



**EVALUASI PELAKSANAAN PENANGANAN SUKU
CADANG GUNA KELANCARAN OPERASIONAL
KAPAL MT. PANCARAN 120**

SKRIPSI

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

Oleh

**ALDI KUSUMA
561911227263 T**

**PROGRAM STUDI TENIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2023**

HALAMAN PERSETUJUAN

**EVALUASI PELAKSANAAN PENANGANAN SUKU CADANG GUNA
KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL MT. PANCARAN 120**

Disusun oleh:

ALDI KUSUMA.
NIT. 561911227263 T

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang...09...Juni.....2023

Dosen Pembimbing I

Materi

Dr. MUH. HARLIMAN SALEH, M.Pd

Penata (III/d)

NIP. 19711102 199903 1 001

Dosen Pembimbing II

Metodelogi dan Penulisan

Capt. MUSTAMIN, M.Pd., M.Mar

Pembina (IV/a)

NIP. 19681227 199903 1 001

Mengetahui

Ketua Program Studi
Teknika

H. AMAD NARTO, M.PD, M.Mar.E

Pembina (IV/a)

NIP. 19641212 199808 100 1

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "Evaluasi Pelaksanaan Penanganan Suku Cadang Guna Kelancaran Operasional Kapal MT. Pancaran 120" karya,

Nama : ALDI KUSUMA

NIT : 561911227263 T

Program Studi : D IV TEKNIKA

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi TEKNIKA, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari, tanggal

Semarang,

PENGUJI

Penguji I : Dr. ALI MUKTAR SITOMPUL, M.T., M. Mar.E
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19730331 200604 1 001

Penguji II : Dr. MUH. HARLIMAN SALEH, M.Pd
Penata (III/d)
NIP. 19711102 199903 1 001

Penguji III : ELY SULISTYOWATI, S.ST., M.M.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19780801 200812 2 001

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. TRI CAHYADI, M.H, M.Mar.
Pembina Tingkat I (IV/b)
NIP. 19730704 1998031 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Aldi Kusuma

N I T : 561911227263 T

Program studi : Teknika

Skripsi dengan judul "EVALUASI PELAKSANAAN PENANGANAN SUKU CADANG GUNA KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL MT. PANCARAN 120"

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 yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat dan temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 09 Juli 2023

Yang membuat pernyataan,



ALDI KUSUMA

NIT. 561911227263 T

MOTO DAN PERSEMBAHAN

Moto :

1. “Jika sabar itu seorang laki-laki, niscaya ia adalah orang yang pemurah dan Allah menyukai orang-orang yang sabar,” (HR At Thabrani).
2. Kalau tidak berani mencoba lalu mau sampai kapan dihantui dengan ketidakberanian
3. *Allah’s plan is better than our dreams*

Persembahan :

1. Kepada kedua orang tua, Bapak Fatkur dan Ibu Marsidah yang senantiasa merawat, mendukung, mendoakan, menasihati, dan mengupayakan apapun termasuk semuanya untuk keberlangsungan kehidupan peneliti dengan baik.
2. Erviana Surya Putrianti yang selalu menemani dan mendukung saya dalam keadaan apapun hingga menyelesaikan skripsi.
3. Almamaterku Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

PRAKATA

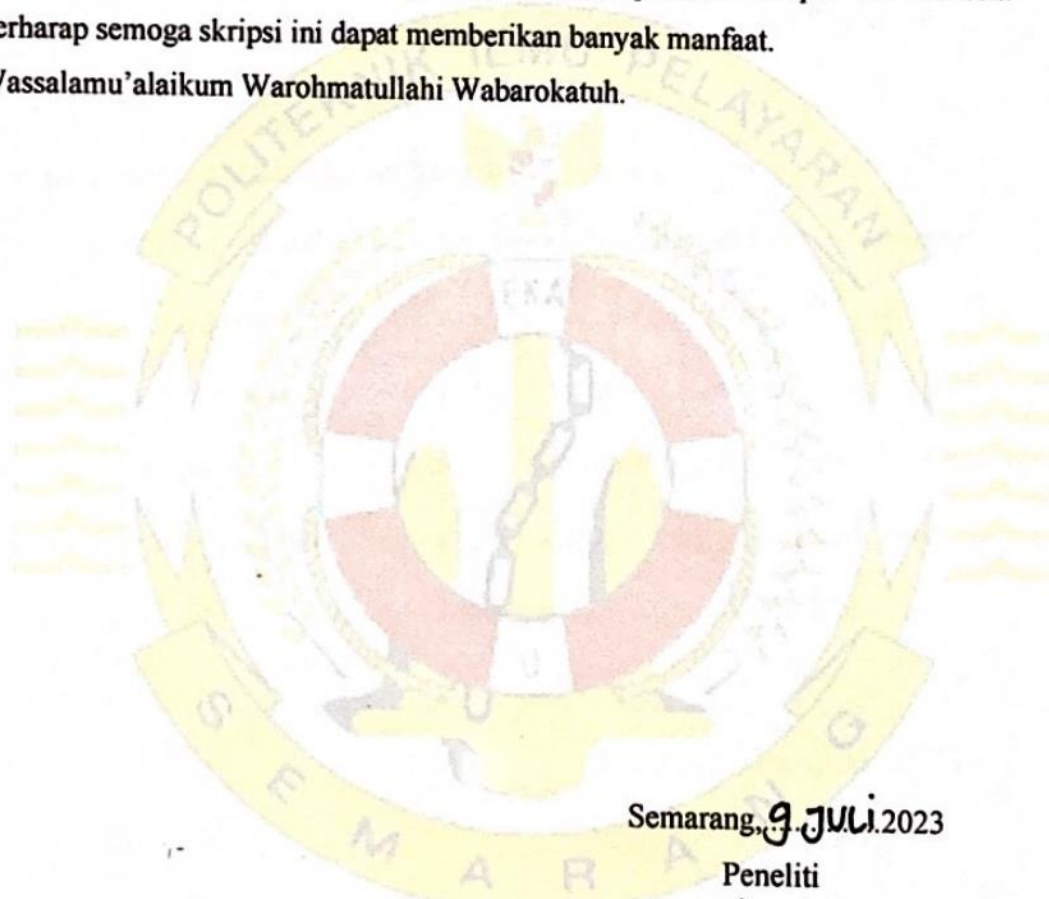
Assalamu'alaikum Warohmatullahi Wabarokatuh. Alhamulillah, segala puji dan rasa syukur sebagai pujian kepada Allah SWT atas segala limpahan nikmat, karunia dan rahmat-Nya, sehingga peneliti diberi kemudahan dalam menyelesaikan dan menuntaskan penulisan skripsi yang berjudul "Evaluasi Pelaksanaan Penanganan Suku Cadang Guna Kelancaran Operasional Kapal MT. Pancaran 120". Skripsi ini disusun guna memenuhi persyaratan pendidikan dalam memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) pada program pendidikan Diploma IV (D. IV) Teknika di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Dalam menyelesaikan penyusunan skripsi ini, peneliti mendapat banyak doa, bantuan, bimbingan, dan dukungan dari banyak pihak. Sehingga, dengan penuh rasa hormat peneliti menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Dr. Capt. Tri Cahyadi M.H., M.Mar. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. H. Amad Narto, M.Pd., M.Mar.E selaku Ketua Program Studi Teknika di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Dr. Muh. Harliman Saleh, M.Pd. selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab memberikan dukungan, bimbingan dan arahan dalam penyusunan skripsi.
4. Capt. Mustamin, M.Pd., M.Mar. selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan yang dengan sabar dan tanggung jawab memberikan dukungan, bimbingan dan arahan dalam penyusunan skripsi.
5. Bapak Melvin Sirait, S.E., M.M. selaku Dosen Wali selama semester (I) sampai (VIII).
6. Seluruh dosen, perwira dan tenaga pengajar yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang bermanfaat kepada peneliti selama melaksanakan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
7. Seluruh sahabat dan keluarga, Teknika Charlie dan Mess Kendal. terimakasih telah memberikan dukungan dan motivasi dalam penyelesaian studi ini.

8. Nahkoda, KKM beserta seluruh kru MT. Pancaran 120 yang telah membantu peneliti dalam melaksanakan praktik laut dan juga penelitian
9. Seluruh pihak yang telah membantu dalam penyelesaian penulisan skripsi yang tidak dapat peneliti sebutkan satu per satu.

Demikian prakata dari peneliti, dengan segala kerendahan hati, peneliti menyadari masih banyak kekurangan sehingga peneliti mengharapkan saran dan masukan yang bersifat membangun guna kesempurnaan skripsi ini. Peneliti berharap semoga skripsi ini dapat memberikan banyak manfaat.

Wassalamu'alaikum Warohmatullahi Wabarokatuh.



Semarang, 9 Juli 2023

Peneliti

ALDI KUSUMA

NIT: 561911227263 T

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
MOTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA.....	v
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
ABSTRAKSI.....	xiv
ABSTRACT	xv
BAB I : PENDAHULUAN.....	1
A.Latar Belakang Masalah.....	1
B.Fokus Penelitian.....	3
C.Perumusan Masalah	3
D.Tujuan Penelitian	4
E. Manfaat Penelitian	5
BAB II : KAJIAN TEORI.....	8
A.Deskripsi teori	8

B. Kerangka Penelitian	25
BAB III : METODE PENELITIAN.....	Error! Bookmark not defined.
A. Metode Penelitian.....	Error! Bookmark not defined.
B. Waktu dan Tempat Penelitian	Error! Bookmark not defined.
C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan..	Error! Bookmark not defined.
D. Teknik Pengumpulan Data.....	Error! Bookmark not defined.
E. Instrumen Penelitian.....	Error! Bookmark not defined.
F. Teknik Analisis Data Kualitatif	Error! Bookmark not defined.
G. Pengujian Keabsahan Data.....	Error! Bookmark not defined.
BAB IV : HASIL PENELITIAN	Error! Bookmark not defined.
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	Error! Bookmark not defined.
B. Deskripsi Data.....	Error! Bookmark not defined.
C. Temuan.....	Error! Bookmark not defined.
D. Pembahasan Hasil Penelitian	Error! Bookmark not defined.
BAB V : SIMPULAN DAN SARAN.....	28
A. Simpulan	28
B. Keterbatasan Penelitian.....	29
C. Saran.....	29
DAFTAR PUSTAKA	31
LAMPIRAN-LAMPIRAN	33



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Penelitian	25
Gambar 4.1 Kapal MT. Pancaran 120.....	43
Gambar 4.2 Daftar permintaan barang.....	51
Gambar 4.3 Daftar barang yang di terima.....	52
Gambar 4.4 Perbaikan <i>Cylinder Head</i>	54
Gambar 4.5 Filter bahan bakar yang tidak sesuai dengan manual <i>book</i>	55
Gambar 4.6 Filter bahan bakar yang sesuai dengan manual <i>book</i>	56
Gambar 4.7 Surat permintaan suku cadang.....	76
Gambar 4.8 Kontak person pihak perusahaan.....	77
Gambar 4.9 <i>Recondition injector</i>	79

