepat atau terlama kapal dimuat.
3. Bongkar muat adalah melaksanakan bongkar dari atas palka dan di turunkan ke dermaga pelabuhan sedangkan muat, berarti ada ruang yang diisi ditempati, dipakai, dan ada didalamnya. Bongkar muat adalah Segala perencanaan pemadatan didalam kapal yang dapat diketahui. Pentingnya perencanaan kesiapan pemuatan dan pemadatan yang seksama, dalam tiap kaki kubik ruang kapal dapat dimanfaatkan agar memperoleh hasil yang optimal.

C. Populasi dan Sampel penelitian

Populasi penelitian adalah banyaknya sebuah objek secara menyeluruh ataupun generalisasi dari objek atau subjek yang mempunyai karakteristik dan kuantitas tertentu yang diputuskan oleh seorang peneliti untuk dipelajari dan disimpulkan. Adapun yang menjadi populasi data dari penelitian ini yaitu semua kapal milik PT. Samudera Energi Tangguh Balikpapan.

Sampel penelitian merupakan sebuah bagian dari suatu populasi dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Berikut yang menjadi sampel dalam penelitian ini yaitu 3 (tiga) kapal milik PT. Samudera Energi Tangguh Balikpapan.

D. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini dilaksanakan dengan berbagai cara, dengan uraian sebagai berikut:

1. Metode Observasi (Pengamatan Langsung)

Metode Observasi yaitu sebuah pengamatan secara langsung terhadap objek yang diteliti. Dengan mengamati secara langsung pada objek, yaitu sebuah cara pengumpulan data dengan lebih mendekati terhadap suatu permasalahan, karena dengan metode observasi maka peneliti dapat langsung melaksanakan kegiatan di lapangan penelitian. Selain itu observasi merupakan suatu alat untuk mengumpulkan data secara langsung serta begitu penting terhadap penelitian secara deskriptif.

2. *Interview*/Wawancara

Merupakan metode yang digunakan oleh Penulis untuk memperoleh data dengan melakukan wawancara langsung dengan pihak yang mengetahui subjek penelitiannya.

3. Studi Dokumentasi

Studi dokumentasi, mengabadikan kegiatan yang sedang berlangsung dan juga teknik pengumpulan data yakni bersifat

sebagai bukti bahwa suatu kegiatan benar-benar terjadi. Maka studi dokumentasi dalam suatu penelitian sangat penting untuk memperkuat landasan pendapat penulis.

E. Teknik Analisis Data

Analisis data merupakan teknik untuk menyelesaikan data secara teratur yang didapatkan dari hasil observasi lapangan, mengubah menjadi unit, menganalisis, melakukan penyusunan menjadi sebuah pola, memilah yang mana lebih penting serta menyimpulkan sehingga mudah di pahami. Teknik analisa data yang dilakukan adalah teknik analisa deskriptif kualitatif, yaitu mengolah data kualitatif yang sudah didapatkan melalui sebuah gambaran berbagai fakta ataupun karakteristik yang sesungguhnya.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN

1. Sejarah dan Perkembangan PT Samudera Energi Tangguh Balikpapan

Dari awal mulainya PT. Samudera Energi Tangguh Balikpapan bergerak dalam bisnis transportasi dan logistik, yang menjadi bisnis utama perseroan yaitu ada di bidang pelayaran dan bisnis terkait. Adapun pelayanan yang tersedia meliputi *ship management, offshore support, tanker & bulk carrier, dan container shipping*. Pada beberapa tahap yang panjang, lini bisnis tersebut semakin berkembang hingga pada saat ini mempunyai cukup banyak pelabuhan tujuan yang tentunya tersebar di seluruh daerah negara Indonesia dalam pelayanan pengangkutan antar pulau maupun antar negara termasuk berbagai pelabuhan besar di benua Asia Selatan, Tenggara serta Timur jauh. Sebuah peran yang merupakan jasa angkutan laut hingga saat ini masih menjadi kontributor utama sebagai sumber pendapatan bagi Perseroan. Resmi didirikan pada tahun 2009 dengan nama PT. Silkargo Line. Kemudian berganti nama pada tahun 2013 menjadi PT. Samudera Energi Tangguh, dan seiring dengan peralihan fokus layanan ke pelayaran industri energi. Pada tahun 2016 Perusahaan ini melakukan penambahan tiga kapal pada armadanya, yaitu Sinar Bukom, Sinar Morotai, dan Sinar Johor.

