

**PERANAN JASA KEAGENAN
UNTUK MENUNJANG PELAYANAN KAPAL
PADA PT. TARAKA SAMUDERA SEJAHTERA**



**MUHAMMAD SOVIAN JULIANT KAHAR
NIT. 16.43.098**

**KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN**

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2021**

**PERANAN JASA KEAGENAN
UNTUK MENUNJANG PELAYANAN KAPAL
PADA PT.TARAKA SAMUDERA SEJAHTERA**

Skripsi

Sebagai salah satu syarat untuk Menyelesaikan Program
Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut Dan
Kepelabuhanan

Disusun dan diajukan oleh

MUHAMMAD SOVIAN JULIANT KAHAR
NIT. 16.43.098

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2021**

SKRIPSI

PERANAN JASA KEAGENAN UNTUK MENUNJANG PELAYANAN KAPAL PADA PT.TARAKA SAMUDERA SEJAHTERA

Disusun dan Diajukan oleh:

MUHAMMAD SOVIAN JULIANT KAHAR

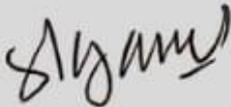
NIT. 16.43.098

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada tanggal 03 September 2021

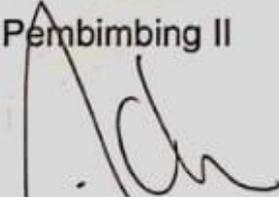
Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II



Sitti Syamsiah, S.SiT., M.A.P
NIP. 19770322 200212 2 002

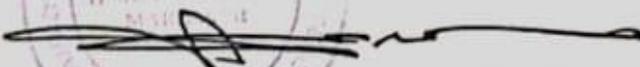


Rosliawaty A. Kosman, S.E., M.M.
NIP. 19761023 199803 2 001

Mengetahui:

a.n. Direktur
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Pembantu Direktur I

Ketua Program Studi KALK



Capt. Hadi Setiawan, MT., M. Mar.
NIP. 19751224 199808 1 001



Rosliawaty A. Kosman, S.E., M.M.
NIP. 19761023 199803 2 001

PRAKATA

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas limpahan kasih dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi. Skripsi ini dibuat sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan program diploma IV Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan pada Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Dengan judul skripsi **“Peranan Jasa Keagenan Untuk Menunjang Pelayanan Kapal Pada PT. TARAKA SAMUDERA SEJAHTERA.**

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 banyak terima kasih serta penghargaan yang setinggi-tingginya kepada orang-orang yang telah membantu penulis secara langsung maupun tidak langsung kepada yang terhormat :

1. Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
2. Rosliawati, SE., MM selaku Ketua Program studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK);
3. Sitti Syamsiah, S.SiT., M.A.P selaku Ketua dan Pembimbing I;
4. Rosliawati, SE., MM selaku Sekretaris dan Pembimbing II;
5. Seluruh Staff Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK);
6. Seluruh dosen pengajar dan pegawai Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
7. Bapak Dwi Efendi selaku Direktur PT.Taraka Group;

8. Bapak Moch Iqbal Tawaqal selaku sales manager dan operasional stevedore manager PT.Taraka Group;
9. Ibu Zetayu Vinata selaku HRD PT. Taraka Group
10. Seluruh Karyawan/i di PT. TARAKA GROUP
11. Ayahanda Agus Indrianto dan Ibunda Tieka Noor Oktaviany yang selalu mendukung dalam doa, semangat, motivasi, materi dan kasihnya sepanjang waktu.
12. Taruna dan Taruni Angkatan XXXVII Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK) yang selalu memberikan support dan bantuan dalam penulisan skripsi ini.
13. Denisha Maharani Pangerapan, yang selalu memberikan penulis semangat dan perhatian tersendiri.

Akhir kata, penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi diri pribadi penulis maupun yang membacanya sebagai tambahan pengetahuan.

Makassar, September 2021



Muhammad Sovian Juliant Kahar

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya : Muhammad Sovian Juliant Kahar
Nomor Induk Taruna : 16.43.048
Jurusan : KALK
Menyatakan Bahwa Skripsi dengan judul:

Peranan Jasa Keagenan untuk Menunjang Pelayanan Kapal pada PT.Taraka Samudera Sejahtera

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

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

Makassar, September 2021



Muhammad Sovian Juliant Kahar

NIT : 16.43.023

ABSTRAK

Muhammad Sovian Juliant Kahar, 2021. "Peranan Jasa Keagenan untuk Menunjang Pelayanan Kapal pada PT. Taraka Samudera Sejahtera." Skripsi program Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. September, 2021. (Dibimbing oleh Sitti Syamsiah dan Rosliawati).

Semakin lama kapal berada di pelabuhan, maka pengoperasian kapal semakin tidak efisien karena biaya yang dikeluarkan akan semakin tinggi dan output yang dihasilkan oleh perusahaan akan menurun. Agar terhindar dari hal tersebut maka peran jasa keagenan selama proses penanganan kapal masuk sampai kapal keluar dari pelabuhan sangat penting.

Metode yang digunakan adalah metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif analisis. Pengumpulan data pada penelitian ini dilakukan dengan menggunakan teknik observasi dan dokumentasi.

Hasil temuan dari penelitian ini adalah; (1) Peran PT. Taraka Samudera Sejahtera sebagai jasa keagenan yang memiliki nilai competitiveness mampu bersaing dalam dunia pelayaran dengan terus mengembangkan perusahaan, baik peran jasa keagenan di dalam perusahaan (internal) maupun diluar perusahaan (eksternal), di instansi-instansi terkait dan pada proses clearance in/out di pelabuhan Tg.Perak, Surabaya. (2) Hambatan-hambatan yang dihadapi dalam melayani kapal dan muatan pada perusahaan pelayaran, mulai dari kurangnya sarana, SDM, adanya antrian di pelabuhan, pandu yang tidak tepat waktu, lamanya proses bongkar/muat sampai dokumen yang hilang. (3) Strategi pelayanan kepelabuhanan yang terintegrasi sangat menentukan efisiensi waktu pelayanan kapal dan barang di pelabuhan. Oleh karena itu, manajemen usaha keagenan kapal harus dikelola secara optimal agar tidak menjadi hambatan dalam kelancaran lalu lintas kapal dan barang serta menimbulkan ekonomi biaya tinggi yang akhirnya menurunkan tingkat kepercayaan pelanggan.

Kata kunci : Keagenan, Pelayanan, Kapal, Pelabuhan.

ABSTRACT

Muhammad Sovian Juliant Kahar, 2020. "The Role of Agency Services to Support Ship Services at PT. Taraka Samudera Sejahtera. " Thesis for the Diploma IV program of the Makassar Sailing Polytechnic. September, 2021. (Supervised by Sitti Syamsiah and Rosliawati).

The longer the ship is in port, the less efficient the operation of the ship is because the costs incurred will be higher and the output produced by the company will decrease. In order to avoid this, the role of agency services during the process of handling ships entering until the ship leaves the port is very important

The method used is a qualitative method with a descriptive analysis approach. Data collection in this study was carried out using observation and documentation techniques.

The findings of this study are; (1) The role of PT. Taraka Samudera Sejahtera as an agency service that has a competitiveness value is able to compete in the shipping world by continuing to develop the company, both the role of agency services within the company (internal) and outside the company (externally), in related agencies and in the clearance process in / out in Tg.Perak port, Surabaya. (2) Obstacles faced in serving ships and cargo at shipping companies, ranging from lack of facilities, human resources, queues at ports, improper guides, lengthy loading / unloading processes to missing documents. (3) An integrated port service strategy greatly determines the efficiency of the service time of ships and goods at the port. Therefore, ship agency business management must be managed optimally so as not to become an obstacle in the smooth traffic of ships and goods as well as creating a high cost economy which ultimately reduces the level of customer confidence.

Keywords : Agency, Services, Ships, Ports.

DAFTAR ISI

	Halaman
Halaman Judul	i
Halaman Pengajuan	ii
Halaman Pengesahan	iii
Prakata	iv
Pernyataan Keaslian Skripsi	vi
Abstrak	vii
Abstract	viii
Daftar Isi	ix
Daftar Gambar	xi
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	5
1. Keagenan Kapal	5
2. Perusahaan Pelayaran	7
3. Pelayanan Keagenan Kapal	11
4. Kapal dan Muatan	16
5. Pelabuhan	18
B. Kerangka Berfikir Penelitian	21
C. Hipotesis	22
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Jenis dan Desain Penelitian	23

B. Tempat dan Waktu Penelitian	25
C. Definisi Operasional Variabel / Deskripsi Fokus	25
D. Populasi dan Sampel Penelitian	25
E. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian	26
F. Teknik Analisis Data	26
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
A. Gambaran Umum Perusahaan	27
B. Peran PT. Taraka Samudera Sejahtera sebagai <i>Agent Company</i>	30
C. Hambatan-hambatan yang Dihadapi dalam Melayani Kapal dan Muatan pada Perusahaan Pelayaran	58
D. Solusi	63
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	65
B. Saran	66
Daftar Pustaka	
Lampiran	

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
2.1 Kerangka Pikir	22
4.1 Struktur Organisasi PT. Taraka Group	28
4.2 Struktur Organisasi Taraka Kantor Surabaya	28
4.3 Heavy Lift Cargo	30
4.4 Integrated Port Handling Solution di Taraka Group	31
4.5 Kapal-kapal pemakai jasa Shipping Agency di Taraka	36
4.6 Port Agency Service pada Proyek Pembangkit listrik Bawah laut (WARSILA Project)	38
4.7 Port Handling Gerbong Kereta Api di pelabuhan Tg.Perak Surabaya oleh Taraka Group	39
4.8 LCT dan Tongkang alat yang dimiliki Taraka	
4.9 Port clearance MT. SILVIA XII	
4.10 MT. SILVIA XI	

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Penulis ingin membahas tentang peranan jasa keagenan pada *shipping company* karena Indonesia sebagai salah satu negara yang memiliki kepulauan yang cukup luas, kurang lebih sekitar 17.508 pulau. Hal tersebut membuat Indonesia dinyatakan sebagai negara maritim yang mempunyai pintu gerbang perdagangan internasional maupun nasional yang berkembang dengan sangat pesat. Berkaitan dengan hal tersebut, perlu adanya dukungan berupa sarana transportasi laut sebagai penghubung antara pulau dan benua.

Pelayaran mempunyai peranan yang penting di bidang perdagangan internasional maupun nasional, karena di dalamnya mengandung manfaat yang dapat menguntungkan negara khususnya pada bidang transportasi laut. Pada dasarnya, pembangunan ekonomi selalu diusahakan agar dapat meningkatkan kemakmuran dan kesejahteraan masyarakat bagi suatu negara. Kemajuan pembangunan ini ditandai dengan pertumbuhan yang tinggi di berbagai sektor industri yang menghasilkan barang dan jasa, serta sektor perdagangan yang melakukan distribusinya. Dengan semakin tinggi pertumbuhan ekonomi maka sektor - sektor tersebut membutuhkan sarana dan prasarana yang mendukung. Agar sub sektor dalam perekonomian mampu berinteraksi secara baik dalam arti bahwa barang dan jasa yang dihasilkan sektor industri dapat secepatnya disalurkan pada konsumen, maka perlu juga adanya sumber daya manusia yang berkualitas dan memiliki ketrampilan dalam bidangnya.

Dewasa ini dunia pelayaran niaga memegang peranan penting terutama dalam perdagangan ekspor-impor, sehingga terjalin

hubungan antara kegiatan perniagaan dengan kegiatan pelayaran, meskipun pada kenyataannya kegiatan melalui usaha pelayaran mengandung resiko tinggi. Namun demikian pada dasarnya penggunaan jalur angkutan laut lebih murah dan efektif dibandingkan dengan menggunakan jalur angkutan lainnya. Berbicara dengan dunia pelayaran niaga tidak terlepas dari kegiatan pembongkaran dan pemuatan, pengangkutan barang dari satu pelabuhan muat ke pelabuhan tujuan. Sedangkan pembongkaran dan pemuatan itu sendiri dikelola oleh perusahaan bongkar muat yang mempunyai tugas dan tanggung jawab mulai dari pengangkatan barang dari kapal sampai barang tersebut ke gudang pelabuhan.

Dalam kegiatan pelayaran selalu berkaitan dengan kebutuhan masyarakat yang nantinya akan terjadi kegiatan ekspor - impor baik dalam jumlah yang besar dan luas yang terjadi secara terus menerus. Dalam kegiatan tersebut maka pelabuhan merupakan sarana paling penting sebagai kelancaran kegiatan yang berhubungan dengan transportasi laut. Kegiatan didalam pelabuhan akan meningkatkan kinerja dari perusahaan pelayaran yang akan berkembang dengan pesat dan nantinya pasti akan membuka cabang di berbagai wilayah pelabuhan di Indonesia yang akan ditujukan untuk mempermudah proses kelancaran dalam melayani ataupun mengageni kapal - kapal yang akan singgah di pelabuhan - pelabuhan di seluruh wilayah Indonesia. Sebagai perusahaan pelayaran khususnya bidang keagenan sangat berperan penting dalam pelayanan kapal dalam mempersiapkan segala sesuatu agar kegiatan kapal dapat berjalan sesuai rencana. Agen juga harus mempersiapkan fasilitas sebelum kapal tiba dan memastikan kegiatan bongkar muat dapat berjalan baik sehingga dapat memberikan pelayanan sepenuhnya terhadap kepentingan kapal selama di pelabuhan.

Dalam pelaksanaan proses *clearance* kapal terkadang terdapat permasalahan yaitu pada proses kegiatan / aktivitas penanganan

masuk dan keluar kapal. Dalam pelaksanaannya banyak ditemukan hambatan-hambatan berupa dokumen atau sertifikat kapal yang sudah habis masa berlakunya, informasi kedatangan kapal yang kurang akurat menjadi terlambat dan belum tersedianya fasilitas dermaga untuk tempat sandar kapal karena masih ditempati oleh kapal lain. Semakin lama kapal berada di pelabuhan, maka pengoperasian kapal tersebut semakin tidak efisien karena biaya yang dikeluarkan akan semakin tinggi. Belum lagi permasalahan dokumen – dokumen kapal maupun awak kapal yang sudah *expired* (kadaluwarsa / mati) harus dihidupkan agar kapal dan awak kapal layak laut. Hal tersebut apabila tidak segera di tangani, maka *output* yang dihasilkan oleh perusahaan akan menurun. Agar terhindar dari hal tersebut maka PT. Taraka Samudera Sejahtera harus memiliki strategi yang handal dengan membuat semuanya terintegrasi dengan strategi pelayanan *Integrated Port Handling Solution*.

Sehubungan dengan semua masalah keagenan tersebut, maka penulis tertarik untuk mengetahui kegiatan keagenan pada PT. Taraka Samudera Sejahtera untuk itu penulis memilih judul **“Peranan Jasa Keagenan untuk Menunjang Pelayanan Kapal pada PT. Taraka Samudera Sejahtera”**.

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas maka penulis merumuskan beberapa permasalahan sebagai berikut.

1. Faktor apa saja yang menghambat pelayanan kapal pada PT.Taraka Samudera Sejahtera?
2. Strategi apa yang sesuai untuk menunjang pelayanan kapal di PT.Taraka Samudera Sejahtera?

C. Tujuan Penelitian

Dalam penulisan proposal ini, penulis mempunyai tujuan yang ingin dicapai, yaitu sebagai berikut.

1. Untuk mengetahui faktor yang menghambat pelayanan kapal pada PT.Taraka Samudera Sejahtera.
2. Untuk mengetahui strategi yang sesuai untuk menunjang pelayanan kapal di PT.Taraka Samudera Sejahtera.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian skripsi ini adalah.

1. Bagi penulis
 - a. Dapat menambah wawasan, pengetahuan, pengalaman dan pengembangan pikiran dalam dunia kerja nantinya dan taruna dituntut untuk dapat menganalisa data yang telah diperoleh selama penelitian.
 - b. Melatih taruna taruni agar dapat dijadikan sebagai bahan masukan dan pengalaman baru, sebagai awal menuju dunia kerja pada suatu saat nanti. Selain itu juga, sebagai bahan perbandingan antara ilmu teori yang didapat dari kampus dengan ilmu yang didapat pada saat melaksanakan praktek.
2. Bagi pembaca.
 - a. Menambah wawasan dan pengetahuan pembaca tentang peranan jasa keagenan untuk menunjang pelayanan pada perusahaan pelayaran.
 - b. Memberikan gambaran tentang pelayanan kapal dan muatan di pelabuhan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian

1. Keagenan Kapal

Menurut Suyono (2005: 211) keagenan adalah hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bilamana dua pihak bersepakat membuat perjanjian, dimana salah satu pihak yang dinamakan agen (*agent*) setuju untuk mewakili pihak lainnya yang dinamakan pemilik (*principal*) dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agennya mengenai kewenangan yang dipercayanya kepadanya.

Menurut Undang – Undang No. 17 Tahun 2008, tentang pelayaran yang dimaksud dengan agen umum adalah perusahaan nasional yang khusus didirikan untuk melakukan usaha keagenan kapal, yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing untuk mengurus kepentingan kapalnya selama berada di pelabuhan Indonesia.

Menurut Budi Santoso (2015: 70) menyebutkan bahwa dalam Pasal 1 disebutkan bahwa agen adalah perusahaan perdagangan nasional yang bertindak sebagai perantara untuk dan atas nama *principal* berdasarkan perjanjian untuk melakukan pemasaran tanpa melakukan pemindahan hak atas fisik barang dan atau jasa yang dimiliki / dikuasai oleh *principal* yang menunjuknya.

