



**EFISIENSI BIAYA *DOCKING* MV. SRI WANDARI INDAH DI PT.
KYK LINE**

SKRIPSI

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

Oleh

AFIF SURYA MAHENDRA

NIT. 541711306446 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV TATA LAKSANA ANGKUTAN
LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG**

2021

HALAMAN PERSETUJUAN

EFISIENSI BIAYA *DOCKING* MV. SRI WANDARI INDAH DI

PT. KYK LINE

Disusun Oleh :

AFIF SURYA MAHENDRA
NIT. 541711306446 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran
Semarang,

Dosen Pembimbing I
Materi

NUR ROHMAL S.E., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19750318 200312 2 001

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan

TONY SANTIHO S.ST, M.Si., M.Mar.E.
Penata (III/c)
NIP. 19760107 200912 1 001

Mengetahui
Ketua Program Studi
Tata Laksana Angkatan Laut dan
Kepelabuhanan

NUR ROHMAL S.E., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19750318 200312 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

EFISIENSI BIAYA *DOCKING* MV. SRI WANDARI INDAH DI
PT. KYK LINE

Disusun Oleh:

AFIF SURYA MAHENDRA
NIT. 541711306446 K

Telah disetujui dan disahkan oleh Dewan Penguji
serta dinyatakan lulus dengan nilai
pada tanggal.....

Penguji I

Penguji II

Penguji III

OKVITA WAHYUNI, S.ST., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19781024 200212 2 002

NUR ROHMAH, S.E., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19750318 200312 2 001

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

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 bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Afif Surya Mahendra

NIT : 541711306446 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut Dan Kepelabuhan

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 dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang,

Agustus 2021



Afif Surya Mahendra
NIT. 541711306446 K

MOTO DAN PERSEMBAHAN

1. Allaah tidak akan merubah nasib suatu kaum, kecuali kaum itu merubah apa yang ada pada diri mereka (Q.S Ar-Ra'd: 11)
2. Jangan ingat lelahnya belajar, tapi ingat buah manisnya yang bisa dipetik kelak ketika sukses.
3. Jangan pernah katakan “masih ada waktu” atau “nanti saja” gunakan waktumu dengan bijak (Muhamad Saiful Badar)



Persembahan:

1. Orang tua tercinta, Bapak Bandot Raharjo dan Ibu Sri Jayaningsih.
2. Kakak kandung saya Andhika Adhe Setyawan dan Novi Riana Santi.
3. Ibu Nur Rohmah, S.E., M.M., Selaku Dosen Pembimbing Materi.
4. Bapak Tony Santiko S.ST, M.Si., M.Mar.E., selaku Dosen Pembimbing Penulisan.
5. Teman-teman Taruna dan Taruni Angkatan 54 Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
6. Almamater saya, PIP Semarang

PRAKATA

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Puji syukur kami panjatkan pada kehadiran Allah SWT, yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang karena dengan rahmat serta hidayahnya penulis telah menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Efisiensi Biaya *docking* MV. Sri Wandari Indah di PT. KYK Line”**.

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

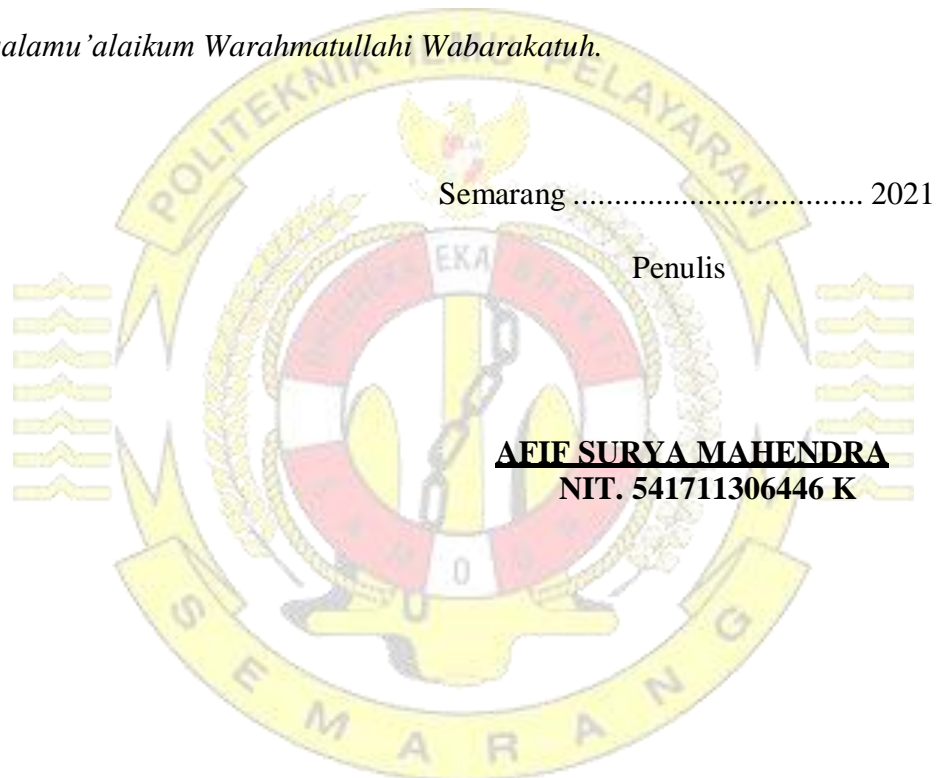
Dalam penyusunan skripsi ini, banyak mendapat bimbingan dan arahan dari berbagai pihak yang sangat membantu dan bermanfaat, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik., M.Sc., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Nur Rohmah, SE., M.M., Selaku Kaprodi TALK PIP Semarang dan Dosen Pembimbing Materi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberi dukungan, bimbingan dan pengarahan.
3. Bapak Tony Santiko S.ST, M.Si., M.Mar.E., selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan penulisan yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan dan pengarahan.
4. Seluruh Dosen di PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat.
5. Ayah dan Ibu tercinta yang telah memberikan dukungan, motivasi dan doa, serta kakak kandung saya yang selalu menyemangati.

6. Teman-teman Taruna dan Taruni angkatan 54 Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
7. PT. KYK Line dan seluruh *staff* karyawan yang telah memberikan kesempatan untuk melakukan penelitian dan Praktek Darat.
8. Semua pihak yang telah membantu yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Dengan segala kerendahan hati penulis menyadari masih banyak terhadap kekurangan-kekurangan, sehingga mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun. Semoga penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca.

Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
INTISARI.....	xiii
ABSTRAKSI.....	xiv
BAB I : PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar belakang	1
1.2 Perumusan masalah.....	3
1.3 Tujuan penelitian	3
1.4 Manfaat penelitian	4
1.5 Sistematika penulisan	5
BAB II : LANDASAN TEORI.....	7
2.1 Tinjauan pustaka.....	7

2.2 Kerangka pikir	22
BAB III : METODOLOGI PENELITIAN	23
3.1 Metode penelitian	23
3.2 Lokasi dan Waktu Penelitian.....	24
3.3 Jenis dan Sumber Data.....	24
3.4 Metode Pengumpulan Data	25
3.5 Studi Pustaka	28
3.6 Teknik Analisa Data	28
BAB IV : ANALISA HASIL DAN PEMBAHASAN PENELITIAN	31
4.1 Gambaran Umum Objek Penelitian.....	31
4.2 Analisis masalah	40
4.3 Pembahasan masalah	41
BAB V : SIMPULAN DAN SARAN	92
5.1 Simpulan	50
5.2 Saran	50
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 <i>Drydock</i>	10
Gambar 2.2 <i>Floating Dock</i>	11
Gambar 2.3 <i>dock</i> Tarik Melintang dan Memanjang	12
Gambar 2.4 <i>Slipway</i>	13
Gambar 2.5 <i>Syncrolif Dock</i>	14
Gambar 2.6 Kerangka Pikir.....	22
Gambar 4.1 PT. KYK Line	31
Gambar 4.2 Struktur Organisasi	33
Gambar 4.3 MV. Sri Wandari Indah.....	39
Gambar 4.4 Rapat Harian.....	45
Gambar 4.5 Surat Penawaran Harga.....	47



DAFTAR TABEL

Tabel 4.2 *Crew List* MV. Sri Wandari Indah38



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 *Crew List*

Lampiran 2 *Ship Particullar*



INTISARI

Mahendra, Afif Surya, 2021, NIT : 541711306446.K “Efisiensi Biaya *docking* MV. Sri Wandari Indah di PT. KYK Line”, Skripsi Program Diploma IV Jurusan Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, PIP Semarang, Pembimbing I: Nur Rohmah, S.E., M.M , Pembimbing II: Tony Santiko, S.ST, M.Si., M.Mar.E.