2. Lokasi perusahaan

PT Samudera Energi Tangguh berkantor di jln. Komplek PU RT.19
No.46 Balikpapan 76111- INDONESIA

3. Motto perusahaan

Sabar Tabah Tekun Iman

4. Visi & Misi Perusahaan

Adapun visi dan misi PT Samudera Energi Tangguh Balikpapan sebagai berikut:

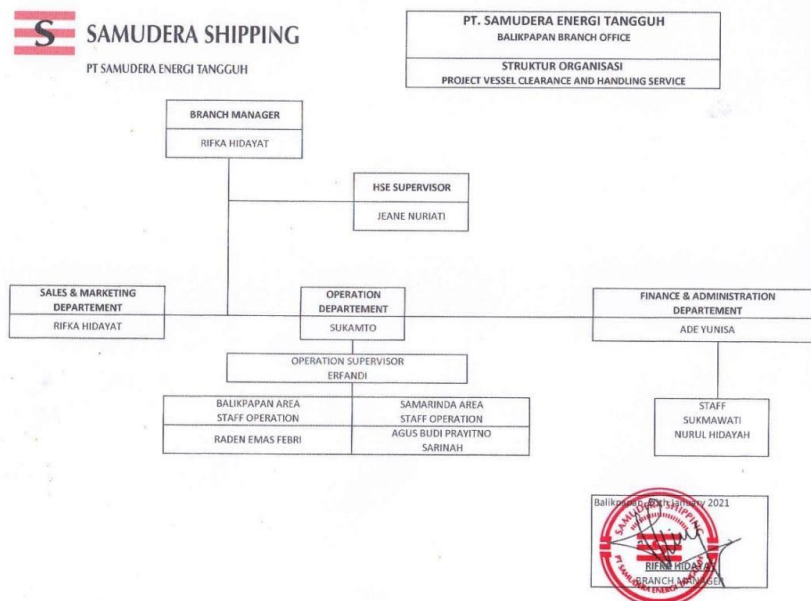
a. Visi

Yang menjadi visi PT Samudera Energi yaitu dapat menghubungkan Indonesia.

b. Misi

- 1) Menyediakan layanan jasa transportasi untuk memenuhi kebutuhan distribusi barang dari dan ke seluruh penjuru Indonesia.
- 2) Berkontribusi positif terhadap pertumbuhan ekonomi Indonesia dengan memberikan solusi logistik yang efisien.
- 3) Senantiasa memastikan pertumbuhan bisnis yang berkelanjutan seraya memberikan nilai tambah bagi pemegang saham.
- 4) Turut berperan serta dalam menciptakan lapangan kerja dan mengembangkan kompetensi sumber daya manusia di Indonesia.

Gambar 4.1 Struktur Perusahaan



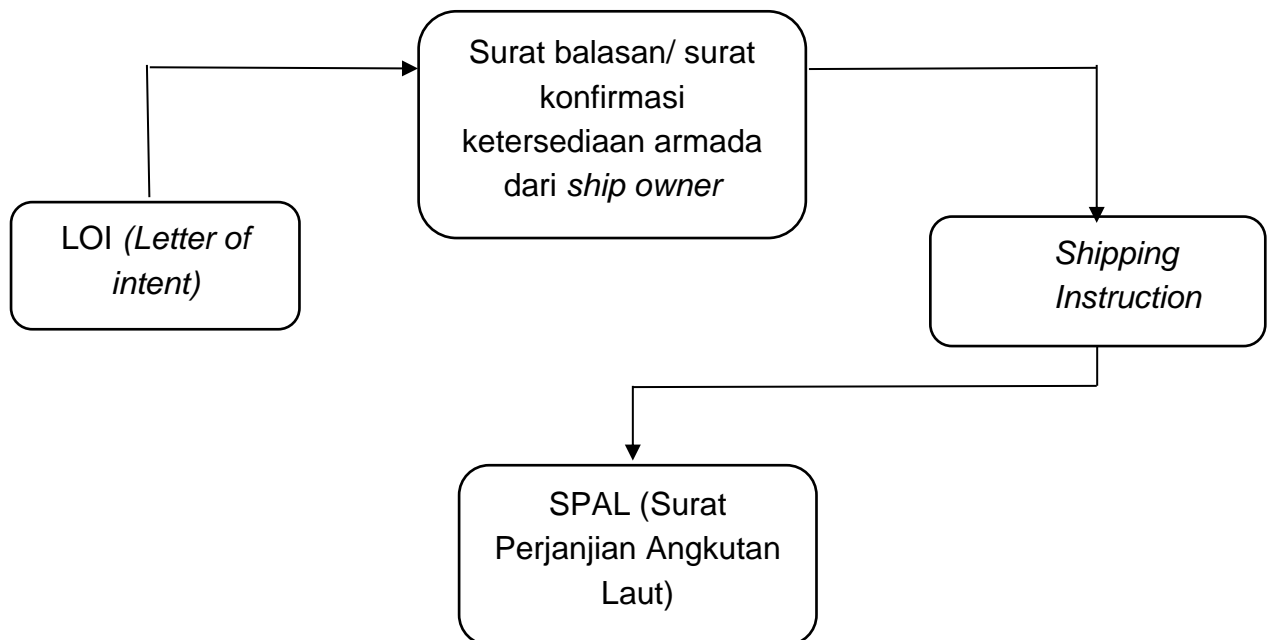
Sumber : HRD PT.Samudera Energi Tangguh Balikpapan, 2021

