



**STRATEGI PENCEGAHAN KETERLAMBATAN KEGIATAN  
*TRANSHIPMENT* PADA PT. KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA CABANG  
BATULICIN KALIMANTAN SELATAN**

**SKRIPSI**

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

**Oleh**

**CHOIRUL ANWAR  
NIT. 551811336976 K**

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

**TAHUN 2022**

**HALAMAN PERSETUJUAN**  
**STRATEGI PENCEGAHAN KETERLAMBATAN KEGIATAN**  
**TRANSHIPMENT PADA PT. KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA CABANG**  
**BATULICIN KALIMANTAN SELATAN**

Disusun oleh:

**CHOIRUL ANWAR**  
NIT. 551811336976 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran


Semarang, Juli 2022

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Materi

Metodologi Penulisan

  
**ROMANDA ANNAS A., S.ST., M.M.**  
Penata (III/c)  
NIP. 19840623 201012 1 005

  
**AWEL SURYADI S., Si.T., M.Si.**  
Penata Tingkat I (III/d)  
NIP. 19770525 200502 1 001

Mengetahui,

Ketua Program Studi

Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

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

## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “STRATEGI PENCEGAHAN KETERLAMBATAN KEGIATAN *TRANSHIPMEN* PADA PT. KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA CABANG BATULICIN KALIMANTAN SELATAN”

Nama : CHOIRUL ANWAR

NIT : 551811336976 K

Program Studi : Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi TALK Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari ..... tanggal.....

Semarang,.....

**Panitia Ujian**

Penguji I	Penguji II	Penguji III
		
<u>RETNO HARYANTI, S.PD.,M.M</u>	<u>ROMANDA ANNAS A,S.ST,MM</u>	<u>DARUL PRAYOGO,M.Pd</u>
Penata Tk. I (III/d)	Penata (III/c)	Penata Tk. I (III/b)
NIP. 19741018 199803 2 001	NIP. 19840623 201012 1 005	NIP. 19850618 199303 1 002

Mengetahui

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. DIAN WAHDIANA, MM

Pembina Tk I, IV/b

NIP. 19700711 199803 1 003

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : CHOIRUL ANWAR

NIT : 551811336976 K

Program Studi : TALK

Skripsi dengan judul **“STRATEGI PENCEGAHAN KETERLAMBATAN KEGIATAN TRANSHIPMENT PADA PT. KARTIKA SAMUDRA ADIJYA CABANG BATULICIN KALIMANTAN SELATAN ”**

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 etika ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang,.....  
Yang .....



**CHOIRUL ANWAR**  
**NIT. 551811336976 K**

## MOTO DAN PERSEMBAHAN

### Moto:

1. “Belajarlah kehidupan dari kegagalan karena dimana ada kegagalan disana ada kesuksesan yang menantimu jika kamu mau berusaha dan pantang menyerah untuk mencapai kesuksesan itu”. ( Choirul Anwar )
2. “Meskipun sudah berada di atas, setidaknya sempatkan waktu untuk menengok ke bawah. Karena bagaimanapun juga, tidak dapat dipungkiri bawah hidup semua dimulai dari bawah”.
3. "Untuk memahami hati dan pikiran seseorang, jangan lihat apa yang sudah dia capai, tapi lihat pada apa yang dia cita-citakan." (Khalil Gibran).

### Persembahan:

1. Kepada Bapak, Ibu, dan saya Bapak Mawardi, Ibu Karsiyem yang telah merawat, mendidik, membimbing, motivasi dan memberikan saya semangat untuk bisa mengerjakan skripsi ini.
2. Kepada Teman-teman kelas KC yang telah meluangkan waktunya untuk berdiskusi disela-sela kesibukan dan banyak memberikan motivasi dan saran yang layak dikenang
3. Untuk Almamaterku PIP Semarang beserta rekan -rekan seangkatan LV dan juga pada juniorku, dan senior terimakasih atas dorongan semangat dan bantuannya selama ini.

## PRAKATA

*Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh*, Alhamdulillah segala puji syukur saya panjatkan kehadirat Allah SWT, yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala dan hidayah-Nya yang telah dilimpahkan kepada hamba-Nya sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik. Sholawat serta salam senantiasa tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah mengantarkan kita menuju jalan yang benar.

Skripsi ini mengambil judul “Strategi pencegahan keterlambatan kegiatan *transhipment* pada PT. Kartika Samudra Adijaya cabang Batulicin Kalimantan Selatan” yang terselesaikan berdasarkan data-data yang diperoleh dari hasil penelitian selama dua belas bulan praktek darat di perusahaan PT. Kartika Samudra Adijaya cabang Batulicin.

Dalam usaha menyelesaikan penulisan skripsi ini, dengan penuh rasa hormat peneliti menyampaikan ucapan terimakasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, dorongan, bantuan serta petunjuk yang berarti. Untuk itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada yang terhormat:

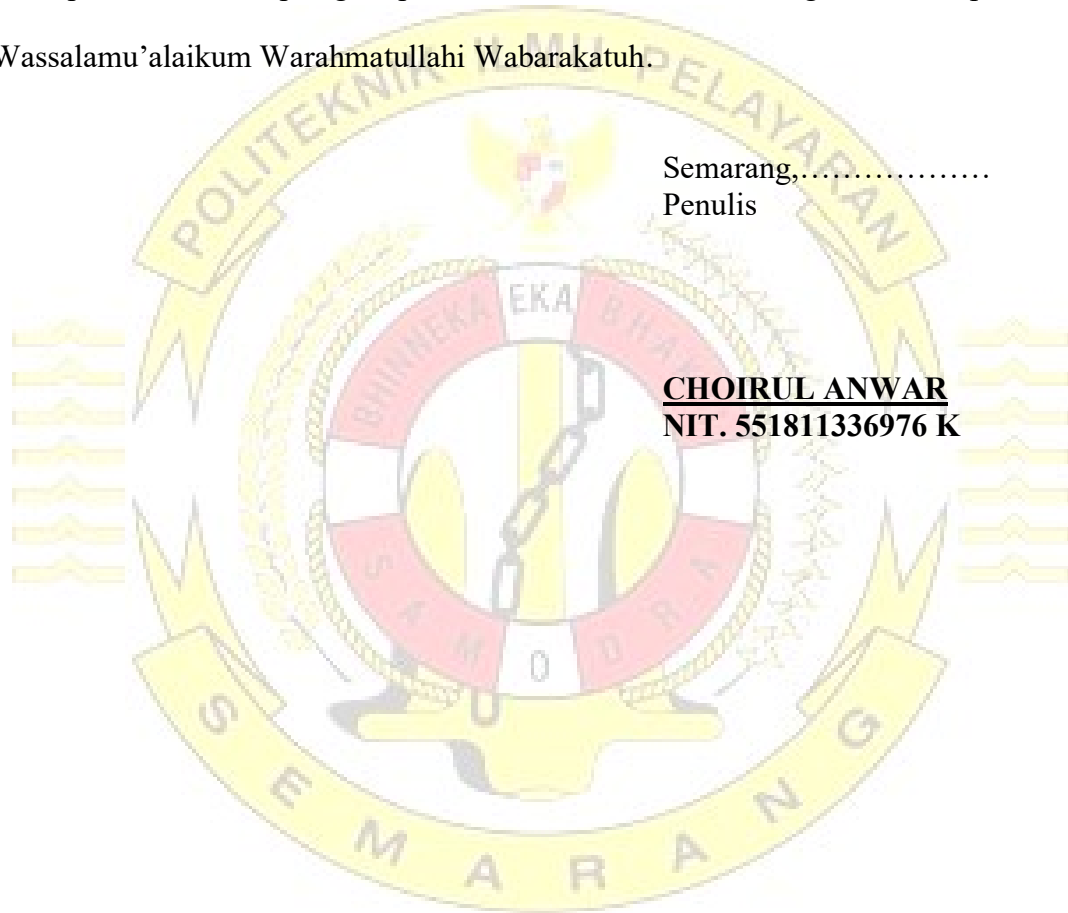
1. Bapak Capt. Dian Wahdiana, M.M., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M. selaku Ketua Jurusan Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

3. Bapak Romanda Annas Amrullah, S.ST, M.M. selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan Skripsi ini.
4. Bapak Awel Suryadi, S.Si, T., M.Si selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan Skripsi yang telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini dengan sabar dan penuh semangat.
5. Pimpinan beserta pegawai perusahaan PT. Kartika Samudra Adijaya yang telah memberikan kesempatan pada penulis untuk melakukan penelitian dan praktek di kantor perusahaan.
6. Bapak Suhardi selaku kepala cabang perusahaan saya yang telah membimbing dan mengarahkan melaksanakan penelitian dan praktek di kantor perusahaan PT. Kartika Samudra Adijaya.
7. Bapak Muhammd ilham dan Bapak Sybli Aligarh selaku staf yang ada di PT. Kartika Samudra Adijaya selaku mentor saya dalam membimbing dan membantu penulisan di kantor perusahaan.
8. Bapak dan ibu tercinta yang telah memberikan dukungan moral dan spiritual kepada penulis selama penulisan skripsi ini.
9. Semua kelas KC dan rekan-rekan saya angkatan LV yang telah memberikan motivasi dan membantu dalam penyusunan skripsi ini.
10. Kepada Sri Lestari yang selalu menemani saya dan support serta dikala susah dan senang sampai saya bisa menyelesaikan skripsi saya dengan lancar.

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. Semoga skripsi ini dapat di jadikan pembaca untuk menimba ilmu yang bermanfaat bagi nusa dan bangsa. Akhir kata penulis berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca. Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Semarang,.....  
Penulis

**CHOIRUL ANWAR**  
**NIT. 551811336976 K**



## ABSTRAKSI

**CHOIRUL ANWAR**, 551811336976 K, 2022, “Strategi pencegahan keterlambatan kegiatan *transshipment* pada PT. Kartika Samudra Adijaya cabang Batulicin Kalimantan Selatan”, Program Diploma IV, Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Romanda Annas Amrullah S.ST,MM. Pembimbing II: Awel Suryadi S.ST.,M.Si

Proses pengiriman muatan batubara dari jetty salino kotabaru menuju *transshipment Point* Tanjung Petang memerlukan prosedur dan proses yang harus diperhatikan karena banyak terjadi masalah yang mengakibatkan keterlambatan. Penelitian ini bertujuan untuk menerapkan strategi perusahaan untuk mencegah faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya keterlambatan dalam proses kegiatan *transshipment* pada PT. Kartika Samudra Adijaya Cabang Batulicin Kalimantan Selatan agar dapat berjalan dengan lancar.

