



**PERAN PELAYANAN LOGISTIK TERHADAP KAPAL
KEAGENAN PT. BAHARI SANDI PRATAMA CABANG
CILEGON BANTEN**

SKRIPSI

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

Oleh

ARIEF HELMI PRIATAMA
NIT. 531611306197. K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG**

2020



**PERAN PELAYANAN LOGISTIK TERHADAP KAPAL
KEAGENAN PT. BAHARI SANDI PRATAMA CABANG
CILEGON BANTEN**

SKRIPSI

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

Oleh

ARIEF HELMI PRIATAMA
NIT. 531611306197. K

**PROGRAM STUDI KETATALAKSANAAN ANGKUTAN
LAUT DAN KEPELABUHANAN DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG**

2020

HALAMAN PERSETUJUAN

PERAN PELAYANAN LOGISTIK TERHADAP KAPAL KEAGENAN PT
BAHARI SANDI PRATAMA CABANG CILEGON BANTEN

Disusun Oleh :

ARIEF HELMI PRIATAMA
NIT. 531611306197.K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran

Semarang, Agustus 2020

Dosen Pembimbing
Materi

Dosen Pembimbing
Metodologi dan Penulisan


SRI SUYANTI, S.S., M. Si.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19560822 197903 2 001


YUSTINA SAPAN S.ST., MM.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19771129 200502 2 001

Mengetahui
Ketua Program Studi
Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan


NUR ROHMAN SE, MM
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19750318 200312 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “**PERAN PELAYANAN LOGISTIK TERHADAP KAPAL KEAGENAN PT. BAHARI SANDI PRATAMA CABANG CILEGON BANTEN**” Karya,

Nama : ARIEF HELMI PRIATAMA

NIT : 531611306197.K

Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari KAMIS, tanggal 03 SEPTEMBER 2020

Semarang Agustus

Penguji I

ROMANDA ANNAS A., S.ST, MM
Penata Muda Tk.I, III/b
NIP. 19840623 201012 1 005

Penguji II

SRI SUYANTI, S.S., M. Si.
Penata I (III/d)
NIP. 19560822 197903 2 001

Penguji III

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

Mengetahui

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG

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

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

N a m a : ARIEF HELMI PRIATAMA

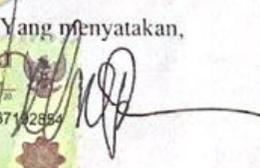
NIT : 531611306197. K

Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul "**PERAN PELAYANAN LOGISTIK TERHADAP KAPAL KEAGENAN PT BAHARI SANDI PRATAMA CABANG CILEGON BANTEN**" adalah benar hasil karya saya sendiri bukan jiplakan/plagiat skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang, Agustus2020

Yang menyatakan,


**METERAI
TEMPEL**
AD3F6AHF587142854
6000
ENAM RIBURUPIAH
ARIEF HELMI PRIATAMA
NIT. 531611306197. K

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto:

1. Cukuplah Allah sebagai tempat diri bagi kami, sebaik-baiknya pelindung dan sebaik-baiknya penolong kami. (Q.S Ali imron:173)
2. “Waktu itu bagaikan pedang, jika kamu tidak memanfaatkannya menggunakan untuk memotong, ia akan memotongmu (menggilasmu)” (H.R. Muslim)

Persembahan:

1. Bapak dan Ibu tercinta, motivator terbesar dalam hidupku yang tak pernah berhenti mendoakan dan menyayangiku, atas semua pengorbanan dan kesabaran mengantarku sampai kini. Tak akan pernah cukup ku membalas cinta dan kasih sayang ayah bunda padaku.
2. Kakak tercinta yang selalu membimbing dan menyayangi saya sampai saat ini
3. Seluruh teman-teman kasta Kedu yang selalu ada saat suka maupun duka.
4. Seluruh teman-teman angkatan LIII dan KALK 91 yang selalu memberikan keceriaan dan semangat setiap hari.
5. Kepada seseorang yang selalu memberikan dukungan dan semangat dalam pembuatan skripsi ini.
6. Seluruh Keluarga Besar Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Terima Kasih atas pendidikan dan segala pelajaran yang diberikan selama ini.
7. Semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu, terima kasih atas segala bantuan, dukungan, dan juga doa sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas segala rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul “Peran pelayanan logistik terhadap kapal keagenan PT Bahari Sandi Pratama cabang Cilegon Baten”. Skripsi ini disusun guna memenuhi persyaratan memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel) dalam bidang KALK (Ketatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan) Program Diploma IV (D.IV), di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis banyak mendapatkan bimbingan, dukungan, dan saran serta bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu dalam kesempatan ini perkenankanlah penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Yth. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Yth. Ibu Nur Rohmah, SE., MM selaku Ketua Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Yth. Ibu Sri Suyanti, S.S selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi.
4. Yth. Ibu Yustina Sapaan S.SiT., M.M selaku Dosen Pembimbing Metodologi Penelitian dan Penulisan.
5. Yth. Seluruh Jajaran Dosen, Staff dan Pegawai Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

6. Yth. Seluruh Jajaran Perwira PUSBANGKATARSIS (Pusat Pembangunan Karakter Taruna dan Perwira Siswa).
7. Seluruh Pegawai PT. Bahari Sandi Pratama cabang Cilegon Banten, yang sangat membantu dan memberikan kesempatan serta pengetahuan kepada penulis pada saat melaksanakan Praktek Darat.
8. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu, yang membantu terselesaikannya penulisan skripsi ini.

Akhirnya, tersirat harapan semoga kedepannya, isi yang terkandung dalam skripsi ini dapat memberikan pengetahuan baru yang bermanfaat bagi banyak pihak, terutama bagi pembaca.

Semarang, Agustus 2020

Penulis


ARIEF HELMI PRIATAMA
NIT. 531611306197.K

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
HALAMAN MOTTO	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI.....	ix
ABSTRAK.....	xi
ABSTRACT.....	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I. PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Perumusan Masalah	3
1.3 Tujuan Penelitian	3
1.4 Manfaat Penelitian	3
1.5 Batasan Masalah.....	5
1.6 Sistematika Penulisan	5
BAB II. LANDASAN TEORI	
2.1 Tinjauan Pustaka	7
2.2 Kerangka Pikir.....	21
BAB III. METODE PENELITIAN	

3.1 Pendekatan dan Desain Penelitian	22
3.2 Fokus dan Lokus Penelitian	23
3.3 Sumber Data Penelitian.....	25
3.4 Teknik Pengumpulan Data.....	27
3.5 Teknik Keabsahan Data	31
3.6 Teknik Analisis Data.....	32

BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Objek Penelitian.....	35
4.2 Analisis Hasil Penelitian.....	41
4.3 Pembahasan Masalah.....	44

BAB V. PENUTUP

5.1 Simpulan	49
5.2 Saran.....	50

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

ABSTRAKSI

Arief Helmi Priatama, 2020, NIT: 531611306197.K, “*Peran Pelayanan Logistik Terhadap Kapal Keagenan PT Bahari Sandi Pratama Cabang Cilegon Banten*”, Skripsi, Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Sri Suyanti, S.S., M. Si., Pembimbing II: Yustina Sapan S.ST., MM

Kurangnya komunikasi *crew* kapal dan pihak kantor yang merupakan salah satu faktor penyebab terjadinya keterlambatan pengadaan *spare part*. *Crew* kapal yang sering tidak memperhatikan ketersediaan barang dan *spare part* diatas kapal, sehingga sering kali *crew* kapal memesan *spare part* dengan tiba-tiba, sedangkan proses pengadaan *spare part* memakan waktu yang lama, Faktor tersebut merupakan penyebab terjadinya keterlambatan pengadaan *spare part* bagi kapal di perusahaan pelayaran Bahari Sandi Pratama cabang Merak. Sehingga menyebabkan kelancaran keberangkatan kapal terganggu.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dan pengumpulan data dilakukan dengan wawancara, observasi, studi pustaka dan dokumentasi berupa foto-foto tentang kendala kegiatan pelayanan logistik terhadap kapal keagenan PT. Bahari Sandi Pratama Cabang Cilegon Merak.