Setiap dua tahun sekali kapal harus melakukan *docking* dengan biaya yang tidak sedikit, sehingga PT. KYK Line berupaya untuk memaksimalkan penggunaan dana yang dikeluarkan untuk *docking* kapal agar tercapai tujuan perusahaan supaya lebih berkembang. Proses *docking* kapal MV. Sri Wandari Indah memiliki kendala dan belum maksimal dalam penghitungan biayanya. Tujuan dari penelitian dimaksudkan untuk mengetahui penghitungan biaya *docking* MV. Sri Wandari Indah di PT. KYK Line dan untuk mengetahui upaya apa yang harus dilakukan agar biaya *docking* MV. Sri Wandari Indah di PT. KYK Line efisien.

Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode deskriptif kualitatif, dimana diperoleh data dari hasil observasi secara langsung, wawancara dengan CEO/DPA, perwakilan *Class NK*, serta dokumentasi.

Pada hasil penelitian yang di dapat di PT. KYK Line ialah penghitungan biaya *docking* MV. Sri Wandari Indah di PT. KYK Line saat ini kurang tertata sehingga pihak *owner* menggunakan metode *Chitical Path Method* (CPM) untuk menganalisis urutan proses pengerjaan reparasi kapal, menghitung lama waktu yang diperlukan untuk reparasi sebuah kapal. Upaya yang harus dilakukan agar biaya *docking* MV. Sri Wandari Indah di PT. KYK Line efisien adalah dengan mengadakan rapat harian selama *docking*, bekerja sama dengan pihak *docking*, membeli *spare part* sendiri, melakukan kegiatan yang harus segera dikerjakan dan mengetahui standart kapal menurut biro klasifikasi.

Kata Kunci: Efisiensi, Biaya, *Docking*

ABSTRACT

Mahendra, Afif Surya, 2021, NIT : 541711306446.K “Docking cost efficiency MV. Sri Wandari Indah at PT. KYK Line”, Diploma IV Program, Port and Shipping Study Program, Marine Science Polytechnic Semarang, PIP Semarang, Advisor I: Nur Rohmah, S.E., M.M , Advisor II: Tony Santiko, S.ST, M.Si., M.Mar.E.

Every two years the ship must do docking at a cost that is not small, so PT. KYK Line strives to maximize the use of funds spent on docking ships in order to achieve the company's goal of further development. In the docking process the ship has constraints and has not been maximized in the calculation of docking costs MV. Sri Wandari Indah. The purpose of the research is intended to know the calculation of docking costs and the efforts that must be made in order to dock cost MV. Sri Wandari Indah at PT. KYK Line is efficient.

In this study the authors used qualitative descriptive method, where data obtained from direct observations, interviews with CEO/DPA, Class NK representatives and documentation

On the results of the research that can be in PT. KYK Line is the calculation of docking costs MV. Sri Wandari Indah at PT. KYK Line is currently poorly organized so the owner uses the Chitical Path Method (CPM) method to analyze the sequence of ship repair work and calculate the length of time it takes to repair a ship and the efforts to be made in order to charge docking MV. Sri Wandari Indah at PT. KYK Line is efficient by holding daily meetings during docking, cooperating with docking parties, buying spare parts themselves, carrying out activities that must be done immediately and knowing the standart of ships according to the classification bureau.

Keywords: *Efficiency, Cost, Docking*

DAFTAR PUSTAKA

- Achmadi Abu, Narbuko Cholid. 2010. *Metodologi Penelitian*. Jakarta: Bumi Aksara
- Hasibuan, Malayu S.P. 1984. *Manajemen dasar, pengertian dan masalah*. Jakarta: Penerbit Gunung Agung.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI).
- Kitab Undang-Undang No. 17 Tahun 2008.
- Maulana, Agus. 2007. *Sistem Pengendalian Manajemen*. Jakarta: Salemba Empat.
- Moleong, Lexy J. 2015. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Mulyadi. 2007. *Sistem Perencanaan dan Pengendalian Manajemen*. Jakarta: Salemba Empat.
- Mulyamah. 1987. *Manajemen Perubahan*. Jakarta: Yudhistira.
- Sugiyono. 2009. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D*. Bandung Alfabeta.
- Sugiyono. 2013. *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R & D*. Bandung: Alfabeta
- Sukardi. 2013. *Metodologi Penelitian Pendidikan: Kompetensi dan Praktiknya*. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Supriyono, R.A. 2007. *Akuntansi Biaya dan Akuntansi Manajemen untuk Teknologi maju dan globalisasi*. Yogyakarta: BPFE.
- Suryana. 2010. *Metodologi Penelitian: Model Praktis Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*. Buku Aja

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Secara geografis, Indonesia merupakan negara kepulauan yang terdiri dari ribuan pulau besar dan kecil di daratan dan sebagian besar perairan., baik perairan laut, sungai maupun danau. Letak dan fungsi laut merupakan faktor yang sangat penting dalam memajukan persatuan bangsa dan menciptakan stabilitas politik dan ekonomi. Moda transportasi yang paling efisien dianggap kapal yang dioperasikan oleh perusahaan pelayaran. Indonesia memiliki banyak perusahaan pelayaran dengan rute pelayaran luar negeri dan dalam negeri. Perusahaan pelayaran adalah perusahaan industri di bidang logistik yang menggunakan armada pelayaran untuk memberikan jasa pengiriman antar pulau atau umumnya jasa angkutan laut.

Keberadaan perusahaan pelayaran sangat bermanfaat bagi usaha orang Indonesia yang mengangkut barang ke luar pulau, karena Indonesia merupakan negara yang terdiri dari pulau-pulau dan tidak ada hubungan darat. Meski sudah ada maskapai penerbangan, permintaan pengiriman selama ini masih tinggi karena ongkos angkut relatif lebih murah dibandingkan maskapai. Namun sayangnya, tidak semua perusahaan pelayaran dapat beroperasi dengan baik. Beberapa diantaranya mengalami kerugian hingga jatuh dikarenakan biaya *output* lebih besar dibanding *input*.

Dalam dunia bisnis, tidak terkecuali *shipping bussines*, semua perusahaan berusaha mencari keuntungan. Oleh karena itu, para *owner* memperhitungkan dengan cermat agar tidak terjadi hal-hal yang dapat menimbulkan kerugian. Biasanya kerugian yang paling besar adalah di bagian *docking*. Bayangkan saja, setiap 2 tahun sekali kita harus melakukan *docking* meskipun kapal tidak dalam keadaan rusak. Biaya *docking* sendiri tidak lah murah, total sekali *docking* bisa seperti harga kapal baru. Jika perusahaan harus selalu mengeluarkan uang hana untuk perawatan kapal ang mahal, akan membuat kondisi financial perusahaan menjadi kacau. Hal tersebut menginspirasi peneliti betapa pentingnya efisiensi biaya *docking* bagi suatu perusahaan. Fakta di lapangan mengatakanaan bahwa perusahaan *owner* yang sukses pasti memiliki kondisi financial yang selalu naik. Hal ini berarti semakin kita bisa membuat biaya *docking* lebih efisien, maka perusahaan akan lebih maju dan berkembang.

