

**ANALISIS FAKTOR PENYEBAB KETERLAMBATAN
PENYANDARAN KAPAL ASING YANG DIAGENI OLEH
PT. USDA SEROJA JAYA CABANG DUMAI**



BAU ISRA RAIHANI

NIT.18.43.080

**KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN
(KALK)**

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

**ANALISIS FAKTOR PENYEBAB KETERLAMBATAN
PENYANDARAN KAPAL ASING YANG DIAGENI OLEH
PT. USDA SEROJA JAYA CABANG DUMAI**

Skripsi

Sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program
Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program Studi
Ketatalaksanaan Angkutan laut dan Kepelabuhanan

Disusun dan Diajukan Oleh

BAU ISRA RAIHANI

NIT : 18.43.080

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

2022

SKRIPSI
ANALISIS FAKTOR PENYEBAB KETERLAMBATAN
PENYANDARAN KAPAL ASING YANG DIAGENI OLEH PT.
USDA SEROJA JAYA CABANG DUMAI

Disusun dan Diajukan Oleh :

BAU ISRA RAIHANI
NIT. 18.43.080

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi

Pada Tanggal 11 Juli 2022

Menyetujui,

Pembimbing I

Novianty Palayukan, SS., M.Hum.
Pembina (IV/a)
NIP. 19811123 200502 2 002

Pembimbing II

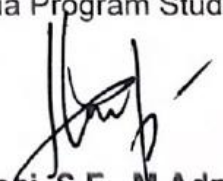
Annisa Rahmah, S.Si.T., M.M.Tr.
Penata Tk. I (III/c)
NIP. 19840529 201012 2 002

Mengetahui :

an. Direktur
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Pembantu Direktur I


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

Ketua Program Studi KALK


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



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 **“ANALISIS FAKTOR PENYEBAB KETERLAMBATAN PENYANDARAN KAPAL ASING YANG DIAGENI OLEH PT. USDA SEROJA JAYA CABANG DUMAI”**.

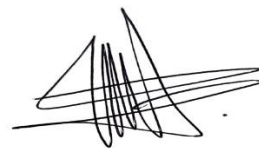
Pada penyusunan skripsi ini tidak semata-mata hasil kerja penulis sendiri, melainkan juga berkat bimbingan, arahan dan dorongan dari pihak-pihak yang telah membantu, baik secara materi maupun secara non materi. Dalam kesempatan ini perkenankan penulis untuk mengucapkan banyak terima kasih serta penghargaan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

1. Bapak Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar ;
2. Bapak Capt. Hadi Setiawan, MT., M.Mar., selaku Pembantu Direktur I Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar ;
3. Ibu Jumriani, S.E., M.Adm.SDA., selaku Ketua Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan laut dan Kepelabuhanan (KAIK);
4. Ibu Novianty Palayukan, SS., M.Hum selaku Pembimbing I ;
5. Ibu Annisa Rahmah, S.Si.T., M.M.Tr. selaku Pembimbing II ;
6. Seluruh Staff Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan laut dan Kepelabuhanan (KALK) ;
7. Seluruh dosen pengajar dan pegawai Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar ;
8. Bapak I Nyoman A selaku Kepala Cabang PT. Usda Seroja Jaya Cabang Dumai;

9. Pimpinan dan segenap pejabat PT. Usda Seroja Jaya, yang telah mengizinkan dan memberikan bimbingan sehingga penelitian ini berlangsung dengan baik ;
10. Pimpinan dan seluruh karyawan/i PT. Usda Seroja Jaya Cabang Dumai, yang berkenan mendukung penulis selama melaksanakan praktek darat ;
11. Ayahanda Abd. Kadir Malle dan Ibunda alm. Kirsem beserta kakak dan adik saya yang selalu mendukung dalam doa, semangat, motivasi, materi dan kasihnya sepanjang waktu ;
12. Putri Anggraini, Siti Fatimah, dan Tresa Sania Ahmad selaku sahabat yang selalu membantu dan menemani saya ;
13. Siti Hawa dan Triska Sartika Tunnisa selaku sahabat saya yang senantiasa memberi saya dukungan dan nasihat ;
14. Taruna dan taruni angkatan XXXIX program studi Ketatalaksanaan Angkutan laut dan Kepelabuhanan (KALK) yang selalu memberikan dukungan dan bantuan dalam penulisan skripsi ini ;
15. Barak D.202 yang senantiasa memberikan motivasi dan dukungan untuk menyelesaikan penulisan skripsi ini;
16. Adik-adik saya taruni XIII yang senantiasa membantu dalam keseharian saya dikampus.

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

Makassar, 11 Juli 2022



Bau Isra Raihani

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

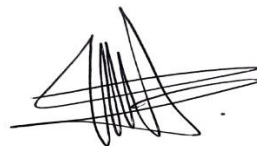
Saya : BAU ISRA RAIHANI
Nomor Induk Taruna : 18.43.004
Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan laut dan
Kepelabuhanan

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul :

**ANALISIS FAKTOR PENYEBAB KETERLAMBATAN PENYANDARAN
KAPAL ASING YANG DIAGENI OLEH PT. USDA SEROJA JAYA
CABANG DUMAI.**

Merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam skripsi ini yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide yang saya susun sendiri. Jika pernyataan diatas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 11 Juli 2022



BAU ISRA RAIHANI
NIT : 18.43.080

ABSTRAK

BAU ISRA RAIHANI. 2022. Analisis Faktor Penyebab Keterlambatan penyandaran Kapal Asing Yang Diageni Oleh PT. Usda Seroja Jaya Cabang Dumai (Dibimbing oleh Novianty Palayukan dan Annisa Rahmah).

Tujuan yang hendak dicapai dari penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor penyebab keterlambatan penyandaran kapal asing yang diageni oleh PT. Usda Seroja Jaya Cabang Dumai.

Penelitian ini dilaksanakan di PT. Usda Seroja Jaya Cabang Dumai, Kota Dumai, selama penulis melaksanakan praktek darat (PRADA) dari bulan Desember 2020 hingga bulan Juli 2021. Sumber data yang diperoleh merupakan data yang langsung diperoleh dari tempat penelitian dengan cara observasi, wawancara langsung kepada petugas karyawan serta sumber data sekunder yaitu literature-literatur yang berkaitan dengan judul skripsi.

Hasil yang diperoleh dari penelitian ini menunjukkan bahwa pihak agen mengurus segala kegiatan berkaitan jasa keagenan yang dimulai dari kapal sebelum sandar, kapal ketika sandar, hingga kapal keluar dari area pelabuhan. Ada beberapa permasalahan faktor penyebab keterlambatan salah satunya karena faktor *non* teknis seperti keadaan cuaca berpengaruh dalam proses penyandaran kapal asing, faktor lainnya juga dapat disebabkan oleh kesalahan atau kurang lengkapnya penyampaian informasi oleh pihak *principal* maupun pihak kapal sebelum kegiatan sandar di pelabuhan tujuan. Upaya pengoptimalan penanganan oleh agen dengan mengajukan permohonan langsung ke pihak KSOP secepatnya dan mendiskusikan kepada pihak pilot pandu terkait adanya cuaca buruk terkait kegiatan penyandaran guna permasalahan tersebut segera diatasi oleh pihak terkait dan kegiatan kapal kembali berjalan normal walaupun dalam jangka waktu yang tidak sama dengan jadwal.

Kata kunci: Penyandaran, kapal asing, keterlambatan, agen.

ABSTRACT

BAU ISRA RAIHANI. 2022. Analysis of Factor Causes for Delay of Foreign Ships Berthing Process on PT. Usda Seroja Jaya agency Dumai Branch (Supervised by Novianty Palayukan and Annisa Rahmah).

The objectives to be achieved from this research are to find out of the Factor Causes for Delay of Foreign Ships Berthing Process on PT. Usda Seroja Jaya agency Dumai Branch.

This research was carried out at PT. Usda Seroja Jaya Dumai Branch, as long as the authors carried out land practice (PRADA) from December 2020 to July 2020. The source of the data obtained was data which was directly obtained from the research site by means of observation, direct interviews with officers as well as secondary data sources, namely literature related to the title of the thesis.

The results that representative the agent has perform all activities related to agency services starting from the ship before berthing, the ship when berthing at the Port, until the ship leaves the Port area. There are several problems that factor cause ship berthing delays, one of which is due to non technical factors such as ship because weather conditions that affect to foreign ship berthing, other factors can also be caused by failure or incomplete delivery of information by the principal or the ship crew previous to berthing activities at the port of destination. Handling optimization efforts by the agency to apply directly to the KSOP immediately and discuss with the problem on the field related to the pilot about bad weather before actualize foreign ship berthing activities related to these problems be solved by the parties concerned and the ship returned to normal activity again.

Keywords: Berthing, foreign ship, delay, agent.