Berdasarkan hasil penelitian mengenai peran pelayanan logistik terhadap kapal keagenan PT. Bahari Sandi Pratama cabang Cilegon Banten, ditemukan bahwa pelayanan logistik terhadap kapal keagenan PT Bahari Sandi Pratama Cabang Cilegon Merak tidak optimal disebabkan oleh cuaca yang sulit diprediksi, sarana yang tidak memadai, infrastruktur jalan yang tidak baik dan menimbulkan kemacetan, kurang pengecekan dan perawatan terhadap boat service, dan informasi yang kurang akurat tentang keberadaan kapal di anchorage area. Upaya yang harus dilakukan agar pelayanan logistik terpenuhi secara optimal dengan meminta estimasi prediksi perkiraan cuaca dan membuat rencana cadangan jika terjadi cuaca buruk.

Kata Kunci : *Keagenan PT BSP, Pelayanan logistik*

ABSTRACT

Arief Helmi Priatama, 2020, NIT: 531611306197.K, " *The Role of Logistics Services to The Ship Agency Pt Bahari Sandi Pratama Cilegon Banten Branch* ", Mini Thesis of Port and Shipping Department, Diploma IV Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic, 1st Advisor : Sri Suyanti, S.S, M. Si., 2nd Supervisor : Yustina Sapan S.ST., MM

Lack of communication of crew ship and office that is one of the contributing factors of the delay procurement of spare parts. Crew ship that often do not pay attention to the availability of goods and spare parts on the ship, so often the crew ship to order spare part suddenly, while the procurement of spare part takes a long time, the factor is the cause of the delay of procurement of spare part for the ship in the shipping company Marine password Pratama Merak branch. Thus causing smooth departure of the vessel disturbed.

This research uses qualitative descriptive methods of data analysis and data collection techniques carried out with interviews, observations, library studies and documentation of photographs about the constraints of logistic services activities on the ship agency PT. Bahari Pratama of Cilegon Merak branch.

Based on the results of the research on the role of logistics services to the ship agency PT. Bahari Sandi Pratama Cilegon Banten Branch, it was found that the logistics service to the ship agency PT Bahari Sandi Pratama Cilegon Merak Branch is not optimal due to poor communication, unpredictable weather, inadequate facilities, poor road infrastructure and causing congestion, less checking and maintenance of boat service , and less accurate information about the ship's youth in the Anchorage area. Efforts are to be made to make the logistics service optimally fulfilled by requesting estimated weather forecast predictions and making a backup plan in case of bad weather.

Keywords: *PT BSP Agency, Logistics service*

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Kerangka Pikir	22
Gambar 4.1	Bahari Sandi Pratama	36
Gambar 4.2	Struktur Organisasi	39
Gambar 4.3	Cuaca Buruk di Jetty	47
Gambar 4.4	Perkiraan Cuaca.....	51
Gambar 4.5	Transportasi yang menampung barang	52



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kegiatan pelayanan kapal yang lancar merupakan faktor penting bagi perusahaan dalam mendapat keuntungan. Namun pada beberapa bulan belakangan ini pelayanan kapal di Perusahaan Pelayaran Bahari Sandi Pratama cabang Merak kurang optimal. Dalam hal ini disebabkan oleh kurangnya koordinasi antara pihak kapal dan pihak kantor cabang. Dan beberapa bulan ini sering terjadi adanya permasalahan dalam pelayanan logistik terhadap kapal keagenan .

Permasalahan pelayanan logistik terhadap kapal keagenan yang terjadi akan memberikan dampak bagi kelancaran kapal perusahaan, khususnya bagi kelancaran supply kebutuhan kapal di perusahaan pelayaran Bahari Sandi Pratama Cabang Merak. Keterlambatan pengadaan *supply* barang kapal mengakibatkan kapal harus melakukan *waiting time* pada saat setelah bongkar muat dan menunggu sampai *spare part* sampai diatas kapal. Kinerja *supplier* sangat diharapkan dalam hal ini, untuk berkoordinasi dengan bagian pengadaan barang dan *spare part* kapal.

Keadaan cuaca yang susah diprediksi, sarana dan infrastruktur yang kurang mendukung, serta informasi keberadaan kapal yang kadang kurang akurat, dan *speed boat* yang sering mengalami masalah adalah faktor penyebab terjadinya keterlambatan pengadaan *spare part*. *Crew* kapal yang

sering tidak memperhatikan ketersediaan barang dan *spare part* diatas kapal, sehingga sering kali *crew* kapal memesan *spare part* dengan tiba-tiba, sedangkan proses pengadaan *spare part* memakan waktu yang lama, Faktor tersebut merupakan penyebab terjadinya keterlambatan pengadaan *spare part* bagi kapal di perusahaan pelayaran Bahari Sandi Pratama cabang Merak. Sehingga menyebabkan kelancaran keberangkatan kapal terganggu.

Oleh karena itu , oleh karena itu faktor tersebut tidak boleh disepelekan. Tugas-tugas dari pengadaan hendaknya dijalani dengan sebaik-baiknya, mulai dari memilih *supplier*, membuat rancangan kerjasama dengan *supplier*,menentukan produk yang cocok,melkukan pembelian serta mengevaluasi kinerja *supplier*. Kelancaran kapal yang tepat waktu sesuai dengan kontrak pengangkutan dapat terwujud apabila manajemen dalam pengadaan *spare part* kapal diperbaiki. Hal tersebut merupakan indikator terganggunya kelancaran kegiatan operasional kapal.

Selain itu, jika keterlambatan pengadaan *spare part* kapal dapat diatasi dengan adanya komunikasi serta kerjasama yang baik. Bila hal tersebut dapat terlaksana maka waktu keberangkatan kapal akan tepat waktu dan sesuai dengan kontrak pengangkutan dan muatan dapat sampai di tempat tujuan pun dapat tepat waktu. Hal tersebut tidk menutup kemungkinan untuk mendapat keuntungan yang lebih besar pada Perusahaan Pelayaran Bahari Sandi Pratama Cabang Merak.

Berdasarkan permasalahan tersebut, penulis mencoba mengangkat permasalahan tersebut dalam skripsi yang berjudul **“Peran Pelayanan**

Logistik Terhadap Kapal Keagenan PT Bahari Sandi Pratama Cabang Cilegon Banten”.

1.2 Perumusan Masalah

Dalam penulisan skripsi ini, penulis hanya membahas mengenai masalah yang berkaitan dengan judul sehingga dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

1.2.1 Mengapa pelayanan logistik terhadap kapal keagenan PT. Bahari Sandi Pratama Cabang Cilegon Merak tidak optimal?

1.2.2 Upaya apa yang dilakukan agar pelayanan logistik terhadap kapal keagenan PT. Bahari Sandi Pratama Cabang Cilegon Merak terpenuhi secara optimal?

1.3 Tujuan Penelitian

Berikut ini penulis ini menyampaikan beberapa tujuan sebagai acuan diadakanya penelitian atau penyusunan skripsi ini yang diharapkan nantinya berguna bagi pembaca khususnya adalah :

1.3.1 Untuk mengetahui penyebab tidak optimalnya pelayanan logistik terhadap kapal keagenan PT. Bahari Sandi Pratama Cabang Cilegon Merak.