Demi kemajuan perusahaan dan kesejahteraan karyawan, PT. KYK Line berupaya untuk memaksimalkan penggunaan dana. Biaya yang dikeluarkan terutama untuk *docking* kapal dibuat seefisien mungkin sehingga tercapai tujuan perusahaan supaya lebih berkembang. Penulis berfokus pada upaya memaksimalkan biaya *docking* di PT. KYK Line. Penulis menemukan masalah bahwa selama ini penggunaan biaya cenderung boros dan tidak terencana serta tercatat dengan baik, sehingga banyak biaya yang terbuang sia-sia. Tidak hanya itu, waktu *docking* selama ini pun terbilang cukup lama,

yang sebenarnya jika dilakukan dengan cepat akan mengurangi biaya di *dry docking*.

Berdasarkan latar belakang yang diuraikan diatas, penulis tertarik untuk mengkaji lebih dalam mengenai biaya apa saja yang dikeluarkan saat proses *docking*, dan meneliti biaya yang sebenarnya bisa diminimalkan, jika tidak diminimalkan perusahaan akan mengalami kerugian yang besar. Sehingga penulis tertarik untuk mengkaji lebih dalam tentang biaya apa saja yang dikeluarkan saat proses *docking*. Maka dari itu penulis mengemukakan dalam bentuk sebuah skripsi dengan judul **“Efisiensi Biaya *docking* MV. Sri Wandari Indah di PT. KYK Line”**.

1.2 Perumusan Masalah

Dalam penyelidikan, ekspresi pertanyaan sangat penting. Merumuskan pertanyaan akan memudahkan penulis dalam melakukan penelitian untuk menemukan jawaban yang benar atau tepat. Dikombinasikan dengan deskripsi latar belakang yang diperkenalkan oleh penulis, penulis dapat menyatakan masalah sebagai berikut:

- 1.2.1 Bagaimana penghitungan biaya *docking* MV. Sri Wandari Indah di PT. KYK Line?
- 1.2.2 Upaya apa yang harus dilakukan agar biaya *docking* di MV. Sri Wandari Indah di PT. KYK Line efisien?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan pengalaman dan pengamatan penulis selama melaksanakan praktek darat, maka tujuan dari penulis skripsi ini untuk:

1.3.1 Untuk mengetahui penghitungan biaya *docking* MV. Sri Wandari Indah di PT. KYK Line.

1.3.2 Untuk mengetahui upaya yang harus dilakukan agar biaya *docking* MV. Sri Wandari Indah di PT. KYK line efisien.

1.4 Manfaat Penelitian

Penulis berharap penelitian ini akan memberikan manfaat sebagai berikut:

1.4.1 Manfaat Teoritis

1.4.1.1 Penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai referensi dalam hal biaya *docking* bagi perusahaan yang ada di Indonesia.

1.4.2.1 Penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai informasi tambahan tentang upaya efisiensi biaya *docking*, sehingga akan ada penelitian selanjutnya agar dapat menghasilkan penelitian yang lebih baik.

1.4.2 Manfaat Praktis

Manfaat yang ingin dicapai penulis dalam penulisan karya ilmiah ini adalah:

1.4.2.1 Bagi Pembaca

Memberikan manfaat kepada para pembaca khususnya tentang biaya *docking* bagi perusahaan pelayaran yang ada di Indonesia

1.4.2.2 Bagi Lembaga Pendidikan

Menambah wawasan dan pengetahuan bagi Taruna

yang akan melaksanakan Praktek Darat, sehingga mereka mampu meningkatkan kesiapannya menghadapi Praktek Darat. Selain itu juga menambah pustaka di Perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang.

1.4.2.3 Bagi Perusahaan

Dengan penelitian ini diharapkan hubungan baik antara perusahaan dan PIP Semarang terjalin dengan baik. Selain itu agar dapat menjadi pertimbangan kebijakan manajemen dalam melakukan kegiatan *docking* di PT. KYK Line.

1.5 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan meliputi hubungan antara bagian yang satu dengan bagian yang lain. Sistem penulisan tesis ini dibagi menjadi lima bab, dan hubungan antar bab adalah sebagai berikut:

BAB I. PENDAHULUAN

Bab ini menyajikan latar belakang masalah, pembentukan masalah yang akan dibahas, tujuan penelitian yang terkait dengan proses pembentukan masalah, dan manfaat penyelidikan bagi semua pihak, dan diakhiri dengan penulisan yang sistematis.

BAB II. LANDASAN TEORI

Landasan teori menjelaskan teori-teori yang berkaitan dengan penelitian dalam buku atau bahan referensi pendukung. Bab ini juga berisi kerangka penelitian untuk memandu proses penelitian.

BAB III. METODE PENELITIAN

Bab ini menjelaskan tentang jenis metode penelitian yang akan digunakan, waktu dan lokasi penelitian, data yang dibutuhkan berdasarkan observasi lapangan, wawancara dan pencatatan hasil, teknik analisis data, dan prosedur penelitian.

BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini menjelaskan hasil dan pembahasan dari semua data yang ada, kemudian menganalisis data tersebut untuk memperoleh hasil penyelidikan dan langkah-langkah penyelesaian masalah.

BAB V. PENUTUP

Berdasarkan analisis topik yang dibahas dalam kesimpulan, bab ini memberikan jawaban atas pertanyaan penelitian. Peneliti juga memberikan rekomendasi kepada semua pihak yang berkepentingan.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

BAB II

LANDASAN TEORI

4.1 Tinjauan Pustaka

2.1.1 Pengertian Efisiensi

Mulyamah (1987: 3) mendefinisikan efisiensi sebagai ukuran untuk membandingkan penggunaan input yang direncanakan dengan penggunaan aktual atau dengan kata lain penggunaan aktual. Menurut efisiensi SP. Hasibuan (1984:2334) dalam H Emerson adalah perbandingan terbaik antara masukan (input) dan keluaran (hasil antara keuntungan dan sumber daya yang digunakan), dan hasil terbaik yang diperoleh dengan sumber daya yang terbatas. Dengan kata lain, apa hubungan antara penyelesaian. Menurut Dearden, diterjemahkan oleh Agus Maulana (2007:46), efisiensi diartikan sebagai kemampuan suatu unit bisnis untuk mencapai tujuan yang diharapkan, dan efisiensi selalu dikaitkan dengan tujuan organisasi yang harus digunakan perusahaan.

Supriyono (2007:35) mendefinisikan efisiensi dalam bukunya “Akuntansi Manajemen II”, jika suatu unit dapat bekerja dengan baik untuk mencapai hasil atau tujuan yang diharapkan. Menurut Mulyadi (2007:63), efisiensi adalah menentukan cara (usaha, kerja) untuk melakukan sesuatu tanpa membuang waktu, tenaga dan biaya. Efisiensi juga berarti hubungan antara input dan output atau biaya dan manfaat. Seperti yang didefinisikan oleh Kamus Besar Bahasa

Indonesia (KBBI), efisiensi diartikan sebagai kemampuan untuk melakukan suatu pekerjaan baik menghemat tenaga, waktu dan biaya.

Dapat disimpulkan bahwa konsep efisiensi adalah kemampuan perusahaan untuk menggunakan input yang seminimal mungkin untuk memperoleh kinerja yang semaksimal mungkin dan melaksanakan kegiatan untuk memperoleh hasil yang diharapkan. Oleh karena itu, efisiensi kerja berarti cara bekerja secara efisien, dari segi waktu,

biaya dan cara kerja. Efisiensi adalah suatu bentuk yang tidak mengurangi hasil yang ingin dicapai, melainkan suatu bentuk yang diadopsi dengan cara yang paling sederhana, paling ringan, tercepat dan terpendek.

2.1.2 Pengertian *Docking*

Docking adalah proses pemindahan kapal dari permukaan atau laut ke dermaga dengan bantuan fasilitas docking. Ketika menambatkan kapal, spesifikasi khusus dan bentuk kapal harus diperhitungkan, dan persiapan yang cermat harus dilakukan. Biro Perkapalan Indonesia (BKI) dan Syahbandar menentukan waktu berlabuh kapal berdasarkan usia kapal, jenis material yang digunakan untuk lambung kapal, dan kondisi atau kebutuhan kapal.

Untuk membersihkan lambung kapal di bawah garis air, memeriksa kerusakan, memperbaiki kerusakan dan mengecat lambung kapal di bawah garis air, dapat digunakan berbagai jenis mata air yaitu:

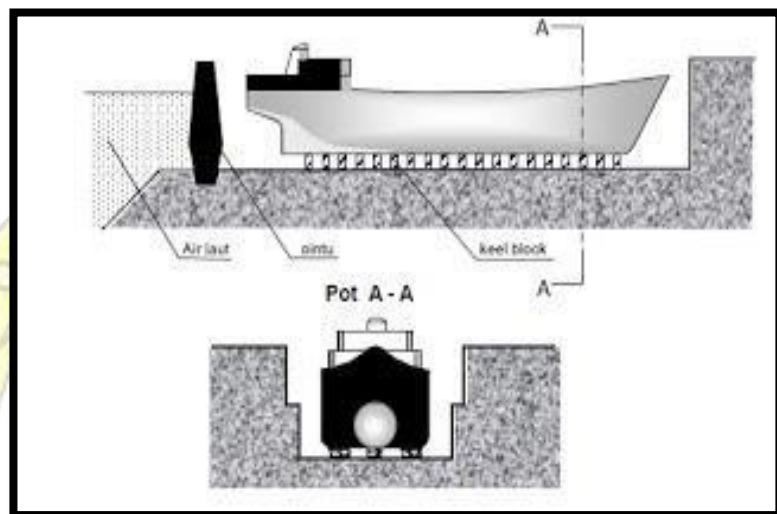
2.1.2.1 Dock kering (*Drydock*)

Drydock adalah fasilitas docking perahu berbentuk kolam di tepi pantai. Dermaga kering memiliki beberapa elemen atau komponen penting, antara lain pintu penutup (berkaitan dengan perairan pantai), pompa pengering drum (tempat gelas), tangga (naik turun ke dasar dan atas kolam), dan derek (untuk transportasi).

Biasanya dinding samping dan dinding belakang terbuat dari bangunan beton bertulang. Bagian bawah kolam mini terbuat dari beton bertulang dengan paku tanah (tiang beton) terpasang, sedangkan pintu penutup terbuat dari baja lembaran, dan strukturnya memungkinkan pintu mengapung. Pintu tertutup ini dilengkapi dengan tangki ballast untuk tenggelam dan mengapung selama operasi, serta katup dan pompa. Pada tepi pintu yang bersinggungan dengan tepi kolam, pada saat air kolam kosong, diberi bahan pengisi karet untuk memperoleh kedap air.

Sebelum memasukkan perahu ke dalam kolam, buka katup untuk mengisi kolam dengan air. Setelah ketinggian air di kolam sesuai dengan ketinggian air, buka atau pindahkan pintu dan masukkan tabung ke dalam kolam. Sebuah kapal tunda dan orang-orang mengatur diri di perahudi tepi kolam, setelah mencapai posisi yang telah ditentukan, pintu ditutup kembali dan air kolam dipompa keluar. Waktu

pemompaan (jump time) tergantung pada jumlah dan kapasitas pompa serta jumlah air yang masuk ke kolam. Setelah kolam mengering, segel pintu dermaga tidak sepenuhnya kedap air. Kemungkinan air terus masuk ke dermaga dan dipompa dengan pompa khusus..



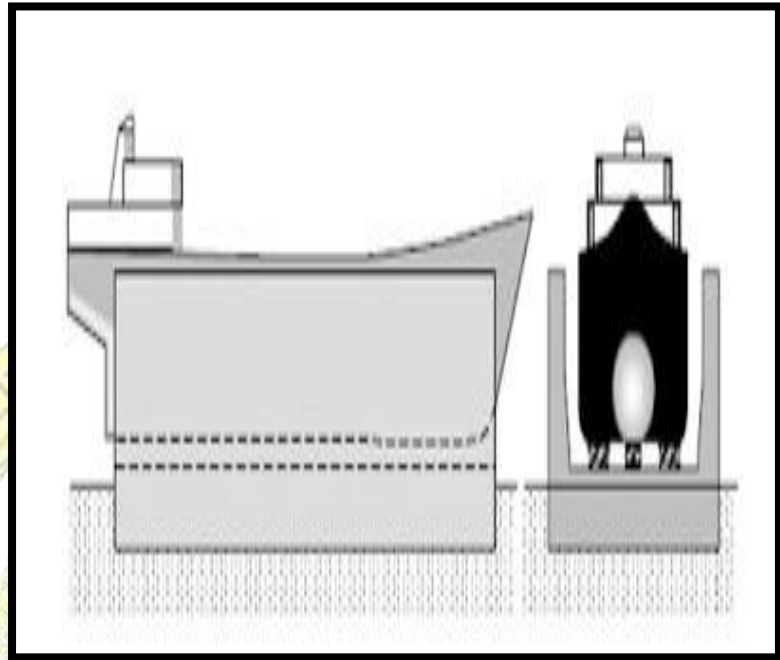
Gambar 2.1 Drydock

Sumber : PT JMI Semarang

2.1.2.2 Dock Apung (Floating Dock)

Floating Dock adalah Ini digunakan untuk struktur lepas pantai yang merapat kapal dengan tenggelam dan mengambang dalam arah vertikal. Struktur dermaga apung ini terbuat dari pelat baja dan baja, dan sumber listriknya berasal dari bumi dan badan apung itu sendiri. Salah satu hal yang paling mencolok dari dermaga apung ini adalah kemampuannya untuk memperbaiki ponton sendiri (*auto docking*).

Floating dock dilengkapi dengan pompa produksi, katup saluran masuk air, jangkar dan rantai, dan derek pengangkat.

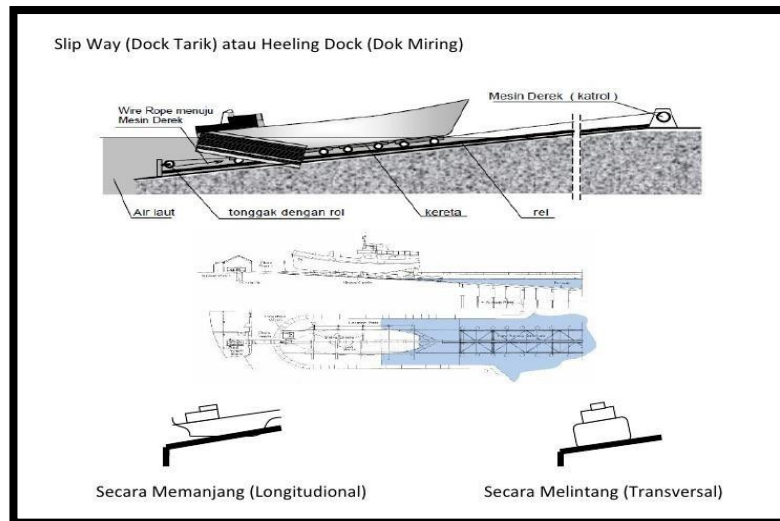


Gambar 2.2 *Floating Dock*

Sumber : PT JMI Semarang

2.1.2.3 *Dock Tarik (Slipway Dock)*

Slipway dock ini adalah sejenis peralatan tepi laut yang digunakan untuk mengangkat kapal dengan pagar untuk perawatan tanpa mengubah posisi kapal. Kemiringan cangkang bawah air adalah posisi kapal. Posisi kapal dan railing terbagi menjadi dua bagian yaitu membujur dan melintang.



Gambar 2.3 Contoh *dock* tarik melintang dan memanjang

Sumber : <https://www.slideshare.net/susuhendra04/shipyard-dan-docking>

Selama kemiringan lateral, bidang longitudinal kapal tegak lurus terhadap pagar. Di neraka, bidang longitudinal kapal sejajar dengan pagar. Naikkan kapal di neraka dengan bantuan kereta (layar), saat menggunakan kereta ini untuk menurunkan punggung Anda. Untuk menaikkan kapal, Anda harus menurunkan kapal yang sudah berada di atas bola meriam untuk mengurangi efisiensinya. Oleh karena itu, agar dapat bekerja secara efisien, digunakan dok kering.

Slipway ini adalah peralatan pantai yang digunakan untuk mengangkat kapal, diperbaiki dengan bantuan kereta api dan mobil, dan beberapa gesekan di neraka. Garu dibagi menjadi dua jenis: garu horizontal dan garu memanjang



Gambar 2.4 *Slipway*

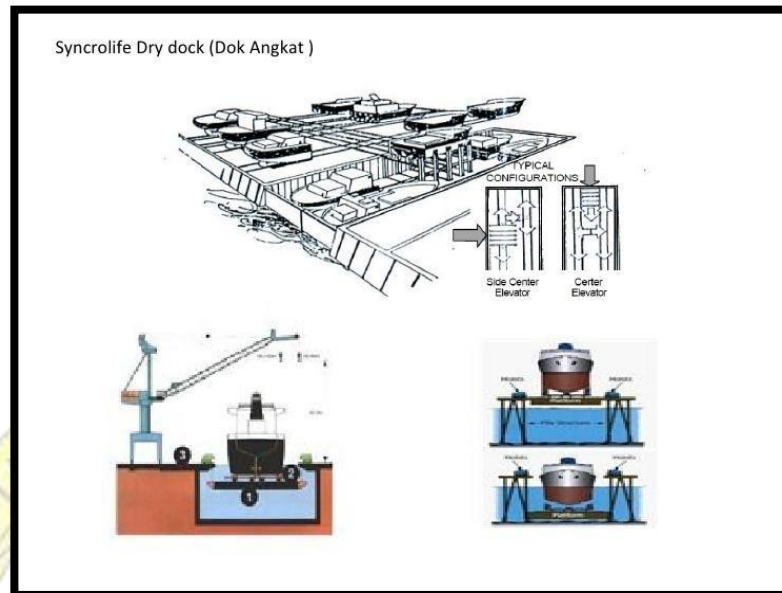
Sumber : [constructionweekonline.com/article-15099-key-achievement](https://www.constructionweekonline.com/article-15099-key-achievement)

2.1.2.4 *Dock Angkat (Synchrolift)*

Synchrolift ini adalah metode menggunakan elevator untuk merapat kapal. Dengan bantuan braket pengangkat dari berbagai derek listrik kiri dan kanan, platform pengangkat diturunkan secara serempak. Setelah platform mencapai lokasi tertentu, itu akan diangkut ke permukaan. Konduktor tetap platform dapat berupa pipa baja atau pipa beton. Setidaknya ada empat derek listrik, semakin banyak semakin baik.

Untuk meningkatkan efisiensi elevator sinkron ini, digunakan rel bergerak memanjang atau lateral sehingga

dapat memperbaiki beberapa kapal atau membangun kapal baru.



Gambar 2.5 Syncrolift Dock

Sumber : <https://www.slideshare.net/susuhendra04/shipyard-dan-docking>

2.1.3 Biaya-biaya dalam *docking*

Setiap pemilik akan mengalami situasi yang berbeda tergantung dari jenis kapal yang dioperasikan dan jenis kerusakan kapal. Misalnya, pemilik kapal tanker berbeda dengan pemilik kapal kontainer. Biaya perbaikan kapal bervariasi dari kapal ke kapal. Biaya perbaikan kapal juga tergantung di mana kapal diperbaiki, di mana bagian-bagian kapal diperbaiki, dan jumlah pekerjaan perbaikan.

Secara garis besar jenis biaya pengedokan untuk perbaikan kapal yang dapat dirinci sebagai berikut:

- 2.1.3.1 Biaya tali-temali kapal, yaitu biaya yang dikeluarkan untuk membeli atau menyewa tali-temali yang dibuatuhkan untuk *docking* kapal.
- 2.1.3.2 Biaya penyediaan listrik darat, yaitu biaya yang dikeluarkan oleh perusahaan untuk membeli atau menyewa genset kapal yang diperlukan ketika kapal mengalami *black out*.
- 2.1.3.3 Biaya menggunakan dan *supply* air, adalah biaya yang dikeluarkan untuk membeli persediaan air tawar yang diperlukan saat *docking* kapal maupun ketika kapal berlayar
- 2.1.3.4 Biaya penurunan perancah, adalah biaya yang digunakan untuk menyangga manusia atau material dalam konstruksi atau perbaikan gedung dan bangunan-bangunan besar.
- 2.1.3.5 Biaya pajak, yaitu perusahaan pelayaran dalam negeri wajib membayar pajak penghasilan atas semua penghasilan yang diperoleh atau diperoleh dari Indonesia dan luar Indonesia. Oleh karena itu, penghasilan yang dikenakan pajak atas penghasilan termasuk penghasilan yang diperoleh atau diperoleh dari pengangkutan orang dan barang, termasuk persewaan kapal..
- 2.1.3.6 Biaya *scrap*, adalah Biaya yang timbul karena adanya suku cadang atau bahan yang terbuang selama proses produksi

ditambah biaya perbaikan produk yang cacat untuk lulus pemeriksaan akhir

2.1.4 Pengertian Kapal

Menurut Undang-Undang Angkutan Laut Nomor 17 Tahun 2008, kapal didefinisikan sebagai kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan oleh angin, mesin dan sumber energi lainnya, yang ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan dengan daya dukung. Kendaraan bawah air bergerak dan perangkat terapung dan struktur terapung. Oleh karena itu, kapal yang digunakan untuk angkutan antar pulau dan pengembangan hasil laut harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran air, pengawakan, jalur kargo, kargo, kesejahteraan awak kapal, serta kesehatan dan legalitas penumpang. Status kapal. Kapal adalah kendaraan air dengan jenis dan bentuk tertentu yang mengangkut penumpang dan barang ke suatu daerah tertentu melalui jalur perairan, seperti penyeberangan pulau, mengangkut barang melalui laut atau sebagai bagian dari pasar terapung.

Kapal adalah alat transportasi, seperti sampan atau perahu kecil, yang mengangkut penumpang dan barang melintasi laut. Perahu biasanya cukup besar untuk membawa perahu kecil, seperti sekoci. Dalam bahasa Inggris, dipisahkan antara kapal besar dan kapal kecil. Kapal dapat membawa kapal, tetapi kapal tidak dapat membawakapal. Ukuran sebenarnya dari kapal yang disebut kapal selalu ditentukan oleh hukum, peraturan atau kebiasaan setempat.

Selama berabad-abad, sejak penemuan kapal, manusia telah menggunakan kapal untuk mengarungi sungai atau lautan. Dahulu manusia biasa menggunakan sampan, rakit, atau perahu kecil. Semakin besar permintaan daya dukung maka semakin besar pula perahu atau rakit yang disebut perahu. Dahulu bahan yang digunakan untuk pembuatan kapal menggunakan batang kayu, bambu, atau papirus yang digunakan oleh bangsa Mesir kuno, dan kemudian bahan logam seperti besi/baja digunakan karena manusia membutuhkan kapal yang kuat. Baling-baling awalnya digunakan untuk penggerak, dan kemudian penggerak angin dilakukan dengan bantuan layar, mesin uap setelah revolusi industri, dan mesin diesel dan nuklir. Beberapa penelitian telah menyebabkan kapal motor mengapung di atas air, seperti hovercraft dan pesawat terbang, serta kapal yang digunakan di dasar laut, yaitu kapal selam.

Selama berabad-abad, kapal telah digunakan untuk mengangkut penumpang dan barang, hingga pada awal abad ke-20, akhirnya ditemukan pesawat yang dapat mengangkut barang dan penumpang dalam waktu singkat. Namun demikian, kapal tersebut tetap memiliki keunggulan karena mampu mengangkut muatan dengan tonase yang lebih tinggi, sehingga utamanya adalah kapal niaga dan kapal tanker minyak, sedangkan kapal penumpang banyak yang beralih ke kapal pesiar seperti *Queen Elizabeth* dan *Cloudi Dream*.

2.1.5 Jenis-jenis Kapal

2.1.5.1 Kapal Pesiar

Kapal pesiar adalah kapal penumpang yang digunakan untuk tujuan pelayaran. Tujuan penumpang naik kapal pesiar adalah untuk menikmati waktu yang ingin mereka habiskan di kapal pesiar. Kapal pesiar memiliki berbagai fasilitas dan perlengkapan akomodasi, seperti hotel berbintang. Rute pelayaran selalu kembali ke pelabuhan keberangkatan dari tempat keberangkatannya. Jadi pelayaran selalu dimulai dan berakhir di tempat yang sama.

2.1.5.2 Kapal Feri

Feri adalah jenis kapal yang digunakan untuk mengangkut penumpang dan kendaraannya melintasi laut dan sungai. Kendaraan yang biasa diangkut bervariasi. Dari mobil penumpang, bus, truk hingga semi trailer. Feri hanya digunakan untuk menyeberangi laut dan sungai.

2.1.5.3 Kapal *Container*

Kapal peti kemas atau *container ship* adalah jenis kapal khusus yang digunakan untuk mengangkut peti kemas ukuran standar. Kapal jenis ini memiliki palka untuk menyimpan peti kemas ukuran standar. Derek khusus biasanya digunakan untuk memuat peti kemas ke kapal melalui pelabuhan terminal peti kemas.

2.1.5.4 Kapal Tanker

Kapal tanker minyak memiliki fungsi mengangkut cairan minyak bumi. Ada dua jenis kapal tanker, yaitu kapal tanker pengangkut minyak mentah dan kapal tanker pengangkut minyak mentah. Ukuran konveyor minyak mentah ini umumnya kecil. Kapal jenis ini memiliki struktur yang kuat dan tidak memungkinkan tumpahan minyak ke laut.

2.1.5.5 Kapal Pengangkut Barang Berat

Angkutan kargo berat adalah kapal yang dirancang khusus untuk mengangkut kargo super besar yang melebihi ukuran kapal. Kapal jenis ini membawa kapal lain. Barang yang diangkut dapat berupa peralatan penyulingan minyak atau kapal besar lainnya. Ruang kargo di kapal ini tidak dibatasi oleh pagar dan dapat mengangkut kargo dari segala arah.

2.1.5.6 Kapal Tunda

Kapal tunda adalah kapal kecil yang memanipulasi kapal dengan cara mendorong atau menarik. Kapal tunda juga dapat memindahkan kapal yang tidak dapat bergerak sendiri, seperti tongkang, kapal rusak atau rig minyak. Kapal

tunda biasanya digunakan sebagai bukaan pelabuhan atau kapal penyelamat. Kapal tunda memiliki mesin uap, tetapi mesin diesel sering digunakan saat ini.

2.1.5.7 Kapal Selam

Kapal selam adalah kapal yang dirancang khusus untuk bergerak di bawah air. Kapal-kapal ini biasanya digunakan untuk kepentingan sipil dan kepentingan militer. Sebagian besar angkatan laut memiliki tipe ini.

2.1.5.8 Kapal Perang

Kapal perang adalah kapal yang dibuat khusus untuk pertempuran. Metode konstruksi kapal perang sangat berbeda dari kapal biasa. Selain sebagai senjata perang, kapal jenis ini juga didesain untuk menahan tembakan musuh. Kapal perang hanya membawa senjata, amunisi, dan perlengkapan perlengkapan untuk awaknya.

2.1.5.9 Kapal *Bulk Carrier* atau Muatan Curah

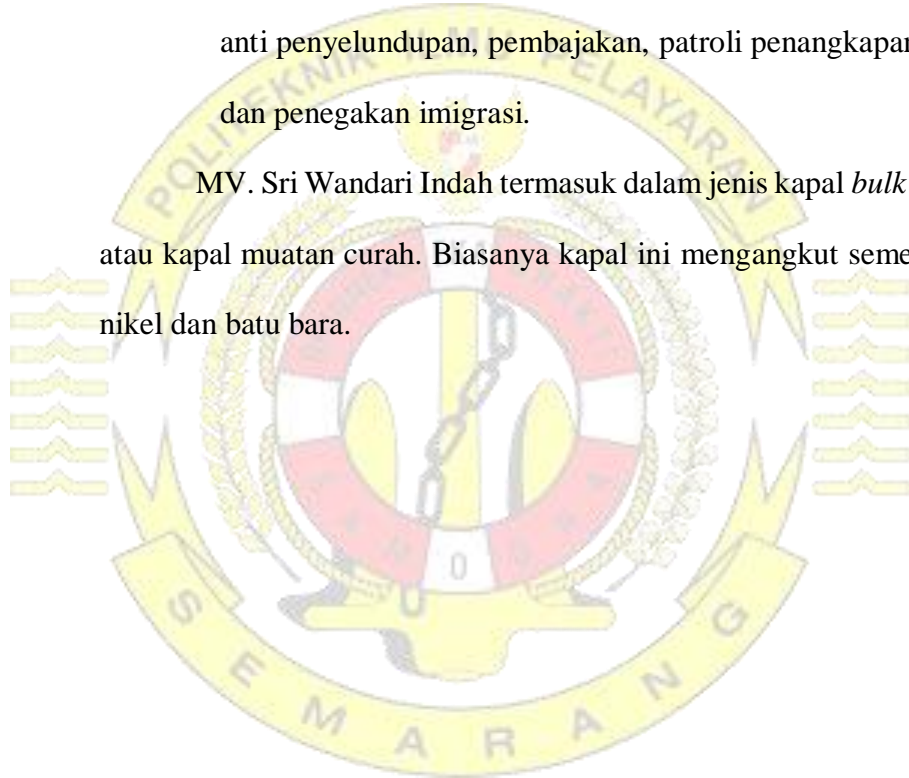
Pengangkut curah adalah kapal dagang yang dirancang untuk membawa kargo curah yang tidak dikemas (seperti batu bara dan semen). Kapal curah adalah jenis kapal kargo yang digunakan untuk mengangkut batu bara, semen, biji-bijian, bijih logam, dan kargo lainnya. Kapal ini memiliki peraturan untuk pengangkutan kargo curah.