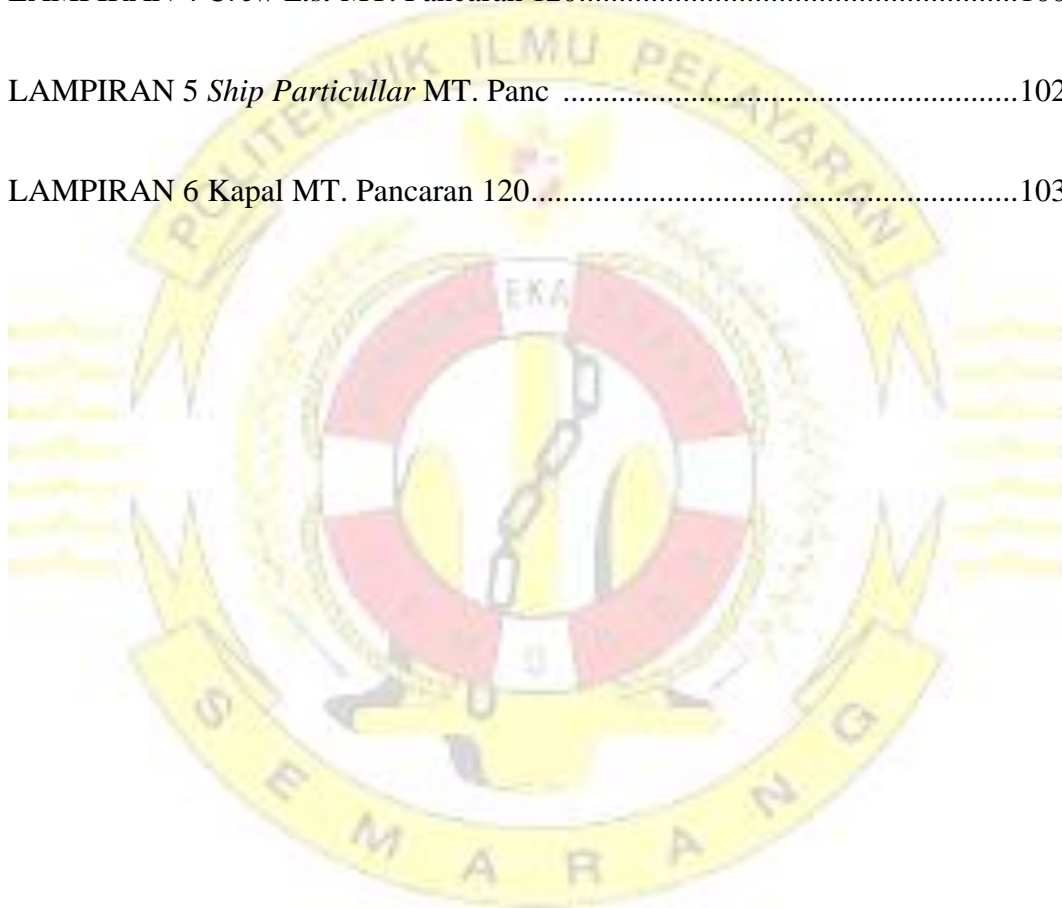
DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Pemeriksaan Suku Cadang.....	78
--	----



DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN 1 Transkrip Daftar Wawancara	90
LAMPIRAN 2 Pengecekan Suku Cadang yang tiba diatas kapal.....	95
LAMPIRAN 3 Penanganan Suku cadang Diatas kapal	96
LAMPIRAN 4 <i>Crew List</i> MT. Pancaran 120.....	100
LAMPIRAN 5 <i>Ship Particullar</i> MT. Panc	102
LAMPIRAN 6 Kapal MT. Pancaran 120.....	103



ABSTRAK

Kusuma, Aldi. NIT. 561911227263 T, 2023, “*Evaluasi Pelaksanaan Penanganan Suku Cadang Guna Kelancaran Operasional Kapal MT. Pancaran 120*”, Skripsi, Program Diploma IV, Program Studi Teknika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Dr. Muh. Harliman Saleh, M. Pd., Pembimbing II: Capt. Mustamin, M. Pd., M. Mar.

Suku cadang merupakan suatu hal yang sangat penting yang harus diperhatikan di kapal MT. Pancaran 120 karena suku cadang merupakan suatu komponen yang dibutuhkan guna kelancaran operasional di atas kapal. Kelancaran pengadaan suku cadang akan mempengaruhi kelancaran operasional suatu kapal. Pengadaan, penyimpanan, pemeliharaan dan penanganan suku cadang adalah suatu bagian terpenting dalam hal tersebut. Sebab tanpa pelaksanaan penanganan yang baik, dapat berdampak dalam kelancaran pemeliharaan suatu kapal yang menyebabkan jasa pengangkutan dan kelancaran operasional kapal terkendala.

Metode penelitian yang digunakan dalam skripsi ini ialah metode kualitatif. Sumber data penelitian diperoleh dari data primer dan sekunder. Teknik pengumpulan data melalui observasi, studi pustaka, wawancara dan dokumentasi selama peneliti melaksanakan praktek laut di kapal MT. Pancaran 120. Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode *SHEL*. Pengujian keabsahaan data dengan menggunakan metode *tringulasi*.

Hasil penelitian menyatakan bahwa terdapat faktor yang menjadi penyebab dalam penanganan suku cadang menjadi bermasalah, dengan adanya faktor tersebut dapat menimbulkan dampak yang menyebabkan kegiatan operasional kapal MT. Pancaran 120 menjadi terhambat. *Crew* kapal MT. Pancaran 120 melakukan beberapa upaya sehingga kegiatan operasional kapal dapat berjalan dengan lancar.

Kata Kunci: Penanganan, Suku Cadang, MT. Pancaran 120.

ABSTRACT

Kusuma, Aldi. NIT. 561911227263 T, 2023, “Evaluasi Pelaksanaan Penanganan Suku Cadang Guna Kelancaran Operasional Kapal MT. Pancaran 120”, Thesis, Program Diploma IV, Technic Department, Merchant Marine Polytechnic Semarang, Advisor (I): Dr. Muh. Harliman Saleh, M. Pd, Advisor (II): Capt. Mustamin, M. Pd., M. Mar

Spare parts are a crucial aspect that must be taken into MT. Pancaran 120 because they are components needed for the smooth operation of the vessel. The smooth procurement of spare parts will affect the operational efficiency of a ship. The procurement, storage, maintenance, and handling of spare parts are essential parts of this matter. Without proper handling and execution, it can have an impact on the smooth maintenance of a ship, leading to disruptions in transportation services and the operational efficiency of the vessel.

The research method employed in this thesis is qualitative research. The data sources are obtained from primary and secondary data. Data collection techniques include observation, literature review, interviews, and documentation during the researcher's sea practice on board MT. Pancaran 120. The data analysis technique used in this study is the SHELL method. Data validity is tested using the triangulation method.

The research results indicate that there are factors causing issues in the handling of spare parts, and these factors can have an impact on the operational activities of MT. Pancaran 120. The crew of MT. Pancaran 120 has made several efforts to ensure the smooth running of the vessel's operational activities.

Keywords: Handling, Spare Parts, MT. Pancaran 120.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Suku cadang merupakan suatu hal yang sangat penting yang harus diperhatikan di atas kapal dikarenakan suku cadang merupakan suatu komponen yang harus di butuhkan di atas kapal. Suku cadang sangatlah penting guna kelancaran pengoperasian daiatas kapal. Pengadaan, penyimpanan, pemeliharaan dan penanganan suku cadang adalah suatu bagian terpenting dalam hal tersebut. Sebab tanpa pelaksanaan penanganan yang baik, dapat berdampak dalam kelancaran pemeliharaan suatu kapal yang menyebabkan jasa pengangkutan dan kelancaran operasional kapal terkendala.

Pelaksanaan penanganan suku cadang yang optimal dalam penanganannya, diperlukan perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan, dan pengawasan yang tepat. Sebelum memulai proses penanganan suku cadang, perlu dibuat rencana yang sesuai dengan permintaan dan kebutuhan kapal. Jika suku cadang yang terpasang telah melebihi batas jam kerja (*over due*) yang telah diatur dalam *manual book*, maka harus segera dilakukan perencanaan pengadaan suku cadang yang baru. Hal ini sangatlah penting karena suku cadang yang telah aus dapat mempengaruhi kinerja mesin dan bagian-bagian lainnya. Pengorganisasian yang baik juga diperlukan untuk memastikan rencana pelaksanaan penanganan dan permintaan suku cadang dapat dilaksanakan dengan baik dan teratur. Masinis yang telah ditunjuk untuk

bertanggung jawab menyusun rencana pelaksanaan penanganan serta pengadaan suku cadang harus berkonsultasi dengan kepala kerja atau masinis 1 untuk menghindari benturan dengan pelaksanaan penanganan serta pengadaan suku cadang mesin lainnya. Setelah rencana disusun dengan baik, penanggung jawab perawatan mesin dapat melaksanakan penggantian suku cadang yang telah aus, *over due*, atau rusak. Pengawasan sangatlah penting pada proses pelaksanaan penanganan dan pengadaan suku cadang untuk memastikan kualitas suku cadang yang sesuai dengan standar yang telah ditentukan oleh *manual book*. Pengawasan juga sangatlah penting dilakukan untuk menemukan kesalahan pelaksanaan tugas sehingga dapat diperbaiki demi kelancaran tugas disaat waktu yang telah ditentukan.

Sebagaimana diketahui suku cadang merupakan komponen penting dalam operasional sebuah kapal. Maka dari itu untuk menstabilkan kondisi kapal supaya kinerja sebuah kapal dalam kondisi yang baik, maka dari itu diperlukan pelaksanaan penanganan dan pengadaan suku cadang secara rutin. Apabila dalam pengadaan dan pengiriman suku cadang mengalami keterlambatan dan tidak tepat waktu, hal tersebut dapat mempengaruhi operasional kapal dan mengakibatkan kerugian yang besar pada perusahaan kapal dan pihak awak kapal.

Pada saat penulis melakukan praktek laut di atas kapal MT. Pancaran 120 penulis menemui sebuah masalah suku cadang salah satunya dimana dalam penyuplaian beberapa filter bahan bakar dan juga filter oli generator terdapat dimana filter tersebut tidak asli atau filter tersebut tidak sesuai dengan *manual*

book yang dianjurkan, sehingga kami dari pihak *crew engine* mengembalikan suku cadang tersebut dan meminta untuk mengirim ulang filter yang asli atau yang sesuai dengan *manual book*, hal tersebut mengakibatkan perawatan permesinan tidak berjalan dengan lancar dan baik, jika hal tersebut tidak segera ditangani dapat mengakibatkan kerugian operasional yang sangat besar bagi perusahaan, dikarenakan jika terjadi keterlambatan dalam melakukan perawatan permesinan dapat menimbulkan kerusakan pada mesin yang akan berdampak pada kelancaran operasional kapal. Berdasarkan pembahasan latar belakang yang sudah diuraikan di atas, penulis tertarik menuangkannya dalam judul skripsi yang berjudul : **“Evaluasi Pelaksanaan Penanganan Suku Cadang Guna Kelancaran Operasional Kapal MT. Pancaran 120”**.

B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian bertujuan untuk membatasi studi dengan metode kualitatif sekaligus membatasi penelitian guna dapat memilih mana sumber data yang relevan (Fabiana Meijon Fadul, 2019). Adapun menurut pendapat Sugiyono (2016: 286) Menyatakan bahwa fokus merupakan domain tunggal atau beberapa domain yang terkait dari situasi sosial. Adapun penelitian ini difokuskan pada. Evaluasi pelaksanaan penanganan suku cadang guna kelancaran operasional kapal MT. Pancaran 120.

C. Rumusan Masalah

Rumusan masalah adalah suatu bentuk pertanyaan yang bertujuan untuk mengetahui landasan teori serta konsep dari sebuah penelitian. Rumusan masalah ialah sebuah pertanyaan yang bertujuan untuk mencari sebuah

jawaban melalui teknik pengumpulan data dan juga penelitian. Penelitian tersebut dapat dilakukan sesuai berdasarkan tingkat eksplansi. (Salmaa, 2022). Berdasarkan latar belakang yang telah di uraikan, maka penulis akan menguraikan beberapa permasalahan yang akan dibahas pada skripsi ini, yaitu:

1. Apa saja faktor yang menjadi penyebab penanganan suku cadang di MT. Pancaran 120 menjadi bermasalah?
2. Apa dampak dari kurangnya pelaksanaan penanganan suku cadang terhadap kelancaran operasional kapal MT. Pancaran 120?
3. Bagaimana upaya yang dapat dilakukan untuk mengatasi pelaksanaan penanganan suku cadang agar kegiatan operasional kapal dapat terlaksana dengan baik?

D. Tujuan Penelitian

Dalam prepektif paradigmatik, pada umumnya tujuan utama sebuah penelitian kualitatif adalah sebuah pemahaman. Untuk tercapainya tujuan tersebut, rumusan masalah ialah yang menuntun arah jalannya. Maka dari itu, banyak dikatakan bahwa sebuah tujuan penelitian adalah untuk menjawab masalah tersebut. Maka dari itu tujuan penelitian harus sejalan dengan rumusan masalahnya. (Nugrahani, 2014). Sehingga dalam penulisan yang bertujuan untuk penelitian ini sangatlah mungkin untuk mengidentifikasi sebuah konsep guna menjelaskan dan memprediksi situasi maupun solusi untuk menunjukkan jenis penelitian yang akan dilakukan. Adapun penelitian

dalam bentuk penyusunan skripsi ini adalah untuk mengetahui tujuan penulis adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui faktor yang menjadi penyebab penanganan suku cadang di MT. Pancaran 120 menjadi bermasalah.
2. Untuk mengetahui dampak dari kurangnya pelaksanaan penanganan suku cadang terhadap kelancaran operasional kapal MT. Pancaran 120.
3. Untuk mengetahui upaya yang dapat dilakukan untuk mengatasi pelaksanaan penanganan suku cadang agar kegiatan operasional kapal dapat terlaksana dengan baik.

E. Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian ialah untuk menyelidiki keadaan dari, alasan untuk, dan konsekuensi terhadap suatu keadaan khusus. Penelitian tersebut bertujuan untuk meningkatkan pemahaman kita. Penelitian juga memberikan informasi terhadap pengetahuan yang dibutuhkan supaya dapat memecahkan masalah dan membuat sebuah keputusan (Siswanto, 2021). Adapun manfaat dari penelitian ini yang diharapkan dapat memberikan tambahan masukan kepada semua pihak terlibat di dunia pelayaran, dunia pendidikan dan pengetahuan serta bagi peneliti sendiri yaitu sebagai berikut :

1. Secara Teoritis
 - a) Memberikan kontribusi terhadap pengembangan teori dan pemahaman di bidang manajemen perawatan kapal. Penelitian ini dapat memberikan pemahaman yang lebih dalam tentang faktor-faktor yang

mempengaruhi efektifitas pelaksanaan penanganan suku cadang diatas kapal.

- b) Mendorong terciptanya literatur ilmiah yang dapat digunakan sebagai referensi oleh peneliti atau taruna PIP Semarang di masa depan.
- c) Memberikan pemahaman yang lebih mendalam tentang pentingnya pelaksanaan penanganan suku cadang dalam menjaga kinerja dan keandalan mesin serta dalam menjaga kelancaran operasional kapal.
- d) Membantu mengevaluasi dan memberikan pemahaman yang lebih luas tentang pentingnya kebijakan dan praktek pelaksanaan penanganan suku cadang guna kelancaran operasional dan pengelolaan kapal

2. Secara Praktis

- a) Memberikan rekomendasi untuk meningkatkan efisiensi dan efektifitas pengelolaan suku cadang dalam kapal, yang dapat membantu mengurangi biaya operasional dan meningkatkan produktifitas guna kelancaran operasional kapal MT. Pancaran 120.
- b) Membantu memperbaiki sistem manajemen dalam mengidentifikasi kelemahan dan masalah dalam pelaksanaan penanganan suku cadang dalam kapal, sehingga dapat diambil tindakan korektif yang sesuai guna meningkatkan kinerja operasional kapal.
- c) Dapat membantu dalam meningkatkan kesadaran dan pemahaman bagi *crew* kapal tentang pentingnya peran serta tanggung jawab mereka dalam melaksanakan penanganan suku cadang dalam kapal. hal ini

dapat meningkatkan kesadaran mereka terhadap pentingnya menjaga kelancaran operasional kapal.

Memberikan informasi yang sangat berguna bagi pihak yang terkait seperti produsen suku cadang, pemasok, dan perusahaan perawatan kapal guna meningkatkan kualitas suku cadang dan layanan yang diberikan guna kelancaran operasional kapal.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi teori

Kajian teori adalah proses analisis dan pemahaman yang sistematis terhadap teori-teori yang ada dalam suatu bidang studi tertentu. Kajian teori bertujuan untuk mengembangkan pemahaman yang lebih dalam dan menyeluruh mengenai teori-teori tersebut, sehingga dapat memberikan wawasan yang lebih luas dan mendalam dalam bidang tersebut. Proses kajian teori dimulai dengan mengumpulkan literatur-literatur yang relevan dengan bidang studi yang sedang diteliti. Setelah itu, literatur tersebut akan dibaca secara seksama dan dianalisis secara sistematis untuk mencari kesamaan, perbedaan, dan keunikan dari masing-masing teori.

Selanjutnya, hasil analisis tersebut akan disusun dalam bentuk deskripsi teori. Deskripsi teori merupakan penjelasan yang rinci dan terperinci mengenai karakteristik, konsep, prinsip, dan kategori-kategori dalam suatu teori. Deskripsi teori juga mencakup aplikasi teori tersebut dalam bidang studi yang bersangkutan, serta kelemahan dan kekuatan teori tersebut. Deskripsi teori bertujuan untuk memberikan gambaran yang jelas dan komprehensif mengenai suatu teori, sehingga dapat digunakan sebagai dasar pemikiran dan pengambilan keputusan dalam bidang studi tertentu. Deskripsi teori juga berguna sebagai panduan bagi para peneliti dalam melaksanakan penelitian dan mengembangkan teori-teori yang baru di masa depan.

Di dalam suatu deskripsi teori biasanya akan membahas beberapa mengenai penjelasan tentang aspek-aspek yang akan di teliti dan yang akan di susun dalam sebuah uraian yang lebih mendalam dan lebih lengkap dari sumber maupun referensi lainnya seperti, artikel, buku, jurnal, atau dari peerlitian yang sudah pernah dilakukan sebelumnya. untuk mendalami pemahaman mengenai “evaluasi pelaksanaan penanganan suku cadang guna kelancaran operasional kapal MT. Pancaran 120”, maka dari itu sangat di perlukan penjelasan maupun uraian yang terlibat dengan istilah yang berhubungan dengan aspek dalam penelitian tersebut guna menyempurnakan dan mempermudah dalam penulisan skripsi ini.

1. Evaluasi

Evaluasi adalah proses pengukuran, penilaian, dan analisis terhadap suatu kegiatan, program, atau proyek dengan tujuan untuk mengevaluasi sejauh mana tujuan dan sasaran telah tercapai, serta untuk menentukan keberhasilan atau kegagalan dari kegiatan tersebut. Evaluasi dilakukan untuk mengukur efektifitas, efisiensi, kualitas, dan dampak dari kegiatan tersebut. Menurut Sudirman, A M.(2014), evaluasi adalah suatu kegiatan sistematis untuk mengumpulkan, menganalisis, dan menafsirkan informasi untuk menentukan keefektifan program, produk, atau layanan dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Sedangkan menurut pendapat dari Wina Sanjaya, (2015), evaluasi adalah kegiatan yang bertujuan untuk mengetahui sejauh mana prestasi belajar para siswa telah mencapai tujuan yang ditentukan, serta untuk menentukan keberhasilan atau kegagalan dari

suatu program kegiatan.

Evaluasi dilakukan dengan tujuan untuk mendapatkan informasi yang akurat dan obyektif tentang kegiatan atau program yang telah dilakukan dan untuk mengambil keputusan yang lebih baik di masa depan. Evaluasi dapat dilakukan dalam berbagai bidang, seperti pendidikan, kesehatan, ekonomi, dan lingkungan, dan dilakukan dengan cara sistematis dan terstruktur untuk mengumpulkan, menganalisis, dan menafsirkan informasi yang diperoleh. Tujuan utama evaluasi adalah untuk memperbaiki kekurangan dalam kegiatan atau program yang dilakukan serta meningkatkan efektivitas, efisiensi, kualitas, dan dampak dari kegiatan tersebut. Adapun tujuan dari evaluasi dapat bervariasi tergantung pada jenis kegiatan atau program yang di evaluasi, namun, secara umum tujuan dari evaluasi adalah sebagai berikut:

- a. Menentukan keberhasilan atau kegagalan suatu program atau kegiatan
- b. Menilai efektivitas dan efisiensi program atau kegiatan
- c. Menentukan kekuatan dan kelemahan program atau kegiatan
- d. Menilai kualitas dan dampak program atau kegiatan
- e. Menentukan kebutuhan untuk memperbaiki atau mengubah program atau kegiatan
- f. Memberikan umpan balik yang bermanfaat untuk meningkatkan kinerja dan hasil di masa depan
- g. Memberikan dasar bagi pengambilan keputusan yang lebih baik di

masa depan

- h. Meningkatkan akuntabilitas dalam pengelolaan program atau kegiatan
- i. Memastikan bahwa program atau kegiatan sesuai dengan kebijakan dan peraturan yang berlaku.