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
DAFTAR TABEL	xii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Pengertian Analisis	5
B. Pengertian Keterlambatan	5
C. Pengertian Keagenan	7
D. Pengertian Pelabuhan	10
E. Pengertian Penyandaran	10
F. Pengertian Kapal	12
G. Pengertian Kapal Asing	16
H. Kerangka Pikir	20
I. Hipotesis	21

BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis Desain dan Variabel Penelitian	22
B. Defenisi Operasional Variabel	23
C. Populasi dan Sampel Penelitian	23
D. Teknik Penulisan Data dan Instrumentasi Penelitian	23

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Sejarah Singkat Perusahaan	25
B. Struktur Organisasi	26
C. Fungsi-Fungsi Tugas dari Struktur Organisasi	28
D. Visi dan Misi	29
E. Tahapan Kegiatan Penyandaran	29
F. Penyebab Terjadinya Kesalahan Yang Dilakukan Oleh PT. Usda Seroja Jaya Dalam Proses Penyandaran Kapal	35
G. Upaya Yang Dilakukan Untuk Mengatasi Kesalahan Dalam Proses Penyandaran Kapal Oleh PT. Usda Seroja Jaya	38

BAB V SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan	39
B. Saran	39

DAFTAR PUSTAKA	40
-----------------------	----

DAFTAR RIWAYAT HIDUP	41
-----------------------------	----

DAFTAR GAMBAR

Nomor		Halaman
Gambar 2.1	: Kapal <i>General Cargo Tanker</i>	13
Gambar 2.2	: Kapal <i>Bulk Cargo Carrier</i>	13
Gambar 2.3	: Kapal Tanker	14
Gambar 2.4	: Kapal <i>Special DesignShip</i>	14
Gambar 2.5	: Kapal Kontainer	15
Gambar 2.6	: Kapal Penumpang	15
Gambar 2.7	: Kapal Barang Penumpang	16
Gambar 2.8	: Kapal Barang Akomodasi Penumpang Terbatas	16
Gamabr 2.9	: Kerangka Pikir	20
Gambar 4.1	: Struktur Organisasi	27

DAFTAR TABEL

Nomor		Halaman
Tabel 4.2	: Data Keterlambatan Kapal	35

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Indonesia sebagai negara yang memiliki wilayah laut yang luas mempunyai transportasi favorit yang digunakan sejak masa lampau hingga saat ini yaitu jenis alat transportasi angkutan laut yang berupa kapal hal itu karena wilayah sebagian besar Indonesia terdiri dari perairan atau lautan daripada daratan. Kegiatan pemindahan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain baik melalui darat, angkutan perairan maupun angkutan udara dengan menggunakan alat angkutan merupakan pengertian transportasi menurut Hasim P. (2005:135). Sejak lama masyarakat Indonesia telah menggunakan sarana transportasi laut untuk mendukung kelancaran kegiatan ekonomi domestik maupun internasional. Sarana angkutan laut dinilai lebih efisien, memiliki daya angkut besar dan biayanya relatif terjangkau apabila dilakukan pengiriman dengan jumlah yang besar dibandingkan angkutan lain seperti sarana angkutan darat atau angkutan udara. Dengan pertimbangan itulah fasilitas angkutan laut menjadi angkutan favorit dari dulu hingga masa sekarang dan sebagai alat transportasi yang sangat tepat bagi para pelaku kegiatan impor maupun ekspor menggunakan angkutan laut atau kapal. Kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan mekanik, tenaga mesin atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah merupakan pengertian kapal menurut Suranto (2004:47).

Kapal Asing adalah kapal yang berbendera selain bendera Indonesia dan tidak dicatat dalam daftar kapal Indonesia, pengertian tersebut tertuang dalam UU. No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Suatu kapal yang berlabuh di suatu pelabuhan akan membutuhkan

pelayanan dan memiliki keperluan yang harus dipenuhi. Kemudian perusahaan pelayaran yang ditunjuk sebagai pihak agen akan melakukan pelayanan terhadap kapal-kapalnya yang singgah di pelabuhan tersebut. Dalam menunjang kegiatan keagenan di pelabuhan, pada umumnya melibatkan pihak-pihak yang terkait seperti pengurusan dokumen di kantor Bea dan Cukai setempat, kantor Imigrasi setempat, kantor Karantina dan Kesehatan Pelabuhan setempat, *Vessel Traffic Service* (VTS), Badan Usaha Pelabuhan setempat, kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan setempat. Keagenan adalah hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bilamana dua pihak bersepakat membuat perjanjian, bilamana salah satu pihak “agen” (*agent*) setuju untuk mewakili pihak lainnya yang dinamakan “pemilik” (*principal*) dengan syarat bahwa pemilik tetap memiliki hak untuk mengawasi, agennya mengenai kewenangan yang dipercayakan kepadanya menurut R.P. Suyono (2007:101).

Setiap kapal yang berada di wilayah pelabuhan akan dikenakan biaya selama dalam kegiatan di wilayah pelabuhan yang disandarinya. Oleh karena itu pihak pengusaha selalu berkeinginan agar kapalnya tidak mengalami hambatan dalam kegiatan operasionalnya sehingga dapat bekerja secara efektif dan efisien.

Dengan demikian dalam upaya untuk memenuhi kebutuhan yang diperlukan oleh kapal laut, dan disadarinya bahwa peranan agen begitu penting dalam usaha mempermudah pemilik kapal dalam mengoperasikan kapalnya sebelum mengadakan kerjasama dan perjanjian dan banyak hal yang harus diperhatikan dan dipertimbangkan oleh agen sebelum kedatangan kapal, agen dapat melakukan persiapan dan dalam hal ini agen berperan sangat besar untuk menunjang kelancaran tersebut.

Berdasarkan uraian diatas penulis akan mengadakan penelitian yang berhubungan dengan masalah tersebut, sehingga penulis memberi judul **“ANALISIS FAKTOR PENYEBAB KETERIAMBATAN**

PENYANDARAN KAPAL ASING YANG DIAGENI OIEH PT. USDA SEROJA JAYA”.

B. Rumusan Masalah

Melihat latar belakang masalah yang telah dikemukakan di atas, dimana sering terjadi kesalahan dalam melakukan penanganan muatan berbahaya, maka dapat disusun perumusan masalah, yaitu:

1. Faktor apa yang menyebabkan terjadinya keterlambatan penyandaran kapal asing yang diageni oleh PT. Usda Seroja Jaya Cabang Dumai?
2. Upaya apa yang dilakukan untuk mengatasi keterlambatan penyandaran kapal asing yang diageni oleh PT. Usda Seroja Jaya Cabang Dumai?

C. Tujuan Penelitian

Beberapa tujuan yang dibuat oleh penulis, yaitu:

1. Untuk mengetahui faktor-faktor penyebab keterlambatan penyandaran kapal kapal asing yang diageni oleh PT. Usda Seroja Jaya Cabang Dumai.
2. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan untuk mengatasi faktor-faktor penyebab keterlambatan penyandaran kapal asing yang diageni oleh PT. Usda Seroja Jaya Cabang Dumai.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Menambah sumber pengetahuan dan wawasan baru mengenai pengembangan media pembelajaran tentang jasa keagenan terhadap penyandaran kapal, sumber informasi tambahan bagi penelitian sejenis pada masa yang akan datang, berkontribusi dalam bidang pendidikan, khususnya tambahan literatur dalam proses belajar dan pengembangan media pembelajaran tentang jasa

keagenan terhadap penyandaran kapal guna dijadikan bahan acuan untuk penelitian berikutnya dan meningkatkan pengetahuan dan kualitas pendidikan bagi pembaca atau lembaga pendidikan khususnya bagi PIP Makassar.

2. Manfaat Praktis

Memberikan masukan tentang upaya yang dilakukan perusahaan keagenan terhadap proses penyandaran kapal asing bagi pembaca dan masyarakat umum khususnya civitas akademika PIP Makassar. Dengan memperoleh gambaran tentang proses penyandaran kapal, persiapan yang dilakukan, hambatan sebelum kapal tiba, waktu kapal di pelabuhan, kapal berangkat kembali, dan sebagai bahan pertimbangan untuk memaksimalkan upaya yang dilakukan untuk mengurangi dampak dari keterlambatan kapal, dan memberikan contoh. pengalaman beserta permasalahannya sehingga pembaca dapat mengembangkan pola pikir lebih lanjut guna meningkatkan pengetahuan dan kualitas pendidikan yang lebih baik. Serta dapat bermanfaat sebagai referensi bagi perusahaan PT. Usda Seroja Jaya dalam melaksanakan pekerjaan guna memperlancar kegiatan penyandaran kapal asing di pelabuhan dengan penanganan yang lebih cepat dan tepat.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Analisis

Secara umum, istilah analisis atau analisis adalah suatu usaha untuk mengamati suatu hal atau objek secara rinci, menggambarkan komponen-komponen susunan yang diteliti. Menurut Komaruddin (2011:53) ia mengemukakan bahwa analisis adalah kegiatan berpikir untuk mereduksi suatu keseluruhan menjadi komponen-komponen, menghubungkannya satu sama lain dan mempunyai fungsi masing-masing dalam suatu kesatuan yang utuh. Menurut Dwi Prastowo Dorminto dan Rifka Julianty (2015:53), analisis adalah pembedahan dari berbagai bagian itu sendiri, serta hubungan antar bagian, untuk sampai pada pemahaman yang benar dan pemahaman makna secara keseluruhan.

Berdasarkan definisi-definisi tersebut, dapat disimpulkan bahwa analisis adalah suatu usaha untuk mengamati suatu objek atau hal secara mendetail, menggambarkan komponen-komponennya atau susunannya untuk dipelajari lebih lanjut.

B. Pengertian Keterlambatan

Berdasarkan kutipan dari Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) oleh Ebita S. (2012) menjelaskan bahwa penundaan berasal dari kata lambat yang berarti penundaan, memakan waktu lama, tidak segera. Pengertian lain dari keterlambatan menurut Ervianto (2004) adalah waktu pelaksanaan yang tidak terpakai sesuai dengan rencana kegiatan yang mengakibatkan satu atau lebih kegiatan peserta tertunda atau tidak selesai tepat sesuai jadwal yang direncanakan oleh Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI). S. (2012) menjelaskan bahwa penundaan berasal dari kata lambat yang berarti penundaan, membutuhkan banyak waktu, bukan waktu. Pengertian lag yang lain

menurut Ervianto (2004) adalah waktu pelaksanaan yang tidak terpakai sesuai dengan rencana kegiatan, sehingga mengakibatkan tertundanya satu atau lebih kegiatan yang akan dilaksanakan atau tidak selesai tepat sesuai dengan jadwal yang direncanakan.