Di Indonesia keagenan kapal terhimpun dalam asosiasi keagenan kapal Indonesia (Indonesian Shipping Agent Association). Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 tentang angkutan di perairan pasal 90 menyatakan bahwa kegiatan usaha keagenan kapal merupakan kegiatan mengurus kepentingan kapal perusahaan angkutan laut asing dan/atau kapal perusahaan

angkutan laut nasional selama berada di Indonesia. Kapal yang membutuhkan pelayanan keagenan adalah, kapal asing dan kapal nasional. Sedangkan usaha keagenan dapat dilakukan oleh perusahaan nasional keagenan kapal dan perusahaan angkutan laut nasional.

Dari beberapa definisi diatas, penulis menyimpulkan bahwa keagenan adalah kegiatan pelayanan jasa atau barang yang dilakukan oleh orang atau badan hukum atau perusahaan yang bertindak untuk melayani atau mewakili dari pemilik barang di wilayah atau negara tertentu dengan sejumlah imbalan yang telah disepakati dalam perjanjian oleh kedua belah pihak tersebut.

Dari data yang didapat, secara garis besar dikenal tiga jenis agen kapal, yaitu:

a. *General Agent*

General agent atau agen umum adalah perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan asing untuk melayani kapal-kapal milik perusahaan asing tersebut selama berlayar dan singgah di pelabuhan Indonesia.

b. Cabang Agen

Cabang agen adalah cabang dari agen di perusahaan tertentu atau sebagai wakil dari *general agent* untuk melakukan pelayanan kegiatan kapal selama singgah di pelabuhan di Indonesia.

c. Sub – agen

Sub – agen adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh *general agent* untuk melayani kebutuhan kapal di pelabuhan tertentu serta bertanggung jawab atas *general agent* berkaitan dengan pengurusan *clearance* kapal di pelabuhan.

Istilah-istilah di Keagenan Kapal :

a. *Booking Agent*

Adalah perusahaan pelayaran atau forwarding yang ditunjuk untuk mengurus muatan kapal dengan sistem liner.

b. *Special Agent (Agen Khusus)*

Adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk untuk melayani kapal dengan sistem tramper pada saat Charter di suatu pelabuhan untuk kegiatan bongkar-muat.

c. *Port Agent*

Adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk untuk melakukan tugas-tugas di suatu pelabuhan. Port Agent dapat menunjuk Sub Agent di pelabuhan lainnya untuk mewakilinya. Port Agent tetap bertanggung jawab terhadap principalnya.

d. *Protectual Agent*

Adalah agen yang ditunjuk oleh pencharter yang tercantum dalam Charter Party untuk mewakili kepentingannya.

e. *Husbandry Agent*

Adalah agen yang ditunjuk oleh principal untuk mewakili diluar kepentingan B/M, umpama hanya mengurus ABK, Repair, Supplier dll.

f. *Boarding Agent*

Adalah petugas dari keagenan yang selalu berhubungan dengan pihak kapal. Biasanya Boarding Agent yang pertama naik ke kapal waktu kapal tiba dan terakhir meninggalkan kapal ketika kapal akan berangkat. (Dinas Luar Operasi)

g. *Cargo Handling Agent*

Adalah Perusahaan Bongkar Muat (PBM) yang ditunjuk untuk melayani kegiatan bongkar-muat di pelabuhan.

2. Perusahaan Pelayaran

Menurut Suwarno,(2011) Pelayaran dibagi 2 macam yaitu :

- a. Pelayaran Niaga (Shipping Business, Commercial Shipping atau Merchant Marine) adalah usaha jasa dalam bidang penyediaan ruangan pada angkutan air atau angkutan laut

untuk kepentingan mengangkut muatan penumpang dan barang dagang dari suatu pelabuhan asal (muat) ke pelabuhan tujuan (bongkar), baik di dalam negeri (Interinsulair) maupun luar negeri (Ocean going Shipping)

- b. Pelayaran bukan niaga, yaitu : Pelayaran angkatan perang, pelayaran dinas pos, pelayaran dinas penambang, pelayaran penjaga pantai, pelayaran hidrografi, dan sebagainya.

Pelayaran yang dibahas disini adalah pelayaran niaga. Bagi dunia perdagangan, baik dalam negeri maupun luar negeri, lebih-lebih pada era ekonomi global sekarang ini, maka peranan pelayaran niaga menduduki peranan sangat penting dan strategis. Hampir semua angkutan barang ekspor dan impor oleh para penjual dan pembeli cenderung lebih sering menggunakan jasa angkutan laut, dengan alasan :

- 1) Kapasitas mengangkut kapal ke laut lebih jauh, lebih besar daripada sarana lainnya
- 2) Biaya bongkar muat di pelabuhan relatif lebih rendah.
- 3) Biaya pengangkutan berupa uang tambang (Freight) per unit lebih murah karena dalam jumlah banyak.

Dengan demikian peluang angkutan laut Indonesia untuk berkembang cukup besar seiring dengan besar volume ekspor impor dari dan ke Indonesia sesuai perkembangan perdagangan yang terjadi. Jumlah muatan ekspor dan impor yang dapat diangkut kapal-kapal samudera nasional saat ini hanya dibawah 4% sehingga lebih dari 96% muatan masih diangkut oleh kapal-kapal asing.

Sungguh merupakan peluang sangat besar bagi perusahaan pelayaran nasional Indonesia dan tentunya harus dengan bantuan pemerintah Republik Indonesia untuk memanfaatkannya. Menurut Suwarno.(2011) Perusahaan pelayaran adalah badan usaha milik negara atau swasta, berbentuk perusahaan negara persero,

perseroan terbatas (PT), Perseroan comanditer (CV), dan lain-lain yang melakukan usaha jasa dalam bidang penyediaan ruang kapal laut untuk kepentingan mengangkut muatan penumpang (orang) dan barang (dagangan) dari suatu pelabuhan asal (muat) ke pelabuhan tujuan (bongkar) baik dalam negeri (interinsular) maupun luar negeri (ocean going shipping).

Manfaat industri jasa perusahaan pelayaran sebagai jasa transportasi laut atau shipping industri sebagai berikut :

- a. Place utiliti, yaitu barang menjadi lebih bermanfaat setelah dipindahkan ke tempat lain.
- b. Time utiliti, yaitu barang yang saat ini belum bermanfaat sekarang menjadi lebih bermanfaat.
- c. Shipowner utiliti, yaitu barang benar-benar dapat berada di tangan pemiliknya.

Beberapa pihak-pihak yang terkait dengan perusahaan pelayaran dalam melaksanakan operasionalnya lain-lain :

- a. Shipper (pengirim barang) yaitu orang atau badan hukum, yang mempunyai muatan kapal laut untuk dikirim dari suatu pelabuhan tertentu (pelabuhan pemuatan) untuk diangkut ke pelabuhan tujuan.
- b. Consigne (penerima barang), yaitu orang atau badan hukum yang berhak menerima barang muatan kiriman shipper dari pelabuhan muat ke pelabuhan tujuan.
- c. Carrier (pengangkut barang), yaitu perusahaan pelayaran yang melakukan pengangkutan muatan (barang, orang) dari pelabuhan muat ke pelabuhan tujuan dengan kapal laut.
- d. EMKL (Ekspedisi Muatan Kala Laut) adalah usaha pengurusan dokumen dan muatan yang akan diangkut melalui kapal atau pengurusan dokumen dan muatan yang berasal dari kapal yang bertugas untuk mengurus barang dari pemilik yang secara tertulis telah mendapat kuasa dari pemilik

- e. Perusahaan pergudangan (warehousing), yaitu perusahaan yang melakukan usaha penyimpanan barang muatan dari dan ke kapal laut di dalam pelabuhan untuk disampaikan dan dikirim kepada penerima.
- f. Container freight Station (CFS), yaitu gudang tempat penyimpanan barang muatan dari beberapa shipper kemudian digabungkan dan dimasukkan dalam satu container (stuffing) untuk satu tujuan pelabuhan yang sama dan siap dimuat ke kapal atau sebaliknya barang muatan dari container dikerluarkan (unstuffing atau stripping) dan disimpan di gudang sebelum diambil consignee.
- g. Container Yard (CY), yaitu tempat menyusun / menumpuk container (stacking) sebelum dimuat ke atas kapal atau sebelum diambil consignee.
- h. Stevedoring atau perusahaan bongkar muat (PBM), yaitu perusahaan yang berusaha untuk melakukan pemuatan dan pembongkaran barang-barang muatan ke dan dari kapal laut, kadang-kadang kegiatan tersebut dilakukan melalui tongkang.
- i. Freight Forwarder (FF) adalah lembaga jasa pengurusan transportasi yang mengkoordinasi angkutan multimoda, sehingga terselenggara angkutan terpadu sejak dari door ship sampai dengan door consignee. Pelaksanaannya tetap EMKL, PBM, dan Pelayaran. Usaha pokok perusahaan pelayaran adalah mengangkut barang / penumpang, khususnya barang dagangan dari suatu pelabuhan pemuatan untuk disampaikan ke pelabuhan pembongkaran (tujuan) dengan kapal milik sendiri, mencarter, atau kerjasama dengan pihak-pihak ketiga. Usaha keagenan yang dilakukan oleh perusahaan pelayaran, adalah mengageni perusahaan pelayaran asing / lain atau principal dengan memberikan jasa dalam pengurusan segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapal, muatan,

container, dan freight dari principal. Usaha sampingan adalah kegiatan diluar tersebut diatas, tetapi menunjang usaha pelayaran, baik dalam bentuk fisik atau keuntungan yang diperoleh.

3. Pelayanan Keagenan Kapal

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Melayani memiliki arti membantu menyiapkan (mengurus) apa-apa yang diperlukan seseorang atau meladeni.

Pelayanan yakni penilaian kepuasan pelanggan, pada dimensi pengguna layanan/pelanggan (service users) dan penilaian yang dilakukan pada penyedia pelayanan (service providers). Undang-Undang No 25 Tahun 2009 menyatakan pelayanan publik adalah bentuk atau rangkaian kegiatan yang dilakukan pemerintah dalam rangka memenuhi kebutuhan masyarakat, dimana pelayanan yang diberikan bisa berbentuk barang atau jasa.

Jenis-jenis Pelayanan Publik Keputusan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara No 63 Tahun 2003 menyatakan jenis pelayanan dibagi menjadi tiga yaitu:

- a. Barang Pelayanan yang diberikan kepada masyarakat yang membutuhkan berbagai bentuk atau jenis barang.
- b. Jasa Pelayanan yang disediakan oleh pemerintah bagi masyarakat yang membutuhkan berbagai bentuk jasa.
- c. Administratif Pelayanan yang menghasilkan berbagai macam bentuk dokumen resmi yang dibutuhkan masyarakat.

Yudi Fajriansyah, Stanly W. Alexander (2018) Pelayanan dalam hal ini sangat erat kaitannya dengan hal pemberian kepuasan terhadap masyarakat, pelayanan dengan mutu yang baik dapat memberikan kepuasan yang baik pula bagi pelanggannya, sehingga masyarakat dapat lebih merasa diperhatikan akan keberadaanya oleh pihak perusahaan.

Pelayanan adalah pemenuhan keinginan dan kebutuhan masyarakat oleh penyelenggara pemerintah dengan tujuan agar dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Berdasarkan pengertian diatas, dalam konteks pemerintah, pelayanan dapat disimpulkan sebagai pemberian layanan atau melayani keperluan orang atau masyarakat yang mempunyai kepentingan. Kualitas pelayanan publik merupakan hasil interaksi dari tiga aspek, yaitu sistem pelayanan yang dibangun organisasi penyedia layanan, sumberdaya manusia pemberi pelayanan, strategi pelayanan, serta pelanggan atau pengguna layanan. Ketiga aspek tersebut saling terkait serta berinteraksi satu dengan yang lainnya dan direkatkan oleh suatu budaya organisasi yang diarahkan kepada kebutuhan pelanggan. Keputusan Menteri Perhubungan No. 33 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut mengatur, Agen umum (general Agent) yakni perusahaan angkutan laut nasional yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing di luar negeri untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapalnya (baik kapal milik, charter, maupun kapal yang dioperasikannya). Menurut Edy hidayat.(2009) Jenis-Jenis Peralatan Pelayanan Kapal terdiri dari kapal tunda, kapal pandu, kapal kepil dan kapal tongkang (air/BBM/Limbah). Fungsi masing-masing peralatan pelayanan kapal tersebut dapat di jelaskan sesuai di bawah ini.

a. Kapal Tunda (Tug Boat)

Kapal tunda di gunakan adalah jenis Harbour Tug, untuk memberikan pelayanan kepada kapal yang mempunyai panjang lebih dari 70 meter yang melakukan gerakan (olah-gerak) di perairan wajib pandu baik yang akan sandar maupun yang akan meninggalkan pelabuhan dengan cara menggandeng, mendorong dan menarik pemanduan kapal

tersebut dimaksudkan untuk pertimbangan keselamatan pelayaran.

b. Kapal Pandu (Pilot Boat)

Kapal pandu adalah sarana transportasi laut bagi petugas pandu untuk naik/turun ke/dari kapal yang di pandu dalam berolah gerak di perairan wajib pandu, perairan pandu luar biasa dan di luar perairan wajib pandu saat masuk/ keluar pelabuhan atau sandar dan lepas/dari dermaga/tambatan

c. Kapal Kepil (Mooring Boat)

Kapal kepil adalah sarana bantu pemanduan untuk pengepilan yaitu menerima/melepas tali dari/ke kapal untuk di pasang/dilepaskan dari bolder.

d. Tongkang Air/BBM

Tongkang air digunakan untuk menyuplai (melayani kebutuhan) air bersih ke kapal, terutama yang berlabuh di rede atau di tempat lain yang tidak terjangkau instansi air bersih.

Dalam pelayanan keagenan kapal, sebuah kapal yang akan dioperasikan atau digunakan untuk pengangkutan harus dilengkapi dengan dokumen-dokumen kapal sebagai berikut :

a. Surat Tanda Kebangsaan atau *Certificate of Registry*

Yaitu sertifikat yang menyatakan kebangsaan suatu kapal yang diberikan oleh pemerintah suatu negara dimana kapal didaftarkan. Untuk negara Indonesia Surat Tanda Kebangsaan ini diberikan atas dasar besar kecilnya ukuran kapal

b. Surat Ukur (*Meetbrief*)

Yaitu Sertifikat atau surat keterangan yang menyebutkan ukuran-ukuran terpenting dari kapal seperti ukuran panjang (*length over-all*), (*length between perpendiculars*) ukuran dalam, sarat (*draught, draft*), ukuran dari tiap-tiap kapal dan lain-lain.

- c. Sertifikat Layak Laut (*Seaworthy Certificate*)
Yaitu sertifikat yang menyatakan kesentausaan kapal dalam berbagai fungsi, alat-alat perlengkapan berlayar dan lain-lain.
- d. Sertifikat Garis Muat (*Loadline Certificate*)
Yaitu sertifikat yang menyatakan lambung timbul kapal (lambung kapal yang boleh timbul di atas permukaan air laut, baik maksimum maupun minimum)
- e. Daftar Anak Buah Kapal (*Surat siji, Monaterrol, Crew List*)
Yaitu surat daftar resmi yang memuat nama-nama anak buah kapal beserta pangkat dan jabatan masing-masing di dalam kapal.
- f. Petikan dari Daftar Kapal
Yaitu suatu petikan dokumen, dimana disebutkan pemilik kapal yang bersangkutan, tentang surat jual beli kapal dan lain-lain.
- g. Sertifikat Keamanan Radio Telegrap (*Radio Telegrap Safety Certificate*)
Yaitu sertifikat yang menerangkan bahwa kapal diperlengkapi dengan pesawat penerima dan pemancar radio telegrap yang memenuhi syarat sesuai dengan jenis dan kelas kapal yang bersangkutan.
- h. Sertifikat Keamanan (*Safety Certificate*)
Yaitu untuk kapal penumpang, dalam sertifikat ini antara lain diterangkan bahwa keamanan para penumpang selama berada di atas kapal cukup terjamin, baik keamanan fisik, susila maupun keamanan terhadap tindakan-tindakan anak buah kapal yang tidak pantas.
- i. Sertifikat Kesehatan (*Bill of Health*)
Yaitu surat keterangan yang dikeluarkan oleh Dinas Kesehatan Pelabuhan (*Port Health Centre*) yang menyatakan bahwa awak kapal bebas dari wabah penyakit dan bahwa

orang-orang yang berada di atas kapal dalam keadaan kesehatan baik.

- j. Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang (*Cargo Ship Safety Construction Certificate*)

Yaitu sertifikat yang menyatakan bahwa konstruksi bangunan kapal tersebut telah memenuhi persyaratan keamanan konstruksi dan sesuai dengan kebutuhan untuk mengangkut barang.

- k. Surat Tikus (*Deratting Certificate*)

Yaitu surat keterangan yang menyatakan bahwa kapal bebas dari hama tikus.