1.3.2 Untuk mengetahui upaya yang dilakukan agar pelayanan logistik terhadap kapal keagenan PT. Bahari Sandi Pratama Cabang Cilegon Merak terpenuhi secara optimal.

1.4 Manfaat Penelitian

Ada beberapa manfaat yang dapat diambil dari kegiatan penelitian ini, baik untuk dunia pendidikan, perusahaan, bagi masyarakat maupun bagi peneliti sendiri.

1.4.1 Manfaat teoritis

1.4.1.1 Bagi Lembaga Pendidikan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dapat digunakan sebagai pengembangan meningkatkan kualitas dan pengetahuan pendidikan serta untuk tambahan dalam proses pembelajaran.

1.4.1.2 Bagi pembaca dapat memberikan wawasan tambahan dalam pengertian pelayanan logistik terhadap kapal.

1.4.2 Manfaat praktis

1.4.2.1 Bagi perusahaan dapat menjadi pertimbangan yang bermanfaat untuk bahan referensi memecahkan masalah-masalah dan dalam pelayanan pengadaan barang di PT. Bahari Sandi Pratama.

1.4.2.2 Bagi taruna dapat menambah pengetahuan tentang pengaplikasian serta dampak keterlambatan pelayanan logistik terhadap kapal pada kegiatan Pengagenan untuk kapal dan memberi contoh pengalaman sehingga taruna dapat lebih mengembangkan pola pikirnya.

1.4.2.3 Bagi pembaca dapat mengerti tentang pengaplikasian serta dampak keterlambatan pelayanan logistik pada kegiatan kapal saat proses bongkar muat.

1.5 Batasan Masalah

Penulis skripsi diharapkan dapat memberi gambaran mengenai “Pentingnya Pelayanan Logistik Terhadap Kapal Keagenan PT Bahari Sandi Pratama Cabang Cilegon Banten” . Untuk menghindari pembahasan yang melebar dari ide utama, maka penulisan ini dibatasi sebagai berikut :

1.5.1 Kegiatan yang diobservasi hanya saat pelaksanaan *Pelayanan logistik*

Pada Kapal Keagenan PT Bahari Sandi Pratama.

1.5.2 Waktu penelitian pada Juli 2018 – Mei 2019

1.6 Sistematika Penulisan

Supaya mendapat gambaran yang nyata, jelas, dan mudah dimengerti maka dalam pembahasan ini akan penulis uraikan mengenai sistematika penulisan skripsi ini dapat dirinci sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini menjelaskan mengenai uraian tentang latar belakang pemilihan judul, perumusan masalah yang diambil, pembatasan masalah, tujuan dan manfaat penelitian serta sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Bab ini menguraikan tentang isi dari landasan teori berisi tinjauan pustaka yang berisi pengertian, kerangka pikir, dan definisi operasional.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini menguraikan tentang isi dari metode penelitian yang

terdiri dari waktu penelitian dan lokasi atau tempat penelitian, jenis data, metode pengumpulan data berupa pengamatan, wawancara, studi pustaka dan teknik analisa data.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini menguraikan tentang gambaran umum yang ada di lapangan dan uraian hasil penelitian dari permasalahan yang ada seperti objek yang diteliti, temuan penelitian, analisi permasalahan serta pembahasan masalah yang ditimbulkan.

BAB V SIMPULAN SARAN

Sebagai bagian akhir dari penulisan skripsi ini, maka akan ditarik kesimpulan dari hasil analisis dan pembahasan masalah. Dalam bab ini, penulis juga akan menyumbangkan saran yang mungkin dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang terkait sesuai dengan fungsi penelitian.

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Tinjauan pustaka

Tinjauan pustaka dilakukan oleh penulis untuk mempermudah dalam pemahaman isi skripsi. Bab ini akan menyajikan teori-teori dan konsep yang dapat diterapkan untuk acuan pemahaman dan pemecahan masalah yang sedang dibahas mengenai optimalisasi pelaksanaan perjanjian pengangkutan batubara pada PT Momentum Indonesia Investama. Maka dari itu perlu diketahui dan dijelaskan beberapa teori penunjang yang penulis ambil dari beberapa referensi terkait dengan pembahasan skripsi ini.

2.1.1 Pengertian Peran

Pengertian peran menurut Soerjono Soekanto (2002:243), yaitu peran merupakan aspek dinamis kedudukan (status), apabila seseorang melaksanakan hak dan kewajibannya sesuai dengan kedudukannya, maka ia menjalankan suatu peranan. Dari hal diatas lebih lanjut kita lihat pendapat lain tentang peran yang telah ditetapkan sebelumnya disebut sebagai peranan normatif. Menurut Soerjono Soekanto, (2013: 220), Sebagai peran normatif dalam hubungannya dengan tugas dan kewajiban dinas perhubungan dalam penegakan hukum mempunyai arti penegakan hukum secara total yaitu penegakan hukum secara penuh.

Peran merupakan aspek dinamis dari kedudukan (status) yang dimiliki oleh seseorang, sedangkan status merupakan sekumpulan hak

dan kewajiban yang dimiliki seseorang apabila seseorang melakukan hak-hak dan kewajiban sesuai dengan kedudukannya, maka ia menjalankan suatu fungsi.

Hakekatnya peran juga dapat dirumuskan sebagai suatu rangkaian perilaku tertentu yang ditimbulkan oleh suatu jabatan tertentu. Kepribadian seseorang juga mempengaruhi bagaimana peran itu harus dijalankan. Peran yang dimainkan pada hakekatnya tidak ada perbedaan, baik yang dimainkan/diperankan pimpinan tingkat atas, menengah maupun bawah akan mempunyai peran yang sama.

Peran adalah suatu rangkaian yang teratur yang ditimbulkan karena suatu jabatan. Manusia sebagai makhluk sosial memiliki kecenderungan untuk hidup berkelompok. Dalam kehidupan berkelompok tadi akan terjadi interaksi antara anggota masyarakat yang satu dengan anggota masyarakat yang lainnya. Tumbuhnya interaksi diantara mereka ada saling ketergantungan. Dalam kehidupan bermasyarakat itu munculah apa yang dinamakan peran (*role*). Menurut (Soekanto, 2009: 213), Peran merupakan aspek yang dinamis dari kedudukan seseorang, apabila seseorang melaksanakan hak-hak dan kewajibannya sesuai dengan kedudukannya maka orang yang bersangkutan menjalankan suatu peranan. Untuk memberikan pemahaman yang lebih jelas ada baiknya terlebih dahulu kita pahami tentang pengertian peran.

Dari beberapa pengertian di atas, dapat diketahui bahwa peran adalah suatu sikap atau perilaku yang diharapkan oleh banyak orang

atau sekelompok orang terhadap seseorang yang memiliki status atau kedudukan tertentu.

2.1.2 Pelayanan

Menurut Sinambela (2014 :5), Pelayanan adalah suatu kegiatan atau urutan kegiatan yang terjadi dalam interaksi langsung antar seseorang dengan orang lain atau mesin secara fisik, dan menyediakan kepuasan pelanggan. Sementara dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia dijelaskan pelayanan sebagai hal, cara, atau hasil pekerjaan melayani.

Dalam pengertian lain menurut Moenir (2015: 27), Pelayanan hakikatnya adalah serangkaian kegiatan, karena itu merupakan proses. Sebagai proses, pelayanan berlangsung secara rutin dan berkesinambungan, meliputi seluruh organisasi dalam masyarakat.

Berdasarkan pemaparan yang dikemukakan di atas bahwa pelayanan adalah kegiatan yang dilakukan melalui hubungan antara penerima dan pemberi pelayanan yang menggunakan peralatan berupa organisasi atau lembaga perusahaan.