Dengan tujuan-tujuan tersebut dapat menjadi saran yang efektif untuk meningkatkan kinerja dan hasil dari program atau kegiatan yang dilakukan. Evaluasi sendiri dapat dibagi menjadi beberapa jenis berdasarkan tujuan, waktu pelaksanaan, dan fokus evaluasi. Berikut adalah beberapa jenis-jenis dari evaluasi yang umum dilakukan:

- a. Evaluasi formatif: dilakukan selama proses pelaksanaan program atau kegiatan dengan tujuan untuk memberikan umpan balik yang dapat membantu meningkatkan pelaksanaan program atau kegiatan di masa depan.
- b. Evaluasi sumatif: dilakukan setelah program atau kegiatan selesai dengan tujuan untuk mengevaluasi hasil dan dampak yang telah dicapai serta memberikan umpan balik yang bermanfaat untuk program atau kegiatan serupa di masa depan.
- c. Evaluasi internal: dilakukan oleh pihak yang terkait langsung dengan program atau kegiatan, seperti organisasi atau lembaga yang menyelenggarakan program atau kegiatan tersebut.
- d. Evaluasi eksternal: dilakukan oleh pihak yang independen dari program atau kegiatan, seperti lembaga evaluasi independen atau

pihak lain yang memiliki kepentingan terkait.

- e. Evaluasi formatif dan sumatif: merupakan kombinasi dari evaluasi formatif dan sumatif, yang dilakukan selama dan setelah program atau kegiatan selesai dengan tujuan untuk memberikan umpan balik yang terus-menerus sepanjang proses pelaksanaan program atau kegiatan.
- f. Evaluasi input: fokus evaluasi pada sumber daya yang dibutuhkan untuk menjalankan program atau kegiatan, seperti anggaran, tenaga kerja, dan sumber daya lainnya.
- g. Evaluasi proses: fokus evaluasi pada proses pelaksanaan program atau kegiatan, seperti metode, strategi, dan prosedur yang digunakan.
- h. Evaluasi output: fokus evaluasi pada produk atau hasil yang dihasilkan dari program atau kegiatan, seperti output atau luaran yang dihasilkan.
- i. Evaluasi outcome: fokus evaluasi pada dampak atau perubahan jangka panjang yang dihasilkan dari program atau kegiatan.

Dengan memahami jenis-jenis evaluasi ini, kita dapat memilih jenis evaluasi yang paling tepat untuk program atau kegiatan yang sedang dilakukan dan mengoptimalkan hasil evaluasi. Dalam penelitian ini evaluasi pelaksanaan penanganan suku cadang guna kelancaran operasional kapal MT. Pancaran 120 evaluasi bermaksud untuk melakukan penilaian dan analisis terhadap kegiatan penanganan suku

cadang yang dilakukan dalam rangka mendukung kelancaran operasional kapal.

2. Pelaksanaan

Pelaksanaan dapat diartikan sebagai tahap dalam suatu proses dimana rencana atau keputusan yang telah dibuat diimplementasikan atau dijalankan. Dalam konteks manajemen atau organisasi pelaksanaan seringkali mengacu pada tahap-tahap implementasi rencana atau keputusan yang telah dibuat, baik itu dalam bentuk program, proyek, atau kegiatan operasional sehari-hari. Menurut Tri Widodo (2014), menjelaskan bahwa pelaksanaan adalah tahap penting dalam manajemen proyek yang melibatkan penggunaan sumber daya manusia dan materiil untuk melaksanakan aktivitas yang telah direncanakan dan mencapai tujuan proyek. Sedangkan menurut Arman Hakim Nasution dan Syarifuddin (2016), mengartikan pelaksanaan sebagai tahap dalam manajemen proyek yang melibatkan penggunaan sumber daya untuk melaksanakan aktifitas yang telah direncanakan dan memastikan bahwa proyek berjalan sesuai dengan rencana. Adapun menurut Sri Nrhayati dan Rina A. Rahman (2020), menyebutkan bahwa pelaksanaan adalah tahap dimana tindakan konkret dilakukan untuk mengimplementasikan rencana dan mencapai tujuan proyek.

Pelaksanaan masih diartikan sebagai tahap penting dalam manajemen sebuah proyek yang dimana melibatkan penggunaan sumber daya manusia dan materiil untuk melaksanakan aktivitas yang telah direncanakan dan

mencapai tujuan proyek, serta guna memastikan bahwa proyek berjalan sesuai dengan rencana. Secara umum pelaksanaan dapat dibagi menjadi tiga tahap yaitu sebagai berikut:

- a. Persiapan: tahap ini meliputi persiapan sumber daya manusia, bahan dan alat yang akan digunakan dalam pelaksanaan. Pada tahap ini juga dilakukan perencanaan detil mengenai tugas-tugas yang harus dilakukan, jadwal pelaksanaan, dan anggaran biaya yang diperlukan.
- b. Pelaksanaan: tahap ini meliputi pelaksanaan tugas-tugas yang telah direncanakan pada tahap persiapan. Pada tahap ini, sumber daya manusia, bahan, dan alat yang telah disiapkan pada tahap persiapan akan digunakan untuk melaksanakan tugas-tugas tersebut.
- c. Evaluasi: tahap ini dilakukan setelah pelaksanaan selesai untuk mengevaluasi hasil yang telah dicapai. Evaluasi dilakukan untuk menilai efektivitas dan efisiensi pelaksanaan serta mencari tahu apa yang perlu diperbaiki atau diubah pada tahap-tahap selanjutnya.

Dalam penelitian evaluasi pelaksanaan penanganan suku cadang guna kelancaran operasional kapal, pelaksanaan bermaksud untuk memastikan bahwa semua aktivitas terkait penanganan suku cadang kapal berjalan sesuai dengan rencana yang telah dibuat sebelumnya. Pelaksanaan dalam penelitian ini meliputi pengadaan suku cadang, penyimpanan dan

pemeliharaan suku cadang. Tahap pelaksanaan dalam penelitian ini penting untuk menjamin kelancaran operasional kapal karena suku cadang yang tersedia di kapal harus selalu dalam kondisi baik dan siap digunakan jika diperlukan. Selain itu, pelaksanaan yang efektif juga akan meminimalkan risiko terjadinya gangguan atau kerusakan pada kapal akibat kelalaian dalam penanganan suku cadang. Dengan demikian, tujuan dari pelaksanaan dalam penelitian evaluasi ini adalah untuk memastikan bahwa penanganan suku cadang kapal dilakukan dengan tepat, efisien, dan efektif guna menjamin kelancaran operasional kapal.

3. Penanganan

Penanganan merupakan kegiatan yang dilakukan oleh seseorang atau sekelompok orang berdasarkan landasan faktor materi melalui sistem, metode tertentu serta prosedur dalam rangka untuk memenuhi kepentingan orang lain sesuai dengan haknya Moenir (2010:26). Maupun menurut Iswan Abdul Malik dalam bukunya yang berjudul “Manajemen Pemeliharaan Bangunan”(2016), penanganan ialah suatu Tindakan atau kegiatan yang dilakukan guna memperbaiki atau memelihara kondisi fisik sebuah bangunan agar bangunan tersebut dapat terus digunakan dengan baik dan aman. Selain itu menurut Rini Rachmawati dan Weni Winarni dalam bukunya yang berjudul “Manajemen Keperawatan” (2017), penanganan merupakan suatu Tindakan atau intervensi yang dilakukan oleh seorang perawat guna untuk memenuhi kebutuhan pasien dalam menjaga kesehatannya atau

memulihkan kondisinya.

Secara umum penanganan suatu masalah atau situasi dapat terdiri dari beberapa tahapan, tergantung dari sifat masalah tersebut beberapa tahapan umum dalam penanganan masalah antara lain sebagai berikut:

- a. Identifikasi masalah: Tahap awal dalam penanganan masalah adalah mengidentifikasi masalah yang dihadapi. Hal ini melibatkan pengamatan dan analisis untuk memahami akar penyebab masalah
- b. Perencanaan: Setelah masalah diidentifikasi, langkah selanjutnya adalah merencanakan bagaimana cara menyelesaikan masalah tersebut. Hal ini melibatkan menentukan tujuan, strategi, dan sumber daya yang dibutuhkan untuk menyelesaikan masalah.
- c. Pelaksanaan: Setelah perencanaan dibuat, langkah selanjutnya adalah melaksanakan rencana tersebut. Hal ini melibatkan tindakan untuk memperbaiki atau mengatasi masalah.
- d. Evaluasi: Setelah tindakan dilakukan, perlu dilakukan evaluasi untuk mengetahui apakah tindakan yang dilakukan efektif atau tidak. Evaluasi dapat dilakukan dengan mengumpulkan data dan informasi, serta membandingkan hasil yang diharapkan dengan hasil yang dicapai.
- e. Tindakan perbaikan: Jika evaluasi menunjukkan bahwa tindakan yang dilakukan tidak efektif, maka perlu dilakukan tindakan perbaikan. Hal ini melibatkan mengevaluasi kembali perencanaan

dan strategi yang telah dibuat, dan membuat perubahan yang diperlukan untuk memperbaiki hasil.

- f. Pemantauan: Setelah masalah berhasil diatasi, langkah terakhir adalah pemantauan. Pemantauan dilakukan untuk memastikan bahwa masalah tidak terulang kembali, serta untuk mengidentifikasi dan menangani masalah baru yang mungkin muncul.

Dalam konteks penelitian evaluasi pelaksanaan penanganan suku cadang guna kelancaran operasional kapal, penanganan mengacu pada proses pengelolaan dan pengaturan suku cadang atau komponen yang diperlukan untuk menjaga kelancaran operasional kapal. Penanganan suku cadang mencakup beberapa kegiatan, seperti pemilihan dan pengadaan suku cadang yang tepat, pengujian dan perawatan suku cadang, penyimpanan dan pengangkutan suku cadang, serta penanganan dan penggunaan suku cadang di kapal. Tujuan dari penanganan suku cadang adalah untuk memastikan bahwa suku cadang tersedia dalam kondisi yang baik dan siap digunakan saat dibutuhkan, sehingga kapal dapat beroperasi dengan efektif dan efisien.

4. Suku cadang

Menurut Ahmad Yahya dalam bukunya yang berjudul “Manajemen Pemeliharaan Mesin” (2011), suku cadang ialah seluruh komponen mesin yang digunakan sebagai pengganti atau sebagai bahan cadangan pada suatu mesin yang rusak. Maupun menurut pendapat dari Abdul Kadir

dalam bukunya yang berjudul “Teknologi Mesin” (2012), suku cadang merupakan suatu komponen kecil yang digunakan pada sebuah mesin dan dapat diganti secara terpisah untuk memperbaiki mesin atau mengganti mesin bila suatu mesin tersebut mengalami kerusakan. Selain itu menurut Indra Gunawan dalam bukunya yang berjudul “Pengelolaan Pemeliharaan Fasilitas Industri” (2019), suku cadang ialah komponen-komponen yang dapat diganti pada sebuah peralatan, atau mesin yang mengalami kerusakan atau keausan, dengan bertujuan guna dapat memperbaiki atau dapat mengembalikan kondisi sebuah mesin supaya mesin tersebut dapat beroperasi dan bekerja dengan optimal.

Secara umum *spare part* atau suku cadang dalam mesin kapal dapat dibagi menjadi beberapa kategori. Beberapa kategori suku cadang umum dalam mesin kapal antara lain sebagai berikut:

- a. *Spare part* baru: adalah suku cadang atau komponen mesin yang masih dalam kondisi baru, yang belum pernah digunakan sebelumnya dan dijual dalam kemasan aslinya. *Spare part* baru umumnya dijual oleh produsen atau distributor resmi, dan biasanya disertai dengan garansi pabrik. Keuntungan dari menggunakan *spare part* baru adalah kualitas dan keandalannya yang lebih tinggi, serta dapat diandalkan untuk memberikan performa mesin yang maksimal dan meminimalkan risiko kerusakan yang tidak diinginkan. *Spare part* baru juga dijamin keaslian dan kecocokannya dengan spesifikasi mesin kapal,

sehingga pengguna dapat memastikan bahwa suku cadang yang digunakan sesuai dengan standar dan persyaratan pabrik.

- b. *Spare part* bekas atau *second-hand parts*: adalah suku cadang atau komponen mesin yang telah digunakan sebelumnya, kemudian dijual kembali untuk digunakan pada mesin kapal lain. *Spare part* bekas biasanya dijual oleh toko-toko suku cadang bekas, toko-toko *online*, atau perusahaan yang mengkhususkan diri dalam pemulihan dan rekondisi suku cadang. Keuntungan dari penggunaan suku cadang bekas adalah biayanya yang lebih rendah dibandingkan dengan spare part baru, dan sering kali masih dapat digunakan dengan baik. Dalam beberapa kasus, suku cadang bekas bahkan dapat memiliki kualitas yang lebih baik daripada yang baru, terutama jika suku cadang tersebut berasal dari mesin kapal yang sudah tidak terpakai namun masih memiliki bagian-bagian yang bagus. Namun, penggunaan suku cadang bekas juga memiliki risiko karena tidak ada jaminan keandalannya. Suku cadang bekas mungkin memiliki umur pemakaian yang lebih pendek dan mungkin juga memiliki cacat atau kerusakan yang tidak terlihat, yang dapat menyebabkan kerusakan pada mesin kapal. Oleh karena itu, sebelum membeli suku cadang bekas, pengguna harus memastikan keaslian dan kualitasnya, dan memastikan bahwa suku cadang tersebut masih dapat digunakan secara aman dan efektif pada mesin kapal.

Pelaksanaan penanganan suku cadang kapal mencakup serangkaian langkah dan proses yang bertujuan untuk memastikan ketersediaan, pemeliharaan, dan penggunaan suku cadang kapal dengan efisien dan efektif. Berikut adalah langkah-langkah umum dalam pelaksanaan penanganan suku cadang kapal:

- a. Identifikasi dan Klasifikasi Suku Cadang: Langkah pertama adalah mengidentifikasi dan mengklasifikasikan semua suku cadang yang diperlukan untuk kapal tersebut. Suku cadang dibagi menjadi kategori berdasarkan tingkat kritisitas, frekuensi penggunaan, dan aspek lain yang relevan.
- b. Perencanaan Kebutuhan Suku Cadang: Berdasarkan analisis klasifikasi suku cadang, sebuah rencana kebutuhan suku cadang harus disusun untuk memahami apa yang dibutuhkan kapal dalam jangka waktu tertentu. Ini melibatkan peramalan permintaan berdasarkan sejarah pemakaian, siklus perawatan, dan kebutuhan operasional.
- c. Pengadaan Suku Cadang: Setelah rencana kebutuhan suku cadang telah disusun, langkah selanjutnya adalah mengurus pengadaan suku cadang tersebut. Ini termasuk mencari pemasok terpercaya, menegosiasikan harga, dan mengelola proses pembelian.
- d. Penerimaan dan Pemeriksaan Suku Cadang: Setelah suku cadang tiba, mereka harus diterima dan diperiksa dengan cermat untuk memastikan kualitas dan kesesuaian dengan pesanan. Hal ini

penting untuk menghindari penggunaan suku cadang cacat atau tidak sesuai yang dapat menyebabkan masalah di kemudian hari.

- e. Penyimpanan yang Tepat: Suku cadang yang telah diperiksa harus disimpan dengan benar dalam kondisi yang sesuai. Penyimpanan yang tepat akan membantu mencegah kerusakan dan korosi, memperpanjang umur suku cadang, dan memudahkan pengambilan saat dibutuhkan.
- f. Pencatatan dan Manajemen Inventaris: Semua data terkait suku cadang harus dicatat dengan baik dalam sistem manajemen inventaris. Informasi yang akurat tentang stok suku cadang, termasuk tanggal pembelian, tanggal kadaluwarsa (jika ada), dan jumlah tersedia, harus selalu terbaru.
- g. Perawatan dan Periode Rotasi: Suku cadang yang tidak sering digunakan harus diperiksa secara berkala untuk memastikan tetap dalam kondisi yang baik. Pada saat yang sama, praktek rotasi suku cadang tertentu dapat membantu menjaga ketersediaan suku cadang yang siap pakai.
- h. Penggunaan yang Efisien: Operator kapal dan kru teknis harus diberikan pelatihan tentang penggunaan yang benar dan efisien dari suku cadang. Ini akan membantu mencegah kerusakan karena kesalahan penggunaan dan memaksimalkan masa pakai suku cadang.
- i. Perbaikan dan Penggantian: Jika ada suku cadang yang rusak atau

mencapai batas umur pakai, perbaikan atau penggantian harus dilakukan sesegera mungkin. Keterlambatan dalam melakukan tindakan ini dapat menyebabkan gangguan dalam operasi kapal.

- j. Pelaporan dan Evaluasi: Selama seluruh proses penanganan suku cadang, pelaporan yang akurat harus dilakukan untuk memantau kinerja dan efisiensi. Evaluasi secara berkala dapat membantu dalam mengidentifikasi area di mana perbaikan dapat dilakukan untuk meningkatkan manajemen suku cadang.

Pelaksanaan penanganan suku cadang kapal adalah upaya yang berkesinambungan dan melibatkan berbagai aspek dari perencanaan hingga penggunaan akhir suku cadang. Dengan manajemen yang baik, kapal dapat beroperasi secara optimal dan efisien dengan meminimalkan waktu henti dan biaya yang tidak perlu.

5. Kelancaran operasional

Kelancaran operasional adalah kemampuan suatu sistem atau peralatan untuk bekerja secara efektif dan efisien tanpa gangguan atau hambatan yang signifikan dalam jangka waktu yang diinginkan. Dalam konteks kapal, kelancaran operasional mengacu pada kemampuan kapal untuk beroperasi dengan baik dan terus menerus selama perjalanan dilaut, tanpa mengalami masalah atau gangguan yang signifikan yang dapat mengancam keselamatan kapal, kru kapal, atau muatan yang diangkut. Menurut Russel dan Taylor (2014), kelancaran operasional dapat diartikan sebagai kemampuan suatu organisasi dalam memenuhi kebutuhan

pelanngannya dengan cara menjelaskan proses operasionalnya secara efisien dan efektif, tanpa adanya hambatan yang berarti, sedangkan menurut William J. Stevenson, kelancaran opsional diartikan sebagai kemampuan suatu organisasi untuk mengelola sumber daya dan proses iperasionalnya dengan baik,sehingga mencapai tujuan organisasi secara efektif dan efisien.

Dalam penelitian evaluasi pelaksanaan penanganan suku cadang guna kelancaran operasional kapal, kelancaran operasional bermaksud kemampuan kapal untuk menjalankan aktivitas operasionalnya secara efektif dan efisien, tanpa terganggu oleh masalah atau hambatan yang signifikan, terkait dengan penggunaan suku cadang kapal. Dalam hal ini, kelancaran operasional kapal tergantung pada ketersediaan dan kondisi suku cadang yang diperlukan untuk menjaga kinerja dan fungsi kapal.

Penanganan suku cadang yang tepat akan memastikan ketersediaan suku cadang kapal yang diperlukan, dengan kualitas dan kondisi yang baik, serta memungkinkan kapal untuk mengatasi masalah atau kegagalan suku cadang dengan cepat dan efektif. Hal ini akan membantu mengoptimalkan kelancaran operasional kapal dan menjaga keandalan kapal dalam menjalankan tugasnya di laut. Dalam penelitian evaluasi tersebut, peran penanganan suku cadang menjadi faktor penting dalam mencapai kelancaran operasional kapal, dan penilaian dilakukan untuk mengetahui sejauh mana pelaksanaan penanganan suku cadang dalam mendukung kelancaran operasional kapal.

6. Bagian dari perusahaan yang melayani suku cadang

Dalam perusahaan pelayaran kapal, terdapat beberapa bagian atau departemen yang melayani penanganan suku cadang. Berikut adalah beberapa bagian penting dan cara kerja mereka dalam melayani suku cadang:

a. Departemen Pembelian

Departemen ini bertanggung jawab untuk mengelola pembelian suku cadang kapal. Mereka akan berkomunikasi dengan pemasok suku cadang, mengevaluasi penawaran harga, dan melakukan negosiasi untuk mendapatkan harga yang kompetitif. Setelah itu, mereka akan melakukan pemesanan suku cadang yang diperlukan dan memastikan pengiriman tepat waktu.

b. Gudang

Departemen gudang akan menyimpan dan mengelola persediaan suku cadang kapal. Mereka akan menerima suku cadang dari departemen pembelian atau pemasok eksternal, memeriksa kualitasnya, dan menyimpannya dengan sistem inventaris yang terorganisir. Ketika suku cadang diperlukan, gudang akan mengeluarkan dan mengirimkannya kepada pihak awak kapal yang membutuhkannya.

c. Departemen Logistik

Departemen logistik mengurus pengiriman suku cadang dari perusahaan ke kapal. Mereka akan mengatur transportasi, melakukan

pelacakan pengiriman, dan memastikan suku cadang tiba tepat waktu. Departemen logistik juga akan berkoordinasi dengan departemen pembelian dan gudang untuk memastikan ketersediaan suku cadang yang sesuai dengan jadwal operasional kapal.

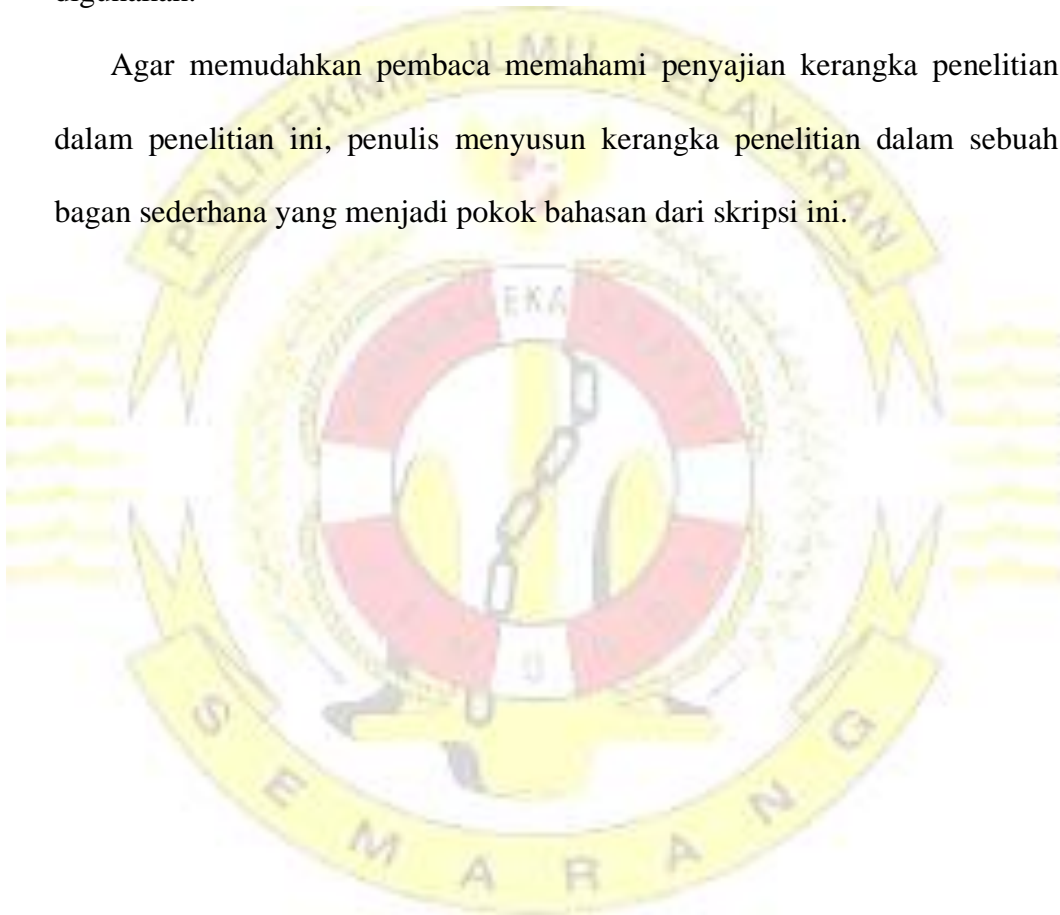
Setiap departemen ini akan bekerja secara terintegrasi untuk memastikan penanganan suku cadang yang efisien dan efektif. Mereka akan saling berkoordinasi, berkomunikasi, dan mematuhi prosedur internal yang telah ditetapkan untuk memenuhi kebutuhan suku cadang kapal dengan tepat waktu dan kualitas yang baik.

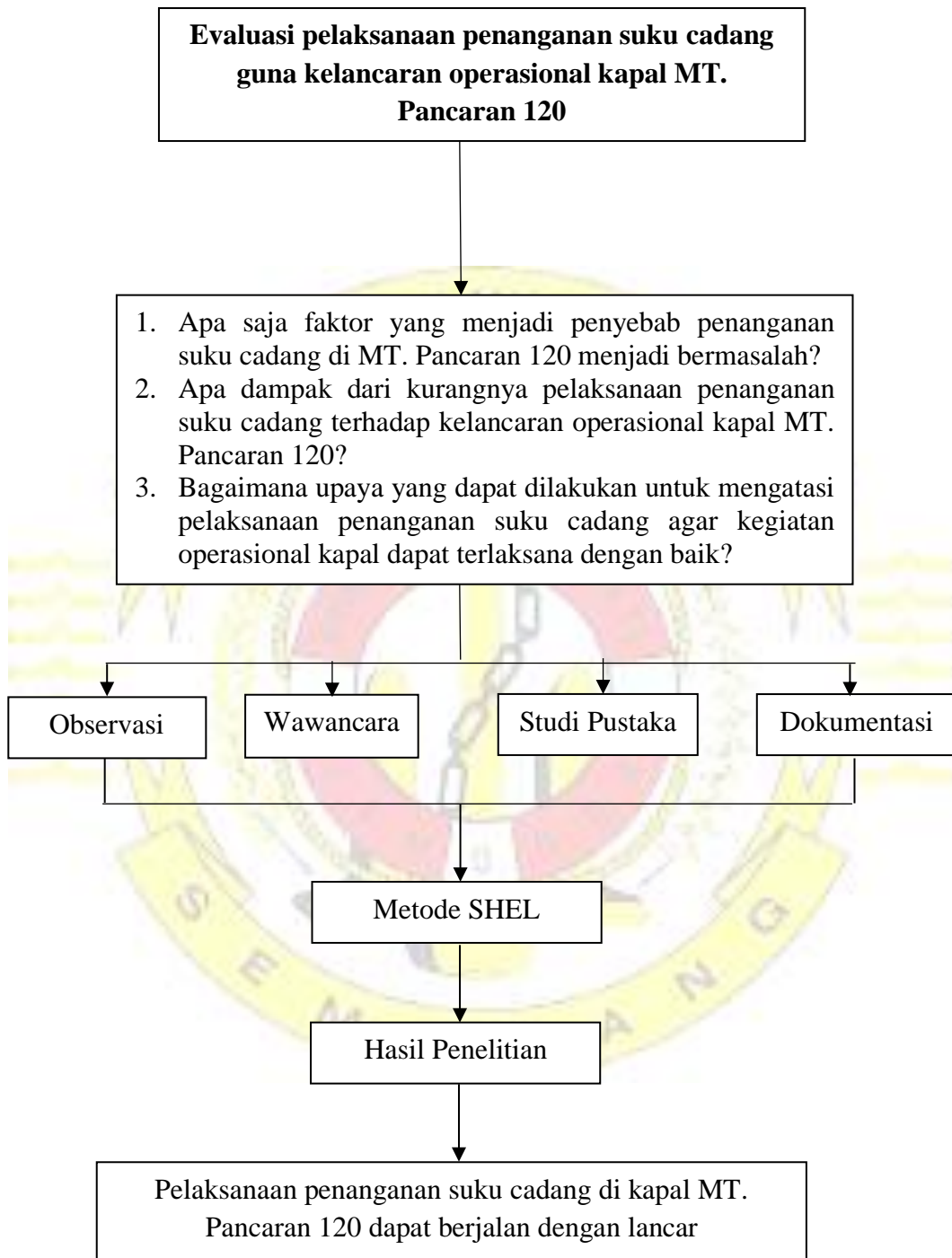
B. Kerangka Penelitian

Kerangka penelitian merupakan salah satu unsur penting yang ada di dalam penelitian ini. Kerangka penelitian adalah sebuah konsep atau rancangan yang terdapat pada sebuah penelitian dan saling berhubungan, yang mana penggambaran antara aspek satu dengan yang lainnya bisa terhubung secara detail dan juga sistematis serta dapat diterima oleh semua pihak. Kerangka penelitian yang baik dan sistematis akan membantu peneliti untuk memperoleh hasil yang akurat dan memberikan manfaat yang signifikan bagi pengembangan pengetahuan dan praktek di bidang yang diteliti. Menurut Sugiyono (2017), mengemukakan bahwa kerangka penelitian adalah suatu kerangka konseptual yang memaparkan perusuan masalah, tujuan penelitian, hipotesis atau pertanyaan penelitian, metode penelitian, analisis data, dan hasil penelitian yang diharapkan. Sedangkan menurut Carswel (2014), menjelaskan bahwa kerangka penelitian adalah konsep dasar, teori, atau

model yang menjadi landasan penelitian, termasuk variable-variabel yang akan diteliti dan hubungan antara variable tersebut. Adapun menurut Suharsimi Arikunto (2013), mengatakan bahwa kerangka penelitian adalah suatu kerangka pikir yang berisi perumusan masalah, tujuan penelitian, hipotesis atau pertanyaan penelitian, dan metode yang nantinya akan digunakan.

Agar memudahkan pembaca memahami penyajian kerangka penelitian dalam penelitian ini, penulis menyusun kerangka penelitian dalam sebuah bagan sederhana yang menjadi pokok bahasan dari skripsi ini.





Gambar 2.1 Kerangka Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan hasil pembahasan pada bab 4 didapatkan simpulan sebagai berikut:

1. Faktor yang menjadi penyebab dalam penanganan suku cadang di MT. Pancaran 120 menjadi bermasalah adalah:
Penggunaan suku cadang yang tidak efisien dan tidak sesuai dengan *manual book* serta kurangnya koordinasi dan komunikasi antar *crew* kamar mesin.
2. Dampak dari kurang baiknya pelaksanaan penanganan suku cadang terhadap kelancaran operasional kapal MT. Pancaran 120 adalah:
Kurangnya suku cadang, biaya perawatan yang lebih tinggi, turunnya efisiensi operasional.
3. Upaya yang dapat dilakukan dalam penanganan suku cadang agar kegiatan operasional kapal MT. Pancaran 120 dapat terlaksana dengan baik adalah:
Melengkapi data permintaan suku cadang dan mengirim ulang permintaan jika terjadi kesalahan, meningkatkan komunikasi antara pihak *crew* kapal dan pihak perusahaan, mendata pemakaian suku cadang dan memeriksa kerusakan suku cadang dengan teliti, menyusun perawatan terencana secara akurat, Menyimpan suku cadang dengan rapat sesuai dengan prosedur yang ada.