B. Pembahasan dan Hasil

1. Dasar Penentuan *Laycan Schedule* kapal

Dasar penentuan *Laycan Schedule* adalah dimulai dari adanya komunikasi atau permintaan dari *shipper*/pemilik barang kepada *Ship Owner* terkait informasi muatan atau rencana shipemnt yang akan dilakukan. Adapaun alur dari penentual laycan schudel adalah sebagai berikut:

Gambar 4.2 Flowchart Penentuan *Laycan Schedule*



Penjelasan terkait *flow chart* penentuan *laycan schedule*:

a. LOI (*Letter of Intent*)

Shipper memberikan informasi kepada *Ship Owner* terkait rencana atau jadwal pengapalan yang akan dilakukan, dengan mengirimkan LOI kepada *Ship Owner*. Dimana, *letter of intent* atau LOI adalah surat pernyataan niat. Surat ini dibuat oleh calon pembeli baik secara perorangan atau institusi dan disampaikan

kepada penjual properti. Meskipun bersifat serius, *letter of intent* tidak memiliki ikatan hukum karena bertujuan sebagai inisiasi diskusi jual beli. LOI (*letter of intent, letter of interest*) adalah suatu surat resmi bisnis, yg secara hukum tak mengikat para pihak tsb didalamnya, dibuat oleh seorang pemilik bisnis, pengusaha, atau perusahaan, utk menyampaikan ketertarikan, keinginan, niat, minat, atau maksud bisnis secara serius, rinci, ringkas dan jelas, dan tindakan lanjut dan transaksi akan dilakukan, dan kemampuan utk melaksanakannya, kepada pemilik bisnis, pengusaha, atau perusahaan lain.

b. Surat Balasan / Surat Konfirmasi ketersediaan armada dari *ShipOwner*

Surat ini berisi jawaban dari LOI yang dikirimkan oleh *shipper*, dan informasi terkait kesiapan armada yg dimiliki oleh ship owner. Dimana, Surat balasan adalah surat yang berisi informasi yang lebih benar dari pihak *pencharter*, untuk menentukan kesepakatan baik dari segi waktu maupun tempat.

c. *Shipping Instruction*

Setelah *Shipper* dan *Ship Owner* sepakat dengan jadwal *laycan* yg telah di tentukan, maka dari *Shipper* akan menerbitkan *Shipping Instruction* yg ditujukan kepada *Ship Owner* sebagai surat perintah pengangkutan muatan.

Shipping instruction adalah perintah pengapalan barang dan ditujukan kepada agen perwakilan dari kapal yang akan mengangkut barang tersebut. *Shipping instruction* dibuat oleh *shipper* untuk memesan ruang kapal dan *container* serta memuat data-data sebagai dasar pembuatan *bill of lading*.

Shipping Instruction (SI) atau *Shipping Order* (SO) adalah surat yang dibuat oleh *Shipper* (Pemilik Barang atau perusahaan ekspedisi) yang ditujukan kepada *Carrier*/kapal (Pelayaran) untuk menerima dan memuat muatan yang tertera dalam surat tersebut.

Shipping Instruction adalah instruksi atau perintah pengapalan dari *shipper* kepada perusahaan *forwarding*, bisa juga berlaku instruksi yang diberikan oleh perusahaan *forwarding* kepada perusahaan pelayaran.

Menurut ahli Wibowo *Shipping Instruction* adalah suatu order dari *eksportir* atau *forwarder* untuk mengusahakan pengangkutan bagi barangnya kepada perusahaan pelayaran sekaligus berfungsi sebagai *booking* ruang kapal.