- l. Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang (*Cargo Ship Safety Equipment Certificate*)

- m. Sertifikat Klasifikasi Mesin (*Certificate of Classification Machinery*)

- n. Sertifikat Standar Internasional Pencemaran Udara Laut (*International Oil Pollution Prevention Certificate*)

- o. Sertifikat Susunan Perwira Kapal (*Structure Officer Certificate/Safe Manning Certificate*)

- p. Sertifikat Alat-alat Keselamatan (*HiFlammable Lift Reft Certificate*)

- q. Rencana Pola Trayek

- RPT yaitu Rencana Pola Trayek untuk tiga bulan sekali.

- PPKA yaitu Pemberitahuan Pengoperasian Kapal Asing

- r. SIUPP (Surat Ijin Usaha Perusahaan Pelayaran)

Disamping dokumen-dokumen tersebut di atas, masih ada beberapa dokumen lainnya antara lain :

- a. Crew List
- b. Provision List
- c. Bonded Store List
- d. Desk Store List

- e. Engine Store List
 - f. General List
 - g. List Of Crew's Baggages
 - h. General Information / Ship Particular
 - i. Voyage Memo
 - j. International Certificates of Vaccination
 - k. Condition Report
4. Kapal dan Muatan

Menurut Undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran, definisi kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, dan energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang dapat berpindah-pindah. Oleh karena itu kapal yang digunakan untuk keperluan transportasi antara pulau maupun untuk keperluan eksploitasi hasil laut, harus memenuhi persyaratan kelayakan laut. Adapun kelayakan laut kapal adalah kendaraan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal, dan kesehatan penumpang, status hukum kapal. Maka kapal merupakan salah satu sarana transportasi yang sangat penting, terutama bagi negara maritim, terutama negara Indonesia.

Secara umum pengertian kapal adalah setiap sarana apung yang digunakan atau dapat digunakan sebagai alat angkut ataupun yang digunakan atau dapat digunakan untuk wadah kerja di air, termasuk alat dan peralatan yang lazim dan merupakan bagian yang tak dapat dipisahkan dari sarana apung tersebut.

Di bawah ini merupakan beberapa pengertian kapal menurut Peraturan Pemerintah No. 51 tahun 2002 Kapal adalah kendaraan

air bentuk apapun yang digerakkan dengan tenaga mekanik angin atau ditunda termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan bawah air serta alat apung dan bangunan terapung yang dapat berpindah-pindah. Menurut *The Hague Rules* Pasal 1 ayat 4 Tahun 1924 Kapal adalah setiap kapal yang digunakan sebagai pengangkutan di laut dan dalam KUHD Pasal 309 Kapal yaitu perahu, dengan nama apapun dan dengan jenis apapun apabila tidak diperjanjikan lain, kapal termasuk perlengkapan.

Menurut pengangkutan intermoda ekspor impor melalui laut berdasarkan jenisnya, kapal dibagi menjadi beberapa jenis yaitu :

- a. Kapal Barang Biasa adalah kapal yang melakukan pelayaran dengan jadwal tetap dan biasanya membawa muatan umum atau barang dalam partai yang tidak begitu besar.
- b. Kapal Semi Container / Pallet Vessel adalah kapal yang dapat mengangkut muatan secara breakbulk, pre - slung, atau unit - unit pre - pallet. Kapal ini juga dapat mengangkut peti kemas dalam palkanya yang terbuka dan di atas dek.
- c. Kapal Petikemas / Full Container Vessel adalah kapal yang khusus dibuat untuk mengangkut peti kemas (container). Oleh karena itu kapal ini bisa mempunyai alat bongkar / muat sendiri.
- d. General Cargo Breakbulk Vessel adalah kapal yang mula - mula beroperasi sebagai kapal angkut serba guna.
- e. Freedom Vessel adalah kapal general cargo yang dibuat setelah perang dunia II untuk pengangkutan serba guna.
- f. Kapal Roro adalah kapal yang didesain untuk bongkar barang ke kapal di atas kendaraan roda.

Berikut ini kapal berdasarkan kegunaannya (Drs.Suwarno, BA, MM, 2011:131) yaitu kapal barang (cargo vessel) atau konvensional. Berdasarkan jenis muatannya, kapal barang dapat dibedakan menjadi tujuh jenis, yaitu :

- a. General Cargo Carrier adalah jenis kapal ini laut ini mengangkut muatan umum (general cargo), yang terdiri dari bermacam - macam barang dalam bentuk potongan maupun dibungkus, dalam peti, keranjang, dan lain-lain.
- b. Bulk Cargo Carrier adalah jenis kapal laut ini mengangkut muatan curah dengan jumlah banyak dalam sekali jalan.
- c. Kapal Tanker adalah kapal laut jenis ini untuk mengangkut muatan cair.
- d. Combination Carrier adalah kombinasi kapal tanker dan dry bulk, dengan tujuan bila return cargo tidak ada maka bisa di muati dry bulkcargoes.
- e. Off shore Supply Ship adalah kapal laut jenis ini untuk mengangkat bahan / peralatan, makanan, dan lain-lain untuk anjungan.
- f. Special Designed Ship adalah kapal laut ini khusus dibangun untuk muatan tertentu, seperti daging, LNG, misalnya refrigerated cargo carrier, liquid gas carrier, dan sebagainya.
- g. Kapal container atau kapal cellular container adalah kapal laut ini untuk mengangkut muatan general cargo yang dimasukkan ke dalam container atau muatan yang perlu di bekukan dalam reefer container.

5. Pelabuhan

Menurut Peraturan Pemerintah No.61 Tahun 2009 Pasal 1 ayat 1, tentang Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang

pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi.

Berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, pelabuhan diartikan sebagai tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. Sedangkan pengertian dari kepelabuhanan menurut Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintaskapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intramoda dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.

Definisi suatu pelabuhan menurut Fair (dalam Lasse, 2011) yakni "*port is a place which regularly provides accommodations for the transfer of passengers and/or goods to and from water carriers*". Pelabuhan pada umumnya terletak di perbatasan antara laut dengan daratan, atau terletak di sungai atau danau. Pelabuhan menurut Fair terdiri dari tiga bagian, yaitu:

- a. Perairan atau kolam yang menyediakan tempat berlindung.
- b. Fasilitas waterfront seperti tambatan, dermaga, gudang atau fasilitas pelayanan penumpang, muatan, bahan bakar, bahan pasokan untuk kapal.
- c. Peralatan apung seperti kapal-kapal penolong dan alat angkat di perairan.

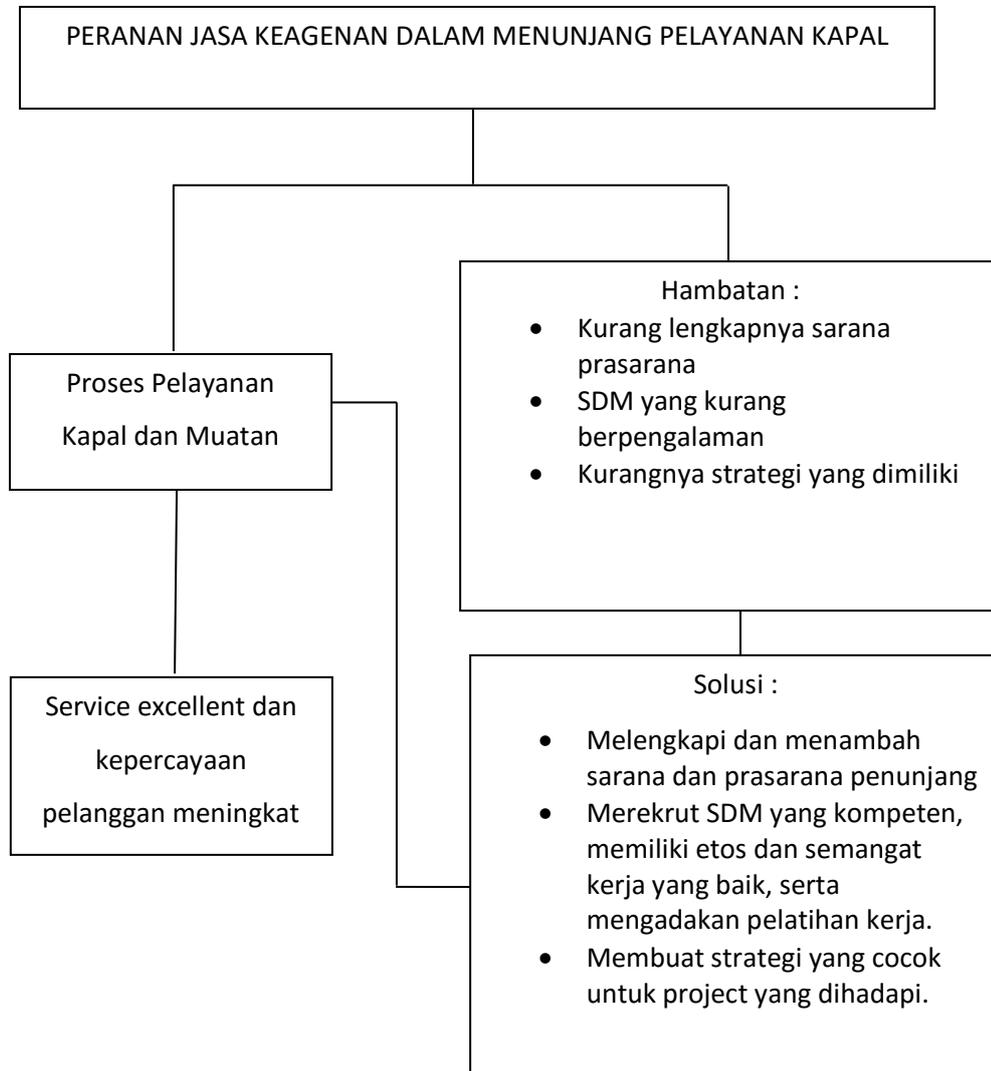
Menurut Triatmodjo (1996) pelabuhan (port) merupakan suatu daerah perairan yang terlindung dari gelombang dan digunakan sebagai tempat berlabuhnya kapal maupun kendaraan air lainnya yang berfungsi untuk menaikkan atau menurunkan penumpang, barang maupun hewan, reparasi, pengisian bahan bakar dan lain sebagainya yang dilengkapi dengan dermaga tempat menambatkan kapal, kran-kran untuk bongkar muat barang, gudang transit, serta tempat penyimpanan barang dalam waktu yang lebih lama, sementara menunggu penyaluran ke daerah tujuan atau pengapalan selanjutnya. Selain itu, pelabuhan merupakan pintu gerbang serta memperlancar hubungan antar daerah, pulau bahkan benua maupun antar bangsa yang dapat memajukan daerah belakangnya atau juga dikenal dengan daerah pengaruh. Daerah belakang ini merupakan daerah yang mempunyai hubungan kepentingan ekonomi, sosial, maupun untuk kepentingan pertahanan yang dikenal dengan pangkalan militer angkatan laut.

Hopkins (dalam Lasse, 2011) juga berpandangan bahwa area “parkir” sementara bagi kapal yang menunggu giliran untuk dimuat dan/atau di bongkar adalah bagian dari pelabuhan tanpa terpengaruh oleh jarak antara lokasi labuh jangkar tersebut dengan tempat bertambat. Pelabuhan sebagai prasarana transportasi yang mendukung kelancaran sistem transportasi laut memiliki fungsi yang erat kaitannya dengan faktor-faktor sosial dan ekonomi. Secara ekonomi, pelabuhan berfungsi sebagai salah satu penggerak roda perekonomian karena menjadi fasilitas yang memudahkan distribusi hasil-hasil produksi sedangkan secara sosial, pelabuhan menjadi fasilitas publik dimana didalamnya berlangsung interaksi antar pengguna (masyarakat) termasuk interaksi yang terjadi karena aktivitas perekonomian. Secara lebih luas, pelabuhan merupakan titik simpul pusat

hubungan (central) dari suatu daerah pendukung (hinterland) dan penghubung dengan daerah di luarnya.

B. Kerangka Berfikir Penelitian

Gambar 2.1 : Kerangka Berfikir Penelitian



C. Hipotesis

Berdasarkan uraian rumusan masalah maka hipotesis penelitian ini dirumuskan sebagai berikut :

Diduga “Peranan jasa keagenan dalam memberikan pelayanan kapal pada PT. Taraka Samudera Sejahtera belum optimal”.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Dan Desain Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini termasuk jenis penelitian kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Karena, peneliti melakukan pengamatan secara langsung di lapangan, untuk melihat secara langsung realitas yang terjadi di lapangan. Menurut Sugiyono (2008: 1) "Metode penelitian kualitatif merupakan metode penelitian yang digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah". Alasan pemilihan pendekatan kualitatif ini dikarenakan:

1. Metode kualitatif ini menyajikan secara langsung hakekat hubungan antara peneliti dengan responden.
2. Metode kualitatif ini lebih peka dan lebih dapat menyesuaikan diri dengan banyak penajaman-penajaman, pengaruh bersama dan terhadap pola-pola nilai yang dihadapi.
3. Metode kualitatif lebih mudah menyesuaikan apabila nantinya berhadapan dengan kenyataan ganda.

Melihat alasan-alasan tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa pendekatan kualitatif dengan jenis penelitian deskriptif diharapkan mampu melihat melihat proses yang dilakukan, dengan hasil memperoleh penjelasan dan pengertian yang mendalam dan menyeluruh tentang peranan jasa keagenan dalam menunjang pelayanan kapal dan muatan pada PT.Taraka Samudera Sejahtera.

Miles dan Huberman (1984), juga mengemukakan bahwa aktivitas dalam analisis data kualitatif dilakukan secara interaktif dan berlangsung secara terus menerus sampai tuntas, sehingga datanya jenuh. Ukuran kejenuhan data ditandai dengan tidak diperolehnya lagi data atau informasi baru. Aktivitas dalam analisis meliputi reduksi data (data reduction), penyajian data (data display)

serta Penarikan kesimpulan dan verifikasi (conclusion drawing/ verification).

B. Waktu dan Tempat Penelitian

Penelitian ini dilakukan di PT. TARAKA SAMUDERA SEJAHTERA Jl. Perak Timur No. 316, Surabaya. Waktu penelitian dimulai dari bulan Maret 2019 sampai dengan September 2020.

C. Defenisi Operasional Variabel / Deskripsi Fokus

Judul penelitian ini adalah peranan jasa keagenan dalam menunjang pelayanan kapal pada PT. Taraka Samudera Sejahtera. Pengertian Keagenan yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Keagenan adalah kegiatan pelayanan jasa atau barang yang dilakukan oleh orang atau badan hukum atau perusahaan yang bertindak untuk melayani atau mewakili dari pemilik barang di wilayah atau negara tertentu dengan sejumlah imbalan yang telah disepakati dalam perjanjian oleh kedua belah pihak tersebut. Pelayanan adalah proses pemenuhan kebutuhan melalui aktivitas orang lain secara langsung.
2. Pelayanan kapal merupakan jasa kegiatan operasional kapal mulai dari masuk hingga keluar pelabuhan. Mulai dari pelayanan kedatangan kapal, jasa bongkar muat, jasa pandu keluar sampai pelepasan kapal.

D. Populasi Dan Sampel Penelitian

1. Populasi merupakan jumlah objek secara keseluruhan atau generalisasi dari objek atau subjek yang memiliki kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan diambil kesimpulannya (Sugiyono, 2011: 80). Adapun

populasi data dalam penelitian ini adalah karyawan PT. Taraka Samudra Sejahtera.

2. Sampel adalah bagian atau jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Sehingga sampel merupakan bagian populasi yang ada, sehingga untuk pengambilan sampel harus menggunakan cara tertentu yang ada. Adapun sampel yang diambil adalah karyawan PT. Taraka Samudra Sejahtera.

E. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah dilakukan dengan beberapa cara, berikut uraiannya :

1. Metode *Observasi* (Pengamatan)

Metode yang digunakan melalui pengamatan secara langsung saat berada dilapangan dan dicatat secara sistematis saat kejadian berlangsung untuk mendukung karya tulis yang sedang dilakukan.

2. Metode wawancara (*interview*)

Metode wawancara adalah suatu cara untuk mengumpulkan data dengan mengajukan pertanyaan langsung kepada seseorang tentang informasi atau otoritas yang berkompeten dan *independent* "seorang ahli atau yang berwenang dalam suatu masalah".

3. Metode kepustakaan (*literature*)

Metode yang digunakan dengan cara mencari data - data melalui berbagai sumber seperti buku, majalah *internet* atau media lainnya yang berkaitan dengan keagenan.

F. Teknik Analisis Data

Data yang dikumpulkan kemudian di analisis dengan langkah-langkah;

1. Reduksi data

Reduksi data merupakan suatu bentuk analisis yang menajamkan, menggolongkan, mengarahkan, membuang yang tidak perlu, dan

mengorganisasi data sedemikian rupa sehingga kesimpulan akhirnya dapat ditarik dan diverifikasi. Reduksi data atau proses transformasi ini berlanjut terus sesudah penelitian lapangan, sampai laporan akhir lengkap tersusun. Jadi dalam penelitian kualitatif dapat disederhanakan dan ditransformasikan dalam aneka macam cara melalui seleksi ketat, melalui ringkasan atau uraian singkat, menggolongkan dalam suatu pola yang lebih luas dan sebagainya.

