

# **PELAYANAN PRIMA PERBAIKAN KAPAL**

**DI PT. JMI SEMARANG**



**SKRIPSI**

**diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh sebutan**

**Sarjana Terapan Pelayaran**

**Disusun Oleh : TRI ARI MUHAMMAD FAUZI**

**NIT. 52155669.N**

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV**

**POLITEKNIK ILMU PELAYARAN**

**SEMARANG**

**2019**

# **PELAYANAN PRIMA PERBAIKAN KAPAL**

**DI PT. JMI SEMARANG**



**SKRIPSI**

**diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh sebutan**

**Sarjana Terapan Pelayaran**

**Disusun Oleh : TRI ARI MUHAMMAD FAUZI**

**NIT. 52155669.N**

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV**

**POLITEKNIK ILMU PELAYARAN**

**SEMARANG**

**2019**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

PELAYANAN PRIMA PERBAIKAN KAPAL DI PT. JMI SEMARANG

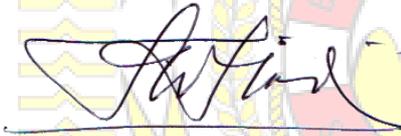
Disusun Oleh :

**TRI ARI MUHAMMAD FAUZI**  
**NIT. 52155669. N**

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

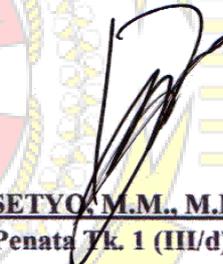
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Pembimbing I



**Dr. Capt. M. SUWIYADI, M.Pd., M.Mar** Pembina Utama Muda (IV/c)  
NIP. 19550419 198303 1 001

Pembimbing II



**DWI PRASETYO, M.M., M.Mar. E.** Penata Tk. 1 (III/d)  
NIP. 19741209 1998 1 001

Mengetahui

Ketua Program Studi Nautika



**Capt. DWI ANTORO, M.M., M.Mar**  
Penata (III/c)  
NIP. 19740614 199808 1 001

## HALAMAN PENGESAHAN

PELAYANAN PRIMA PERBAIKAN KAPAL DI PT. JMI SEMARANG

Disusun oleh :

**TRI ARI MUHAMMAD FAUZI**

**NIT. 52155669. N**

Telah diuji dan disahkan, oleh Dewan Penguji serta dinyatakan lulus

dengan nilai ..... pada tanggal .....

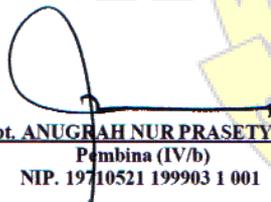
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran

Semarang, .....2019

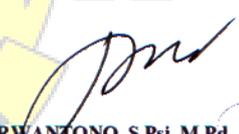
Penguji I

Penguji II

Penguji III

  
**Capt. ANUGRAH NUR PRASETYO, M.Si**  
Pembina (IV/b)  
NIP. 19710521 199903 1 001

  
**Dr. Capt. M. SUWIYADI, M.Pd., M.Mar**  
Pembina Utama Muda (IV/c)  
NIP. 19550419 198303 1 001

  
**PURWANTONO, S.Psi, M.Pd**  
Konata Tk. 1 (III/d)  
NIP. 19661015 199703 1 002

Diketahui Oleh :

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG

**Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc, M.Mar**  
Pembina Tk. I (IV/b)  
NIP. 19670605 199808 1 001

## HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : TRI ARI MUHAMMAD FAUZI

NIT : 52155669 N

Jurusan : NAUTIKA

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul “PELAYANAN PRIMA PERBAIKAN KAPAL DI PT. JMI SEMARANG” adalah benar hasil karya saya sendiri dan bukan hasil jiplakan dari skripsi orang lain dan saya bertanggung jawab atas judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana skripsi saya terbukti merupakan jiplakan dari skripsi karya orang lain, maka saya bersedia untuk menerima sanksi.

Semarang,

2019

Yang menyatakan,



**TRI ARI MUHAMMAD FAUZI**  
NIT. 52155669. N

## MOTTO

- ❖ *"Jangan merendahkan siapapun yang ada dibawahmu, karena siapapun memiliki kelebihan tersendiri"*
- ❖ *"Bersungguh-sungguhlah, jangan malas, dan jangan menjadi orang yang lalai. Karena penyesalan hanya bagi pemalas"*
- ❖ *"Barangsiapa yang bersabar maka beruntung"*
- ❖ *"Tiada kenikmatan kecuali setelah susah payah"*
- ❖ *"Barangsiapa bersungguh-sungguh niscaya akan berhasil"*
- ❖ *"Waktu lebih mahal daripada emas"*

## HALAMAN PERSEMBAHAN

Dengan mengucapkan rasa syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa, atas segala rahmat dan berkatnya, sehingga peneliti dapat menyelesaikan skripsi ini dengan tepat waktu, dan dengan segenap kerendahan hati karya ini saya persembahkan untuk yang terhormat:

1. Kedua orang tua saya yaitu Ibu Robingatus Syarifah dan Bapak Semantriono, sahabat hidup saya yaitu Halima Tusa'diyah serta saudara saya yaitu Ervan Aji Jaya Azis yang tak henti-hentinya memberikan doa, perjuangan, pengorbanan, harapan, serta dukungan moral dan materil.
2. Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc., M.Mar selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Dr. Capt. M. Suwiyadi, M.Pd., M.Mar selaku dosen pembimbing materi yang memberikan arahan, dukungan, dan waktu dalam membantu pembuatan skripsi.
4. Dwi Prasetyo, M.M., M.Mar. E. selaku dosen pembimbing penulisan yang selalu memberi bimbingan dan membantu kelancaran dalam proses pembuatan skripsi.
5. Teman - temanku seperjuangan angkatan 52 PIP Semarang yang senantiasa saling memberikan semangat dan kebersamaannya.
6. Rekan dan junior saya dari Jogja yang tinggal bersama di Mess Joker, terima kasih atas dukungannya.
7. Seluruh pihak yang telah membantu dan memberikan semangat hingga terselesaikannya skripsi ini.

## KATA PENGANTAR

Alhamdulillah segala puji bagi Allah SWT yang telah memberikan limpahan rahmat, nikmat dan petunjuk-Nya sehingga peneliti diberi kemudahan untuk mengerjakan skripsi dengan judul **“PELAYANAN PRIMA PERBAIKAN KAPAL DI PT. JMI SEMARANG”**.

Penyusunan skripsi ini dimaksudkan untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh sebutan sebagai Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) di bidang kenautikaan. Peneliti berharap semoga skripsi ini dapat memberikan sumbangsih dalam peningkatan kualitas pengetahuan bagi para pembaca yang budiman.

Proses penyusunan skripsi ini tidak lepas dari bantuan banyak pihak baik secara langsung maupun tidak langsung. Oleh sebab itu melalui kata pengantar ini, peneliti hendak menyampaikan ucapan syukur dan terimakasih kepada yang terhormat:

1. Ibu, bapak dan adik tersayang yang selalu memberikan doa dan dukungannya
2. Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc, M.Mar selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Capt. Dwi Antoro, M.M., M.Mar selaku Ketua Program Studi Nautika.
4. Dr. Capt. M. Suwiyadi, M.Pd., M.Mar selaku dosen pembimbing materi.
5. Dwi Prasetyo, M.M., M.Mar. E. selaku dosen pembimbing metodologi penulisan.
6. Rekan-rekan taruna PIP Semarang angkatan 52.
7. Senior, rekan dan junior kasta Jogja yang selalu memberi semangat.

8. Seluruh Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
9. Semua pihak yang telah membantu yang tidak bisa disebutkan satu per satu.

Demikian sedikit pengantar dari peneliti, mudah-mudahan karya yang masih jauh dari kesempurnaan ini dapat bermanfaat. Penulis menyadari, dalam skripsi ini masih banyak terdapat kekurangannya, untuk itu, penulis berharap adanya tanggapan, kritik dan saran yang bersifat membangun.



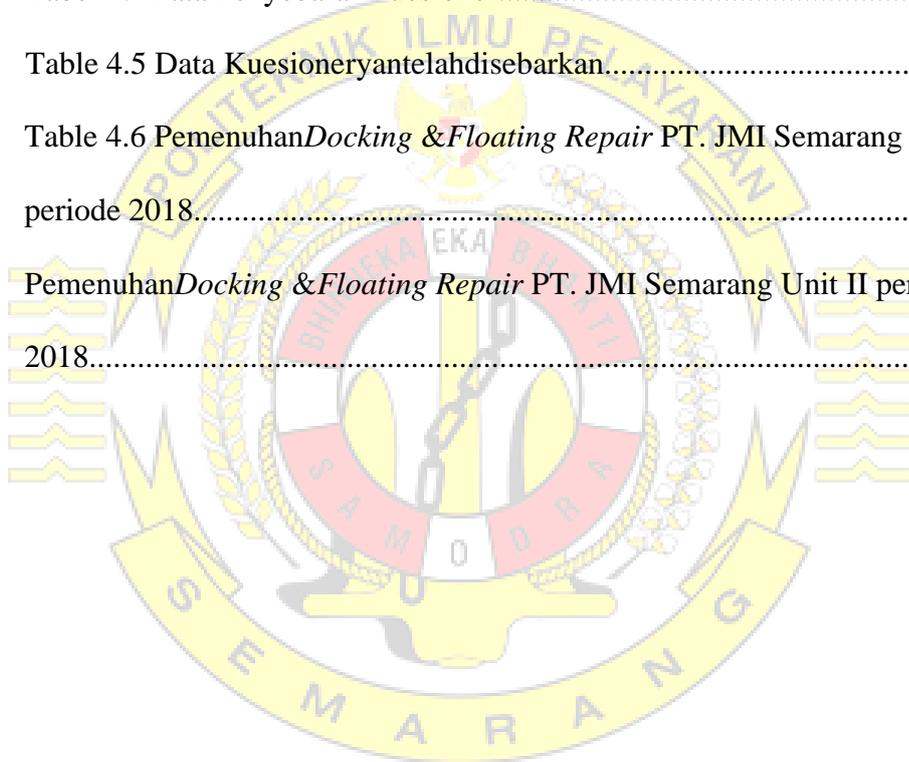
## DAFTAR ISI

|                               |      |
|-------------------------------|------|
| HALAMAN JUDUL.....            | i    |
| HALAMAN PERSETUJUAN.....      | ii   |
| HALAMAN PENGESAHAN.....       | iii  |
| HALAMAN PERNYATAAN .....      | iv   |
| HALAMAN MOTTO .....           | v    |
| HALAMAN PERSEMBAHAN .....     | vi   |
| KATA PENGANTAR .....          | vii  |
| DAFTAR ISI.....               | ix   |
| DAFTAR TABEL.....             | xi   |
| DAFTAR GAMBAR.....            | xii  |
| ABSTRAKSI .....               | xiii |
| ABSTRACT .....                | xiv  |
| BAB 1           PENDAHULUAN   |      |
| A. Latar Belakang .....       | 1    |
| B. Perumusan Masalah.....     | 6    |
| C. Batasan Permasalahan.....  | 6    |
| D. Tujuan Penelitian.....     | 6    |
| E. Manfaat Penelitian.....    | 7    |
| F. Metode Penelitian.....     | 9    |
| G. Sistematika Penulisan..... | 9    |

|                      |                                     |    |
|----------------------|-------------------------------------|----|
| BAB II               | LANDASAN TEORI                      |    |
|                      | A. Tinjauan Pustaka.....            | 12 |
|                      | B. Kerangka Pemikiran.....          | 21 |
| BAB III              | METODE PENELITIAN                   |    |
|                      | A. Waktu dan Tempat Penelitian..... | 24 |
|                      | B. Data dan Sumber Data .....       | 24 |
|                      | C. Metode Pengumpulan Data.....     | 25 |
|                      | D. Teknik Analisis Data .....       | 29 |
| BAB IV               | HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN     |    |
|                      | A. Gambaran Umum.....               | 31 |
|                      | B. Hasil Penelitian.....            | 36 |
|                      | C. Pembahasan Masalah.....          | 46 |
| BAB V                | PENUTUP                             |    |
|                      | A. Simpulan.....                    | 62 |
|                      | B. Saran.....                       | 64 |
| DAFTAR PUSTAKA       |                                     |    |
| LAMPIRAN - LAMPIRAN  |                                     |    |
| DAFTAR RIWAYAT HIDUP |                                     |    |

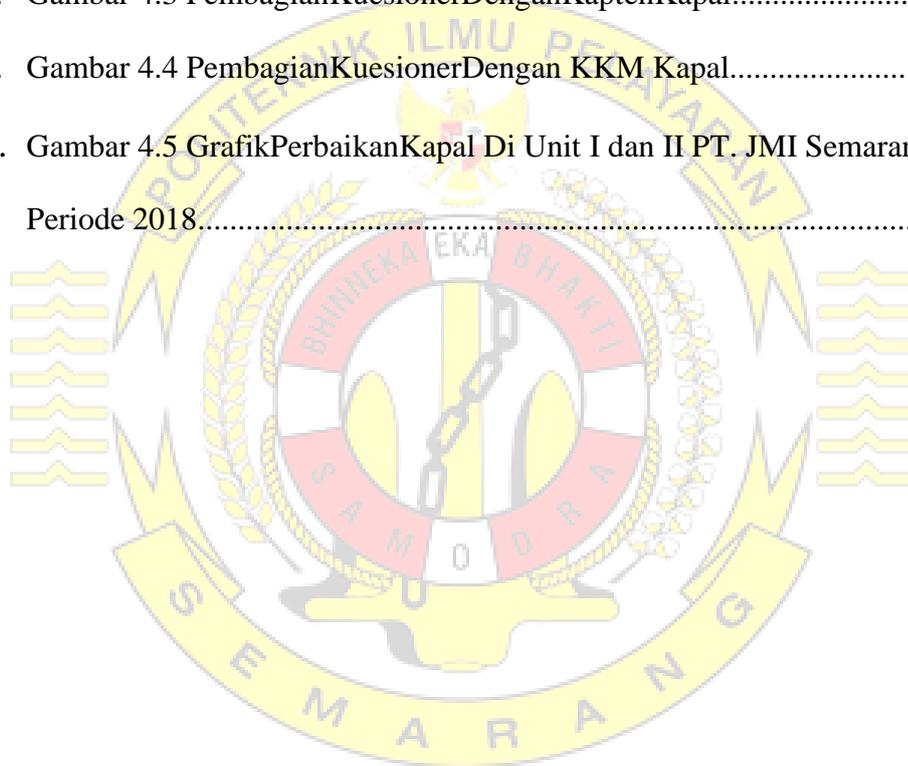
## DAFTAR TABEL

|   |    |
|---|----|
| 1. Tabel 4.1 Data Pemenuhan <i>Docking &amp; Floating Repair</i> PT. JMI Semarang Unit I periode 2018.....  | 43 |
| 2. Tabel 4.2 Data Pemenuhan <i>Docking &amp; Floating Repair</i> PT. JMI Semarang Unit II periode 2018..... | 45 |
| 3. Tabel 4.3 Kuesioner Pelayanan Prima Perbaikan Kapal.....   | 47 |
| 4. Tabel 4.4 Data Penyebaran Kuesioner.....   | 48 |
| 5. Table 4.5 Data Kuesioner yang telah disebar.....   | 50 |
| 6. Table 4.6 Pemenuhan <i>Docking &amp; Floating Repair</i> PT. JMI Semarang Unit I periode 2018.....       | 52 |
| 7. Pemenuhan <i>Docking &amp; Floating Repair</i> PT. JMI Semarang Unit II periode 2018.....                | 53 |



## DAFTAR GAMBAR

1. Gambar 2.1 KerangkaPemikiran.....21
2. Gambar 4.1 StrukturOrganisasi.....32
3. Gambar 4.2 Alur PelaksanaanPelayananPerbaikanKapal di PT. JMI Semarang.....38
4. Gambar 4.3 PembagianKuesionerDenganKaptenKapal.....51
5. Gambar 4.4 PembagianKuesionerDengan KKM Kapal.....51
6. Gambar 4.5 GrafikPerbaikanKapal Di Unit I dan II PT. JMI Semarang Periode 2018.....53



## ABSTRAKSI

**Tri Ari Muhammad Fauzi** NIT. 52155669.N, 2019 “*Pelayanan Prima Perbaikan Kapal di PT. JMI Semarang*”, Program Diploma IV, Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I : Dr. Capt. M. Suwiyadi, M.Pd., M.Mar dan Pembimbing II : Dwi Prasetyo, M.M., M.Mar. E.

Untuk mendukung kelancaran transportasi angkutan laut dalam pengoperasian kapal, maka dalam penulisan skripsi ini menguraikan tentang bagaimana, “*Pelayanan Prima Perbaikan Kapal di PT. JMI Semarang*”, beroperasinya sebuah kapal sebagai salah satu alat transportasi akan melalui perawatan dan perbaikan kapal untuk menstabilkan kondisi kapal agar dalam operasional kapal tetap optimal yang sesuai dengan persyaratan yang telah ditetapkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia. Oleh karena itu perlu dilakukan perawatan dan perbaikan secara rutin dan berkala baik dari sisi kuantitas maupun kualitasnya.