Shipping instruction merupakan sumber pengapalan, oleh karena itu kalau *shipping instruction* sudah diterima oleh agen pelayaran (*accepted by the agent*) maka kedua belah pihak, yaitu *shipper* dan *carrier* terikat kepada kesepakatan tersebut, yaitu pengapalan muatan, kalau *shipper* membatalkan pengapalannya, *carrier* yang bersangkutan mempunyai hak atas ganti rugi yang dinamakan *dead freight*. Sebaliknya, kalau *carrier* membatalkan sailing, harus membayar ganti rugi kepada *shipper*.

d. SPAL (Surat Perjanjian Angkutan Laut)

Pada saat *Ship Owner* menerima *Shipping Instruction* dari *shipper* maka *Ship Owner* akan menerbitkan Surat Perjanjian Angkutan Laut sebagai kontrak resmi penangkutan yang berisi segala aturan dan ketentuan yang harus disepakati bersama antara *ship owner* dan *shipper*, spal sendiri berisi informasi terkait, pemilik barang, POL, POD, *Laycan*, TOP, *Demmorage*, dll. Dimana,

R. Subekti (1995) mengemukakan perjanjian antara pengangkutan dan pihak menyanggupi akan membawa orang atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan membayar ongkos/biaya yang sesuai. H.M N. Purwosutjipto pada buku yang berjudul Pengertian Pokok Hukum Dagang, Buku 3 Hukum Pengangkutan perjanjian pengangkutan merupakan perjanjian campuran antara perjanjian pelayanan berkala dengan perjanjian

penyimpanan (*bewaargeving*) yang di dalamnya terdapat unsur pemberian kuasa (*lastgeving*).

Sehingga dapat ditarik kesimpulan bahwa perjanjian pengangkutan prinsipnya bersifat timbal balik dimana kedua belah pihak pengirim dan pengangkut memiliki kedudukan yang sama baik dari hak maupun kewajiban.

Penjelasan/alur terkait Dasar Penentuan *Laycan Schedule* yang disepakati antara *ship owner* dan *shipper* (pemilik barang).

Contoh Kasus :

1. *Shipment laycan* tanggal 29 – 30 April 2021

Tabel 4.1: Contoh kasus 1.

Nama Kapal	:	MT. Sinar Maumere
Shipper	:	PT. Global Borneo Energi
POL	:	Depo Kariangau – Balikpapan, Kaltim
POD	:	Depo GAB. Banjarmasin, Kelsel
Jenis dan qty muatan	:	Biodiesel B30 Product 4.200.000 litre @ 15
Laycan	:	29 April – 30 April 2021
Time Arrived	:	26 April 2021
Commencee Loading	:	05 Mei 2021
Completed Loading	:	11 Mei 2021
Analisa	:	Kapal MT. Sinar Maumere tiba pada tanggal 26 April 2021 untuk melakukan pemuatan di Depo Kariangau – Balikpapan , dengan rencana muat Biodiesel B30 Product sebanyak 4.200.000 litre @15, Mulai loading pada tanggal 8 Mei 2021 dan selesai di tanggal 11 Mei 2021.

Sumber: PT. Samudera Energi Tangguh Balikpapan, 2021

Penyebab pemuatan tidak sesuai dengan *laycan*:

- a. Pada saat kapal tiba terjadi antri di Depo Kariangau-Balikpapan dimana ada 4 kapal yang mengantri untuk dilakukan pemuatan.
- b. Jumlah muatan terbatas sehingga kapal – kapal yang antri tidak bisa segera dilakukan pemuatan.

2. *Shipment Laycan* tanggal 10-12 Januari 2021

Tabel 4.2 Contoh kasus 2

Nama Kapal	:	KM. Spil Renata V.36/21
Shipper	:	PT. Ocean network express Indonesia, QQ
POL	:	Balikpapan
POD	:	Jakarta
Jenis dan qty muatan	:	Automotive Parts
Laycan	:	10-12 Januari 2021
Time Arrived	:	10 Januari 2021
Commencee Loading	:	14 Januari 2021
Completed Loading	:	17 Januari 2021
Analisa	:	Kapal KM. Spil Renata V.36/21 tiba pada tanggal 10 januari 2021 untuk melakukan pembongkaran KKT Balikpapan, dengan rencana muat Automotive parts sebanyak 1x40' HC mulai muat pada tanggal 14 Januari 2021 dan selesai di tanggal 17 januari 2021.