Dalam hal ini PT. Usda Seroja Jaya Cabang Dumai sebagai agen kapal asing harus mengupayakan kegiatan penyandaran kapal secara maksimal guna meminimalisir kerugian yang diakibatkan keterlambatan penyandaran kapal yang berasal dari faktor teknis maupun *non* teknis. Permasalahan dikarenakan keterlambatan penyandaran seringkali menjadi sumber perselisihan antara pihak *shipper*, *shipowner* maupun agen, sehingga dapat mengakibatkan hubungan kerjasama yang tidak baik diantara pihak-pihak terkait. Keterlambatan penyandaran dapat dihindari atau dikurangi apabila komunikasi antar pihak terkait dilakukan dengan baik, segala peralatan fasilitas dan insfratuktur penunjang yang memadai, mengupdate pemberitaan cuaca terbaru melalui VTS (*Vessel Traffic Services*) berdasarkan info yang didapatkan dari BMKG, sumber daya manusia yang berkompenten dengan baik, guna kelancaran penyandaran kapal asing.

VTS dalah pelayanan lalu lintas kapal di wilayah yang ditetapkan yang saling terintegrasi dan dilaksanakan oleh pihak yang berwenang (Menteri Perhubungan) serta dirancang untuk meningkatkan keselamatan kapal, efisien bernavigasi dan menjaga lingkungan, yang memiliki kemampuan untuk berinteraksi dan menanggapi situasi perkembangan lalu lintas kapal di wilayah VTS dengan menggunakan sarana perangkat radio elektronika pelayaran. *Vessel Traffic Services* ini berfungsi sebagai memonitor lalu lintas pelayaran dan alur lalu lintas pelayaran, meningkatkan keamanan lalu lintas pelayaran, meningkatkan efisiensi bernavigasi, perlindungan lingkungan, pengamatan, pendeteksian, dan penjejakan kapal di wilayah cakupan VTS, pengaturan informasi umum, pengaturan informasi khusus, membantu kapal-kapal yang memerlukan bantuan khusus.

C. Pengertian Keagenan

Pengertian keagenan adalah hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bilamana dua pihak bersepakat membuat perjanjian, bilamana salah satu pihak “agen” (*agent*) setuju untuk mewakili pihak lainnya yang dinamakan “pemilik” (*principal*) dengan syarat bahwa pemilik tetap memiliki hak untuk mengawasi, agennya mengenai kewenangan yang dipercayakan kepadanya menurut menurut R.P. Suyono (2007:101).

Untuk menjalankan kegiatannya di luar negeri, perusahaan pelayaran dapat mengangkat agen-agen dipelabuhan dimana kapal akan melakukan kunjungan untuk membongkar ataupun memuat muatan ekspor atau impor. Menurut R.P. Suyono (2007:101-102) adapun jenis-jenis agen kapal dibedakan menjadi 3 secara garis besar:

1. Agen Umum (*General agent*) adalah perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran asing untuk melayani kapal-kapal milik perusahaan asing tersebut selama berlayar dan singgah di pelabuhan di Indonesia. Persyaratan sebagai Agen Umum adalah perusahaan pelayaran Indonesia yang memiliki kapal bendera Indonesia berukuran sekurang-kurangnya 5.000 BRT dan/atau kapal berbendera Indonesia berukuran sekurang-kurangnya 5.000 BRT secara kumulatif dan memiliki bukti perjanjian keagenan umum (*agency agreement*) atau memiliki bukti surat keagenan umum (*letter of appointment*). Bagi perusahaan angkutan laut yang ditunjuk sebagai agen umum dilarang menggunakan ruang kapal asing yang diageninya, baik sebagian maupun keseluruhan untuk mengangkut muatan kapal dalam negeri menurut Keputusan Menteri Perhubungan No.33 Tahun 2001, bab V, Pasal 45 ayat (1) s.d (4).
2. *Sub-agent* adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh agen umum untuk melayani kebutuhan tertentu kapal di pelabuhan tertentu, *Sub-agent* adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh general agent untuk melayani kebutuhan tertentu kapal di pelabuhan

tertentu. *Sub-agent* ini sebenarnya berfungsi sebagai wakil atau agen dari agen umum.

3. Cabang agen adalah cabang dari general agent di pelabuhan tertentu.

Apabila ada kapal yang berlabuh di suatu pelabuhan maka kapal tersebut membutuhkan pelayanan dan memiliki berbagai keperluan yang harus dipenuhi. Dalam prakteknya, PT. Usda Seroja Jaya Cabang Dumai yang ditunjuk sebagai agen perusahaan pelayaran secara garis besar mempunyai tugas pokok melayani kebutuhan kapal serta anak buah kapal yaitu pelayanan kapal (*ship nusbanding*) dan operasi jasa keagenan (*shipping agency operation*).

1. Peran keagenan yang termasuk dalam pelayanan kapal adalah :
 - a. Pelayanan terhadap kru atau anak buah kapal beserta kebutuhan-kebutuhannya (seperti kru sakit dan pergantian kru).
 - b. Pengadaan dan penyediaan suku cadang kapal yang diperlukan untuk mengganti perlengkapan atau peralatan bagian kapal yang rusak.
 - c. Memenuhi kebutuhan kapal seperti air tawar, bahan bakar, dan hal-hal lainnya yang diperlukan dan diminta oleh kapal dan lainnya.
2. Tugas Keagenan yang berkaitan dengan operasi jasa keagenan adalah :
 - a. Pengurusan *clearance* kapal untuk ijin masuk pelabuhan dan untuk meninggalkan pelabuhan nantinya.
 - b. Menyelesaikan kewajiban administrasi kapal sewaktu kapal masuk pelabuhan baik itu jasa pandu, tunda, tambat, labuh, air tawar, dan lain-lainnya.
 - c. Pengurusan bongkar muat barang dari dan ke kapal, *stowage*, *lashing* dan lainnya.
 - d. Menghubungi instansi-instansi yang terkait dengan kedatangan maupun keberangkatan kapal.

e. Mengurusi dokumen-dokumen muatan kapal.

Untuk melayani berbagai keperluan tersebut sebagai perusahaan pemilik kapal (*shipowner*) maupun pihak pengirim (*shipper*) bekerja sama dengan PT. Usda Seroja Jaya Cabang Dumai yang ditunjuk sebagai agen kapal asing di pelabuhan Dumai guna menunjang kelancaran arus kegiatan penyandaran kapal. Menurut KM Perhubungan No. 33 Tahun 2001 perusahaan angkutan laut asing yang kapalnya melakukan kegiatan angkutan laut ke dan dari pelabuhan Indonesia yang terbuka untuk perdagangan luar negeri wajib menunjuk perusahaan angkutan laut nasional yang memenuhi persyaratan sebagai agen umum. Menurut buku Engkos K. dan Hananto S. (2007), adapun beberapa fungsi keagenan yaitu :

1. Menyusun program operasional keagenan berdasarkan kebijakan perusahaan, baik dalam pelayanan *liner service* maupun *tramper*.
2. Memonitor pelaksanaan pengagenan / pelayanan keagenan, baik yang bersifat kegiatan fisik muatan maupun kegiatan jadwal datang dan berangkat kapal.
3. Mengadministrasikan kegiatan keagenan, baik yang berkaitan dengan kegiatan fisik operasional maupun yang menyangkut keuangan.
4. Memberikan data dan evaluasi terhadap perkembangan kegiatan keagenan sebagai masukan dalam menentukan kebijakan sebagaimana mestinya.
5. Mengupayakan kegiatan keagenan sedemikian rupa sehingga dapat memberikan stimulasi terhadap kegiatan pokok perusahaan. Persetujuan dan penolakan atas permohonan izin diberikan dalam jangka waktu empat belas hari kerja setelah permohonan diterima secara lengkap. Dalam melaksanakan kegiatannya untuk memasuki wilayah pelabuhan kapal (Angkutan Perairan) harus memenuhi sesuai dengan ketentuan.

D. Pengertian Pelabuhan

Undang-undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyatakan: “Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas lautan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang dan 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 antar moda transportasi”.

Menurut R.P. Suyono (2007:1) adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas yang ditentukan, sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi, sebagai tempat berlabuh, berlabuh, naik dan turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keamanan kapal dan kegiatan penunjang pelabuhan, serta lokasi perpindahan intra dan antar moda. Menurut Bambang T. (2010:3) pelabuhan adalah kawasan perairan yang terlindung dari gelombang dan dilengkapi dengan fasilitas terminal maritim, antara lain dermaga tempat kapal dapat berlabuh untuk bongkar muat barang, crane untuk bongkar muat barang. (transit) dan tempat-tempat lain di mana kapal-kapal membongkar muatan dan gudang-gudangnya di mana barang-barang dapat disimpan untuk waktu yang lama sambil menunggu pengiriman di tempat tujuan atau pengapalan.

E. Pengertian Penyandaran

Penyandaran berasal dari kata dasar sandar. Penyandaran memiliki arti proses, cara, atau perbuatan menyandarkan kapal di dermaga menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI). Dengan pengertian tersebut dapat diartikan bahwa kegiatan penyandaran

adalah suatu kegiatan untuk menyandarkan atau merapatkan kapal ke darat atau pelabuhan untuk melakukan kegiatan bongkar muat.