Menurut Hardiyansah (2011:11), Pelayanan dapat diartikan sebagai aktivitas yang diberikan untuk membantu, menyiapkan, dan mengurus baik itu berupa barang atau jasa dari satu pihak ke pihak lain.

2.1.3 Logistik

Logistik merupakan seni dan ilmu mengatur dan mengontrol arus barang, energi, informasi dan sumber daya lainnya, seperti

produk, jasa, dan manusia, dari sumber produksi ke pasar dengan tujuan mengoptimalkan penggunaan modal. Berdasarkan pengertian diatas, maka misi logistik adalah “mendapatkan barang yang tepat, pada waktu yang tepat, dengan jumlah yang tepat, kondisi yang tepat dengan biaya yang terjangkau, dengan tetap memberikan kontribusi profit bagi penyedia jasa logistik.

Menurut Sondang P Siagian (2003:58), “Logistik adalah keseluruhan bahan, barang, alat dan sarana yang diperlukan dan dipergunakan oleh suatu organisasi dalam rangka pencapaian tujuan dan berbagai sasarannya”.

Pendapat di atas diperkuat dengan pendapat Lukas Dwiantara dan Rumsari H.S (2004:2), yang menyebutkan “Logistik adalah segala sesuatu atau benda yang berwujud dan dapat diperlakukan secara fisik (*tangible*), baik yang digunakan untuk menyelenggarakan kegiatan pokok maupun kegiatan penunjang (*administrasi*)”.

Sementara Yolanda M. Siagian (2005:3) melihat logistik dari segi dunia bisnis yakni “Logistik merupakan bagian dari proses rantai suplai yang berfungsi merencanakan, melaksanakan, mengontrol secara efektif, efisien proses pengadaan, pengelolaan, penyimpanan barang, pelayanan dan informasi mulai dari titik awal (*point of origin*) hingga titik konsumsi (*point of consumption*) dengan tujuan memenuhi kebutuhan konsumen.

2.1.4 Manajemen Logistik

Sebuah bisnis memiliki aktivitas penting yang melibatkan berbagai fungsional manajemen seperti manajemen operasional,

manajemen pemasaran, manajemen sumber daya manusia, dan manajemen keuangan semua fungsional tersebut saling berkaitan agar aktivitas perusahaan berjalan dengan baik, dan mencapai tujuan perusahaan itu sendiri.

Dalam penelitian ini lebih kepada fungsional manajemen operasional dimana manajemen operasional itu sendiri memiliki sub-bab yang bermacam-macam seperti manajemen proyek, manajemen kualitas, manajemen rantai pasok, manajemen persediaan, manajemen perawatan dan masih terdapat sub-bab lainnya. Apabila dikaitkan dengan masalah yang terjadi, fenomena tersebut berkaitan dengan manajemen logistik (pengadaan barang).

Manajemen logistik itu penting dalam sebuah bisnis karena manajemen logistik berfokus pada pengadaan barang yang mengharuskan perusahaan merancang strategi yang ingin dicapai oleh perusahaan itu sendiri. Manajemen logistik terdapat sub-bab seperti alur informasi yang berjalan dalam pengiriman barang, strategi pendistribusian, biaya yang diperlukan dalam suatu pengiriman barang dan berbagai sub-bab lainnya.

Manajemen logistik terdiri dari kata manajemen dan logistik. Maka dari itu sebelum menjelaskan manajemen logistik terlebih dahulu penulis akan menjelaskan beberapa pengertian dari manajemen dan logistik secara terpisah.

2.1.5 Keagenan

Menurut R.A Supriyono (2018:63), Yaitu hubungan kontraktual antara prinsipal dan agen. Hubungan ini dilakukan untuk suatu jasa

dimana principal memberi wewenang kepada agen mengenai pembuatan keputusan yang terbaik bagi principal dengan mengutamakan kepentingan dalam mengoptimalkan laba perusahaan sehingga meminimalisir beban, termasuk beban pajak dengan melakukan penghindaran pajak. Teori keagenan adalah pemberian wewenang oleh pemilik perusahaan (pemegang saham) kepada pihak manajemen perusahaan untuk menjalankan operasional perusahaan sesuai dengan kontrak yang telah disepakati, jika kedua belah pihak memiliki kepentingan yang sama untuk meningkatkan nilai perusahaan maka manajemen akan bertindak sesuai dengan kepentingan pemilik perusahaan.

Tingkat ketepatan waktu pelaporan keuangan memegang peran penting bagi para investor, hal ini dikarenakan laporan keuangan memberikan informasi yang penting mengenai perusahaan yang dapat dinyatakan secara kuantitatif dalam satuan uang, prospek perusahaan dimasa yang akan datang, serta memiliki nilai yang sangat bagi pengguna dengan mendasarkan pada informasi dari laporan keuangan tersebut. Informasi mengenai laporan keuangan digunakan oleh pihak investor untuk mengukur kemampuan dari modal yang diinvestasikan dalam keseluruhan aktiva untuk menghasilkan keuntungan, dengan seiring meningkatnya transfer kekayaan bagi pemegang saham tetap.

Dalam situasi perusahaan mendapat keuntungan manajemen perusahaan tersebut akan memberikan sinyal kepada investor agar mendukung kelangsungan posisi manajemen saat ini dan komensasi

yang lebih tinggi pada manajemen. Manajer dan pemegang saham memiliki insentif untuk meningkatkan tingkat monitoring dengan meningkatkan pengungkapan informasi tambahan mengenai aktivitas-aktivitas perusahaan. Pada saat perusahaan mengalami keuntungan maka kepercayaan diri manajemen semakin meningkat, sehingga manajer secara sukarela mengungkapkan laporan keuangannya sesegera mungkin serta akan memberikan informasi dengan segera ketika kinerja suatu perusahaan baik, sementara ketika kinerja perusahaan buruk pihak manajemen mungkin akan mengulur waktu untuk mengumumkan laporan keuangannya atau lebih memilih membatasi akses informasi akuntansi.

Keadaan seperti ini akan mengakibatkan timbulnya suatu kondisi yang disebut asimetri informasi (*information asymmetry*), yaitu suatu kondisi dimana pihak pemilik perusahaan tidak memiliki informasi yang mencukupi mengenai kinerja pihak manajemen dan tidak pernah dapat mengetahui bagaimana usaha yang dilakukan manajemen dalam memberikan kontribusi pada hasil aktual perusahaan. Salah satu elemen kunci dari teori agensi adalah bahwa pemilik perusahaan dan manajemen memiliki preferensi atau tujuan yang berbeda dikarenakan semua individu bertindak atas kepentingan individu sendiri.

2.1.6 Kapal

Menurut Suyono (2005: 15), Kapal yaitu kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut. Jenis-jenis kapal:

2.1.4.1 Kapal Tanker

Adalah kapal yang dirancang untuk mengangkut minyak atau produk turunannya. Jenis utama kapal tanker termasuk tanker minyak, tanker kimia, dan pengangkut LNG. Di antara berbagai jenis kapal tanker, super tanker dirancang untuk mengangkut minyak sekitar Afrika dan Timur Tengah. *Super tanker Knock Nevis* adalah jenis kapal tanker terbesar di dunia.

2.1.4.2 Kapal Kontainer (*Container Ship*)

Adalah kapal yang khusus digunakan untuk mengangkut peti kemas yang standar. Memiliki rongga (*cells*) untuk menyimpan peti kemas ukuran standar. Peti kemas diangkat ke atas kapal di terminal peti kemas dengan menggunakan kran/derek khusus yang dapat dilakukan dengan cepat, baik derek-derek yang berada di dermaga, maupun derek yang berada di kapal itu sendiri.