Dikatakan massal karena cara menempatkan muatannya adalah dengan menuang atau menuangkan butiran atau biji.

2.1.5.10 Kapal Patroli

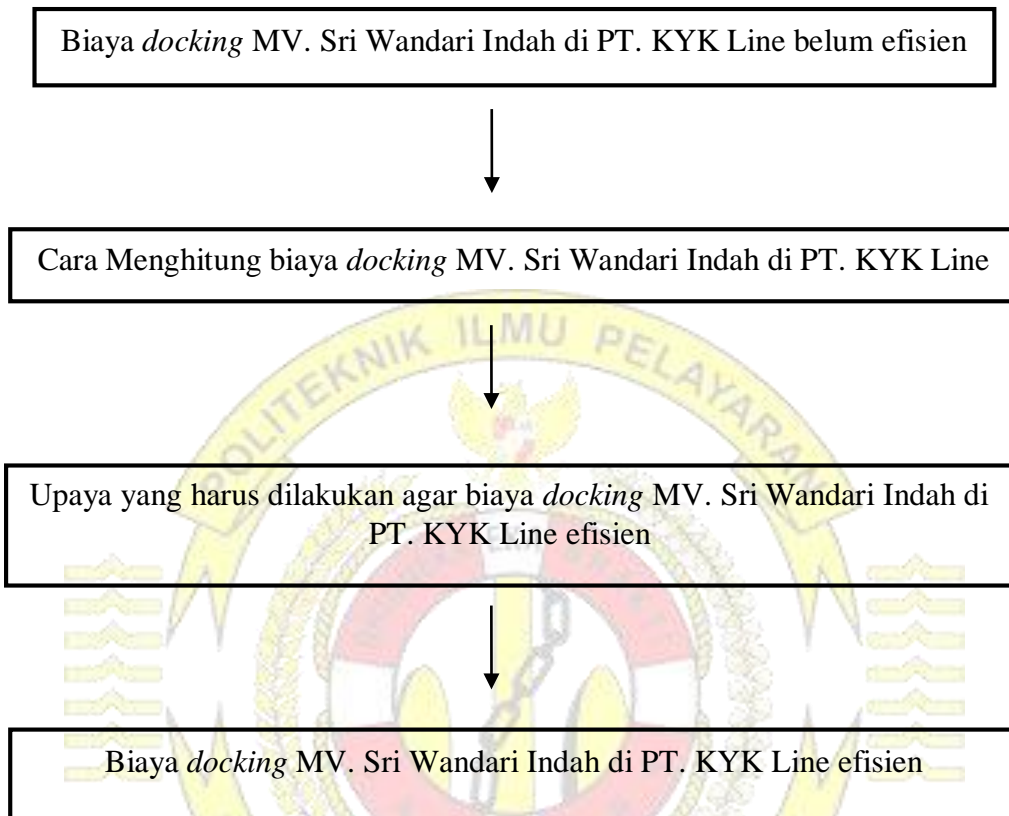
Kapal patroli adalah kapal perang reflektif kecil. Biasanya kapal jenis ini dirancang untuk misi pertahanan pantai. Ada banyak desain kapal patroli. Kapal jenis ini biasa digunakan dalam fungsi perlindungan perbatasan, antara lain anti penyelundupan, pembajakan, patroli penangkapan ikan, dan penegakan imigrasi.

MV. Sri Wandari Indah termasuk dalam jenis kapal *bulk carier* atau kapal muatan curah. Biasanya kapal ini mengangkut semen, biji nikel dan batu bara.



2.2 Kerangka Pikir

Kerangka Pikir dalam penelitian ini dapat dijabarkan sebagai berikut :



Gambar 2.6 kerangka pikir

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan yang telah dikemukakan dalam bab-bab sebelumnya, maka dalam bab ini akan dikemukakan beberapa kesimpulan yang dapat ditarik mengenai efisiensi biaya *docking* MV. Sri Wandari Indah di PT. KYK Line. Dari pembahasan diatas maka dapat ditarik kesimpulan diantaranya:

- 5.1.1 Penghitungan biaya *docking* MV. Sri Wandari Indah di PT. KYK Line saat ini masih kurang tertata. Pihak *owner* menggunakan metode *Critical Path Method* (CPM), yaitu dengan menganalisis jaringan kerja, menganalisis urutan proses pengerjaan reparasi kapal dan menghitung lama waktu yang diperlukan untuk reparasi sebuah kapal.
- 5.1.2 Upaya apa yang harus dilakukan agar biaya *docking* MV. Sri Wandari Indah di PT. KYK Line efisien adalah dengan mengadakan rapat harian selama *docking*, bekerja sama dengan pihak *docking* membeli *spare part* sendiri, melakukan kegiatan yang harus segera dikerjakan dan mengetahui standart kapal menurut biro klasifikasi.

5.2 Saran

- 5.2.1 Sebaiknya *owner* mempelajari tentang bagaimana sistem penghitungan biaya *docking* dengan baik dan benar agar tidak mengalami pembengkakan biaya *docking* kapal.
- 5.2.2 Meskipun sudah seimbang antara pemasukan dan pengeluaran sebaiknya *owner* tetap memikirkan dengan matang untuk membeli

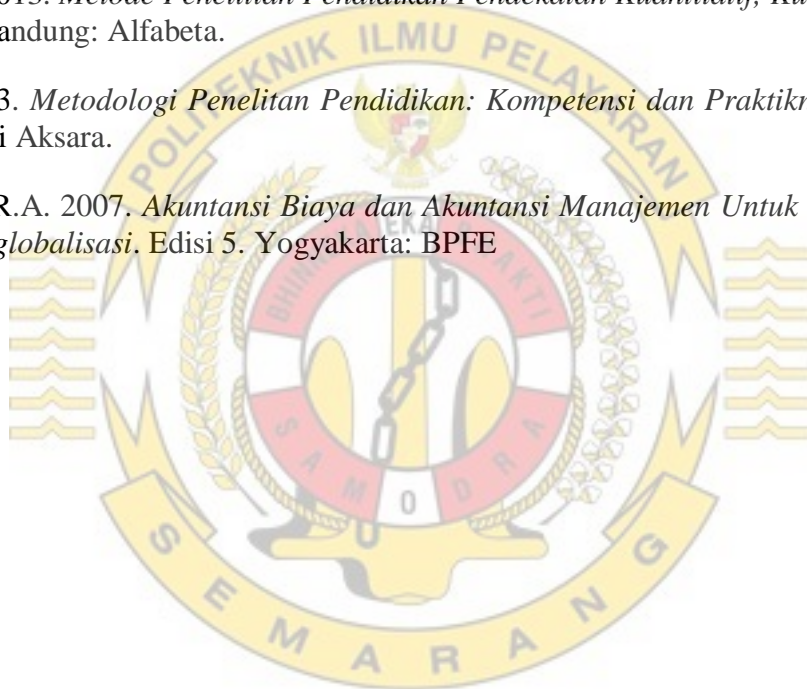
spare part kapal untuk perawatan dan mengawasi penggunaan *spare part* kapal yang ada diatas kapal, agar tidak mengakibatkan kerugian bagi perusahaan.

- 5.2.3 Untuk lebih menunjang kegiatan *docking* sebaiknya *owner* atau perwakilan dalam mengawasi kegiatan *docking* lebih sering mengikuti kegiatan rapat harian agar lebih mudah memantau kinerja pekerja *docking*.