Metode yang digunakan dalam skripsi ini adalah metode pendekatan kuantitatif untuk membandingkan data yang diperoleh mengenai data-data kapal yang telah diperbaiki PT. JMI Semarang pada unit 1 dan unit 2. Setelah itu, pendekatan kualitatif untuk mengetahui kepuasan pelanggan di PT. JMI Semarang. Adapun rumusan masalah dari penelitian ini adalah: bagaimana pelaksanaan pelayanan prima perbaikan kapal di PT. JMI Semarang, berapa jumlah kapal yang diperbaiki, jenis kapal apa saja yang diperbaiki, berapa banyak waktu dan tenaga yang dibutuhkan untuk perbaikan kapal.

Berdasarkan hasil penelitian ini disimpulkan bahwa setiap kapal yang melaksanakan perbaikan di PT. JMI Semarang harus mengikuti alur yang telah ditentukan dan setiap tahun kapal masuk pada galangan unit 1 dan 2 kurang lebih 100 kapal dari berbagai jenis kapal, seperti kapal penumpang, *ro-ro*, negara, perang, *tanker*, *rig*, *off-shore*, *tug boat*. Dari berbagai jenis kapal tersebut membutuhkan tenaga kerja dan waktu yang berbeda dalam menyelesaikan perbaikan kapal.

**Kata Kunci** : Pelayanan, perbaikan kapal.

## ABSTRACT

**Tri Ari Muhammad Fauzi** NIT. 52155669.N, 2019 "Excellent Ship Repair Service at PT. JMI Semarang", Diploma IV Program, Nautika, Merchant Marine Polytechnic Semarang, Advisor I : Dr. Capt. M. Suwiyadi, M.Pd., M.Mar and Advisor II : Dwi Prasetyo, M.M., M.Mar. E.

To support the smooth transportation of sea transportation in the operation of ships, the writing of this thesis describes how, "Excellent Service for Ship Repair at PT. JMI Semarang ", the operation of a ship as one of the means of transportation will go through ship maintenance and repair to stabilize the condition of the ship so that the ship's operations remain optimal in accordance with the requirements set by the Indonesian Classification Bureau. Therefore it is necessary to carry out regular and periodic maintenance and repairs both in terms of quantity and quality.

The method used in this thesis is a quantitative approach method to compare data obtained about ship data that has been repaired by PT. JMI Semarang in unit 1 and unit 2. After that, a qualitative approach to determine customer satisfaction at PT. JMI Semarang. The formulation of the problem of this research is: how the implementation of excellent service to repair ships at PT. JMI Semarang, how many ships were repaired, what types of ships were repaired, how much time and energy was needed to repair the ship.

Based on the results of this study it was concluded that each ship that carried out repairs at PT. JMI Semarang must follow the predetermined path and every year ships enter shipbuilding units 1 and 2 approximately 100 ships of various types of ships, such as passenger ships, ro-ro, country, war, tanker, rig, off-shore, tug boat . Of the various types of ships requires labor and different times in completing ship repairs.

Keywords: Service, ship repair.



# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Penelitian**

Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara. Pentingnya transportasi, baik darat, laut maupun udara, ini tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang.

Negara Kesatuan Republik Indonesia merupakan Negara kepulauan yang memiliki potensi besar menjadi poros maritim dunia. Untuk menjadi sebuah negara maritim, maka infrastruktur antar pulau dan sepanjang pantai di setiap pulau merupakan hal yang harus dibangun dan dikembangkan. Jalan antarpulau ini harus benar-benar dapat direalisasikan untuk mempercepat transportasi antar pulau di Indonesia.

Transportasi laut sebagai bagian dari sistem transportasi nasional perlu dikembangkan dalam rangka mewujudkan Wawasan Nusantara yang mempersatukan seluruh wilayah Indonesia, termasuk lautan nusantara sebagai kesatuan wilayah nasional. Pengembangan transportasi laut harus mampu menggerakkan pembangunan Indonesia. Tidak dapat dipungkiri bahwa sarana transportasi laut di Negara kepulauan seperti Indonesia telah menjadi tulang punggung utama pergerakan distribusi barang dalam skala besar dengan menggunakan kapal laut.

Kapal merupakan salah satu bentuk transportasi laut yang mengangkut, baik berupa barang, penumpang, bahan tambang, dan lain-lain pada semua daerah yang mempunyai wilayah perairan tertentu. Karena sebagian besar 2/3 permukaan bumi adalah air, kapal sejak dahulu digunakan manusia sebagai sarana transportasi yang sangat penting untuk hubungan dagang, penyebaran agama, pencarian emas atau rempah-rempah, hubungan diplomatik, dan lainlain. Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi membuat industri perkapalan pun ikut berkembang. Bila dahulu kapal hanya digunakan untuk sarana transportasi laut, maka sekarang ini kapal mampu untuk melakukan berbagai kebutuhan seperti mengangkut manusia atau barang, membawa muatan cair atau gas, perang, eksplorasi, ekspor/impor, penelitian di laut, penangkapan ikan, pengeboran (*drilling*), dan lain-lainya. Berdasarkan kebutuhan diatas, kapal dibagi menjadi beberapa macam (*type*) berdasarkan fungsinya yaitu : Kapal Barang (*Cargo Ship*); Kapal Penumpang (*Passenger Ship*); Kapal Tanki (*Tanker Ship*); Kapal Peti Kemas (*Container Ship*); Kapal Pengangkut Muatan Curah (*Bulk Carrier Ship*); dan kapal-kapal khusus seperti Kapal Keruk (*Dredger Vessel*), Kapal Ikan (*Fishing Vessel*), Kapal Perang, dan Kapal Tunda (*Tug Boat*).

Ketersediaan kecukupan jumlah kapal untuk melayani tuntutan kebutuhan, tak lepas dari beberapa faktor antara lain tetap terjaganya kondisi fisik atau kinerja kapal dalam memenuhi fungsinya sebagai alat transportasi laut yang aman, efisien dan tetap menjaga kebersihan laut. Pemenuhan ketersediaan dan kecukupan jumlah kapal dengan berbagai jenis sesuai

kebutuhan, dapat diusahakan selain dengan pembelian dari luar negeri, juga dapat diperoleh dari hasil pembuatan dari dalam negeri sendiri. Untuk itu sudah saatnya bagi Indonesia untuk mempersiapkan tenaga – tenaga berpendidikan dan berketerampilan khusus untuk memperkuat dan meningkatkan industri perkapalan dalam rangka memenuhi jumlah armada kapal sebagai alat transportasi laut.

Selanjutnya, oleh karena kinerja kapal sebagai alat transportasi laut, juga akan sangat mempengaruhi system transportasi yang telah dirancang, maka disamping upaya penambahan jumlah armada dan jenis kapal sesuai kebutuhan yang cenderung terus meningkat terus dilakukan serta pengoperasian kapal yang profesional, kegiatan perawatan, pemeliharaan serta perbaikan perlu ditingkatkan. Sebagai konsekuensinya, setiap penambahan jumlah kapal apapun jenisnya, perlu dipertimbangkan tenaga operasional dan tenaga perawat, dan tenaga perbaikan.

Perawatan atau perbaikan kapal, selain dapat dilaksanakan oleh anak buah kapalnya sendiri selama berada di atas kapal yang sedang beroperasi, juga dilakukan oleh orang di luar kapal yang memperoleh kepercayaan untuk menangani perawatan atau perbaikan, baik saat kapal berlayar, berlabuh terlebih-lebih pada saat kapal berada di dok saat menjalani dok rutin. Perbaikan kapal dilaksanakan di galangan kapal yang terpercaya dan biasanya mempunyai pelayanan yang baik, contohnya galangan kapal yang disediakan oleh PT. JMI yang bertempat di Semarang.

Layanan pekerjaan PT. JMI adalah meliputi pengedokan dan perawatan kapal, *replating*, *overhauling*, listrik, radio, *tank cleaning*, serta jasa-jasa lain yang berhubungan dengan kelautan. Sejak tahun 1983 JMI juga telah aktif menerima pesanan pembangunan kapal-kapal baru untuk segala macam jenis dan ukuran, dimulai dari *Mooring Boat*, *tugboat*, *Barges*, *Ferry Boat*, *Cargo Container*, sampai dengan *Tanker*.

Untuk meningkatkan pelayanan kepada pelanggan, JMI telah meningkatkan fasilitas galangan pada medio 1985. *Building bert* yang semula berukuran 90 meter x 20 meter diperpanjang menjadi 102 meter x 20 meter sehingga kapasitas meningkat dari 2.250 ton menjadi 7.000 ton. *Graving dock* juga diperpanjang dari ukuran semula 90 meter x 20 meter dengan kapasitas 3.000 ton menjadi 110 meter x 20 meter sehingga kapasitas juga meningkat menjadi 8.000 ton. Selain perluasan bangunan dok, juga dibangun bengkel pelat, mesin, dan listrik. Penambahan *mobile crane*, *tower crane*, dan peralatan lainnya menjadikan JMI sebagai galangan pembangunan dan perbaikan kapal yang patut diperhitungkan dalam industri perkapalan nasional maupun internasional.

Di samping sumber daya mekanik yang selalu ditingkatkan, kinerja sumber daya manusia adalah faktor penentu keberhasilan PT. JMI dalam mengabdikan kepada masyarakat maritim selama dua dasawarsa lebih usianya. Kukuh kembang layar perusahaan didukung oleh tenaga-tenaga ahli yang datang dari berbagai macam disiplin ilmu baik manajerial, administratif, maupun teknik dengan tingkat pendidikan yang beragam pula. Hingga saat ini

kegiatan usaha JMI didukung oleh lebih kurang 360 orang staf dan karyawan organik dan non-organik serta sekitar 1200 orang tenaga sub kontraktor. Keahlian para tenaga kerja di JMI telah menghasilkan produksi 57 unit kapal dari segala jenis dan ukuran selama 22 tahun, dan pengedokan antara 60-70 kapal setiap tahunnya. Berkat profesionalisme dan dedikasi yang tinggi dari para personil, PT. JMI berhasil menjalin kerjasama alih teknologi dan pengetahuan sejak tahun 1988 dengan Jurong Shipyards, Ltd. (Singapura) dan *AKASAKA Diesel Engine* (Jepang), serta beberapa perguruan tinggi baik di dalam maupun luar negeri, seperti Institut Teknologi Surabaya (Surabaya, Indonesia) dan *Kobe University* (Kobe, Jepang).

Dalam pembangunan kapal-kapal baru, JMI, sesuai dengan kontrak, didampingi oleh galangangalangan luar negeri sebagai partner sekaligus sub kontraktor, misalnya *NIIGATA 4 Engineering* (Jepang) untuk pembangunan kapal motor *tanker* dan *Damen Shipyards* (Belanda) untuk pembangunan kapal-kapal navigasi. Di samping memperkaya wawasan teknis dan manjerial para personil PT. JMI, bentuk kerjasama dengan para sub kontraktor dari luar negeri telah menciptakan suatu sistim supervisi yang ketat mulai dari awal hingga akhir proses produksi sehingga kapal-kapal yang dibangun terjamin kualitasnya. Dengan demikian standar dan kelas yang dipersyaratkan oleh pemesan, serta peraturan perkapalan baik nasional maupun internasional, dapat dipenuhi dengan hasil memuaskan. Berdasarkan keadaan tersebut diatas, maka perusahaan pelayaran dan kontraktor yang ada di Semarang melakukan kerja sama untuk mengurangi kesulitan dalam hal perawatan serta perbaikan kapal

yaitu dengan perbaikan di tempat galangan kapal sehingga pengoperasian kapal dapat dilaksanakan sesuai dengan apa yang diharapkan. Mengingat pentingnya perawatan serta perbaikan kapal yang dapat mendukung kelancaran transportasi angkutan laut dalam pengoperasian kapal maka penulis tertarik melakukan penelitian dengan judul **“Pelayanan Prima Perbaikan Kapal di PT. JMI Semarang”**.

### **B. Perumusan Masalah**

Berdasarkan pada masalah yang dihadapi pada saat pelaksanaan perbaikan kapal diatas dok sangatlah luas, maka penelitian penulis merumuskan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimanakah pelaksanaan pelayanan prima perbaikan kapal di PT. JMI Semarang?
2. Berapa jumlah kapal yang diperbaiki di PT. JMI Semarang?
3. Jenis kapal apa saja yang diperbaiki di PT. JMI Semarang?
4. Berapa banyak waktu dan tenaga yang dibutuhkan untuk perbaikan kapal di PT. JMI Semarang?

### **C. Batasan Permasalahan**

Guna membatasi masalah yang akan dibahas dalam skripsi ini, maka penulis membatasi pembahasan masalah pada pelayanan prima perbaikan kapal yang di berikan oleh PT. JMI Semarang guna mendapatkan hasil perbaikan yang maksimal dengan waktu dan tenaga yang efisien serta jumlah kapal yang diperbaiki dan jenis kapal yang diperbaiki.

#### **D. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan judul penelitian tersebut yaitu tentang pelayanan prima perbaikan kapal di PT. JMI Semarang bertujuan sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui pelaksanaan prima perbaikan kapal di PT. JMI Semarang.
2. Untuk mengetahui jumlah kapal yang diperbaiki di PT. JMI Semarang.
3. Untuk mengetahui jenis kapal apa saja yang diperbaiki di PT. JMI Semarang
4. Untuk mengetahui jumlah waktu dan tenaga yang dibutuhkan untuk perbaikan kapal di PT. JMI Semarang.

#### **E. Manfaat Penelitian**

Penelitian ini diharapkan akan bermanfaat bagi penulis dan pembaca serta sebagai acuan pihak kapal, kontraktor dan perusahaan pelayaran dalam menjaga kondisi kapal yang diantaranya terdiri dari:

1. Teoritis
  - a. Sebagai Perusahaan galangan kapal nasional swasta di Indonesia merupakan salah satu tulang punggung pembangunan maritim Indonesia yang berperan dalam industri perkapalan baik di pasar nasional, regional maupun global.
  - b. Membantu pemerintah dan perusahaan pelayaran Indonesia untuk meningkatkan kapasitas angkut nasional untuk mengejar ketinggalan selama 30 tahun terakhir.

- c. Mencegah pemerintah agar tidak membangun atau melakukan perbaikan kapal di luar negeri, terutama untuk ukuran dan jenis kapal yang sudah mampu dibangun dan diperbaiki di dalam negeri.
- d. Meningkatkan kemampuan galangan agar kapasitas bangunan baru maupun reparasi dapat selalu bertambah sehingga dapat mencegah mengalirnya devisa keluar negeri melalui upaya / solusi untuk menghindari pembangunan kapal - kapal baru maupun perbaikan kapal Indonesia ke luar negeri.

## 2. Praktis

- a. Membantu dalam merencanakan dan menata kegiatan yang lebih baik, yang berarti meningkatkan kemampuan kapal dan membantu untuk mencapai sasaran yang telah ditentukan oleh manajer operasi.
- b. Untuk awak kapal, sebagai perhatian bahwa kapal dalam pengoperasiannya membutuhkan perawatan dan perbaikan. Dan perlu diketahui bahwa perawatan dan perbaikan itu tidak hanya dilakukan di galangan kapal tetapi juga perlu adanya kesadaran awak kapal dalam merawat dan memperbaiki kapal.
- c. Untuk pemilik kapal, agar memudahkan dalam merencanakan perawatan kapal terhadap kelancaran pengoperasiannya.
- d. Untuk kontraktor galangan kapal, sebagai perhatian agar dapat meningkatkan kemampuannya dalam perbaikan kapal di galangan.

- e. Untuk pihak kapal, agar mendapatkan informasi umpan balik yang akurat dari kantor pusat dalam meningkatkan pelayanan, perancangan kapal dan sebagainya.

## **F. Metode penelitian**

Dalam pelaksanaan penelitian (dalam rangka kegiatan untuk mengumpulkan data), peneliti menggunakan metode observasi, *interview* dan kepustakaan yang diberikan kepada pihak PT. JMI Semarang serta perwira kapal yang sedang melaksanakan perawatan kapal di dok.

### **1. Rancangan penelitian**

Rancangan penelitian dalam penulisan ini adalah untuk memudahkan penulisan dalam hal-hal yang berhubungan dengan penelitian. Rancangan penelitian ini terdiri dari beberapa urutan yaitu:

- a. Penulis mengumpulkan data yang berkaitan dengan masalah dalam penelitian ini.
- b. Penulis menganalisa data yang sudah terkumpul dan membuat kesimpulan.
- c. Penulis menyimpulkan hasil analisa data.

### **2. Pelaksanaan penelitian**

Penelitian akan penulis laksanakan di lingkungan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang khususnya di PT. JMI Semarang.