2. Teknik Triangulasi

Teknik triangulasi adalah tehnik pemeriksaan keabsahan data yang memanfaatkan sesuatu yang lain dalam membandingkan hasil wawancara terhadap objek penelitian (Moloeng,2004:330)

3. Penyajian data

Data terpilih disajikan dalam bentuk kutipan langsung maupun tidak langsung disajikan pada BAB IV, hasil dari penelitian dan pengambilan keputusan atau verifikasi data yang disajikan di analisis/diinterprestasi/disimpulkan oleh peneliti.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Perusahaan

1. Sejarah dan Visi Misi PT. Taraka Samudera Sejahtera

Taraka *Agencies* berdiri sejak tahun 2011, usaha ini merupakan cikal bakal dari Taraka yang kemudian tumbuh berkembang sampai dengan saat ini, dengan memberikan pelayanan yang memuaskan di seluruh pelabuhan Indonesia, Taraka dapat sukses dengan bidang keagenan di pelabuhan Indonesia dengan pelabuhan berda-beda, unik sesuai dengan karakternya masing-masing. Dengan keterbukaan semua Informasi tentang pelabuhan Indonesia kepada pelanggan menjadi modal Taraka bisa menggandeng perusahaan *ship owner* dan *shipper* untuk mensupport bisnisnya di Indonesia

Taraka Group adalah perusahaan yang memulai aktivitasnya dengan mendirikan Agen Jasa Pengiriman Transport dengan nama PT Taraka Jaya Mandiri pada pertengahan tahun 2013 yang berdomisili di Kota Surabaya. Dengan sumber daya profesional dan pengalaman tim yang dimiliki saat itu, PT. TARAKA mulai mendukung kegiatan Proyek Lepas Pantai di wilayah perairan Ketapang – Madura, PHE WMO, PETRONAS sebagai agen kapal selama berada di wilayah Jawa Timur.

Pekerjaan terbesar yang pernah di kerjakan dalam proyek Lepas Pantai yaitu mendukung *ICHTYS PROJECT* pada tahun 2014 sampai tahun 2015 di wilayah Nusa Tenggara Timur, proyek pemasangan pipa bawah laut sepanjang 830 Nautical Mill antara Kupang - Indonesia & Darwin - Australia, disini PT. TARAKA GROUP ditunjuk sebagai Port Agen untuk seluruh logistik dan kegiatan mobilisasi kapal.

Dengan melihat banyak peluang dalam penanganan barang, maka pada akhir tahun 2013, PT. TARAKA GROUP mulai memperluas pelayanan dengan mendirikan perusahaan bongkar - muat barang. Pada masa awal berdiri perusahaan bongkar – muat kegiatan PT. TARAKA GROUP berfokus pada penanganan *cargo Heavy Lift* dan *Project Cargo*, yang sampai sekarang kegiatan ini tersebar di hampir semua wilayah Indonesia.

Pada pertengahan tahun 2015 PT. TARAKA GROUP mulai mengeksplorasi Bisnis Pengiriman di bidang transportasi armada laut dengan tongkang dan LCT untuk mendukung kegiatan penanganan dan pengiriman *Project cargo* dan *Heavy Lift*. Dan pada tahun 2016 PT. TARAKA GROUP membuka bisnis di bidang logistik dengan sumber daya yang handal dan professional, serta fasilitas yang dimiliki untuk mendukung perkembangan, menangkap kesempatan yang ada di depan dan menghadapi persaingan kuat. PT. TARAKA GROUP siap dan Percaya diri untuk memberikan pelayanan terbaik di industri Pelayaran & Maritim.

Visi

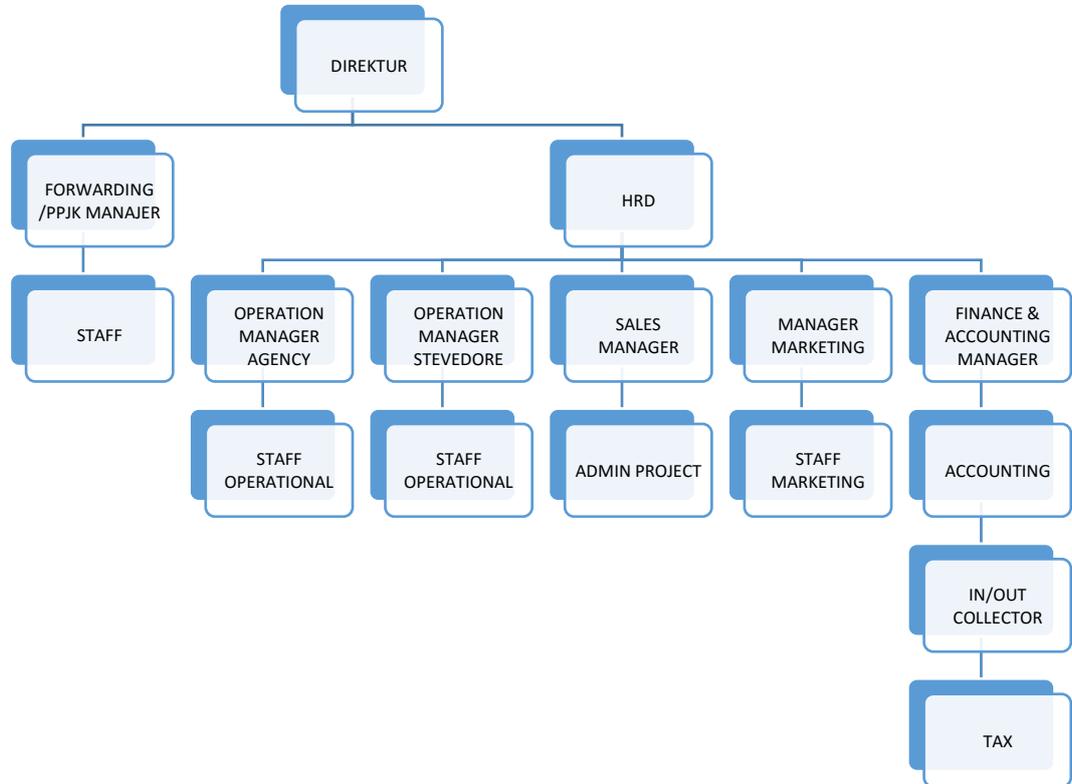
“Menjadi perusahaan transportasi dan logistic yang professional, tangguh, terpercaya dan memiliki daya saing yang tinggi di Indonesia”

Misi

- a. Memberikan pelayanan terbaik untuk kepuasan pelanggan
- b. Mampu berkompetisi dengan bekerja professional, kreatif, efektif dan efisien
- c. Dapat menjadi mitra yang terpercaya dengan kerjasama bisnis yang saling menguntungkan.

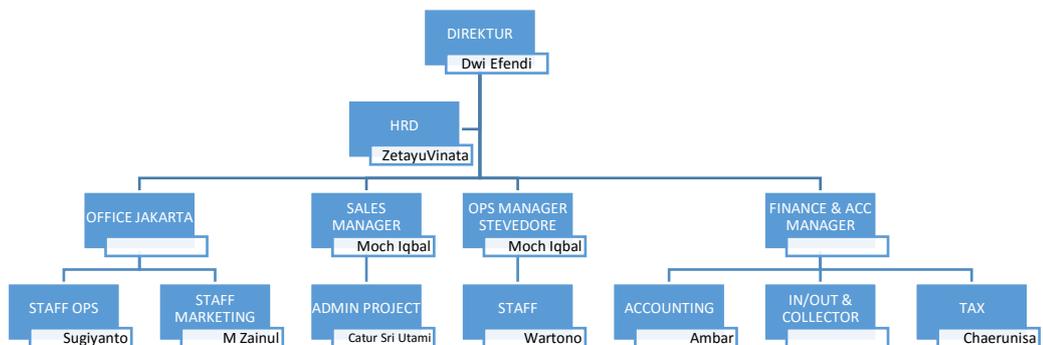
2. Struktur Organisasi PT. Taraka Group

Gambar 4.1 Struktur Organisasi PT. Taraka Group



Sumber : PT.Taraka Group, 2015

Gambar 4.2 Struktur Organisasi Taraka Kantor Surabaya



Sumber : PT.Taraka Group, 2019

B. PT. Taraka Group sebagai *Agent Company*

Efisiensi pelaksanaan kegiatan keagenan kapal sangat menentukan kelancaran pelayanan kapal dan barang di pelabuhan. Oleh karena itu, manajemen usaha keagenan kapal harus dikelola secara optimal agar tidak menjadi hambatan dalam kelancaran lalu lintas kapal dan barang serta menimbulkan ekonomi biaya tinggi yang akhirnya membebani dunia usaha dan masyarakat.

Peran PT. Taraka Group sebagai *Agent Company* memiliki nilai competitiveness yang mampu bersaing dalam dunia pelayaran di Indonesia. Melalui visi dan misi yang dimilikinya, kita bisa mengetahui bagaimana peran TARAKA GROUP dalam menunjang pelayanan kapal dan muatan pada perusahaan pelayaran. Berikut peran TARAKA GROUP sebagai agent company;

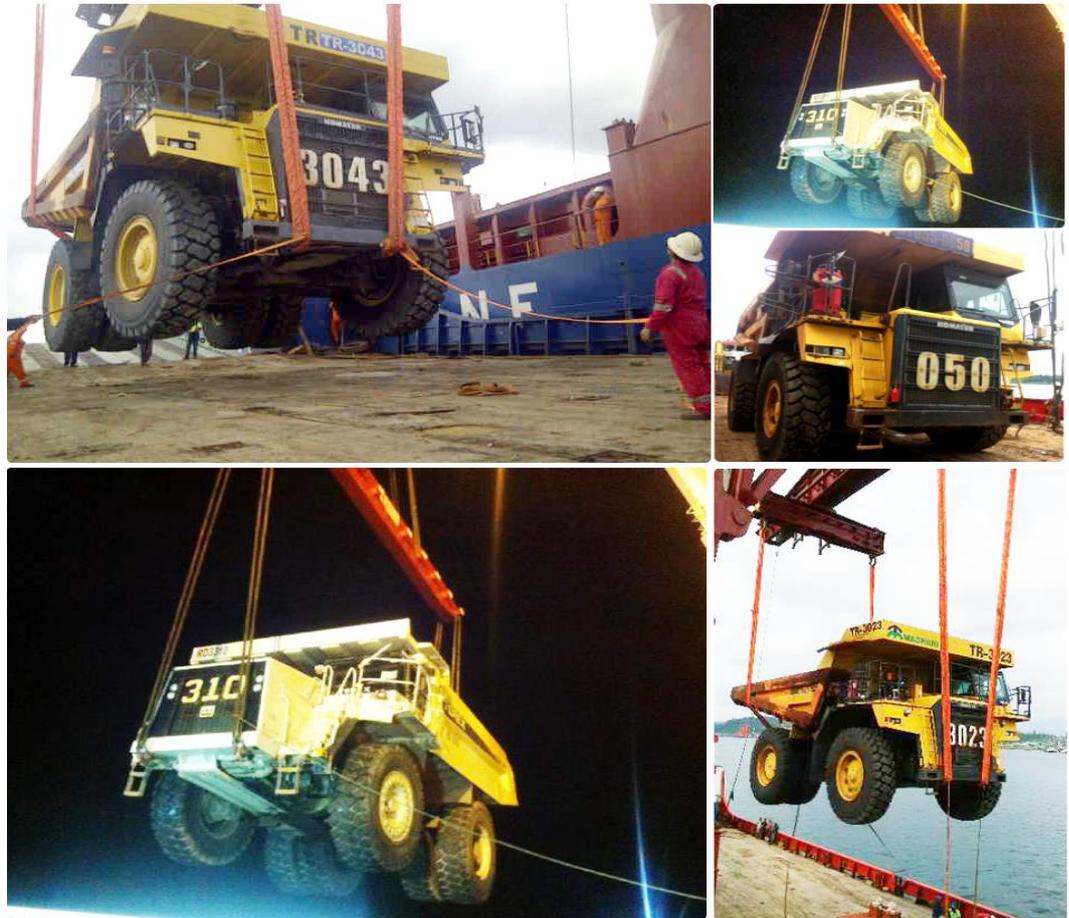
1. Internal

Peran agen pelayaran secara Internal adalah bagaimana usaha TARAKA GROUP dapat mengembangkan diri, yang awalnya hanya dimulai pada aktivitas Agen Jasa Pengiriman Transport dengan nama ***PT.Taraka Jaya Mandiri*** kemudian dengan melihat banyak peluang dalam penanganan barang, maka mulai memperluas pelayanan dengan mendirikan perusahaan bongkar - muat barang (stevedore) yang berfokus pada penanganan *cargo Heavy Lift* dan *Project Cargo*. *cargo Heavy Lift* adalah muatan berat, yaitu muatan yang beratnya melebihi kemampuan daya angkat boom/derrick kapal.

Kemudian setelah 2 tahun mulai mengeksplorasi Bisnis Pengiriman di bidang transportasi armada laut, dengan tongkang dan LCT untuk mendukung kegiatan penanganan dan pengiriman. Tidak berhenti disana setahun kemudian dibukalah bisnis di bidang logistik dengan nama ***PT.Taraka Transporindo Logistic*** dan di bidang shipping dengan nama ***PT.Taraka Samudera Sejahtera***.

Gambar 4.3 Heavy Lift Cargo

TARAKA GROUP | Heavy Lift Cargo



Sumber : Taraka Group

PT. TARAKA terus memperbaiki dari dalam untuk bisa menjawab permintaan dan kebutuhan perusahaan pelayaran untuk menghasilkan pelayanan yang optimal dengan membuat strategi pelayanan *Integrated Port Handling Solution* yaitu pelayanan kepelabuhanan yang terintegrasi. Memiliki sumber daya yang handal dan professional, serta fasilitas untuk mendukung perkembangan, menangkap kesempatan yang ada di depan dan menghadapi persaingan kuat membuatnya mampu memiliki daya saing yang tinggi di industry maritime Indonesia. Untuk

mempermudah akses, Taraka Group juga membuka cabang di beberapa daerah yang tersebar di Indonesia dan merekrut sumber daya manusia yang kompeten dibidangnya.

Gambar 4.4 Integrated Port Handling Solution di Taraka Group



Sumber : Dokumentasi PT. Taraka Group

2. Eksternal

Peran pelayaran niaga menduduki peranan sangat penting dan strategis. Hampir semua angkutan barang ekspor dan impor oleh para penjual dan pembeli cenderung lebih sering menggunakan jasa angkutan laut dikarenakan kapasitas angkut yang besar untuk jarak yang jauh dengan cost/biaya yang minim.

Untuk dapat bersaing di industri maritim TARAKA GROUP menyediakan layanan terintegrasi ,yaitu :

a. Shipping Lines (Perusahaan Pelayaran)

Perusahaan memulai dalam bisnis pengiriman barang curah, material proyek, pekerjaan lepas pantai dan manajemen kapal. Jenis-jenis layanan yang ada yaitu :

1) Ship owning

Seseorang yang memiliki hak properti di kapal. Kepentingan pemilik sebagian sangat berbeda, sehingga salah satu tidak dapat melepaskan bagian yang lain, atau memberikan jaminan apa pun untuknya, tanpa wewenang khusus. Pemilik kapal terutama berurusan dengan aktivitas bisnis jasa. Ia bertanggung jawab atas masalah-masalah seperti pengangkutan kargo dan penumpang serta bagasi mereka, eksploitasi kehidupan laut, dan sumber daya mineral. Selain itu, ia berpartisipasi dalam pembangunan dan penggunaan pulau buatan, bangunan, dan perangkat apung lainnya. Dia juga menangani penarikan, penyelamatan kapal laut, pilotage, dll.

Pemilik kapal juga memiliki tugas seperti mengajukan permohonan untuk memasukkan kapal ke dalam daftar kapal, yang harus di lakukan tanpa penundaan setelah menerima kapal. Pemilik kapal juga bertanggung jawab atas kerusakan yang disebabkan oleh awak kapal, serta kerusakan yang disebabkan pihak ketiga. Dia juga mengambil bagian dalam investigasi kecelakaan pengiriman.

2) Shipping operator

Operator kapal berkaitan dengan operasi. Bertanggung jawab untuk mengelola kinerja kapal, harga kualitas dan kuantitas bunker, dan rute kapal, memperhatikan setiap

elemen rantai operasi kapal. Termasuk mengawasi dan memantau asuransi kapal, asuransi komoditas dan kewajiban penyewa, sambil menghitung dan memantau rata-rata umum, mengawasi perencanaan intake kargo, berhubungan dengan badan pengatur, menjaga kontak pelanggan, menegosiasikan klaim dan menanggapi masalah.

3) Bulk carrier

Kapal pengangkut curah adalah jenis kapal yang mengangkut kargo dalam jumlah besar. Muatan yang diangkut dengan kapal tersebut adalah kargo lepas yaitu tanpa kemasan khusus dan umumnya berisi barang-barang seperti biji-bijian makanan, bijih besi, semen, pupuk dan batu bara.

4) Offshore shipping

Pengiriman lepas pantai yang bergerak dalam bidang eksplorasi dan produksi minyak mentah & gas alam. Terdapat berbagai macam jenis perusahaan dari keagenan kapal, crewing services, Ship Management, dan lain-lain.

5) Ship management

Bagaimana suatu perusahaan pelayaran mengatur jadwal kebutuhan kapal agar kapal tersebut dapat terus beroperasi sesuai kelaiklautannya. Jadi perusahaan pelayaran bertugas mengoperasikan suatu kapal milik perusahaan lain sesuai dengan aturan kontrak yang sudah disetujui antara ship management dan ship owner. Secara umum ship management melakukan tugas untuk mengelola suatu kapal dimulai dari mengatur jadwal perbaikan, perawatan, pembelian barang serta layanan

lainnya yang telah tercantum dalam suatu kontrak apabila kapal tersebut merupakan kapal milik orang lain.