Dalam hal ini PT. Usda Seroja Jaya Cabang Dumai berperan sebagai agen dalam kegiatan yang dilakukannya dari kapal sebelum sandar sampai kapal tiba di pelabuhan, pengurusan jasa pandu, serta pengurusan kelengkapan segala macam dokumen untuk proses sandar yang termasuk didalam bidang jasa keagenan terhadap kegiatan penyandaran kapal. Kegiatan penyandaran dapat mempengaruhi waktu tunggu (*waiting time*) untuk proses-proses kegiatan selanjutnya yang dilakukan oleh kapal setelah kapal sandar. Oleh sebab itu proses penyandaran ini membutuhkan penanganan dengan maksimal dikarenakan sistem dan mekanisme yang ada disetiap pelabuhan atau jetty punya ketentuan yang berbeda-beda untuk proses sandar yang digunakan.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), penyandaran kapal adalah proses, cara, atau perbuatan menyandarkan kapal di dermaga. Dalam hal ini, PT. Usda Seroja Jaya Cabang Dumai berperan sebagai agen dalam pelayanan penyandaran kapal. Standar operasional prosedur penyandaran kapal menurut KSOP Kelas I Dumai adalah sebagai berikut :

1. Semua instruksi diberikan dari anjungan navigasi.
2. Perwira jaga harus melaporkan setiap situasi berbahaya yang timbul pada operasi penambatan.
3. *Winch* harus dihidupkan paling sedikit satu jam sebelum penambatan dimulai.
4. Pada waktu menerima atau melepaskan kapal tunda, isyarat yang jelas harus dimengerti dan diakui antara anjungan dan stasiun penambatan.
5. Seluruh operasi penambatan harus dilakukan di bawah tanggung jawab perwira.

6. Sebelum tiba, Mualim 1 harus memastikan seluruh *stopper*, tali penghantar, dan tali lainnya siap digunakan. Pelindung tikus harus pada tempatnya dan lengkap untuk tiap tali tambat.
7. Untuk mengatur posisi kapal, gunakan hanya satu tali *spring* dan tali tambat haluan atau buritan.

F. Pengertian Kapal

Pengertian kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan mekanik, tenaga mesin atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Kapal dagang berdasarkan rutenya dapat dibagi menjadi *tramper* dan *liner*. *Tramper* adalah kapal dengan tujuan, rute dan jadwal yang tidak tetap, sedangkan *liner* adalah kapal yang memiliki tujuan, trayek pelayaran dan jadwal yang tetap.

Menurut Soedjatmiko (1995:14), kapal niaga terdiri dari beberapa jenis antara lain:

1. Kapal Barang (*Cargo Vessel*)

Adalah kapal yang dibangun khusus dengan tujuan untuk mengangkut barang, menurut jenis barang masing-masing.

Berdasarkan jenis muatannya, kapal barang dapat dibedakan menjadi beberapa jenis:

- a. *General Cargo Carrier*, yaitu kapal yang dibangun khusus dengan tujuan untuk mengangkut muatan umum (*general cargo*), yaitu muatan yang terdiri dari berbagai barang yang dikemas dalam peti, karung, dan lain-lain dan barang itu dikapalkan oleh banyak pengirim serta ditujukan untuk banyak penerima di banyak pelabuhan tujuan.

Gambar 2.1. *General Cargo Carrier*



Sumber: Dokumen Pribadi

- b. *Bulk Cargo Carrier*, yaitu kapal yang dibangun khusus untuk mengangkut muatan curah, yaitu muatan yang dikapalkan dalam jumlah besar sekaligus dan tidak dibungkus.

Gambar 2.2. *Bulk Cargo Carrier*



Sumber: <https://www.kapalaku.com/index.php?threads/inilah-bulker-kapal-kargo-untuk-mengangkut-curah-kering.4020/>

- c. Kapal Tanki, yaitu kapal yang dibangun untuk mengangkut muatan cair.

Gambar 2.3. Kapal Tanker



Sumber: Dokumen Pribadi

- d. *Special Designed Ship*, yaitu kapal yang dibangun khusus bagi pengangkutan barang tertentu seperti daging segar (yang harus diangkut dalam keadaan beku), gas cair (ING), IPG dan sebagainya.

Gambar 2.4. *Special Designed Ship*



Sumber: <https://www.mtu-solutions.com/na/en/applications/commercial-marine/commercial-marine-solutions/special-purpose-vessels.html>

- e. Kapal Kontainer, yaitu kapal yang dibangun untuk mengangkut muatan ke dalam *container*.

Gambar 2.5. Kapal Kontainer



Sumber: <https://www.maritimeworld.web.id/2013/09/Inilah-10-Perusahaan-Kapal-Kontainer-Terbesar-Di-Dunia.html>

- f. Kapal Penumpang, yaitu kapal yang dibangun khusus untuk mengangkut penumpang/orang.

Gambar 2.6. Kapal Penumpang



Sumber: <https://pusatsiaranpers.com/ini-10-rute-kapal-pelni-dengan-jumlah-penumpang-terbanyak/>

- g. Kapal Barang Penumpang (*Cargo Passenger Vessel*), yaitu kapal yang dibangun dengan tujuan untuk mengangkut muatan (*cargo*) dan penumpang (*passenger*) bersama-sama dalam perbandingan yang cukup memadai.

Gambar 2.7. Kapal Barang Penumpang



Sumber: <https://www.akademiasuransi.org/2012/10/macam-dan-jenis-kapal-dalam-asuransi.html>

- h. Kapal Barang Akomodasi Penumpang Terbatas (*Cargo Vessel With limited Accommodation for Passenger*), adalah kapal barang biasa yang berupa kapal *general cargo carrier*, yang diberi *cabin* untuk mengangkut penumpang umum sampai 12 orang.

Gambar 2.8. Kapal Barang Akomodasi Penumpang Terbatas



Sumber: Dokumen Pribadi

G. Pengertian Kapal Asing

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 2002 kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan mekanik, tenaga mesin atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang

tidak berpindah-pindah. Menurut Bambang T. (2010:26) definisi kapal adalah panjang lebar dan sarat (*draft*) kapal yang akan menggunakan pelabuhan berhubungan langsung pada perencanaan pelabuhan dan fasilitas-fasilitas yang harus tersedia di pelabuhan.

Kapal Asing adalah kapal yang berbendera selain bendera Indonesia dan tidak dicatat dalam daftar kapal Indonesia (Pasal 1 Bab 1 Ketentuan Umum yang tertuang dalam UU. No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran). Dalam hal ini ada keterkaitan pengertian kapal asing dengan kebijakan pemerintah yang tertuang didalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran pasal 8 mengenai prinsip Asas *Cabotage*, yaitu kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia dan kapal asing dilarang mengangkut penumpang atau barang antar pulau atau antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia. Dengan prinsip ini Pemerintah mengharuskan kepada perusahaan pelayaran dalam negeri untuk memiliki kapal berbendera Indonesia / memiliki kapal sendiri dan menggunakan jasa anak buah kapal dalam negeri.

Menurut PM No.92 Tahun 2018 Tentang Tata Cara dan Persyaratan Pemberian Persetujuan Penggunaan Kapal Asing Untuk Kegiatan lain Yang Tidak Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang dan Barang Dalam Kegiatan Angkutan laut Dalam Negeri. Ada beberapa hal penting berkaitan dengan asas *cabotage* yang tercantum sesuai perundang-undangan tersebut yaitu ketentuan penggunaan kapal asing dalam melakukan kegiatan lain dan persyaratan dalam persetujuan penggunaan kapal asing sesuai batas jangka waktu, jenis kapal, maupun jenis kegiatan di perairan Indonesia.

1. Ketentuan penggunaan kapal asing dalam melakukan kegiatan lain di perairan Indonesia yaitu :
 - a. Kapal asing dapat melakukan kegiatan lain seperti *survey* minyak dan gas bumi, pengeboran, konstruksi lepas pantai, penunjang operasi lepas pantai, pengerukan, *salvage* dan pekerjaan bawah air, kapal pembangkit listrik (*Floating Power Plant*) dan kapal konstruksi pembangunan dermaga.
 - b. Kapal asing dapat melakukan kegiatan lain yang tidak termasuk kegiatan mengangkut penumpang atau barang dalam kegiatan angkutan laut dalam negeri di wilayah perairan Indonesia sepanjang kapal berbendera Indonesia belum tersedia atau belum cukup tersedia.
 - c. Kapal asing wajib memiliki persetujuan penggunaan kapal asing yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan. Menteri dalam menerbitkan persetujuan penggunaan kapal asing dengan mendelegasikan kepada Direktur Jenderal atas nama Menteri Perhubungan.
2. Persyaratan dalam persetujuan penggunaan Kapal Asing untuk jenis kegiatan/jenis Kapal dan jangka waktu tercantum pada Peraturan Menteri, diberikan berdasarkan permohonan Perusahaan Angkutan laut Nasional dengan melampirkan :
 - a. Rencana kerja yang meliputi jadwal kegiatan, lingkup pekerjaan (*scope of work*) yang dilengkapi dengan justifikasi kebutuhan kapal, dan wilayah kerja yang ditandai dengan koordinat geografis.
 - b. *Charter party* antara perusahaan angkutan laut nasional dengan pemilik kapal Asing dan kontrak kerja dan/atau *letter of Intent* (lol) dari pemberi kerja.
 - c. Fotokopi Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan laut (SIUPAI) yang telah dikukuhkan dan dilegalisir.
 - d. Fotokopi sertifikat tanda kebangsaan/pendaftaran Kapal.