## **G. Sistematika Penelitian**

Dalam skripsi ini sistematika penulisannya adalah sebagai berikut:  
Bagian awal dari skripsi berisi halaman judul, lembar persetujuan, lembar pengesahan, halaman motto, persembahan, kata pengantar, daftar isi.

### **BAB I : PENDAHULUAN**

Mengemukakan tentang latar belakang penelitian, permasalahan, tujuan penelitian, manfaat penelitian, metode penelitian, serta sistematika penulisan skripsi.

### **BAB II : LANDASAN TEORI DAN KERANGKA BERPIKIR**

Dalam bab ini berisi teori-teori yang mendasari permasalahan dalam skripsi ini beserta dengan uraian uraiannya yang didapat pada saat penulis melaksanakan penelitian dan kerangka berpikir.

### **BAB III : METODE PENELITIAN**

Dalam bab ini berisi tentang pendekatan penelitian, waktu dan tempat penelitian, ruang lingkup penelitian, lokasi penelitian, prosedur penelitian, teknik pengumpulan data dan teknik analisa data.

### **BAB IV : ANALISA DAN PEMBAHASAN MASALAH**

Dalam bab ini mengemukakan tentang pembahasan terhadap rumusan masalah yang timbul. Data-data yang diambil dari lapangan berupa fakta-fakta dan sebagainya termasuk pengolahan data, digambarkan dalam deskripsi

data. Bab ini juga berisi analisis data dengan mencari hubungan antara hal yang satu dengan yang lainnya, juga alternatif pemecahan masalah.

## BAB V : PENUTUP

Dalam bab ini mengemukakan simpulan hasil penelitian dan saran-saran berdasarkan simpulan.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN-LAMPIRAN

RIWAYAT HIDUP



## BAB II

### LANDASAN TEORI

#### A. Tinjauan Pustaka

##### 1. Pelayanan Prima

Kualitas pelayanan memegang peranan yang sangat penting pada perusahaan. Jika perusahaan memberikan pelayanan yang baik, maka pelanggan merasa puas dan juga bisa meningkatkan loyalitas pelanggan terhadap produk atau jasa yang ditawarkan oleh perusahaan. Pelayanan prima sudah banyak diterapkan oleh berbagai perusahaan. Pelayanan prima merupakan pelayanan inti atau pelayanan prioritas yang diberikan oleh perusahaan kepada pelanggan. Untuk itu kualitas pelayanan pelanggan memegang peranan sangat penting untuk melakukan perawatan atau perbaikan kapal.

##### a. Pengertian Pelayanan Prima

Menurut Bintoro (2014:107), pelayanan prima merupakan terjemahan istilah “*excellent perbaikan*” yang secara harfiah berarti pelayanan terbaik atau sangat baik. Disebut sangat baik atau terbaik karena sesuai dengan standar pelayanan yang berlaku atau dimiliki instansi pemberi pelayanan. Hakekat pelayanan publik adalah pemberian pelayanan prima kepada masyarakat yang merupakan perwujudan kewajiban aparatur pemerintah sebagai abdi masyarakat.

Menurut Atep Adya Barata (2003:27), pengertian layanan prima adalah sebagai berikut:

- 1) Layanan prima adalah membuat pelanggan merasa penting
- 2) Layanan prima adalah melayani pelanggan dengan ramah, tepat, dan cepat.
- 3) Layanan prima adalah pelayanan dengan mengutamakan kepuasan pelanggan
- 4) Layanan prima adalah menempatkan pelanggan sebagai mitra
- 5) Layanan prima adalah pelayanan optima yang menghasilkan kepuasan pelanggan
- 6) Layanan prima adalah kepedulian kepada pelanggan untuk memberikan rasa puas
- 7) Layanan prima adalah upaya layanan terpadu untuk kepuasan pelanggan

Pengertian atau definisi pelayanan prima yang dikemukakan diatas dapat dikatakan semuanya benar, karena pengertian pelayanan prima diatas diungkapkan oleh berbagai pelaku bisnis dibidang yang berlainan. Namun demikian, dalam suatu definisi pelayanan prima, paling tidak kesamaannya terletak pada tujuan layanan, yaitu memuaskan pelanggan.

Jadi dapat diambil kesimpulan bahwa yang dimaksud pelayanan prima yaitu memberikan pelayanan sebaik-baiknya kepada para pelanggan, sehingga pelanggan merasa puas terhadap pelayanan tersebut.

## b. Tujuan Pelayanan Prima

Tujuan pelayanan prima adalah memberikan pelayanan yang dapat memenuhi dan memuaskan pelanggan atau masyarakat serta memberikan fokus kepada pelanggan. Pelayanan prima dalam sector publik didasarkan pada aksioma “pelayanan adalah pemberdayaan”. Pelayanan pada sector bisnis berorientasi keuntungan, sedangkan pelayanan prima pada sector publik bertujuan memenuhi kebutuhan masyarakat secara sangat baik atau terbaik.

Bagi perusahaan, pelayanan prima bertujuan terhadap kelangsungan hidup perusahaan. Apabila pelayanan yang diberikan tidak memuaskan tentu saja mengecewakan pelanggannya.

## c. Manfaat Pelayanan Prima

Pelayanan prima akan bermanfaat bagi upaya peningkatan kualitas pelayanan pemerintah kepada sebagai pelanggan dan sebagai acuan pengembangan penyusunan standar pelayanan. Penyedia layanan, pelanggan atau stakeholder dalam kegiatan pelayanan akan memiliki acuan tentang bentuk, alasan, waktu, tempat, dan proses pelayanan yang pelayanan prima adalah sebagai berikut:

- 1) Rasa memiliki terhadap instansi.
- 2) Rasa kebanggaan terhadap pekerjaan.
- 3) Loyalitas yang tinggi terhadap pekerjaan.
- 4) Ingin menjaga martabat dan nama baik instansi.

Untuk perusahaan profit, tentu saja pelayan prima ini merupakan hal terpenting, karena kelangsungan hidup perusahaan tentu saja dipengaruhi oleh pelayanan prima yang diberikan oleh perusahaan tersebut. Jika perusahaan tidak dapat memberikan kepuasan kepada pelanggan tentu saja pelanggan akan berpaling kepada perusahaan lain. Oleh karena itu, beberapa perusahaan melakukan beberapa hal dalam peningkatan kualitas pelayanannya. Disiplin dalam bekerja merupakan salah satu faktor penunjang dalam memberikan pelayanan.

## 2. Perbaikan

Menurut Martopo (2004:110), merawat dan memperbaiki kapal adalah mengelola secara terus menerus untuk menjaga agar fasilitas / perawatan dapat digunakan guna kelancaran proses produksi / operasi usaha pelayaran.

Perbaikan sering juga disebut dengan istilah servis. Pengertian dari servis atau perbaikan itu sendiri adalah usaha untuk mengembalikan kondisi dan fungsi dari suatu benda atau alat yang rusak akibat pemakaian alat tersebut pada kondisi semula. Proses perbaikan tidak menuntut penyamaan sesuai kondisi awal, yang diutamakan adalah alat tersebut bisa berfungsi normal kembali. Perbaikan memungkinkan untuk terjadinya pergantian bagian alat / *spare part*. Terkadang dari beberapa produk yang ada dipasaran tidak menyediakan spare part untuk penggantian saat dilakukan perbaikan, meskipun ada, harga spare part tersebut hampir

mendekati harga baru satu unit produk tersebut. Hal ini yang memaksa user/pelanggan untuk membeli baru produk yang sama.

Tidak setiap perbaikan dapat diselesaikan dengan mudah, tergantung tingkat kesulitan dan kerumitan assembling/perakitan alat tersebut, mulai dari tingkatan jenis bahan hingga tingkat kecanggihan fungsi alat tersebut. Tingkat kesulitan tersebutlah yang menumbuhkan perbedaan jenis perbaikan, mulai jenis perbaikan ringan, perbaikan sedang dan perbaikan yang sering dinamakan servis berat. Dari jenis servis diatas ditentukan biaya perbaikan sesuai tingkat kesulitannya.

Perbaikan merupakan satu hal yang sangat penting dalam dunia bisnis karena perbaikan merupakan salah satu bentuk penghargaan kepada pelanggan. Perbaikan juga menjadi salah satu pertimbangan seseorang untuk memutuskan membeli produk atau menggunakan jasa dari sebuah perusahaan. Perbaikan yang buruk bisa membuat pelanggan lari dan beralih ke perusahaan pesaing. Mengingat begitu pentingnya perbaikan bagi kelangsungan usaha kita, sudah selayaknya bila kita selalu menjaga perbaikan kita kepada pelanggan. Agus Saefudin Zuhri. "Pengertian Perbaikan

(Perbaikan)". Blogspot.com. <http://aguszuhri26.blogspot.com/2014/11/pengertian-servis-perbaikan.html> (diakses 20 Maret 2019).

### 3. Kapal

Menurut pasal 309 ayat (1) KUHD, "kapal" adalah semua alat berlayar, apapun nama dan sifatnya. Termasuk didalamnya adalah : kapal

karam, mesin pengeruk lumpur, mesin penyedot pasir, dan alat pengangkut terapung lainnya. Meskipun benda-benda tersebut tidak dapat bergerak dengan kekuatannya sendiri, namun dapat digolongkan kedalam “alat berlayar” karena dapat terapung/mengapung dan bergerak di air.

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, “kapal” adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Sementara menurut Undang-undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan, terdapat beberapa pengertian tentang kapal, yaitu : “Kapal Perikanan” ialah kapal, perahu, atau alat apung lainnya yang dipergunakan untuk melakukan penangkapan ikan, pengangkutan ikan, pengolahan ikan, pelatihan perikanan, dan penelitian/eksplorasi perikanan.

Kapal yang digunakan baik untuk keperluan transportasi antar pulau maupun untuk keperluan eksploitasi hasil laut, harus memenuhi persyaratan kelaik lautan, sehingga menjamin keselamatan kapal selama pelayarannya di laut. Adapun Kelaik Lautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen

keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

#### 4. Jenis-jenis kapal

Menurut Suwiyadi (1999:14), pembagian jenis-jenis kapal berdasarkan konstruksi bangunan kapal dan sifat muatan yang harus diangkut oleh kapal yang bersangkutan sebagai berikut:

##### a. Kapal-Kapal Barang (*Cargo Vessel*)

Adalah kapal yang dibangun khusus untuk tujuan mengangkut barang-barang menurut jenis barang masing-masing, menurut spesialisasi pengangkutan barang tersebut kita dapat melakukan pembagian lebih lanjut atas kapal barang itu sebagai berikut:

##### 1) *General Cargo Carrier*

Kapal yang dibangun khusus untuk tujuan mengangkut muatan umum (*General Cargo*) yang terdiri dari bermacam-macam barang yang dibungkus dalam peti, *box* dll.

##### 2) *Bulk Cargo Carrier*

Kapal yang dibangun khusus untuk mengangkut muatan curah yang dikapalkan dalam jumlah banyak sekaligus.

##### 3) *Tanker*

Dapat digolongkan ke dalam kapal bulk carrier tetapi oleh karena mengangkut muatan cair mempunyai kekhususan maka kapal *Tanker* dianggap merupakan jenis kapal tersendiri.

#### 4) *Special Designed Ship*

Kapal yang dibangun khusus bagi pengangkutan barang tertentu seperti daging segar, *LNG TANKER*, kapal pengangkut zat cair (*LNG Carrier*), *Log Carrier*, *OBO Carrier (Oil Bulk Ore Carrier)*.

#### 5) *Container vessel*

Kapal yang dibangun untuk mengangkut muatan *general cargo* yang sudah dimasukkan ke dalam peti kemas.

Jenis-jenis kapal *container*:

- a) *Containerized cargo ship (kapal general cargo)*
- b) Kapal *container (semi container vessel)*

#### b. Kapal Penumpang (*Passenger Vessel*)

Yaitu kapal yang khusus dibangun untuk mengangkut penumpang, kapal penumpang dibangun dengan banyak geladak yang masing-masing geladak terdapat ruangan penumpang yang dibagi-bagi dalam berbagai tingkat.

#### c. Kapal Barang - Penumpang (*Cargo – Passenger Vessel*)

Yaitu kapal yang dibangun untuk mengangkut penumpang dan muatan secara bersama-sama sekaligus. Ini adalah kapal yang mempunyai banyak geladak dari kabin penumpang serta *cargo hatches*. Kapal ini sangat cocok untuk pengangkutan antar pulau di mana jarak antar satu pelabuhan ke pelabuhan yang lain dekat-dekat saja.

#### d. Kapal Barang Yang Memiliki Akomodasi Terbatas (*Cargo Vessel With Limited Accomodation For Passanger*)

Adalah kapal barang biasa, baik yang berupa kapal *general cargo* maupun *bulk carrier*. Tetapi kapal ini diijinkan membawa penumpang dalam jumlah terbatas yaitu maksimal 12 orang. Yang dimaksud dengan akomodasi di sini adalah akomodasi dalam kabin-kabin atau kelas-kelas kamar dan bukan kelas deck.

#### 5. Sejarah berdirinya PT. Janata Marina Indah (JMI)

Indonesia sebagai negara kepulauan menyimpan kekayaan samudera yang luar biasa besar potensinya. Hadirnya transportasi air dengan perangkat sarana pelayaran dan perkapalan menjadi kebutuhan vital dalam upaya menggali anugerah alam ini. Membidik satu sisi yang paling tepat sesuai dengan kesiapan dan keahlian sumber daya manusia saat itu, maka pada bulan Februari 1977 berdirilah PT. Jasa Marina Indah, atau lebih dikenal dengan nama JMI, yang bergerak dalam teknologi perkapalan, keterpaduan antara pembangunan kapal baru maupun dok dan perbaikan kapal.

Peningkatan kapasitas pelayanan terus dikembangkan selaras dengan meningkatnya tuntutan kebutuhan pelanggan. Untuk memenuhi kebutuhan jasa perawatan kapal dalam docking, repairing dan floating repair, serta pembuatan kapal baru, maka pada tanggal 29 Desember 1982 mulai dioperasikanlah graving dock atau dok gali di pelabuhan Tanjung Emas, Semarang.

Dua dasawarsa terlewati sudah, JMI berkembang pesat sesuai dengan gerak laju pertumbuhan perekonomian dan industri negeri ini.

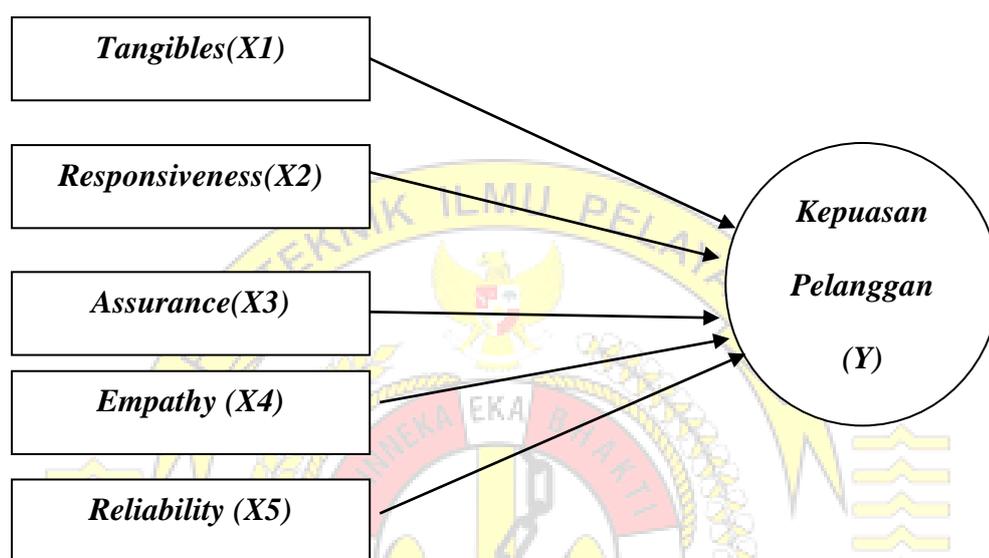
Untuk menanggapi permintaan pasar maka dibangunlah galangan unit II di Pelabuhan Tanjung Emas pada tahun 1993. Selain memiliki kapasitas dan fasilitas lebih besar bila dibandingkan dengan unit I, maka unit II ini pun hadir lebih lengkap dan modern bila semuanya sudah lengkap dibangun sesuai rencana induk. Kedua unit ini beroperasi secara terpadu untuk melayani pelanggan dari perusahaan-perusahaan swasta serta pemerintah, bahkan luar negeri termasuk untuk ekspor kapal baru.

#### **B. Kerangka Pemikiran**

Penulis menggunakan kerangka penelitian untuk memudahkan dalam menjawab permasalahan yang menjadi rumusan masalah penelitian ini. Model dari penelitian ini dapat dilihat pada gambar 2.1, dimana pada gambar tersebut dilukiskan bahwa hubungan hasil Survey Kepuasan Pelayanan didasari faktor dimensi mutu pelayanan yang terdiri dari *tangible*, *realibility*, *responsiveness*, *assurance* dan *empathy* yang berhubungan dengan evaluasi kinerja terhadap pelayanan prima.