Berikut merupakan rincian tugas dari Ship Management di perusahaan pelayaran :

- a) Survei kapal/sertifikasi, Departemen Ship Management akan berkoordinasi dengan kapal mengenai perencanaan survey. Kebutuhan adanya kegiatan survey akan dipersiapkan dan diajukan kepada kantor pelayanan masyarakat terkait. Serta Departemen Ship Management akan mengurus catatan atau laporan dari survey yang telah dilakukan dari sertifikat yang telah diberikan.
- b) Perawatan kapal mempersiapkan program untuk perencanaan perawatan suatu kapal sesuai dengan record waktu dan jadwal perawatan kapal tersebut. Persiapan program perencanaan kapal bertujuan agar proses kegiatan perawatan sesuai dengan panduan standar perawatan.
- c) Perbaikan kapal, Departemen Ship Management akan meminta kepada Captain kapal untuk mempersiapkan daftar perbaikan yang nantinya diserahkan ke Sub-Contractor (pihak yang ditunjuk secara khusus untuk menangani kerusakan kapal dibagian tertentu) dan aktivitas perbaikan yang dilakukan oleh Sub-Contractor berada dibawah pengawasan Ship Management.
- d) Kegiatan Docking Kapal, Departemen Ship Management akan mengajukan spesifikasi docking untuk tender ke beberapa galangan kapal yang telah disetujui. Pemilik kapal akan menginformasikan galangan kapal yang telah dipilih kepada Ship

Management. Setelah itu, Ship Management akan memberi tahu pemilik kapal mengenai suku cadang atau kebutuhan lainnya yang diperlukan, untuk dipasok ke atas kapal.

- e) Pembelian (untuk keperluan kapal yang bersifat consumable)

Ship Management akan mengirimkan permintaan (inquiry) kepada pemasok berdasarkan permohonan yang telah dibuat oleh kapten kapal. Juga memberikan purchase order jika barang dan harga sesuai dengan permintaan.

- f) Penganggaran biaya tiap akhir tahun, kapal akan mengajukan permintaan untuk keperluan anggaran tahunan. Kegiatan penganggaran didiskusikan dan ditinjau terlebih dahulu secara internal sebelum diteruskan kepada pemilik kapal.

- g) Pengoperasian kapal, ship Management bertugas untuk memastikan proses pengoperasian kapal. Baik kapal yang dimiliki oleh perusahaan atau kapal milik shipowner.

6) Crewing and Manning

Crewing agency bertugas mempersiapkan semua syarat seorang pelaut sebelum berangkat ke atas kapal, serta melakukan koordinasi dengan pihak kapal agar jadwal crewchange berlangsung tepat waktu. Agent harus memastikan kalau dokumen dan sertifikat crew kapal tidak expire dengan kata lain crewing officer harus menghindari habisnya masa berlaku dokumen/sertifikat pelaut saat kontraknya diatas kapal belum selesai, karena itu dapat menyebabkan si pelaut akan dipulangkan apabila

diadakan pemeriksaan oleh pihak imigrasi ataupun otoritas pelabuhan.

b. *Agency*

1) *Shipping Agency Services*

Agen kapal menyediakan layanan transportasi kepada pengirim atau agen penerusan dan bertanggung jawab untuk memfasilitasi transportasi untuk kapal. Mereka juga memberikan layanan yang berkaitan dengan kepelabuhanan untuk kapal dan awaknya. Ini mencakup semua prosedur yang diperlukan saat tiba dan meninggalkan tambatan, formalitas otoritas pelabuhan atau bea cukai, memantau operasi di pelabuhan dan mengelola hak untuk masuk dan tinggal di pelabuhan.

Agen tidak hanya mengurus dokumen, tetapi juga pada pasokan bahan bakar dan perbekalan, dan pada perekrutan personil. Agen kapal juga bertanggung jawab untuk mengajukan manifes pembongkaran dengan beacukai dan untuk menerbitkan dokumen pengiriman, agar pemilik dapat menarik barang tersebut, serta untuk mempekerjakan personel untuk memuat, membongkar, menyimpan dan membongkar muatan. *Shipping Agency Services* memiliki tanggung jawab yang besar dalam menyelesaikan sebagian besar proses logistik.

Gambar 4.5 Kapal-kapal pemakai jasa Shipping Agency di PT.Taraka



Sumber : PT.Taraka Group, 2019

2) Sales & Marketing Services

Service Marketing merupakan suatu proses penciptaan dan penyampaian barang dan jasa yang diinginkan pelanggan, yang meliputi kegiatan yang berkaitan dengan menarik dan mempertahankan pelanggan, guna untuk memenuhi keinginan dan kebutuhan

organisasi/perusahaan. Bisa juga service marketing adalah suatu tahap dimana konsumen telah membeli produk atau jasa dalam satu paket lain seperti layanan sebelum dan sesudah penjualan. Pada tahap ini pula konsumen sudah bisa mempertimbangkan tingkat kepuasan mereka. Pelayanan pelanggan ini sangat penting artinya bagi kehidupan suatu perusahaan, karena tanpa pelanggan, maka tidak akan terjadi transaksi diantara keduanya. Untuk itu kegiatan pelayanan perusahaan haruslah berorientasi pada kepuasan pelanggan.

3) Port Agency Services

Penyediaan/pelayanan jasa kapal dan jasa kepelabuhanan. Pelayanan jasa kapal meliputi jasa dermaga, pengisian bahan bakar dan air bersih, pelayanan naik/turun penumpang dan kendaraan, jasa dermaga untuk bongkar muat barang, jasa pergudangan dan tempat penimbunan, jasa terminal peti kemas, barang curah dan kapal ro-ro, dan lain sebagainya.

Kegiatan operasional pelabuhan meliputi kegiatan arus barang, waktu pelayanan kapal, rasio pemakaian fasilitas dermaga, biaya bongkar muat barang. Ini sebagai dasar perhitungan efisiensi dan efektifitas kegiatan operasional. Waktu pelayanan kapal merupakan kegiatan yang berkaitan dengan waktu menunggu ketersediaan fasilitas, muatan, penyelesaian dokumen dan jadwal kerja pelabuhan, sehingga kapal tidak terlalu lama menunggu di pelabuhan.

Pelayanan dipelabuhan yang terkait dengan instansi pemerintah adalah kepabeanan, keimigrasian, dan karantina. Proses clearance in/out juga menjadi salah satu

kegiatan pelayanan agen kepelabuhanan. Setiap kapal yang akan memasuki pelabuhan wajib memenuhi ketentuan clearance in dan clearance out oleh syahbandar

Gambar 4.6 Port Agency services pada proyek pembangkit listrik bawah laut (Wartsila Project)

TARAKA GROUP | Wartsila Project



Sumber : Dokumentasi PT. Taraka Group, 2015

Gambar 4.7 *Port Handling* gerbong Kereta Api di pelabuhan Tg.Perak Surabaya oleh PT. Taraka Group



Sumber : Dokumentasi penulis, 2019

- c. *Stevedoring & Warehouse* Bongkar Muat dan Pergudangan
Bermula dari munculnya peraturan pemerintah di bidang bisnis bongkar muat yang mengharuskan kegiatan bongkar muat harus dilakukan oleh perusahaan bongkar muat yang berdomisili di lokasi masing-masing. Oleh karena itu perusahaan bongkar muat di bawah Taraka Jaya Mandiri didirikan. Hal ini memudahkan perusahaan untuk menawarkan

pelayanan bongkar muat di masing-masing daerah domisili. Stevedoring atau perusahaan bongkar muat (PBM), yaitu perusahaan yang berusaha untuk melakukan pemuatan dan pembongkaran barang-barang muatan ke dan dari kapal laut, kadang-kadang kegiatan tersebut dilakukan melalui tongkang. Jasa bongkar muat perusahaan meliputi :

1) Tenaga kerja bongkar muat dan *cargodoring*

Tenaga kerja bongkar muat (Tkbm) adalah semua tenaga kerja yang terdaftar pada pelabuhan setempat yang melakukan pekerjaan bongkar muat di pelabuhan sedangkan *Cargodoring* adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali atau jala-jala di dermaga dan mengangkat dari dermaga ke gudang atau lapangan penumpukan barang atau sebaliknya

2) Menerima dan pengiriman

Receiving atau Delivery adalah pekerjaan memindahkan barang dari timbunan atau tempat penumpukan di gudang atau penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan dipintu gudang atau lapangan penumpukan atau sebaliknya.

3) Penyedia peralatan

Dalam hal penyediaan peralatan bongkar muat dapat bekerja sama dengan pihak pelabuhan yang biasanya memiliki peralatan yang lengkap untuk proses bongkar muat. Peralatan yang biasa digunakan pada saat bongkar muat adalah Grabs (untuk jenis barang curah), Bucket (bak untuk barang curah), Crane (alat untuk menaikkan/menurunkan barang dari/ke kapal), sling (tali kawat/baja), Forklift (kendaraan pemindah barang), Loader (mesin untuk meraup) dan Exchavator.

4) Pergudangan dan distribusi

Di pelabuhan terdapat fasilitas penunjang berupa pergudangan, yang terdiri dari gudang privat dan gudang publik. Gudang privat adalah fasilitas yang disediakan untuk bisnis dan kepentingan sendiri. Gudang publik adalah gudang yang disediakan pemerintah untuk barang yang dikuasai oleh beacukai. Fungsi gudang sebagai tempat transit barang sebelum dan sesudah barang dikirim menggunakan jasa angkutan laut maupun darat.

5) Cargo tally dan cargo inspeksi

Cargo tally adalah menghitung jumlah packaging, unit demi unit selama pemuatan, pembongkaran atau pengiriman dan penerimaan untuk diangkut di jalur pelayaran atau perjalanan darat.

Inspeksi cargo untuk memastikan bahwa material telah dikemas, ditandai dan diberi label dengan akurat. Penghitungan kargo selama bongkar muat untuk meyakinkan semua pihak bahwa spesifikasi kuantitas dan fitur sebagaimana yang diuraikan dalam dokumentasi. Memantau penandaan produk dan detail pengepakan untuk memastikan bahwa bahan dikirim dalam kemasan yang sesuai. Lalu mengkonfirmasi tanggal pembuatan, nomor batch, tanggal kadaluarsa, tanda pengiriman dan daftar pengepakan, sertifikat dan label pemasok.

6) Penanganan heavy dan project cargo

Penanganan terhadap barang yang ber tonase diluar berat barang biasa, kadang faktor oversize juga termasuk dalam katagori ini. Heavy lift cargo membutuhkan penanganan khusus namun pada sisi operasional, barang tersebut masih tergabung dengan general cargo lainnya. Karena tingkat kesulitan dalam penanganannya cukup tinggi maka biaya yang ditimbulkan menjadi tinggi.

7) Bongkar muat bag dan cargo massal di pelabuhan

8) Trucking

Trucking adalah layanan jasa pengiriman barang via darat menggunakan armada mobil dan truk antar kota hingga antar pulau dimana barang yang akan dikirimkan dicampur bersama dengan barang milik orang lain untuk memenuhi kebutuhan pengiriman barang yang lebih murah dan cepat. Pengiriman barang dengan trucking bisa dengan budget rendah dengan barang yang cukup berat. Pengiriman dapat dipantau dengan mudah menggunakan sistem tracking, jasa cargo ini bisa melakukan pengiriman melalui laut dan udara antar kota, keluar pulau hingga keluar negeri.

Gambar 4.8 LCT dan Tongkang alat yang dimiliki Taraka



Sumber : Dokumentasi Taraka Group, 2015

d. *Heavy equipment & Ect* (Alat berat dan Peralatan)

Menyediakan jasa angkutan terpadu, dalam berbagai jenis, volume dan moda transportasi, door to door. Layanan yang ada yaitu :

- 1) Integrated logistics services
- 2) Transportasi darat
- 3) Pergudangan serta project logistics

3. Instansi-instansi Terkait dalam Pengurusan Dokumen Kapal dan Muatan

Adapun instansi yang berhubungan dengan kegiatan bongkar muat berdasarkan Undang-Undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran pasal 1 yaitu:

- a. Kantor Kesyahbandaran

Pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundangundangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.

b. Kantor Otoritas Pelabuhan Utama

Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Surabaya merupakan Unit Pelaksana Teknis di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan yang memiliki tugas sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 35 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Pelabuhan Utama untuk melaksanakan pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan di pelabuhan yang diusahakan secara komersial dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.

c. IMIGRASI

Para petinggi maupun pejabat yang berwenang dalam Departemen Kehakiman yang menyelenggarakan kegiatan keimigrasian yang terkait dengan pelayanan, pengawasan, pengamanan dan yang di pengendalian lalu lintas manusia antar negara, serta beradanya orang asing di wilayah Negara Republik Indonesia.

d. BEA CUKAI

Instansi pemerintah dibawah Departemen Keuangan yang mempunyai fungsi di pelabuhan sebagai pelaksana pengamanan dan pengawasan pendapatan negara (cukai, dan bea masuk) demi kelancaran arus barang dan dokumen barang ekspor-impor.

e. KARANTINA

Para petinggi pemerintahan dibawah Departemen Kesehatan yang bertugas untuk memantau dan mengelola lalu lintas hewan dan tumbuhan yang keluar masuk melalui wilayah pelabuhan yang sebagaimana berfungsi sebagai karantina hewan dan tumbuhan, dapat juga dikatakan sebagai filter untuk mencegah segala sesuatu yang masuk dan tersebarnya virus yang ada pada hewan dan tumbuhan melalui pemeriksaan kesehatan, sebagai media yang dapat menjadi sumber penularan.

f. PT. (Persero) PELINDO

Adalah BUMN yang menyediakan semua fasilitas pelabuhan baik fasilitas kapal maupun barang. Dalam kegiatannya terkait dengan pelayanan kedatangan dan keberangkatan kapal adalah sebagai berikut:

- 1) Mengadakan dan memfasilitasi forum Pusat Pelayanan Satu Atap (PPSA)
- 2) Merupakan suatu instansi yang memberikan fasilitas sebelum kapal sandar dan kapal keluar dari dermaga.
- 3) Melayani penyelesaian segala administrasi di dermaga.

4. Proses *Clearance In/Out*

a. Prosedur Clearance In kapal di Pelabuhan Tg. Perak.

Prosedur Clearance In yang dilaksanakan di Tg.Perak Surabaya oleh PT. Taraka adalah proses pengurusan perizinan kapal yang akan tiba di pelabuhan ke instansi-instansi terkait. Berikut langkah-langkah proses Clearance In :

1) Persiapan Sebelum Kapal Tiba

Jauh sebelum kapal tiba pihak pemilik kapal sudah memberikan informasi melalui via telepon dan email, mengenai rencana kedatangan kapal dan mengirimkan lampiran untuk pengajuan Permohonan Pemberitahuan

Kedatangan Kapal (PKK) pada instansi terkait sebagai berikut :

- a) Letter Of Appointment (Surat Penunjukan Keagenan Kapal)
 - b) Sertifikat Surat Laut / Surat Tanda Kebangsaan (Copy) Adalah Surat yang berisi kan pernyataan kebangsaan kapal, maka atas dasar surat ini pihak kapal berhak mengibarkan bendera kebangsaan dari negara yang memberikan sertifikat dan berhak mendapatkan perlindungan hukum.
 - c) Surat Ukur Internasional / International Tonnage Certificate (Copy) Adalah Sertifikat yang menerangkan bahwa suatu dokumen kapal yang menguraikan lebih jelas tentang, ukuran-ukuran pokok seperti panjang dan lebar kapal, serta tonase kotor dan tonase bersih kapal.
 - d) Ship Particular yaitu, Surat yang berisi tentang data-data kapal.
 - e) Cargo Manifest (Copy) yaitu, Surat yang berisi daftar semua perincian barang muatan yang ada di kapal tersebut.
 - f) Bill Of Lading (B/L) adalah Surat bukti barang muatan yang berfungsi sebagai, Tanda terima syah barang muatan, perjanjian pengangkutan, dan sebagai bukti kepemilikan barang muatan.
- 2) Setelah pihak Agen mendapatkan kepastian kedatangan kapal
- maka pihak Agen pelayaran menyiapkan dokumen Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK). Surat yang berisi data tentang kapal yaitu, Nama / Voyage, Bendera,

Pemilik Kapal, Agen Pelayaran, Perkiraan Tiba dan Berangkat, Pelabuhan Asal/Tujuan, Labuh Kedatangan/Labuh Keberangkatan, Rencana Kegiatan. Surat ini harus diajukan paling lambat 6 jam sebelum kedatangan kapal ke instansi terkait antara lain :

- a) Kantor Syahbandar Surabaya Tujuannya untuk memberitahukan kedatangan kapal kepada pihak syahbandar dan pengurusan kelengkapan dokumen.
- b) Kantor Otoritas Pelabuhan Untuk Melakukan *meeting* penetapan jadwal kedatangan kapal.
- c) Kantor Kesehatan Pelabuhan Surabaya Tujuan pemberitahuan ini agar pihak kesehatan pelabuhan memeriksa keadaan atau kesehatan dari awak kapal dan kesehatan kapal sebelum melakukan penyandaran kapal.
- d) Pihak Jasa Mooring Boat Pihak agen menghubungi pihak mooring boat untuk nanti mengantarkan staf operasional ke atas kapal untuk proses pengambilan dokumen kapal pada saat kapal dalam posisi Lepas Jangkar (Anchorage), dan pihak mooring boat yang ditunjuk pihak agen pelayaran, wajib juga membantu proses penyandaran kapal, pengikatan tali kapal dan mengantar jemput awak kapal yang naik turun selama kapal berada di posisi Lepas Jangkar (Anchorage) ataupun saat kapal sandar di dermaga.