Sumber: PT. Samudera Energi Tangguh Balikpapan, 2021.

Penyebab pemuatan tidak sesuai dengan *Laycan*.

- a. Adanya kerusakan pada alat bongkar muat, sehingga kegiatan pemuatan tidak optimal.
- b. Cuaca buruk terjadi disekitaran jetty pemuatan sehingga pemuatan harus di hentikan.

3. *Shipment Laycan* tanggal 01 - 03 Agustus 2021

Tabel 4.3 Contoh kasus 3

Nama Kapal	:	KM. Mare mas V.5320
Shipper	:	PT. Daeah E & C Indonesia
POL	:	Balikpapan, Indonesia
POD	:	Tanjung Priok, Jakarta
Jenis dan qty muatan	:	Forklift truck / Kitchen set, 4 <i>Packages</i>
Laycan	:	01 - 03 Agustus 2020
Time Arrived	:	05 Agustus 2020
Commencee Loading	:	06 Agustus 2020
Completed Loading	:	09 Agustus 2020
Analisa	:	KM. Maremas V.5320 tiba pada tanggal 05 Agustus 2020 untuk melakukan pemuatan di Balikpapan, dengan rencana muat Forklift truck / kitchen set sebanyak 4 <i>Packages</i> , Mulai loading pada tanggal 06 Agustus 2020 dan selesai di tanggal 09 Agustus 2020.

Sumber: PT. Samudera Energi Tangguh Balikpapan, 2021

Penyebab pemuatan tidak sesuai dengan *laycan*:

Terjadi kerusakan pada AE (Auxiliary Engine) kiri sehingga harus dilakukan perbaikan sebelum berangkat ke POL sehingga kapal tiba diluar dari tanggal *laycan* yang telah ditentukan.

2. Penyebab *Laycan Schedule* Kapal tidak sesuai

Penyebab *Laycan Schedule* kapal tidak sesuai bisa disebabkan oleh beberapa faktor, diantaranya :

- a. *Force Majoure* atau Cuaca
adalah badai, angin ribut, topan, ombak besar, pasang surut, pemogokan buruh serta hal-hal lain diluar kemampuan usaha (*Act of God*)
- b. Ketidaksiapan cargo
Adalah segala sesuatu atau yang berkaitan dengan muatan ataupun kondisi di pelabuhan muat termasuk, antrian, keadaan Jetty dan Kesiapan dari muatan itu sendiri.
- c. Ketidaksiapan armada
Adalah hal yang berkaitan dengan *readiness* dari armada yang digunakan dalam artian armada laik laut.
- d. Lingkungan
Lingkungan POL dan POD ataupun rute pelayaran yang dilalui.

3. Solusi jika terjadi keterlambatan penentuan *Laycan Schedule* pemuatan kapal yang disebabkan oleh:

- a. Faktor *Force Majoure*
Melakukan analisa terkait perkiraan cuaca pada musim tertentu, sehingga apabila berpeluang terjadi *Force Majoure* bisa dilakukan antisipasi dengan baik seperti berlindung (*shalter*) dan menunda keberangkatan.
- b. Faktor Ketidaksiapan Armada
Melakukan *Repair* dan *Maintenance* yang baik dan rutin terhadap armada yang dioperasikan sehingga performa dari armada bisa maksimal.

c. Faktor Ketidaksiapan cargo/muatan

Menjalinkan komunikasi aktif kepada *shipper* terkait *update report* seperti posisi armada sehingga *shipper* bisa melakukan perencanaan yang baik dan tepat untuk cargo yang akan dimuat.

d. Faktor Lingkungan (POL dan POD)

Mencari informasi dan mengumpulkan data-data terkait *issue* masyarakat di lokasi pemuatan dan pembongkaran.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

Setelah menguraikan permasalahan yang ada, menganalisa permasalahan tersebut dan memberikan pemecahannya, sesuai kemampuan dan pemahaman dari pada permasalahan serta mengambil bahan/teori yang telah diberikan, guna menyusun penulisan skripsi ini, maka penulis membuat beberapa simpulan dan saran sebagai berikut :

A. Simpulan

Berdasarkan penelitian diatas maka dapat disimpulkan bahwa ketidaktepatan penentuan *Laycan Schedule* dapat disebabkan oleh beberapa faktor diantaranya, *fource majeure*/cuaca buruk, kesiapan muatan yang akan dimuat diatas kapal, kondisi alat bongkar muat yang akan digunakan serta kondisi atau kesiapan dari armada/kapal yang akan melakukan kegiatan pemuatan.