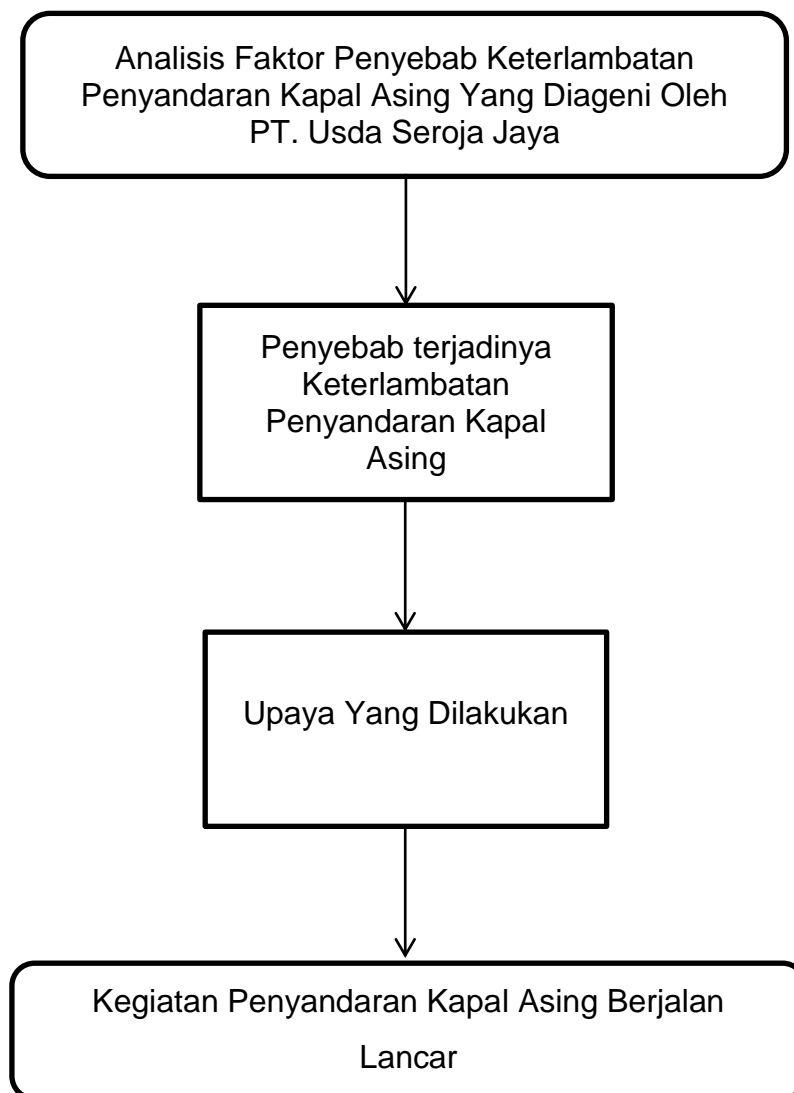
- e. Fotokopi sertifikat keselamatan dan keamanan kapal.
- f. Fotokopi sertifikat pencegahan pencemaran kapal.
- g. Fotokopi sertifikat klasifikasi kapal.
- h. Fotokopi daftar/sijil awak kapal yang ditandatangani oleh nakhoda kapal.
- i. Fotokopi sertifikat manajemen keselamatan.

Dalam hal ini sesuai dengan pengertian kapal asing dan ketentuan kapal asing yang melakukan segala kegiatan yang menyangkut kegiatan transportasi atau penyandaran kapal, PT. Usda Seroja Jaya sebagai pihak agen yang telah ditunjuk perusahaan asing yang bertugas mengurus segala macam keperluan dokumen-dokumen kapal asing yang dibutuhkan untuk proses penyandaran maupun bongkar muat di pelabuhan.

H. Kerangka Pikir

Dalam penulisan proposal ini sebagai penulis saya ingin menuangkan pokok-pokok pemikiran, dalam penulisan proposal, yang telah saya buat dalam bentuk kerangka pikir yang dirangkai pada suatu skema alur pembahasan sebagai berikut :

Gambar 2.9. Kerangka Pikir.



I. Hipotesis

Berdasarkan masalah pokok yang telah dirumuskan diatas, maka penulis menyusun hipotesis adalah diduga proses penyandaran kapal asing yang diageni oleh PT. Usda Seroja Jaya Cabang Dumai belum maksimal.

BAB III

METODE PENELITIAN

Metode penelitian merupakan suatu usaha untuk menemukan, mengembangkan dan menguji kebenaran ilmu pengetahuan secara ilmiah. Penelitian adalah terjemahan dari kata bahasa Inggris *research*. Dari kata itu, ada juga yang menerjemahkan *research* sebagai *riset*. *Research* itu sendiri berasal dari kata *re*, yang berarti “kembali” dan *search* yang berarti mencari. Dengan demikian, arti sebenarnya dari *research* atau *riset* adalah “mencari kembali”.

Metodologi penelitian adalah cara atau teknis yang dilakukan dalam penelitian, sebuah penelitian harus berdasarkan pada material data yang akurat, agar hasil dari sebuah penelitian itu dapat dipertanggungjawabkan, baik secara ilmiah maupun secara kenyataan di lapangan, sehingga hasil penelitian itu mempunyai nilai positif.

Selain itu, kegunaan daripada penelitian adalah untuk menyelidiki keadaan dan konsekuensi terhadap suatu keadaan khusus. Secara umum metode penelitian diartikan sebagai cara ilmiah untuk mendapatkan data.

A. Jenis, Desain, Dan Jumlah Variabel Penelitian

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan oleh penulis pada saat melakukan penelitian adalah jenis penelitian deskriptif kualitatif, adalah data yang diperoleh berupa informasi-informasi sekitar pembahasan, baik secara lisan maupun tulisan.

2. Desain Penelitian

Desain penelitian merupakan keseluruhan dari penelitian mencakup hal-hal yang akan dilakukan penelitian mulai dari pembuatan hipotesis dan implikasinya secara operasional sampai

pada analisis akhir data yang selanjutnya disimpulkan dan diberi alasan.

3. Jumlah Variable Penelitian

Apabila disesuaikan dengan jenis penelitian maka penulis mengambil jumlah variable penelitian adalah 2 (dua) yaitu penyebab keterlambatan penyandaran dan kapal asing.

B. Defenisi Operasional Variabel / Deskripsi Fokus

Pada penelitian ini Variabel penelitian adalah di duga belum maksimalnya PT. Usda Seroja Jaya dalam proses penyandaran kapal dan upaya yang dilakukan oleh PT. Usda Seroja Jaya dalam mengatasi kurang maksimalnya penanganan proses penyandaran kapal.

C. Populasi Dan Sampel Penelitian

1. Populasi

Populasi yang dimaksud dalam penelitian ini adalah 7 (tujuh) kapal yang diageni oleh PT. Usda Seroja Jaya Cabang Dumai

2. Sampel

Maka sampelnya adalah 7 (tujuh) kapal yang diageni oleh PT. Usda Seroja Jaya Cabang Dumai.

D. Teknik Penulisan Data Dan Instrumentasi Penelitian

1. Metode Observasi (pengamatan langsung)

Metode Observasi adalah pengamatan langsung pada suatu obyek yang diteliti. Melalui pengamatan langsung pada objek, melakukan penelitian yaitu teknik pengumpulan data dengan lebih mendekati pada masalah yang ada, karena dengan metode observasi penyusun bisa langsung mengadakan kegiatan di lapangan. Observasi yang penulis lakukan adalah dengan melakukan pengamatan langsung sewaktu penulis melaksanakan Praktek darat. Selain itu observasi merupakan alat pengumpulan

data secara langsung dan sangat penting dalam penelitian secara deskriptif.

2. Interview / Wawancara

Dalam melakukan metode *interview*, penulis menanyakan langsung kepada tim operasional perusahaan yang berhubungan dengan proses penyandaran kapal. *Interview* sebagai alat pengumpulan data, menghendaki adanya komunikasi langsung antara penelitian dengan sasaran penelitian.

3. Studi Dokumentasi

Studi dokumentasi, mengabadikan kegiatan yang sedang berlangsung dan juga teknik pengumpulan data yakni bersifat sebagai bukti bahwa suatu kegiatan benar-benar terjadi. Maka studi dokumentasi dalam suatu penelitian sangat penting untuk memperkuat landasan pendapat penulis.

4. Teknik Analisis Data

Dalam penelitian ini penulis menganalisa data yang berupa kata-kata, kalimat yang didapat dari wawancara, catatan lapangan, dan dokumen yang dapat mendukung penelitian serta tulisan yang berisikan tentang paparan uraian yang didapatkan dari studi kepustakaan dan hasil pengamatan.

Setelah seluruh data diperoleh dari hasil wawancara, dan pengamatan lalu dipelajari, setelah itu mengadakan reduksi data yaitu suatu usaha untuk membuat rangkuman dan memilih hal-hal yang secara pokok serta memfokuskan hal-hal yang penting dari hasil wawancara, observasi atau pengamatan tersebut.

langkah selanjutnya dengan membuat penyajian data, penyajian data adalah penyampaian informasi berdasarkan data yang dimiliki dan disusun secara baik sehingga mudah dilihat, dibaca dan dipahami, sehingga kita lebih mudah dalam membuat kesimpulan.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Sejarah Singkat PT. Usda Seroja Jaya

PT Usda Seroja Jaya didirikan pada tahun 1985 di Rengat sebagai Perusahaan Pelayaran dan Galangan Kapal yang berfokus pada transportasi kargo cair. Visi kami sejak awal adalah menjadi Perusahaan Pelayaran dan Galangan Kapal lokal terkemuka di Indonesia, dan kami tanpa henti mengejar tujuan itu di pasar yang berkembang ini. Kami berusaha untuk memimpin pasar dengan pengalaman dan keahlian kami untuk tetap selangkah lebih maju dari pesaing kami.

Keunggulan kompetitif kami adalah kami membangun dan mengoperasikan kapal kami sendiri. Oleh karena itu kami memahami dengan tepat jenis kapal, aksesoris, spesifikasi teknis yang dibutuhkan untuk menjalankan kapal yang membawa produk tertentu secara efektif dan efisien.