Jika PT Janata Marina Indah Semarang mampu menjabarkan kelima dimensi tersebut dalam suatu mekanisme pelayanan, maka kepuasan konsumen lebih mudah diwujudkan atau dengan kata lain harapan konsumen untuk merasa puas dengan pelayanan PT Janata Marina Indah Semarang akan lebih mendekati kenyataan. Pelayanan dikatakan prima apabila konsumen merasa puas, baik pada saat terjadi kontak pelayanan pada situasi tertentu maupun di saat pasca perbaikan. Pelanggan atau Pengguna jasa PT Janata Marina Indah Semarang dikatakan puas apabila terdapat kesesuaian antara harapan konsumen

setelah mengevaluasi suatu jasa dengan pelayanan yang diterimanya. Ketidakpuasan akan timbul jika harapan dan keinginan konsumen tidak sesuai dengan kualifikasi yang diterimanya. Secara sistematis, kerangka berpikir dalam penulisan ini dapat digambarkan sebagai berikut :



Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran

Berdasarkan kerangka pemikiran tersebut, maka dapat dirumuskan hipotesis sebagai berikut :

Hipotesis 1 : *Tangible* mempunyai pengaruh positif terhadap kepuasan pengguna jasa PT Janata Marina Indah Semarang.

Hipotesis 2 : *Responsiveness* mempunyai pengaruh positif terhadap kepuasan pengguna jasa PT Janata Marina Indah Semarang.

Hipotesis 3 : *Assurance* mempunyai pengaruh positif terhadap kepuasan pengguna jasa PT Janata Marina Indah Semarang.

Hipotesis 4 : *Empathy* mempunyai pengaruh positif terhadap kepuasan pengguna jasa PT Janata Marina Indah Semarang.

Hipotesis 5 : *Reliability* mempunyai pengaruh positif terhadap kepuasan pengguna jasa PT Janata Marina Indah Semarang.



## BAB V

### PENUTUP

#### A. Simpulan

Berdasarkan analisa dan permasalahan serta pembahasan yang telah penulis uraikan pada bab-bab sebelumnya, maka dalam pelayanan prima perbaikan kapal di PT. JMI Semarang, penulis memberikan kesimpulan antara lain sebagai berikut:

##### 1. Pelaksanaan pelayanan prima perbaikan kapal di PT. JMI Semarang

Setiap kapal yang akan melaksanakan perbaikan kapal di PT. JMI

Semarang harus mengikuti alur yang telah ditentukan oleh PT. JMI

Semarang. Setelah kapal selesai melaksanakan perbaikan kapal, kondisi

kapal akan kembali prima dan dapat memenuhi aturan yang berlaku

baik dari klas maupun dari pemerintah, sehingga kapal dapat kembali

diutilisasikan untuk mendistribusikan energi ke seluruh pelosok

nusantara.

##### 2. Jumlah kapal yang diperbaiki di PT. JMI Semarang

Data kapal yang telah diperbaiki PT. JMI Semarang selama kurun

waktu 1 tahun pada unit 1 dan unit 2 tersebut terdiri dari berbagai jenis

kapal yang masuk dalam galangan kapal. Berikut data kapal beserta

jumlah kapal yang diperbaiki PT. JMI Semarang unit 1 dan unit 2

periode 2018 :

a. Unit 1 = 46 kapal

b. Unit 2 = 54 kapal

c. Jumlah = 100 kapal

3. Jenis kapal yang diperbaiki di PT. JMI Semarang

Jenis –jenis kapal yang masuk galangan kapal PT. JMI Semarang pada unit 1 dan 2 yaitu:

- a. Kapal Penumpang dan Ro-Ro
- b. Kapal Barang
- c. Kapal Negara
- d. Kapal Perang
- e. Kapal *Tanker*
- f. Kapal *Rig*
- g. Kapal *Off-Shore*
- h. *Tug Boat*

4. Waktu dan tenaga yang dibutuhkan untuk perbaikan kapal di PT. JMI Semarang.

Berdasarkan data-data yang dikumpulkan penulis, terdapat 2 kapal yang telah selesai melaksanakan perbaikan kapal. Kapal tersebut adalah kapal KM Nila Utama dan KMP SMS Sagita.

- a. KM Mila Utama

Waktu : 10 hari

Tenaga : 184 orang

- b. KMP SMS Sagita

Waktu : 18 hari

Tenaga : 224 orang

## B. Saran

Berdasarkan dengan simpulan diatas penulis mencoba memberikan saran-saran yang berhubungan dengan penulisan skripsi adalah sebagai berikut :

1. Hendaknya alur dalam pelaksanaan perbaikan kapal di PT. JMI Semarang diwujudkan dalam wujud tertulis agar para pemilik kapal yang akan melaksanakan perbaikan kapal dapat mudah memahami maksud dan tujuan dari alur tersebut.
2. Dengan jumlah kapal yang telah diperbaiki oleh PT. JMI Semarang, hendaknya perusahaan dapat semakin meningkatkan mutu dan kualitas perusahaan dalam bidang perbaikan kapal maupun pembuatan kapal baru.
3. Hendaknya menambah jenis perbaikan kapal dan ukuran galangan kapal agar semua jenis kapal dapat melaksanakan perbaikan kapal di PT JMI Semarang.
4. Sebaiknya meningkatkan manajemen perusahaan dalam menunjang waktu dan tenaga, agar terciptanya perbaikan kapal yang tepat waktu dan efisien serta mengutamakan kepuasan pelanggan.

Demikian simpulan dan saran yang dapat penulis sampaikan, guna menyelesaikan permasalahan di lapangan dan meningkatkan kualitas penyusunan skripsi ini.

## DAFTAR PUSTAKA

- Arso Martopo. 2004, *Alur Pelayaran dan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Semarang.
- Atep Adya Barata. 2003, *Dasar- Dasar Pelayanan Prima*, Elex Media Kompetindo, Jakarta.
- Bintoro, Daryanto. 2014, *Manajemen Penilaian Kinerja Karyawan*, Gava Media, Jakarta.
- Moleong, Lexy J. 2001, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Remaja Rosdakarya, Bandung.
- Mukhtar. 2013, *Metode Penelitian Deskriptif Kualitatif*, GP Press Group, Jakarta.
- Nasehudin, Toto Syatori & Nanang Gozali. 2012, *Metode Penelitian Kuantitatif*, CV Pustaka Setia, Bandung.
- Paul Suparno. 2014, *Metode Penelitian Pendidikan IPA*, Universitas Sanata Dharma, Yogyakarta.
- Sugiyono. 2008, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*, Alfabeta, Bandung.
- Sutopo. 2006, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, UNS, Surakarta.
- Suwiyadi. 1999, *Transportasi Laut dan Bisnis Pelayaran*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Semarang.
- Tohirin. 2013, *Bimbingan dan Konseling di Sekolah dan Madrasah (Berbasis Integrasi) Edisi Revisi*, Rajawali Pers, Jakarta.

### ***Undang-Undang***

Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) Pasal 309 ayat (1)

Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Undang-Undang No. 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan

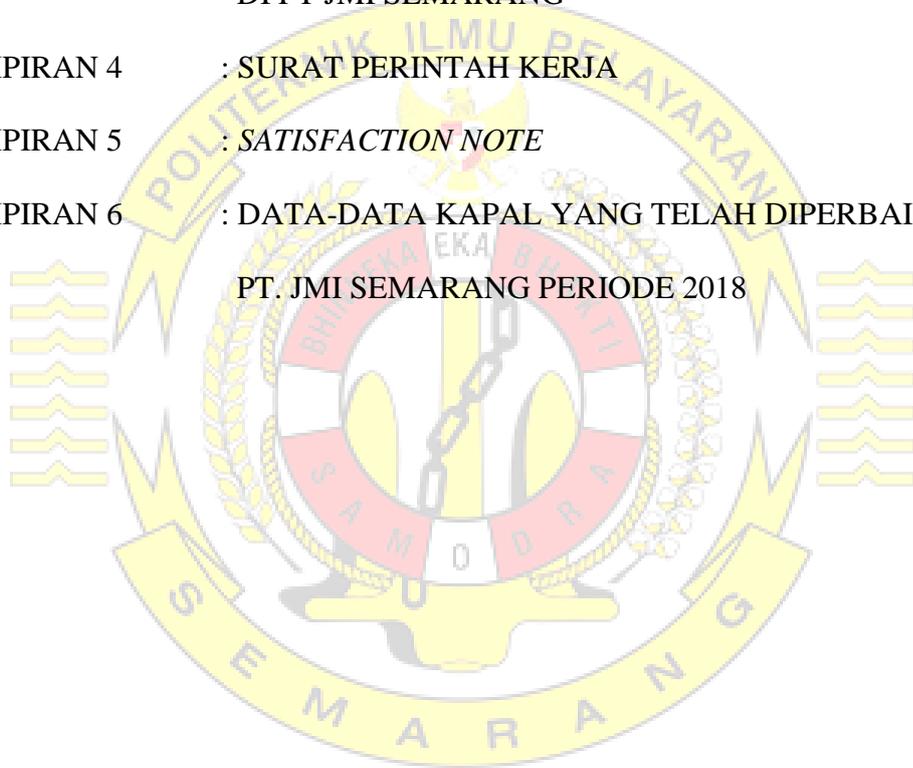
### ***Internet***

<http://aguszuhri26.blogspot.com/2014/11/pengertian-servis-perbaikan.html>



## DAFTAR LAMPIRAN

- LAMPIRAN 1 : HASIL KUESIONER PELAYANAN PRIMA DI PT. JMI  
SEMARANG TERHADAP PERBAIKAN KAPAL
- LAMPIRAN 2 : SURAT PERIJINAN UNTUK MELAKSANAKAN  
PENELITIAN DI PT. JMI SEMARANG
- LAMPIRAN 3 : PROSEDUR PELAKSANAAN PERBAIKAN KAPAL  
DI PT JMI SEMARANG
- LAMPIRAN 4 : SURAT PERINTAH KERJA
- LAMPIRAN 5 : *SATISFACTION NOTE*
- LAMPIRAN 6 : DATA-DATA KAPAL YANG TELAH DIPERBAIKI DI  
PT. JMI SEMARANG PERIODE 2018



### Kuesioner Pelayanan Prima terhadap Perbaikan Kapal

di PT. JMI Semarang

Jenis kelamin : Laki-laki

Pekerjaan / jabatan : MTKHODA

Nama kapal : FORSYTHIA

| No. | Pertanyaan  | SS | S | TS | STS |
|-----|---|----|---|----|-----|
| 1.  | Setujukah dilaksanakan kordinasi perencanaan (safety meeting) sebelum dilakukan perbaikan antara pihak PT. JMI dengan pemilik kapal?  | ✓  |   |    |     |
| 2.  | Setujukah dilakukan kordinasi antara pihak PT. JMI dengan pemilik untuk mengetahui sejauh mana perbaikan dilakukan?   | ✓  |   |    |     |
| 3.  | Setujukah dilakukan kordinasi antara pihak PT. JMI dengan pemilik kapal apabila terjadi perubahan hal penting? (misal: penambahan waktu perbaikan, penambahan spare part yang dibutuhkan) |    | ✓ |    |     |
| 4.  | Pihak PT. JMI memiliki pengetahuan yang sangat baik tentang SOP dalam melakukan perbaikan kapal.  |    | ✓ |    |     |
| 5.  | Pihak PT. JMI memiliki pengetahuan yang sangat baik tentang job description disetiap tugasnya masing-masing.  |    | ✓ |    |     |
| 6.  | Setujukah PT. JMI memiliki ketepatan penyelesaian dalam perbaikan kapal dengan cepat dan akurat?  | ✓  |   |    |     |
| 7.  | Pihak PT. JMI dapat memberikan mutu perbaikan yang dapat dipertanggung jawabkan.  |    | ✓ |    |     |
| 8.  | Selama perbaikan, pihak PT. JMI dapat memberikan informasi yang jelas dan mudah dimengerti kepada pihak pemilik kapal.  |    | ✓ |    |     |
| 9.  | Selama ini, PT. JMI memberikan pelayanan jasa perbaikan kapal yang memuaskan dan sesuai harapan.  |    | ✓ |    |     |
| 10. | Secara keseluruhan, PT. JMI memiliki citra yang positif dan baik.   |    | ✓ |    |     |

|     |  |  |   |  |  |
|-----|--|--|---|--|--|
| 11. | Kualitas perbaikan PT. JMI sudah dapat memenuhi kebutuhan.                 |  | ✓ |  |  |
| 12. | Hasil perbaikan yang dilakukan di PT. JMI dapat dipertanggung jawabkan.    |  | ✓ |  |  |
| 13. | Pihak PT. JMI selalu menanggapi keluhan kami dengan baik, cepat dan tepat. |  | ✓ |  |  |

Keterangan :

SS : Sangat Setuju

S : Setuju

TS : Tidak Setuju

STS : Sangat Tidak Setuju

### Kuesioner Pelayanan Prima terhadap Perbaikan Kapal

di PT. JMI Semarang

Jenis kelamin : LAKI - LAKI

Pekerjaan / jabatan : KKM

Nama kapal : FORSYTHIA

| No. | Pertanyaan  | SS | S | TS | STS |
|-----|---|----|---|----|-----|
| 1.  | Setujukah dilaksanakan kordinasi perencanaan (safety meeting) sebelum dilakukan perbaikan antara pihak PT. JMI dengan pemilik kapal?  |    | ✓ |    |     |
| 2.  | Setujukah dilakukan kordinasi antara pihak PT. JMI dengan pemilik untuk mengetahui sejauh mana perbaikan dilakukan?   | ✓  |   |    |     |
| 3.  | Setujukah dilakukan kordinasi antara pihak PT. JMI dengan pemilik kapal apabila terjadi perubahan hal penting? (misal: penambahan waktu perbaikan, penambahan spare part yang dibutuhkan) |    | ✓ |    |     |
| 4.  | Pihak PT. JMI memiliki pengetahuan yang sangat baik tentang SOP dalam melakukan perbaikan kapal.  |    | ✓ |    |     |
| 5.  | Pihak PT. JMI memiliki pengetahuan yang sangat baik tentang job description disetiap tugasnya masing-masing.  |    | ✓ |    |     |
| 6.  | Setujukah PT. JMI memiliki ketepatan penyelesaian dalam perbaikan kapal dengan cepat dan akurat?  |    | ✓ |    |     |
| 7.  | Pihak PT. JMI dapat memberikan mutu perbaikan yang dapat dipertanggung jawabkan.  | ✓  |   |    |     |
| 8.  | Selama perbaikan, pihak PT. JMI dapat memberikan informasi yang jelas dan mudah dimengerti kepada pihak pemilik kapal.  |    | ✓ |    |     |
| 9.  | Selama ini, PT. JMI memberikan pelayanan jasa perbaikan kapal yang memuaskan dan sesuai harapan.  |    | ✓ |    |     |
| 10. | Secara keseluruhan, PT. JMI memiliki citra yang positif dan baik.   |    | ✓ |    |     |

|     |  |  |   |  |  |
|-----|--|--|---|--|--|
| 11. | Kualitas perbaikan PT. JMI sudah dapat memenuhi kebutuhan.                 |  | ✓ |  |  |
| 12. | Hasil perbaikan yang dilakukan di PT. JMI dapat dipertanggung jawabkan.    |  | ✓ |  |  |
| 13. | Pihak PT. JMI selalu menanggapi keluhan kami dengan baik, cepat dan tepat. |  | ✓ |  |  |

Keterangan :

SS : Sangat Setuju

S : Setuju

TS : Tidak Setuju

STS : Sangat Tidak Setuju

### Kuesioner Pelayanan Prima terhadap Perbaikan Kapal

di PT. JMI Semarang

Jenis kelamin : Laki - Laki

Pekerjaan / jabatan : KKM

Nama kapal : KM ALHA KAMILAH

| No. | Pertanyaan  | SS | S | TS | STS |
|-----|---|----|---|----|-----|
| 1.  | Setujukah dilaksanakan kordinasi perencanaan (safety meeting) sebelum dilakukan perbaikan antara pihak PT. JMI dengan pemilik kapal?  | ✓  |   |    |     |
| 2.  | Setujukah dilakukan kordinasi antara pihak PT. JMI dengan pemilik untuk mengetahui sejauh mana perbaikan dilakukan?   | ✓  |   |    |     |
| 3.  | Setujukah dilakukan kordinasi antara pihak PT. JMI dengan pemilik kapal apabila terjadi perubahan hal penting? (misal: penambahan waktu perbaikan, penambahan spare part yang dibutuhkan) | ✓  |   |    |     |
| 4.  | Pihak PT. JMI memiliki pengetahuan yang sangat baik tentang SOP dalam melakukan perbaikan kapal.  |    | ✓ |    |     |
| 5.  | Pihak PT. JMI memiliki pengetahuan yang sangat baik tentang job description disetiap tugasnya masing-masing.  |    | ✓ |    |     |
| 6.  | Setujukah PT. JMI memiliki ketepatan penyelesaian dalam perbaikan kapal dengan cepat dan akurat?  |    | ✓ |    |     |
| 7.  | Pihak PT. JMI dapat memberikan mutu perbaikan yang dapat dipertanggung jawabkan.  |    | ✓ |    |     |
| 8.  | Selama perbaikan, pihak PT. JMI dapat memberikan informasi yang jelas dan mudah dimengerti kepada pihak pemilik kapal.  |    |   | ✓  |     |
| 9.  | Selama ini, PT. JMI memberikan pelayanan jasa perbaikan kapal yang memuaskan dan sesuai harapan.  |    |   | ✓  |     |
| 10. | Secara keseluruhan, PT. JMI memiliki citra yang positif dan baik.   |    | ✓ |    |     |

|     |  |  |   |   |  |
|-----|--|--|---|---|--|
| 11. | Kualitas perbaikan PT. JMI sudah dapat memenuhi kebutuhan.                 |  |   | ✓ |  |
| 12. | Hasil perbaikan yang dilakukan di PT. JMI dapat dipertanggung jawabkan.    |  | ✓ |   |  |
| 13. | Pihak PT. JMI selalu menanggapi keluhan kami dengan baik, cepat dan tepat. |  | ✓ |   |  |