3) Saat Kapal Tiba Di Area Pelabuhan

Dalam tugasnya untuk melakukan pengambilan sertifikat kapal, seorang staf operasional selalu melakukan hubungan dengan pihak kapal baik melalui via telepon maupun channel radio, hal ini dilakukan untuk memperoleh kepastian tentang kapan rencana kapal tiba

di pelabuhan. Setelah kapal tiba di area pelabuhan, dan kapal dalam posisi Lepas Jangkar (Anchorage), staf operasional naik ke atas kapal untuk menemui Nakhoda kapal meminjam dan memeriksa dokumen atau sertifikat kapal original untuk keperluan Clearance In di Kantor Kesyahbandaran Pelabuhan Surabaya, diantaranya sebagai berikut :

- a) Arrival Condition berisi tentang kondisi kapal saat tiba di pelabuhan seperti jumlah bahan bakar, air tawar, draf tiba.
- b) Last Port Clearance yaitu bukti Clearance dari pelabuhan sebelumnya atau pelabuhan asal.
- c) Warta Kapal atau Berita Kapal Surat yang harus diisi pada saat kapal tiba di pelabuhan.
- d) Crew List daftar awak kapal yang berada di atas kapal beserta jabatannya.
- e) Buku Kesehatan / Health Book
- f) Sertifikat Kapal Tanker Original untuk pendaftaran Clearance In.

Selain melakukan pengambilan dokumen kapal untuk keperluan Clearance In, staf operasional juga menanyakan tentang semua kebutuhan kapal misalkan permintaan bahan bakar, permintaan air tawar, permintaan perbekalan kapal, dan kebutuhan-kebutuhan lain untuk awak kapal. Selesai dari pemeriksaan dokumen kapal staf operasional segera membawa dokumen-dokumen kapal ke kantor untuk mendaftarkan permohonan via online guna keperluan Clearance In di kantor Syahbandar Surabaya. Dokumen-dokumen yang didaftarkan dan dilampirkan

untuk proses Clearance In di Kantor Syahbandar Surabaya antara lain:

- (1) Surat Laut / Surat Tanda Kebangsaan yaitu Surat yang berisikan pernyataan kebangsaan kapal, maka atas dasar surat ini pihak kapal berhak mengibarkan bendera kebangsaan dari negara yang memberikan sertifikat dan berhak mendapatkan perlindungan hukum.
- (2) Surat Ukur Internasional / International Tonnage Certificate adalah Sertifikat yang menerangkan bahwa suatu dokumen kapal yang menguraikan lebih jelas tentang ukuran-ukuran pokok seperti panjang dan lebar kapal, serta tonase kotor dan tonase bersih kapal.
- (3) Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang / Cargo Ship Safety Construction Certificate adalah Sertifikat yang menyatakan bahwa konstruksi kapal atau bangunan yang kondisinya layak laut.
- (4) Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang / Cargo Ship Safety Equipment Certificate adalah Sertifikat yang menyatakan kelayakan alat keselamatan kapal sebagai perlengkapan dalam berlayar yang diizinkan berada diatas kapal.
- (5) Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang / Cargo Ship Safety Radio Certificate adalah Surat yang menyatakan bahwa kapal telah dilengkapi dengan pesawat penerima dan pemancar radio yang memenuhi persyaratan yang berkaitan dengan instalasi radio.

- (6) Sertifikat Manajemen Keselamatan / Safety Management Certificate adalah Sertifikat manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal yang aman serta upaya pencegahan pencemaran lingkungan yang diterapkan di atas kapal.
- (7) Sertifikat Klasifikasi / Classification Certificate adalah Sertifikat status klasifikasi kapal, berupa laporan survey yang dikeluarkan oleh Klas dijadikan referensi dalam pengambilan oleh pihak-pihak yang terlibat dalam operasional kapal tersebut.
- (8) Sertifikat Garis Muat Internasional / International Load Line Certificate adalah Sertifikat yang diterbitkan oleh pemerintah negara kebangsaan kapal, berdasarkan ketentuan dari konvensi internasional tentang garis muat yang memberikan pembatasan garis muat dan lambung timbul untuk tiap-tiap musim, atau jenis perairan dimana kapal berlayar.
- (9) Sertifikat Internasional Pencegahan Pencemaran Oleh Minyak / International Oil Pollution Prevention Certificate adalah Sertifikat untuk kapal yang telah memenuhi persyaratan pencegahan pencemaran minyak dari kapal berdasarkan hasil pemeriksaan dan pengujian.
- (10) Sertifikat Internasional Pencegahan Pencemaran Limbah Kotoran / International Sewage Pollution Prevention Certificate adalah Sertifikat pencegahan pencemaran dari kapal untuk menghindari pencemaran limbah kotoran.

- (11) Sertifikat Internasional Pencegahan Pencemaran Udara / International Air Pollution Prevention Certificate adalah Sertifikat pencegahan pencemaran dari kapal untuk menghindari pencemaran polusi udara.
- (12) Sertifikat Pengawasan Minimum / Safe Manning Certificate adalah Sertifikat keterangan awak kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional yang menerangkan jumlah awak kapal yang diwajibkan dan sertifikat keahlian.
- (13) RPT (Rencana Pola Trayek) Berisi daftar pelabuhan singgah yang boleh dikunjungi.
- (14) Certificate Inflatable LifeRaft adalah Serifikat yang menyatakan bahwa perlengkapan kapsul keselamatan yang ada diatas kapal layak sebagai alat keselamatan.
- (15) Sertifikat Pemadam / Fire Extinguisher adalah Sertifikat yang menyatakan bahwa perlengkapan pemadam kebakaran yang ada diatas kapal telah diperiksa seperti bubuk, busa, dan CO2.
- (16) Sertifikat Bebas Tindakan Sanitasi Kapal / Ship Sanitation Control Exemption Certificate adalah Sertifikat alat bantu untuk membantu suatu negara dalam mengurangi resiko penyebaran penyakit akibat dari pelayaran kapal internasional dan nasional.
- (17) Setelah dokumen-dokumen tersebut diserahkan, selanjutnya akan diperiksa oleh petugas Kantor Syahbandar Surabaya, dibuatkan memorandum

Clearance In dan dokumen kapal akan disimpan di Kantor Syahbandar Surabaya selama kapal melakukan kegiatan bongkar/muat di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Selanjutnya membuat Permohonan Pelayanan Jasa Kapal yaitu Jasa Labuh dan Permohonan Nota VTS (Vessel Traffic System) lalu di ajukan kembali ke Kantor Syahbandar Surabaya dan Kantor VTS untuk meminta pertelaan dan kode Billing Pembayaran PNBP (Penerimaan Negara Bukan Pajak). Setelah ada kode Billing, pihak agen membayar melalui via transfer dan sesudah pembayaran selesai lanjut pihak agen meminta kwitansi pada petugas Kantor Syahbandar Surabaya bagian pencetakan kwitansi.

- b. Prosedur Clearance Out Kapal di Pelabuhan Tanjung Perak
- Setelah dapat informasi kapal sudah selesai melakukan bongkar atau muat barang dan kapal tersebut siap untuk keluar dari pelabuhan dan melanjutkan perjalanan ke pelabuhan tujuan maka pihak agen akan memproses keberangkatan kapal dengan mengajukan dokumen Clearance Out kepada :
- 1) Kantor Kesehatan Pelabuhan utama Surabaya Disini pihak Agen akan mengajukan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dari Kantor Kesehatan yang menyatakan bahwa kapal boleh atau diperkenankan berlayar dan semua awak kapal dalam keadaan sehat, dalam hal ini petugas kesehatan melakukan pemeriksaan terhadap dokumen kesehatan kapal seperti Ship Sanitation Control Exemption Certificate / Sertifikat Bebas Tindakan Sanitasi Kapal, disertai Buku Kesehatan (Health Book), dan Surat

Persetujuan Berlayar Kesehatan. Surat yang menyatakan bahwa kapal dan awak kapal dalam keadaan sehat, bebas tindakan sanitasi kapal. Dan Buku Kesehatan (Health Book) berisi tentang keadaan kapal sewaktu tiba, selama di pelabuhan dan sewaktu akan berangkat. Ship Sanitation Control Exemption Certificate / Sertifikat Bebas Tindakan Sanitasi Kapal dan Buku Kesehatan (Health Book) ini hanya berlaku 6 (enam) bulan sejak tanggal diterbitkan. Lalu setelah dinyatakan awak kapal sehat dan tidak ada penyimpangan maka dicetak Surat Persetujuan Berlayar Kesehatan dan ditandatangani oleh petugas Kesehatan beserta Buku Kesehatan (Health Book) juga ditandatangani oleh petugas Kesehatan.

- 2) Kantor Syahbandar Surabaya setelah ada informasi kapal sudah selesai melakukan kegiatan bongkar atau muat barang, pihak agen mendaftarkan Permohonan Laporan Kedatangan Keberangkatan Kapal (LKKK) dan Permohonan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) melalui via online dan kemudian diajukan ke Kantor Syahbandar Surabaya. Selagi Surat Laporan Kedatangan Keberangkatan Kapal sedang di input oleh petugas Syahbandar, pihak Agen mengisi pertelaan bayar Rambu. Lalu setelah Surat Laporan Kedatangan Keberangkatan Kapal telah dicetak, pihak Agen meminta kode Billing untuk bayar Rambu. Dan setelah ada kode Billing pihak Agen langsung melanjutkan pembayaran Rambu via transfer. Setelah Rambu dibayar minta kwitansi dan Surat Persetujuan Berlayar bisa dicetak karena Rambu sudah dibayar. Selagi Surat Persetujuan Berlayar sedang dicetak, pihak Agen menyiapkan lampiran-lampiran untuk

diperiksa oleh Perwira Jaga yang akan menandatangani Surat Persetujuan Berlayar tersebut. Lampirannya yaitu :

- a) Semua Surat Permohonan.
- b) Memorandum Clearance In Sertifikat Kapal
- c) Surat Pernyataan Nahkoda / Master Sailing Declaration.
- d) Daftar Awak Kapal / Crew List.
- e) Bukti Clearance dari Kantor Kesehatan Pelabuhan Kelas utama Surabaya
- f) Laporan Kedatangan Keberangkatan Kapal
- g) Dokumen Muatan (Cargo Manifest)
- h) Foto Copy Surat Ukur
- i) Bukti Pelunasan Kwitansi PNBK
- j) Surat Persetujuan Berlayar Pelabuhan Asal
- k) Warta Kapal

Setelah semua lampiran tersebut diperiksa oleh Perwira Jaga dan semuanya tidak ada masalah atau kendala kemudian Surat Persetujuan Berlayar (SPB) ditandatangani oleh Perwira Jaga di Kantor Syahbandar Surabaya dan Buku Kesehatan juga ditandatangani lagi oleh Perwira Jaga di Kantor Syahbandar Surabaya. Setelah pihak Agen telah selesai melakukan Clearance Out bagi kapal tersebut, kemudian pihak Agen pelayaran akan naik ke atas kapal menemui Nahkoda kapal untuk melakukan tugas-tugas akhir sebelum kapal diberangkatkan diantaranya adalah :

- (1) Menyerahkan kembali dokumen-dokumen kapal kepada Nahkoda, dokumen yang telah diambil oleh pihak Agen pelayaran pada saat kapal tiba untuk keperluan Clearance In kapal tersebut.

- (2) Menyerahkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang telah sah ditandatangani oleh Perwira Jaga di Kantor Syahbandar Surabaya dan Menginstruksikan kepala Nakhoda kapal untuk mempersiapkan mesin dan awak kapal lainnya untuk keberangkatan kapal.

Instansi-instansi Yang Terkait Dalam Proses Keagenan Di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Adapun instansi pemerintah yang berperan dalam kegiatan operasional keagenan di pelabuhan Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya diantaranya Kantor Syahbandar Surabaya, PT.Pelabuhan Indonesia III (Persero) Surabaya, Kantor Kesehatan Pelabuhan Kelas utama Surabaya (Health And Quarantine) serta Kantor Bea dan Cukai / Kepabeanan. Tugas dari masing-masing Instansi adalah sebagai berikut :

- I. Kantor Syahbandar Surabaya

Suatu unit pemerintahan di bidang keselamatan pelayaran di pelabuhan yang memiliki kewenangan tertinggi untuk mengawasi dan menegakkan hukum di bidang angkutan perairan, pelabuhan dan perlindungan di lingkungan maritim pelabuhan. Tugas dari instansi ini adalah sebagai berikut :

- a. Melakukan pelaksanaan pengawasan tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran.
- b. Melakukan pelaksanaan pemeriksaan kecelakaan kapal.
- c. Memberikan info mengenai cuaca BMKG.

d. Melakukan pemeriksaan surat-surat kapal sebelum berlayar.

PT.Pelabuhan Indonesia III (Persero)
Surabaya.

4. suatu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bertugas sebagai penyedia layanan dan fasilitas di Pelabuhan. Fasilitas-fasilitas yang diberikan oleh Pelindo diantaranya:
 - a. Menyediakan dan menentukan lokasi labuh dan tambat.
 - b. Menyediakan jasa kepanduan untuk kapal yang akan masuk ke pelabuhan dan keluar dari pelabuhan.
 - c. Menyediakan jasa tunda kapal yang akan bersandar di pelabuhan.
 - d. Menyediakan jasa dermaga untuk kapal bersandar.
 - e. Menyediakan jasa handling container.
 - f. Menyediakan jasa bongkar muat dan trucking.
3. Kantor Kesehatan Pelabuhan Surabaya (Health And Quarantine)
Kantor Kesehatan Pelabuhan memiliki tugas :
 - a. Melakukan pelayanan kesehatan.
 - b. Memeriksa dan meneliti buku kesehatan, daftar awak kapal.
 - c. Memberikan health certificate dan health clearance.
4. Kantor Bea dan Cukai / Kepabeanan Menurut Undang-Undang, pabean berwenang melakukan pengawasan terhadap lalu lintas barang yang keluar masuk wilayah pabean Indonesia termasuk barang-barang terlarang, obat-obatan berbahaya atau narkoba serta memungut bea terhadap barang yang menurut aturannya dikenakan bea yang bertugas. Selain itu pabean juga berfungsi sebagai:
 - a. Melakukan pencegahan masuknya barang-barang dari luar negeri tanpa didasari dokumendokumen resmi.

- b. Mengawasi langsung lalu lintas barang-barang ekspor dan impor.
- c. Menindak pelaksanaan kegiatan dalam hal barang-barang ekspor dan impor yang tidak dilengkapi dengan dokumen-dokumen resmi.
- d. Menarik bea masuk dan keluar untuk barang ekspor dan impor.
- e. Melakukan tindakan sesuai hukum terhadap pembawa barang-barang terlarang yang masuk ke wilayah negara Indonesia.

C. Hambatan-hambatan yang Dihadapi dalam Melayani Kapal dan Muatan pada Perusahaan Pelayaran.

Efisiensi dan efektivitas kegiatan kepelabuhanan masih terkendala oleh beberapa permasalahan yang ada. Masalah kepelabuhanan adalah hal-hal yang menyangkut hubungan antara kapal, muatan dan jasa pelabuhan. Kapal memerlukan tempat untuk bersandar di dermaga dan memerlukan berbagai pelayanan selama di pelabuhan. Muatan memerlukan jasa terminal di pelabuhan dalam proses peralihan dari kapal ke angkutan darat. Pelabuhan menyediakan jasa-jasa bagi kapal dan muatan agar tidak terjadi hambatan dalam pelayaran kapal dan arus barang serta arus penumpang.

1. Hambatan yang berasal dari dalam (Internal)

Tugas agen adalah memberikan pelayanan kepada kapal milik principal di pelabuhan, dan salah satu pelayanan yang diberikan oleh agen adalah mempersiapkan proses kedatangan dan keberangkatan kapal sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Sebagai perusahaan yang ditunjuk dan dipercaya maka agen harus meningkatkan profesionalisme kerja, dan juga harus tahu dan mengerti tentang prosedur dan peraturan di pelabuhan karena kinerja agen akan selalu dituntut untuk sistematis dan rasional. Namun dalam pelaksanaannya seringkali agen menemui beberapa

masalah yang timbul dalam memberikan pelayanan di lapangan dan agen harus betul – betul membuat perencanaan yang matang dalam membuat jadwal kedatangan dan keberangkatan kapal sehingga dapat memperkecil kerugian yang akan diderita oleh agen.

Klien dari PT. Taraka Samudera Sejahtera per 2019-2020

Nama Kapal	Call sign	Port off Registry	Gross tonnage	Type of Ship	LOA	IMO Number
SILVIA XII	YGGM	JAKARTA	1846	OIL TANKER	82.08	8414415
TRI KHARISMA-01	YDB 4487	TG.PRIOK	167	OIL TANKER		-
TRANS POWER 206	YDA 4303	JAKARTA	254	CARGO SHIP		9465928
MANOGIHON			2220			
BINTANG MAS HSB1				OIL TANKER		

a. Terbatasnya sarana.