Perusahaan Pelayaran Usda Seroja Jaya bergerak di bidang transportasi laut. Perusahaan ini bergerak dibidang jasa Agency yang mengurus kebutuhan kapal. Perusahaan pelayaran ini bergerak dibawah manajemen Wilmar Group.

PT. Usda Seroja Jaya ini terbagi atas 2 bagian, yaitu : Usda - Agency dan Usda – OwnerShip.

1. Usda *agency*

Usda Agency bergerak dibidang kepengurusan kapal, dari sertifikat kapal sampai izin-izin yang diperlukan oleh kapal. Tidak semua kapal yang ditangani oleh Usda Agency, hanya kapal milik dan kapal-kapal yang menunjuk PT. Usda Seroja Jaya sebagai agent-nya. Usda Agency juga menangani kapal yang memiliki rute luar negeri, yang telah menunjuk kita sebagai *agent* lokalnya. Agen perusahaan pelayaran wajib

melaporkan semua kegiatan yang menyangkut dengan proses pemuatan barang ke kapal, sejauh mana perkembangannya, dll.

2. Usda *Ownership*

Sedangkan untuk Usda OwnerShip hanya bergerak dibidang kapal kepemilikan saja. Usda OwnerShip ini mengurus kebutuhan kapal, dari keamanan kapal, mesin kapal, ABK kapal, sampai keperluan sehari-hari kapal.

PT. Usda Seroja Jaya adalah perusahaan pelayaran yang bergerak di bidang Keagenan kapal baik agen umum maupun lokal agen. Perusahaan ini juga memiliki cabang di Dumai, Pontianak, Gresik, Kumai, Palembang, Balikpapan, Padang, Bitung, Sampit, Kuala Tanjung, Medan dan Belawan. Seluruhnya terdiri dari 12 cabang dengan kantor pusatnya di Batam.

B. Struktur Organisasi

Organisasi adalah perpaduan berbagai rangkaian kerjasama untuk mencapai suatu tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya. Dengan demikian struktur organisasi harus dibuat sedemikian rupa agar mampu menjalin kerjasama yang baik antara beberapa bagian yang terlibat dalam perusahaan.

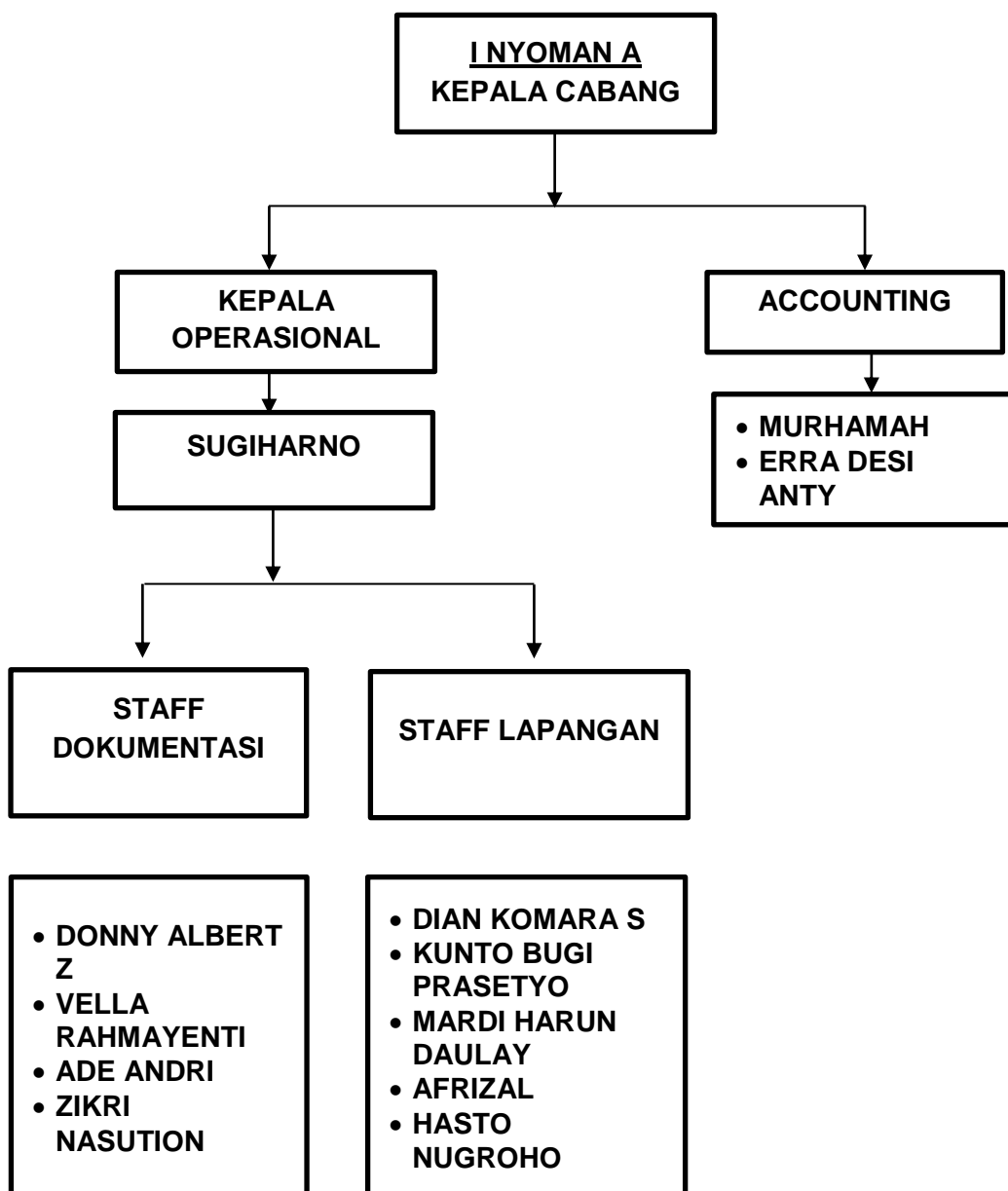
Suatu struktur organisasi merinci pembagian aktivitas kerja dan menunjukkan bagaimana berbagai tingkatan aktivitas berkaitan satu sama lain, sampai tingkat tertentu, ia juga menunjukkan tingkat spesialisasi dari aktivitas kerja.

Struktur organisasi haruslah fleksibel sehingga apabila terdapat pengembangan perusahaan maka akan mudah ditetapkan tanpa harus melakukan perombakan dalam bagian – bagian perusahaan yang telah ada.

Adapun Struktur organisasi dari PT. Usda Seroja Jaya Cabang Dumai adalah sebagai berikut :

STRUKTUR ORGANISASI PT. USDA SEROJA JAYA CABANG DUMAI

Gambar 4.1. Struktur Organisasi



Sumber: PT. Usda Seroja Jaya

C. Fungsi – Fungsi Tugas Dari Struktur Organisasi

1. Kepala Cabang

Kepala cabang adalah pemegang kekuasaan tertinggi di perusahaan yang bertanggung jawab atas semua kegiatan perusahaan di PT. Usda Seroja Jaya Cabang Dumai merangkap sebagai kepala marketing.

2. Kepala Operasional

Tugasnya adalah mengawasi segala aktifitas kegiatan operasi yang berada di lapangan, yang dilakukan oleh beberapa personil operasional kapal, pengurusan dokumen, dan operasional muatan. Apabila terjadi masalah selama kegiatan operasi di lapangan maka yang harus mengatasinya adalah kepala operasional, namun apabila masalah operasional tersebut tidak dapat diselesaikan maka selanjutnya dilaporkan kepada pimpinan untuk membantu mencari solusi yang tepat.

3. Staf lapangan

Tugasnya adalah untuk melaksanakan seluruh kegiatan permohonan pelaksanaan sejak kapal tiba dipelabuhan dan kapal sandar di dermaga kepada pihak persero pelabuhan. Sebelum kapal tiba di pelabuhan staf operasional terlebih dahulu melaksanakan berbagai macam kegiatan pengurusan dokumen kepada pihak-pihak yang terkait antara lain Karantina, Imigrasi, Bea dan Cukai, dan Syahbandar. Hal ini dimaksudkan untuk mendapatkan perizinan agar kapal dapat berlabuh di daerah pelabuhan Dumai, melakukan kegiatannya dan keluar kembali dari daerah pelabuhan Dumai.

4. Staf Dokumentasi

Staf Dokumentasi adalah seseorang yang bertugas untuk mengurus segala administrasi perusahaan mulai dari mengumpulkan dan menyusun dokumen memastikan persediaan alat tulis kantor, dan lain – lain.

5. *Accounting*

Accounting adalah seseorang yang bertanggung jawab terhadap semua laporan keuangan perusahaan, melakukan pengaturan administrasi keuangan perusahaan, menyusun dan membuat anggaran pendapatan perusahaan secara periodic, dan lain – lain.

D. Visi Dan Misi

Adapun visi dan misi PT. Usda Seroja Jaya, sebagai berikut :

1. Visi

Menjadi pemimpin dalam industri pelayaran penyedia transportasi kapal dan *docking shipyard* serta jasa ke agen di Indonesia dan internasional.

2. Misi

Mengoptimalkan kepentingan para pemangku kepentingan dengan cara memenuhi kebutuhan pelanggan secara baik, efisien, dan kompetitif melalui pelayanan yang profesional, unit kapal yang berkualitas, dan komitmen kuat dalam keselamatan, keamanan, dan kesadaran lingkungan.