Keterangan :

SS : Sangat Setuju

S : Setuju

TS : Tidak Setuju

STS : Sangat Tidak Setuju

### Kuesioner Pelayanan Prima terhadap Perbaikan Kapal

di PT. JMI Semarang

Jenis kelamin : LAKI - LAKI

Pekerjaan / jabatan : Nakhoda

Nama kapal : KM AISHA KAMUNY

| No. | Pertanyaan  | SS | S | TS | STS |
|-----|---|----|---|----|-----|
| 1.  | Setujukah dilaksanakan kordinasi perencanaan (safety meeting) sebelum dilakukan perbaikan antara pihak PT. JMI dengan pemilik kapal?  |    | ✓ |    |     |
| 2.  | Setujukah dilakukan kordinasi antara pihak PT. JMI dengan pemilik untuk mengetahui sejauh mana perbaikan dilakukan?   |    | ✓ |    |     |
| 3.  | Setujukah dilakukan kordinasi antara pihak PT. JMI dengan pemilik kapal apabila terjadi perubahan hal penting? (misal: penambahan waktu perbaikan, penambahan spare part yang dibutuhkan) |    | ✓ |    |     |
| 4.  | Pihak PT. JMI memiliki pengetahuan yang sangat baik tentang SOP dalam melakukan perbaikan kapal.  |    |   | ✓  |     |
| 5.  | Pihak PT. JMI memiliki pengetahuan yang sangat baik tentang job description disetiap tugasnya masing-masing.  |    | ✓ |    |     |
| 6.  | Setujukah PT. JMI memiliki ketepatan penyelesaian dalam perbaikan kapal dengan cepat dan akurat?  |    | ✓ |    |     |
| 7.  | Pihak PT. JMI dapat memberikan mutu perbaikan yang dapat dipertanggung jawabkan.  |    | ✓ |    |     |
| 8.  | Selama perbaikan, pihak PT. JMI dapat memberikan informasi yang jelas dan mudah dimengerti kepada pihak pemilik kapal.  |    |   | ✓  |     |
| 9.  | Selama ini, PT. JMI memberikan pelayanan jasa perbaikan kapal yang memuaskan dan sesuai harapan.  |    | ✓ |    |     |
| 10. | Secara keseluruhan, PT. JMI memiliki citra yang positif dan baik.   |    | ✓ |    |     |

|     |  |  |   |   |   |
|-----|--|--|---|---|---|
| 11. | Kualitas perbaikan PT. JMI sudah dapat memenuhi kebutuhan.                 |  |   | ✓ |   |
| 12. | Hasil perbaikan yang dilakukan di PT. JMI dapat dipertanggung jawabkan.    |  | ✓ |   |   |
| 13. | Pihak PT. JMI selalu menanggapi keluhan kami dengan baik, cepat dan tepat. |  |   |   | ✓ |

Keterangan :

SS : Sangat Setuju

S : Setuju

TS : Tidak Setuju

STS : Sangat Tidak Setuju

### Kuesioner Pelayanan Prima terhadap Perbaikan Kapal

di PT. JMI Semarang

Jenis kelamin : LAKI - LAKI

Pekerjaan / jabatan : KKM

Nama kapal : KMP. PANORAMA

| No. | Pertanyaan  | SS | S | TS | STS |
|-----|---|----|---|----|-----|
| 1.  | Setujukah dilaksanakan kordinasi perencanaan (safety meeting) sebelum dilakukan perbaikan antara pihak PT. JMI dengan pemilik kapal?  | ✓  |   |    |     |
| 2.  | Setujukah dilakukan kordinasi antara pihak PT. JMI dengan pemilik untuk mengetahui sejauh mana perbaikan dilakukan?   |    | ✓ |    |     |
| 3.  | Setujukah dilakukan kordinasi antara pihak PT. JMI dengan pemilik kapal apabila terjadi perubahan hal penting? (misal: penambahan waktu perbaikan, penambahan spare part yang dibutuhkan) | ✓  |   |    |     |
| 4.  | Pihak PT. JMI memiliki pengetahuan yang sangat baik tentang SOP dalam melakukan perbaikan kapal.  |    | ✓ |    |     |
| 5.  | Pihak PT. JMI memiliki pengetahuan yang sangat baik tentang job description disetiap tugasnya masing-masing.  |    | ✓ |    |     |
| 6.  | Setujukah PT. JMI memiliki ketepatan penyelesaian dalam perbaikan kapal dengan - cepat dan akurat?  |    |   | ✓  |     |
| 7.  | Pihak PT. JMI dapat memberikan mutu perbaikan yang dapat dipertanggung jawabkan.  |    | ✓ |    |     |
| 8.  | Selama perbaikan, pihak PT. JMI dapat memberikan informasi yang jelas dan mudah dimengerti kepada pihak pemilik kapal.  |    | ✓ |    |     |
| 9.  | Selama ini, PT. JMI memberikan pelayanan jasa perbaikan kapal yang memuaskan dan sesuai harapan.  |    |   | ✓  |     |
| 10. | Secara keseluruhan, PT. JMI memiliki citra yang positif dan baik.   |    | ✓ |    |     |

|     |  |  |   |   |  |
|-----|--|--|---|---|--|
| 11. | Kualitas perbaikan PT. JMI sudah dapat memenuhi kebutuhan.                 |  | ✓ |   |  |
| 12. | Hasil perbaikan yang dilakukan di PT. JMI dapat dipertanggung jawabkan.    |  | ✓ |   |  |
| 13. | Pihak PT. JMI selalu menanggapi keluhan kami dengan baik, cepat dan tepat. |  |   | ✓ |  |

Keterangan :

SS : Sangat Setuju

S : Setuju

TS : Tidak Setuju

STS : Sangat Tidak Setuju

### Kuesioner Pelayanan Prima terhadap Perbaikan Kapal

di PT. JMI Semarang

Jenis kelamin : LAKI-LAKI

Pekerjaan / jabatan : MAHEKODA

Nama kapal : KMP PANORAMA

| No. | Pertanyaan  | SS | S | TS | STS |
|-----|---|----|---|----|-----|
| 1.  | Setujukah dilaksanakan kordinasi perencanaan (safety meeting) sebelum dilakukan perbaikan antara pihak PT. JMI dengan pemilik kapal?  | ✓  |   |    |     |
| 2.  | Setujukah dilakukan kordinasi antara pihak PT. JMI dengan pemilik untuk mengetahui sejauh mana perbaikan dilakukan?   | ✓  |   |    |     |
| 3.  | Setujukah dilakukan kordinasi antara pihak PT. JMI dengan pemilik kapal apabila terjadi perubahan hal penting? (misal: penambahan waktu perbaikan, penambahan spare part yang dibutuhkan) |    | ✓ |    |     |
| 4.  | Pihak PT. JMI memiliki pengetahuan yang sangat baik tentang SOP dalam melakukan perbaikan kapal.  |    | ✓ |    |     |
| 5.  | Pihak PT. JMI memiliki pengetahuan yang sangat baik tentang job description disetiap tugasnya masing-masing.  |    | ✓ |    |     |
| 6.  | Setujukah PT. JMI memiliki ketepatan penyelesaian dalam perbaikan kapal dengan cepat dan akurat?  |    | ✓ |    |     |
| 7.  | Pihak PT. JMI dapat memberikan mutu perbaikan yang dapat dipertanggung jawabkan.  |    | ✓ |    |     |
| 8.  | Selama perbaikan, pihak PT. JMI dapat memberikan informasi yang jelas dan mudah dimengerti kepada pihak pemilik kapal.  |    | ✓ |    |     |
| 9.  | Selama ini, PT. JMI memberikan pelayanan jasa perbaikan kapal yang memuaskan dan sesuai harapan.  |    | ✓ |    |     |
| 10. | Secara keseluruhan, PT. JMI memiliki citra yang positif dan baik.   |    | ✓ |    |     |



|     |  |   |   |  |  |
|-----|--|---|---|--|--|
| 11. | Kualitas perbaikan PT. JMI sudah dapat memenuhi kebutuhan.                 |   | ✓ |  |  |
| 12. | Hasil perbaikan yang dilakukan di PT. JMI dapat dipertanggung jawabkan.    |   | ✓ |  |  |
| 13. | Pihak PT. JMI selalu menanggapi keluhan kami dengan baik, cepat dan tepat. | ✓ |   |  |  |

Keterangan :

SS : SangatSetuju

S : Setuju

TS : TidakSetuju

STS : SangatTidakSetuju

Semarang, 23 Mei 2019  
No. : 878 /UM/PEG/JMI.CAB/05.2019

Kepada Yth,  
Kepala Bagian Administrasi Akademik dan Ketrunaan  
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang  
Jl. Singosari 2A, Semarang 50242  
Email : info@pip-semarang.ac.id

Hal : Peretujuan Ijin Penelitian

Dengan hormat,  
Membalas surat dari Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, No : UM.209/5/14/PIP.SMG.19 tertanggal 20 Mei 2019 perihal permohonan ijin penelitian, dengan ini kami sampaikan bahwa PT. Janata Marina Indah – Semarang menyetujui permohonan tersebut, dengan ketentuan sebagai berikut :

Tgl Pelaksanaan : Jum'at, 24 Mei s/d 23 Agustus 2019 (3 bulan)  
Jam kerja : 08.00 WIB s/d 17.00 WIB  
Penelitian Atas Nama : Tri Ari Muhammad Fauzi (NIT : 52155669. N, Taruna Nautika DIV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang)  
Judul / tema Skripsi :  
" Pelayanan Prima Perbaikan Kapal di PT. JMI Semarang"  
Tempat Penelitian : PT. Janata Marina Indah Unit I atau Unit II  
Jl. Deli No.21 atau Jl. Yos Sudarso, Kali Baru Barat, Semarang 50174

Hal-hal yang perlu diperhatikan dalam pelaksanaan penelitian adalah :

1. Peneliti wajib memakai APD (Alat Pelindung Diri) / alat keselamatan kerja, meliputi : pakaian kerja /wearpack, sepatu kerja, helm warna biru, kacamata dan lain-lain sesuai persyaratan di area kerja.
2. Peneliti wajib mematuhi Peraturan Perusahaan, Prosedur Kerja dan mengikuti Safety Induction oleh Bag. K3.
3. Surat persetujuan ini wajib dibawa dan ditunjukkan kepada bagian terkait dalam pengambilan data.
4. Selesai Tugas Akhir Taruna Peneliti bersangkutan wajib menyerahkan 1 copy / salinan hasil skripsi tersebut kepada PT. Janata Marina Indah.

Atas perhatian dan kerjasama yang baik, disampaikan terima kasih.

Hormat kami

  
**Ir. Martono Acchedyo Oetomo M.M.**  
Pengampu Penelitian

Tembusan : Kadiv / Kadept / Kabag. Terkait di PT. Janata Marina Indah.

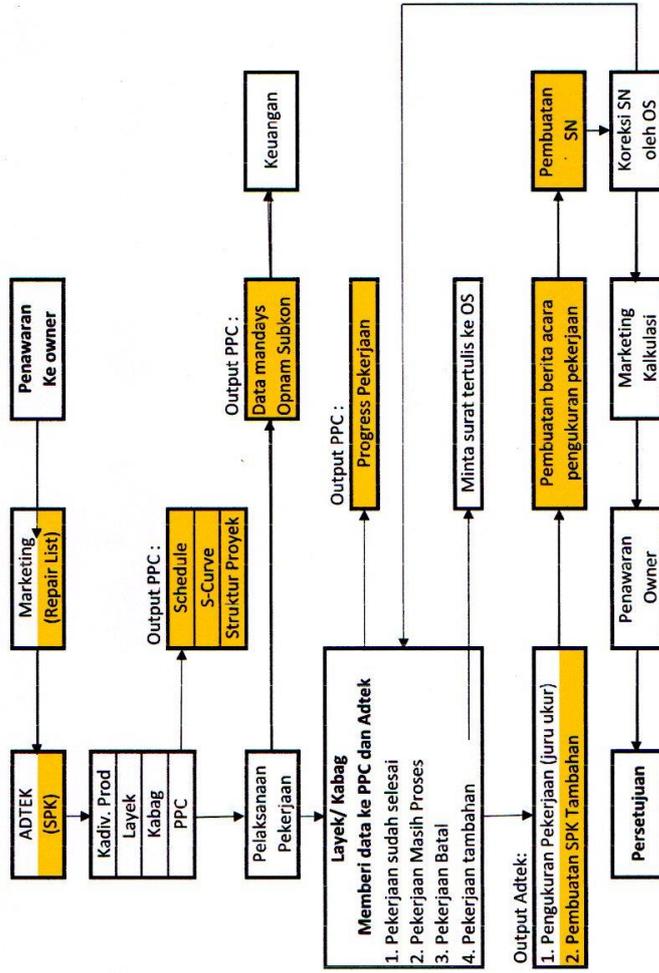
HEAD OFFICE |  
Gedung SOVEREIGN PLAZA  
Lantai 3 Blok C - D  
Jl. TB. Simatupang, Kav. 36  
Jakarta 12430  
Tel. (021) 29400283  
(021) 29400284  
(021) 29400285  
Fax. (021) 29400286  
Email : jmikt@centrin.net.id  
Website www.janatarina.com

SHIPYARD I |  
Port of Tanjung Emas  
Jl. Deli No. 21,  
Semarang 50129,  
Indonesia  
Tel. (62-24)3512 040,  
fax. (62-24) 3547 162  
Email : jmismg@indosat.net.id

SHIPYARD II |  
Port of Tanjung Emas  
Jl. Yos Sudarso  
Semarang 50129,  
Indonesia  
Tel. (62-24)3558 450,  
fax. (62-24) 3558 452



# Alur



Keterangan  
 : Output bentuk data



Owner : PT TIMUR MILA UTAMA  
 LOA : 134,86 mtr  
 LBP : 126,00 mtr  
 BM : 20,00 mtr  
 t : 6,00 mtr  
 GRT : 10,883 ton

| No.   | KODE     | Uraian Pekerjaan  | Volume   |
|-------|----------|---|----------|
|       | GS.00.00 | <b>GENERAL SERVICE</b>  |          |
| GS.01 |          | <b>Docking</b>  |          |
|       | GS.02.01 | Kapal dinaikkan dock untuk pemeriksaan dan perbaikan selama ± 7 hari dan kapal                      | 1 kali   |
|       | GS.02.02 |   | 4 hari   |
|       | GS.02.03 | floating repair + 5 han   | 1 hari   |
| GS.02 | GS.01.02 | <b>Line Handling</b>  |          |
|       |          | Diberikan assistensi line handling pada saat kapal masuk di areal floating dan keluar               | 2 unit   |
| GS.03 | GS.01.01 | <b>Tug Boat Service</b>   |          |
|       |          | Diberikan assistensi tug boat pada saat kapal naik dock dan turun dock 2x serta sandar didermaga    | 2 kali   |
| GS.04 | GS.12.00 | <b>Aliran listrik</b>   |          |
|       | GS.12.01 | Diberikan aliran listrik AC 440 V, AC 3 ph., 100 Amp. Phase 60 Hz selama pelaksanaan floating       | 7 hari   |
|       |          | Assistensi Connect & disconnect   | 2 samb   |
| GS.05 | GS.04.00 | <b>Pemadam Kebakaran</b>  |          |
|       | GS.04.02 | Diberikan petugas pemadam kebakaran selama pelaksanaan docking dan floating repair (2 person)       | 7 hari   |
|       | GS.04.01 | Disediakan selang pemadam kebakaran selama kapal berada di Galangan                                 | 7 hari   |
|       |          | Assistensi Connect & disconnect   | 2 samb   |
| GS.06 | GS.14.00 | <b>Fasilitas Kamar Mandi / WC</b>   |          |
|       |          | Diberikan fasilitas kamar mandi dan WC untuk ABK selama kapal docking dan floating repair.          | 7 hari   |
| GS.07 | GS.09.00 | <b>Bak Sampah</b>   |          |
|       |          | Disediakan bak sampah untuk menjaga kebersihan kapal selama docking dan floating repair             | 7 hari   |
| GS.08 | GS.07.00 | <b>Fresh Water Supply</b>   |          |
|       |          | Untuk kebutuhan kapal/ABK selama dock disupply air tawar di tangki FWT, rincian :                   |          |
|       |          | Estimasi 80 ton   | 50 ton   |
|       |          | Connect dan disconnect selang.  | 1 samb   |
| GS.09 | ED.01.00 | Dibuatkan gambar bukaan kulit & laporan dock  | 6 set    |
| GS.10 | GS.08.00 | <b>Pelayanan Crane</b>  |          |
|       |          | Diberikan pelayanan crane selama kapal melaksanakan perbaikan & pekerjaan pengecatan, replating dll | 1 ls     |
| GS.11 | GS.11.00 | <b>Peranca</b>  |          |
|       |          | Diberikan layanan fasilitas peranca selama kapal dalam perbaikan <i>estimasi</i>                    | 200 m²   |
| II.   | DW.00.00 | <b>Dock Working</b>   |          |
| DW.01 |          | <b>Hull Cleaning</b>  |          |
| A     |          | <b>Material Cat Supply Owner</b>  |          |
| 1.    | DW.01.01 | <b>Bottom Area di tambah Bottoop Area</b>   |          |
|       |          | Plat lambung kapal dari lunas sampai dengan garis air penuh estimasi luas 3024 m² diadakan :        |          |
|       | DW.01.01 | - Diseksiap   | 3,024 m² |
|       | DW.01.01 | - Di cuci air tawar luas  | 3,024 m² |
|       | DW.01.01 | - Disandblast ( SA 2,5 )  | 3,024 m² |

|    |             |   |                                |
|----|-------------|---|--------------------------------|
| 2  | DW.01.13    | Pengecatan ulang plimsol mark, draft mark, nama kapal, pelabuhan imo number di area lambung kapal (material cat owner supply)   | 1 ls                           |
| B  | DW.07.00    | <b>Pelindung Material (Material Owner Supply)</b>   |                                |
|    | DW.07.01    | Pemasangan & penggantian zinc anode : 8 kg / S-8  | 20 buah                        |
|    | DW.07.01    | Pemasangan & penggantian zinc anode : 4 kg / S-4  | 6 buah                         |
| C  | DW.06.00    | <b>Kotak Sea Chest dan Sea Grating (Cat Owner Supply)</b>   |                                |
| a  | DW.06.01    | Saringan air laut, sebanyak 2 buah (uk. 20") dibuka, dibersihkan berikut kotak saringan, diketok disand paper, setelah diperiksa klas/owner dicat :<br>-2 x cat anti corrosive.<br>-2 x cat anti fouling.<br>Setelah saringan di pasang kembali dan di beri kawat segel.  | 2 unit                         |
| D  |             | <b>PEKERJAAN LAMBUNG SECARA UMUM</b>  |                                |
|    | HL.01.00    | Diadakan Ultrasonic test plat lambung & bottom shell (± 100 titik) serta Keel plate (20 titik) atau sesuai petunjuk Owner Surveyor dan atau rekomendasi Class Surveyor / BKI, dibuatkan record dan gambar bukaan kulit  | 100 titik<br>20 titik<br>6 set |
|    | HL.02.00    | <b>Replating</b> Plat Yard supply<br>Dilaksanakan penggantian plat yang keropos sesuai petunjuk di lapangan.<br>Estimasi : 5000 kg  | 5,000 kg                       |
| E  | DW.05.00    | <b>Anchor &amp; Anchor Chain.</b> Catatan : Material Cat Owner Supply   |                                |
|    | DW.05.01    | Rantai jangkar estimasi dia 42 mm, jumlah 18 segel<br>- Rantai dan jangkar diturunkan ke lantai dock.<br>- Rantai digelar dilantai dock.<br>- Rantai di water jet<br>- Rantai diukur dan dibuatkan dan dibuatkan record.<br>- Rantai diperiksakan Klass.<br>- Rantai dicat bitumastic<br>- Setelah itu rantai dinaikkan kembali ke kapal. | 2 unit                         |
|    | DW.05.05    | <b>Bak Rantai</b><br>- Dibersihkan lumpunya.<br>- Dicat bitumastic.   | 2 unit                         |
| F  | DW.06.02    | Katup isap/katup buang dan scupper valve dibuka, dibawa ke bengkel, dibersihkan, diskir dan diperiksakan Klass, rumah valve dicat dengan :<br>- 1 (satu) x Cat Anti Corrosive.<br>- 1 (satu) x Cat Anti Fouling.  |                                |
|    | 1. DW.06.02 | Butterfly valve SK 150 APT SW Port & starboard  | 2 buah                         |
|    | 2. DW.06.02 | Butterfly valve SK 150 Line GS Pump   | 5 buah                         |
|    | 3. DW.06.02 | Kran Lambung Angle Valve 5K-100 x 9 buah  | 9 buah                         |
|    | 4. DW.06.02 | Sea chest valve Globe valve 5K-80 x 10 buah   | 10 buah                        |
|    | 5. DW.06.02 | Valve dari GS untuk pendingin AE Globe valve 5K-100 x 4 buah  | 4 buah                         |
|    | 6. DW.06.02 | Valve dari GS & Ballast pump Angle Valve 5K-80 x 15 buah  | 15 buah                        |
|    | 7. DW.06.02 | Valve SW ME Globe Valve 5K - 125 x 4 buah   | 4 buah                         |
|    | 8. DW.06.02 | Butterfly valve for pipe 5" pendingin Globe Valve 5K - 100 2 buah   | 2 buah                         |
|    | DW.06.02    | AE dari sea chest   |                                |
| 3  | MP.00.00    | <b>PERLENGKAPAN MANUEVER KAPAL</b>  |                                |
|    | MP.01.05    | Diadakan pengukuran kelonggaran poros kemudi & dibuatkan record   | 1 unit                         |
| 4  |             | <b>Baling-baling &amp; Transmisinya</b>   |                                |
| a. | MP.01.02    | Buka & pasang kembali skern / pelindung poros baling-baling   | 1 unit                         |

|    |          |  |  |  |        |
|----|----------|--|--|--|--------|
| c. | MP.01.01 | Sekrap dan bersihkan propeler. (Est. dia. 3000 mm x 4 daun)                            |  |  | 1 unit |
| d. | MP.01.01 | Sekrap dan bersihkan propeller. Bow thruster (Est. dia. 1740 mm x 4 daun)              |  |  | 1 unit |
| 5  |          | <b>Re piping</b> Pipa yard supply  |  |  |        |
|    | OU.00.00 | Pipa-pipa yang mengalami kroyos sesuai permintaan Owner diganti baru. <i>Estimasi:</i> |  |  |        |
|    | OU.00.01 | Pipa sch. 40 dia. 4"                      x                      12 mtr                |  |  | 12 mtr |
|    | OU.00.02 | Pipa sch. 40 dia. 3"                      x                      12 mtr                |  |  | 12 mtr |
|    | OU.00.03 | Pipa sch. 40 dia. 2"                      x                      12 mtr                |  |  | 12 mtr |

Semarang, 29 April 2019

PT. Janata Marina Indah

**Ir. Moch. Sjefari**  
Direktur Prod. & Teknik

**DATA KAPAL**

- Nama Kapal : KMP. SMS SAGITA  
 Owner : PT. Sekawan Maju Sejahtera  
 LOA : 132.00 mtr  
 LBP : 126.33 mtr  
 Lebar : 21.00 mtr  
 Dalam : 12.55 mtr  
 Draft : 5.19 mtr  
 GT : 8,968 ton  
 Klass : BK1  
 Jenis survey : Annual survey

| No. | Uraian Pekerjaan  | Volume                           |
|-----|---|----------------------------------|
| I.  | <b>Pelayanan Umum</b>   |                                  |
| 01. | <b>Tug Boat Service.</b><br>Diberikan asistansi Tugboat pada saat kapal datang dan saat kapal berangkat meninggalkan galangan   | Owner                            |
| 02. | <b>Line Handling</b><br>Diberikan asistansi line handling saat kapal masuk di areal dock, naik dan turun block serta pada saat keluar dari dock   | 2 kali<br>2 kali                 |
| 03. | <b>Docking.</b><br>Kapal dinaikan di atas dock selama (estimasi) 7 hari<br>Kapal floating repair (estimasi) 14 hari   | 1 kali<br>5 hari<br>7 hari       |
| 04. | <b>Pemadam Kebakaran</b><br>Diberikan petugas pemadam kebakaran (2 orang) & slang pemadam selama pelaksanaan docking & floating.<br>Connect & disconnect slang                                  | 7 hari<br>7 hari<br>2 conn.      |
| 05. | <b>Air Tawar</b><br>Diberikan supply air tawar 3 ton/hari untuk keperluan ABK<br>Connect & disconnect slang   | 63 ton<br>2 conn.                |
| 06. | <b>Fasilitas Kamar Mandi / WC</b><br>Diberikan fasilitas kamar mandi / wc berikut air tawar untuk ABK selama kapal dalam perbaikan  | 14 hari                          |
| 07. | <b>Bak Sampah</b><br>Disiapkan fasilitas bak sampah berikut pembuangannya selama kapal dalam perbaikan  | 14 hari                          |
| 08. | <b>Electric Supply</b><br>Diberikan aliran listrik ke kapal untuk penerangan / power consumption dikapal selama perbaikan 440 V, 60 A., 3 phase 60 HZ<br>Diadakan buka/pasang kabel connection. | 14 hari<br>2 conn.               |
| 09. | <b>Perancah</b><br>Diberikan asistansi perancah selama kapal dalam perbaikan.   | Estimasi<br>1,000 m <sup>3</sup> |
| 10. | <b>Crane</b><br>Diberikan asistansi crane selama kapal dalam perbaikan  | 1 Ls                             |









**NOTA PERNYATAAN SELESAI**  
**SATISFACTION NOTE**

Yth : PT. Sekawan Maju Sejahtera

No. : 27/SN/ADK/JMI.CAB/05.2019

Tanggal : 27 Mei 2019  
Date

Kapal : KMP. SMS SAGITA  
Vessel

Jenis Pekerjaan : DOCKING REPAIR  
Work Order

Pelabuhan : SEMARANG  
Port

Pekerjaan Dimulai : 09 Mei 2019  
Work Commenced

Nomer Order : 352/SPK/R-26/ADK/JMI.CAB/05.2019  
Order No.

Pekerjaan Selesai : 27 Mei 2019  
Work Completed

Uraian Pekerjaan dibawah ini telah diselesaikan dengan baik dan memuaskan  
The undermentioned work have been satisfactory performed and completed

**DATA KAPAL**

- Nama Kapal : KMP. SMS SAGITA  
Owner : PT. Sekawan Maju Sejahtera  
LOA : 132.00 mtr  
LBP : 126.33 mtr  
Lebar : 21.00 mtr  
Dalam : 12.55 mtr  
Draft : 5.19 mtr  
GT : 8,968 ton  
Klass : BKI  
Jenis survey : Annual suvey

**Penundaan :**

Kapal datang tanggal : 09 Mei 2019  
Kapal naik dock tanggal : 21 Mei 2019  
Kapal turun dock tanggal : 26 Mei 2019  
Kapal sea trial tanggal :

| No. | Kode BA | Uraian Pekerjaan   | Keterangan:                        |
|-----|---------|--|------------------------------------|
| I.  |         | <b>Pelayanan Umum</b>  |                                    |
| 01. | GS01.01 | <b>Tug Boat Service.</b><br>Diberikan asistensi Tugboat pada saat kapal datang dan saat kapal berangkat meninggalkan galangan  | <b>Owner</b>                       |
|     |         | Diberikan pelayanan Tug Boat untuk naik turun dock   | 1 Set Selesai                      |
| 02. | GS01.02 | <b>Line Handling</b><br>- Telah dilaksanakan line handling sbb :<br>- Terima tali haluan kanan 1 Trost 1 Srint )<br>- Terima tali haluan kiri 1 Trost 1 Srint )<br>- Terima tali buritan kanan 1 Trost 1 Srint )<br>- Terima tali buritan kiri 1 Trost 1 Srint )<br><br>- Lepas tali haluan kanan 1 Trost 1 Srint )<br>- Lepas tali haluan kiri 1 Trost 1 Srint )<br>- Lepas tali buritan kanan 1 Trost 1 Srint )<br>- Lepas tali buritan kiri 1 Trost 1 Srint )<br><br>- Telah dilaksanakan pemasangan tangga naik turun kapal 1 unit ) | Selesai                            |
| 03. | GS02.03 | <b>Docking.</b><br>Kapal floating sebelum naik dock untuk pemeriksaan dan perbaikan<br>- Tanggal 08 Mei s/d 20 Mei 2019 selama 13 hari.  | 13 hari ) Selesai                  |
|     | GS02.01 | Kapal dinaikan di atas dock untuk pemeriksaan dan perbaikan<br>- Tanggal 21 Mei s/d 26 Mei 2019 selama 6 hari.   | 6 hari ) Selesai                   |
|     | GS02.03 | Kapal floating setelah naik dock untuk pemeriksaan dan perbaikan<br>- Tanggal 27 Mei 2019 selama 1 hari.   | 1 hari ) Selesai                   |
| 04. | GS04.02 | <b>Pemadam Kebakaran</b><br>Diberikan petugas pemadam kebakaran (5 orang) &  | 19 hari )                          |
|     | GS04.01 | slang pemadam selama pelaksanaan docking & floating.   | 19 hari )                          |
|     | GS04.01 | Connect & disconnect slang   | 2 conn. ) Selesai                  |
| 05. | GS07.00 | <b>Air Tawar</b><br>Diberikan supply air tawar 3 ton/hari untuk keperluan ABK<br>Connect & disconnect slang  | 63 ton )<br>2 conn. ) <b>Owner</b> |
| 06. | GS14.00 | <b>Fasilitas Kamar Mandi / WC</b><br>Diberikan fasilitas kamar mandi / wc berikut air tawar untuk ABK selama kapal dalam perbaikan   | 19 hari )<br>Selesai               |

| No. | Kode BA | Uraian Pekerjaan  | Keterangan |
|-----|---------|---|------------|
| II. |         | <b>UNIT MESIN PESAWAT PENGGERAK (Shafting)</b>  |            |
| 01. |         | <b>Propeller &amp; Poros Propeller</b>  |            |
| a.  |         | <b>Poros Propeller</b> 2 unit   |            |
|     |         | <b>Poros Propeller Kanan</b>  |            |
|     |         | Dilaksanakan pengukuran clearance Poros Propeller Kanan dia. 370 mm )                         |            |
|     |         | Bush : Thordon, Stock : Steel, Sleeve : Bronze )  |            |
|     |         | Diperiksakan Klass / Owner dan dibuatkan record 6 lembar )                                    | Selesai    |
|     |         | <b>Poros Propeller Kiri</b>   |            |
|     |         | Dilaksanakan pengukuran clearance Poros Propeller Kiri dia. 368 mm )                          |            |
|     |         | Bush : Thordon, Stock : Steel, Sleeve : Bronze )  |            |
|     |         | Diperiksakan Klass / Owner dan dibuatkan record 6 lembar )                                    | Selesai    |
|     |         | <b>Poros Propeller Kanan</b>  |            |
|     |         | > Dilaksanakan bongkar pasang skerm poros belakang dia. 900 mm x 300 mm x 10 mm = 2 unit )    |            |
|     |         | dengan system pelepasan mur baut M 16 x 60 mm = 24 pcs )                                      |            |
|     |         | > Dilaksanakan cek clearance pada poros propeller dan dibuatkan recordnya )                   |            |
|     |         | > Dilaksanakan bongkar pasang skerm poros tengah atas dia. 760 mm x 750 mm x 10 mm = 2 unit ) |            |
|     |         | dengan system pelepasan mur baut M 16 x 60 mm = 12 pcs )                                      |            |
|     |         | > Dilaksanakan cek clearance pada poros propeller dan dibuatkan recordnya )                   |            |
|     |         | > Dilaksanakan bongkar pasang skerm poros depan atas dia. 760 mm x 750 mm x 10 mm = 2 unit )  |            |
|     |         | dengan system pelepasan mur baut M 16 x 60 mm = 12 pcs )                                      |            |
|     |         | > Dilaksanakan cek clearance pada poros propeller dan dibuatkan recordnya )                   | Selesai    |
|     |         | <b>Poros Propeller Kiri</b>   |            |
|     |         | > Dilaksanakan bongkar pasang skerm poros belakang dia. 900 mm x 300 mm x 10 mm = 2 unit )    |            |
|     |         | dengan system pelepasan mur baut M 16 x 60 mm = 24 pcs )                                      |            |
|     |         | > Dilaksanakan cek clearance pada poros propeller dan dibuatkan recordnya )                   |            |
|     |         | > Dilaksanakan bongkar pasang skerm poros tengah atas dia. 760 mm x 750 mm x 10 mm = 2 unit ) |            |
|     |         | dengan system pelepasan mur baut M 16 x 60 mm = 12 pcs )                                      |            |
|     |         | > Dilaksanakan cek clearance pada poros propeller dan dibuatkan recordnya )                   |            |
|     |         | > Dilaksanakan bongkar pasang skerm poros depan atas dia. 760 mm x 750 mm x 10 mm = 2 unit )  |            |
|     |         | dengan system pelepasan mur baut M 16 x 60 mm = 12 pcs )                                      |            |
|     |         | > Dilaksanakan cek clearance pada poros propeller dan dibuatkan recordnya )                   | Selesai    |
|     |         | <b>As Propeller</b>   |            |
|     |         | Dimensi dia. 360 mm x 7210 mm = 2 unit )  |            |
|     |         | > Dilaksanakan perawatan pada aspropeller dengan cara di skrap hingga bersih )                | Selesai    |
| b.  | MP01.01 | <b>Propeller (Type CPP)</b>   |            |
|     |         | Dimensi dia. 3200 mm x 4 daun = 2 unit )  |            |
|     |         | > Dilaksanakan perawatan pada propeller dengan cara di skrap dan di brushing hingga bersih )  |            |
|     |         | dan di vernis )   | Selesai    |



| No. | Kode BA | Uraian Pekerjaan  | Keterangan |
|-----|---------|---|------------|
|     | Hal.04  | Diganti baru pipa AC Cylar Pump di Ruang AC<br>bahan pipa sch.40 seamless, ukuran :<br>( Material suply JMI ) |            |
|     |         | - Pipa dia. 4" x 130 mm   | )          |
|     |         | 4" x 550 mm   | )          |
|     |         | Elbow dia. 4" x 1 buah  | )          |
|     |         | Flange 5K 4" x 2 buah   | )          |
|     |         | Mur baut dia. 5/8" x 2.5" x 48 buah   | )          |
|     |         | Packing karet x 6 buah  | )          |
|     |         | - Pipa dia. 4" x 80 mm  | )          |
|     |         | Elbow dia. 4" x 2 buah  | )          |
|     |         | Flange 5K 4" x 2 buah   | )          |
|     |         | - Pipa dia. 5" x 30 mm  | )          |
|     |         | 5" x 100 mm   | )          |
|     |         | Elbow dia. 5" x 1 buah  | )          |
|     |         | Flange lama dia. 5" x 2 buah  | )          |
|     |         | Soch drat dia. 1/2" x 2 bh  | )          |
|     |         | Bongkar pasang angle valve lama dia. 4" x 1 buah  | ) Selesai  |

Mengetahui,  
PT. Sekawan Maju Sejahtera

Semarang, Mei 2019  
PT. Janata Marina Indah  
Semarang

Hamowo  
Owner Surveyor

Ir. Hartono, M.T.  
Kadiv.Produksi

**NOTA PERNYATAAN SELESAI**  
**SATISFACTION NOTE**

Yth : PT TIMUR MILA UTAMA

No. : 26/SN/ADK/JMI.CAB/05.2019

Tanggal : 24 Mei 2019  
Date

Kapal : KM . MILA UTAMA  
Vessel

Jenis Pekerjaan : DOCKING REPAIR  
Work Order

Pelabuhan : SEMARANG  
Port

Pekerjaan Dimulai : 14 Mei 2019  
Work Commenced

Nomer Order : 351/SPK/R-25/ADK/JMI.CAB/05.2019  
Order No.

Pekerjaan Selesai : 24 Mei 2019  
Work Completed

Uraian Pekerjaan dibawah ini telah diselesaikan dengan baik dan memuaskan  
The undermentioned work have been satisfactory performed and completed

**DATA KAPAL**

- Nama Kapal : KM . MILA UTAMA  
Owner : PT TIMUR MILA UTAMA  
LOA : 134,86 mtr  
LBP : 126,00 mtr  
BM : 20,00 mtr  
t : 6,00 mtr  
GRT : 10,883 ton

**Penundaan :**

Kapal datang tanggal : 14 Mei 2019  
Kapal naik dock tanggal : 14 Mei 2019  
Kapal turun dock tanggal : 20 Mei 2019  
Kapal sea trial tanggal :

| No.   | Kode BA  | Uraian Pekerjaan  | Keterangan                    |
|-------|----------|---|-------------------------------|
| GS.01 | GS.00.00 | <b>GENERAL SERVICE</b>  |                               |
|       |          | <u>Docking</u><br>Kapal dinaikan di atas dock untuk pemeriksaan dan perbaikan<br>- Tanggal 14 Mei s/d 20 Mei 2019 selama 7 hari.          | 7 hari ) Selesai              |
|       |          | Kapal floating setelah naik dock untuk pemeriksaan dan perbaikan<br>- Tanggal 21 Mei s/d 24 Mei 2019 selama 4 hari.                       | 4 hari ) Selesai              |
| GS.02 | GS.01.02 | <u>Line Handling</u>  |                               |
|       |          | - Telah dilaksanakan line handling sbb :  | )                             |
|       |          | - Terima tali haluan kanan 1 Trost 1 Srint  | )                             |
|       |          | - Terima tali haluan kiri 1 Trost 1 Srint   | )                             |
|       |          | - Terima tali buritan kanan 1 Trost 1 Srint   | )                             |
|       |          | - Terima tali buritan kiri 1 Trost 1 Srint  | )                             |
|       |          | - Lepas tali haluan kanan 1 Trost 1 Srint   | )                             |
|       |          | - Lepas tali haluan kiri 1 Trost 1 Srint  | )                             |
|       |          | - Lepas tali buritan kanan 1 Trost 1 Srint  | )                             |
|       |          | - Lepas tali buritan kiri 1 Trost 1 Srint   | ) Selesai                     |
|       |          | - Telah dilaksanakan pemasangan tangga naik turun kapal 1 unit  | ) Selesai                     |
| GS.03 | GS.01.01 | <u>Tug Boat Service.</u><br>Diberikan assistensi tug boat pada saat kapal naik dock dan turun dock 2x. serta sandar didermaga             | 2 kali ) Selesai              |
| GS.04 | GS.12.00 | <u>Aliran listrik</u>   |                               |
|       |          | GS.12.01 Diberikan aliran listrik AC 440 V, AC 3 ph., 175 Amp. Phase 50 Hz selama pelaksanaan floating<br>Assistensi Connect & disconnect | 11 hari )<br>2 samb ) Selesai |
| GS.05 | GS.04.00 | <u>Pemadam Kebakaran</u>  |                               |
|       |          | GS.04.02 Diberikan petugas pemadam kebakaran selama pelaksanaan docking dan floating repair (6 person)                                    | 11 hari )                     |
|       |          | GS.04.01 Disediakan selang pemadam kebakaran selama kapal berada di Galangan Assistensi Connect & disconnect                              | 11 hari )<br>2 samb ) Selesai |
| GS.06 | GS.14.00 | <u>Fasilitas Kamar Mandi / WC</u><br>Diberikan fasilitas kamar mandi dan WC untuk ABK selama kapal docking dan floating repair.           | 11 hari ) Selesai             |
| GS.07 | GS.09.00 | <u>Bak Sampah.</u><br>Disediakan bak sampah untuk menjaga kebersihan kapal selama docking dan floating repair.                            | 11 hari ) Selesai             |









|    |                         |                               |               |           |           |            |            |            |            |            |           |
|----|-------------------------|-------------------------------|---------------|-----------|-----------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------|
| 51 | KMP. DHARMA KENCANA     | PT. Dharma Laitan Utama/DI LU | 88.91 x 15.80 | INDONESIA | 3626 TON  | 07-09-2018 | 07-09-2018 | 20-09-2018 | 01-10-2018 | 01-10-2018 | Dockin    |
| 52 | KMP. DHARMA RUCTRA III  | PT. Dharma Laitan Utama       |               | INDONESIA | TON       | 18-09-2018 | 28-09-2018 | 01-10-2018 | 04-10-2018 | 04-10-2018 | Dockin    |
| 53 | KMP. GERBANG SAMUDERA I | PT. Gerbang Samudera Sarana   | 83.90 x 15.00 | INDONESIA | 3.497 TON | 04-09-2018 | 20-09-2018 | 12-10-2018 | 26-10-2018 | 26-10-2018 | Dockin    |
| 54 | KMP. SWARNA BAHTERA     | PT. Prima vista               | 93.60 x 16.00 | INDONESIA | 4538 TON  | 12-10-2018 | 12-10-2018 | 26-10-2018 | 29-10-2018 | 29-10-2018 | Dockin    |
| 55 | KN SABUK NUSANTARA 92   | DITJEN HUBLA                  | 62.80 x 12.00 | INDONESIA | 1200 TON  | 31-10-2018 | 31-10-2018 | 03-11-2018 | 03-11-2018 | 03-11-2018 | Kapal Bar |
| 56 | KN SABUK NUSANTARA 71   | DITJEN HUBLA                  | 68.00 x 14.00 | INDONESIA | 2000 TON  | 03-11-2018 | 03-11-2018 |            |            |            | Kapal Bar |

PEMENUHAN DOCKING & FLOATING REPAIR PT. JANATA MARINA INDAH - SEMARANG UNIT II  
PERIODE 2018

2018

| No. | NAMA KAPAL              | PEMILIK                               | UKURAN           | BENDERA   | ISI KOTOR | DATA KEGIATAN |                                | KELUAR AREAL JMI | KETER               |
|-----|-------------------------|---------------------------------------|------------------|-----------|-----------|---------------|--------------------------------|------------------|---------------------|
|     |                         |                                       |                  |           |           | DATANG        | NAIK                           |                  |                     |
| 1   | MT. MIA MARIEYA         | PT. Margio Indonesia, S               | 113,3 x 23       | INDONESIA | 4626 TON  | 04-03-2018    | 27-02-2018                     | 09-09-2018       | Bea                 |
| 2   | KM SINAR PAPUA          | PT. Perusahaan Pelayaran Cumanawis/SI | 110 x 20         | INDONESIA | 5250 TON  | 18-12-2017    | 24-12-2017                     | 24-01-2018       | Docking             |
| 3   | KM MAHKOTA NUSANTARA    | PT. Jembatan Nusantara                | 123 x 18         | INDONESIA | 7570 TON  | 08-01-2018    | 08-01-2018                     | 02-02-2018       | Docking             |
| 4   | KM KARISMA              | PT. Nusa Tenggara/Andronede           | 88,64 x 17,60    | INDONESIA | 1998 TON  | 06-01-2018    | 14-01-2018                     | 20-01-2018       | Flotting            |
| 5   | KMP. SMS. MULAWARMAN    | PT. Sekawan Maju Segahera/Bimasraya   | 83,44 x 14,50    | INDONESIA | 3388 TON  | 08-01-2018    | 08-01-2018                     | 24-01-2018       | Flotting            |
| 6   | KM LINTAS BRANTAS       | PT. Lintas Kumada Abadi               | 109,49 x 16,00   | INDONESIA | 4192 TON  | 14-01-2018    | 06-02-2018                     | 24-01-2018       | Docking             |
| 7   | KM MARINA STAR I        | PT. Meratus Line                      | 147,50 x 22,20   | INDONESIA | 9923 TON  | 17-01-2018    | 09-05-2018                     | 23-07-2018       | Atur trim & Docking |
| 8   | MT. PELUMIN SATU        | PT. Pelumin Umum Indonesia            | 65,78 x 12,00    | INDONESIA | 1415 TON  | 18-01-2018    | 29-01-2018                     | 14-02-2018       | Docking             |
| 9   | KM BAHUGA PRATAMA       | PT. ALP                               | 80 x 14,00       | INDONESIA | 3531 TON  | 30-01-2018    | dar JMI 1 ke JMI 2             | 31-01-2018       | Flotting            |
| 10  | KMP. PANORAMA NUSANTARA | PT. Jembatan Nusantara                | 125,60 x 19,60   | INDONESIA | 8475 TON  | 04-02-2018    | dar JMI 1 ke JMI 2             | 07-02-2018       | Flotting            |
| 11  | KRI BANDA ACEH - 593    | Disharkap Kolintangil - TNI AL        | 124,912 x 22,004 | INDONESIA | 10663 TON | 06-02-2018    | 06-02-2018                     | 07-04-2018       | Flotting            |
| 12  | KN SABUK NUSANTARA 71   | DITJEN HUBLA                          | 68,00 x 14,00    | INDONESIA | 2000 TON  | 07-02-2018    | Peluncuran jam 17.00-18.00     | 24-02-2018       | Docking             |
| 13  | KM LOGISTIK NUSANTARA 1 | PELNI                                 | 126,08 x 20,00   | INDONESIA | 7738 TON  | 24-02-2018    | 24-02-2018                     | 05-03-2018       | Kapal Ba naik/turun |
| 14  | KM TRIMAS KANAYA        | Tri Sakti Lautan Mas                  | 103,60 x 18,02   | INDONESIA | 6547 TON  | 18-02-2018    | 04-03-2018                     | 05-03-2018       | Emergenx            |
| 15  | KN SABUK NUSANTARA 72   | DITJEN HUBLA                          | 68,00 x 14,00    | INDONESIA | 2000 TON  | 22-02-2018    | 05-03-2018                     | 12-03-2018       | Docking             |
| 16  | KN KENDHAGA NUSANTARA 6 | DITJEN HUBLA                          | 77,00 x 16,00    | INDONESIA | 1567 TON  | 02-03-2018    | Peluncuran jam 16.00 s/d 17.30 |                  | Kapal Ba naik/turun |
| 17  | KRI TANJUNG KAMBANI     | AL                                    | 99,89 x 15,30    | INDONESIA | 4080 TON  | 06-06-2018    | 06-06-2018                     | 07-06-2018       | Kapal Ba naik/turun |
| 18  | TB. MUJUR BARU I        | PT. Sumber Bahari                     |                  | INDONESIA | 230 TON   | 07-03-2018    | 09-03-2018                     | 04-04-2018       | Docking             |
| 19  | KN SABUK NUSANTARA 92   | DITJEN HUBLA                          | 62,80 x 12,00    | INDONESIA | 1200 TON  | 16-03-2018    | 02-04-2018                     | 04-04-2018       | ke AS               |
| 20  | KMP. DHARMA RUCITRA I   | PT. Sekawan Maju Segahera/Bimasraya   | 134,60 x 21,00   | INDONESIA | 6698 TON  | 16-03-2018    | Peluncuran jam 15.50 s/d 17.20 | 19-03-2018       | Docking             |
| 21  | KM FAJAR BAHARI III     | PT. Fajar Bahari Nusantara            | 99 x 22,2        | INDONESIA | 7017 TON  | 25-03-2018    | 01-04-2018                     | 25-03-2018       | Docking             |
| 22  | KMP. MITRA NUSANTARA    | PT. PRIMA VISTA                       | 101,50 x 19,20   | INDONESIA | 5496 TON  | 04-04-2018    | 12-04-2018                     | 15-04-2018       | Flotting            |
| 23  | KMP. KIRANA II          | Dharma Lautan Utama / DLU             | 109,20 x 17,40   | INDONESIA | 6292 TON  | 07-04-2018    | 07-04-2018                     | 23-04-2018       | Docking             |
| 24  | SMS SAGITA              | PT. Sekawan Maju Segahera/Bimasraya   | 83,44 x 14,50    | INDONESIA | 3388 TON  | 09-04-2018    | 07-05-2018                     | 01-06-2018       | Flotting            |
| 25  | KMP. KIRANA IX          | PT. DHARMA LAUTAN UTAMA               | 119,00 x 20,40   | INDONESIA | 8627 TON  | 15-04-2018    | 15-04-2018                     | 30-04-2018       | Docking             |
| 26  | KM. SHOHO/MARU NO. 1    | Nakeyanni Trading CO Ltd              | 47,31 x 8,20     | JAPAN     | 289 TON   | 19-04-2018    | 19-04-2018                     | 25-04-2018       | Docking             |
| 27  | KMP. KIRANA III         | Dharma Lautan Utama / DLU             | 77,93 x 16,30    | INDONESIA | 2632 TON  | 19-04-2018    | 19-04-2018                     | 04-05-2018       | Docking             |
| 28  | KM. GUNUNG DEMPO        | PT. PELNI                             | 147 x 23         | INDONESIA | 14017 TON | 25-04-2018    | 30-04-2018                     | 02-05-2018       | Docking             |
| 29  | KM. LABOBAR             | PT. PELNI                             | 146 x 23         | INDONESIA | 15136 TON | 09-05-2018    | 16-05-2018                     | 28-07-2017       | Docking             |
| 30  | KRI. MULTATULI          | ARMADATIM                             | 112 x 16,00      | INDONESIA | 6741 TON  | 16-05-2018    | 16-05-2018                     | 26-05-2018       | Docking             |