Metode penelitian yang digunakan adalah metode deskriptif kualitatif. Metode pengumpulan data dengan menggunakan teknik pengamatan observasi, dokumentasi yang dilakukan pada tanggal 27 September 2020 sampai 29 Agustus 2021. Data kemudian dianalisis menggunakan teknik analisis *fishbone* yang akan mengidentifikasi faktor penghambat. Peneliti melibatkan kepala cabang, staf operasional perusahaan dan crew kapal dalam wawancara. Peneliti juga mengumpulkan dokumentasi kerusakan kapal dan contoh sertifikat kapal dan crew.

Berdasarkan dari data yang telah diuraikan dalam penelitian ini hasil faktor atau pun hambatan yang menyebabkan keterlambatan kegiatan *transshipment* yaitu dalam proses penerbitan (SPB) dalam sistem *inapornet* terdapatnya sertifikat kapal dan crew yang expired, *maintenance inapornet*, *maintance* kapal dan cuaca yang buruk. Upaya atau pun strategi yang perlu dilakukan oleh perusahaan untuk mencegah kendala yakni selalu mengecek dan mengupdate sertifikat kapal, memperbaiki komunikasi dengan crew kapal serta memahami prosedur dan melakukan pengajuan dengan tepat waktu dalam proses kegiatan *transshipment*, menambah *manpower* dalam perusahaan.

Kata Kunci : Pencegahan, Keterlambatan, Perpindahan muatan

## ABSTRACT

**CHOIRUL ANWAR**, 551811336976 K, 2022, “Strategi pencegahan keterlambatan kegiatan *transshipment* pada PT. Kartika Samudra Adijaya cabang Batulicin Kalimantan Selatan”, Program Diploma IV, Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Romanda Annas Amrullah S.ST,MM. Pem bimbing II: Awel Suryadi S.ST.,M.Si

The process of shipping coal cargo from the jetty salino Kotabaru to the Transshipment Point Tanjung Petang requires procedures and processes that must be considered because there are many problems that cause delays. This study aims to implement the company's strategy to prevent the factors that cause delays in the process of transshipment activities at PT. Kartika Samudra Adijaya Batulicin Branch, South Kalimantan in order to run smoothly.

The research method used is descriptive qualitative method. The method of collecting data is using observation observation techniques, documentation on September 27, 2020. The data is then analyzed using fishbone analysis techniques which will identify the inhibiting factors. Researchers involved branch heads, company operational staff and ship crews in interviews. Researchers also collected documentation of ship damage and samples of ship and crew certificates.

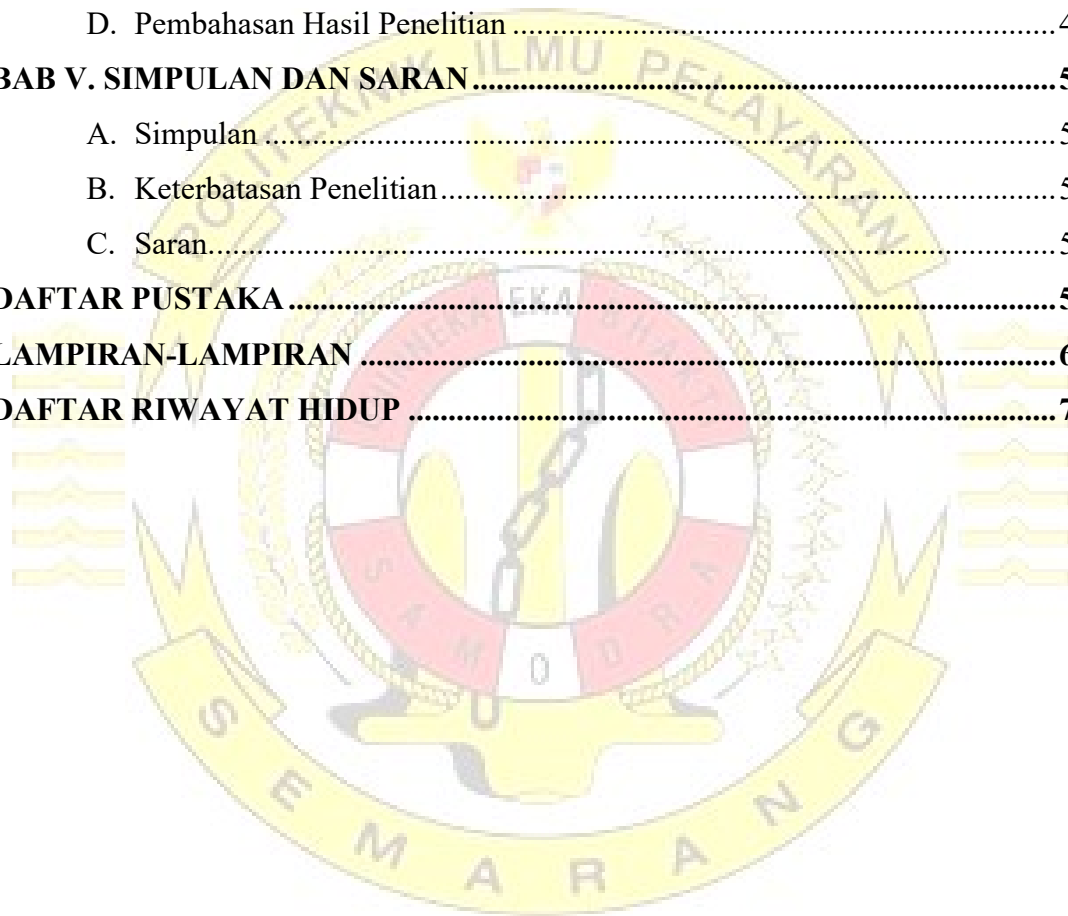
Based on the data described in this study, the results of factors or obstacles that cause delays in transshipment activities are in the issuance process (SPB) in the inapornet system, there are expired ship and crew certificates, inapornet maintenance, ship maintance and bad weather. Efforts or strategies that need to be carried out by the company to prevent obstacles are always checking and updating ship certificates, improving communication with ship crews and understanding procedures and making timely submissions in the process of transshipment activities, increasing manpower within the company.

Keywords: Prevention, Delay, Transfer of cargo

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>i</b>
<b>HALAMAN PERSETUJUAN.....</b>	<b>ii</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN .....</b>	<b>iii</b>
<b>HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN.....</b>	<b>iv</b>
<b>HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN .....</b>	<b>v</b>
<b>PRAKATA.....</b>	<b>vi</b>
<b>ABSTRAKSI.....</b>	<b>ix</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>x</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>xi</b>
<b>DAFTAR TABEL.....</b>	<b>xiii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>xiv</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>xv</b>
<b>BAB I. PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Fokus Penelitian.....	3
C. Rumusan Masalah.....	3
D. Tujuan Penelitian .....	3
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	4
<b>BAB II. KAJIAN TEORI .....</b>	<b>5</b>
A. Deskripsi Teori.....	6
B. Kerangka Penelitian .....	16
<b>BAB III. METODE PENELITIAN .....</b>	<b>18</b>
A. Metode Penelitian .....	19
B. Tempat penelitian.....	19
C. Sampel Sumber Data Penelitian.....	19
D. Teknik Pengumpulan Data.....	21
E. Instrumen Penelitian.....	24

F. Teknik Analisis Data Kualitatif .....	25
G. Pengujian Hasil Penelitian .....	25
<b>BAB IV. HASIL PENELITIAN.....</b>	<b>31</b>
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	31
B. Deskripsi Data.....	33
C. Temuan.....	45
D. Pembahasan Hasil Penelitian .....	46
<b>BAB V. SIMPULAN DAN SARAN.....</b>	<b>54</b>
A. Simpulan .....	54
B. Keterbatasan Penelitian.....	57
C. Saran.....	57
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>59</b>
<b>LAMPIRAN-LAMPIRAN .....</b>	<b>60</b>
<b>DAFTAR RIWAYAT HIDUP .....</b>	<b>71</b>



## DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Penelitian terdahulu .....	32
--------------------------------------	----