E. Tahapan Kegiatan Penyandaran Kapal

Tugas keagenan adalah dimulai dari sejak kapal akan datang, kapal masuk perairan pelabuhan hingga sandar, kapal sandar di pelabuhan untuk melakukan kegiatan bongkar atau muat, sampai dengan kapal meninggalkan pelabuhan. Dalam hal menyangkut tugas dan tanggung jawab agen kapal sebelum kapal tiba di pelabuhan, hal-hal yang perlu diperhatikan oleh agen supaya tidak terjadi hal-hal yang tidak diinginkan, maka agen harus mengetahui hal-hal sebagai berikut:

1. Perkiraan waktu tiba (*Estimate Time Arrival*)

Hal ini penting diketahui oleh agen untuk mempersiapkan segala sesuatu yang dibutuhkan oleh kapal nantinya sebelum tiba di pelabuhan yang dituju.

2. *Draft* kapal

Draft kapal sangat penting untuk menentukan kapal sandar karena tiap dermaga yang ada mempunyai kedalaman air laut yang berbeda – beda.

3. Panjang kapal

Panjang kapal ini digunakan untuk menentukan kapal tunda yang akan digunakan untuk membantu olah gerak kapal.

4. *Gross register tonnage* (GRT)

Gross register tonnage (GRT) ini digunakan untuk menentukan estimasi tarif yang akan dibayarkan kepada Syahbandar, tarif kapal tunda dan lain sebagainya.

5. Jenis muatan

Muatan yang ada di atas kapal tersebut tentunya memerlukan penanganan yang berbeda sehingga berpengaruh atas penggunaan dermaga tempat sandar kapal yang akan digunakan. Di PT. Usda Seroja Jaya khusus mengageni kapal tanker.

Penyandaran kapal yang dilakukan oleh PT. Usda Seroja Jaya Cabang Dumai yaitu dengan melakukan tahapan-tahapan sebagai berikut :

a. Sebelum kapal datang

Jauh sebelum kedatangan kapal, pihak pemilik kapal (*owner*) sudah mengirim master cable mengenai rencana kedatangan kapal. Pemilik juga akan mengirimkan :

- 1) Surat penunjukan keagenan (*letter Of Appoitment*)
- 2) Jumlah muatan yang akan dimuat atau dibongkar
- 3) Data-data mengenai kapal (*ship Particular*)
- 4) Perkiraan kedatangan kapal (*estimate time arrival*)

Setelah menerima surat penunjukan keagenan dari pemilik kapal, serta menerima master cable dari pihak kapal, maka staf operasional akan melakukan persiapan guna kegiatan penyandaran kapal antara lain :

- 1) Membuat surat pemberitahuan kedatangan kapal asing (PKKA) yang akan ditujukan kepada instansi- instansi pelabuhan.
- 2) Menghubungi perusahaan Bongkar Muat dan shipper mengenai kedatangan kapal.
- 3) Mengecek line up kapal untuk mendapatkan tempat sandar kapal.

Staf operasional juga membuat pemberitahuan kedatangan kapal (PKK) atau biasa juga disebut dengan laporan kedatangan kapal (IKK) yang ditujukan kepada instansi-instansi pelabuhan, yaitu:

1) Pelindo I

PT. Pelindo I atau Pelabuhan Indonesia I adalah suatu instansi yang menyediakan dan mengusahakan fasilitas pelabuhan yang memungkinkan kapal dapat berlabuh dengan aman dan dapat melakukan kegiatan bongkar/muat, serta menetapkan lokasi tempat tambatan dan waktu kapal bertambat dan menetapkan target produksi kegiatan bongkar / muat. Tugas Pelindo adalah:

- a. Menerima laporan pra perencanaan kedatangan kapal dan barang dari perusahaan pelayaran yang kemudian diadakan rapat atau penetapan dermaga.
- b. Memberi izin untuk kapal bertambat atau sandar.
- c. Memberi jasa pemanduan untuk kapal tambat di dermaga.

2) Direktorat Jendral Bea dan Cukai Dumai

Dalam pemberitahuan rencana kedatangan kapal kepada bea dan cukai perlu disertakan *manifest* muatan kapal tersebut, baik yang membawa muatan maupun yang tidak membawa muatan. Untuk kapal-kapal yang tidak membawa muatan *manifest* tersebut diberi tanda nihil ke kantor bea dan cukai.

3) Kantor Imigrasi Dumai

Tujuan pemberitahuan rencana kedatangan kapal ke kantor imigrasi adalah agar pihak imigrasi memeriksa ABK dan paspor yang dimiliki oleh awak kapal.

b. Kedatangan Kapal

Dalam tugasnya untuk melakukan penyandaran kapal seorang staff operasional PT. Usda Seroja Jaya Cabang Dumai selalu melakukan hubungan dengan pihak kapal baik melalui email maupun radio dua arah, hal ini dilakukan untuk memperoleh kepastian tentang kapan rencana kapal tiba dipelabuhan.

Setelah diketahui secara pasti jam tibanya kapal tersebut maka agen akan menginformasikan kepada instansi-instansi yang terkait di wilayah kerja pelabuhan Dumai, Seperti pihak karantina, imigrasi dan bea dan cukai. Setelah kapal tiba di daerah pelabuhan minimal 3 mil dari pelabuhan sandar pihak karantina akan naik ke atas kapal untuk memeriksa keadaan kesehatan kapal. Apakah kapal tersebut layak atau tidak untuk sandar dan melakukan kegiatan muat atau bongkar di pelabuhan. Setelah kapal diperiksa oleh pihak karantina dan diberi sertifikat *free pratique* kapal lalu diberi izin untuk sandar di pelabuhan tersebut.

Setelah itu pihak agen menghubungi pihak kepanduan untuk meminta pemanduan kapal masuk ke pelabuhan. Dan

pihak agen juga menghubungi *mooring boat* atau jasa kepil untuk membantu penambatan atau penyandaran kapal tersebut. Setelah kapal sandar secara aman, staf operasional bersama pihak imigrasi dan pihak bea cukai naik ke atas kapal guna pemeriksaan terhadap ABK dan muatan kapal.

Kemudian staf operasional meminta kepada nahkoda surat-surat dan dokumen untuk keperluan *clearance in*, diantaranya sebagai berikut :

1) *Arrival Condition*

Berisi tentang keadaan kapal saat tiba dipelabuhan seperti jumlah bahan bakar, air tawar, air ballast, jumlah muatan, draft kapal dan sebagainya.

2) *Last Port Clearance*

Yaitu bukti *clearance* dari pelabuhan sebelumnya atau pelabuhan asal kapal.

3) *Bill of Lading*

Yaitu surat perjanjian pengangkutan antara shipper dengan carrier.

4) *Crew list*

Daftar awak kapal yang berada di atas kapal beserta jabatannya.

5) *Passport*

6) Buku pelaut

7) Buku kesehatan (*health book*)

8) Sertifikat-sertifikat kapal

Selain melakukan pengambilan dokumen untuk keperluan *clearance in*, agen PT. Usda Sroja Jaya Cabang Dumai juga menanyakan tentang kebutuhan-kebutuhan kapal misalkan permintaan bahan bakar, permintaan air tawar atau biasa juga disebut dengan *fresh water* , permintaan perbekalan kapal atau permintaan kebutuhan untuk awak kapal.

c. Keberangkatan Kapal

Setelah diketahui bahwa kegiatan bongkar muat barang akan segera selesai maka pihak staf operasional mengurus semua keperluan untuk keberangkatan kapal yaitu melaksanakan *clearance out* dan menghubungi pandu dan tunda kapal untuk order pemanduan kapal meninggalkan pelabuhan. Melaksanakan *clearance out* ke kantor kesehatan pelabuhan yaitu untuk mengambil surat izin berlayar dari kantor kesehatan dan *Indonesian health book* yang menyatakan kapal serta awaknya sehat dan diizinkan untuk meninggalkan pelabuhan. Kemudian *clearance out* di kantor imigrasi apabila kapal tersebut mempunyai awak asing atau kapal tersebut bertujuan ke luar negeri. Setelah itu barulah staf operasional melakukan *clearance out* ke kantor syahbandar dengan membawa serta *clearance out* dari pihak karantina dan pihak imigrasi. Selain itu staf operasional juga diwajibkan membawa dokumen memorandum *certificate* sebagai syarat untuk mendapatkan surat izin berlayar. Setelah *clearance out* selesai staf operasional PT. Usda Seroja Jaya Cabang Dumai mengembalikan semua dokumen kapal serta surat izin berlayar kepada nahkoda kapal yang bersangkutan. Untuk selanjutnya menghubungi pandu untuk memandu kapal keluar dari pelabuhan. Serta menghubungi *mooring boat* atau jasa kepil untuk membantu proses lepas kapal dari pelabuhan. Setelah kapal meninggalkan pelabuhan staf operasional segera membuat laporan keberangkatan kapal dan mengirimkan dokumen bongkar atau muat kapal kepada *principal*.

