



**“EVALUASI RENDAHNYA UTILITAS KAPAL
PANDU YANG BEROPERASI DI PT. PELINDO III
(PERSERO) SEMARANG”**

SKRIPSI

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

Oleh

VANNIA AYU PURNAMASARI

551811337002 K

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

2022

HALAMAN PERSETUJUAN

“EVALUASI RENDAHNYA *UTILITAS* KAPAL PANDU YANG BEROPERASI DI PT. PELINDO III (PERSERO) SEMARANG”

DISUSUN OLEH :

VANNIA AYU PURNAMASARI

NIT. 551811337002 K

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

Dosen Pembimbing I

Materi



Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19750318 200312 2 001

Dosen Pembimbing II

Metodologi dan penulisan



Kristin Anita Indriyani, S.ST, MM

Pembina (IV/a)

NIP. 19800602 200212 2 002

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

PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

Skripsi dengan judul “EVALUASI RENDAHNYA *UTILITAS* KAPAL PANDU YANG BEROPERASI DI PT. PELINDO III (PERSERO) SEMARANG” karya,

Nama : Vannia Ayu Purnamasari

NIT : 551811337002 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada haritanggal.....

Semarang.....

Panitia Ujian

Penguji I



Avel Suryadi M.Si
Penata Tingkat I(III/d)
NIP. 19770525 200502 1 001

Penguji II



Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M
Penata Tingkat I(III/d)
NIP. 19750318 200312 2 001

Penguji III

Capt. Dian Wahdiana, MM
Pembina Tingkat I(IV/b)
NIP. 19700711 199803 1 003

Mengetahui

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. Dian Wahdiana, MM
Pembina Tingkat I(IV/b)
NIP. 19700711 199803 1 003

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Vannia Ayu Purnamasari

NIT : 551811337002 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Skripsi dengan judul “EVALUASI RENDAHNYA UTILITAS KAPAL PANDU YANG BEROPERASI DI PT. PELINDO III (PERSERO) SEMARANG”

Dengan ini peneliti 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 membuat pernyataan,



Vannia Ayu Purnamasari

NIT. 551811337002 K

MOTO DAN PERSEMBAHAN

Moto:

1. *“The object of education is to prepare the young to educate themselves throughout their lives”* (Robert Maynard Hutchins)
2. “Barang siapa keluar untuk mencari ilmu, maka ia akan berada di jalan Allah hingga ia kembali” (HR Tirmidzi)
3. “Jangan patah semangat dalam menghadapi kegagalan, terus berjuang dan meraih kesuksesan dengan selalu mencoba dan berdoa.” (Vannia Ayu Purnamasari)

Persembahan:

1. Mama yang selalu memberikan motivasi dan semangat serta Alm. papa yang mengharapkan kesuksesan ini
2. Saudara-Saudara yang selalu memberikan dukungan moral untuk membangun semangat dalam meraih kesuksesan ini
3. Almamater PIP Semarang beserta rekan-rekan batalyon LV
4. Rafli Riantoro

PRAKATA

Alhamdulillah, segala puji syukur peneliti 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. Sehingga peneliti dapat menyusun dan menyelesaikan penelitian ini dengan judul “EVALUASI RENDAHNYA *UTILITAS* KAPAL PANDU YANG BEROPERASI DI PT. PELINDO III (PERSERO) SEMARANG”

Skripsi ini disusun dan diselesaikan dalam rangka memenuhi persyaratan dalam meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel). Dan sebagai syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. 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. Dengan ini peneliti akan menyampaikan ucapan terimakasih kepada yang terhormat:

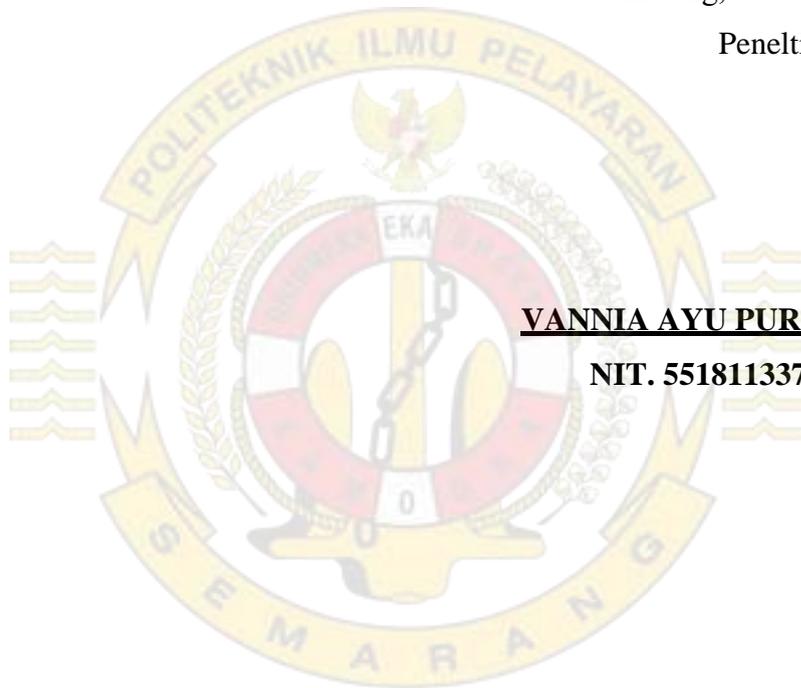
1. Bapak Capt. Dian Wahdiana, M.M., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dan selaku dosen pembimbing materi penulisan skripsi yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Ibu Kristin Anita Indriyani, S.ST, MM selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan Skripsi yang telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.
4. Ibu Ratnawati dan Alm. Bapak Bambang Haryanto yang telah memberikan motivasi dan semangat dalam menyusun skripsi ini.
5. Pimpinan beserta karyawan perusahaan PT. Pelindo III (Persero) Semarang yang telah memberikan kesempatan pada peneliti untuk melakukan penelitian dan praktek darat di perusahaan tersebut.

6. Semua pihak dan rekan-rekan angkatan LV yang telah memberikan motivasi dan membantu dalam penyusunan skripsi ini.

Semoga segala bentuk dukungan serta bantuan yang telah diberikan kepada peneliti menjadi amalan yang baik dan akan mendapatkan balasan dari Allah SWT. Akhir kata, peneliti mengharapkan agar skripsi ini dapat memberikan wawasan tambahan bagi pembaca dan pengetahuan baru dari berbagai pihak.

Semarang,.....

Peneliti



VANNIA AYU PURNAMASARI

NIT. 551811337002 K

ABSTRAK

Vannia Ayu Purnamasari, 2022. “*Evaluasi rendahnya utilitas kapal pandu yang beroperasi di PT. Pelindo III (Persero) Semarang*”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M, Pembimbing II: Kristin Anita Indriyani, S.ST, MM.

Pemanduan yaitu kegiatan dengan fungsi sebagai kenavigasian dalam keselamatan pelayaran kapal yang disebabkan oleh ciri khas atau keadaan lingkungan yang dimiliki oleh setiap pelabuhan. Pemanduan sendiri merupakan kegiatan pandu yang berfungsi untuk membantu, memberikan saran serta informasi kepada nakhoda tentang kondisi suatu pelabuhan, perairan, dan alur pelayaran setempat yang penting agar navigasi pelayaran dapat dilaksanakan dengan tertib dan lancar demi keselamatan kapal-kapal yang akan sandar di dermaga tersebut. Pemanduan dilakukan oleh perusahaan khusus yang bergerak di bidang jasa pandu yang ditetapkan oleh Direktorat Jendral Perhubungan Laut yang memenuhi syarat sarana prasarana, awak kapal dan kewajiban lainnya. Kegiatan pemanduan harus memiliki sarana kapal pandu, kapal tunda, kapal kupil, dan stasiun pandu.

Dalam penulisan skripsi ini peneliti menggunakan metode kualitatif deskriptif dimana menjelaskan secara detail dan sesuai fakta tentang faktor yang menyebabkan rendahnya *utilitas* kapal pandu yang beroperasi di Kawasan Tanjung Emas Semarang dengan menggunakan tiga metode yaitu wawancara, observasi dan dokumentasi. .

Hasil penelitian yang dilakukan peneliti menghasilkan beberapa kesimpulan yaitu faktor yang menyebabkan rendahnya *utilitas* kapal pandu karena banyaknya kerusakan mesin kapal yang sering terjadi, rendahnya nilai produksi kapal yang masuk di Kawasan Tanjung Emas Semarang, serta faktor cuaca yang terkadang buruk. Dan terdapat kesimpulan untuk cara menanggulangnya atau meningkatkan *utilitas* yaitu dengan melakukan pengecekan secara berkala terhadap keadaan kapal-kapal pandu, dan mengganti moda transportasi baru. Dengan begitu *utilitas* kapal pandu akan terjaga dengan baik dan tidak akan merugikan perusahaan secara besar.

Kata Kunci: *utilitas*, pemanduan, kualitatif.



ABSTRACT

Vannia Ayu Purnamasari, 2022. “*Evaluasi rendahnya utilitas kapal pandu yang beroperasi di PT. Pelindo III (Persero) Semarang*”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M, Pembimbing II: Kristin Anita Indriyani, S.ST, MM.

Scouting is an activity with a function as navigation in the safety of ship shipping caused by the characteristics or environmental conditions possessed by each port. Guiding itself is a scout activity that functions to assist, provide advice and information to the captain about the condition of a port, waters, and local shipping lanes that are important so that shipping navigation can be carried out in an orderly and smooth manner for the safety of ships that will dock at the pier. Guidance is carried out by a special company engaged in scouting services determined by the Directorate General of Sea Transportation that meets the requirements for infrastructure, ship crew and other obligations. Scouting activities must have facilities for scouting boats, tugboats, kupil boats, and pilot stations.

In writing this thesis, the author uses a descriptive qualitative method which explains in detail and according to facts about the factors that cause the low utility of pilot boats operating in the Tanjung Emas area of Semarang by using three methods, namely interviews, observation and documentation.

The results of the research conducted by the researchers resulted in several conclusions, namely the factors that caused the low utility of the pilot ship due to the large number of ship engine damage that often occurred, the low production value of ships entering the Tanjung Emas area, Semarang, and sometimes bad weather factors. And there is a conclusion for how to overcome it or increase utility, namely by periodically checking the condition of the pilot ships, and changing new modes of transportation. That way the utility of the pilot boat will be well maintained and will not harm the company in a big way.

Keywords: *utility, scouting*, kualitatif.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI.....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
MOTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAKSI	viii
ABSTRACT.....	x
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR TABEL	xiv
BAB I : PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Fokus Penelitian	7
C. Rumusan Masalah	8
D. Tujuan Penelitian.....	8
E. Manfaat Hasil Penelitian	9
BAB II : KAJIAN TEORI.....	10
A. Deskripsi Teori.....	10
B. Kerangka Penelitian	19
BAB III : METODE PENELITIAN.....	20
A. Metode Penelitian.....	20
B. Tempat Penelitian.....	21
C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan	21

D. Teknik Pengumpulan Data	23
E. Instrumen Penelitian.....	25
F. Teknik Analisis Data Kualitatif.....	27
G. Pengujian Keabsahan Data.....	29
BAB IV : HASIL PENELITIAN	31
A. Gambaran Konteks Penelitian	31
B. Deskripsi Data.....	42
C. Temuan.....	46
D. Pembahasan Hasil Penelitian	47
BAB V : SIMPULAN DAN SARAN	50
A. Kesimpulan	50
B. Keterbatasan Penelitian.....	51
C. Saran.....	51
DAFTAR PUSTAKA.....	52
LAMPIRAN-LAMPIRAN	53
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	61

DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1 Kantor PT. Pelindo III (Persero) Semarang	33
Gambar 4.2 Struktur Organisasi PT. Pelindo III (Persero) Semarang	34
Gambar 4.3 <i>Ship Particular</i> MP. Kunti 005	39
Gambar 4.4 Kapal Pandu Kunti 005	40
Gambar 4.5 <i>Ship Particular</i> Kapal Pandu Anjani 207	41
Gambar 4.6 Berita Acara Kerusakan MP. Kunti 005	43
Gambar 4.7 Mesin <i>Lower Gear</i> kiri MP. Kunti 005	43
Gambar 4.8 Data Realisasi Produksi MP. Kunti 005	44



DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Daftar Dermaga yang berada di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.....	37
Tabel 4.2 Daftar kapal pandu yang beroperasi di Kawasan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.....	47



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pemanduan yaitu kegiatan dengan fungsi sebagai kenavigasian dalam keselamatan pelayaran kapal yang disebabkan oleh ciri khas atau keadaan lingkungan yang dimiliki oleh setiap pelabuhan. Pemanduan sendiri merupakan kegiatan pandu yang berfungsi untuk membantu, memberikan saran serta informasi kepada nakhoda mengenai kondisi suatu pelabuhan, perairan, serta alur pelayaran setempat yang penting supaya navigasi pelayaran mampu dijalankan dengan tertib serta lancar untuk keselamatan sejumlah kapal yang akan sandar di dermaga tersebut. Pemanduan dilakukan oleh perusahaan khusus yang bergerak di bidang jasa pandu yang ditetapkan oleh Direktorat Jendral Perhubungan Laut yang memenuhi persyaratan sarana prasarana, awak kapal serta kewajiban lainnya. Kegiatan pemanduan harus mempunyai sarana kapal pandu, kapal tunda, kapal kupil, serta stasiun pandu. Selain kegiatan pemanduan terdapat juga kegiatan penundaan, kegiatan tersebut juga merupakan bagian dari kegiatan pemanduan. Kegiatan penundaan sendiri yaitu kegiatan yang bertujuan untuk mendorong, menarik ataupun menggandeng kapal yang melakukan olah gerak untuk sandar di pelabuhan. Demi memperlancar proses keduanya juga dibutuhkan tenaga yang berasal dari kapal yaitu kapal tunda dan pandu. Dan kegiatan pemanduan tersebut harus dilakukan oleh seorang pandu yaitu seorang ahli nautika yang

memenuhi sejumlah persyaratan menjadi petugas pandu, sedangkan kapal pandu sendiri merupakan kapal yang dapat digunakan untuk mengantar dan menjemput petugas pandu yang akan melaksanakan kegiatan memandu kapal yang sandar di dermaga dan membutuhkan pelayanan pemanduan. Kapal pandu harus memiliki kelaiklautan yang baik supaya kegiatan pemanduan berjalan dengan baik dan lancar. Kegiatan pemanduan harus dimiliki oleh setiap pelabuhan, karena pemanduan sangat penting untuk keselamatan pelayaran. Kegiatan pemanduan di setiap pelabuhan juga dikelola dan dibantu kelancaran dalam operasionalnya oleh PT. Pelindo Marine Service (PMS).

PT. Pelindo Marine Service adalah sebuah anak perusahaan PT. Pelindo III (Persero) yang bergerak dibidang pelayanan penundaan dan pemanduan kapal, operator kapal pandu, serta fasilitas pemeliharaan dan perbaikan kapal. PT. Pelindo Marine Service sendiri juga sangat penting bagi penunjang kelancaran kegiatan dalam pemanduan, karena PT. Pelindo Marine Service memiliki tugas untuk mengontrol setiap kelaiklautan kapal pandu dan tunda setiap bulannya. Dengan begitu kesehatan setiap kapal pandu dan tunda terjaga dengan baik dan memiliki *utilitas* yang tinggi.

PT. Pelindo III (Persero) mempunyai dan menjalankan bisnis inti selaku penyedia fasilitas dan jasa kepelabuhanan, sebagai perusahaan yang sangat penting guna menjamin kelancaran serta kelangsungan angkutan laut. PT. Pelindo III (Persero) mampu menggerakkan kegiatan ekonomi negara serta masyarakat. PT. Pelindo III (Persero) juga sangat bertanggung jawab terhadap keselamatan pelayaran, penyelenggaraan terhadap Keselamatan

Pelayaran, Penyelenggaraan Pelabuhan, Angkutan Perairan dan Lingkungan Maritim. Dengan begitu status Pelindo bukan sebagai Regulator tetapi Operator Pelabuhan.