B. Keterbatasan Penelitian

Dalam melaksanakan penelitian ini, peneliti mengalami beberapa keterbatasan dan kekurangan. Faktor-faktor keterbatasan dan kekurangan berdasarkan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Keterbatasan waktu, waktu yang terbatas saat melakukan penelitian dikarenakan masalah yang melibatkan tidak hanya pada penanganan suku cadang saja, tetapi juga seluruh sistem permesinan yang ada di kamar mesin di atas kapal.
2. Kurangnya pengalaman peneliti, peneliti masih dalam tahap pembelajaran dan pengembangan wawasan serta pengetahuan di bidang permesinan kapal. Kurangnya pengalaman tersebut dapat mempengaruhi pemahaman dan interpretasi hasil penelitian.
3. Kurangnya fasilitas sarana dan prasarana, keterbatasan fasilitas dan infrastruktur yang tersedia bagi peneliti dapat membatasi kemampuan dalam melaksanakan penelitian secara optimal.

C. Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas, berikut saran- saran:

1. Sebaiknya *crew* MT. Pancaran 120 meningkatkan koordinasi dan komunikasi yang baik supaya penanganan suku cadang dapat berjalan dengan efisien, serta teliti pada saat melakukan permintaan suku cadang, dan lebih memperhatikan data barang yang akan diminta sesuai dengan *manual book* agar tidak terjadi kesalahan pada saat melakukan permintaan suku cadang.

2. Bagi *crew* mesin di kapal agar selalu mendata suku cadang yang ada dan yang kurang, supaya tidak terjadi kekurangan suku cadang diatas kapal, sehingga mencegah dari kerusakan yang mengakibatkan tingginya biaya perawatan dan mencegah dari turunnya efisiensi operasional kapal.
3. Bagi *crew* mesin agar selalu melengkapi data permintaan suku cadang serta melakukan komunikasi yang baik antara *crew* kapal dengan pihak perusahaan, selain itu *crew* juga harus mendata dan memeriksa keadan suku cadang agar dapat menjaga perawatan mesin sesuai dengan rencana dan akurat selain itu *crew* dapat menyimpan suku cadang dengan baik sesuai prosedur yang ada.

Sekian dari kesimpulan yang dapat peneliti rangkum serta saran yang dapat diberikan kepada pembaca mengenai penelitian ini, Meskipun penelitian ini belum sempurna, harapannya adalah bahwa ini dapat menjadi referensi bagi mereka yang melakukan pelaksanaan penanganan suku cadang yang memiliki dampak signifikan bagi kelancaran operasional kapal.

DAFTAR PUSTAKA

- Abbas Salim. (2006). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Raja Grafindo
- A. M., Sardiman. (2014). *Interaksi & Motivasi Belajar Mengajar*. Jakarta: Rajawali Pers
- A.S. Moenir, (2010). *Manajemen Pelayanan Umum di Indonesia*. Jakarta: PT Bumi Aksara
- Arikunto, S. (2013). *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta
- Creswell, John W. (2014). *Penelitian Kualitatif & Desain Riset*, Yogyakarta : Pustaka Pelajar
- Danuasmoro, Goenawan. (2003). *Manajemen Perawatan*. Jakarta, penerbit: YayasanBina Citra Samudera.
- Fabiana Meijon Fadul. (2019). *Pengertian manajemen sumber daya manusia (Issue. 2016)*. Universitas Muhammadiyah Ponorogo
- Gunawan. Indra. (2019). *Pengelolaan Pemeliharaan Fasilitas Industri*
- Indrajit dan Pranoto. (2016), *Manajemen Persediaan, Barang umum dan Suku cadang untuk Keperluan Pemeliharaan, Perbaikan dan Operasi*, Yogyakarta
- Kadir. Abdul. (2012). *Teknologi Mesin*. Yogyakarta : Andi Offset
- Kosasih, Engkos dan Hananto Soewodo. (2007). *Manajemen Perusahaan Pelayaran*. Jakarta: Rajawali Pers
- Kurniawan, J.H. and Almahdy, I. (2011), "Teknik Posisi dan Penyimpanan Spare Parts berbasis JIT pada Gudang Bengkel Otomotif", Jurnal PASTI Volume V Edisi, Jakarta

Kuswarno, Engkus. (2013). *Metode Penelitian Komunikasi Fenomenologi*. Bandung : Widya Padjajaran

Malik, Iswan Abdul. (2016), *Manajemen Pemeliharaan Bangunan*.

Nazir, M. (2013). *Metode Penelitian*. Bogor: Penerbit Ghalia Indonesia

Nasution, Arman Hakim, Dkk. (2006). *Aktivitas perusahaan*. Yogyakarta: C.V Andi Offset,

Nugrahani, Farida. (2014). *Metode Penelitian Kualitatif dalam Penelitian Pendidikan Bahasa*. Solo: Cakra Books

Rachmawati. Rini. dan Weni Winarni. (2017). *Manajemen Keperawatan*.

Russel, Roberta S.dan Taylor III, Bernard W. (2014). *Operations and Supply Chain Management*. Singapore: John Wiley & Sons

Sanjaya. W, (2015). *Model Pengajaran Dan Pembelajaran*. Bandung : CV Pustaka Setia

Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif Dan R&D*. Bandung: PT Alfabet.

Sugiyono, (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: CV. Alfabeta.

Sugiyono,. (2018). *Metode Penelitian Evaluasi*. Bandung: CV Alfabeta

Suparwo. (2013). *Permesinan Bantu di Kapal-Kapal Niaga* , Jakarta : CV.Surya Efrindo.

Yahya. Ahmad. (2011). *Manajemen Pemeliharaan Mesin*.

Yaumidini. Aulia. (2017). "Aplikasi Teknik Permainan Puzzle Kosakata Dalam Meningkatkan Penguasaan Ajektiva". Jakarta : Universitas Pendidikan Indonesia

LAMPIRAN-LAMPIRAN

LAMPIRAN 1

Transkrip Daftar Wawancara I

Identitas Informan

Nama : M. Basri

Jabatan : *Chief Enginer* MT. Pancaran 120

Hasil Wawancara

Cadet : “Selamat Pagi chief, sebelumnya mohon maaf mengganggu waktunya, saya izin bertanya mengenai pelaksanaan penanganan suku cadang di MT. Pancaran 120?”

C/Engineer : “Pagi Det, iya boleh silahkan.”

Cadet : “*Chief* sebagai *Chief Enginer* di kapal MT. Pancaran 120 apakah *Chief* mengetahui adanya kendala dalam pelaksanaan penanganan suku cadang? Dan apakah kendala tersebut dapat berpengaruh dalam proses kelancaran operasional kapal *Chief*?”

C/Engineer : “Iya det sangat berpengaruh karena suku cadang merupakan suatu hal utama diatas kapal yang menjadi perhatian khusus dikarenakan suku cadang lah yang menjadi patokan utama kelancaran opearasional kapal, kendala dalam pelaksanaan penanganan suku cadang diantaranya yaitu penggunaan suku cadang yang tidak efisien, serta suku cadang yang tidak sama dengan *manual book*.”

- Cadet : “Siap *chief*, lalu bagaimana pengaruhnya dengan perawatan suku cadang ?”
- C/Engineer : “Gini det Karena kalau suku cadang yang dibutuhkan tidak ada, itu dapat berpengaruh terhadap kelancaran operasional kapal, missal terjadi kerusakan yang berat dan suku cadang yang di butuhkan tidak ada itu dapat menghambat perjalanan kapal tersebut”
- Cadet : “Baik *chief*, dengan kendala tersebut upaya apa yang bisa dilakukan oleh kita para *crew* yang ada di kamar mesin ?”
- C/Engineer : “Ya upaya yang dilakukan gini det, kita dapat melakukan permintaan suku cadang sebelum suku cadang habis, meningkatkan komunikasi antara pihak *crew* kapal dan pihak perusahaan, mendata pemakaian suku cadang dan memeriksa kerusakan suku cadang dengan teliti, menyusun perawatan terencana secara akurat, Menyimpan suku cadang dengan rapat sesuai dengan prosedur yang ada.”
- Cadet : “Mohon izin *Chief*, untuk penjelasannya seperti apa ya *Chief*?”
- C/Engineer : “Jadi gini sebelum melakukan permintaan kita harus mendata terlebih dulu mana suku cadang yang akan diminta, kemudian kita juga harus selalu memeriksa suku cadang dari permesinan mana yang sudah saatnya kita ganti, sehingga kita juga dapat melakukan perawatan sesuai

dengan rencana untuk mencegah terjadinya kerusakan yang berlebihan terhadap permesinan kita. Selain itu setelah suku cadang yang diminta telah datang kita juga harus menyimpannya dengan baik”

Cadet : “Baik terimakasih banyak *Chief* atas penjelasannya.”



Tranksrip Daftar Wawancara II

Identitas Informan Utama

Nama : Agus Djunaedi

Jabatan : *Second Enginer* MT. Pancaran 120

Hasil Wawancara

Cadet : “Selamat Pagi Bass Agus, sebelumnya mohon maaf mengganggu waktunya Bass, saya izin bertanya mengenai bagaimana alur prmintaan suku cadang di MT. Pancaran 120?”

2/Enginer : “Pagi Aldi, iya gimana ?”

Cadet : “Sepengetahuan bass sebagai *Second Enginer* di MT. Pancaran 120 bagaimana alur dari permintaan suku cadang ke kantor serta penanganannya diatas kapal ?”

2/Enginer : “Jadi sebelum kita melakukan permintaan suku cadang, sebaiknya kita mendata terlebih dahulu suku cadang mana yang kiranya akan diminta, dan yang diutamakan adalah suku cadang dari permesinan yang sudah waktunya untuk melakukan perbaikan, selain itu kita para *enginer* juga harus teliti dalam memasukan *part number* yang akan diminta agar tidak terjadi kesalahan saat melakukan pembelian nantinya, setelah semua itu dilakukan lalu kita mengirimnya melalui email perusahaan yang khusus di gunakan untuk menerima permintaan barang ”