**F. Penyebab Terjadinya Keterlambatan Penyandaran Kapal Asing
Yang Diagenin Oleh PT. Usda Seroja Jaya**

Tabel 4.2. Data Keterlambatan Kapal

No	Nama Kapal	ETA	ETB	TB	Keterangan
1	MT. MELATI 6	24/06/21	25/06/21 02.39	26/05/21 04.00	Cuaca buruk
2	MT. THERESA ORION	12/06/21	12/06/21 07.56	12/06/21 10.37	Belum siapnya dermaga
3	MT. NAVE POIARIS	07/06/21	07/06/21 15.25	07/06/21 01.40	Terlambatn ya informasi dari pihak pelabuhan sebelumnya
4	MT. MELATI 7	07/02/21	08/02/21 08.49	08/02/21 09.53	Terlambatn ya informasi dari pihak pelabuhan sebelumnya
5	MT. AQUIIA	24/04/21	25/04/21 06.33	25/04/21 07.40	Cuaca buruk
6	MT. SPICA	21/05/21	22/05/21 02.23	22/05/21 04.06	Belum siapnya dermaga
7	MT. INTREPID SEAHAK	04/06/21	05/06/21 10.43	05/06/21 12.33	Belum siapnya dermaga

Sumber: Laporan Kapal PT. Usda Seroja Jaya Cabang Dumai

1. Kurangnya Komunikasi Dan Informasi Pada Saat Keberangkatan Kapal Dari Pihak *Owner* Maupun Dari Pihak Agen Sebelumnya

Berdasarkan tabel diatas, MT. MELATI 7 dan MT. NAVE POIARIS mengalami keterlambatan pada saat sandar karena pihak agen sebelumnya terlambat dalam memberikan informasi tentang kapan kapal tiba di Pelabuhan Dumai, sehingga agen kesulitan untuk memberikan penjelasan kepada pihak pelabuhan dan menentukan tempat sandar.

Kurangnya komunikasi dan informasi yang diberikan dari pelabuhan asal ke pelabuhan tujuan berikutnya, dalam hal ini agen atau pihak kapal dapat berdampak pada keterlambatan sandar kapal. Seharusnya setiap terjadi perubahan jadwal dilaporkan ke pihak yang terkait (agen dipelabuhan tujuan) sehingga pihak operasional kapal pelabuhan tujuan dapat segera mengadakan penyesuaian atas perubahan yang terjadi. Karena berdasarkan informasi dari agen sebelumnya di *departure condition* atau berdasarkan *master cable* yang dikirim oleh nahkoda yang menjadi acuan mengenai informasi kedatangan atau ETA (*Estimate Time Arrival*) dan informasi lainnya yang diberikan nahkoda kapal yang menjadi acuan untuk staf operasional dalam melaksanakan proses penyandaran kapal.

2. Adanya Cuaca Yang Buruk dan Tidak Mendukung

Berdasarkan tabel di atas, MT. MELATI 6 dan MT. AQUIIA mengalami keterlambatan akibat angin kencang dan gelombang yang sangat tinggi sehingga menghambat proses penyandaran kapal.

Keadaan cuaca sangat berpengaruh dalam proses penyandaran sebuah kapal, keadaan cuaca yang buruk dapat mengakibatkan kedatangan kapal kesuatu pelabuhan dapat

terhambat. Sebagai contoh apabila terjadi keadaan cuaca yang buruk demi menjaga keselamatan sebuah pelayaran terpaksa kapal akan mengganti haluan ke arah yang lebih aman, adanya hujan, angin yang berpengaruh pada gelombang, kabut, selurunya berpengaruh dalam proses penyandaran kapal tidak sesuai dengan waktu yang telah ditetapkan.

3. Belum Siapnya Dermaga Dan Banyaknya Kapal Yang Akan Sandar

Berdasarkan tabel di atas, MT. THERESA ORION dan MT. SPICA mengalami keterlambatan sandar karena dermaga yang akan digunakan oleh kapal untuk sandar masih dipakai oleh kapal lainnya yang masih melakukan kegiatan muat atau bongkar, sedangkan penggunaan kode sandar yang mengharuskan pemakain dermaga tersebut sehingga kapal terpaksa harus menunggu kapal lain menyelesaikan kegiatannya di dermaga tersebut.

G. Upaya Yang Dilakukan Untuk Mengatasi Keterlambatan Penyandaran Kapal Asing Oleh PT. Usda Seroja Jaya

Dalam usahanya untuk mengatasi masalah yang dihadapi sewaktu kapal akan sandar, PT. Usda Seroja Jaya melakukan upaya sebagai berikut :

1. Memperlancar Hubungan komunikasi antara agen kapal dengan kapal yang sedang melakukan pelayaran dan agen pada pelabuhan sebelumnya untuk mendapatkan informasi yang akurat sehingga kapal akan tiba sesuai dengan waktu yang telah diberitahukan.
2. Agen kapal melakukan konfirmasi kepada petugas pandu yang telah menguasai secara menyeluruh keadaan geografis suatu pelabuhan tersebut agar memandu kapal masuk dan sandar

ketika cuaca sedang tidak mendukung dengan memperhatikan kemungkinan-kemungkinan yang dapat diambil untuk mengatasi keadaan tersebut sehingga proses penyandaran dapat berjalan sesuai dengan waktu yang telah ditentukan. Serta mencari informasi atas perubahan cuaca yang akan terjadi kepada pihak BMKG.

3. Apabila kapal berlabuh dan menunggu dermaga kosong maka agen kapal dapat datang ke kapal dan meminta informasi tentang keperluan kapal yang akan sandar nantinya, sehingga kegiatan yang lain masih dapat dilakukan.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan pembahasan dari hasil penelitian pada bab sebelumnya, maka penulis dapat menyimpulkan beberapa hal sebagai berikut :

1. Penyebab terjadinya kesalahan yang dilakukan oleh PT. Usda Seroja Jaya dalam proses penyandaran kapal disebabkan karena beberapa faktor antara lain kurangnya komunikasi dan informasi saat keberangkatan kapal dari pihak owner maupun dari pihak agen pelabuhan sebelumnya, kurang memadainya sarana dan prasarana penunjang kegiatan keagenan, adanya cuaca yang buruk dan tidak mendukung, belum siapnya dermaga dan banyaknya kapal yang akan sandar di Pelabuhan.
2. Dalam upaya peningkatan pelayanan demi kepuasan pelanggan maka hal yang dilakukan oleh PT. Usda Seroja Jaya untuk mengatasi keterlambatan penyandaran kapal antara lain : memperlancar hubungan komunikasi antara agen kapal dengan kapal yang sedang melakukan pelayaran dan agen pada pelabuhan sebelumnya untuk mendapatkan informasi yang akurat, melakukan konfirmasi kepada petugas pandu ketika cuaca sedang tidak mendukung dan mencari informasi atas perubahan cuaca yang akan terjadi kepada pihak BMKG.

B. Saran

Berdasarkan Uraian diatas maka dapat dikemukakan saran yaitu PT. Usda Seroja Jaya Cabang Dumai agar :

1. Sebaiknya menjalin komunikasi yang baik dengan pihak pemilik kapal dan agen dari pelabuhan sebelumnya untuk mendapatkan informasi mengenai kapan tibanya kapal tersebut. Melakukan

2. konfirmasi kepada petugas pandu sebelum melakukan penyandaran ketika cuaca sedang tidak mendukung.

DAFTAR PUSTAKA

- Anwar, Saifudin. (2011). *Metode Penelitian Dengan Data Sekunder*. Pustaka Pelajar Offset. Yogyakarta.
- Dwi Prastowo dan Rifka Julianti. (2015). *Analisis Laporan Keuangan (Konsep Danaplikasi)*. YPKN. Yogyakarta.
- Engkos, K Hananto. (2007). *Manajemen Perusahaan Pelayaran : Pendekatan Praktis Dalam Bidang Perusahaan Pelayaran*. Raja Grafindo Persada. Jakarta.
- Hasim P. (2005) *Hukum Pengangkutan di laut*. Pustaka Bangsa Press. Medan.
- Keputusan Menteri Perhubungan No.33 Tahun 2001, bab V, Pasal 45 ayat (2)
- Komaruddin. (2001). *Ensiklopedia Manajemen*. Edisi ke-5. Jakarta : Bumi Aksara.
- Moloeng. (2007). *Metode Penelitian dengan Teknik Keabsahan Data*. PT. Remaja Rosda Karya. Bandung
- Peraturan Pemerintah tentang *Kenavigasian*. No.5 Tahun 2010
- Peraturan Menteri tentang *Tata Cara dan Persyaratan Pemberian Persetujuan Penggunaan Kapal Asing Untuk Kegiatan lain Yang Tidak Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang dan Barang Dalam Kegiatan Angkutan laut Dalam Negeri*. No.92 Tahun 2018.
- R.P. Suyono. (2003) *Shipping: pengangkutan intermodal ekspor impor melalulaut, PPM*.
- Setiawan, Ebta. (2012). *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI)*.
- Suyono. (2007). *Pengangkut Intermodal Ekspor Impor Melalui laut*. Argya Putra. Jakarta.
- Undang-Undang No. 17 Tahun 2008. tentang *Pelayaran*.
- www.usdaseroja.com. Website resmi PT. Usda Seroja Jaya.

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



BAU ISRA RAIHANI, Lahir di Dumai pada Tanggal 03 November 1999 merupakan anak kedua dari tiga bersaudara dari pasangan Bapak Abd. Kadir Malle dan Ibu Kirsem. Pendidikan Sekolah Dasar di SDN 3 Kasimpureng diselesaikan pada tahun 2011 serta menyelesaikan pendidikan lanjutan tingkat pertama di SMP Negeri 5 Dumai (2011-2014). Dan pada tahun yang sama penulis melanjutkan sekolah menengah atas di SMK Negeri 2 Dumai, dan lulus pada tahun 2017. Selanjutnya Penulis melanjutkan pendidikannya di Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Makassar. Pada tahun 2018, tepatnya bulan September 2018, penulis mulai mengikuti Diklat Diploma IV di Badan Pendidikan dan Pelatihan Perhubungan Laut, PIP Makassar (2018-2022) dan mengambil jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.

Selama semester V dan VI penulis melaksanakan Praktek Darat (PRADA) pada perusahaan Pelayaran PT. Usda Seroja Jaya Cabang Dumai selama kurang lebih 8 bulan Dan Di PT. Rafina Tirta Samudera, selama kurang lebih 4 bulan. Dan pada Tahun 2022 telah menyelesaikan Pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.