Luasnya perairan laut Indonesia menjadikan Indonesia memiliki pelabuhan-pelabuhan guna melancarkan kegiatan angkutan laut, contohnya kegiatan ekspor impor barang, bongkar muat barang jalur laut, kegiatan pelayanan kapal, dan kegiatan lainnya yang menjuru pada kelautan. Pelabuhan yakni tempat yang memiliki daratan serta perairan dengan sejumlah batas tertentu selaku tempat pelaksanaan kegiatan pemerintahan serta kegiatan perusahaan yang dipergunakan selaku tempat sandar kapal, naik turunnya penumpang, serta bongkar muat barang. Pelabuhan dilengkapi dengan sejumlah fasilitas seperti terminal serta tempat berlabuh kapal yang diperlengkapi dengan penunjang keselamatan serta keamanan pelayaran dan selaku tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. Pelabuhan dilengkapi dengan fasilitas terminal yaitu dermaga, *crane*, dan Gudang laut. Indonesia disebut sebagai negara maritime karena hamper seluruh wilayah Indonesia terdiri atas perairan yang lebih luas dari daratannya. Indonesia juga negara yang terdiri atas sejumlah pulau besar, pulau-pulau Indonesia terbentang luas dari Sabang hingga Merauke. Total pulau yang dimiliki Indonesia kurang lebih mencapai 17.499 pulau. Total wilayah Indonesia berukuran sampai 7, 81 juta km². Dengan itu alasan Indonesia disebut dengan negara Maritim. Dengan wilayah seluas itu maka potensi kelautan Indonesia sangat besar. Alasan yang lain yaitu letak geografis Indonesia yang strategis

karena Indonesia yang terletak diantara dua benua yakni benua Asia dan benua Australia serta Indonesia juga memiliki letak diantara dua samudera yakni samudera Hindia dan samudera Pasifik. Indonesia berada juga di persimpangan lintas perdagangan Internasional seperti halnya perdagangan yang berlangsung di sejumlah negara di Kawasan Asia dan Australia serta negara di seluruh dunia akan selalu melewati wilayah laut, darat, dan udara untuk melakukan perdagangan internasional. Masih banyak manfaat dengan letak Indonesia yang strategis. Dengan kekayaan laut yang melimpah yang dimiliki Indonesia itu merupakan alasan lain dari Indonesia menjadi negara maritim. Hasil kelautan di Indonesia sangat banyak dan beragam. Menurut catatan penelitian yang dikeluarkan oleh LIPI, Kekayaan lautnya dapat mencapai lebih dari Rp 1.700 triliun. Alasan selanjutnya yakni Indonesia sangat maju dalam perikanan dan kelautan. Menurut data kementerian kelautan dan perikanan kenaikan sebesar 10,8% pada nilai ekspor hasil laut. Sebanyak 15 negara sudah tergantung pada Indonesia untuk melakukan ekspor hasil kelautan, Karena Indonesia memiliki potensi hasil laut yang sangat baik dan berkualitas. Terdapat juga pasar utama dalam ekspor yakni Amerika Serikat, Tiongkok, Jepang, Malaysia, Taiwan, Thailand, Singapura, Vietnam, Italia, serta Hongkong. Komoditas utama ekspor hasil laut Indonesia yakni udang, tuna, cumi-cumi, gurita, rumput laut, rajungan, tilapia dan lainnya. Alasan terakhir yakni Indonesia memiliki budaya bahari. Budaya bahari tercipta karena terdapat lautan yang sangat luas. Masyarakat Indonesia memanfaatkan laut untuk memenuhi kebutuhannya. Dengan bukti masyarakat di daerah

pesisir pantai berprofesi sebagai nelayan.

Indonesia memiliki pilar-pilar penyangga sebagai negara maritim yakni pertama, sistem politik untuk menjamin keutuhan Indonesia. Untuk menjamin keutuhan tersebut yakni dengan membangun pembatasan daerah pedalaman, pulau terpencil dan pulau terluas. Hal tersebut dengan mempertimbangkan berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945. Pilar kedua yakni sistem ekonomi negara Indonesia harus kuat supaya sistem perdagangan menjadi meningkat dan mendorong pertumbuhan industri dan juga jasa maritim. Pilar ketiga yakni system pertahanan serta keamanan yang kuat dapat digunakan demi menjamin kedaulatan negara Indonesia dan menjamin penegakan hukum diseluruh wilayah laut yang berdaulat dan yurisdiksi nasional. Pilar keempat yakni system social serta budaya, pada sistem tersebut haruslah menjunjung harkat serta martabat masyarakat Indonesia.

Indonesia juga memiliki kegiatan ekonomi negara maritim yakni tersedianya jasa penyebrangan kapal antar pulau dan antar negara, industri pembuatan sejumlah kapal laut, industri perbaikan kapal, aktivitas perekonomian pelabuhan, pengiriman barang melalui jalur laut, tol laut, jasa kenavigasian kapal, jasa perdagangan kapal.

Dengan adanya kegiatan perekonomian negara maritim di setiap pelabuhan Indonesia sangatlah penting untuk menjaga stabilitas keamanan kegiatan tersebut. Salah satunya yakni dengan adanya kegiatan pemanduan untuk mengurangi kecelakaan kapal dan menghambat kegiatan perekonomian tersebut. Pemanduan sangatlah penting untuk proses penyandaran kapal yang

akan sandar di dermaga pelabuhan tujuan. Oleh sebab itu *utilitas* kapal pandu harus stamina dan laik laut demi mengurangi keterlambatan dan ketepatan waktu saat akan melakukan pemanduan kapal yang akan sandar. Jika kapal pandu tidak memiliki *utilitas* yang tinggi dan baik maka akan memperlambat kegiatan navigasi atau pemanduan kapal yang akan sandar di pelabuhan tersebut. Proses pemanduan yang lancar maka proses kegiatan ekonomi maritim juga akan lancar dan berjalan dengan baik dan tepat. Dan kinerja kapal pandu yang baik maka akan cepat juga proses penyandaran kapal.

Utilitas sendiri merupakan nilai kegunaan suatu barang serta total kepuasan yang didapatkan dari kegiatan konsumsi atau penggunaan barang maupun jasa. Jadi jika *utilitas* suatu barang atau jasa itu tinggi maka tingkat kepuasan atau kegunaan barang atau jasa tersebut juga ikut tinggi. *Utilitas* yang harus diperhatikan saat melakukan kegiatan pemanduan yakni kapal yang digunakan saat melakukan kegiatan pemanduan. Semakin baik *utilitas* kapal pandu maka semakin lancar pula kegiatan pemanduan.

Permasalahan yang terjadi di PT. Pelindo III (Persero) pada akhir-akhir ini yakni rendahnya *utilitas* kapal-kapal pandu yang beroperasi di lingkungan Tanjung Emas Semarang. Rendahnya *utilitas* tersebut banyak disebabkan oleh kerusakan pada mesin penggerak sejumlah kapal pandu, akan tetapi juga disebabkan oleh jumlah produksi kapal masuk yang turun atau sedikit. Dan hal tersebut sangat memperlambat proses pemanduan yang ada di lingkungan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang dan juga menjadikan waktu operasional kapal yang tidak maksimal dengan jumlah produksi yang menurun. Jika kapal

pandu memiliki *utilitas* yang sangat rendah maka kemungkinan kegiatan penyandaran kapal terhambat dan juga dapat menyebabkan rendahnya kegiatan perekonomian maritim di wilayah Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

Berdasarkan permasalahan yang terjadi tersebut, maka peneliti mencoba untuk mengangkat permasalahan tersebut dalam skripsi yang berjudul :

“EVALUASI RENDAHNYA *UTILITAS* KAPAL PANDU YANG BEROPERASI DI PT. PELINDO III (PERSERO) SEMARANG”

B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian merupakan sebuah pusat konsentrasi dari tujuan penelitian yang akan dilaksanakan pada sebuah permasalahan yang terjadi. Pada bagian focus penelitian ini peneliti harus menjabarkan secara eksplisit dengan tujuan agar mempermudah peneliti untuk mengadakan sebuah observasi atau penelitian langsung. Fokus penelitian juga merupakan garis besar dari penelitian itu sendiri. Dan peneliti harus fleksibel, jelas, signifikan, dan etis dalam menentukan fokus penelitian tersebut.

Berdasarkan permasalahan yang dijabarkan pada latarbelakang, maka peneliti memfokuskan penelitian antara lain sebagai berikut :

1. Pelaksanaan evaluasi terhadap *utilitas* kapal pandu yang beroperasi di PT. Pelindo III (Persero) Semarang
2. Kendala atau Faktor yang menyebabkan rendahnya *utilitas* kapal pandu tersebut serta solusi yang harus dilakukan untuk meningkatkan *utilitas*

kapal pandu

C. Rumusan Masalah

Rumusan masalah merupakan bagian yang penting dalam melakukan sebuah penelitian agar peneliti dapat memberikan solusi dari pertanyaan-pertanyaannya, peneliti akan menemukan jawaban dan memecahkan atas permasalahan yang diteliti. Dan rumusan masalah dapat mendorong kegiatan penelitian.

Berdasarkan latar belakang yang dijabarkan sebelumnya, maka peneliti merumuskan pokok-pokok permasalahan sebagai berikut :

1. Apa saja faktor yang menyebabkan rendahnya *utilitas* kapal pandu di PT. Pelindo III (Persero) Semarang?
2. Bagaimana cara PT. Pelindo III (Persero) Semarang untuk meningkatkan *utilitas* kapal pandu yang beroperasi di Kawasan TanjungEmas?

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang yang diuraikan diatas, peneliti mempunyai tujuan penelitian diantaranya:

1. Untuk mengevaluasi kinerja dan keefektifan yang dihasilkan oleh kapal pandu
2. Untuk mengetahui faktor yang menyebabkan rendahnya *utilitas* kapal pandu serta memberikan solusi yang dapat dilakukan untuk meningkatkan *utilitas* tersebut.

E. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Dalam penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan serta pengetahuan mengenai apa saja faktor yang menyebabkan rendahnya *utilitas* kapal pandu yang beroperasi di PT. Pelindo III (Persero) dan mengetahui solusi yang dapat dilakukan untuk meningkatkan *utilitas* kapal-kapal pandu yang beroperasi di Kawasan Tanjung Emas Semarang.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi peneliti

Penelitian berikut diharapkan mampu menjadi sarana yang bermanfaat dalam menerapkan pengetahuan peneliti mengenai sejumlah faktor penyebab rendahnya *utilitas* kapal pandu dan solusi untuk meningkatkan *utilitas* kapal pandu.

b. Bagi pembaca

Pada penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan dan pengetahuan bagi pembaca dalam mengenai faktor penyebab rendahnya *utilitas* kapal pandu yang beroperasi di Kawasan Tanjung Emas Semarang dan pembaca dapat mengetahui juga solusi yang dapat dilakukan untuk meningkatkan *utilitas* kapal pandu tersebut.

c. Bagi perusahaan

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan dalam mengambil solusi untuk meningkatkan *utilitas* kapal pandu agar memperlancar kegiatan pemanduan di Pelabuhan Tanjung Emas.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Sebagai bagian pendukung dari skripsi yang mengenai evaluasi rendahnya *utilitas* kapal pandu yang beroperasi di PT. Pelindo III (Persero) Semarang. Maka perlu diketahui bahwa ada beberapa teori penunjang yang dijadikan dasar oleh peneliti untuk mendeskripsikan timbulnya permasalahan dari skripsi ini. Peneliti menggunakan beberapa sumber-sumber pustaka untuk lebih menyempurnakan penulisan skripsi yang berjudul **“EVALUASI RENDAHNYA *UTILITAS* KAPAL PANDU YANG BEROPERASI DI PT. PELINDO III (PERSERO) SEMARANG”**.

1. Pengertian Evaluasi

Evaluasi adalah upaya yang dilakukan untuk menilai secara teknis dan ekonomis terhadap suatu cebakan bahan galian guna kemungkinan pelaksanaan penambangannya. Sementara pengertian evaluasi menurut sejumlah ahli yakni sebagai berikut:

- a. Menurut Rina Febriana (2019:1), Evaluasi merupakan suatu proses berkelanjutan tentang pengumpulan dan penafsiran informasi, dalam menilai keputusan yang dibuat untuk merancang suatu sistem.
- b. Menurut Arikunto (2016:3), Evaluasi merupakan sebuah proses pengumpulan data untuk menentukan sejauh mana, dalam hal apa, dan bagian mana tujuan dapat tercapai.

c. Menurut Arifin dan Zainal (2017:2), Evaluasi adalah suatu komponen penting dan tahap yang harus ditempuh oleh pengajar atau ilmuwan untuk mengetahui keefektifan penelitian.

Maka dari itu dapat disimpulkan bahwa evaluasi ialah proses suatu kegiatan yang sudah terencana serta berkesinambungan. Evaluasi bukan disebut kegiatan akhir atau penutup sebuah program melainkan kegiatan permulaan selama program berlangsung sampai selesai.

2. Pengertian *utilitas*

Secara umum pengertian *utilitas* yakni nilai dari kepuasan terhadap sesuatu barang atau jasa yang dapat tercapai. Sedangkan menurut para utilitarian, seperti Jeremy Bentham dan John Stuart Mill, masyarakat harus bertujuan untuk mengoptimalkan jumlah *utilitas* dari individual, bertujuan untuk kebahagiaan terbesar untuk jumlah tersebar.

Utilitas sendiri mempunyai beberapa jenis yang harus diketahui yakni sebagai berikut:

- a. *Utilitas* bentuk yakni nilai tambah yang bias didapatkan suatu produk karena perubahan bentuknya. contohnya : mobil minivan
- b. *Utilitas* tempat yakni nilai tambah yang didapatkan karena barang atau jasa tersedia pada tempat yang diinginkan konsumen. contohnya: online shop yang menyiapkan layanan *Cash On Delivery*.
- c. *Utilitas* waktu yakni nilai tambah suatu barang atau jasa karena lebih cepat atau ada saat dibutuhkan. contohnya: Layanan *Drive true*
- d. *Utilitas* kepemilikan yakni nilai tambah suatu produk sehingga pembeli

berhak menggunakan atau pun mengkonsumsi. *Utilitas* juga mempunyai dua pendekatan yakni pendekatan kardinal dan ordinal, berikut masing-masing penjelasannya:

- a. Pendekatan kardinal pada *utilitas* yakni suatu pendekatan yang dapat dibandingkan dengan produk lain tetapi kegunaannya tidak dapat diukur. Sehingga bersifat kualitatif.
- b. Pendekatan ordinal pada *utilitas* yakni pendekatan yang dapat diukur kegunaannya melalui angka secara sistematis. Sehingga bersifat kuantitatif.

3. Pengertian Kapal

Menurut Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran. Kapal adalah moda transportasi yang digunakan dalam lingkup air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, mekanik, dan energi lainnya, dapat ditarik atau ditunda, dapat disebut kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan yang terapung yang dapat berpindah-pindah. Maka sebab itu kapal yang dipergunakan bagi keperluan transportasi antar pulau maupun untuk keperluan eksploitasi hasil laut, haruslah memenuhi persyaratan kelaiklautan. Kelaiklautan kapal sendiri merupakan kapal yang dapat memenuhi persyaratan keselamatan kapal. Oleh karena itu kapal adalah salah satu moda transportasi yang sangat penting untuk negara maritim. Terdapat beberapa jenis kapal yang dipergunakan untuk keperluan perekonomian maritime yakni sebagai berikut:

a. Berdasarkan tenaga penggerak

- 1) Kapal tenaga manusia adalah kapal yang sumber penggerakya dengan tenaga manusia atau dengan alat dayung. Contohnya: kano.
- 2) Kapal layar adalah kapal yang menggunakan alat penggerak yang dibantu oleh layar dengan sumber utama angin.
- 3) Kapal uap adalah kapal yang sumber tenaga penggerakya dari uap untuk menggerakkan baling-baling.
- 4) Kapal diesel adalah kapal yang sumber tenaga utama berasal dari mesin diesel.
- 5) Kapal nuklir adalah kapal yang sumber penggerakya dari tenaga nuklir. contohnya: Kapal selam

b. Berdasarkan jenis pelayarannya

- 1) Kapal permukaan adalah kapal yang berlayar diatas permukaan laut. Contohnya: Kapal feri
- 2) Kapal selam ialah kapal yang pergerakannya berada di bawah permukaan air, dan biasanya kapal ini dibutuhkan untuk militer.
- 3) Kapal mengambang adalah kapal yang berlayar dengan menggunakan bantalan udara. Contohnya: model kapal eakroplane (Rusia/Unisoviet).

c. Berdasarkan fungsinya

- 1) Kapal perang ialah kapal yang dipergunakan untuk kebutuhan militer dengan dilengkapi persenjataan. Kapal ini berfungsi untuk

melindungi keamanan negara.

- 2) Kapal penumpang adalah kapal yang banyak digunakan bagi kepentingan pengangkutan penumpang. Kapal ini dilengkapi dengan sekoci untuk keadaan darurat dan menyelamatkan penumpang didalamnya. Contoh jenis kapal ini yakni Kapal Ro-Ro atau Feri.
- 3) Kapal barang adalah kapal yang dipergunakan untuk memenuhi kebutuhan ekonomi maritime dengan mengangkut barang-barang atau muatan. Kapal ini biasanya dilengkapi dengan *crane* maupun mekanisme lain untuk memperlancar bongkar muat. Kapal ini digunakan untuk memenuhi kegiatan ekspor impor.
- 4) Kapal tanker ialah kapal yang didesain khusus dalam melakukan pengangkutan muatan jenis curah cair seperti minyak atau produk sejenisnya. Kapal jenis ini dilengkapi dengan palka-palka. Contohnya: Kapal LNG.
- 5) Kapal pemecah es ialah kapal yang dirancang dengan tujuan memecah lapisan es dipermukaan air dan bertujuan untuk memberikan jalur pelayaran bagi sejumlah kapal lain. Kapal jenis ini sangat dibutuhkan oleh negara yang beriklim tropis.
- 6) Kapal peti kemas ialah kapal yang dipergunakan guna pengangkutan petikemas yang standar. Kapal jenis ini memiliki rongga (*cells*) untuk menyimpan petikemas. Kapal ini juga dilengkapi dengan *crane* untuk memperlancar kegiatan bongkar muat.
- 7) Kapal tunda adalah kapal yang dipergunakan untuk mendorong dan

menarik kapal lain yang ingin sandar dipelabuhan dan kapal yang ingin lepas ke laut. Kapal ini juga digunakan untuk menarik tongkang ataupun kapal yang sedang rusak. Kapal tunda memiliki ukuran yang kecil akan tetapi tenaga sangat besar. Terdapat tiga jenis kapal tunda antara lain:

- a) Kapal tunda konvensional (*towing or pusher tug*)
 - b) Kapal tunda serba guna (*utility tug*)
 - c) Kapal tunda pelabuhan (*harbour tug*)
- 8) Kapal pandu adalah kapal yang dipergunakan untuk mengantar atau menjemput petugas pandu yang akan melaksanakan pemanduan. Pandu sendiri seorang ahli nautika yang memenuhi persyaratan untuk menjadi petugas pandu, yang membantu seorang nakhoda kapal untuk berlayar pada suatu perairan wajib pandu, seorang pandu harus mengenal betul tentang alur dan keadaan perairan sekitar untuk melancarkan kegiatan kenavigasian.

Kapal pandu yang beroperasi di setiap pelabuhan harus memenuhi persyaratan kelaiklautan agar kegiatan pemanduan berjalan dengan lancar.

Karena kapal pandu yang beroperasi harus bergerak cepat untuk menyeimbangi gerak kapal yang akan dipandu ke dermaga pelabuhan maupun kapal yang ingin lepas laut. Terdapat tiga tipe kapal pandu tergantung pada daya kapal yakni :

- a) Motor pandu II berdaya 150 HP sampai 200 HP

- b) Motor pandu I berdaya 300 HP sampai 350 HP
- c) Motor pandu IS berdaya 600 HP sampai 800 HP

Setiap kapal pandu yang dipergunakan selaku sarana bantu pemanduan wajib :

- a) Memiliki seluruh persyaratan kelaiklautan.
- b) Memiliki surat persetujuan penggunaan sarana bantu pemanduan dari Direktur Jenderal.
- c) Memiliki semua dokumen kapal yang sah menurut peraturan perundang-undangan yang berlaku.

4. Pengertian pemanduan

Pemanduan ialah kegiatan yang dilakukan oleh pandu dalam membantu, memberikan saran serta informasi kepada nakhoda mengenai kondisi khusus di suatu perairan setempat supaya navigasi dapat dijalankan dengan selamat, tertib, serta lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan (Edy Hidayat 2009, 19). Adapun kinerja operasional pandu dua macam :

- a. Waktu tunggu pelayanan pandu (*Waiting Time*), dapat dihitung mulai permintaan pandu oleh perusahaan pelayanan hingga pandu naik ke atas kapal.
- b. *Approach Time* ialah jumlah yang digunakan pelayanan, mulai kapal bergerak dari lego jangkar hingga ikat tali di tambat atau sebaliknya.

Dalam pemanduan juga terdapat prosedur yang harus dilengkapi agar proses kegiatan pemanduan berjalan dengan lancar. Ada dua prosedur yakni kapal keluar dan kapal masuk. Berikut prosedur yang harus

dilakukan yakni sebagai berikut:

a. Kapal masuk

- 1) Pandu membawa surat perintah tugas dan dokumen bukti pelayanan yang sudah ditanda tangani nakhoda.
- 2) Koordinasi antara pandu dengan petugas bagian kade meter di terminal untuk menentukan posisi penyandaran kapal.
- 3) Petugas kade beserta pandu masing-masing mencatat waktu ikat tali pertama kapal di dermaga sebagai titik awal penetapan tambat kapal.

b. Kapal keluar

- 1) Pandu melaksanakan *inspeksi visual* atas kondisi kapal dan membuat dokumentasi yang perlu bagi keselamatan pelayaran.
- 2) Pandu berkoordinasi bersama petugas kade untuk mencatat data yang sama perihal waktu lepas tali akhir.
- 3) Sertifikat pandu ditanda tangani nakhoda menjelang pandu menyelesaikan tugas dan turun dari kapal.
- 4) Nakhoda kapal tunda membuat laporan pelayanan tunda yang mencatat waktu awal dan akhir pelayanan dan rute pelayanan.

5. PT. PELINDO III (PERSERO) Semarang

Pada tanggal 1 Oktober 2021, Empat perusahaan Badan Umum Milik Negara (BUMN) meliputi PT. Pelindo I (Persero), PT. Pelindo II (Persero), PT. Pelindo III (Persero), PT. Pelindo IV (Persero) mengalami integrasi menjadi satu perusahaan yakni Pelindo.

Pelindo merupakan pelabuhan kelas satu yang menawarkan

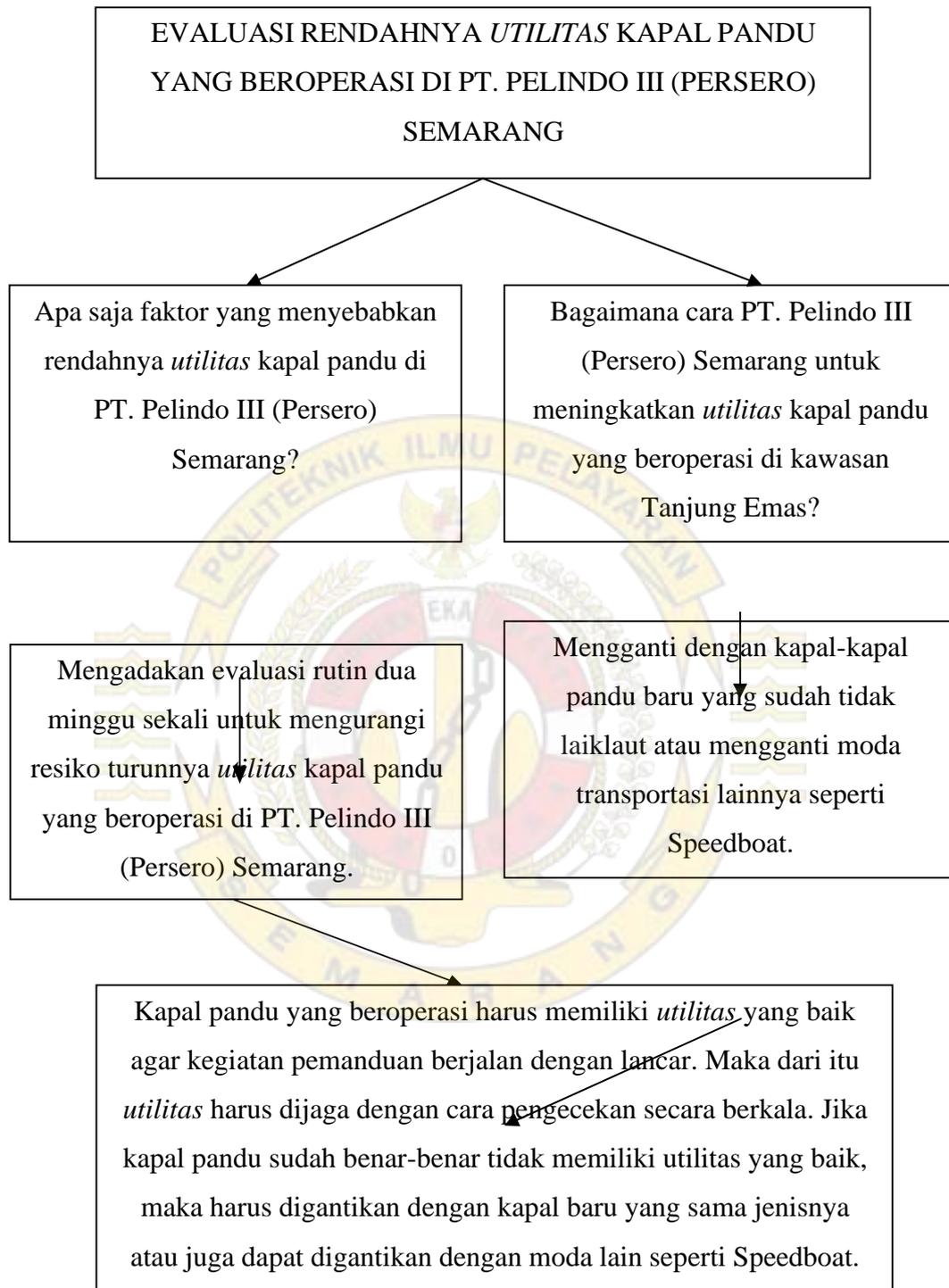
pelayanan terintegrasi antar pelabuhan di Indonesia. Tujuan Pelindo sendiri mewujudkan konektivitas nasional dan jaringan logistik yang lebih kuat dan lancar. Pelindo memiliki konektivitas maritim yang baik antar pelabuhan-pelabuhan dalam negeri maupun luar negeri.

Pelindo mengoptimalkan kemampuan finansial yang kuat, operasional bisnis yang lebih koordinasi, terstandar dan efisien demi memberikan keuntungan yang baik untuk pengguna jasa Pelindo. Integrasi Pelindo akan menciptakan BUMN Pelabuhan dengan standarisasi operasional dan proses bisnis yang efisien. Kinerja pelabuhan kemudian akan meningkat yang berdampak pada kesejahteraan sosial dan ekonomi nasional. Untuk menjalankan bisnisnya, Pelindo ditunjang oleh empat unit bisnis yakni :

- a. Terminal Petikemas
- b. Multi Terminal
- c. Jasa Maritim.
- d. Logistik

Dengan begitu, Pelindo sangat mempengaruhi kelancaran kegiatan ekonomi maritim yang berlangsung di setiap pelabuhan. Pelindo juga memberikan pelayanan terbaik bagi konsumen yang memerlukan jasa-jasa pelabuhan seperti bongkar muatan, penundaan, pemanduan, dan jasa kemaritiman lainnya. Pelindo sendiri memiliki sejumlah fasilitas pelabuhan yang maju dan modern seperti ARTG (*Automated Rubber Tyred Gantry*), POCC (*Port Operation Command Center*), dan lain-lainnya.

B. Kerangka Pikir



BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian serta uraian penjelasan sebelumnya tentang hasil penelitian dan hasil analisis serta pembahasan dari rumusan masalah yang telah diteliti terkait dengan penelitian karya tulis mengenai **“EVALUASI RENDAHNYA UTILITAS KAPAL PANDU YANG BEROPERASI DI PT. PELINDO III (PERSERO) SEMARANG”**, maka dapat ditarik beberapa kesimpulan yakni:

1. faktor yang menyebabkan rendahnya *utilitas* kapal pandu yang beroperasi di Kawasan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang adalah:
 - a. Faktor pertama yaitu terjadinya kerusakan yang terus-menerus pada mesin penggerak kapal, dengan begitu Kapal Pandu Kunti 005 sering mengalami *offhire* atau tidak beroperasi beberapa hari akibat mengalami perbaikan pada mesin-mesin yang mengalami kerusakan.
 - b. Faktor kedua yakni sering terjadinya penurunan pelayanan kapal yang masuk di Kawasan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang yang mengakibatkan pengurangan hasil produksi kapal pandu. *Utilitas* kapal sangat dipengaruhi oleh nilai kegunaan yang dihasilkan oleh suatu barang atau jasa. Jadi jika kapal pandu sering mengalami kerusakan yang terus menerus, maka nilai kegunaan yang dihasilkan sangatlah rendah.

2. Cara yang harus dilakukan untuk meningkatkan *utilitas* tersebut yaitu:
 - a. Dengan diadakan pengecekan secara berkala terhadap sejumlah kapal pandu yang beroperasi di Kawasan Tanjung Emas. Pengecekan itu bertujuan untuk mengurangi resiko turunnya nilai manfaat kapal pandu tersebut.
 - b. Cara kedua yakni menggantikn kapal pandu yang sudah tidak laiklaut dengan kapal pandu yang baru, contohnya yakni penggantian MP.Kunti 005 dengan MP.Anjani 207. Cara lainnya yakni dengan mengganti jenis moda transportasi lain yang memiliki nilai guna yang sama, seperti *Speedboat*.

B. Keterbatasan Penelitian

Dalam melakukan penelitian ini terdapat keterbatasan-keterbatasan yang menjadi keterlambatan mengumpulkan berbagai sumber-sumber materi atau informasi dan menjadikan penelitian ini memiliki waktu yang cukup lama. Dan keterbatasan-keterbatasan tersebut dapat menjadi bahan sebagai pertimbangan bagi peneliti untuk menghasilkan karya tulis yang baik dan terperinci. Keterbatasan pada penelitian ini yakni ruang lingkup observasi yang sempit, waktu yang dibutuhkan untuk mengumpulkan data-data penelitian sangat lama, wawancara dengan narasumber yang relatif sangat terbatas karena perihal waktu yang sangat singkat. Dan peneliti harus menyesuaikan waktu wawancara dengan narasumber demi kelancaran memperoleh sumber yang akurat.

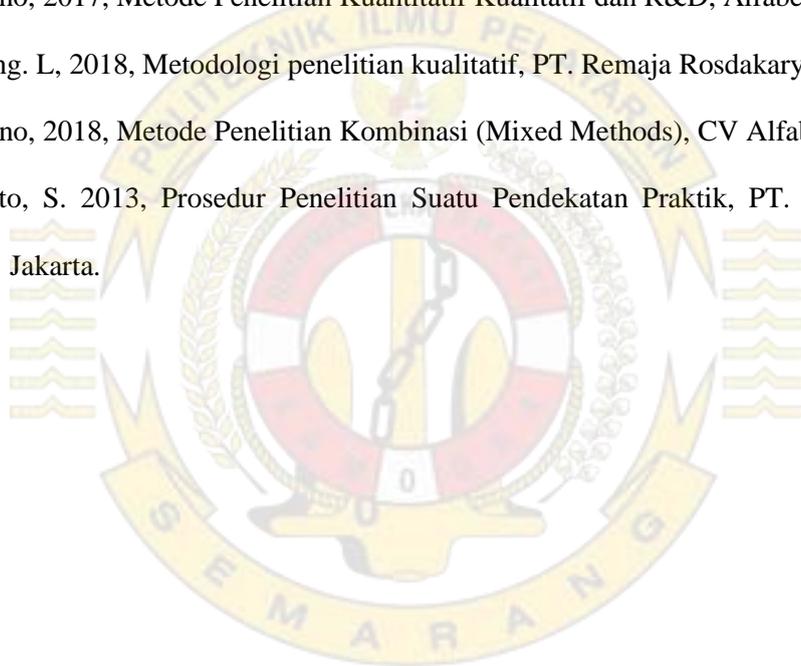
C. Saran

Berkaitan dengan kesimpulan diatas, maka dalam penelitian ini peneliti memberikan dan menyampaikan saran-saran yang dapat dipergunakan untuk dijadikan bahan pertimbangan. Adapun saran-saran sebagai berikut :

1. Sebaiknya PT. Pelindo III (Persero) Semarang dibantu oleh PT. Pelindo Marine Service Semarang melakukan pengecekan nilai guna kapal pandu tersebut secara rutin, misalnya seminggu sekali. Tujuan pengecekan tersebut guna mengurangi resiko kerusakan pada kapal dan mengetahui kerusakan apa saja yang terjadi pada sejumlah kapal pandu agar kerusakan tersebut dapat ditanggulangi sebelum kerusakan tersebut menjadi sangat parah. Pengecekan tersebut juga dapat digunakan sebagai antisipasi dini agar tidak mengeluarkan biaya perbaikan yang cukup besar. Karena kerusakan yang parah atau fatal dapat mengakibatkan pengeluaran biaya perbaikan yang cukup besar dan dapat merugikan perusahaan.
2. Sebaiknya PT. Pelindo III (Persero) Semarang memperbaharui kapal-kapal pandu yang sudah lama digunakan dengan sejumlah kapal pandu yang baru. Atau juga dapat menyiapkan atau memiliki cadangan moda transportasi jenis lain, seperti *speedboat*. Dengan tujuan jika suatu saat kapal pandu mengalami kerusakan secara mendadak, maka terdapat moda transportasi pengganti. Akan tetapi *speedboat* tidak dapat dijadikan sebagai moda transportasi utama bagi pelayanan pandu karena pada saat cuaca hujan *speedboat* tidak dapat melindungi pandu dari terjangan air hujan

DAFTAR PUSTAKA

- Sukardi. 2015, Metodologi Penelitian Pendidikan, PT Bumi Aksara, Jakarta.
- Arikunto, S, 2016, Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik, Rineka Cipta, Jakarta.
- Rina Febriana, 2019, Kompetensi Guru, Bumi Aksara, Jakarta
- Arifin, Zainal, 2017, Evaluasi Pembelajaran Prinsip, Teknik, dan Prosedur, PT Remaja Rosdakarya, Bandung
- Sugiyono, 2017, Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D, Alfabeta, Bandung.
- Moleong, L, 2018, Metodologi penelitian kualitatif, PT. Remaja Rosdakarya, Bandung.
- Sugiyono, 2018, Metode Penelitian Kombinasi (Mixed Methods), CV Alfabeta, Bandung.
- Arikunto, S. 2013, Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik, PT. Rineka Cipta, Jakarta.



LAMPIRAN 1

Hasil wawancara yang dilaksanaka peneliti dengan Liasion Officer di PT. Pelindo Marine Service Semarang sebagai perwakilan dari PT. Pelindo III (Pesero) Semarang divisi pelayanan kapal pada saat melakukan kegiatan praktek darat.

Peneliti : Apa saja faktor yang menyebabkan rendahnya utilitas kapal pandu di PT. Pelindo III (Persero) Semarang ?

Liasion Officer : Ya, Menurut saya rendahnya utilitas MP. Kunti 005 dipengaruhi oleh seringnya rusak mesin penggerak yang biasanya kerusakan tersebut dan terulah beberapa kali dlaam satu bulan.

Peneliti : Lalu menurut bapak apakah ada faktor lain ?

Liasion Officer : Ada, Faktor lainnya yaitu kadang sedikitnya kapal masuk di Pelabuhan Tanjung Emas selama satu bulan. Maka dari itu jumlah produksi kinerja kapal yang dihasilkan MP. Kunti 005 juga sedikit.

Peneliti : Apakah faktor cuaca juga berpengaruh dalam rendahnya produksi kinerja kapal MP. Kunti 005 ?

Liasion Officer : Ya , Bisa saja jika cuaca buruk juga semua aktivitas di pelabuhan ini juga terhenti.

Peneliti : Baik bapak. Bagaimana cara PT. Pelindo III (Persero) Semarang untuk meningkatkan *utilitas* kapal pandu yang beroperasi di Kawasan Tanjung Emas ?

Liasion Officer : Ya, menurut saya demi meningkatkan *utilitas* sendiri sebaiknya kapal-kapal pandu yang beroperasi selalu diadakan pengecekan keseluruhannya mulai mesin, kelaiklautan kapal tersebut, dokumen-dokumen kapal dalam kurun waktu dua minggu sekali agar tidak mengalami kerusakan yang cukup parah.

Peneliti : Baik pak, Selanjutnya apakah ada kejadian cukup fatal yang dialami oleh Kapal Pandu Kunti 005 ?

Liasion Officer : Ada, contoh kejadian itu terjadi pada bulan Juli 2021 dimana MP. Kunti 005 mengalami kerusakan pada mesin *Lower Gear* bagian kiri yang menyebabkan beberapa hari kapal tersebut tidak berproduksi atau *off hire*.

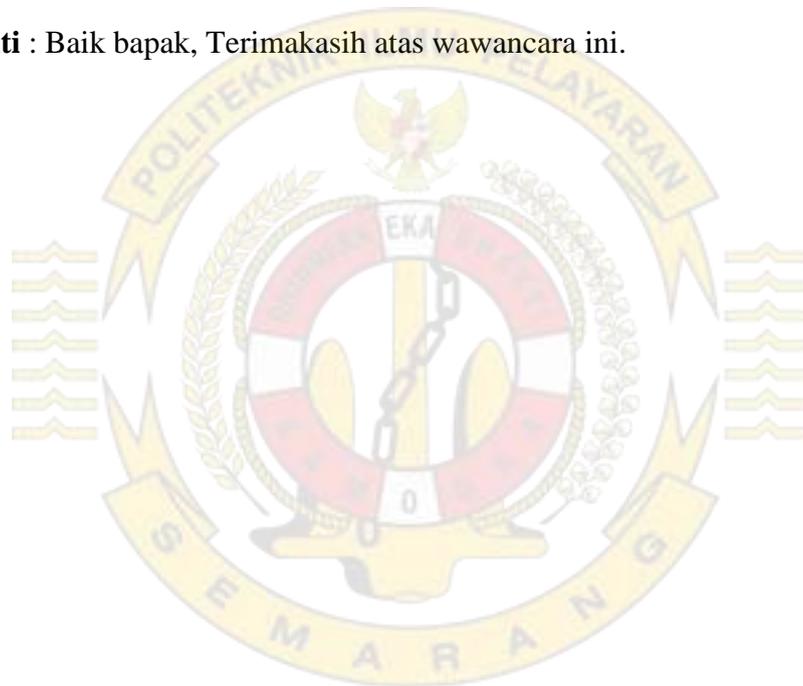
Peneliti : Siap pak, Untuk permasalahan itu bagaimana cara menanggulangnya pak ?

Liasion Officer : Cara menanggulangnya yaitu dengan memperbaiki mesin tersebut selama beberapa hari , dengan itu MP. Kunti 005 mengalam offhire selama beberapa hari dan tidak ada produksi.

Peneliti : Menurut bapak, apakah bisa pak Kapal Pandu Kunti 005 digantikan dengan moda transportasi lain seperti *speedboat* ?

Liasion Officer : Bisa saja, akan tetapi speedboat tidak dapat efektif dalam menggantikan MP. Kunti 005 dikarenakan jika cuaca hujan walau tidak buruk speedboat tidak dapat dipergunakan dengan alasan pandu akan basah kuyup karena speedboat tidak memiliki pelindung seperti atap. Oleh karena itu sekarang MP. Kunti 005 digantikan oleh jenis kapal yang sama tetapi lebih laiklaut yaitu MP. Anjani 207 yang beroperasi mulai bulan Februari 2022.

Peneliti : Baik bapak, Terimakasih atas wawancara ini.