DAFTAR PUSTAKA

- Achmadi Abu, Narbuko Cholid. 2010. *Metodologi Penelitian*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Heizer, Jay & Barry Render, 2011, *Manajemen Operasi*, Jakarta: Salemba Empat.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI)
- Kitab Undang-Undang No. 17 Tahun 2008
- Maulana, Agus. 2007. *System Pengendalian Manajemen*. Jakarta: Salemba Empat.
- Moleong, J. L. 2015. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Mulyadi. 2007. *Sistem Perencanaan dan Pengendalian Manajemen*. Jakarta: Salemba Empat.
- Sugiyono. 2013. *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R & D*. Bandung: Alfabeta.
- Sukardi.2013. *Metodologi Penelitan Pendidikan: Kompetensi dan Praktiknya*. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Supriyono, R.A. 2007. *Akuntansi Biaya dan Akuntansi Manajemen Untuk Teknologi maju dan globalisasi*. Edisi 5. Yogyakarta: BPFE



LAMPIRAN I
CREW LIST

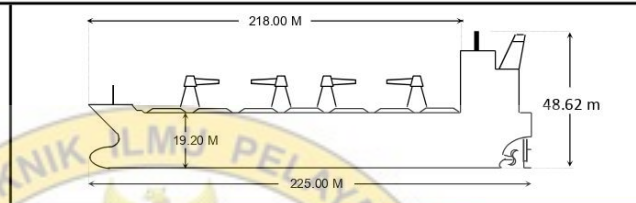
No	Nama	Jabatan
1.	RATMADIDJAJA	<i>Master</i>
2.	JASRI	C.O
3.	IRFAN BAGUS SYAFANA	2.O
4.	BAGUS SUKO IRIANTO	3.0
5.	PAULUS PITONO	C.E
6.	RIZQI WAHYU HIDAYAT	2.E
7.	NUR ALI MAHFUT	3.E
8.	M. TASDIK	4.E
9.	CHOIRUL ANWAR	<i>BOSUN</i>
10.	RASOJO	A/B
11.	AD TAUFIQ	A/B
12.	AD KHOLIK	A/B
13.	O	MANDOR
14.	IFF SUAWA	<i>OILER</i>
15.	RIANDA	<i>OILER</i>
16.	RUSTAM	<i>OILER</i>
17.		<i>COOK</i>
18.	BAYU	<i>CADET ENGINE</i>
19.	RASETYO	<i>CADET ENGINE</i>
20.	RISIN	<i>CADET DECK</i>
21.	UTAK	<i>CADET DECK</i>

**PT. KYK LINE
SHIP'S PARTICULARS**

NAME		KEEL LAID		SATELLITE COMMUNICATION	
M'V SRI WANDARI INDAH		3-Jan-96		INM-C 425860410	
CALL SIGN	3 F T C 9	LAUNCHED	8-Jul-99	E-MAIL	
FLAG	PANAMA	DELIVERED		PHONE	
PORT OF REGISTRY	PANAMA	SHIPYARD	Sasebo Heavy Industries Ltd, Hull No 710	FAX	
OFFICIAL NUMBER	28426PEXT2			TELEX	
IMO NUMBER	9213596			MMSI	357779000
CLASS SOCIETY	CLASSNK			EX NAME	LUYANG EAGLE
CLASSIFICATION CHARACTER				CS / FLAG	PANAMA
P & I CLUB	GARD AS				

OWNERS	PT KYK LINE		
OPERATORS	PT KARYA SUMBER ENERGY, JL KALI BESAR BARAT NO 37 JAKARTA BARAT - 11230 INDONESIA +62216910382, PIC SUHAFRINAL, MOBILE PHONE +6281381699009, EMAIL suha@indoshipping.com, dpa.kse1@gmail.com		TLP

PRINCIPAL DIMENSIONS	
LOA	225.00 M
LBP	218.00 M
BREADTH	32.24 M
DEPTH (molded)	19.20 M
HEIGHT (maximum)	48.62 M
BRIDGE FRONT - BOW	193.50 M
BRIDGE FRONT - STERN	



TONNAGE	
NET	24,476 MT
GROSS	39,045 MT
GROSS Reduced (Rn:13495)	NA

LOAD LINE INFORMATION			
	FREEBOARD	DRAFT	DWT
TROPICAL FRESH	4817	14,424	75,746
FRESH	5105	14,136	73,854
TROPICAL	5132	14,109	75,788
SUMMER	5420	13,821	73,882
WINTER	5708	13,533	71,919

TANK CAPACITIES (cbm)			
CARGO HOLD CAPACITY		BLST TKS (100 %)	
GRAIN (M3)	BALE (M3)	F.P.Tk.	
NO 1	11233.00	NO 1	NO.1P/S 2692.0
NO 2	12851.00	NO 2	NO.2P/S 3286.0
NO 3	12848.00	NO 3	NO.3P/S 7266.0
NO 4	12600.00	NO 4	NO.4P/S 6562.0
NO 5	12815.00	NO 5	NO.5P/S 3004.0
NO 6	12835.00	NO 6	
NO 7	12106.00	NO 7	APT 908.0
			NO 4 CH 12800
TOTAL	87490.00	TOTAL	TOTAL 36,808

MACHINERY / PROPELLER / RUDDER			BUNKER TANKS		WINCHES / WINDLASS / ROPES / EMERGENCY TOWING			
MAIN ENGINE	MITSUBI MAN B&W 6S60MC		1 FO TK	1322.0		FWD	AFT	PARTICULARS
M.C.O	9340KW @ 95.9 RPM		2 FO TK	1248	WINCHES			
NCR	7943KW @ 90.8 RPM		3 FO TK		MRG Ropes			
Cconsumption			4 FO TK		Winch BHC			
MAX CRITICAL RANGE	87 RPM		FO SETT TK		WINDLASS	N/A		
AUX BOILER TYPE	COMPOSITE BOILER		FO SERV		FIRE WIRE			
GENERATOR (3 sets)	YANMAR M200L-EN		TOTAL		ANCHOR	N/A	STOCKLESS 7,800 KG	
	500 KW & 720 RPM		DO TK	87	EMG. TOWING			
EMER D.G.	125 KVA, 450 V, 60 HZ		DO SERV					
PROPELLER	1 SET SOLID BLADE RIGHT HAND, 4 BLADE, D 7300 MM, P 4936 MM		TOTAL					
RUDDER								

BALLAST PUMPING SYSTEM					LIFE BOATS	
MAIN PUMPS	NO.	CAPACITY	HEAD	RPM	2 SET	
BALLAST PUMP					TOTALLY ENCLOSED	

FIRE FIGHTING SYSTEM	
E/RM	
CARGO/ DK AREA	

LUBE OIL TANK M3	
NO 1 CYL TK	
NO 2 CYL TK	
G/E LO SETT TK	
G/E LO STOR TK	
TOTAL	

CRANES	
4 X 30 T SWL	

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Afif Surya Mahendra
 Tempat/Tgl Lahir : Pati, 19 November 1998
 NIT : 541711306446
 Alamat : Desa Blaru RT 19 RW 05 Kec. Pati
 Kab. Pati, Jawa Tengah

Agama : Islam

Pekerjaan : Taruna PIP Semarang

Status : Belum Kawin

Hobby : Olahraga

Orang Tua

Nama Ayah : Bandot Raharjo

Pekerjaan : Guru

Alamat : Desa Blaru RT 19 RW 05, Kec. Pati, Kab. Pati

Nama Ibu : Sri Jayaningsih

Pekerjaan : Ibu Rumah Tangga

Alamat : Desa Blaru RT 19 RW 05, Kec. Pati, Kab. Pati

Riwayat Pendidikan

1. SD Pati Kidul 02 (2005-2011)
2. SMP Negeri 2 Pati (2011-2014)
3. SMA PGRI 1 Pati (2014 - 2017)
4. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang(2017 - Sekarang)

Pengalaman Prada (Praktek Darat)

Perusahaan : PT. Karya Sumber Energy