Kesiapan sarana yang menunjang kelancaran kegiatan keagenan terutama pada bagian operasional sangat diharapkan oleh setiap karyawan agar pekerjaan dapat berjalan lancar dan baik. Misalnya kendala pada fasilitas seperti komputer, printer, dan internet yang berguna untuk penginputan data kedatangan maupun keberangkatan kapal, contohnya dalam menginput SPB/Port Clearance. Selain itu juga alat transportasi untuk menuju tempat pengurusan dokumen agar lebih cepat sampai ditujuan (efisiensi waktu)

Gambar 4.9 Port Clearance Silvia XII



TANJUNG PERAK
SPB.IDSUB.0919.0009802



REPUBLIK INDONESIA
THE REPUBLIC OF INDONESIA

SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR
PORT CLEARANCE

Berdasarkan UU No 17 Tahun 2008 Pasal 219
Under This Shipping Act No.17, 2008 Article 219

Nama Kapal Ship	SILVIA XII	Tanda Panggilan / IMO Call Sign / IMO	YGGM / /	Bendera Flag	ID
Nakhoda Master	MUHI ZURYATMAN	Tonnase Kotor Gross Tonnage	1846	Perusahaan Company	PT. TARAKA SAMUDRA SEJAHTERA

Sesuai dengan pernyataan nakhoda
In accordance with Master Sailing Declaration

Number : SPB.IDSUB.0919.0009802
Date : 23 Sep 2019
Time : 09:16:16

Dengan ini kapal tersebut diatas.
The above mentioned vessel is hereby

Disetujui
Approve

Berangkat dari <i>Departure from</i>	: TANJUNG PERAK	Tanggal / Jam <i>Date Time</i>	: 23 SEP 2019 23:09:00	Pelabuhan tujuan <i>Port of destination</i>	: ASIKI
Jumlah awak kapal <i>Number Of Ship Crews</i>	: 20 ORANG TERMASUK NAKHODA			Dengan Muatan <i>With cargo</i>	: NIHI
Tempat diterbitkan <i>Place of issued</i>	: TANJUNG PERAK				
Pada Tanggal <i>Date</i>	: 23 SEP 2019			SYAHBANDAR HARBOUR MASTER	
Jam <i>Time</i>	: 17:25:13				

Sumber : PT.Taraka Samudera Sejahtera

Gambar 4.10 MT. Silvia XII



Sumber : PT.Taraka Samudera Sejahtera,2019

b. SDM yang kurang berpengalaman.

Sumber daya manusia merupakan tenaga kerja yang berada dalam suatu organisasi yang memiliki peranan penting dalam mencapai keberhasilan. Tentunya sumber daya manusia yang berkualitas dan kompeten dapat membuat sebuah organisasi atau perusahaan berhasil melampaui target/goal yang ingin sdicapainya. Dengan semakin berkembangnya perusahaan Taraka group maka sumber daya manusia yang ada didalamnya harus bisa terus berkembang, terkadang karyawan lama masih mengikuti cara kerja lama yang seharusnya sudah diperbaharui mengikuti perkembangan perusahaan yang terus berinovasi dan karena kurangnya karyawan yang berkompeten maka ada karyawan yang memiliki pekerjaan ganda (*double job*), contohnya disini sales manager juga merangkap sebagai operasional manager stevedore sehingga menyebabkan proses pelayanan dalam keagenan menjadi terkendala seperti keterlambatan dalam pengurusan dokumen atau karena terlalu banyak beban pekerjaan membuat tidak fokus pada sebuah project. Ini yang menjadi pr bagi HRD untuk mencari SDM yang baik dan sesuai.

2. Hambatan yang berasal dari luar (Eksternal)

Beberapa hambatan yang dihadapi dalam aktivitas jasa pelayanan kapal pada PT. Taraka Samudera Sejahtera yang penyusun lihat selama melaksanakan praktek kerja di Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya yaitu :

a. Adanya Antrian Di Pelabuhan

Ramainya arus kapal yang keluar masuk pelabuhan Tg.Perak Surabaya membuat tempat untuk sandar di dermaga penuh, sehingga terjadi antrian kapal.

b. Tidak Tepat Waktu Dari Pihak Pemanduan (*Pilotage*)

Terkadang pihak pemanduan tidak bersedia atau tidak tepat waktunya dalam memandu kapal atau meninggalkan perairan pelabuhan oleh karena alasan - alasan tertentu.

c. Lamanya Proses Bongkar / Muat dikarenakan kondisi cuaca.

Lamanya proses bongkar / muat sangat mempengaruhi proses pengurusan *clearance out*. Kondisi cuaca sangat sulit untuk ditebak, apabila hujan maka proses bongkar muat bisa tertunda/pendang apalagi untuk bongkar muat muatan curah. Oleh karena itu lamanya proses bongkaran sangat berpengaruh pada proses keberangkatan kapal.

d. Hilangnya Dokumen Pada Saat Di KSOP

Hilangnya dokumen *clearance in* sangat berpengaruh dalam proses keberangkatan kapal, karena dalam *clearance out* harus menggunakan dokumen *clearance in* sebagai syarat untuk *clearance out*. Dalam hal ini, pada saat kapal akan berangkat, agen mengambil dokumen *clearance in* kapal yang ternyata hilang, maka proses keberangkatan kapal dapat tertunda sampai dokumen tersebut ditemukan.

D. Solusi dalam Mengatasi Hambatan yang dihadapi dalam Melayani Kapal dan Muatan pada Perusahaan Pelayaran

1. Internal

a. Sarana

Sarana/fasilitas penunjang merupakan hambatan yang harus dicari solusinya agar dapat menunjang keberhasilan suatu perusahaan. Menambah budget untuk program penginputan terbaru dikomputer/laptop dapat mempercepat kerja dan meningkatkan efisiensi waktu, apalagi Taraka Group yang memiliki banyak cabang yang menyebar diseluruh Indonesia dengan banyak macam pelayanan yang diberikan. Dalam satu kali input perusahaan sudah harus bisa terhubung dengan data-data yang diperlukan dari internal perusahaan maupun dari instansi-instansi terkait, sehingga pelayanan customer pun dapat berjalan dengan baik dan lancar. Penambahan jumlah sarana transportasi darat juga hal yang penting agar pelayanan dapat dilaksanakan dengan cepat dan hasil yang memuaskan.

b. SDM (Sumber Daya Manusia)

- 1) Menambah karyawan yang kompeten dibidangnya dengan merekrut karyawan yang sesuai dengan kualifikasi yang dibutuhkan.
- 2) Merekrut karyawan dengan semangat dan etos kerja yang baik sehingga mampu mengikuti irama perusahaan. Semangat kerja yang tertanam dalam masing-masing karyawan dapat menjadi salah satu keunggulan perusahaan dalam bersaing dalam memberikan pelayanan terbaik bagi pelanggan.
- 3) Memberikan pelatihan-pelatihan untuk bagian IT dan perpajakan agar dapat meningkatkan kinerja, sehingga bisa mengikuti perkembangan jaman dan perkembangan

perusahaan. Juga memberikan pelatihan-pelatihan untuk karyawan baru agar mengerti tentang keagenan dan bongkar muat kapal.

2. Eksternal

a. Adanya Antrian Di Pelabuhan

Ramainya arus kapal yang keluar masuk pelabuhan Tg.Perak Surabaya membuat tempat untuk sandar di dermaga penuh, sehingga terjadi antrian kapal, oleh karena itu untuk masalah tanggal clearance in/out kapal harus di komunikasikan dan direncanakan dengan baik, sehingga menghindari penambahan budget untuk waktu tunggu di pelabuhan yang lama. Dengan adanya proses di pelabuhan yang sesuai dengan waktu yang direncanakan dapat meningkatkan rasa percaya terhadap perusahaan dan pengguna jasa akan menggunakan jasa perusahaan kembali.

b. Tidak Tepat Waktu Dari Pihak Pemanduan (*Pilotage*)

Solusinya mengkomunikasikan waktu dengan pihak pemanduan (*pilotage*) Dalam mengatasi hambatan tersebut yaitu pihak pelindo harus menegaskan para pandu (*pilotage*) untuk bekerja dengan profesional agar tidak terjadi keterlambatan keberangkatan dan kedatangan kapal.

c. Lamanya Proses Bongkar / Muat dikarenakan kondisi cuaca.

Dikarenakan faktor cuaca sulit sekali untuk dapat ditebak tapi untuk meminimalisir akibatnya kita bisa mengkontak BMKG untuk mengetahui prakiraan cuaca untuk saat bongkar muat kapal.

d. Hilangnya Dokumen

Membuat copy/salinan semua dokumen penting dan mengarsipnya dengan rapi sesuai tanggal clearance in/out.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

1. Sebagai perusahaan pelayaran khususnya bidang keagenan PT. Taraka Samudera Sejahtera membuat strategi pelayanan *Integrated Port Handling Solution* yaitu pelayanan kepelabuhanan yang terintegrasi. Mulai dari menyediakan layanan transportasi kepada pengirim dan bertanggung jawab untuk memfasilitasi transportasinya serta memberikan layanan yang berkaitan dengan kepelabuhanan untuk kapal dan awaknya saat tiba dan meninggalkan tambatan.
2. Penyediaan jasa kapal dan jasa kepelabuhanan meliputi jasa dermaga dan pelayanan dipelabuhan yang berkaitan dengan instansi pemerintah serta proses clearance in/out. Sampai dengan kegiatan *after sales* atau kegiatan pelayanan pelanggan setelah adanya transaksi pertama karena tanpa adanya pelanggan tidak akan ada transaksi kedua (berorientasi pada kepuasan pelanggan).
3. Faktor penghambat pelayanan kapal pada perusahaan pelayaran, diantaranya dengan terbatasnya sarana penunjang seperti program komputer dan internet, SDM (sumber daya manusia) yang kurang berkualitas dan kompeten, adanya antrian kapal di pelabuhan, pihak pandu yang tidak tepat waktu, lamanya proses bongkar/muat yang dikarenakan kondisi cuaca yang tidak mendukung dan hilangnya dokumen yang menyebabkan proses keberangkatan kapal tertunda. Semua itu dapat menaikkan *cost/budget* yang telah disepakati sebelumnya sehingga tingkat kepercayaan pelanggan akan berkurang dan tidak menutup kemungkinan hilangnya pelanggan atau pengguna jasa pelayaran pada agen pelayaran PT. Taraka Samudera Sejahtera.

B. SARAN

Dari pengalaman selama menjalankan praktek kerja di lapangan dan mempelajari tentang peranan jasa keagenan untuk menunjang pelayanan kapal dan muatan pada perusahaan pelayaran maka penulis merekomendasikan :

1. memiliki sarana komunikasi dan internet yang memadai agar dalam menginput data dan pengurusan dokumen dapat berjalan dengan lancar dan cepat (efisiensi waktu). Dengan berlangganan pada provider internet yang memiliki akses internet cepat dan tidak bermasalah, dapat menunjang kecepatan dan ketepatan karyawan dalam melaksanakan strategi pelayanan Integrated Port Handling Solution untuk mengetahui informasi yang dibutuhkan tentang kapal, pelabuhan, cuaca, muatan, instansi terkait dan lain sebagainya.
2. SDM (sumber daya manusia) yang handal dan berpengalaman juga mempengaruhi kesuksesan sebuah agen pelayaran agar dapat terus berkembang mengikuti kebutuhan konsumen dan dapat bersaing secara kompetitif dengan agensi pelayaran lainnya. HRD menjadwalkan pelatihan-pelatihan tentang Integrated Port Handling dan kegiatan pelayanan after sales untuk para karyawannya dan membuat klasifikasi penerimaan pegawai dengan background pendidikan sesuai dengan yang dibutuhkan perusahaan.
3. *Low budget* dan *service excellent* adalah salah satu alasan pelanggan memilih sebuah agen pelayaran sebagai partner kerjanya oleh karena itu penambahan budget dalam sebuah kontrak harus dihindari dengan memilih strategi yang tepat dengan mengkomunikasikan segala hal yang menjadi penghambat baik kepada konsumen maupun pada instansi terkait agar semua kegiatan kapal dan muatan dapat berjalan lancar.

DAFTAR PUSTAKA

- Hidayat, Edy. DKK. Pelayaran dan Perkapalan Edisi II seri 2, Jakarta. PT Pelabuhan Indonesia (Persero), 2009
- Lasse, D.A. 2014. Manajemen Pelabuhan, Jakarta; PT Raja Grafindo Persada
- Santoso, Budi; Keagenan (2015). Prinsip-prinsip Dasar, Teori dan Problematika Hukum Keagenan. Jakarta. Ghalia Indonesia
- Suwarno; 2011. Manajemen Pemasaran Jasa Perusahaan Pelayaran. Edisi 2. Semarang. CV.Indoprint
- Suyono, R.P; Shipping (2005). Pengertian Keagenan dan Agen Kapal. Jakarta. Ghalia Indonesia
- Triatmodjo, Bambang (1996). Pelabuhan. Yogyakarta. Beta Offset
- Sumber Lain ;
- Keputusan Menteri Perhubungan No. 33 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut mengatur, Agen umum (general Agent)
- Undang – Undang No. 17 Tahun 2008, tentang pelayaran yang dimaksud dengan agen umum
- Undang-Undang No 25 Tahun 2009 menyatakan pelayanan publik adalah bentuk atau rangkaian kegiatan yang dilakukan pemerintah dalam rangka memenuhi kebutuhan masyarakat, dimana pelayanan yang diberikan bisa berbentuk barang atau jasa.
- Peraturan Pemerintah No.61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan

Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 tentang angkutan di perairan

Jurnal article; Yudi Fajriansyah, Stanly W. Alexander; (2018). Ipteks Sistem Pengendalian Internal terhadap Pelayanan Publik di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung. Manado

<https://www.indonesiaport.co.id/layanan-kapal-id>; IPCL; Layanan-layanan kapal

<https://www.maritimeworld.web.id/2011/04/pengertian-muatan.html>; Maritimeworld; Pengertian MuatanKapal

LAMPIRAN



TANJUNG PERAK
SPB.IDSUB.0919.000802



REPUBLIK INDONESIA
THE REPUBLIC OF INDONESIA

SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR
PORT CLEARANCE

Berdasarkan UU No 17 Tahun 2008 Pasal 219
Under This Shipping Act No.17, 2008 Article 219

Nama Kapal Ship	SILVIA XII	Tanda Panggilan / IMO Call Sign / IMO	YGGM /	Bendera Flag	ID
Nakhoda Master	MUBI ZURYATMAN	Tonnase Kotor Gross Tonnage	1446	Petusahaan Company	PT. TARAKA SAMUDRA SEJAHTERA

Sesuai dengan pernyataan nakhoda
In accordance with Master Sailing Declaration

Number
Number : SPB.IDSUB.0919.000802
Tanggal
Date : 23 Sep 2019
Jam
Time : 09:16:16

Dengan ini kapal tersebut diatas.
The above mentioned vessel is hereby

Disetujui
Approve

Berangkat dari <i>Departure from</i>	: TANJUNG PERAK	Tanggal / Jam <i>Date Time</i>	: 23 SEP 2019 23:09:00	Pelabuhan tujuan <i>Port of destination</i>	: ASIKI
Jumlah awak kapal <i>Number Of Ship Crew</i>	: 20 ORANG TERMASUK NAKHODA			Dengan Muatan <i>With cargoes</i>	: NIHL
Tempat diterbitkan <i>Place of issued</i>	: TANJUNG PERAK				
Pada Tanggal <i>Date</i>	: 23 SEP 2019			SYAHBANDAR HARBOUR MASTER	
Jam <i>Time</i>	: 17:25:13				



CV. TAURUS MANDIRI

FIRE PROTECT & SERVICE

Office : Jl. Teluk Kumai Barat No. 114 Telp. / Fax. (031) 3281833 Surabaya.
E - mail : taurusmandiri@yahoo.co.id

Ijin BTKP No. : PK.004 / 9 / 16 / TKP - 2019

CERTIFICATE

Nama Kapal / Name of Ship : MT. SILVIA - XII Tanggal / Date : July 3, 2019
Pemilik & Alamat / Owner & Adress : PT. SUKSES OCEAN KHATULISTWA LINE Sertifikat / Certificate : 007 / TM / FE / VII / 2019

Alat Pemadam Kebakaran ini telah Diperiksa & Diservis sesuai dengan ketentuan dari pihak berwenang kapal dan pabrik.

This to that Fire Extinguisher has been Inspected & Service according to requirement from ship authorities and factory.