|    |                        |                                      |                |           |           |            |            |                |         |
|----|------------------------|--------------------------------------|----------------|-----------|-----------|------------|------------|----------------|---------|
| 31 | SUCCESS VICTORY XXXIV  | PT. ARMADA MARITIME OFFSHORE         | 97,00 x 16,80  | INDONESIA | 3866 TON  | 07-05-2018 | 06-06-2018 | 06-06-2018     | Floatin |
| 32 | KRI BINTUNI            | DISHARKAP KOLINI AMIL                | 120 x 18       | INDONESIA | 5000 TON  | 26-05-2018 | 06-06-2018 | 06-06-2018     | Dockin  |
| 33 | KM. DHARMA RUCITRA VII | PT. DLU                              | 142,50 x 22,00 | INDONESIA | 16164 TON | 07-06-2018 | 27/06/2018 | 28-08-2018     | Dockin  |
| 34 | KMP. KIRANA I          | PT. DHARMA LAUTAN UTAMA              | 71,10 x 12,80  | INDONESIA | 2326 TON  | 27/06/2018 | 10/07/2018 | 12/07/2018     | Dockin  |
| 35 | KRI SANGKULIRANG-542   | Disharkap Koarmatim (TNI-AL)         | 90,70 x 11,12  | INDONESIA | TON       | 10/07/2018 | 10/07/2018 | kenah 17/07/18 | Dockin  |
| 36 | MT. GAS NURI ARIZONA   | PT. Pelayaran Eka Nuri Indra Pratama | 105 x 19,8     | INDONESIA | 5087 TON  | 10/07/2018 | 16/07/2018 | ke YWTS        | Dockin  |
| 37 | KM. NIKI SEJAHTERA     | PT. BERLIAN LAUTAN SEJAHTERA         | 131,16 x 20    | INDONESIA | 9365 TON  | 17/07/2018 | 26/07/2018 | 21/11/2018     | Dockin  |
|    |                        |                                      |                |           |           | 04/08/2018 | 09/08/2018 |                |         |
| 38 | KM. LAWIT              | PT. PELNI                            | 99,8 x 18      | INDONESIA | 6400 TON  | 24/07/2018 | 20/11/2018 |                | Dockin  |
| 39 | KM. SINAR PRAJA        | PT. Perusahaan Pelayaran Nusantara   | 110 x 19,7     | INDONESIA | 5250 TON  | 01/08/2018 | 01/08/2018 | 01/08/2018     | Dockin  |
| 40 | MT. SOECHI ASIA XXIX   | PT. SUKSES INKOR MARITIM             | 105 x 16,6     | INDONESIA | 3686 TON  | 11-08-2016 | 11-08-2016 | 16-08-2016     | Dockin  |
| 41 | KRI SIRABAYA           |                                      |                | INDONESIA | TON       | 17/08/2018 | 17/08/2018 | 28/08/2018     | Dockin  |
| 42 | TB. MITRA BAHARI 02    | PT. Mitra Selta Bahari               | 25,63 x 8,23   | INDONESIA | 219 TON   | 30/08/2018 | 30/08/2018 | 05/09/2018     | Dockin  |
| 43 | TSHD INAI KEKWA        | PT. Adhiguna Keruktaama              | 46,00 x 11     | INDONESIA | 687 TON   | 29/08/2018 | 29/08/2018 | 06/08/2018     | Dockin  |
| 44 | KMP. DHARMA FERRY 3    | PT. Dharma Lautan Utama              | 60,17 x 12,80  | INDONESIA | 1944 TON  | 29/08/2018 | 29/08/2018 | 17/09/2018     | Dr. Im  |
| 45 | TB. SUNLY V            | PT. PMS                              |                | INDONESIA | TON       | 06/08/2018 | 06/08/2018 | 16/09/2018     | Dockin  |
| 46 | KM. MADANI NUSANTARA   | PT. Jembaian Nusantara               | 96,96 x 13,50  | INDONESIA | 4300 TON  | 06/08/2018 | 06/08/2018 | 16/08/2018     | Dockin  |
| 47 | KRI YOS SUDARSO        | Armada RI Kawasan Timur              | 113,40 x 12,50 | INDONESIA | TON       | 17-09-2018 | 17-09-2018 | 10/10/2018     | Dockin  |
| 48 | MT. ANGELIA XVI        | PT. ARMADA UMI PL                    | 90 x 15        | INDONESIA | 3250 TON  | 18-09-2018 | 18-09-2018 | 27-09-2018     | Dockin  |
| 49 | TSHD INAI KEKWA        | PT. Adhiguna Keruktaama              | 46,00 x 11     | INDONESIA | 687 TON   | 28/09/2018 |            | 01/10/2018     | Floatin |
| 50 | TSHD KING ARTHUR 8     | PT. Adhiguna Keruktaama              | 88,50 x 16,00  | INDONESIA | 2998 TON  | 27-09-2015 | 01/10/2018 | 11/10/2018     | Dockin  |
| 51 | TB. JAYA NEGARA 304    | PT. Pelabuhan Indonesia III          | 29 x 12,00     | INDONESIA | 350 TON   | 11/10/2018 | 11/10/2018 | 20/10/2018     | Dockin  |
| 52 | KM. SUMBER CAHAYA XI   | PT. Harta Prima Abadi Meneral        | 56,14 x 9,00   | INDONESIA | 596 TON   | 11/10/2018 | 11/10/2018 | 24/10/2018     | Dockin  |
| 53 | KMP. SWARNA BAHTERA    | PT. Prima vista                      | 93,60 x 16,00  | INDONESIA | 4538 TON  | 08-10-2018 |            |                | Floatin |
| 54 | KMP. DHARMA FERRY VIII | Dharma Lautan Utama                  | 73,32 x 16,30  | INDONESIA | 2883 TON  | 26-10-2016 | 26-10-2016 |                | Dockin  |

PEMEMUHAN DOCKING & FLOATING REPAIR PT. JANATA MARINA INDAH - SEMARANG UNIT I  
PERIODE 2018

2018

| No. | NAMA KAPAL                           | PEMILIK                              | UKURAN         | BENDERA   | ISIKOTOR   | DATA KEGIATAN |            |                        | KELUAR AREAL JMI | KETTER |
|-----|--------------------------------------|--------------------------------------|----------------|-----------|------------|---------------|------------|------------------------|------------------|--------|
|     |                                      |                                      |                |           |            | DATANG        | NAIK       | TURUN                  |                  |        |
| 1   | KM BESAKIH                           | Nusa Tenggara/Andromeda PL           | 97,60 x 15,00  | INDONESIA | 3648 TON   | 01-11-2017    | 05-12-2017 | 14-01-2018             | Dockin           |        |
| 2   | KMP. SMS. MULAWARMAN                 | PT. Sekawan Maju Sejahtera/Bimasraya | 83,44 x 14,50  | INDONESIA | 3388 TON   | 29-12-2017    | 29-12-2017 | 08-01-2018             | Dockin           |        |
| 3   | MT. PELUMIN SATU                     | PT Pelumin Umum Indonesia            | 65,78 x 12,90  | INDONESIA | 1415 TON   | 03-01-2018    | 08-01-2018 | 15-01-2018             | Dockin           |        |
| 4   | KMP. DHARMA FERRY 2                  | Dharma Lantian Utama                 | 62,00 x 16,00  | INDONESIA | 2675 TON   | 05-01-2018    | 21-01-2018 | 26-01-2018             | Shifting         |        |
| 5   | KM BAHU/GA PRATAMA                   | PT ALP                               | 80 x 14,00     | INDONESIA | 3531 TON   | 24-01-2018    | 24-01-2018 | 23-01-2018             | Dockin           |        |
| 6   | MT. GAS MELAWI                       | PT. Pelayaran Usaha Gas Elpindo      | 88,50 x 16,60  | INDONESIA | 3484 TON   | 26-01-2018    | 30-01-2018 | 28-01-2018             | Emergen          |        |
| 7   | TB. GOLDEN JAGUAR                    | PT. Dira                             | 56 x 12        | INDONESIA | TON        | 02-02-2018    | 04-02-2018 | 18-02-2018             | Doc              |        |
| 8   | KMP. KUMALA                          | Dharma Lantian Utama                 | 104,20 x 9,20  | INDONESIA | 5764 TON   | 03-02-2018    | 04-02-2018 | 25-02-2018             | Dockin           |        |
| 9   | KRI. TELUK BANTEN                    | Armutin                              | 100 x 15,4     | INDONESIA | 3895 TON   | 14-02-2018    | 17-02-2018 | 27-02-2018             | Dockin           |        |
| 10  | KM DAHJAJ MERAH                      | PT. Kayu Lapis Indonesia             | 106,43 x 16,40 | INDONESIA | 7017 TON   | 26-02-2018    | 26-02-2018 | 11-03-2018             | Dockin           |        |
| 11  | KM FAJAR BAHARI III                  | PT. Fajar Bahari Nusantara           | 99 x 22,2      | INDONESIA | 7017 TON   | 01-03-2018    | 06-03-2018 | 25-03-2018             | Shifting         |        |
| 12  | KM SHOHO MARU NO. 1                  | Nakayama Trading CO Ltd              | 47,31 x 8,20   | JAPAN     | 289 TON    | 02-03-2018    | 19-03-2018 | 11-03-2018             | Dockin           |        |
| 13  | KRI PULAU RAAS                       | Disharkap Koarmatim (TNI-AL)         | 56,79 x 7,73   | INDONESIA | 506,62 TON | 19-04-2018    | 19-04-2018 | 16-07-2018             | Dockin           |        |
| 14  | KRI SANGKULIRANG-542                 | Disharkap Koarmatim (TNI-AL)         | 90,70 x 11,12  | INDONESIA | TON        | 07-03-2018    | 07-03-2018 | 26-03-2018             | Dockin           |        |
| 15  | KRI TERAPANG-648                     | Disharkap Koarmatim (TNI-AL)         | 44,00 x 8,00   | INDONESIA | TON        | 07-03-2018    | 18-03-2018 | 18-03-2018             | Dockin           |        |
| 16  | TB. KUDA NIL EXPLORER                | Disharkap Koarmatim (TNI-AL)         | TON            | INDONESIA | TON        | 19-03-2018    | 19-03-2018 | 23-03-2018             | Dockin           |        |
| 17  | KN SABUK NUSANTARA 71                | DITJEN HUBLA                         | 68,00 x 14,90  | INDONESIA | 2000 TON   | 24-03-2018    | 24-03-2018 | Langsung kembali JMI 2 | Dockin           |        |
| 18  | MT NAUTIKA 8 Ex. MAKMUR SEJAHTERA 88 | PT. Rezeki Energi Namika             | 77,00 x 11,50  | INDONESIA | 1557 TON   | 25-03-2018    | 04-04-2018 | 16-07-2018             | Dockin           |        |
| 19  | MT. KAHAYAN                          | PT. Pelumin Indonesia                | 65,00 x 15     | INDONESIA | 1439 TON   | 16-03-2018    | 04-04-2018 | 14-04-2018             | Dockin           |        |
| 20  | KM CAKRA KEMBAR SATU                 | PT. Berkah Restu Bersama             | 105,61 x 16,33 | INDONESIA | 3922 TON   | 25-03-2018    | 06-05-2018 | 16-05-2018             | Dockin           |        |
| 21  | KMF MITRA NUSANTARA                  | PT. PRIMA VISTA                      | 101,50 x 19,20 | INDONESIA | 5496 TON   | 12-04-2018    | 12-04-2018 | 03-05-2018             | Dockin           |        |
| 22  | MT. SINAR BUKOMI                     | PT. Samudera Energi Tangguh          | 84,30 x 14     | INDONESIA | 2025 TON   | 17-04-2018    | 17-04-2018 | 04-05-2018             | Dockin           |        |
| 23  | KN KENDHAGA NUSANTARA 6              | DITJEN HUBLA                         | 77,00 x 16,00  | INDONESIA | 1567 TON   | 30-04-2018    | 30-04-2018 | dr. jmi                | Dockin           |        |
| 24  | SC ETERNITY XLVII                    | PT. Soechi Tanker                    | 100 x 18       | INDONESIA | 4227 TON   | 06-05-2018    | 17-05-2018 | 20-05-2018             | Dockin           |        |
| 25  | KM LOGISTIK NUSANTARA 4              | PT PELNI                             | 90 x 15        | INDONESIA | 3013 TON   | 08-05-2018    | 20-05-2018 | 02-06-2018             | Dockin           |        |
| 26  | KM TRANSINDO - 9                     | PT. TMBP                             | TON            | INDONESIA | 1483 TON   | 18-05-2018    | 06-06-2018 | 07-06-2018             | Dockin           |        |
| 27  | KN KENDHAGA NUSANTARA 6              | DITJEN HUBLA                         | 77,00 x 16,00  | INDONESIA | 1567 TON   | 07-06-2018    | 31-05-2018 | 11-06-2018             | Floatin          |        |
| 28  | SUCCESS VICTORY XXXIV                | PT. ARMADA MARITIME OFFSHORE         | 97,00 x 16,80  | INDONESIA | 3866 TON   | 07-05-2018    | 06-06-2018 | 01-06-2018             | dr. jmi          |        |
| 29  | KM AMARILIS INDAH                    | PT. Kayu Lapis Indonesia/KLI         | 108,50 x 16,29 | INDONESIA | 4437 TON   | 21-06-2018    | 21-06-2018 | 05-07-2018             | Dockin           |        |
| 30  | KRI SANGKULIRANG-542                 | Disharkap Koarmatim (TNI-AL)         | 90,70 x 11,12  | INDONESIA | TON        | 10/07/2018    | 10/07/2018 | 12/07/2018             | Sanda            |        |
| 31  | KRI HASAN BASRI 382                  | Disharkap Koarmatim (TNI-AL)         | 75,1 x 9,75    | INDONESIA | 804,51 TON | 28-06-2018    | 04-07-2018 | 15-07-2018             | Dockin           |        |
| 32  | KMP. DHARMA KARTIKA I                | DLU                                  | 50,59 x 11,00  | INDONESIA | 1305 TON   | 14-07-2018    | 15-07-2018 | 20-07-2018             | Dockin           |        |
| 33  | KRI. TELUK PARGI - 539               | Disharkap Koarmatim (TNI-AL)         | 90 x 11,12     | INDONESIA | 1936 TON   | 20-07-2018    | 20-07-2018 | 30-07-2018             | Dockin           |        |
| 34  | MT. ANDRIANA XX                      | PT. EQUATOR MARITIME                 | 76,95 x 11,8   | INDONESIA | 2372 TON   | 30-07-2018    | 30-07-2018 | 31-07-2018             | Dockin           |        |
| 45  | KM BAROKAH                           | PT BERLIAN LAUTAN SEJAHTERA          | 91,66 x 15,6   | INDONESIA | 3250 TON   | 06-08-2018    | 28-07-2018 | 03-09-2018             | Dockin           |        |
| 46  | KM DHARMA SANTOSA                    | PT. DLU                              | 46 x 12        | INDONESIA | 536 TON    | 12-08-2018    | 12-08-2018 | 20-08-2018             | Dockin           |        |
| 47  | TSHD. INAI KEKWA                     | PT. Adhijana Krakatau                | 46,00 x 11     | INDONESIA | 687 TON    | 12-08-2015    | 12-08-2015 | 29-08-2018             | Dockin           |        |
| 48  | MT. ANGELIA XVI                      | PT. ARMADA UMI PL                    | 90 x 15        | INDONESIA | 3250 TON   | 24-08-2015    | 24-08-2015 | 62/9/2018/JMI          | Dockin           |        |
| 49  | TSHD KING ARTHUR 8                   | PT. Adhijana Krakatau                | 88,50 x 16,90  | INDONESIA | 2998 TON   | 29-08-2015    | 24-08-2018 | 03-09-2018             | Dockin           |        |
| 50  | KM KELIMUTU                          | PT. PELNI                            | 99,8 x 18,00   | INDONESIA | 6040 TON   | 03-09-2018    | 03-09-2018 | 07-09-2018             | Emergen          |        |

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Tri Ari Muhammad Fauzi
2. Tempat, Tanggal Lahir : Jayapura, 16 September 1994
3. Agama : Islam
4. Alamat : Jl. Jambu Air 4 Perumahan Jambu Sari Indah  
Rt 21/ Rw 070, Kelurahan Wedomartani,  
Kecamatan Ngemplak, Kabupaten Sleman,  
Yogyakarta.
5. Nama Orangtua  
Ayah : Semantriono  
Pekerjaan : Pensiunan PNS  
Ibu : Robingatus Syarifah  
Pekerjaan : Pensiunan PNS
6. Riwayat Pendidikan  
Tahun 2002-2007 : MI Nurul Huda Jayapura  
Tahun 2007-2010 : SMP N 1 Jayapura  
Tahun 2012-2015 : SMAIT Abu Bakar Yogyakarta  
Tahun 2015-Sekarang : PIP Semarang  
Tahun 2017-2018 : Praktek laut di MV. JK Galaxy PT. JK Maritime  
Inc.