2.1.4.3 Kapal Barang (*Cargo Ship*)

Adalah segala jenis kapal yang membawa barang-barang dan muatan dari suatu pelabuhan ke pelabuhan lainnya. Ribuan kapal jenis ini menyusuri lautan dan samudra dunia setiap tahunnya dan memuat barang-barang perdagangan internasional.

2.1.4.4 Kapal Curah (*Bulk Carrier*)

Adalah kapal dagang yang dirancang khusus untuk mengangkut kargo curah *unpackaged*, seperti biji-bijian, batu bara, bijih, dan semen dalam kargo.

2.1.4.5 Kapal Pesiar

Adalah kapal penumpang yang dipakai untuk pelayaran pesiar. Penumpang menaiki kapal pesiar untuk menikmati waktu yang dihabiskan di atas kapal yang dilengkapi fasilitas penginapan dan perlengkapan bagaikan hotel berbintang. Sebagian kapal pesiar memiliki rute pelayaran yang selalu kembali ke pelabuhan asal keberangkatan. Lama pelayaran pesiar bisa berbeda-beda, mulai dari beberapa hari sampai sekitar tiga bulan tidak kembali ke pelabuhan asal keberangkatan. Kapal pesiar berbeda dengan kapal samudra (*ocean liner*) yang melakukan rute pelayaran reguler di laut terbuka, kadang antar benua, dan mengantarkan penumpang dari satu titik keberangkatan ke titik tujuan yang lain.

2.1.4.6 Kapal Ferry Ro-Ro (*roll-on/roll-off*)

Adalah kapal yang bisa memuat kendaraan yang berjalan masuk ke dalam kapal dengan penggerakannya sendiri dan bisa keluar dengan sendiri juga, sehingga disebut sebagai kapal *roll on-roll off* atau disingkat Ro-Ro. Oleh

karena itu, kapal ini dilengkapi dengan pintu rampa yang dihubungkan dengan *moveable bridge* atau dermaga apung ke dermaga. Kapal Ro-Ro memiliki desain yang landai sehingga memungkinkan muatan secara efisien “keluar-masuk” kapal saat di pelabuhan. Kapal Ro-Ro biasanya memiliki pintu/rampa/*ramp door* di haluan dan buritan, kendaraan. Feri mempunyai peranan penting dalam sistem pengangkutan bagi banyak kota pesisir pantai, membuat transit langsung antar kedua tujuan dengan biaya lebih kecil dibandingkan jembatan atau terowongan.

2.1.4.7 Kapal Tongkang (*Barge*)

Adalah kapal yang dibangun untuk transportasi sungai dan kanal dengan membawa muatan seperti batu bara, kayu, dll. Beberapa tongkang tidak memiliki mesin (*Propelled*) sehingga harus ditarik oleh kapal tunda atau didorong oleh *tow boats*. Selain itu ada juga jenis *Hopper Tongkang* yaitu kapal yang tidak bisa bergerak dengan sendirinya, tidak seperti beberapa jenis lain tongkang. Kapal ini dirancang untuk membawa bahan-bahan seperti batu, pasir, tanah dan sampah, untuk membuang ke laut, sungai atau danau untuk reklamasi tanah.

2.1.4.8 Kapal Tunda (*Tug Boat*)

Adalah kapal yang dapat digunakan untuk melakukan manuver/ pergerakan, utamanya menarik atau mendorong

kapal lainnya di pelabuhan, laut lepas, atau melalui sungai atau terusan. Kapal tunda digunakan pula untuk menarik tongkang, kapal rusak, dan peralatan lainnya.

2.1.4.9 Kapal *Floating Production, Storage, and Offloading* (FPSO)

Adalah sebuah fasilitas terapung berbentuk kapal yang dioperasikan di suatu ladang minyak dan gas bumi lepas pantai. Unit tersebut melakukan proses produksi, menyimpan, dan diturunkan ke kapal tanker atau diangkut melalui pipa.

2.1.4.10 Kapal Derek (*Floating Crane*)

Adalah kapal yang khusus dalam mengangkat beban berat. Kapal derek sering digunakan untuk konstruksi lepas pantai. Kapal derek berbeda dengan *sheerleg* karena *crane* dapat berputar.

2.1.4.11 Kapal Pengebor (*Drill ship*)

Adalah sebuah struktur apung berbentuk kapal konvensional yang berfungsi untuk proses pengeboran dan penyelesaian sumur minyak lepas pantai. *Drill ship* juga dapat digunakan sebagai platform untuk melaksanakan pekerjaan pemeliharaan atau penyelesaian seperti *casing*, tubing, dan instalasi bawah laut. *Drill ship* hanya salah satu alat untuk melakukan pengeboran eksplorasi.

2.1.4.12 Kapal Keruk (*Dreger*)

Adalah kapal untuk kegiatan penggalian yang biasanya dilakukan di laut dangkal atau daerah air tawar dengan tujuan

mengumpulkan sedimen dasar. Pengerukan dapat menghasilkan bahan untuk reklamasi atau tujuan lain (biasanya terkait dengan konstruksi dan proses mengeluarkan kapal dari *graving dock*).

2.1.7 Perusahaan Pelayaran

Perusahaan pelayaran menurut KUHD, pasal 323-340 adalah suatu badan yang menjalankan perusahaan dengan cara mengoperasikan kapal atau usaha lain yang erat hubungannya dengan kapal. Menurut Kosasih dan Soewedo (2012: 11), Perusahaan pelayaran adalah perusahaan yang dalam menjalankan kegiatan usahanya yaitu mengoperasikan kapal untuk mencari pendapatan berupa uang tambang.

2.1.5.1 Jenis usaha pelayaran berdasarkan sifat atau pelayanan

2.1.5.1.1 Pelayaran Tetap (Linier Service)

Yaitu pelayaran yang dijalankan secara tetap dan teratur, baik dalam hal keberangkatan maupun kedatangan di pelabuhan, trayek yang dijalani, tariff angkutan dan syarat-syarat perjanjian pengangkutan.

Trayek pelayaran dan perjalanan kapal yang tetap dan teratur. Yaitu kapal-kapal dalam berlayar tidak berpindah-pindah wilayah perairannya, melainkan harus tetap bergerak dalam wilayah operasi yang ditentukan. Bila terjadi hal yang dapat menyebabkan perusahaan

tidak memenuhi jadwal yang ditetapkan karena rusak kapal, maka perusahaan tersebut wajib menyediakan kapal pengganti. Hal ini dimaksudkan agar jadwal kedatangan dan keberangkatan di pelabuhan berikutnya dapat terpenuhi. Adapun isi dari pasal tersebut bertujuan untuk melindungi para pemilik barang yang telah menyiapkan barang-barangnya untuk dimuat sesuai jadwal kedatangan kapal yang telah ditetapkan. Sebaliknya apabila pemilik barang yang membatalkan pengapalan barangnya, maka perusahaan pelayaran berhak meminta ganti rugi kepada pemilik barang yang bersangkutan. Hal tersebut dilakukan karena perusahaan pelayaran harus mengatur kembali ruang palkah sehingga menimbulkan tambahan biaya.

2.1.5.1.2 Pelayaran Tidak Tetap (*Tramper*)

Pelayaran tidak tetap merupakan pelayaran yang tidak terikat oleh ketentuan formal apapun yang baik menyangkut wilayah operasi, trayek yang dijalani, tarif yang berlaku, maupun persyaratan dan ketentuan perjanjian pengangkutan. Kapal-kapal perusahaan pelayaran *tramper* ini merupakan pelayaran liar

tetapi pelayaran bebas yang mengikuti hukum pasar yang berlaku.

2.1.5.2 Jenis usaha pelayaran berdasarkan bentuk badan hukumnya

2.1.5.2.1 Koperasi

Koperasi adalah bentuk perusahaan sebagai wadah perekonomian rakyat untuk kemakmuran masyarakat, yang disusun sebagai usaha bersama berdasarkan asas kekeluargaan.

2.1.5.2.2 Badan usaha swasta

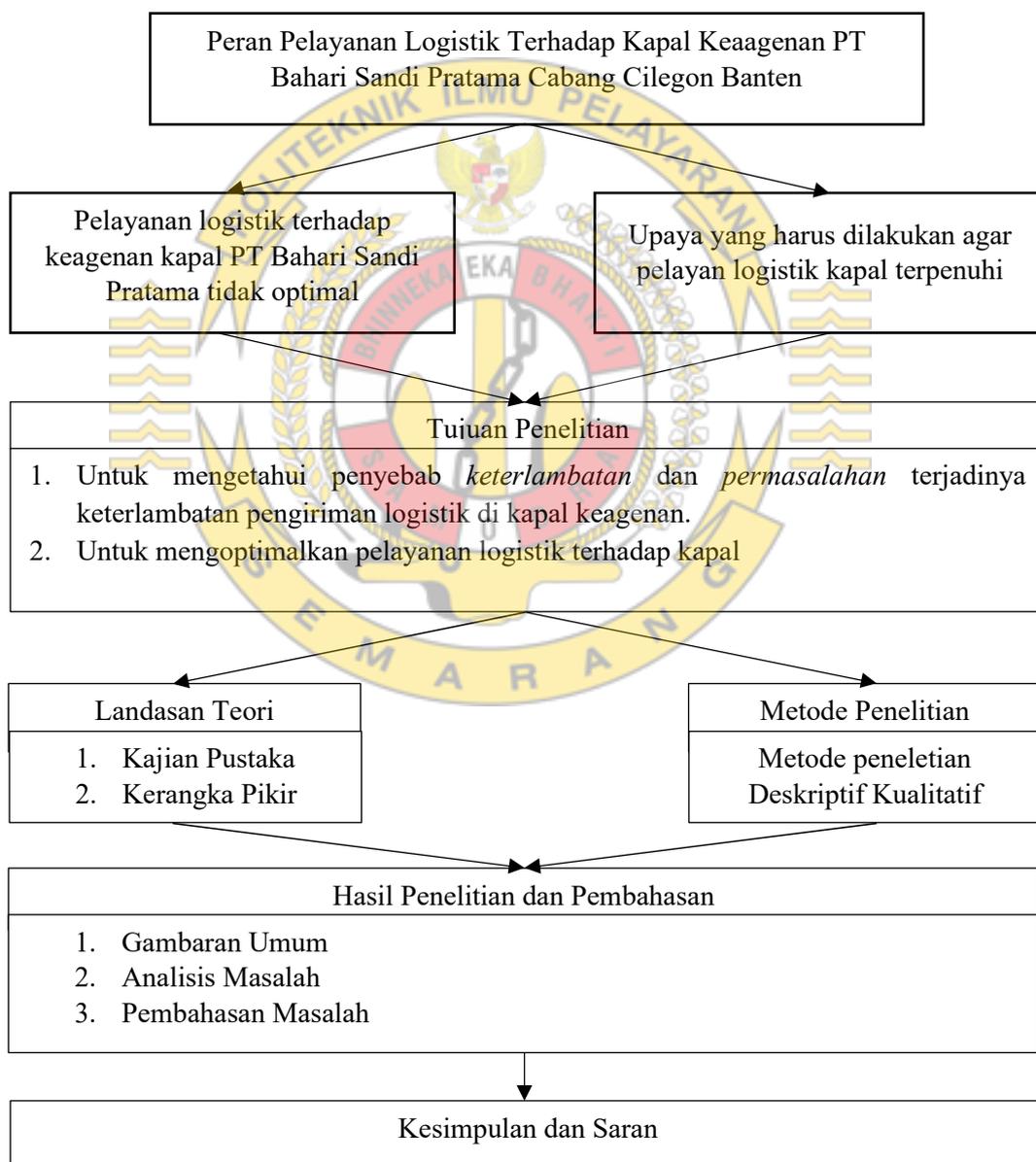
Adalah perusahaan yang menangani cabang-cabang produksi yang tidak selalu menguasai hajat hidup orang banyak, modal sepenuhnya dari swasta, diatur dalam KUHS dan KUHD yang disempurnakan dengan Undang-Undang Nomor: 12 Tahun 1970.

2.1.5.2.3 Badan Usaha milik Negara (BUMN)

Adalah perusahaan yang berbentuk usaha negara yang seluruh atau sebagian modalnya dimiliki negara/ pemerintah. Umumnya usaha ini menyangkut hajat hidup orang banyak dan mengemban misi pemerintah sehingga harus diawasi/dikendalikan oleh pemerintah. Contohnya PT (Persero) Djakarta Llyod, PT (Persero) PELNI, PT (Persero) Bahtera Adhiguna, dan lain-lain.

2.2 Kerangka Pikir

Kerangka pikir adalah suatu diagram yang menjelaskan secara garis besar alur logika berjalannya sebuah karya ilmiah. Jadi kerangka pikir menerangkan jika suatu karya ilmiah harus dilengkapi dengan kerangka pikiran yang menggambarkan suatu masalah yang menjadikan sebab dan mengapa hal tersebut bisa terjadi.



Gambar 2.1 Kerangka Pikir

BAB V

PENUTUP

5.1 Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dilakukan mengenai peran pelayanan logistik terhadap kapal keagenan PT. Bahari Sandi Pratama cabang Cilegon Banten, maka sebagai bagian akhir dari skripsi ini peneliti mencoba memberikan beberapa simpulan dan saran yang berkaitan dengan masalah tersebut sebagai berikut:

- 5.1.1 Pelayanan logistik terhadap kapal keagenan PT Bahari Sandi Pratama Cabang Cilegon Merak tidak optimal cuaca yang sulit diprediksi, sarana yang tidak memadai, infrastruktur jalan yang tidak baik dan menimbulkan kemacetan, kurang pengecekan dan perawatan terhadap *boat service*, dan informasi yang kurang akurat tentang keberadaan kapal di *anchorage area*.
- 5.1.2 Upaya yang harus dilakukan agar pelayanan logistik terpenuhi secara optimal guna mengatasi cuaca yang sulit diprediksi dengan meminta estimasi prediksi perkiraan cuaca dan membuat rencana cadangan jika terjadi cuaca buruk. Sarana transportasi bisa berjalan dengan lancar dengan cara menyewa sesuai kebutuhan angkutan yang digunakan, menghindari jalan yang rusak agar tidak terhambat. Mengatasi *Boat service* yang rusak dengan melakukan pengecekan berkala kepada mesin *speed boat*, dan menyiapkan *speed boat* baru. Memberikan

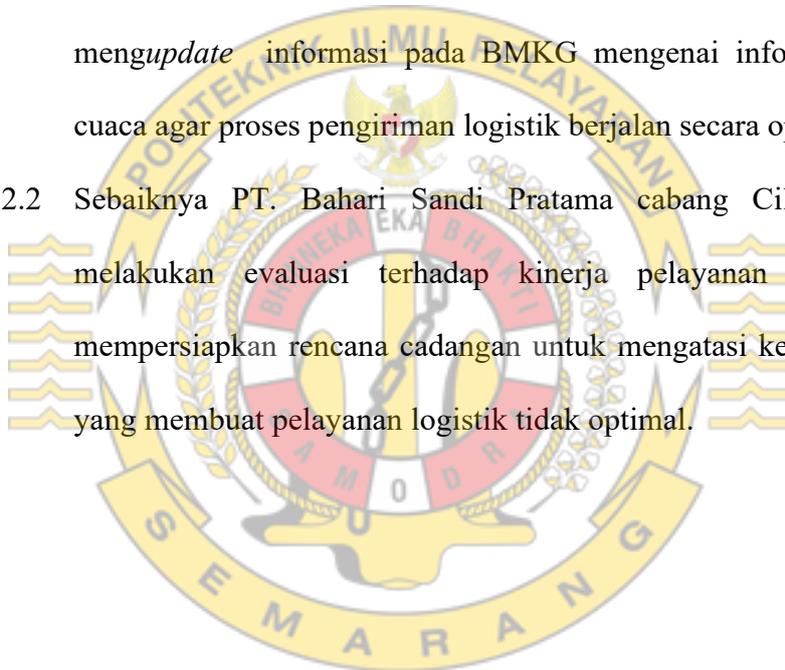
catatan mengenai lokasi kapal yang lengkap terhadap motoris agar tau informasi keberadaan kapal.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil kesimpulan penelitian yang telah dilaksanakan oleh peneliti maka peneliti memberikan saran sebagai bahan pertimbangan dan masukan bagi PT. Bahari Sandi Pratama cabang Cilegon Banten yaitu:

5.2.1 Sebaiknya PT. Bahari Sandi Pratama cabang Cilegon Banten selalu *update* informasi pada BMKG mengenai informasi tentang cuaca agar proses pengiriman logistik berjalan secara optimal .

5.2.2 Sebaiknya PT. Bahari Sandi Pratama cabang Cilegon Banten melakukan evaluasi terhadap kinerja pelayanan logistik dan mempersiapkan rencana cadangan untuk mengatasi kendala-kendala yang membuat pelayanan logistik tidak optimal.



DAFTAR PUSTAKA

- Dwiantara, Lukas. dan Sumarto, Rumsari Hadi. (2004:2) Manajemen Logistik, Pedoman Praktis. Jakarta: PT Gramedia Widiasarana Indonesia.
- Hardiyansyah. (2011:11). Kualitas Pelayanan Publik Konsep, Dimensi, Indikator dan Implementasinya. Yogyakarta: Gava Media.
- Kotler, Philip. 2008. Manajemen Pemasaran Edisi 12 Jilid 2. Jakarta: Indeks
- Levinso dan Soekanto, (2009:213), Peranan, Edisi Baru Rajawali Pers, Jakarta.
- Moenir. (2015:27). Manajemen Pelayanan Umum di Indonesia, Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Siagian, Yolanda M. (2005:3). Aplikasi Supply Chain Management Dalam Dunia Bisnis. Jakarta: Gramedia Widiasarana.
- Sinambela, Litjan Poltak, dkk. (2014:5). Reformasi Pelayanan Publik. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Sinambela, Litjan Poltak, dkk. (2014:5). Reformasi Pelayanan Publik. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Soekanto, Soerjono, (2002:243), Teori Peranan, Jakarta, Bumi Aksara.
- Soekanto, Soerjono. (2013:220). Sosiologi Hukum dalam Masyarakat. Rajawali. Jakarta.
- Sondang P Siagian. (2003:58), Manajemen Sumber Daya Manusia edisi satu, cetakan kesepuluh. Jakarta: Bumi Aksara.
- Supriyono, R. A. (2018:63). Akuntansi Keprilakuan. Gajah Mada University Press.

Suyono, (2005:15). Shipping: Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui

Laut. Jakarta: PPM Jakarta.



HASIL WAWANCARA

Wawancara antara penulis dengan Bapak Lucky Anditya selaku kepala operasional PT. Bahari Sandi Pratama cabang Cilegon Merak.

1. Nama : Lucky Anditya
 Jabatan : Kepala Operasional

Dengan hasil wawancara sebagai berikut:

Helmi : "Selamat siang pak Lucky mohon ijin bertanya."

Pak Lucky : "Iya selamat siang Helmi, silahkan."

Helmi : "menurut Pak Lucky apa saja hambatan-hambatan yang mengakibatkan pelayanan logistik tidak optimal?"

Pak Lucky : "hambatan-hambatan dalam pelayanan logistik ada banyak Hel".

Helmi : "Siap Pak, berarti ada berbagai hambatan yang mengakibatkan pelayanan logistik tersebut tidak optimal ya pak?"

Pak Lucky : "Nah benar, hambatan tersebut tidak hanya karena satu atau dua permasalahan saja Hel, ada beberapa hambatan yang sering mengakibatkan proses pengiriman logistik terhadap kapal keagenan kita tidak optimal, diantaranya adalah faktor komunikasi, cuaca yang buruk, sarana seperti transportasi yang ada di kantor kita, terus infrastruktur seperti gangguan jalan, *boat service* yang sering mogok, dan informasi yang tidak akurat"

Helmi : "Siap terima kasih banyak pak Lucky atas informasinya."

Pak Lucky : “Iya Hel sama-sama. Semangat terus dalam menjalankan prakteknya, jangan sia-siakan waktu belajarnya sebelum kembali ke kampus. Cepat wisuda cepat bekerja hel.”



Kepala Operasional



Lucky Anditya

Wawancara antara penulis dengan Bapak Moh. Galih P. selaku operasional lapangan PT. Bahari Sandi Pratama cabang Cilegon Merak.

2. Nama : Moh. Galih P.

Jabatan : Operasional

Dengan hasil wawancara sebagai berikut:

Helmi : "Pak, saat kita *standby* dan barang logistik sudah siap dikirim apa yang harus kita lakukan?"

Pak Galih : "Ya begini Det, untuk faktor cuaca memang susah ditebak"

Helmi : "Terus apa yang harus kita lakukan dengan kondisi cuaca seperti ini pak?"

Pak Galih : "Kita tidak bisa melakukan apa-apa selain hanya menunggu cuaca kembali normal Det"

Helmi : "Berarti kita tetap harus menunggu cuaca kembali normal pak untuk mengatasi masalah seperti ini?"

Pak Galih : "Iya Det, Jadi pada saat semua barang yang akan kita bawa ke atas kapal sudah siap dan ternyata cuaca tidak bersahabat seperti ini, kita tetap harus menunggu cuaca kembali normal, apalagi gelombang tinggi seperti ini, ini sering terjadi Det, mengakibatkan *boat service* tidak berani untuk membawa barang yang akan dibawa ke kapal. Sehingga kita tetap harus menunggu agar cuaca kembali normal lagi"

Helmi : "Siap, Pak Galih, kita harus tetap menunggu cuaca ini kembali normal lagi"

Pak Galih : “Iya Det, besok saat kamu sudah bekerja, kamu harus bisa melihat cuaca agar bisa mengatasi masalah seperti ini.”

Helmi : ”Siap Pak.”



Pak Galih

LAMPIRAN 02



GAMBAR PENGIRIMAN FLARE KE KAPAL



GAMBAR STOK MAKANAN DAN MINUMAN YANG ADA DI LIFERAFT

LAMPIRAN 03

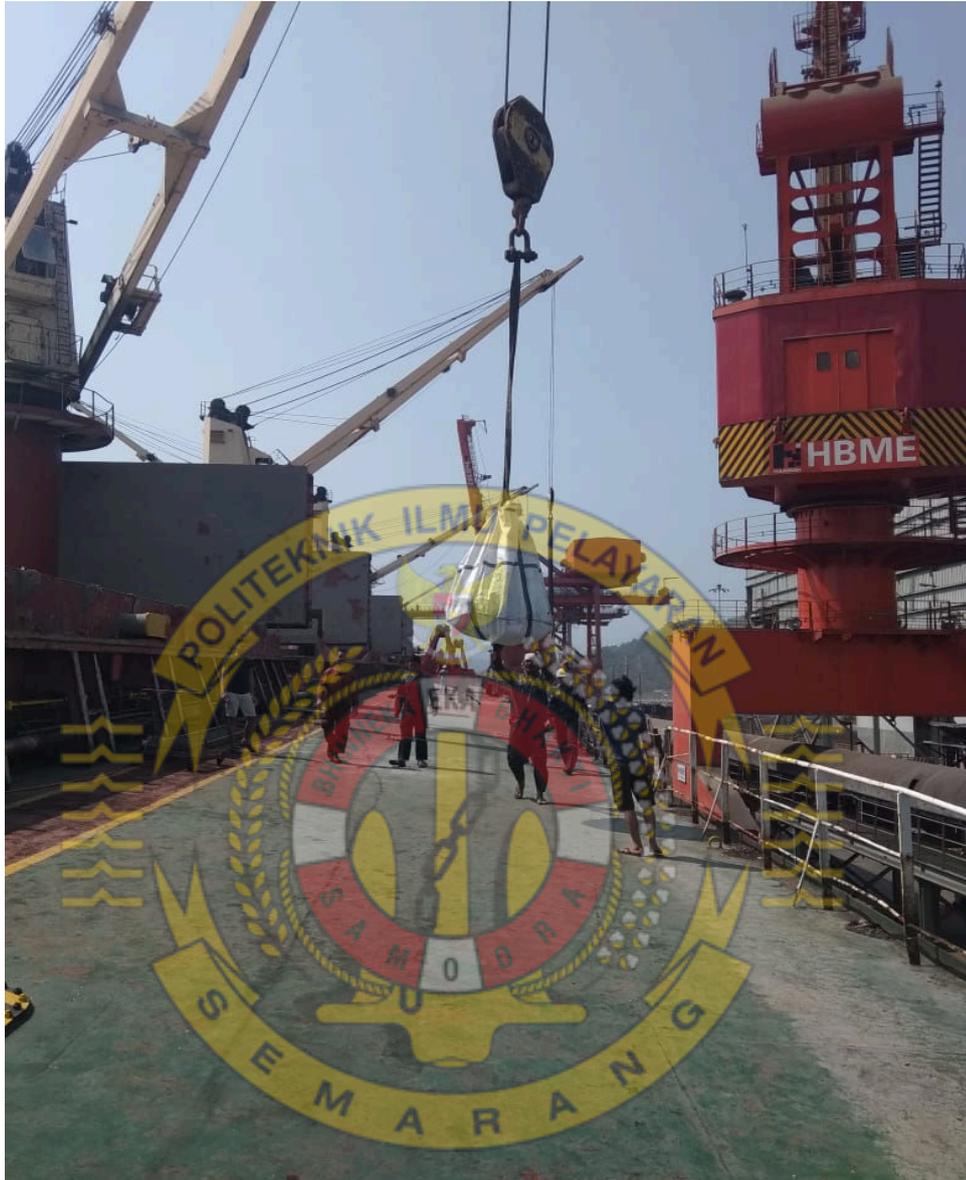


GAMBAR PENGIRIMAN TALI TROSS DIATAS KAPAL



GAMBAR PENGIRIMAN LOGISTIK MENGGUNAKAN *BOAT SERVICE*

LAMPIRAN 04



GAMBAR PROSES PENAIKAN LOGISTIK DIATAS KAPAL

LAMPIRAN 06

LIST OF DISPATCHED DOCUMENTS
(Daftar Pengiriman Dokumen)

Page : 1

To : Mr. SUHAFRINAL		Division/Ship's Name : SHANTHI INDAH	
Port of sending : SURALAYA PORT (Pelabuhan Pengirim)		Date of sending: 01-02-2019 (Tanggal dikirim)	
No.	Official Doc. No. (No. Dokumen Resmi)	Description (Diskripsi)	Sent by (Person in charge)
1.	1 UNIT	COMPRESSOR PROVISION	CHIEF ENGINNER
2.	1 UNIT	GOVERNOR TYPE UG-8	CHIEF ENGINNER
3.	1 UNIT	GEAR L.O PUMP A/E 3	CHIEF ENGINNER
4.	2 PCS	LOW PRESURE IN/OUT VALVE MAIN AIR COMPRESSOR TYPE (SC30N)	CHIEF ENGINNER
5.	2 PCS	HIGH PRESURE IN/OUT VALVE MAIN AIR COMPRESSOR TYPE (SC30N)	CHIEF ENGINNER
6.	1 SET	PISTON RING MAIN AIR COMPRESSOR TYPE(SC30N)	CHIEF ENGINNER
7.			
8.			
REMARK :			
 YASRUL C/E SHANTHI INDAH		 PARASEG	
* After signing of confirmation received, 1 of 2 shall be kept on board ship or relevant Dept. and other 1 copy shall be retrieved to the dept. sent or ship. But, confirmation received can be notified by telegram or Fax.			
Note) For the Port of sending, put down the port's name when a document will be sent from the ship to a shore-based P.I.C. of operation.			
* Setelah penandatanganan konfirmasi yang diterima, 1 dari 2 harus disimpan di kapal atau perusahaan bersangkutan dan lainnya harus di salin ke perusahaan pengiriman atau kapal. Tapi, konfirmasi yang diterima dapat diberitahu melalui telegram atau Fax.			
KSE-008 (0/2010 7.15)		 KARYA SUMBER ENERGY	

GAMBAR LIST OF DISPATCHED DOCUMENTS

SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 199/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/08/2020

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

Nama : ARIEF HELMI PRIATAMA
NIT : 531611306197 K
Prodi/Jurusan : KALK
Judul : PERANAN PELAYANAN LOGISTIK TERHADAP KAPAL
KEAGENAN PT BAHARI SANDI PRATAMA CABANG
MERAH CILEGON BANTEN

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (index similarity) dengan skor/hasil sebesar 17 %* (Tujuh Belas Persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 18 Agustus 2020
KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN &
PENERBITAN


ALFI MARYATI, SH
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19750119 199803 1 002

*Catatan:

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

PERANAN PELAYANAN LOGISTIK TERHADAP KAPAL KEAGENAN PT BAHARI SANDI PRATAMA CABANG MERAK CILEGON BANTEN

ORIGINALITY REPORT

17%

SIMILARITY INDEX

17%

INTERNET SOURCES

0%

PUBLICATIONS

3%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	www.kanal.web.id Internet Source	7%
2	eprints.umg.ac.id Internet Source	4%
3	amirhenaulu.blogspot.com Internet Source	3%
4	eprints.undip.ac.id Internet Source	2%
5	pip-semarang.ac.id Internet Source	2%

Exclude quotes On

Exclude matches < 2%

Exclude bibliography On

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama : Arief Helmi Priatama
2. Tempat / Tgl Lahir : Magelang, 24 Mei 1997
3. NIT : 531611306197.K
4. Agama : Islam
5. Alamat Asal : Rambeanak 3 RT 02/RW 05
Kec Mungkid, Kab. Magelang, Jawa Tengah
6. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Tibyan Arifin Hidayatullah
Pekerjaan : Wiraswasta
 - b. Ibu : Sri Anita Idawati
Pekerjaan : PNS (Guru)
7. Pendidikan Formal
 - a. Sekolah Dasar : MIM RAMBEANAK (2004-2010)
 - b. SLTP : SMP N 1 MUNGKID (2010 -2013)
 - c. SMU : SMA N 1 KOTA MUNGKID (2013-2016)
 - d. Perguruan Tinggi : PIP SEMARANG (2016-2020)
8. Pengalaman Praktek Darat
 - a. PT. Bahari Sandi Pratama cabang Cilegon Banten
23 Juli 2018 – 28 Maret 2019
 - b. KSOP Kelas I BANTEN
29 Maret 2019 – 31 Mei 2019