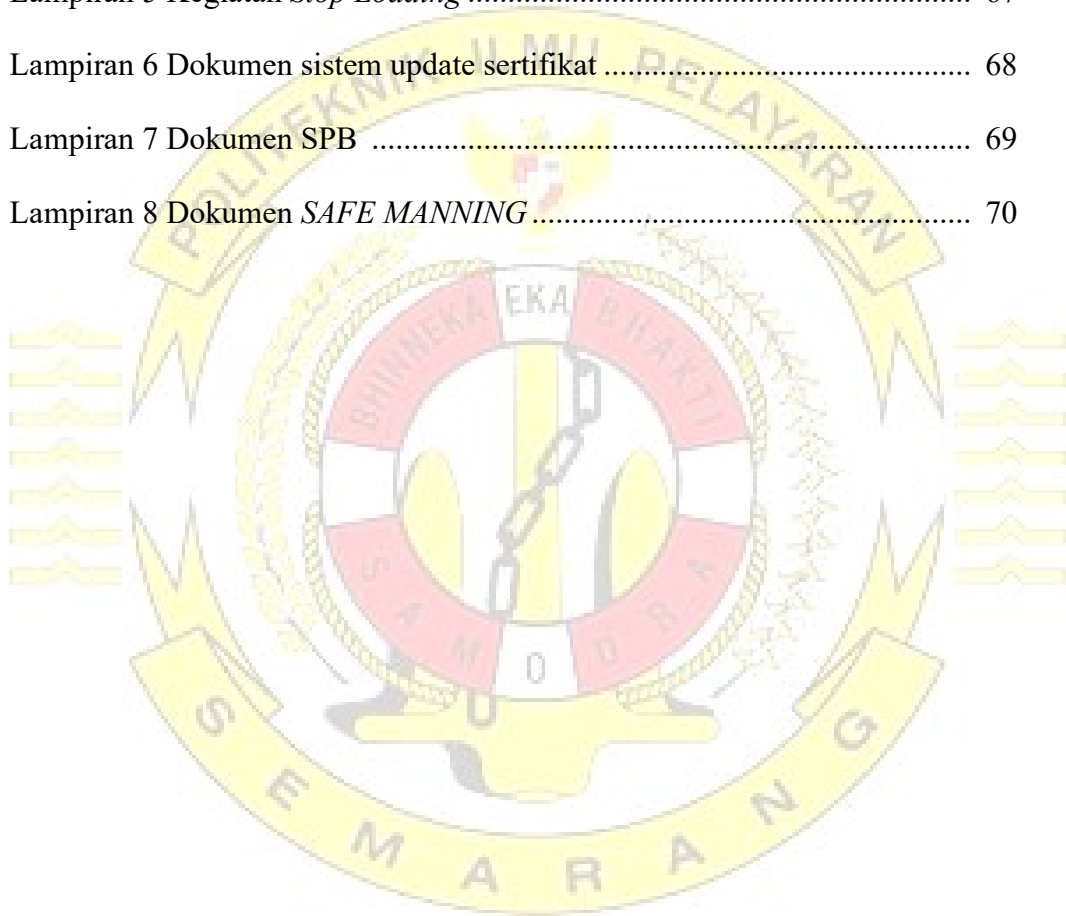
## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Kerangka Penelitian .....	17
Gambar 4.2	Kantor PT. Kartika Samudra Adijaya .....	35
Gambar 4.3	Struktur Organisasi.....	37
Gambar 4.4	Gambar <i>Tugboat</i> .....	43



## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Transkrip Wawancara.....	60
Lampiran 2 Proses kegiatan <i>transhipment</i> .....	64
Lampiran 3 Kerusakan Tongkang.....	65
Lampiran 4 Proses <i>loading</i> di <i>jetty</i> salino kota baru.....	66
Lampiran 5 Kegiatan <i>Stop Loading</i> .....	67
Lampiran 6 Dokumen sistem update sertifikat .....	68
Lampiran 7 Dokumen SPB .....	69
Lampiran 8 Dokumen <i>SAFE MANNING</i> .....	70



# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan negara kepulauan yang dikelilingi oleh dua samudera yaitu Samudera Indonesia dan Samudera Pasifik serta posisinya yang berada di garis khatulistiwa sehingga kondisi pasang surut, angin, gelombang dan arus laut cukup besar. Hasil pengukuran tinggi pasang surut wilayah laut Indonesia menunjukkan beberapa laut di wilayah lepas laut pesisir daerah Indonesia memiliki pasang surut cukup tinggi. Kejadian pasang surut merupakan kejadian proses naik turunnya air laut secara berkala. Gerakan naik turunnya permukaan air laut secara berkala juga mempengaruhi aktivitas terutama dalam bidang pelayaran.

Kalimantan merupakan salah satu pulau terbesar di Indonesia dan disekitarnya juga mempunyai banyak bahan yang terdapat ditambang yang menghasilkan muatan dan dapat diekspor ke luar negeri. Muatan-muatan yang dihasilkan dari tambang tersebut antara lain batubara, intan, bauksit, dan lain-lain. Muatan-muatan tersebut kemudian dipindahkan dari tambang menuju ke pelabuhan khusus. Kondisi laut Kalimantan yang dangkal sehingga kapal besar (*Mother Vessel*) tidak dapat langsung melakukan pemuatan dipelabuhan khusus dan mengharuskan sandar di tengah laut yang disebut Muara Pantai. Muatan-muatan yang terdapat di pelabuhan khusus akan dimuat oleh kapal tunda (*tug boat*) yang menyeret tongkang (*barge*). Muatan tersebut dimasukkan kedalam tongkang kemudian akan di kirim ke

Muara Pantai kemudian akan di bongkar di kapal besar (*Mother Vessel*). Proses dari pemuatan hingga pembongkaran ini disebut *transhipment*.

PT. Kartika Samudra Adijaya cabang Batulicin Kalimantan Selatan adalah perusahaan swasta yang bergerak dalam bidang transportasi, memberikan pelayanan distribusi *Tugboat* dan *Barge*. PT. Kartika Samudra Adijaya merupakan perusahaan pemilik kapal (*owner*). Perusahaan ini kemudian menyewakan armadanya kepada PT. Sebuku Tanjung Coal (PT. STC) sebagai penghasil muatan batubara (*shipper*). Armada dari PT. Kartika Samudra Adijaya tersebut yang akan mengangkut muatan dari pelabuhan khusus di jetty salino Kota Baru menuju kapal besar (*Mother Vessel*) yang berada di loading point Tanjung Petang. Armada-armada tersebut akan melakukan proses bongkar muat dari pelabuhan khusus menuju ke Tanjung Petang yang berjarak sekitar 30 mil dari jetty Salino Kota Baru yang ditempuh sekitar 10 sampai 15 jam tergantung dengan kondisi cuaca dan kondisi kapal. Permasalahan akan sering terjadi pada proses *transhipment*. keterlambatan sering terjadi baik di dalam proses pemuatan batubara maupun proses *clearance* dokumen surat ijin berlayar (SPB) dan perjalanan kapal tunda menuju *loading point*.

Berdasarkan uraian diatas dapat dilihat bahwa keterlambatan *transhipment* kapal tunda merupakan kendala yang harus diselesaikan oleh perusahaan supaya dapat memperlancar proses *transhipment*. Dengan permasalahan ini penulis dapat mengambil judul penulisan Skripsi yaitu:

**“STRATEGI PENCEGAHAN KETERLAMBATAN KEGIATAN  
*TRANSHIPMENT* PADA PT. KARTIKA SAMUDERA ADIJAYA  
CABANG BATULICIN KALIMANTAN SELATAN”.**

**B. Fokus Penelitian**

Fokus penelitian merupakan sebuah bentuk dari pemusatan fokus kepada sebuah intisari dari penelitian yang akan dilakukan. Disamping itu juga fokus penelitian merupakan garis besar dari pengembangan penelitian, sehingga melakukan observasi maupun sebuah pengamatan serta analisis hasil penelitian akan lebih terarah.

Oleh karena itu, urian diatas bisa dijelaskan bahwa penelitian ini berfokus pada strategi pencegahan keterlambatan kegiatan *transshipment* di PT. Kartika Samudera Adijaya cabang Batulicin

**C. Rumusan Masalah**

1. Faktor apa saja yang menyebabkan keterlambatan *transshipment* pada PT. KSA Cabang Batulicin ?
2. Dampak apa saja jika *transshipment* mengalami keterlambatan bagi PT. KSA Cabang Batulicin ?
3. Bagaimana upaya yang dilakukan PT. KSA Cabang Batulicin untuk mengatasi pencegahan keterlambatan kegiatan *transshipment*?

**D. Tujuan Penelitian**

Menurut Hayati (2020: 128). Tujuan penelitian adalah bagian daripada adanya bentuk pernyataan terkait mengapa riset dijalankan. Sehingga dalam penulisan untuk tujuan penelitian ini sangatlah mungkin dalam

mengidentifikasi konsep guna menjelaskan atau memprediksi situasi atau solusi untuk situasi yang menunjukkan jenis studi yang akan dilakukan.

Adapun tujuan penelitian ini diuraikan sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui faktor penyebab keterlambatan dalam proses *transshipment* di PT. Kartika Samudera Adijaya.
2. Untuk Mengetahui apa saja hambatan yang terjadi pada proses *transshipment*.
3. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan PT. Kartika Samudera Adijaya agar keterlambatan dalam proses *transshipment* dapat berjalan dengan lancar.

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

Berdasarkan tujuan penelitian yang hendak dicapai, maka penelitian ini diharap mempunyai manfaat baik secara tidak langsung mampu tidak langsung. Ada pun manfaat penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Manfaat Secara Teoritis
  - a. Secara teoritis hasil penelitian ini dapat bermanfaat untuk menambah pengetahuan dikampus politeknik ilmu pelayaran (PIP) Semarang mengenai faktor-faktor yang menyebabkan keterlambatan kegiatan *transshipment*.
  - b. Sebagai pengetahuan bagi para pembaca, termasuk intasi terkait dan diharapkan penelitian ini dapat berguna untuk penigkatan pemahaman tentang strategi pencegahan keterlambatan *transshipment*.

## BAB II

### KAJIAN TEORI

#### A. Deskripsi Teori

##### 1. Pengertian Strategi

Istilah strategi berasal dari bahasa Yunani *strategia* *stratos* artinya militer dan *ag* artinya memimpin, yang artinya seni atau ilmu untuk menjadi seorang jenderal. Strategi bisa diartikan sebagai suatu rencana untuk pembagian dan penggunaan kekuatan militer dan material pada daerah-daerah tertentu untuk mencapai tujuan tindakan tertentu. Strategi adalah ilmu perencanaan dan penentuan arah operasi-operasi bisnis berskala besar, menggerakkan semua sumber daya perusahaan yang dapat menguntungkan secara aktual dalam bisnis, Jhon A. Bryne mendefinisikan strategi adalah sebuah pola yang mendasar dari sasaran dan direncanakan, penyebaran sumber daya dan interaksi organisasi dengan pasar, pesaing, dan faktor-faktor lingkungan.

Strategi merupakan rencana yang disatukan, luas dan berintegrasi yang menghubungkan keunggulan strategis perusahaan dengan tantangan lingkungan, yang dirancang untuk memastikan bahwa tujuan utama dari perusahaan yang dapat dicapai melalui pelaksanaan yang tepat oleh organisasi. Strategi merupakan sejumlah tindakan yang terintegrasi dan terkoordinasi yang diambil untuk menggunakan kompetensi inti serta memperoleh keunggulan bersaing. Keberhasilan suatu perusahaan,

sebagaimana diukur dengan daya saing strategis dan profitabilitas tinggi, merupakan fungsi kemampuan perusahaan dalam mengembangkan dan menggunakan kompetensi inti baru lebih cepat daripada usaha pesaing untuk meniru keunggulan yang ada saat ini. Throat memutuskan bahwa inti dari strategi adalah bagaimana bertahan hidup dalam dunia yang semakin kompetitif, bagaimana membuat persepsi yang baik di benak konsumen, menjadi beda, mengenali kekuatan dan kelemahan pesaing, menjadi spesialisasi, menguasai satu kata yang sederhana di kepala, kepemimpinan yang memberi arah dan memahami realitas pasar dengan menjadi yang pertama, kemudian menjadi lebih baik. Dari pengertian diatas dapat dipahami bahwa startegi merupakan suatu rencana yang ditunjukkan untuk mencapai tujuan yang di inginkan.

## 2. Peranan pelabuhan

Menurut Gani (2021: 88) pelabuhan (port) merupakan suatu daerah perairan yang terlindung dari gelombang dan digunakan sebagai tempat berlabuhnya kapal maupun kendaraan air lainnya yang berfungsi untuk menaikkan atau menurunkan penumpang, barang maupun hewan, reparasi, pengisian bahan bakar dan lain sebagainya yang dilengkapi dengan dermaga tempat menambatkan kapal, kran-kran untuk bongkar muat barang, gudang transito, serta tempat penyimpanan barang dalam waktu yang lebih lama, sementara menunggu penyaluran ke daerah tujuan atau pengapalan selanjutnya. Selain itu, pelabuhan merupakan pintu gerbang

serta pemelancar hubungan antar daerah, pulau bahkan benua maupun antar bangsa yang dapat memajukan daerah belakangnya atau juga dikenal dengan daerah pengaruh. Daerah belakang ini merupakan daerah yang mempunyai hubungan kepentingan ekonomi, social. Peran pelabuhan dalam kontribusinya dengan pembangunan diindonesia dapat terwujud dalam seluruh kegiatan industri didalamnya yang berpengaruh dengan perdagangan sebagai komponen usaha. Dengan adanya hal tersebut, dalam mengelola pelabuhan perlu dilakukan dengan efektif, sehingga, kelancaran, keamanan dan kecepatan pekerjaan dapat tercipta dan biaya yang dikeluarkan dapat diperkecil.

### 3. Pengertian Pencegahan

Pencegahan adalah perbuatan mencegah dan menghalang suatu perilaku atau aktivitas yang menyimpang dari undang-undang. Dari segi bahasa pencegahan adalah satu tindakan, usaha untuk menghalang dan memberhentikan serta tindak balas daripada suatu perbuatan yang dianggap buruk. Pada dasarnya, pencegahan merujuk kepada usaha pihak-pihak penguat kuasa untuk menghalangi dan mencegah suatu kelakuan buruk yang di anggap salah pada pandangan masyarakat serta berlaku pelanggaran di sisi undang-undang dan biasanya ini berupa tindakan atau investasi yang diperlukan dalam menghadapi bahaya dekat yang sudah dideteksi sejak dini dan mempersempit dampak negatif dari sesuatu peristiwa atau kejadian, seperti definisi pada Kamus Besar Bahasa

Indonesia (2017) yang menyatakan, “ Pencegahan adalah proses, cara, tindakan mencegah atau tindakan menahan agar sesuatu tidak terjadi. Dengan demikian, pencegahan merupakan tindakan “

#### 4. Pengertian Keterlambatan

Menurut Kharina dan Sambowo (2019: 120) adalah sebagai waktu pelaksanaan yang tidak dimanfaatkan sesuai dengan rencana kegiatan sehingga menyebabkan satu atau beberapa kegiatan mengikuti menjadi tertunda atau tidak diselesaikan tepat sesuai jadwal yang telah direncanakan). Keterlambatan berarti bertambahnya waktu pelaksanaan penyelesaian yang telah direncanakan dan tercantum dalam dokumen kontrak. Penyelesaian pekerjaan tidak tepat waktu adalah merupakan kekurangan dari tingkat produktifitas dan sudah tentu kesemuanya ini akan mengakibatkan pemborosan dalam pembiayaan, baik berupa pembiayaan langsung yang dibelanjakan, maupun berwujud pembengkakan investasi dan kerugian.

Dengan demikian penulis menyimpulkan bahwa keterlambatan adalah kerugian waktu, materi, modal dan berdampak beberapa kegiatan mengikuti menjadi tertunda dan tidak berjalan sesuai yang diharapkan tindakan dalam proses atau cara pada suatu usaha terhadap sesuatu hal mencapai tujuan yang sudah ditetapkan agar hasil dapat dimanfaatkan semaksimal mungkin dengan alat tersedia.

## 5. *Transshipment*

*Transshipment* merupakan pemindahan muatan dari satu kapal ke kapal yang lain untuk transportasi lebih lanjut, sesuai dengan adat kebiasaan dalam praktek dagang atau dengan prosedur yang ditetapkan dalam kontrak pengangkutan. *Transshipment* dilakukan karena tidak adanya transportasi atau moda yang mengangkut langsung muatan ke pelabuhan tujuan. Oleh karena itu muatan diangkut menggunakan *feeder vessel* sebagai kapal pengguna bagi *mother vessel*. Dalam pengamatan peneliti ada beberapa alasan dilakukan kegiatan *transshipment* yaitu tidak adanya moda transportasi atau alat angkut yang langsung mengangkut muatan ke pelabuhan tujuan dan fasilitas pelabuhan yang kurang memadai. Dalam muatan pengangkutan muatan batu bara umumnya kapal besar tidak dapat memasuki alur perairan untuk melakukan pemuatan langsung di pelabuhan khusus batu bara disebabkan kondisi perairan yang tidak sama memungkinkan dilalui oleh kapal besar, seperti dangkalnya sungai dan sempitnya alur sehingga bisa menyebabkan kapal kandas dan sulit untuk melakukan *manouver*. Untuk menghindari hal tersebut, maka pengangkutan batu bara dari pelabuhan khusus menuju *loading point* menggunakan sarana angkut kapal tunda dan tongkang yang berperan sebagai *feeder vessel*.

## 6. Pengertian muatan

Muatan kapal (*cargo*) merupakan objek dari pengangkutan dalam sistem transportasi laut, dengan mengangkut muatan sebuah perusahaan pelayaran niaga dapat memperoleh pendapatan dalam bentuk uang tambang (*freight*) yang sangat menentukan dalam kelangsungan hidup perusahaan dan membiayai kegiatan dipelabuhan. Muatan Kapal menurut Sudjatmiko (2017: 64) adalah segala macam barang dan barang dagangan (*goods and merchandise*) yang diserahkan kepada pengangkut untuk diangkut dengan kapal, guna diserahkan kepada orang/barang dipelabuhan atau pelabuhan tujuan. Pengertian Muatan Kapal menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah seluruh jenis barang yang dapat dimuat ke kapal dan diangkut ke tempat lain baik berupa bahan baku atau hasil produksi dari suatu proses pengolahan. Menurut Fakhurrozi (2017: 5) muatan kapal laut dikelompokkan atau dibedakan menurut beberapa pengelompokan sesuai dengan cara pemuatan, perhitungan biaya angkut dan sifat muatan.

## 7. Sistem *Inapornet*

Menurut Abdy Kurniawan (2018) *Inapornet* adalah portal elektronik yang terbuka dan netral guna memfasilitasi pertukaran data dan informasi layanan kepelabuhanan secara cepat, aman, netral dan mudah yang terintegrasi dengan instansi pemerintah terkait, badan usaha pelabuhan dan pelaku industri pelayaran. Sistem *inapornet* adalah sistem untuk

mempermudah proses pelayanan barang dan jasa sehingga dapat digunakan oleh seluruh pejabat serta pengguna jasa di pelabuhan. *Inapornet* merupakan sistem kemajuan teknologi yang semakin cepat dan didukung dengan sistem informasi yang berbasis internet membawa dampak yang positif kedalam kehidupan dan kegiatan sehari-hari. Hal ini mendorong semua pihak untuk mengikuti perkembangan teknologi informasi yang berkembang jika tidak ingin ketinggalan dari negara lain yang sudah menerapkan teknologi ini. Salah satu fungsi pelabuhan adalah sebagai tempat berlabuh, bertambatnya kapal dan melakukan aktivitas naik turunnya penumpang serta bongkar muat barang. Sebelum semua aktivitas tersebut dilaksanakan, perlu adanya persetujuan dari pihak Otoritas Pelabuhan serta penyelenggara pelabuhan untuk menjamin keamanan dan keselamatan pelayaran selama kapal berada di pelabuhan ataupun setelah kapal meninggalkan pelabuhan menuju kepelabuhan berikutnya. Mengingat sangat pentingnya peran pelabuhan di dunia maritim, maka sudah saatnya pemerintah memberikan perhatian khusus terhadap pelabuhan-pelabuhan yang ada di Indonesia. Pemerintah diharapkan mampu memperbaiki fasilitas yang ada di pelabuhan dan memperbaiki sistem pelayanan di pelabuhan agar kegiatan di pelabuhan dapat berjalan dengan aman dan lancar. Pelabuhan saat ini harus memiliki sistem yang mempunyai kemampuan dalam memberikan pelayanan kapal dan barang di pelabuhan agar berjalan dengan efektif dan efisien.

## 8. Keagenan

Agen Umum (General Agent) adalah perusahaan angkutan laut nasional atau penyelenggara kegiatan angkutan laut khusus yang di tunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing di luar negeri untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapalnya (baik kapl milik, kapal charter maupun kapal yang dioperasikannya. Menurut Abbas Salim (2017: 98). Agen pelayaran adalah sebuah badan usaha yang bergerak dalam kegiatan atau aktifitas kapal atau perusahaan pelayaran. Apabila suatu kapal berlabuh di suatu pelabuhan maka kapal tersebut membutuhkan pelayanan dan memiliki berbagai keperluan yang harus dipenuhi. Untuk melayani berbagai keperluan tersebut, perusahaan pelayaran akan menunjuk sebuah agen kapal.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No: KM. 21 Tahun 2007 tentang Sistem dan Prosedur Pelayanan Kapal, Barang, dan Penumpang pada Pelabuhan Laut, Agen Umum (General Agent) adalah perusahaan angkutan laut nasional / penyelenggara kegiatan angkutan laut khusus yang di tunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing di luar negeri untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapalnya (baik kapl milik, kapal charter maupun kapal yang dioperasikannya. Agen pelayaran adalah sebuah badan usaha yang bergerak dalam kegiatan atau aktifitas kapal atau perusahaan pelayaran. Apabila suatu kapal berlabuh di suatu pelabuhan maka kapal tersebut membutuhkan pelayanan dan memiliki

berbagai keperluan yang harus dipenuhi. Untuk melayani berbagai keperluan tersebut, perusahaan pelayaran akan menunjuk sebuah agen kapal. Dari kedua pernyataan diatas, penulis bisa mengambil kesimpulan bahwa keagenan kapal adalah apabila suatu kapal berlabuh di suatu pelabuhan maka kapal tersebut memerlukan pelayanan dan mempunyai berbagai keperluan yang harus dipenuhi.

#### 9. Pengertian *Tug Boat*

Secara umum, kapal *tug boat* (kapal tunda) merupakan kapal yang berfungsi untuk menarik atau mendorong kapal. Baik kapal-kapal besar yang akan bersandar di pelabuhan maupun kapal-kapal yang tidak mempunyai penggerak sampai bangunan lepas pantai. (<https://inameq.com>)

Fungsi utama *tug boat* adalah sebagai berikut yaitu :

- a. Menarik atau mendorong kapal-kapal yang berukuran besar yang kesulitan bersandar di dermaga. Contoh: kapal tanker, kapal pesiar, kapal induk dan lain-lainl. Maupun kapal-kapal yang tidak memiliki penggerak sendiri. Contoh: kapal tongkang. Serta memindahkan bangunan lepas pantai (*offshore*).
- b. Membantu pelaksanaan *mooring* dan *unmooring* tanker. Sering kali tanker kesulitan apabila sedang melakukan *mooring* dan *unmooring* kapal-kapal tanker di laut lepas. Maka dari itu diperlukan peran *tug boat* sebagai pemandu dalam proses tersebut.

c. Menanggulangi dan minyak tumpah (*oil spill*). Keberadaan *Tug Boat* tak hanya sebagai kapal pengangkut saja, melainkan juga bisa untuk menanggulangi kejadian Minyak Tumpah. Dimana proses yang terjadi tersebut bisa saja meluas di area dermaga dan sekitarnya. Adanya bekal pompa air yang terdapat pada *Tug Boat* inilah yang akan membantu mempercepat terjadinya kebakaran. Bahkan bisa bekerjasama dengan unit kapal penanggulangan minyak tumpah dan kebakaran untuk menyelesaikan masalah.

#### 10. .Pengertian Tongkang

Tongkang adalah salah satu jenis kapal pengangkut kargo yang memiliki bentuk seperti kotak besar yang mengapung dan berbahan dasar baja. Kapal ini juga dikenal sebagai *barge* atau disebut juga ponton. Kapal ini mengangkut barang bermuatan besar seperti batubara, kayu, pasir dan minyak. Kapal tongkang biasanya melalui jalur sungai pedalaman, danau, dan ada juga yang di desain sebagai transportasi pembawa kargo melalui laut lepas. Tongkang umumnya tidak bisa bergerak sendiri, sehingga mobilisasi kapal ini bergantung pada kapal pendorong atau disebut kapal tunda (*tugboat*). Kapal *tugboat* adalah kapal yang berukuran kecil namun memiliki tenaga mesin yang besar untuk ukurannya. Kapal ini berfungsi untuk melakukan manuver, terutama untuk mendorong atau menarik kapal lainnya di pelabuhan, laut lepas, atau melalui sungai. Kapal *tugboat* juga

umum digunakan untuk menarik kapal tongkang, atau kapal yang rusak.

(<https://landx.id>). Jenis-jenis kapal tongkang yaitu :

a. *Dry bulk cargo barge*

Sepertinya namanya, kapal ini digunakan untuk mengangkut kargo kering. Seperti biji-bijian, pasir, baja, batu bara dan komoditas kering lainnya yang dapat dipindahkan dengan sistem bongkar muat.

b. *Liquid Cargo Barge*

Kapal tongkang jenis ini berguna untuk membawa minyak, bahan kimia cair, juga pupuk kimia kebutuhan industri lainnya.

c. *Split Hopper Barge*

*Split hopper barge* dilengkapi alat bongkar muat karena membawa material kerukan seperti pasir, batu dan tanah. Kapal tongkang jenis ini biasanya digunakan dalam konstruksi kelautan. *Split hopper barge* akan terbelah untuk membongkar muatannya di lautan untuk proses reklamasi atau membuka daratan baru di kawasan pesisir.

d. *Car Float Barge*

Jenis kapal tongkang yang melaju di lautan dan membawa kereta rel untuk dibawa ke lokasi lainnya pada abad 20-an. Dewasa ini, *car-float barge* masih digunakan di beberapa negara bagian di Amerika.

## 11. Pengertian *Clearance In*

*Clearance In* kapal merupakan kegiatan masuknya kapal ke dalam area pelabuhan tambat untuk melakukan kegiatan bongkar muatnya, namun

muatan kapal dapat berupa barang atau penumpang. Prosedur masuknya kapal ke dalam pelabuhan yang melayani perdagangan internasional. Nahkoda memberitahukan rencana kedatangan dengan telegram atau email dan telepon kepada kepada agen dalam waktu 1x24 jam atau jauh-jauh hari sebelum kapal datang ke pelabuhan. Setelah menerima laporan agen mengajukan permintaan pelayanan kapal dan barang (PPKB) kepada bea cukai, imigrasi, karantina, dengan melampirkan salinan *manifest* atau dokumen muatan kapal serta formulir dan salinan pemberitahuan keagenan kapal asing (PKKA), selanjutnya menyusun rencana pelayanan serta menyiapkan fasilitas pelayanan jasa kepelabuhanan untuk melakukan bongkar atau muat kapal. Selanjutnya melakukan koordinasi dengan instansi pemerintah terkait di pelabuhan (bea cukai, imigrasi, karantina) dan pengguna jasa pelabuhan pada FPKBP dan memberikan *clearance in* serta menetapkan penyandaran bagi kapal keagenan berbandera asing.