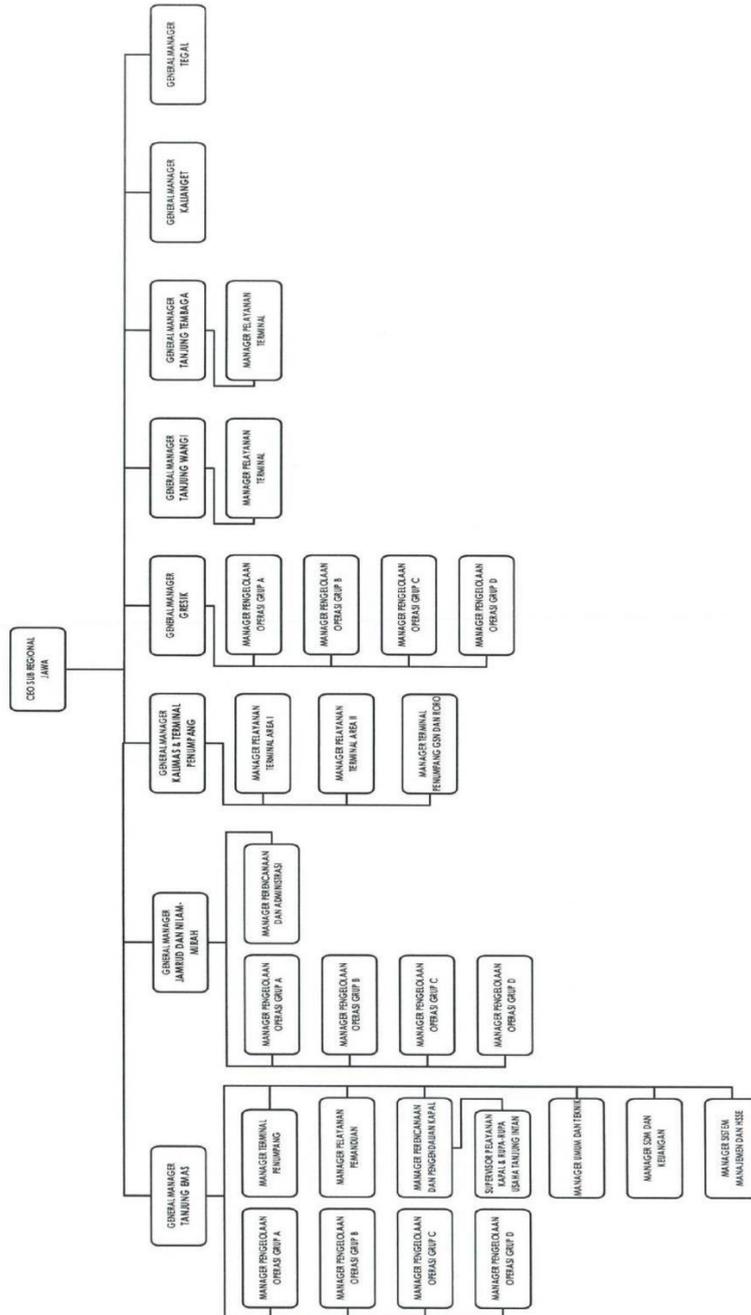
LAMPIRAN

Kantor PT. Pelindo III (Persero) Semarang



LAMPIRAN

Struktur Organisasi PT. Pelindo III (Persero) Semarang



LAMPIRAN

Ship Particular dan Foto MP. Kunti 005

	SHIP'S PARTICULAR F-OP-31	Revisi : 0
		Tanggal : 29 Oktober 2018
		Halaman : 1

MP. KUNTI 005

GENERAL

Vessel Name : MP. KUNTI 005
 Kind Of Vessel : Pilot Boat (Marine Aluminium)
 Owner : PT Pelindo Marine Service

Flag : Indonesia
 Call Sign : --
 Grt : --
 Net : --
 LOA : 12.60 m
 LBP : 11.30 m
 Breadth : 3.20 m
 Depth : 1.20 m
 Draft : 0.60 m
 Speed : 25.0 knot's

Classification : Non Class

MACHINERY
 MAIN ENGINE : Two (2) units of 250 HP OBM
 Yamaha
 AUX. ENGINE : --

TANK CAPACITY
 FUEL OIL TANK : 1.7 m³
 FRESH WATER : 0.3 m³

DECK MACHINERY
 Anchor : 1 unit (20 kg)
 Rope : 50 m

ACCOMODATION / QUARTERS
 No. of Crew : 4 Crews

LIVE SAVING & SAFETY EQUIPMENT
 8 units x Lifejackets, 2 units x Lifebuoy, 4 units x portable fire extinguisher

COMMUNICATION SYSTEM & NAVIGATION AID
 1 unit Radio VHF, 1 unit Radar, 1 unit GPS, 1 unit Echo AIS, 1 unit GPS EPIRB, 1 unit Magnetic Compass, 1 unit Binocular, 1 unit Clinometer.

Place of Built : Jakarta , PT. Tesco
 Indomartim
 Year of Built : 2017

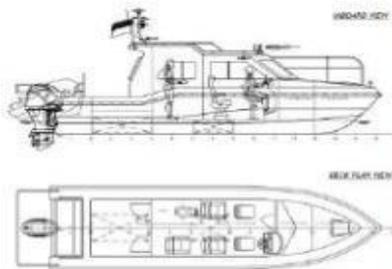


Ship Particular Kapal Pandu Anjani 207



SHIP PARTICULAR







<p>GENERAL</p> <p>VESEL NAME : MP. ANJANI 207 KIND OF VESSEL : PILOT BOAT / FRP OWNER : PT. PELINDO MARINE SERVICE FLAG : INDONESIA CLASSIFICATION : NON CLASS CALL SIGN : -- GROSS TONNAGE : 5 LENGTH OVERALL : 8.50 M BREADTH : 3.28 M DEPTH : 1.30 M DRAFT : 0.35 M SERVICE SPEED : 23 KNOTS BUILDER : PT. AVENIR (SURABAYA) YEAR OF BUILD : 2001</p> <p>MACHINERY</p> <p>MAIN ENGINE : 1 UNT ORM YAMAHA 4 STROKE 300 HP</p> <p>TANK CAPACITY</p> <p>F.O TANK : 300 LITER F.W TANK : 150 LITER</p> <p>DECK EQUIPMENT</p> <p>ANCHOR : 1 X 50 METERS (25 KG) MOORING ROPE : 2 X 50 METERS FENDER : 3 SET TYPE P1</p>	<p>ACCOMODATION/ QUARTERS</p> <p>NUMBER OF PAX : 5 PERSONS TOILET : 1 SET</p> <p>LIFE SAVING AND SAFETY EQUIPMENT</p> <p>LIFE JACKETS : 8 SET RING LIFEBUOY : 1 SET PARACHUTE SIGNAL : 1 SET RED HAND FLARE : 1 SET SMOKE SIGNAL : 1 SET EMERGENCY MEDICAL KIT : 1 SET FIRE EXTINGUISHER (CO2) : 1 SET (3 KG) FIRE EXTINGUISHER (ABC) : 1 SET (3KG)</p> <p>COMMUNICATION SYSTEM AND NAVIGATION AID</p> <p>RADIO VHF MARINE : 1 SET GPS MAP : 1 SET MINI COMPASS : 1 SET CUNOMETER : 1 SET</p>
--	---

PT. PELINDO MARINE SERVICE
 JL. PRAPAT SURUNG UTAMA NO. 98 SURABAYA, 61198

Tel (031) 622276
 Fax (031) 622268

INFO@PELINDOMARINE.COM
 WWW.PELINDOMARINE.COM

LAMPIRAN 5

Berita Acara Kerusakan MP. Kunti 005 beserta foto mesin yang rusak.

BERITA ACARA KERUSAKAN F-OP-27		Renda : 01
		Tanggal : 02 Mei 2018
		Halaman : 1/1
Nama Kapal : MP KUNTI 005		
Wilayah Kerja : TG. EMAS		
Pada hari <u>Kamis</u> tanggal <u>Dua Puluh Dua</u> bulan <u>Juli</u> tahun dua ribu <u>Dua puluh Satu (22.07.2021)</u> , yang bertanda tangan di bawah ini :		
1. Nama : Rio Fajar P.		
Jabatan : Nakhoda		
2. Nama : George Emalson L.		
Jabatan : Juru mudi		
3. Nama : :		
Jabatan : :		
Jenis kerusakan : Lower Gear mesin kiri		
Area Kejadian : TG. Emas		
Kondisi Cuaca : Terang		
Kronologis Kejadian :		
<p>Pada saat pelayanan dengan panita 51 dan 53 kapal keluar dan masuk untuk km meratus Binaa dan mt. Navigator panto. Tiba-tiba mesin kiri kunti 005 trouble dengan muncul suara klatok-klatok, dan mesin kiri suara tsb berasal dari Lower Gear. Akhirnya kunti 005 melanjutkan pelayanan sementara menggunakan mesin kanan untuk jemput panita dan kembali ke pangkalan.</p>		
Penyebab Kerusakan :		
Lower Gear mesin kiri		



DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama Lengkap : Vannia Ayu Purnamasari
2. Tempat, Tanggal Lahir : Demak, 12 Mei 1999
3. Alamat : Jl. Peterongan tengah 305
4. Agama : Islam
5. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Alm. Bambang Hariyanto
 - b. Ibu : Ratnawati
6. Riwayat Pendidikan
 - a. SD Negeri Lamper Kidul 02 Semarang
 - b. SMP Negeri 39 Semarang
 - c. SMA Negeri 11 Semarang
7. Pengalaman Praktek
 - a. Perusahaan 1 : PT. Pelindo Marine Service Semarang
Alamat : JL. Musang, Tanjung Emas, Semarang
Masa praktek: 1 agustus 2020 – 1 Januari 2021
 - b. Perusahaan 2 : PT. PELINDO III (PERSERO)
SEMARANG
Alamat :Jl. Coaster No.10, Tj. Mas, Kec. Semarang
Utara, Kota Semarang, Jawa Tengah 50174
Masa Praktek : 2 Februari 2021 – 2 Juli 2021