B. Saran

Dari kesimpulan yang telah diuraikan, penulis menyampaikan saran kepada pihak – pihak yang terkait *Shipper* (pemilik barang) dapat membuat perencanaan yang lebih baik terkait kesiapan muatan yang akan dimuat sehingga apabila kapal sudah tiba untuk melakukan kegiatan pemuatan kondisi muatan sudah dalam keadaan siap untuk dimuat agar tidak terjadi downtime atau waktu tunggu.

DAFTAR PUSTAKA

- Ananonim, 2021 : "Self Discrepancy Theory ." International Encyclopedia of the Social Sciences. <https://www.encyclopedia.com/social-sciences/applied-and-social-sciences-magazines/self-discrepancy-theory>
- Dwika sudrajat, 2012 : *Bisnis dan Manajemen* , Jakarta <https://myfadhliah.com/2013/04/20/belajar-emkl-shipping-instruction-si/>
<http://library.binus.ac.id/eColls/eThesisdoc/Bab2/2010-1-00566-si%20bab%202.pdf>
- Farisa Mukti Arta Mevia, 2020 : Time Schedule – Pengertian, Manfaat, Jenis. <https://wira.co.id/time-schedule/>
- Husein, Rusman,(2009). *Kamus Pelabuhan dan Pelayaran*. Jakarta: Citra Harta Prima
- Kamus Bahasa Indonesia (1990), tentang *Bongkar Muat*.
- Kosasih, Engkos S.E, M.M, 2007 : *Manajemen Perusahaan Pelayaran*
- Latin American Association of Development Financing Institutions (2019) Terms used in shipping such as Laycan or L/C,Laytime,Laytime Saved,LAY-UP,League of Arab States,Leg. Chgs.,Legal Weight. (online) <https://howtoexportimport.com/Terms-used-in-shipping-such-as-Laycan-or-L-C-Layti-2134.aspx>
- Rina Hayati, 2020.Pengertian Analisis, Jenis, Tujuan Fungsi dan Contohnya , <https://penelitianilmiah.com/pengertian-analisis/>
- R. Subekti, *Aneka Perjanjian*. Bandung: PT. Citra Aditya, 1995;Indra Pratama S, Dwiki Bobby H dan Billy Budiaji (2015) : Kepuasan Kerja dan Stres Kerja, Universitas Brawijaya, Malang. Link download = <http://www.herususilofia.lecture.ub.ac.id/files/2015/05/Makalah-Kelompok-9-SDM-Kepuasan-Kerja.pdf>

Salim Abbas, 1993 : *Manajemen Transportasi*, Raja Grafindo, Jakarta

Ship Inspection, 2020 : Cancelling date (Laycan)

<http://shipinspection.eu/cancelling-date-laycan/>

RIWAYAT HIDUP



MELANI, Lahir pada tanggal 12 Oktober 1999 di Bungoro, Provinsi Sulawesi Selatan. Merupakan anak ketiga dari empat bersaudara dari pasangan bapak Saharuddin dan Ibu A.Rika Wardani. Pendidikan Sekolah Dasar di SDN 14 Biring ere diselesaikan pada tahun 2011 serta menyelesaikan pendidikan lanjutan tingkat pertama di SMP Swasta Semen Tonasa 2 (2011-2014). Dan pada tahun yang sama penulis melanjutkan sekolah menengah atas di SMA Negeri 1 Bungoro, dan lulus pada tahun 2017. Pada tahun yang sama penulis melanjutkan kuliah di Politeknik Akademi Teknik Industri Makassar selama 1 Tahun. Selanjutnya Penulis melanjutkan pendidikannya di Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Makassar. Pada tahun 2018, tepatnya bulan September 2018, penulis mulai mengikuti Diklat Diploma IV di Badan Pendidikan dan Pelatihan Perhubungan Laut, PIP Makassar (2018-2022) dan mengambil jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.

Selama semester V dan VI penulis melaksanakan Praktek Darat (PRADA) selama kurang lebih 3 bulan di KSOP Kelas I Balikpapan, setelah itu saya melanjutkan Praktek Darat kurang lebih 4 bulan di PT Samudera Energi Tangguh Balikpapan, dan melanjutkan lagi Praktek Darat kurang lebih 4 bulan di PT Tonasa Lines. Dan pada tahun 2022 penulis telah menyelesaikan Pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.