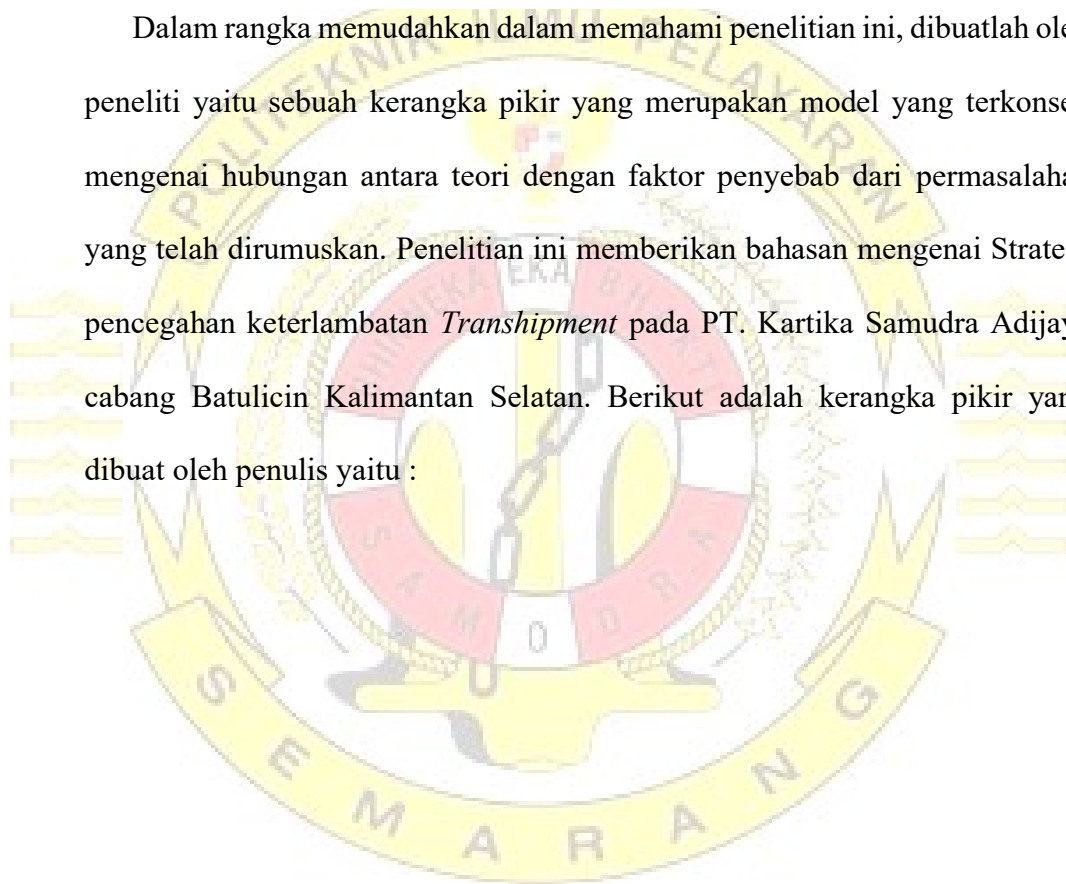
## 12. Pengertian *Clarence Out*

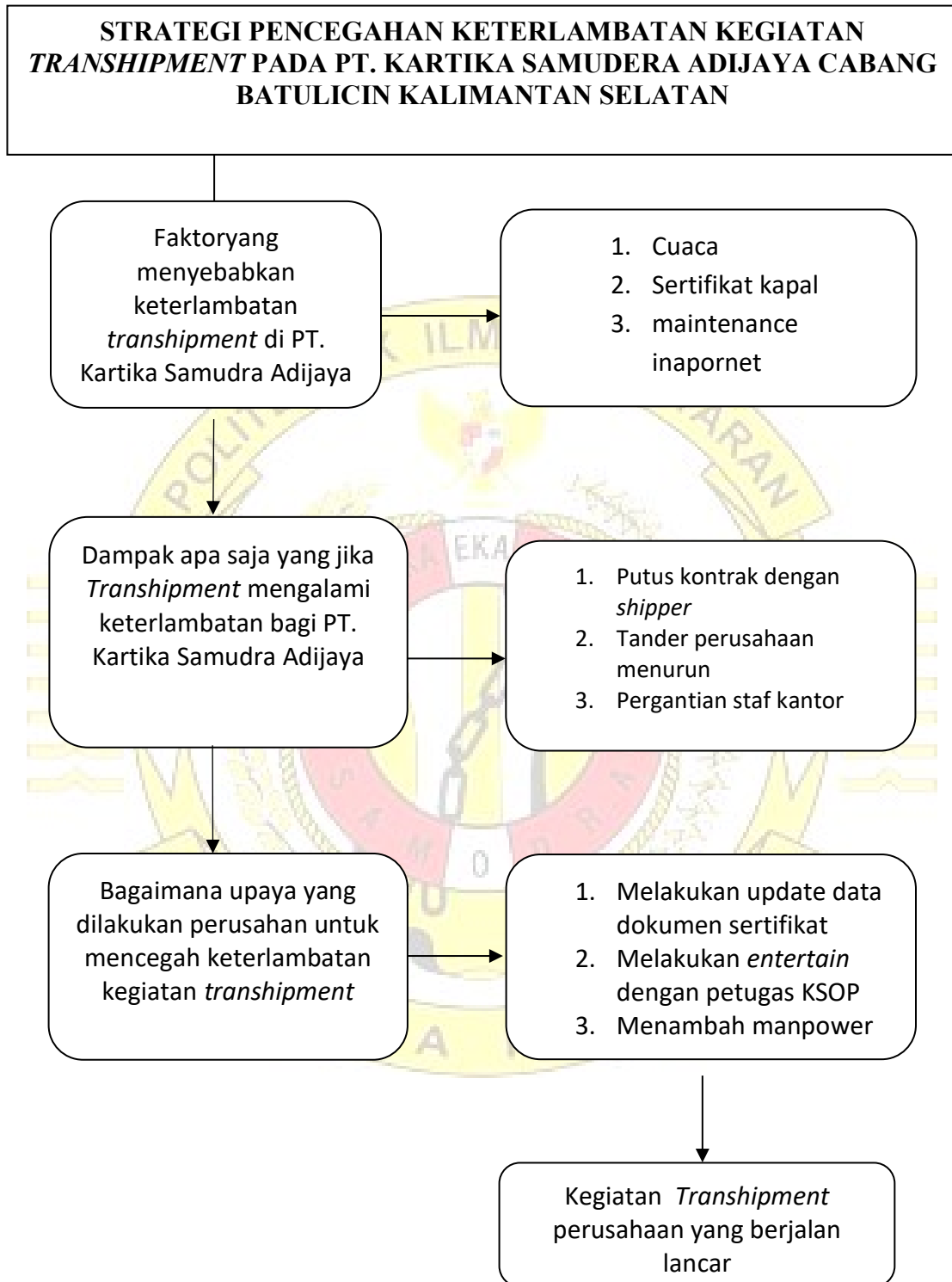
*Clearance Out* kapal merupakan kegiatan berlayarnya sebuah kapal *port clearance* atau surat persetujuan berlayar. Menurut (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 82 Tahun (2014), Surat Persetujuan Berlayar adalah dokumen negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar meninggalkan tepa atau pelabuhan. Setiap kapal yang hendak berlayar harus memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang diterbitkan oleh Syahbandar atau KSOP di pelabuhan. Namun ada pun

kapal yang tidak perlu dokumen *port clearance* yaitu kapal perang dan kapal Negara pemerintah. Kantor yang berhak untuk mengeluarkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) adalah Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP).

#### A. Kerangka Pikir

Dalam rangka memudahkan dalam memahami penelitian ini, dibuatlah oleh peneliti yaitu sebuah kerangka pikir yang merupakan model yang terkonsep mengenai hubungan antara teori dengan faktor penyebab dari permasalahan yang telah dirumuskan. Penelitian ini memberikan bahasan mengenai Strategi pencegahan keterlambatan *Transshipment* pada PT. Kartika Samudra Adijaya cabang Batulicin Kalimantan Selatan. Berikut adalah kerangka pikir yang dibuat oleh penulis yaitu :





Gambar 2.1 Kerangka Pikir

## BAB V

### SIMPUL DAN SARAN

#### A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang telah peneliti selama melaksanakan di perusahaan PT. Kartika Samudra Adijaya cabang Batulicin, maka peneliti dapat menyimpulkan dari masalah yang terjadi tersebut adalah :

1. Faktor apa yang menyebabkan keterlambatan *transshipment* pada PT. Kartika Samudra Adijaya cabang Batulicin.
  - a. Faktor cuaca menyebabkan keterlambatan *transshipment*, ketika cuaca buruk dan musih ombak akan sulit untuk kapal tugboat untuk menyandarkan tongkang ke kapal besar (*vessel*) ditengah laut karena ombak atau gelombang yang tinggi.
  - b. Faktor Sertifikat kapal yangm *expire* mengakibatkan kendala untuk menghambat proses penerbitan SPB ( Surat Persetujuan Berlayar ) di sistem *inapornet*. Karena jika satu sertifikat ada yang mati di *memorandum* maka proses penerbitan SPB ditolak.
  - c. Faktor *maintenance* sistem *inapornet* yang sedang error menyebabkan semua proses penerbitan SPB akan dihentikan oleh pihak KSOP karena sistem yang tidak setabil dari koneksi internet
  - d. Faktor *maintenance* mesin kapal dan Tongkang yang rusak sering terjadi jika kapal *tugboat* sering digunakan. Perbaikan mesin dan pengelasan kapal memerlukan waktu yang tidak cepat

e. Faktor Sumber Daya Manusia Sumber daya manusia merupakan asset terpenting bagi perusahaan. Karena berpengaruh terhadap perusahaan maka dari itu harus dijaga agar tidak terjadi hal-hal yang mengakibatkan kecelakaan kerja.

2. Dampak apa saja jika *transshipment* mengalami keterlambatan bagi PT. Kartika Samudra Adijaya

a. Putus kontrak dengan *shipper* dikarenakan kesalahan dari perusahaan untuk mengurus kapal tidak bagus atau kurang maksimal yang mengakibatkan keterlambatan pergerakan pengiriman batubara ke *loading point* yang membuat kapal besar (*vessel*) menunggu untuk waktu yang lama atau tidak sesuai dengan jadwal yang ditentukan dan membuat biaya tambahan berlabuh yang dikeluarkan dari pemilik batu.

b. Membuat tander perusahaan menurun di karenakan *Shipper* akan mengirimkan pesan by email dengan cc kantor pusat PT. Kartika Samudra Adijaya di Jakarta. Atas masalah-masalah yang terjadi atau pun *incident* atas kontrak dari pihak *shipper* dengan perusahaan. Jadi jika sering terjadi masalah dan merugikan dari *pencarter* maka dinilai kerja dari perusahaan tersebut tidak bagus maka membuat perusahaan-perusahaan pemilik batu tidak akan bekerja sama dengan perusahaan karena dinilai kerjaan yang dilakukan tidak sesuai dengan apa yang diinginkan oleh pihak *shipper* malah merugikan.

3. Bagaimana upaya yang dilakukan PT. Kartika Samudra Adijaya cabang Batulicin untuk mengatasi pencegahan keterlambatan kegiatan *transshipment*
  - a. Dengan melakukan *update* data tentang cuaca setiap hari dari BMKG untuk semua armada di PT. Kartika Samudra Adijaya supaya proses *transshipment* terkendali
  - b. Melakukan *update* sertifikat kapal kapal dan tongkang setiap minggu atau pun setiap kapal datang untuk memastikan sertifikat masih berlaku
  - c. Selalu melaporkan keberadaan kapal saat kapal sedang berlabuh atau pun sedang *waiting cargo* untuk memantau pergerakan kapal .
  - d. Melakukan pendekatan dengan melakukan *entertain* atau pertemuan dengan pihak-pihak *shipper* atau pejabat-pejabat dari KSOP kelas III Kota Baru - Batulicin dan agen perusahaan lain untuk menjalin komunikasi dengan baik.
  - e. Melakukan inspeksi kapal rutin dengan mengecek kondisi kapal, mesin kapal dan *sparepart* kapal. Supaya ketika sedang beroperasi atau pun terjadi kerusakan tidak mengakibatkan kendala atau pun menjadi hambatan.
  - f. Memiliki teknisi atau mekanik dari perusahaan untuk memperbaiki kapal ketika kapal sedang mengalami kerusakan mesin atau kebocoran tongkang
  - g. Membagi *shift* kerja karena untuk karyawan karena proses pengurusan *clearance* kapal dikantor dan diluar kantor.

## B. Keterbatasan Penelitian

Penelitian ini memiliki keterbatasan-keterbatasan yang dapat menjadi bahan pertimbangan bagi peneliti selanjutnya mendapat hasil penelitian yang lebih baik lagi. Keterbatasan ini meliputi antara lain :

1. Ruang lingkup yang digunakan dalam penelitian hanya mencakup satu perusahaan yang ruang lingkungnya tidak terlalu besar dan luas, sehingga hasil penelitian tidak bisa di generalisasikan yang lebih luas.
2. Dalam penelitian data ini bersifat deskriptif, data penelitian berupa cerita naratif, penurutan informasi, dokumen-dokumen pribadi, seperti foto dan catatan pribadi
3. Keterbatasan waktu narasumber saat dilakukan wawancara karena tuntutan pekerjaan

## C. Saran

Berdasarkan simpulan yang telah diuraikan diatas, saran yang disampaikan peneliti untuk menyelesaikan masalah yang dihadapi adalah :

1. Sebaiknya faktor-faktor yang menjadi keterlambatan kegiatan *transshipment* dapat dihindari dan segera mencari akar permasalahannya agar dapat menunjang kelancaran kegiatan *transshipment*.
2. Sebaiknya pihak perusahaan PT. Kartika Samudra Adijaya cabang Batulicin menambah karyawan baru untuk menambah *manpower* agar membagi tugas pada bagian lapangan dan bagian kantor supaya meningkatkan efisiensi dan kelancaran dalam pengurusan kegiatan *transshipment* dan supaya karyawan

tidak qualahan saat terjadi kendala-kendal yang terjadi pada waktu yang bersamaan.

3. Sebaiknya pihak perusahaan PT. Kartika Samudra Adijaya dapat melakukan upaya atau pun strategi guna mengatasi serta mencegah faktor-faktor yang terjadi dalam keterlambatan kegiatan proses kegiatan *transhipment*.



## DAFTAR PUSTAKA

- Annas, Romanda 2020. *Pelabuhan dan serba-serbinya* ( Bisnis, Jawa dan Fasilitas),  
Semarang
- Abbas Salim. 2017. *Manajemen Transportasi*. Jakarta, Indonesia: Rajawali
- Amirullah. 2016. *Metode Penelitian Bisnis Pendekatan Kuantitatif dan Kualitatif*.  
Malang, Indonesia: Media Nusa Creative
- Ely Djulia. 2019. *Evaluasi Hasil Belajar*. Solo, Indonesia: Yayasan Kita Menulis
- Fakhurrozi. 2017. *Penanganan, Pengaturan. Dan Pengamanan Muatan Kapal Untuk  
Perwira Pelayaran Niaga*. Yogyakarta, Indonesia: Deepublish
- Irwan Gani. 2021. *Perancangan Pelabuhan Laut*. Jakarta, Indonesia: Ronal  
Watrianthos
- Kharina ,Fitri Nur., dan Kusno Adi Sambowo. 2019. *Analisis Keterlambatan Proyek  
Serta Dampaknya Terhadap Biaya Dan Waktu Pelaksanaan Proyek*. Universitas  
Pancasila, Jakarta Selatan:
- Moleong, Lexy, J. 2017. *Metode Penelitian Kualitatif*. Edisi 30. Jakarta, Indonesia:  
Remadja Karya
- Peraturan Menteri Perhubungan No KM. 21 Tahun 2007 Tentang Sistem dan Prosedur  
Pelayanan Kapal, Barang, dan Penumpang Pada Pelabuhan Laut
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 82 Tahun (2014) Tentang Surat  
Persetujuan Berlayar
- Sri Hartati. 2019. *Metodologi Penelitian Sosial*. Surabaya, Indonesia: Penerbit Media  
Sahabat Cendekia

Sudjarmiko. 2017. *Manajemen Pelabuhan dan Ekspor Impor*. Yogyakarta, Indonesia:

Penerbit CV Andi Offset

Sugiyono, 2017, *Metode Penelitian Pendidikan (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan*

*R&D)*. Bandung, Indonesia: Alfabeta



## LAMPIRAN 1

### Transkrip Wawancara

#### Responden I

Narasumber : Pak ilham ( Staf operasional )

Penulis : Selamat siang pak, mohon izin mengganggu waktunya pak. Saya akan menanyakan beberapa hal terkait dengan masalah keterlambatan kegiatan transhipment pada PT. Kartika Samudra Adijaya . menurut bapak faktor apa saja yang menyebabkan atau menghambat kegiatan transhipmen pada perusahaan ?

Pak Ilham : Ya sering terjadi kendala atau masalah yang dapat mengakibatkan keterlambatan kegiatan transhipment. Untuk faktor atau pun kendala yang mengakibatkan keterlambatan trashipment ada beberapa faktor seperti faktor cuaca atau ombak, dokumen kapal dan crew kapal yang sudah expire,keterlambatan pengisian bbm dan air tawar, sistem eror pada inapornet dan kerusakan mesin

Penulis : Bisa dijelaskan pak mengenai faktor-faktor yang menyebabkan keterlambatan trashipment ?

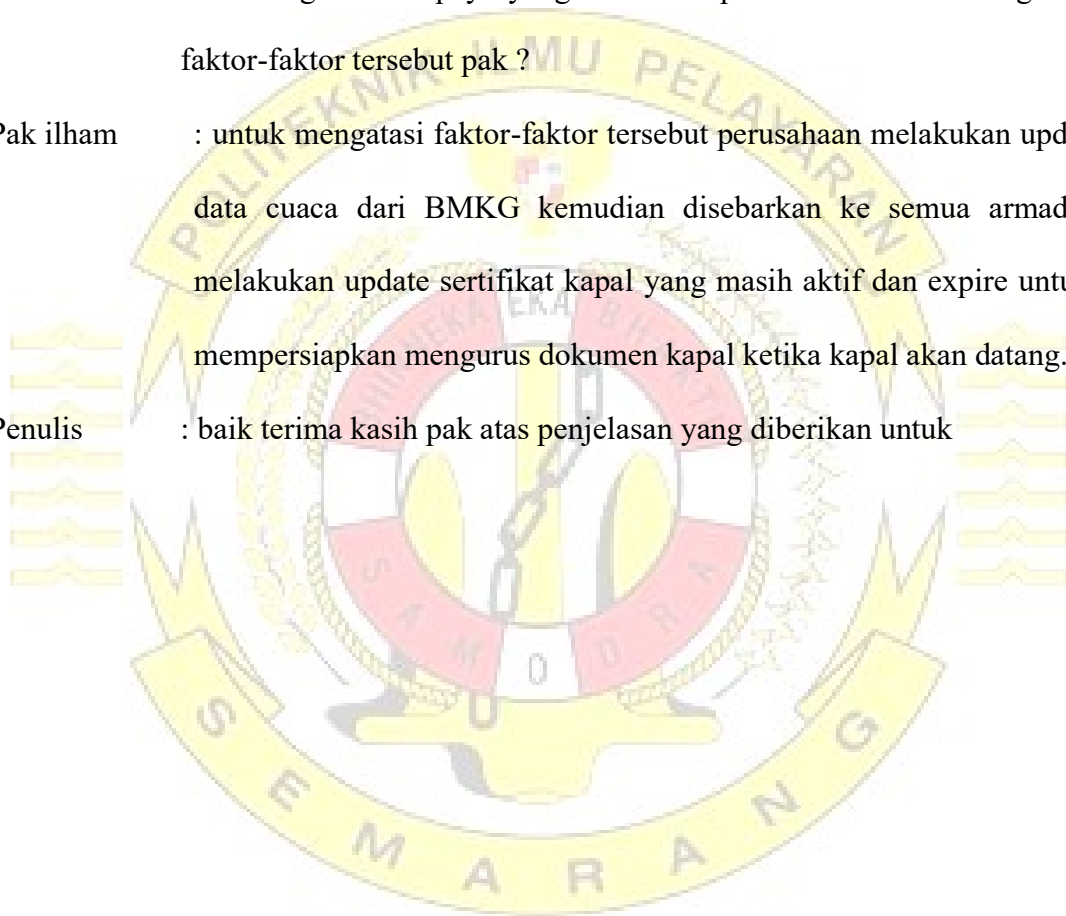
Pak ilham : untuk faktor-faktor yang dapat menghambat kegiatan transhipment seperti faktor ombak yang besar yang mengakibatkan tongkang sulit untuk sandar divesel,cuaca hujan yang mengakibatkan stop loading karena palka tidak bisa terkena air hujan, ada lagi dokumen kapal yang mati , karena dikomen yang mati tidak bisa dimasukan kedalam sisitem

inapornet untuk memproses terbitnya spb,dan harus diproses untuk pengurusan yang baru dan memerlukan waktu. Untuk faktor sistem inapornet karena banyaknya agennya mengirim data untuk memperos kapal untuk menerbitkan spb.

Penulis : lalu bagaimana upaya yang dilakukan perusahaan untuk mengatasi faktor-faktor tersebut pak ?

Pak ilham : untuk mengatasi faktor-faktor tersebut perusahaan melakukan update data cuaca dari BMKG kemudian disebarkan ke semua armada, melakukan update sertifikat kapal yang masih aktif dan expire untuk mempersiapkan mengurus dokumen kapal ketika kapal akan datang.

Penulis : baik terima kasih pak atas penjelasan yang diberikan untuk



## Responden II

Narasumber 2 : Kepala Cabang

Nama : Pak Suhardi

Penulis : Selamat pagi pak, mohon izin saya akan menanyakan dampak yang terjadi jika trashipment mengalami keterlambatan bagi perusahaan PT. Kartika Samudra Adijaya

Pak Suhardi : jika trashipment mengalami keterlambatan otomatis si pecarter akan marah ke kita karena perusahaan kita dinilai tidak becus dan tidak maksimal dalam mengerjakan kerjaan dan otomatis kita akan diputus kotrak oleh si pencarter atau pun kotrak tidak akan diperpancang. Adapun juga karyawan-karyawan kita akan mengalami pergantin yang dikarenakan si pencarter akan mengirim laporan ke kantor pusat yang dinilai staf yang dikantor tidak maksimal dalam bekerja.

Penulis : lalu bagaimana upaya perusahaan untuk mengatasi hal tersebut pak ?

Pak suhardi : dikarenakan perusahaan kita itu adalah perusahaan cabang dan mengelola *clearance* itu sendiri dan mengakibatkan terbentur nya kerjaan-kerjaan lainnya , seperti satu staf mengurus berbagai masalah jadi membuat staf mengalami kuawalahan dalam memproses pengiriman batubara ke loding poin atau trashipment.

### **Responden III**

Narasumber 3 : KKM TB. Pioneer 1

Nama : Pak Salam

Penulis : selamat pagi bas, maaf mengganggu bas. Saya mau bertanya tentang keterlambatan proses kegiatan tarshipment ,apa ada kendala bas pada saat proses pengiriman batu menuju loding poin atau pun ship to ship bas

Bass salam : untuk proses tarashipment itu sendiri itu akan berjalan lancar jika tidak ada kendala, kendala kerusakan mesin yang membuat kapal harus berhenti beroperasi karena tidak bisa berjalan dan harus menunggu teknisi datang untuk memperbaiki apa lagi pada saat kita muta ada kendala tongkang yang bocor dan harus menungu tongkang untuk diperbiki dan memerlukan waktu yang tidak sedikit.

Penulis : lalu bagaimana untuk mengatasi kendala teraebut bas ?