Kami Menggaransi Untuk 1 (satu) Tahun Sejak Sertifikat diterbitkan, Sesuai :
We quaranteed for 1 (one) year since certificate issued, accordingly :

NO.	MODEL / TYPE	VOLUME	QUANTITY	REMARKS
1.	CO2 SYSTEM	45.0 Kg	6 Pcs	INSPECTED, SERVICED, AND GOOD CONDITION

Pemeriksaan Selanjutnya / The Next inspection : JULY 3, 2020



CATATAN PERLENGKAPAN UNTUK MEMENUHI PERSYARATAN PERATURAN
PERUNDANG-UNDANGAN REPUBLIK INDONESIA
RECORD OF EQUIPMENT FOR COMPLIANCE WITH THE INDONESIAN SHIPPING ACT

(FORM E)

No. AL. 501 / 49 / 01 / 503. TP / 2019

1. Data Kapal

Particulars of ship

Nama Kapal

: SHLVIA XII Eks. SUWA MARU

Name of ship

Nomor atau huruf pengenal

: YGGM

Distinctive number or letters

2. Rincian sarana penyelamatan diri

Details of life saving appliances

1 Jumlah total pelayar dimana tersedia perlengkapan keselamatan jiwa Total number of persons for which life saving appliances are provided	20	
	Sisi Kiri Port Side	Sisi Kanan Starboard Side
2 Jumlah total sekoci penolong Total number of lifeboats	—	—
2.1 Jumlah total pelayar yang dapat ditampung Total number of persons accommodated by them	20	20
2.2 Jumlah sekoci penolong bermotor tertutup sepenuhnya Number of totally enclosed lifeboats	—	—
2.3 Jumlah sekoci penolong dengan sistem pendukung pengisian udara sendiri Number of lifeboats with a self contained air support system	—	—
2.4 Jumlah sekoci penolong yang terlindung dari api Number of fire-protected lifeboats	—	—
2.5 Sekoci penolong lainnya Other lifeboats		
2.5.1 Jumlah Number	1	1
2.5.2 Tipe Type	OPEN TYPE	OPEN TYPE
2.6 Jumlah sekoci penolong jatuh bebas Number of free fall lifeboats		
2.6.1 Tertutup seluruhnya Totally enclosed	—	
2.6.2 Mengisi sendiri Self contained	—	
2.6.3 Terlindung dari api Fire protected	—	
3 Jumlah sekoci penolong bermotor termasuk jumlah total sekoci penolong tersebut diatas Number of motor lifeboats included in the total lifeboats shown above	—	
3.1 Jumlah sekoci penolong yang dilengkapi dengan lampu sorot Number of life boats fitted with searchlights	—	



0 011463

4 Jumlah sekoci penyelamat <i>Number of rescue boats</i>	---
4.1 Jumlah sekoci termasuk jumlah total sekoci penolong tersebut diatas <i>Number of boats which are included in the total number of lifeboats shown above</i>	---
5 Rakit Penolong <i>Liferafts</i>	
5.1 Yang disarankan untuk dilengkapi dengan alat peluncur yang diakui <i>Those for which approved launching appliances are required</i>	
5.1.1 Jumlah rakit penolong <i>Number of life rafts</i>	---
5.1.2 Jumlah pelayar yang dapat ditampung <i>Number of person accommodated by them</i>	---
5.2 Yang tidak disarankan untuk dilengkapi dengan alat peluncur yang diakui <i>Those for which approved launching appliances are not required</i>	
5.2.1 Jumlah rakit penolong <i>Number of life rafts</i>	2
5.2.2 Jumlah pelayar yang dapat ditampung <i>Number of person accommodated by them</i>	40
5.3 Jumlah rakit penolong yang disarankan oleh Peraturan perundang-undangan <i>Number of liferafts required by Act</i>	---
6 Jumlah pelampung penolong <i>Number of lifebuoys</i>	10
7 Jumlah jaket penolong <i>Number of lifejackets</i>	25
8 Baju erbar¹ <i>Immersion suits¹</i>	
8.1 Jumlah total¹ <i>Total number¹</i>	---
8.2 Jumlah baju yang memenuhi persyaratan sebagai jaket penolong¹ <i>Number of suits complying with the requirements for lifejackets¹</i>	---
9 Instalasi radio yang digunakan pada alat penyelamatan diri <i>Radio installations used in life saving appliances</i>	
9.1 Jumlah transponder radar <i>Number of radar transponder</i>	2
9.2 Jumlah perangkat telepon radio VHF dua arah <i>Number of two-way VHF radiotelephone apparatus</i>	3

3. Keterangan tentang sistem dan perlengkapan navigasi
Details of navigational system and equipment

1.1 Pedoman magnet standar <i>Standard magnetic compass</i>	FITTED
1.2 Pedoman magnet cadangan <i>Spare magnetic compass</i>	PROVIDED
1.3 Pedoman Gasing <i>Gyro-compass</i>	FITTED
1.4 Repeter haluan pedoman gasing <i>Gyro-compass heading repeater</i>	FITTED
1.5 Repeter baringan pedoman gasing <i>Gyro-compass bearing repeater</i>	---

1. Tidak diwajibkan
Not required



034110 0

1.6 Sistem kendali haluan atau busuan <i>Heading or track control system</i>	---
1.7 Pelorus atau alat baringan pedoman <i>Pelorus or compass bearing device</i>	---
1.8 Alat koreksi garis haluan dan baringan <i>Means of correcting heading and bearings</i>	---
1.9 Alat pancar penuntun haluan (THD) <i>Transmitting heading device (THD)</i>	---
2.1 Peta laut/Sistem peraga peta dan informasi elektronik (ECDIS) ^{1, 2} <i>Nautical charts/Electronic chart display and information system (ECDIS)^{1, 2}</i>	PROVIDED
2.2 Penataan cadangan untuk ECDIS ² <i>Back up arrangements for ECDIS²</i>	---
2.3 Publikasi nautika <i>Nautical publication</i>	PROVIDED
2.4 Penataan cadangan untuk publikasi nautika elektronik <i>Back up arrangements for electronic nautical publication</i>	---
3.1 Alat penerima sistem satelit navigasi global / sistem navigasi radio terestrial ¹ <i>Receiver for a global navigation satellite system / terrestrial radio navigation system¹</i>	FITTED
3.2 Radar 9 GHz <i>9 GHz Radar</i>	FITTED
3.3 Radar kedua (3 GHz / 9 GHz) ^{1, 2} <i>Second Radar (3 GHz / 9 GHz)^{1, 2}</i>	FITTED
3.4 Alat bantu plotting radar otomatis (ARPA) ¹ <i>Automatic radar plotting aid (ARPA)¹</i>	---
3.5 Alat bantu garis haluan otomatis <i>Automatic tracking aid</i>	---
3.6 Alat bantu garis haluan otomatis kedua <i>Second automatic tracking aid</i>	---
3.7 Alat bantu plotting elektronika <i>Electronic plotting aid</i>	---
4.1 Sistem identifikasi otomatis (AIS) <i>Automatic identification system (AIS)</i>	FITTED
4.2 Sistem identifikasi dan Penjejakan kapal jarak jauh <i>Long-Range identification and tracking of ships (LRIT)</i>	---
5 Pencatat data pelayaran (VDR) ¹ <i>Voyage data recorder (VDR)¹</i>	---
6.1 Alat ukur kecepatan dan jarak (melalui air) <i>Speed and distance measuring device (through the water)</i>	---
6.2 Alat ukur kecepatan dan jarak terhadap daratan pada arah depan dan samping kapal <i>Speed and distance measuring device (over the ground in the forward and abeam ship direction)</i>	---
6.3 Perisai gema <i>Echo sounding device</i>	FITTED
7.1 Penunjuk daun kemudi, baling-baling, pendorong, slip dan mode operasional <i>Rudder, propeller, thrax, pitch and operational mode indicator</i>	FITTED
7.2 Penunjuk lingkaran putar <i>Rate of turn indicator</i>	---

1. Tidak diwajibkan
Not required
2. Coret yang tidak perlu
Delete as appropriate

D 011463

8	Sistem penerima suara <i>Sound reception system</i>	---
9	Telepon ke tempat pengemudian darurat <i>Telephone to emergency steering position</i>	---
10	Lampu isyarat siang hari <i>Daylight signaling lamp</i>	PROVIDED
11	Reflektor radar <i>Radar reflector</i>	FITTED
12	Kode isyarat internasional <i>International code of signal</i>	PROVIDED
13	Buku manual IAMSAR <i>IAMSAR Manual</i>	---
14	Sistem alarm jaga navigasi anjungan (BNWAS) <i>Bridge navigational watch alarm system (BNWAS)</i>	---

DENGAN INI DINYATAKAN bahwa lampiran ini seluruhnya benar
THIS IS TO CERTIFY that this record is correct in all respect

Dibuatkan di SURABAYA Pada tanggal 05 JULI 2019
Issued at *Date on*

AN. MENTERI PERHUBUNGAN
 OR. MINISTER OF TRANSPORTATION
 DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
 DIRECTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION
 SVABANDAR UTAMA TG. PERAK SURABAYA



No. M.I Endorsement : ---



1. Tidak diwajibkan
 Not required

00000000000000000000



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
KANTOR KESYAHBANDARAN UTAMA TANJUNG PERAK SURABAYA

Jl. Kalimas Baru 194
Surabaya 60165

Telp. (031) 3291856
(031) 3291364

Fax (031) 3291935
(031) 3291856
E-mail : syahbandarby@yahoo.com

PERSETUJUAN PERCOBAAN BERLAYAR / SEATRIAL

Nomor: AL.510 / 28 / 17 / SYB-Tpr-2019

- Dasar :
1. Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
 2. Peraturan Pemerintah No. 01 Tahun 2009 tentang Kepulauan, pasal 39 & 40
 3. Peraturan Bandar 1925
- Menyebutkan :
- Surat Permohonan PT. TARAKA SAMUDRA SEJATI
Nomor: 054/TSS IX/2019 Tanggal: 10 September 2019
Pembal: Permohonan Seatrial

MEMBERIKAN PERSITUJUAN PERCOBAAN BERLAYAR / SEATRIAL

- Kepada :
- Nama Kapal : **TL TRANS POWER 206**
 - Bendera / Call Sign : **Indonesia / -**
 - GT / NT : **254 / -**
 - Nama Nakhoda : **SUBESTIANTO**
 - Jumlah ABK : **10 Orang**
- Untuk :
- Berlayar dari **Rebo** ke **Alur Pelayaran Surabaya**
- Pengawas MLI :
1. -
 2. **BUDE SETIANTO**
 3. -
- Masa Berlaku :
- 12 September 2019 s.d 14 September 2019

Dengan Ketentuan :

1. Radio VHF dalam posisi Standby Channel 12 dan 16.
2. Harus mematuhi peraturan yang ada.
3. Mencatat semua kegiatan ke dalam log book kapal.

Surabaya, 10 September 2019

A.N. SYAHBANDAR UTAMA TANJUNG PERAK SURABAYA
KEPALA BIDANG STATUS HUKUM DAN SERTIFIKASI KAPAL

PUP.1 No: 19-SYB-Tpr/005203

Tembusan :

1. Syahbandar Utama Tg. Perak Surabaya
2. Kepala Bidang Keselamatan Berlayar
3. Kepala Bidang Penjagaan, Patroli dan Penyidikan





FILE NO. WILLET (CUTTY)

REPUBLIK INDONESIA
Republic of Indonesia

SERTIFIKAT KESELAMATAN KONSTRUKSI KAPAL BARANG
CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE

No. AL. 501 / 69 / 19 / SRB.TP / 2019

Diterbitkan menurut ketentuan
Issued under the provisions of the

Pembaharuan

UNDANG - UNDANG REPUBLIK INDONESIA NO.17 TAHUN 2008
TENTANG PELAYARAN
INDONESIAN SHIPPING ACT NO. 17/2008

REPUBLIK INDONESIA
The Republic of Indonesia

Oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

By Directorate General of Sea Transportation

Nama kapal Name of ship	Angka atau huruf pengenal Distinctive number or letters	Pelabuhan pendaftaran Port of registry	Idi kotor Gross tonnage
TRANS POWER 286	YDA4303	JAKARTA	254
Jenis Kapal ¹ Type of Ship ¹		Bobot mati kapal(ton) ² Deadweight of ship(Metric tons) ²	Nomor IMO ³ IMO Number ³
<input type="checkbox"/> Kapal curah Bulk carrier		—	9465928
<input type="checkbox"/> Kapal tangki kimia Chemical tanker			
<input checked="" type="checkbox"/> Kapal barang selain dari yang disebutkan di samping Cargo ship other than any of the above			
<input type="checkbox"/> Kapal tangki minyak Oil tanker			
<input type="checkbox"/> Kapal tangki gas Gas carrier			
Tanggal pembangunan Date of build			
Kontrak Contract	Pelantikan lunas Keel laid	Serah terima Delivery	Perubahan Conversion
—	11-03-2017	—	—

DENGAN INI DINYATAKAN
THIS IS TO CERTIFY

- Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan persyaratan peraturan perundang-undangan
That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of Act
- Pemeriksaan menunjukkan bahwa kondisi bangunan, permesinan dan perlengkapan sebagaimana ditetapkan dalam peraturan diatas memuaskan dan kapal memenuhi persyaratan
That the survey showed that the condition of the structure, machinery and equipment as defined in the above regulation was satisfactory and the ship complied with the relevant requirements
- Dua inspeksi terakhir tentang dasar kapal dilaksanakan pada tanggal 22 JUNI 2017 dan 28 AGUSTUS 2019
That the last two inspections of the outside of the ship's bottom took place on _____ and _____ (date)

- Pilih dan tandai X yang sesuai
Choose and mark X accordingly
- Untuk kapal tangki minyak, kapal tangki kimia dan kapal tangki gas saja
For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only
- Sesuai dengan skema Nomor Identifikasi Kapal (IMO) yang diadopsi oleh Organisasi dengan resolusi A.600 (15).
In accordance with IMO ship identification number scheme adopted by the Organization by resolution A.600 (15).

DKP II - 06A

Daftar Pertanyaan Wawancara Penelitian

Draft pertanyaan wawancara ini ditunjukkan kepada narasumber dari masing-masing subjek penelitian yang menurut peneliti memiliki kompetensi yang sesuai dengan obyek pembahasan dalam skripsi ini.

Nama Perusahaan : PT. Taraka Samudera Sejahtera

Nama Sampel : Sugiyanto

Nama Sampel : Staf Operasional

1. Faktor apa yang sering menjadi hambatan dalam melayani kapal di PT. Taraka Samudera Sejahtera?

Jawab : terbatasnya sarana penunjang untuk penginputan data kapal dan minimnya kendaraan operasional.

2. Apa Faktor eksternal yang dapat menghambat proses pelayanan kapal di PT. Taraka Samudera Sejahtera?

Jawab: Adanya antrian kapal di pelabuhan, tidak tepat waktu dari pihak pemandu (Pilotage)

3. Bagaimana atau apa strategi yang perusahaan lakukan untuk meminimalisir hambatan yang terjadi di internal perusahaan dalam melayani kapal dan muatan di PT. Taraka Samudera Sejahtera?

Jawab : menambah kendaraan operasional dan up grade fasilitas internet dan komputer.

4. Bagaimana atau apa strategi yang perusahaan lakukan untuk meminimalisir hambatan yang terjadi di eksternal perusahaan dalam melayani kapal dan muatan di PT. Taraka Samudera Sejahtera?

Jawab : Untuk tanggal clearance in/out di schedule dengan baik

Daftar Pertanyaan Wawancara Penelitian

Draft pertanyaan wawancara ini ditunjukkan kepada narasumber dari masing-masing subjek penelitian yang menurut peneliti memiliki kompetensi yang sesuai dengan obyek pembahasan dalam skripsi ini.

Nama Perusahaan : PT. Taraka Samudera Sejahtera

Nama Sampel : M. Iqbal Tawaqal

Nama Sampel : Manager Operasional

1. Faktor apa yang sering menjadi hambatan dalam melayani kapal di PT. Taraka Samudera Sejahtera?

Jawab : Sumber daya manusia yang minim pengalaman,

2. Apa Faktor eksternal yang dapat menghambat proses pelayanan kapal di PT. Taraka Samudera Sejahtera?

Jawab: Lamanya proses bongkar muat dikarenakan kondisi cuaca dan hilangnya dokumen kapal di KSOP

3. Bagaimana atau apa strategi yang perusahaan lakukan untuk meminimalisir hambatan yang terjadi di internal perusahaan dalam melayani kapal dan muatan di PT. Taraka Samudera Sejahtera?

Jawab : Menambah karyawan yang lebih kompeten, memberikan pelatihan dan membangun suasana kerja yang baik.

4. Bagaimana atau apa strategi yang perusahaan lakukan untuk meminimalisir hambatan yang terjadi di eksternal perusahaan dalam melayani kapal dan muatan di PT. Taraka Samudera Sejahtera?

Jawab : berkoordinasi dengan BMKG untuk mendapatkan informasi yang terbaru tentang cuaca, agar proses bongkar muat berjalan lancar. Untuk dokumen kapal dibuat copy/salinan dan diarsipkan dengan rapi sesuai tanggal clearance in/out.

RIWAYAT HIDUP



MUHAMMAD SOVIAN JULIANT KAHAR, Lahir di Jakarta pada tanggal 13 Juli 1997. Merupakan Anak pertama dari empat bersaudara dari pasangan Bapak Agus Indrianto dan Ibu Tieka Noor Oktavianty. Penulis memasuki jenjang pendidikan Sekolah Dasar (SD) di SDIT Gema Nurani, Bekasi (2003) dan menamatkan pendidikan Sekolah Dasar (SD) pada tahun 2009

serta melanjutkan pendidikan di SMP Negeri 19 Bekasi yang diselesaikan pada tahun 2012 dan pada tahun yang sama penulis melanjutkan Sekolah Menengah Atas di SMA Diponegoro 1 Jakarta yang diselesaikan pada tahun 2015. Penulis melanjutkan pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, pada tahun 2016, tepatnya bulan Agustus 2016, penulis mulai mengikuti pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar (2016-2021) dan mengambil jurusan KALK. Selama semester V dan VI penulis melaksanakan Praktek Darat (Prada) pada perusahaan PT. Taraka Samudera Sejahtera selama 1,5 (satu setengah) tahun. Setelah itu penulis kembali ke kampus Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar untuk melanjutkan pendidikan semester VII dan VIII. Pada tahun 2021 penulis telah menyelesaikan pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar