



**ANALISIS PELAYANAN JASA *CLEARANCE IN OUT* KAPAL MT.
DIONNE OLEH PT. SERASI SHIPPING INDONESIA CABANG MERAK**

BANTEN

SKRIPSI

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

Oleh

MISBAHUL IRSYAD

531611306232 K

PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSANAAN

ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2020

HALAMAN PERSETUJUAN

OPTIMALISASI PELAYANAN JASA PENYANDARAN KAPAL TANKER
OLEH PT. SERASI SHIPPING INDONESIA CABANG MERAK BANTEN

Disusun Oleh:

MISBAHUL IRSYAD
NIT. 531611306232 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 26 - 08 - 2020

Dosen Pembimbing I
Materi

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan

R.A.J SUSILO HADIWIBOWO, S.IP., M.M.

RIA HERMINA SARI, SS., M.Sc.

Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19560121 198103 1 005

Penata Tk I (III/d)
NIP. 19810413 200604 2 002

Mengetahui
Ketua Program Studi
Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

NUR ROHMAH, SE., MM.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 197503182003122 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "ANALISIS PELAYANAN JASA *CLEARANCE IN OUT*
KAPAL MT. DIONNE OLEH PT. SERASI SHIPPING INDONESIA CABANG
MERAK BANTEN" karya,

Nama : MISBAHUL IRSYAD

NIT : 531611306232 K

Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi KALK, Politeknik

Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Rabu, tanggal 26 - 08 - 2020

Semarang, 26 - 08 - 2020

Penguji I,

Dr. RIYANTO, S.E., M.Pd.
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19600123 198603 1 002

Penguji II,

R.A. J SUSILO HADI WIBOWO, S.IP., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19560121 198103 1 005

Penguji III,

NASRI, M.T., M.Mar.E.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19711124 19903 1 001

Mengetahui
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

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

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : MISBAHUL IRSYAD

NIT : 531611306232 K

Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Skripsi dengan judul "ANALISIS PELAYANAN JASA *CLEARANCE IN OUT* KAPAL MT. DIONNE OLEH PT. SERASI SHIPPING INDONESIA CABANG MERAK BANTEN"

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini, saya siap menanggung resiko/sanksi yang di jatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 26-08-2020

Yang menyatakan pernyataan,


MISBAHUL IRSYAD
NIT.531611306232 K

HALAMAN MOTTO

Berakit-rakit ke hulu berenang-renang kemudian, bersakit-sakit dahulu bersenang-senang kemudian.

HALAMAN PERSEMBAHAN

Skripsi ini dipersembahkan untuk :

1. Ayah dan Ibu tercinta Bapak Jambul Widayat Triyanto dan Ibu Rohmah Pujihastuti terimakasih atas doa restu, cinta dan kasih sayangnya, dukungan moril, semangat, nasihat, serta jerih payahnya selama ini sehingga penulis dapat menyelesaikan pendidikan dengan lancar.
2. Kakak Yazid Midkholi yang selalu memberikan semangat.
3. Adik Rafa Fatin Fauziah yang selalu memberikan semangat.
4. Dosen pembimbing I Bapak R.A.J Susilo. Terimakasih atas bimbingannya dalam menyelesaikan skripsi ini.
5. Dosen pembimbing II Ibu Ria Hermina Sari. Terimakasih atas bimbingannya dalam menyelesaikan skripsi ini.
6. Bapak Cecep Suwandi, Heri Berdika dan Toni Nur Habib sebagai pembimbing selama peaktek darat di PT. Serasi Shipping Indonesia Cabang Merak Banten.
7. Teman-teman seperjuangan, khususnya kelas K VIII B dan angkatan LIII yang selalu mendoakan dan mensupport selama ini.

8. Semua pihak yang telah membantu dalam penyusunan skripsi ini yang tidak dapat disebut satu persatu sehingga dapat selesai tepat pada waktunya.
9. Terima kasih kepada Tam-tam team 53 yang selalu memberikan yang terbaik kepada saya.
10. Terima kasih untuk teman-teman serta keluarga besar Kontrakan Ijo Sragen yang selalu mendukung serta memberikan motivasi dalam penyelesaian skripsi ini.



PRAKATA

Assalamualaikum Wr. Wb.

Alhamdulillah, segala puji syukur saya panjatkan kepada Allah SWT karena berkat rahmat dan hidayah-Nya, penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Analisis Pelayanan Jasa *Clearance In Out* Kapal MT. DIONNE Oleh PT. Serasi Shipping Indonesia Cabang Merak Banten”.

Skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel), serta syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis juga banyak mendapat bimbingan dan arahan dari berbagai pihak yang sangat membantu dan bermanfaat, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Nur Rohmah, SE., M.M. selaku ketua Prodi KALK PIP Semarang.
3. Bapak R.A.J. SUSILO HADI WIBOWO, S.IP., M.M. selaku dosen pembimbing materi penulisan skripsi yang telah membimbing saya dengan sangat sabar dan telah memberikan bimbingan, arahan dan dukungan dalam penyusunan skripsi ini,. Terima kasih atas semuanya, tanpa bapak skripsi ini tidak akan dapat terselesaikan dengan tepat waktu.

4. Ibu RIA HERMINA SARI, SS., M.Sc. selaku dosen pembimbing metode penulisan skripsi yang telah membimbing saya dengan sabar dan telah memberikan bimbingan, arahan dan dukungan dalam penyusunan skripsi ini dapat terselesaikan dengan tepat waktu.
5. Seluruh dosen di PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.
6. Bapak dan Ibu serta keluarga tercinta yang selalu memberikan motivasi, kasih sayang dan doa serta dukungan moral yang telah diberikan.
7. Terima kasih teman-teman seperjuangan khususnya K VIII B (Keluarga Bonjor) yang selalu memberikan dukungan dan support.
8. Terima kasih kepada teman-teman KOMA yang selalu memberikan motivasi, dukungan serta doa kepada saya.
9. Seluruh keluarga besar Kontrakan Ijo Sragen, terima kasih telah selalu menjaga kekompakan dan kerjasamanya dalam setiap kegiatan.
10. Kepada PT. Serasi Shipping Indonesia Cabang Merak Banten yang telah memberikan saya kesempatan untuk melakukan penelitian dan praktik darat serta membantu penulisan skripsi ini.
11. Semua pihak yang telah membantu penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu.

Akhirnya, dengan segala kerendahan hati penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan-kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya saran

dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Akhir kata,
penulis berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi pembaca.

Semarang,.....

Penulis

MISBAHUL IRSYAD
NIT.531611306232 K



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN	
PERNYATAAN.....	i
v	
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA.....	vii
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR GAMBAR.....	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
ABSTRAKSI.....	xiv
ABSTRACT	xv
BAB I. PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar belakang masalah.....	1
1.2 Rumusan masalah.....	2
1.3 Tujuan penelitian.....	3
1.4 Manfaat penelitian.....	4
1.5 Sistematika penulisan.....	4
BAB II. LANDASAN TEORI.....	7
2.1 Tinjauan pustaka	7

2.2 Kerangka pikir.....	14
BAB III. METODE PENELITIAN	16
3.1 Jenis Metode Penelitian.....	16
3.2 Lokasi dan Waktu Penelitian	16
3.3 Data dan Sumber Data	17
3.4 Metode Pengumpulan Data.....	19
3.5 Teknik Analisis Data.....	23
BAB IV. ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	26
4.1 Gambaran Umum Objek Penelitian	26
4.2 Hasil penelitian.....	30
4.3 Pembahasan masalah.....	38
BAB V. PENUTUP.....	51
5.1 Simpulan	51
5.2 Saran.....	53
DAFTAR PUSTAKA.....	56
LAMPIRAN.....	57
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	72

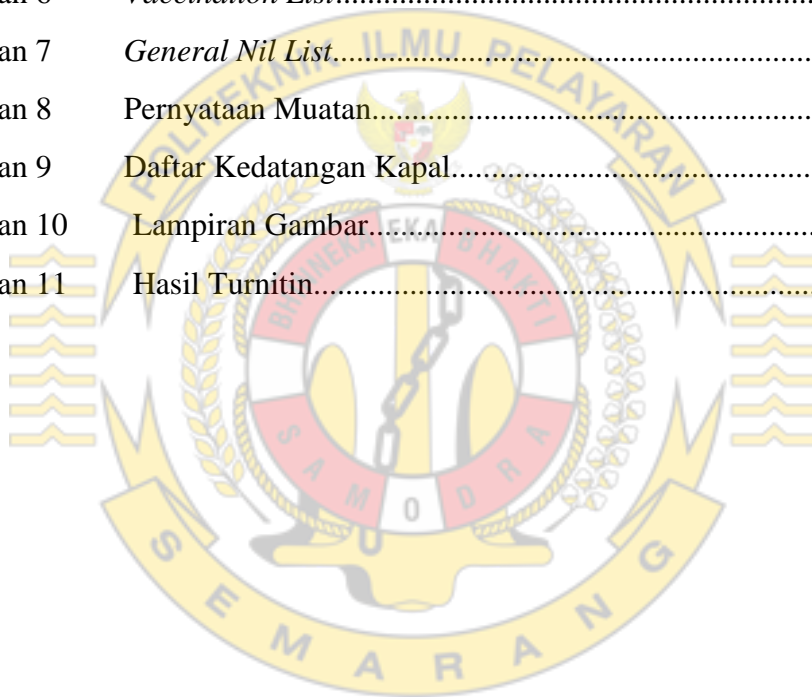
DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	:	Kerangka Berpikir.....	15
Gambar 4.1	:	Struktur organisasi.....	30
Gambar 4.2	:	Proses penyandaran kapal.....	32



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Transkrip Wawancara.....	57
Lampiran 2	<i>Dokumen Quarantine</i>	60
Lampiran 3	<i>Crew List</i>	62
Lampiran 4	<i>Ship Particular</i>	63
Lampiran 5	Sertifikat Bebas Tindakan Sanitasi Kapal.....	64
Lampiran 6	<i>Vaccination List</i>	65
Lampiran 7	<i>General Nil List</i>	66
Lampiran 8	Pernyataan Muatan.....	67
Lampiran 9	Daftar Kedatangan Kapal.....	68
Lampiran 10	Lampiran Gambar.....	69
Lampiran 11	Hasil Turnitin.....	71



INTISARI

Misbahul Irsyad, NIT. 531611306232.K, 2020 “Analisis Pelayanan Jasa *Clearance In Out* Kapal MT. DIONNE oleh PT. Serasi Shipping Indonesia Cabang Merak Banten”, Program Diploma IV, Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: R.A.J Susilo Hadi Wibowo, S.IP., M.M. dan Pembimbing II: Ria Hermina Sari, SS., M.Sc.

Salah satu unsur dari keagenan kapal adalah penyandaran kapal. Peranan penyedia jasa penyandaran kapal sangat penting. Penyandaran kapal biasanya memakan waktu, dihitung dari kedatangan kapal sampai kapal berlayar kembali. Namun dalam pelaksanaannya sering terjadi keterlambatan dalam proses penyandaran, yang disebabkan oleh beberapa faktor. Faktor yang berkontribusi terhadap keterlambatan proses penyandaran dapat berasal dari faktor eksternal dan internal dari perusahaan tersebut.

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kualitatif. Data dikumpulkan melalui observasi, wawancara, studi pustaka, dan dokumentasi. Data kemudian dianalisis secara kualitatif untuk menjawab rumusan masalah yang diangkat dalam penelitian ini.

Dari hasil penelitian dapat diketahui faktor-faktor yang menyebabkan keterlambatan penyandaran kapal tanker antara lain faktor internalnya adalah sumber daya manusia di perusahaan yang kurang baik, koordinasi antar pegawai kantor dengan pekerja lapangan kurang optimal. Sedangkan untuk faktor eksternalnya adalah kurangnya koordinasi dengan instansi terkait, sehingga proses pemeriksaan dokumen kapal dan penyandaran kapal lambat. Adapun upaya yang sebaiknya dilakukan untuk mencegah terjadinya keterlambatan dan mengoptimalkan penyandaran kapal di Pelabuhan Merak, Banten dengan cara meningkatkan koordinasi antar pegawai kantor, menjalin kerjasama yang baik dengan instansi terkait penyandaran kapal. Disamping itu, agar proses dapat berjalan dengan baik, harus didukung dengan perencanaan yang matang. Mengadakan pelatihan kerja bagi SDM baru supaya kualitas SDM menjadi lebih baik dan meningkatkan komunikasi sangat berpengaruh bagi kelancaran proses pelayanan penyandaran kapal.

Kata Kunci: *Penyandaran Kapal, Keterlambatan, Koordinasi, Tanker*

ABSTRACT

Misbahul Irsyad, NIT. 531611306232.K, 2020 “Analisis of MT. DIONNE Berthing Services by PT. Serasi Shipping Indonesia, Merak Branch, Banten”. Program Diploma IV, Port and Shipping Studies, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Advisor 1: R.A.J Susilo Hadi Wibowo, S.IP., M.M and Advisor II: Ria Hermina Sari, SS., M.Sc.

One of the elements of ship agency is ship berthing. The role of ship berthing service providers is very important. Ship berthing usually takes some time, starting from the arrival of the ship until the ship sails back. However, in practice there is often a delay in the berthing process, which is caused by several factors. The factors that contribute to the delay of the berthing process can come from external and internal factors of the service provider company.

This research is a qualitative descriptive study. Data were collected through observation, interviews, literature study, and documentation. The data were then analyzed qualitatively to answer the research questions in this study.

From the results of the research, it can be seen that the factors that cause delay in tanker berthing include internal factors, namely poor human resources in the company, less optimal coordination between office employees and field workers. Meanwhile, the external factor is the lack of coordination with the relevant agencies, so that the process of checking ship documents and berthing is delayed. Efforts that should be made to prevent delays and optimize the berthing of ships at the Port of Merak, Banten are by improving coordination between office employees, establishing good cooperation with related agencies for ship berthing. Besides that, in order for the process to run well, it must be supported by careful planning. Conducting job training for new human resources so that the quality of human resources is better and improving communication is very influential for the smooth process of ship berthing services.

Keywords: Ship Berthing, Delay, Coordination, Tanker



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Dunia perdagangan di sektor minyak dunia sekarang ini semakin berkembang dengan pesat. Begitu juga dengan negara Indonesia yang memiliki industri minyak yang cukup besar. Untuk dapat mengolah pada sektor perdagangan minyak di Indonesia membutuhkan jasa pengangkutan laut untuk mendukung proses bisnisnya. PT. Serasi Shipping Indonesia yang berada di sektor ini harus mempunyai struktur organisasi internal yang tepat dalam mengembangkan usahanya dan menjadi pangsa pasar di Indonesia. Kegiatan PT. Serasi Shipping Indonesia salah satunya adalah penyedia jasa keagenan kapal yang dapat memberikan peningkatan industri dalam negeri dan memperluas pasar domestik.

Salah satu unsur dari keagenan kapal adalah penyandaran kapal. Sesuai dengan Standar Operasional Prosedur (SOP) perusahaan PT. Serasi Shipping Indonesia Cabang Merak Banten, penyandaran kapal tanker biasanya memakan waktu 2x24 jam, dihitung dari kedatangan kapal sampai kapal berlayar kembali. Namun dalam pelaksanaannya sering terjadi keterlambatan dalam proses penyandaran, yang disebabkan oleh beberapa faktor. Faktor yang berkontribusi terhadap keterlambatan proses penyandaran dapat berasal dari faktor eksternal dan internal perusahaan.

Dalam proses penyandaran kapal di suatu pelabuhan, peranan penyedia jasa penyandaran kapal sangat penting. Fungsinya tidak hanya sebagai gerbang perdagangan dengan dunia luar, mata rantai arus barang dan jasa, tetapi berfungsi juga sebagai alat penghubung bagi perdagangan dan perkembangan ekonomi regional maupun ekonomi nasional bahkan internasional.

Berdasarkan pengalaman penulis secara langsung saat melaksanakan praktik darat mengalami masalah saat proses penyandaran kapal tanker yang disebabkan oleh salah satu kapal tunda yang mengalami *trouble engine*, sehingga saat proses penyandaran kapal tanker tersebut hanya dibantu dengan satu kapal tunda dan mengakibatkan keterlambatan waktu sandar kapal hingga kurang lebih satu jam lamanya. Hal ini tentu mempengaruhi kegiatan bongkar muat kapal tersebut dan proses penyandaran kapal-kapal berikutnya.

Berdasarkan hal tersebut di atas penulis tertarik untuk membahas atau memilih judul “Analisis Pelayanan Jasa *Clearance In Out* Kapal MT. DIONNE Oleh PT. Serasi Shipping Indonesia Cabang Merak Banten”

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka penulis merumuskan masalah sebagai berikut :

- 1.2.1 Bagaimana proses penyandaran kapal tanker yang ditangani oleh PT. Serasi Shipping Indonesia Cabang Merak Banten?

1.2.2 Bagaimana hambatan yang dihadapi dalam proses penyandaran kapal tanker di PT. Serasi Shipping Indonesia Cabang Merak Banten?

1.2.3 Bagaimana upaya yang dilakukan oleh PT. Serasi Shipping Indonesia Cabang Merak Banten dalam mengatasi hambatan dalam proses penyandaran kapal tanker?

1.3 Tujuan Penelitian

Sejalan dengan rumusan masalah tersebut dalam penelitian ini ada beberapa tujuan yang hendak penulisan capai. Adapun tujuan yang ingin dicapai penulis dalam penyusunan skripsi ini antara lain adalah sebagai berikut:

1.3.1 Untuk mengetahui proses penyandaran kapal tanker yang ditangani oleh PT. Serasi Shipping Indonesia Cabang Merak Banten

1.3.2 Untuk mengetahui hambatan yang dihadapi dalam proses penyandaran kapal tanker oleh PT. Serasi Shipping Indonesia Cabang Merak Banten

1.3.3 Untuk mengetahui upaya yang dilakukan oleh PT. Serasi Shipping Indonesia Cabang Merak Banten dalam memperlancar proses penyandaran kapal tanker.

1.4 Manfaat Penelitian

Dalam penyusunan skripsi ini penulis berharap akan dapat memberikan beberapa manfaat bagi siapa saja, dan para pembaca khususnya yang berkepentingan dengan skripsi ini sehingga memiliki arti dan kegunaannya. Secara umum manfaat yang dapat kita ambil dari kegiatan peneliti ini adalah memberikan wawasan dan manfaat baik secara teoritis maupun praktis. Manfaat-manfaat tersebut antara lain adalah sebagai berikut :

1.4.1 Manfaat secara teoritis

Sebagai tambahan literatur tentang proses penyandaran kapal di PT.

Serasi Shipping Indonesia Cabang Merak Banten.

1.4.2 Manfaat secara praktis

Sebagai pedoman bagi pemecahan masalah penyandaran kapal tanker dan sebagai masukan maupun cara pandang bagi instansi terkait dalam penanganan proses penyandaran kapal.

1.5 Sistematika Penulisan

Agar lebih sistematis dan mudah untuk dimengerti, penulisan skripsi peneliti membagi menjadi beberapa bab dan sub bab yang mempunyai kaitan antara satu dengan yang lain:

BAB I. PENDAHULUAN

Bab pendahuluan berisi tentang latar belakang, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penelitian.

BAB II. LANDASAN TEORI

Bab landasan teori berisi tentang tinjauan pustaka yang akan membahas mengenai beberapa teori yang terkait dengan proses penyandaran kapal tanker yang akan digunakan dalam penulisan ini.

BAB III. METODE PENELITIAN

Bab metode penelitian berisi metode yang dipakai dalam skripsi ini berisi tentang lokasi dan waktu meneliti, sumber data, teknik pengumpulan data dan teknik analisis data.

BAB IV. ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pada bab empat ini diuraikan tentang gambaran umum perusahaan yang akan diteliti, hasil penelitian, dan pembahasan masalah tentang proses penyandaran kapal di PT. Serasi Shipping Indonesia Cabang Merak Banten.

BAB V. PENUTUP

Bab penutup terdiri sebagai bagian akhir dari penulisan skripsi ini, maka akan ditarik kesimpulan dari hasil penelitian dan pembahasan masalah tentang proses pelayanan jasa penyandaran kapal tanker di PT. Serasi Shipping Indonesia dan memberikan

saran terkait proses penyandaran kapal tanker di PT. Serasi Shipping Indonesia Cabang Merak Banten.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN-LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Tinjauan Pustaka

Pada bab ini akan diuraikan landasan teori yang berkaitan dengan Analisis Pelayanan Jasa *Clearance In Out* Kapal MT. DIONNE oleh PT. Serasi Shipping Indonesia Cabang Merak Banten. Lebih rinci pada landasan teori ini akan membahas tentang optimalisasi pelayanan penyandaran kapal tanker.

2.1.1 Pengertian Analisis

Menurut Spradley (dalam Sugiyono, 2014:89) mengatakan bahwa analisis adalah sebuah kegiatan untuk mencari suatu pola selain itu analisis merupakan cara berpikir yang berkaitan dengan pengujian secara sistematis terhadap sesuatu untuk menentukan bagian, hubungan antar bagian dan hubungannya dengan keseluruhan. Analisis adalah suatu usaha untuk mengurai suatu masalah atau fokus kajian menjadi bagian-bagian (decomposition) sehingga susunan/tatanan bentuk sesuatu yang diurai itu tampak dengan jelas dan karenanya bisa secara lebih terang ditangkap maknanya atau lebih jernih dimengerti dan dipahami perkaranya (Satori dan Komariyah, 2014:200).

Nasution dalam Sugiyono (2010:244) melakukan analisis adalah pekerjaan sulit, memerlukan kerja keras. Tidak ada cara tertentu yang dapat diikuti untuk mengadakan analisis, sehingga

setiap peneliti harus mencari sendiri metode yang dirasakan cocok dengan sifat penelitiannya. Bahan yang sama bisa diklasifikasikan berbeda. Jadi dapat ditarik kesimpulan bahwa analisis merupakan penguraian suatu pokok secara sistematis dalam menentukan bagian, hubungan antar bagian serta hubungannya secara menyeluruh untuk memperoleh pengertian dan pemahaman yang tepat.

2.1.2 Pelayanan

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) dikatakan pelayanan sebagai usaha melayani kebutuhan orang lain, sedangkan melayani adalah membantu menyiapkan (mengurus) apa yang diperlukan seseorang.

Sedangkan Gronroos (1990:27) mengatakan bahwa pelayanan adalah suatu aktivitas atau serangkaian aktivitas yang bersifat tidak kasat mata (tidak dapat diraba) yang terjadi sebagai akibat adanya interaksi antara konsumen dengan karyawan atau hal-hal lain yang disediakan oleh perusahaan pemberi permasalahan konsumen atau pelanggan.

PT. Serasi Shipping Indonesia memiliki beberapa jenis pelayanan usaha yang berupa pengoperasian kapal, *charter & broker*, keagenan kapal, administrasi pelabuhan dan lain sebagainya, yang berhubungan dengan pelayaran dalam bidang keagenan.

2.1.3 Jasa

Menurut Kotler (2000:428), jasa adalah setiap tindakan atau unjuk kerja yang ditawarkan oleh salah satu pihak ke pihak lain yang secara prinsip tidak berwujud dan menyebabkan perpindahan kepemilikan apapun. Produksinya bisa dan bisa juga tidak terkait pada suatu produk.

Menurut Zeithaml dan Bitner dalam Hurriyati (2005:28), jasa pada dasarnya adalah seluruh aktivitas ekonomi dengan *output* selain produk dalam pengertian fisik, dikonsumsi dan diproduksi pada saat bersamaan, memberikan nilai tambah dan secara prinsip tidak berwujud (*intangible*) bagi pembeli pertamanya.

Berikut Klasifikasi Jasa :

2.1.3.1 Barang berwujud murni yaitu penawaran yang terdiri dari barang berwujud, tidak ada jasa yang menyertai produk itu.

Contoh : garam, gula, merica, sabun, pasta gigi.

2.1.3.2 Barang berwujud disertai layanan yaitu penawaran berupa barang berwujud yang disertai dengan satu atau beberapa jenis jasa untuk meningkatkan daya tarik konsumen.

Contoh : Perusahaan dealer mobil tidak hanya menjual produknya saja tetapi disertai jasa pendukung dari awal, proses dan sesudah produk tersebut dijual.

2.1.3.3 Campuran yaitu penawaran terdiri barang dan jasa dalam proporsi yang sama.

Contoh : orang datang ke restoran untuk mendapatkan makanan dan pelayanan yang diberikan.

2.1.3.4 Jasa Utama yang disertai barang dan jasa tambahan yaitu penawaran terdiri dari jasa utama yang disertai dengan jasa

tambahan atau barang pendukung.

Contoh : penumpang pesawat terbang membeli jasa angkutan perjalanan tersebut meliputi barang berwujud, seperti makanan dan minuman, tiket dan majalah penerbangan. Jasa tersebut memerlukan barang padat moda (pesawat terbang) untuk merealisasikannya, tetapi produk utamanya adalah jasa.

2.1.3.5 Jasa Murni yaitu penawaran hanya terdiri dari jasa.

Contoh : psikiater, guru, laundry dan psikolog.

2.1.4 Keagenan

Secara umum keagenan adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran lain di Indonesia atau perusahaan pelayaran asing di luar negeri (selaku *principal*) untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapal *principal* tersebut (kapal milik, kapal *charter* yang dioperasikan *principal*). Jadi perusahaan pelayaran dapat menunjuk agen dalam hal untuk pelayanan kebutuhan kapalnya.

Menurut Engkos Kosasih dan Hananto Soewedo (2007:204), fungsi keagenan dalam penyandaran kapal tanker adalah sebagai berikut :

2.1.4.1 Menyusun program operasional keagenan kapal tanker dalam proses penyandaran kapal.

2.1.4.2 Memonitor pelaksanaan pelayanan penyandaran kapal tanker.

2.1.4.3 Mengadministrasikan kegiatan keagenan kapal tanker, baik yang berkaitan dengan kegiatan fisik operasional maupun yang menyangkut keuangan dalam penyandaran kapal tanker.

2.1.4.4 Memberikan data dan evaluasi terhadap perkembangan kegiatan penyandaran kapal tanker sebagai masukan dalam menentukan kebijakan sebagaimana mestinya.

2.1.4.5 Mengupayakan kegiatan penyandaran kapal tanker sedemikian rupa sehingga dapat memberikan stimulant terhadap kegiatan-kegiatan pokok perusahaan.

2.1.5 Penyandaran Kapal

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

2.1.5.1 Semua instruksi diberikan dari anjungan navigasi.

2.1.5.2 Perwira jaga harus melaporkan setiap situasi berbahaya yang timbul pada operasi penambatan.

2.1.5.3 *Winch* harus dihidupkan paling sedikit satu jam sebelum penambatan dimulai.

2.1.5.4 Pada waktu menerima atau melepaskan kapal tunda, isyarat yang jelas harus dimengerti dan diakui antara anjungan dan stasiun penambatan.

2.1.5.5 Seluruh operasi penambatan harus dilakukan di bawah tanggung jawab perwira.

2.1.5.6 Sebelum tiba, Muallim 1 harus memastikan seluruh *stopper*,

tali penghantar, dan tali lainnya siap digunakan. Pelindung tikus harus pada tempatnya dan lengkap untuk tiap tali tambat.

2.1.5.7 Kirim hanya jumlah tali tambat yang dapat ditangani pada suatu waktu. Jangan mengirim seluruh tali tambat pada waktu bersamaan pada waktu kapal sedang mendekati dermaga atau menyesuaikan posisinya.

2.1.5.8 Untuk mengatur posisi kapal, gunakan hanya satu tali *spring* dan tali tambat haluan atau buritan.

2.1.5.9 Jangan mencampur beberapa jenis tali tambat, misalnya jika tali tambat haluan dari nilon maka semua tali tambat haluan harus dari tali nilon dengan diameter yang sama.

Dalam pelayanan kapal di pelabuhan terdapat berbagai instansi pemerintah yang mendukung untuk pelayanan kapal serta

muatannya. Adapun instansi pengelola pelabuhan yang sangat berperan penting yaitu PT. Pelabuhan Indonesia yang menyediakan dan mengusahakan fasilitas pelabuhan yang memungkinkan kapal dapat berlabuh dengan aman dan dapat melakukan kegiatan bongkar/muat, serta menetapkan alokasi tempat tambatan dan waktu kapal bertambat. Selain itu Pelindo juga mengawasi pelaksanaan pemakaian tambatan sesuai dengan perencanaan sebelumnya.

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.26 Tahun 1998, Bab VII tentang Pelaksanaan Kegiatan di Pelabuhan Laut, pasal 14 disebutkan bahwa pelaksana kegiatan di pelabuhan laut terdiri dari instansi pemerintah yang merupakan pemegang fungsi yaitu kantor Kesyahbandaran, dan Otoritas Pelabuhan, kantor Kesehatan Pelabuhan, kantor Imigrasi, dan kantor Bea dan Cukai.

2.1.6 Kapal Tanker

Kapal tanker adalah kapal yang dirancang untuk mengangkut minyak atau muatan cair. Jenis utama kapal tanker termasuk tanker minyak, tanker kimia, dan pengangkut LNG. Kapal tanker merupakan alat transportasi yang dispesifikasikan untuk mengangkut muatan minyak, tidak hanya dari tempat pengeboran menuju darat, namun tanker juga digunakan untuk sarana angkut perdagangan minyak antar pelabuhan atau antar negara. Kapal

tanker memiliki karakteristik khusus yang berbeda dengan kapal lainnya.

Menurut Johan Avianto (2012:59), kecenderungan dari kapal tanker adalah:

2.1.6.1 Ukuran besar, khususnya untuk daerah pelayaran antar Negara.

2.1.6.2 Memiliki *coeffisien block* yang besar.

2.1.6.3 Memiliki daerah paralel *middle body* yang panjang, hingga lebih dari panjang kapal keseluruhan.

2.1.6.4 Lokasi kamar mesin umumnya di belakang. Adapun alasan pemilihan kamar mesin di belakang kapal adalah ruang muat kapal tanker memerlukan kapasitas yang lebih besar dan *safety* (keselamatan) untuk menghindari adanya kebakaran.

2.1.7 Penyandaran Kapal Tanker

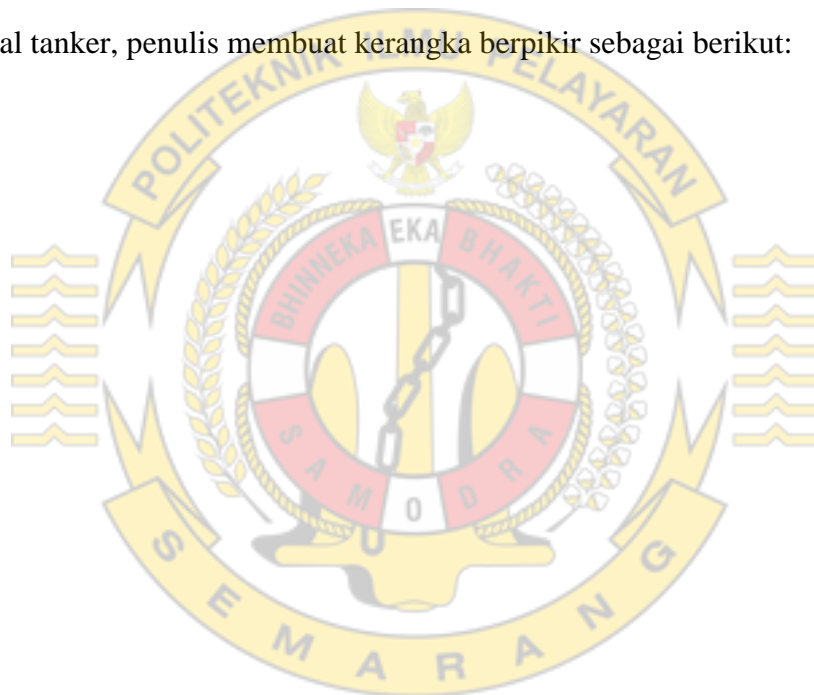
Penyandaran kapal tanker adalah suatu kegiatan menyandarkan atau merapatkan kapal tanker ke *jetty* untuk melaksanakan kegiatan bongkar muat dengan menempatkan pipa dari *jetty* sejajar dengan pipa kapal dengan bantuan kapal tunda.

Saat proses penyandaran kapal tanker, harus diperhatikan adanya *Emergency Release System* (ERS) dan *Emergency Shut Down System* (ESDS). *Emergency Release system* (ERS) adalah kemungkinan pelepasan semua pipa transfer *cargo* pada kapal

tanker pada saat keadaan darurat. Sistem harus mampu beroperasi jika terjadi pemadaman kapal, sedangkan *Emergency Shut Down System* (ESDS) adalah sistem menjalankan *shut down* berurutan dari pompa dan katup kapal tanker jika terjadi keadaan darurat.

2.2 Kerangka Pikir Penelitian

Dalam penulisan skripsi ini dengan judul optimalisasi kegiatan pelayanan jasa PT. Serasi Shipping Indonesia Cabang Merak Banten dalam penyandaran kapal tanker, penulis membuat kerangka berpikir sebagai berikut:



BAB V

PENUTUP

5.1 Simpulan

5.1.1. Proses penyandaran kapal tanker yang ditangani oleh PT. Serasi Shipping Indonesia Cabang Merak Banten sudah sesuai dengan prosedur, namun belum optimal, dimana masih terjadi keterlambatan proses penyandaran kapal tanker di Pelabuhan Merak, Banten.

5.1.2. Hambatan yang dihadapi dalam proses penyandaran kapal tanker di PT. Serasi Shipping Indonesia Cabang Merak Banten terdiri dari faktor internal dan eksternal. Faktor internal yaitu kualitas Sumber Daya Manusia (SDM) yang kurang memadai, kurangnya komunikasi yang harmonis dengan sesama karyawan perusahaan untuk menunjang kelancaran pekerjaan dalam proses penyandaran kapal serta dalam pengurusan dokumen dan waktu kedatangan serta pergantian penyandaran kapal oleh pihak PT. Serasi Shipping Indonesia Cabang Merak Banten. Sementara faktor eksternalnya yaitu kurangnya koordinasi dengan instansi-instansi terkait seperti Kantor Kesehatan Pelabuhan, Bea dan Cukai, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, dan Imigrasi serta kapal *tug boat* yang mengalami *engine trouble* ketika membantu proses penyandaran kapal di demaga *jetty*.

5.2 Saran

5.2.1 Dalam proses penyandaran kapal tanker yang di tangani oleh PT. Serasi Shipping Indonesia Cabang Merak Banten seharusnya

melakukan koordinasi dan komunikasi yang baik dengan pihak-pihak yang terlibat seperti Kantor Kesehatan Pelabuhan, Kesyahbandaran Otoritas Pelabuhan, Bea dan Cukai, dan Imigrasi dalam menangani penyandaran kapal, agar tidak terjadi masalah baik itu miskomunikasi atau yang lainnya. Selain itu dengan diadakannya pelatihan dan sosialisasi mengenai pemahaman sistem prosedur penyandaran kapal yang diterapkan Pihak PT. Serasi Shipping Indonesia Cabang Merak Banten maka tidak akan terjadi keterlambatan penyandaran kapal.

- 5.2.2 Untuk mengatasi masalah hambatan yang dihadapi dalam proses penyandaran kapal tanker di PT. Serasi Shipping Indonesia Cabang Merak Banten ada beberapa cara mulai dari faktor internal yaitu dengan meningkatkan kualitas Sumber Daya Manusia (SDM) melalui pelatihan dan juga kursus yang diberikan. Meningkatkan suasana yang harmonis antar karyawan, sehingga tercipta suatu komunikasi yang baik dengan sesama karyawan perusahaan untuk menunjang kelancaran pekerjaan dalam proses penyandaran kapal. Dan untuk mengatasi masalah faktor eksternalnya sendiri yaitu meningkatkan koordinasi yang baik dengan instansi-instansi terkait seperti Kantor Kesehatan Pelabuhan, Bea dan Cukai, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, dan Imigrasi melalui kegiatan semacam olahraga, *out bond* dan *family gathering* ataupun bakti sosial yang dapat mempererat tali silaturahmi. Melakukan pengecekan secara rutin oleh *crew tug boat* maupun dari perusahaan kepanduan serta melakukan perawatan secara

rutin terhadap mesin *tug boat* agar tidak terjadi *trouble engine* ketika dalam proses penyandaran kapal sehingga dapat berjalan dengan lancar tanpa hambatan.



DAFTAR PUSTAKA

- Abdurrahman, 2014, *Manajemen Tata Laksana dan Transportasi International*, Transmedia Pustaka, Jakarta.
- Anwar, 2014, *Fasilitas Pelabuhan*, maritimmedia, Jakarta.
- Arwinas Dirgahayu, 2012, *Penayjuk Penanganan Kapal dan Barang di Pelabuhan*, Herindo Ergatama, Jakarta
- Baskoro, 2012, *Manajemen Umum di Indonesia*, BumiAksara: Jakarta
- Gatot Batubara, 2014, *Perencanaan Pelabuhan*. Beta Offset, Yogyakarta
- Hengky Supit, 2012, *Pedoman Khusus Keselamatan dan Kemanem pelayaran*, Gakum Kamila, Jakarta
- Herman Budi, 2015, *Manajemen Kapal Niaga*, Andi Publisher, Jakarta
- Saebani, Beni Ahmad, 2008, *Metode Penelitian*, CV. Pustaka Setia, Bandung.
- Sugiyono, 2014, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, CV Alfabeta: Bandung.
- Suranto, 2013, *Manajemen Operasional Angkutan Kepelabuhanan*, PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta
- Tim Penyusun, 2016, *Pedoman Penyusunan Skripsi*, PIP Semarang, Semarang.
- Republik Indonesia, 2008, *Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*, Lembaran Negara RI Tahun 2008, No. 17, Sekretariat Negara. Jakarta.

Hasil Wawancara

A. Wawancara kepada responden I kepala cabang

Wawancara yang peneliti lakukan dalam hal analisis

Nama : Cecep Suwandi

Jabatan : Kepala Cabang (*Branch Manager*)

Daftar pertanyaan wawancara

Cadet : “Apa tugas agen dalam proses penyandaran kapal ? “

Cecep : “Proses penyandaran kapal tanker oleh PT. Serasi Shipping Indonesia cabang Merak Banten sebelumnya selalu melakukan koordinasi dengan pihak kapal melalui perwakilan perusahaan atau agen. Selanjutnya agen akan memberikan Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) kepada instansi terkait seperti Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, Karantina Kesehatan, Imigrasi, Bea dan Cukai. Setelah itu agen melakukan koordinasi dengan kepanduan, *mooring boat* serta pihak *jetty* untuk mempersiapkan tenaga bongkar muat dan mempersiapkan *jetty* untuk penyandaran kapal dan kegiatan bongkar muat.. “

Cadet : “Kendala apa saja yang bapak hadapi selama penyandaran kapal berlangsung? “

Cecep : “Selama saya menjadi kepala cabang di perusahaan ini, terjadi beberapa kendala dalam proses penyandaran kapal seperti halnya masalah koordinasi antara orang kantor deng orang oprasional tidak sinkron, selain itu juga ada kendala mengenai mesin tug but yang di

pakai mengalami masalah seperti *black out* atau masalah yang lainya “

Cadet : “Apakah tindakan bapak bila hal tersebut masih terus berulang lagi?
“

Cecep : “dalam mengatasi masalah tersebut biasanya kantor akan melakukan koordinasi lagi untuk mengatasi masalah yang di hadapi seperti masalah tug boat yang black out maka dicarikan pengganti sementara untuk membantu proses penyandaran kapal agar tidak terlambat dalam penyandaran kapal yang dilakukan.

B. Wawancara kepada responden II kepala operasional dilapangan.

Cadet : “Apa tugas pokok dan fungsi bapak sebagai kepala operasional dilapangan “


Faisal : “Tugas pokok saya sebagai kepala operasional dilapangan yaitu mengawasi dan memberi panduan keselamatan kerja kepada awak kapal. Saya mengkoordinasikan kegiatan-kegiatan di lapangan. Saya disini mengkoordinasi dari manajer tentang hal-hal yang dilakukan di lapangan dan melaporkan kegiatan yang ada disini. “

Cadet : “Kendala apa saja yang dihadapi dalam mengkoordinasi semua kegiatan dilapangan guna mengurangi keterlambatan penyandaran kapal? “


Faisal : “Ada beberapa hal yang menjadi kendala dalam mengkoordinasi kegiatan di lapangan salah satunya masih ada pekerja yang pada saat melaksanakan pekerjaan. namun kita selalu memberikan pengawasan dan langsung menegur. Ada juga pekerja yang kehilangan tetapi tidak segera melaporkan dan meminta yang baru. Sehingga menjadi kendala kita dalam memaksimalkan kegiatan kesehatan keselamatan kerja. “



Lampiran 2 Dokumen Quarantine



KEMENTERIAN KESEHATAN REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL
PENCEGAHAN DAN PENGENDALIAN PENYAKIT
KANTOR KESEHATAN PELABUHAN KELAS II BANTEN
 Jalan Mayor Jenderal Sutoyo No.21 Kota Cilegon Banten 42438
 Telepon (0254) 571083 Faksimile (0254) 572491



Active
 Go to Se

DOCUMENT OF QUARANTINE

NO	Document	REMARKS	... V ...
1	Maritime Declaration Of Health	(Original)	(.....)
2	Crew List	(Copy)	(.....)
3	Vaccination List	(Copy)	(.....)
4	Ship Sanitation Control Certificate (SSCEC)	(Copy)	(.....)
5	Health Book	(Original)	(.....)
6	Port Of Call / Voyage Memo	(Copy)	(.....)
7	Medicine Chest Certificate	(Copy)	(.....)
8	Medicine Inventori List	(Copy)	(.....)
9	Ship's Particulars	(Copy)	(.....)
10	Narcotics List	(Copy)	(.....)
11	Cargo Manifest	(Copy)	(.....)
12	Ship's Store Declaration / Bonded Store List	(Copy)	(.....)
13	Nil List	(Copy)	(.....)
14	Last Port of Clearance	(Copy)	(.....)

.....20.....

With Knowledge Master, Port Health Officer,

(.....) (.....)

S E M A R A N G

ANNEX B

MODEL OF MARITIME DECLARATION OF HEALTH

(To be completed and submitted to the competent authorities by the masters of ships arriving from foreign ports)

Submitted at the port of MERAK Date 02 FEBRUARY 2020
Name of ship or inland navigation vessel MT.SINAR MARATUA Registration / IMO No: 9276327 arriving from TAGANITO
sailing to MERAK(Nationality) (Flag of vessel) : INDONESIA Master's name : Capt DIDIK HARJANTO
Gross tonnage (ship) : 2571 Tonnage (inland navigation vessel) : 1132
Valid Sanitation Control Exemption / Control Certificate carried on board? Yes No

Issued at : BANTEN date : 04 SEPTEMBER 2019

Re-inspection required? Yes No Has ship/vessel visited an affected area identified by the World Health Organization? Yes No

Port and date of visit :

List ports of call from commencement of voyage with dates departure, or within past thirty days, whichever is shorter :

1. TAGANITO	Departure	28 JANUARY	2020
2. LAHAD DATU	Departure	24 JANUARY	2020
3. BONTANG	Departure	21 JANUARY	2019

Upon request of the competent authority at the port arrival, list crew members, passengers or other person who have joined ship/vessel since international voyage began or within past thirty days, whichever is shorter, including all ports/countries visited in this period (add additional names to the attached schedule)

(1) Name: NIL joined from: (1) (2)
(2) Name: NIL joined from: (1) (2)
(3) Name: NIL joined from: (1) (2)

Number of crew members on board: 17 persons including Master

Number passengers on board: Nil

Health questions

- (1) Has any person died on board during the voyage otherwise than as result of accident? Yes No
If yes, state particulars in attached schedule. Total no of death: NIL
- (2) Is there on board or has there been during the international voyage any case of disease which you suspect to be an infectious nature? Yes No
If yes, state particulars in attached schedule.
- (3) Has the total number of passengers during the voyage been greater than normal / expected? Yes No
How many persons? NIL
- (4) Is there any ill person on board now? Yes No
If yes, state particulars in attached schedule
- (5) Was a medical practitioner consulted? Yes No
If yes, state particulars of medical treatment or advice provided in attached schedule.
- (6) Are you aware of any condition on board which may lead to infection or spread of diseases? Yes No
If yes, state particulars in attached schedule.
- (7) Has any sanitary measure (e.g. quarantine, isolation, disinfection or decontamination) been applied on board? Yes No
If yes, specify type, place and date.
- (8) Have any stowaways been found on board? Yes No
If yes, where did they join the ship (if known)
- (9) Is there a sick animal or pet on board? Yes No

Note: In absence of a physician, the master should regard the following symptoms as ground for suspecting the existence of a disease of an infectious nature:

- a) Fever, persisting for several days is accompanied by: (i) prostration; (ii) decreased consciousness; (iii) circulatory swelling; (iv) jaundice; (v) cough or shortness of breath; (vi) unusual bleeding; or (vii) paralysis.
- b) With or without fever; (i) any acute skin rash or eruptions; (ii) severe vomiting (other than sea sickness); (iii) severe diarrhea; or (iv) recurrent convulsions.

I hereby declare that the particulars and answers to the questions given in this Declaration of health (including the schedule) are true and correct to the best of my knowledge and belief.

Date: 02 FEBRUARY 2020

Signed: _____
Master

Lampiran 3 Crew list

Active Go to Sea

CREW - LIST

SHIP: MT SINAR KALAYITA / YUSKO
 INDONESIA
 OWNER: PT. SAMUDERA ENERGI TANJUNGPINANG
 TYPE OF SHIP: OIL/CHEMICAL TANKER TYPE II

GRT: 2,271 TR
 LOA/BPH: 88.60 Mtr / 7.20 Mtr
 LOCAL AGENT: PT. SAMUDERA ENERGI TANJUNGPINANG

DATE OF DEPARTURE: 02 FEBRUARY 2020
 PORT OF DEPARTURE: MEDAK
 PORT OF DESTINATION: TEGAYAN
 NEXT PORT: GABUSSIK

NO	NAME OF CREW	RANK	P. M. T.			QUALIFICATION			CERTIFICATE OF COMPETENCY			ISSUE DATE	EXPIRE DATE	ISSUE NUMBER
			NUMBER	DATE	ISSUE	NUMBER	DATE	ISSUE	NUMBER	DATE	ISSUE			
1	DIOIK HARIANTO	Master	PK.30010600518	TPK-19	E.08.01.19	1-AUG-21	01.10.2014	29-SEP-20	ATT 7	620008072410115	03.12.2016	03.03.2016	03.03.2021	620008072401016
2	DHANY WARSAMANTO	Ch. Off	PK.30010601018	TPK-19	F.02.21.18	08-MAR-20	B.16.31.17	11-DEC-22	ATT 1	6200041561061016	14.11.2015	14.11.2016	14.11.2021	62000415610501015
3	RIZKI DWI ATMONG	2nd Off	PK.30010601418	TPK-19	F.02.02.21	03-FEB-21	C.22.95.07	29-MAY-23	Att II	620006011402714	17.11.2014	04.08.2018	06.05.2024	620006011010116
4	NUR DENI	3rd Off	PK.30010601918	TPK-19	C.19.02.21	25-JUN-21	C.07.02.24	21-SEP-23	ATT III	621146023192019	07.06.2018	04.09.2018	08.06.2021	621146023191014
5	SUGANTO	Ch. Eng	PK.30010601918	TPK-19	E.11.62.19	09-OCT-21	C.23.01.14	07-FEB-24	ATT I	6200079648710215	23.02.2015	24.03.2015	24.03.2020	620007964801116
6	BORONG LASCONO ISWANTO	2nd Eng	PK.30010601918	TPK-19	F.02.01.19	16-MAY-20	C.23.01.19	28-FEB-24	ATT I	620011513171014	31.11.2014	02.01.2019	22.05.2024	620011513170117
7	HELI LUOMAN	3rd Eng	PK.30010601918	TPK-19	E.11.42.17	21-DEC-21	B.18.03.00	08-JAN-23	ATT II	620002560720218	30.08.2018	02.01.2019	30.08.2021	620002560710216
8	ERWIN RICARDI	4th. Eng	PK.30010601918	TPK-19	F.02.02.20	02-MAY-20	B.16.02.20	05-OCT-22	ATT 3	620160180812019	04.04.2019	02.04.2019	02.04.2024	620160180801015
9	SUGIONO	Boiler	PK.30010601918	TPK-19	E.11.42.16	03-MAR-22	C.20.04.18	09-APR-24	ABE DECK	62000807903020717	30.01.2017	N/A	N/A	62000807903010718
10	YUS HAU SETIAJI	A/B	PK.30010601918	TPK-19	E.08.03.19	10-MAY-21	C.07.01.23	17-JUL-23	ABE DECK	620110060340216	30.08.2016	N/A	N/A	620110060310715
11	ROBERT PANJAITAN	A/B	PK.30010601918	TPK-19	C.01.14.17	10-OCT-20	B.17.69.00	14-JUL-22	ABE DECK	6200031071940717	13.07.2017	N/A	N/A	6200031071910117
12	SUTOMO	A/B	PK.30010601918	TPK-19	E.11.42.22	30-DEC-21	C.40.01.23	02-OCT-24	ABE DECK	620041051340217	21.02.2017	N/A	N/A	62004105133010115
13	SUPANDI	ChW	PK.30010601918	TPK-19	E.02.04.19	01-MAR-20	B.16.03.07	13-DEC-21	ABE ENG	6200077331420717	09.02.2017	N/A	N/A	62000773313010716
14	LUMMAN HIDAYAT	ChW	PK.30010601918	TPK-19	E.02.04.20	01-JUN-21	B.17.03.18	15-DEC-23	ABE ENG	620007248420217	16.03.2017	N/A	N/A	6200072484011117
15	ADE ADHITA	ChW	PK.30010601918	TPK-19	F.02.21.19	16-JUN-21	C.36.02.14	13-JUN-24	ABE ENG	620006750420218	09.02.2017	N/A	N/A	6200067504010716
16	MUSRIPIN	Ch. Cook	PK.30010601918	TPK-19	F.12.01.12	02-MAR-21	B.16.03.12	27-MAR-23	COOK	52226512261000310	03.01.2018	N/A	N/A	620011962010116
17	GALANG RICHLO PRAKOSO	Steward	PK.30010601918	TPK-19	F.24.01.20	30-JUN-22	C.42.01.25	23-JUN-24	STEWARD	52228191261000303	19.01.2018	N/A	N/A	620139403010717

TOTAL OF CREW: 16 PERSONS INCLUDING MASTER

AV. Assistant: _____
 MA. N/A
 ASST. COPILOT: _____
 COPILOT: _____

CAPT. DIDIK HARIANTO

Lampiran 4 Ship Particular

SAMUDERA INDONESIA SHIP MANAGEMENT						
SHIP OPERATORS	: SAMUDERA INDONESIA SHIP MANAGEMENT		Address : Jl. Kali Besar Barat No.39 Jakarta 11230 Indonesia			
SHIP OWNERS	: SAMUDERA ENERGI TANGGUH		Tels No : +6221-6907130 (Hunting 6 Line) Fax No : +6221-6906348, 6913941			
SHIP PARTICULARS						
NAME	: SINAR MARATUA					
SHIP TYPE	: OIL / CHEMICAL TANKER	ISSC NUMBER (ISPS CODE)	: KL 93/118/ISPS/DV/ST-19			
FLAG	: INDONESIA	IMO TYPE	: II			
IMO NO	: 9276327	TELP	: +870 773992003			
OFFICIAL No./HULL No.	:	FAX	: -			
YEAR BUILT	: 2002	E-Mail	: sinarmaratua@samudera.dualog.net			
CLASS	: +KRS 1 Oil /Chemical Tanker * (Double Hull) * 'ESP' (FBC) Product/li 2G 1.595.G. (IBC) CLEAN1 BWT VECL Lj, +KRM 1					
KEEL LAID DATE	: JUNE, 26th 2002					
LAUNCH DATE	: NOV, 21st 2002					
DELIVERY DATE	: MARCH, 24th 2003					
CALL SIGN	: Y C S X 2					
DEAD WEIGHT TONNAGE	: 3,599.00 Tons					
GROSS TONNAGE	: 2,571 T	Parallel Body				
NET TONNAGE	: 1,132 T	36.50m : Ballast Condition				
LENGTH OVER ALL	: 88.60 M	41.42m : Loaded Condition				
LENGTH BETWEEN PP (LBP)	: 83.00 M					
BREADTH	: 14.6 M					
DEPTH	: 7.20 M					
MAXIMUM HEIGHT	: 26.72 M					
FRESH WATER ALLOWANCE	: 131 mm					
FULL LOAD SUMMER DRAFT (MEAN)	: 5.664m (DWT : 3,599.00 t)					
FULL LOAD TROPICAL DRAFT (MEAN)	: 5.782m (DWT : 3,740.00 t)					
FULL LOAD WINTER DRAFT (MEAN)	: 5.546m (DWT : 3,499.00 t)					
HEATING SYSTEM	: EQUIPPED FOR ALL CARGO TANKS (5)					
N2 SEAL SYSTEM	: EQUIPPED FOR ALL CARGO TANKS (5)					
TANK COATING	: STAINLESS STEEL (SUS316L)					
CARGO PUMP (FRAMO)	: 200 m3/Hr x 9 set					
BALLAST PUMP	: 250 m3/Hr x 1 set					
CLEANING PUMP	: 60 m3/Hr x 1 set					
MANIFOLD	: (Common 10 Inchs combined)					
MAIN ENGINE	: HANSHIN LH41L 2427KW X 225 RPM					
AUX BOILER TYPE/NUMBER	: NB-06/VERTICAL WATER TUBE 1 SET					
STEAM CONDITION	: 0.45-0.65 MPA					
HEAT OUTPUT	: 6000 KG/HRS					
MAKER	: MIURA CO.LTD					
E/CY GENERATOR TYPE	: NF19 - HF Horizontal, Single acting 4 cycle DIESEL EHO 1HE					
OUTPUT	: 13.0 HP / 1800 Rpm / 60 HE / 0.8 PF / 10 KVA					
BOW THRUSTER	: N/A					
SERVICE SPEED	: 11.0 Knots					
BALLAST TANK CAPACITY	: TOTAL 1,286,480 m3 (100%)					
CARGO TANK CAPACITY	: TOTAL 4,154,600 m3 (100%)					
	PORT	CENTER	STBD	TOTAL	DISTANCES	
No.1 (SLOP)	NA	149.927	NA	149.927	26420mm	Manifold to bridge front
No.2	489.049	NA	484.955	974.004	46000mm	Manifold to bow
No.3	511.044	NA	511.261	1,022.305	42600mm	Manifold To Stern
No.4	511.422	NA	511.304	1,022.726	1960mm	Manifold to railing
No.5	493.416	NA	492.222	985.638	1800mm	Manifold to deck
TOTAL M3	2,004.931	149.927	1,999.742	4,154.600	400mm	Between manifolds

MASTER / CAPT DIDIK HARIANTO

Lampiran 6 Vaccination List

AC
Go

VACCINATION LIST

Arrival Departure Page No. 1 / 1

1. Name of ship MT.SINAR MARATUA				2. Port of Arrival / Departure MERAK		3. Date of Arrival / Departure 02nd February 2020	
4. Nationality of ship INDONESIA				5. Port departure from TAGANITO			
6. No.	7. Family name, given names	8. Rank	9. Nationality	10. Date and Place of birth	11. Date of Vaccination	12. Vaccine Book No.	
01	Capt.DIDIK HARJANTO (M)	Master	INDONESIAN	22 NOV 1971 MAGELANG	02 AUG 2018	H00-433179	
02	DHANY WARDIANTO (M)	Ch. Officer	INDONESIAN	08 JUN 1984 KENDAL	20 JAN 2010	E00-85297	
03	RIZKI DWI ATMOKO (M)	2nd. Officer	INDONESIAN	29 JAN 1989 REKAS	19 AUG 2009	0904257	
04	NUR DENI (M)	3rd Officer	INDONESIAN	28 AUG 1994 MAGELAN	12 MAY 2017	F00-811836	
05	SUGIANTO (M)	3rd Engineer	INDONESIAN	22 JUL 1923 KEDIRI	14 SEP 2010	A-082516	
06	BOYONG LAKSONO ISWANTO (M)	2nd. Engineer	INDONESIAN	19 NOV 1978 AMBON	11 JUN 2016	F00-522887	
07	HERI LUQMAN (M)	3rd Engineer	INDONESIAN	25 MAR 1987 BEITAR	27 NOV 2012	B-288352	
08	ERWIN RICARDI (M)	4th Engineer	INDONESIAN	25 SEP 1986 MALANG	23 JUL 2019	F00-529644	
09	SUGONO (M)	Boatin	INDONESIAN	29 AUG 1970 BANDUNGS	31 JUL 2009	0978627	
10	YUS HALI SETIAJI (M)	A.B.1	INDONESIAN	17 NOV 1979 BATANG	25 JUN 2013	D00-0485028-EHI	
11	ROBERT PANJAITAN (M)	A.B.2	INDONESIAN	30 MAY 1989 MEDAN	16 MAR 2006	24654	
12	SUTONO (M)	A.B.3	INDONESIAN	11 MAY 1984 JAKARTA	21 OCT 2018	H00-457932	
13	SUFANDI (M)	Clerk	INDONESIAN	14 JAN 1961 GRESIK	21 MAR 2017	G96-578202	
14	LURIMAN HIDAYAT (M)	Clerk	INDONESIAN	05 MAY 1974 BANGKALAN	31 JUL 2010	A-090489	
15	ADE ADHITA (M)	Clerk	INDONESIAN	31 JAN 1973 JAKARTA	09 JAN 2019	H00-680215	
16	MUSRIPIN (M)	Cook	INDONESIAN	26 JAN 1979 JAKARTA	27 JUL 2019	0125729	
17	GALANG RICHY PRANDEO (M)	Steward	INDONESIAN	27 MAR 1994 BATANGS	02 JUL 2015	D00-0039159-ZMK	

I Master, hereby to certify that there are no stowaways, survivors or unauthorized persons on board.

13. Date and signature by Master, Authorized agent or Officer.



CAPT.DIDIK HARJANTO
Master

Lampiran 7 General Nil List

AC
Go

GENERAL NIL LIST

Arrival Departure Page No: 1/1

1. Name of Ship MT.SINAR MARATUA		2. Port of Arrival / Departure MERAK, INDONESIA	3. Date of Arrival / Dep. FEBRUARY 02nd 2020
4. Nationality of Ship INDONESIA		5. Last Port TAGANITO, PHILIPINA	
8. Number of person on board 17 PERSONS	7. Period of stay N/A		
9. Name of article	10. Remarks	11. For official use	
1. ANIMALS	NIL		
2. ARMS AND AMMUNITIONS	NIL		
3. MAIL	NIL		
4. PASSANGER	NIL		
5. STOWAWAY	NIL		
6. PARCEL	NIL		
7. ALCOHOL	NIL		

12. Date and Signature by Master, Authorized Agent or Officer


CAPT. DIDIK HARJANTO
 Master

Lampiran 8 Pernyataan Muatan

AK
GO



KEMENTERIAN KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL BEA DAN CUKAI
KANTOR WILAYAH BANTEN
KANTOR PENGAWASAN DAN PELAYANAN BEA DAN CUKAI
TIPE MADYA PABEAN MERAK

JALAN PALORIDA NO. 101, MERAK, BANTEN 42436
 TELEPON (0254) 571010; FAKSIMILE (0254) 571011; SITUS www.beacukai.go.id

PERNYATAAN KEADAAN MUATAN
DECLARATION OF CARGO SITUATION

Nama Kapal / No. Voy. :
Name of Ship / Voy. No.

Bendera :
Flag/Nationality

Agan :
Agent

Tanggal / Jam tiba :
Date time of Arrival

Datang dari :
Last Port

Posisi Kapal :
Ship Position

Yang bertanda tangan di bawah ini sebagai Nakhoda Kapal
Under sign Master of the Ship

Nama Lengkap : Menerangkan sebagai berikut
Full Name to declare as follow

a. Muatan sesuai dengan daftar muatan (Manifest)
Situation of the Cargo Manifest

b. Muatan berbeda dengan daftar muatan (Muatan)
Situation of the cargo is not according to the Cargo Manifest

c. Ada muatan / barang-barang yang tidak dilindungi dokumen
Have cargo / good are not protected by document

Muatan untuk Pelabuhan lain :
Cargo for next port

Muatan untuk Merak :
Cargo for Merak

Petugas Bea Cukai :
Customs

Nakhoda / Atas nama Nakhoda
Master / on behalf-of Master

.....
 NIP.

Lampiran 9 Daftar Kedatangan Kapal

No	Nama Kapal	Tgl	Asal	Barang	Nilai
(110)	YOUSHEU 9	04/	D	TOLUENE XYLENE KRENE EHC 50 EHC 110 EHC 20 EHC 110	3.000 } 1.000 } 1.000 } 1.400 } 1.000 } 1.200 } 300 }
(10)	POSTAMUE V.03	05/2000	D	BARAH TBT	
	MAU BERT BALKER V.281903	04/2000	D	ASL 3 BBT DANER	
	MT ESTOLAR V.81903A	04/	D	PLC PLD RPO RPU	
	MT TIGER SUMMER V.1902	03/	D	PLC PLD RPO RPU	
	MAU CSE UNITED V.16	04/	D	PLC PLD RPO RPU	
	MR. ALEXANDRA KOMARU V.209-04	04/	D	PLC PLD RPO RPU	
	MR. UNIKUM SPIRIT V.20901	04/	D	PLC PLD RPO RPU	
	MT. EASTERN NEPTUNE V.1905	04/	D	PLC PLD RPO RPU	

Lampiran 10 Lampiran Gambar



Gambar: Proses Penyandaran Kapal



Gambar: Kapal selesai sandar



Gambar: Pandu Akan Naik ke Kapal

Lampiran 11

**SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 210/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/08/2020**

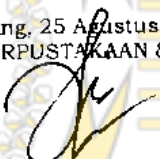
Petugas cek plagiasi telah menerima naskah skripsi/prosiding dengan identitas:

Nama : MISBAHUL IRSYAD
NIT : 531611306232 K
Prodi/Jurusan : KALK
Judul : Optimalisasi Pelayanan Jasa Penyandaran Kapal Tanker Oleh PT. SERASI SHIPPING INDONESIA Cabang Merak Banten

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (index similarity) dengan skor/hasil sebesar 4 %* (Empat Persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 25 Agustus 2020
KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN


ALFI MAFYATI, SH
Penata Tingkat I, III/d
NIP. 19750119 199803 2 001

*Catatan:

> 30 % : "Revisi (Konsultasikan dengan Pembimbing)"

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Misbahul Irsyad
NIT : 531611306232 K
Tempat/Tanggal lahir : Sragen, 18 April 1998
Jenis kelamin : Laki-laki
Agama : Islam
Alamat : Ds. Blagungan Rt/Rw 16/003, Kel.
 Donoyudan, Kec. Kalijambe Kab. Sragen



Nama Orang Tua

Nama Ayah : Jambul Widayat Triyanto
Nama Ibu : Rohmah Pujihastuti, S.Pd., M.Pd.
Alamat : Ds. Blagungan Rt/Rw 16/003, Kel.
 Donoyudan, Kec. Kalijambe Kab. Sragen

Riwayat Pendidikan

1. SD N Donoyudan : Lulus tahun 2010
2. SMP Al-islam 1 Surakarta : Lulus tahun 2013
3. SMA Al-islam 1 Surakarta : Lulus tahun 2016
4. PIP Semarang : 2016 – Sekarang

Pengalaman Praktek Darat

1. PT. SERASI SHIPPING INDONESIA CABANG MERAK BANTEN