Bas salam : untuk itu ya kordinasi dengan orang kantor harus diperbaiki karena orang kapal akan membutuhkan orang kantor dan orang kantor pasti membutuhkan orang kapal agar semua kejaan berjalan dengan lancae, kalau bisa untuk vendor pengelasan yang lebih profesional dan teknisi mesin yang cekatan dalam memperbaiki kadang walau sudah diperbaiki masih aja tetap mengalami kerusakan. Dan pengiriman sparepart kapal yang lebih cepat karena untuk persediaa diatas kapal agar pada saat beroperasi tidak ada kendala

Penulis : terima kasih bas atas penjelasan yang diberikan bas

## LAMPIRAN 2

### Proses Kegiatan *Transshipment*



### LAMPIRAN 3

#### Kerusakan Tongkang



## LAMPIRAN 4

Proses Pemuatan Batubara Di *Jetty* Salino Kotabaru



## LAMPIRAN 5

*Kegiatan Stop Loading*



## LAMPIRAN 6

### Dokumen sistem *update* sertifikat

NO	TB/BG	KONSTRUKSI	PERLENGKAPAN	RADIO	GARIS MUAT	PENCERAN KAPAL	CLC/BUNKER
1	KSA 20	Minggu, 01 Agustus 2021	Minggu, 01 Agustus 2021	Minggu, 01 Agustus 2021	Selasa, 30 Agustus 2022	Sabtu, 31 Juli 2021	Sabtu, 30 April 2022
1	RMN 345	Senin, 13 September 2021			Selasa, 17 September 2024		
6	KSA 99	Rabu, 09 Januari 2022	Rabu, 09 Januari 2022	Rabu, 09 Januari 2022	Minggu, 26 Januari 2025	Sabtu, 13 Mei 2023	Rabu, 09 Januari 2022
7	BAIDURI 309298	Jumat, 01 Oktober 2021			Sabtu, 27 April 2023		
8	KSA LATI	Rabu, 15 September 2021	Rabu, 15 September 2021	Rabu, 15 September 2021	Kamis, 19 Juni 2025	Jumat, 23 Juni 2023	Sabtu, 30 April 2022
9	RMN 335	Rabu, 09 Januari 2022			Minggu, 15 Desember 2024		
10	PIONNER 1	Jumat, 01 Oktober 2021	Jumat, 01 Oktober 2021	Jumat, 12 November 2021	Minggu, 15 Desember 2024	Jumat, 12 November 2021	Senin, 27 Mei 2024
11	PPS-186	Kamis, 26 Agustus 2021			Senin, 31 Oktober 2022		

**CATATAN :**

PUTIH	JARAK TANGGAL EXPIRE DI ATAS 30 HARI
KUNING	JARAK TANGGAL EXPIRE KURANG DARI ATAU SAMA DENGAN 30 HARI
MERAH	SUDAH MEMASUKI TANGGAL EXPIRE / SUDAH EXPIRED



## LAMPIRAN 7

### Dokumen SPB ( Surat Persetujuan Berlayar )

4/11/2021 <https://sps-inaportnet.dephub.go.id/index.php/builtin/manage/spb/cetak/BDN.IDKBU.2104.000479>



KOTABARU - BATULICIN  
SPB.IDKBU.0421.0000462



**REPUBLIK INDONESIA**  
THE REPUBLIC OF INDONESIA

**SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR**  
PORT CLEARANCE  
Berdasarkan UU No 17 Tahun 2008 Pasal 219  
Under This Shipping Act No.17, 2008 Article 219

Nama Kapal / Ship	KSA 20	Tanda Panggilan / IMO / Call Sign / IMO	- / Bendera / Flag	ID
Nakhoda / Master	MUHAMMAD RUSLI	Tonnase Kotor / Gross Tonnage	147 Perusahaan / Company	PT. PELAYARAN KARTIKASAMUDRA ADJAYA

Sesuai dengan pernyataan nakhoda  
In accordance with Master Sailing Declaration

Nomor / Number : SPB.IDKBU.0421.0000462  
Tanggal / Date : 11 Apr 2021  
Jam / Time : 04:25:47

Dengan ini kapal tersebut diatas.  
The above mentioned vessel is hereby

**Disetujui**  
Approved

Bertolak dari / Departure from	: KOTABARU - BATULICIN	Tanggal / Jam / Date Time	: 11 APR 2021 14:30:00	Pelabuhan tujuan / Port of destination	: Mekar Putih
Jumlah awak kapal / Number Of Ship Crews	: 10 ORANG TERMASUK NAKHODA	Dengan Muatan / With cargoes			: NIHIL
Tempat diterbitkan / Place of Issued	: KOTABARU - BATULICIN				
Pada Tanggal / Date	: 11 APR 2021			SYAHBANDAR / HARBOUR MASTER	
Jam / Time	: 13:50:56				

<https://sps-inaportnet.dephub.go.id/index.php/builtin/manage/spb/cetak/BDN.IDKBU.2104.000479> 1/2

# LAMPIRAN 8

## Dokumen SAFE MANNING



REPUBLIK INDONESIA  
Republic of Indonesia

### DOKUMEN KESELAMATAN PENGAWAKAN MINIMUM MINIMUM SAFE MANNING DOCUMENT

No : PK.306/ 32 /IX / KSOP.BJM-2021

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Berdasarkan Bab V Aturan 14 (2), Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut 1974 beserta amandemennya dan peraturan-peraturan nasional Republik Indonesia, dengan ini menyatakan bahwa :

Directorate General of Sea Transportation having regards to the principles and guidelines issued under the provision of Chapter V Regulation 14 (2) of the International Convention for the safety of life at Sea 1974 as amended, and the requirement of the Republic of Indonesia, hereby states that :

Nama Kapal Name of Ship		Tanda Panggilan Call of Sign	Pelabuhan Pendaftaran Port of Registry	Sistem Kamar Mesin yang tidak diawaki secara berkala Periodically unattended machinery Spaces System
KSA 20		YDA 6174	SAMARINDA	NONE
Nomor Pendaftaran Official Number	Nama Perusahaan/Operator Kapal Company's Name/Ship's Operator	Nomor IMO IMO Number	Daerah Pelayaran Trading Area	
2008 Iik No.4434/L	PT. PELY. KARTIKA SAMUDRA ADJAYA	8737013	LOCAL VOYAGE	
Tipe Kapal Type of Ship	MOTOR VESSEL (TUG BOAT)	Tonnase Kotor Gross Tonnage	147	Daya Mesin Penggerak (KW) Total Main Engine Power (KW)
				2 X 610

Kapal yang namanya tersebut pada dokumen ini dapat berlayar dengan aman jika jumlah dan jabatan awak kapal tidak kurang dari yang sebagaimana tertera pada tabel dan hal - hal lain terkait kondisi khusus sebagaimana tercantum di bawah ini :

The ship named on this document is considered to be safety manned if, when it proceeds to sea, it carries not less than the number and grade/capacity of the personnel specified in the table (s) below subject any special condition stated herein

Jabatan Grade/Capacity	STCW Reg	Jumlah Numbers	Jabatan Grade/Capacity	STCW Reg	Jumlah Numbers	Jabatan Grade/Capacity	STCW Reg	Jumlah Numbers
Nakhoda Master	Nasional (Manajemen)	1 (One)	Kepala Kamar Mesin Chief Engineer Officer	III/3.8	1 (One)	Petugas Jaga Bagian Dek Rating in Charge of a Navigational Watch	--	--
Mualim I Chief Officer	Nasional (Manajemen)	1 (One)	Masinis II Second Engineer Officer	Nasional (Manajemen)	1 (One)	Petugas Bagian Dek Rating as Able Seafarer Deck	III/5	2 (Two)
Mualim/Perwira Dek Officer in Charge of a Navigational Watch	Nasional	1 (One)	Masinis Officer in Charge of an Engineering Watch	Nasional	1 (One)	Petugas Jaga Bagian Mesin Rating Forming Part of Engine Room Watch	--	--
Operator Radio GMDSS GMDSS Radio Operator	--	--	Perwira Teknik Elektro Electro Technical Officer	--	--	Petugas Bagian Mesin Rating as Able Seafarer Engine	III/5	1 (One)
Operator Radio Radio Operator	--	--	Anak Buah Teknik Elektro Electro-Technical Rating	--	--	Lain-lain Other	--	--

**Special condition**  
Dokumen ini mensyaratkan Nakhoda dan 1 (satu) orang Mualim atau 2 (dua) Mualim wajib memiliki sertifikat kompetensi Operator Radio GMDSS atau 1 (satu) Operator Radio.  
This document required the Master and 1 (one) of the Deck Officer or 2 (two) Deck Officer on board should hold the valid Certificate of GMDSS Radio Operator or 1 (one) dedicated Radio Officer.

DKP II-26

F 048382

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama : CHOIRUL ANWAR
2. Tempat, Tanggal Lahir : Purworejo, 06 Juni 1999
3. NIT : 551811336976 K
4. Agama : Islam
5. Jenis kelamin : Laki-Laki
6. Golongan Darah : O
7. Alamat : Desa Langenrejo Rt 002/Rw 002, Kecamatan Butuh, Kabupaten Purworejo, Jawa Tengah
8. Nama Orang Tua
  - a. Ayah : MAWARDI
  - Pendidikan : SMA
  - Pekerjaan : PEGAWAI SUWASTA
  - c. Ibu : KARSIYEM
  - Pendidikan : SMA
  - Pekerjaan : IBU RUMAH TANGGA
10. Riwayat Pendidikan
  - a. SD : SDN 28 LANGENREJO (2006-2012)
  - b. SMP : SMP N 28 PURWOREJO, Tahun (2012-2015)
  - c. SMA : SMA N 8 PURWOREJO, Tahun (2015-2017)
  - d. Perguruan tinggi : PIP Semarang, Tahun (2018-2022)
11. Praktek Darat
  - a. Perusahaan : PT. Kartika Samudra Adijaya cabang Batulicin
  - b. Alamat : Jl.Cendana,GG Belakang Polsek Rt. 08 Rw. 02. Desa Bersujud, Batulicin 72213, Kalimantan Selatan