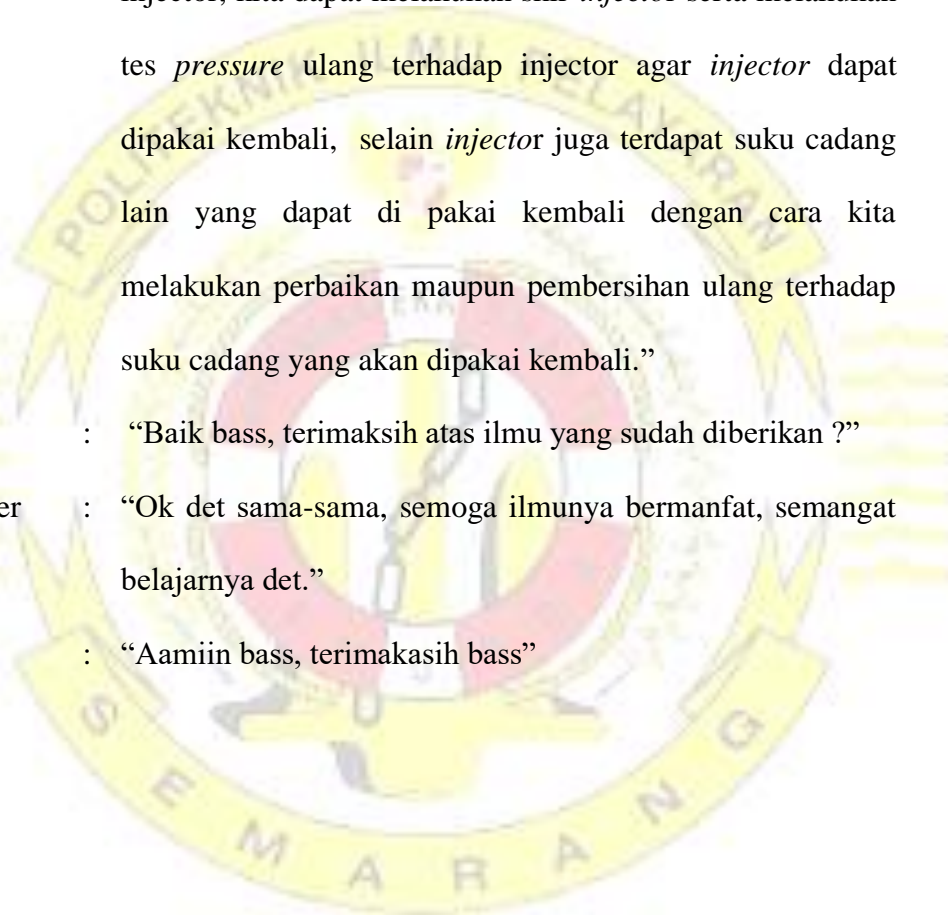
Cadet : “Siap bass, lalu bagaimana dengan suku cadang yang mengalami penundaan untuk dikirim diatas kapal ?”

2/Enginer : “Untuk mengatasi kejadian tersebut kita sebagai *crew* kamar mesin biasanya dapat melakukan *maintenance* ulang terhadap suku cadang yang dapat di pakai lagi missal seperti injector, kita dapat melakukan skir *injector* serta melakukan tes *pressure* ulang terhadap injector agar *injector* dapat dipakai kembali, selain *injector* juga terdapat suku cadang lain yang dapat di pakai kembali dengan cara kita melakukan perbaikan maupun pembersihan ulang terhadap suku cadang yang akan dipakai kembali.”

Cadet : “Baik bass, terimakasih atas ilmu yang sudah diberikan ?”

2/Enginer : “Ok det sama-sama, semoga ilmunya bermanfaat, semangat belajarnya det.”

Cadet : “Aamiin bass, terimakasih bass”



LAMPIRAN II

Pengecekan Suku Cadang Yang tiba diatas kapal



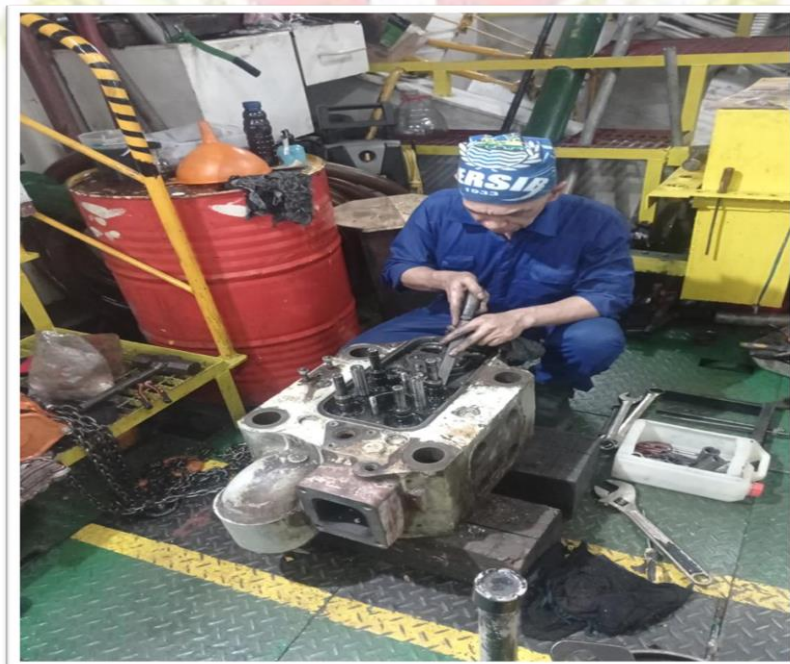
LAMPIRAN III

Penanganan Suku cadang Diatas kapal

Over Haul Cylinder Head



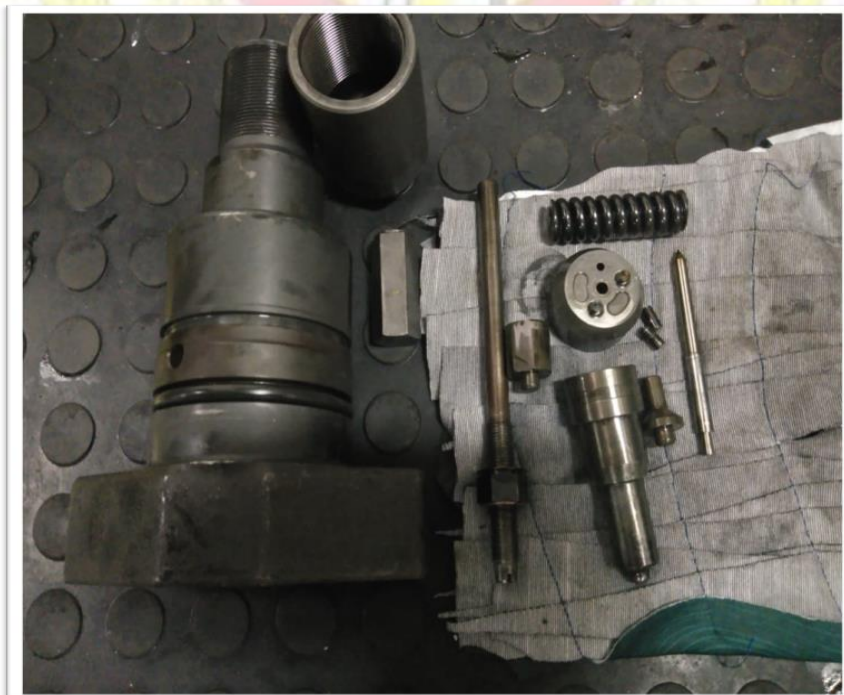
Proses Laping Cylinder Heid



Proses Penggantian *Injector*



Proses Laping *Injector*



Tes Pressure *Injector*



Penggantian Filter Bahan bakar A/E




Pemberian *Greasing* ke Pompa



LAMPIRAN IV


Crew List MT. Pancaran 120

	Daftar kru kapal / Crew list	DIKENDALIKAN
		Disetujui: DPA/DMR
		F-P4-05-01-R00
		Apr 2019

Kapal : MT. PANCARAN 120 Bendera : INDONESIA

Tanggal : 25 AGUSTUS 2022 Nomor IMO / Tanda panggil : 9925576 / YDF12

NO	NAME	RANKING	CERTIFICATE	IJASAH NO	ENDORS NO.	SIGN ON	S. BOOK NO	EXPIRE
1	CAPT. AGUS HERLIANTO	MASTER	ANT-II	6200130174N20217	6200130174NB0217	11.09.21	G 016405	06.08.23
2	EDY ADYANTO	CHIEF OFFICER	ANT-I	6200157501N10121	6200157501NA0121	20.05.22	C031996	26.01.25
3	ASEP DARMAWAN	SECOND OFFICER	ANT-III	6211408564N30118	6211408564NC0118	27.07.22	G138976	22.02.25
4	TIO AGHAJATI	THIRD OFFICER	ANT-III	6211534887M35322	6211534887M35322	20.05.22	G012371	24.08.23
5	M. BASRI	CHIEF ENGINEER	ATT-I	6200022173T10219	6200022173T10219	07.06.21	F294169	01.11.22
6	ROMADONI ARDIANSYAH	SECOND ENGINEER	ATT-II	6201022209T20218	6201022209TB0218	27.07.22	H031023	09.05.25
7	YOSUA M SITANGGANG	THIRD ENGINEER	ATT-II	6201658930T20119	6201658930TB0119	20.05.22	F344903	18.06.23
8	NAHRULLAH	FOURTH ENGINEER	ATT-III	6201198510S30421	6201198510SC0421	06.04.22	F329193	03.06.23
9	ABU KASIM NAMKATU	ELECTRICIAN	RATING	6201354237355320	-	21.12.20	F305004	16.12.22
10	SAHARUDIN	BOATSWAIN	RATING	6200253959340621	-	10.10.21	E157907	24.06.24
11	SYAWALUDDIN H.	ENGINE FOREMAN	RATING	6200084056420216	-		E118258	05.10.23
12	SHOLIHIN	CHIEF COOK	RATING	6200196051340222	-	20.05.22	F144036	20.09.23
13	NOVAN ALLO DATU	QUARTER MASTER B	RATING	6201308326340120	-	06.04.22	F073447	19.04.23
14	AGUS BUDIANTO	QUARTER MASTER A	ANT-V	6211521365N50120	6211521365N50120	05.10.21	D077407	25.11.23
19	YUSRIADI YUSRAN	QUARTER MASTER C	RATING	6211417739340617	-	13.01.22	G068905	30.03.24
16	AGUNG PURNOMO	OILER C	RATING	6211426125420219	-	10.12.21	E073800	20.03.23
17	YOKO ASROBI MUNTHE	OILER A	ATT-IV	62016952735S43819	6201695273SD3819	21.12.20	G009119	05.11.23
18	ADIANA SUWANDANA S	OILER B	ATT-V	6201342737T50216	6201342737TE0221	05.10.21	F235267	27.05.25
19	IKBAL GUSTIAN GINTING	ORDINARY SEAMAN	ANT-III	6211930995N33821	6211930995NC3821	26.04.22	FZ84383	24.12.23

	Daftar kru kapal / Crew list		DIKENDALIKAN
			Disetujui: DPA/DMR
			F-P4-05-01-R00
			Apr 2019

Kapal : MT. PANCARAN 120 Bendera : INDONESIA

Tanggal : 25 AGUSTUS 2022 Nomor IMO / Tanda panggil : 9925576 / YDFJ2

20	PALI BAWAN	MESS BOY	RATING	6200273573340716	-	04.10.21	G016391	07.08.23
21	RENDY LAMBANG BP	DECK CADET	BST	-	-	04.10.20	G059455	22/04/24
22	ALDI KUSUMA	ENGINE CADET	BST	-	-	31.08.21	G059912	28/04/24

Nakhoda




Nama : Capt. Agus Herlianto

Catatan : daftar kru kapal ini diperbaharui setiap ada kru kapal baru naik di kapal dan dikirim setiap bulan kepada kantor

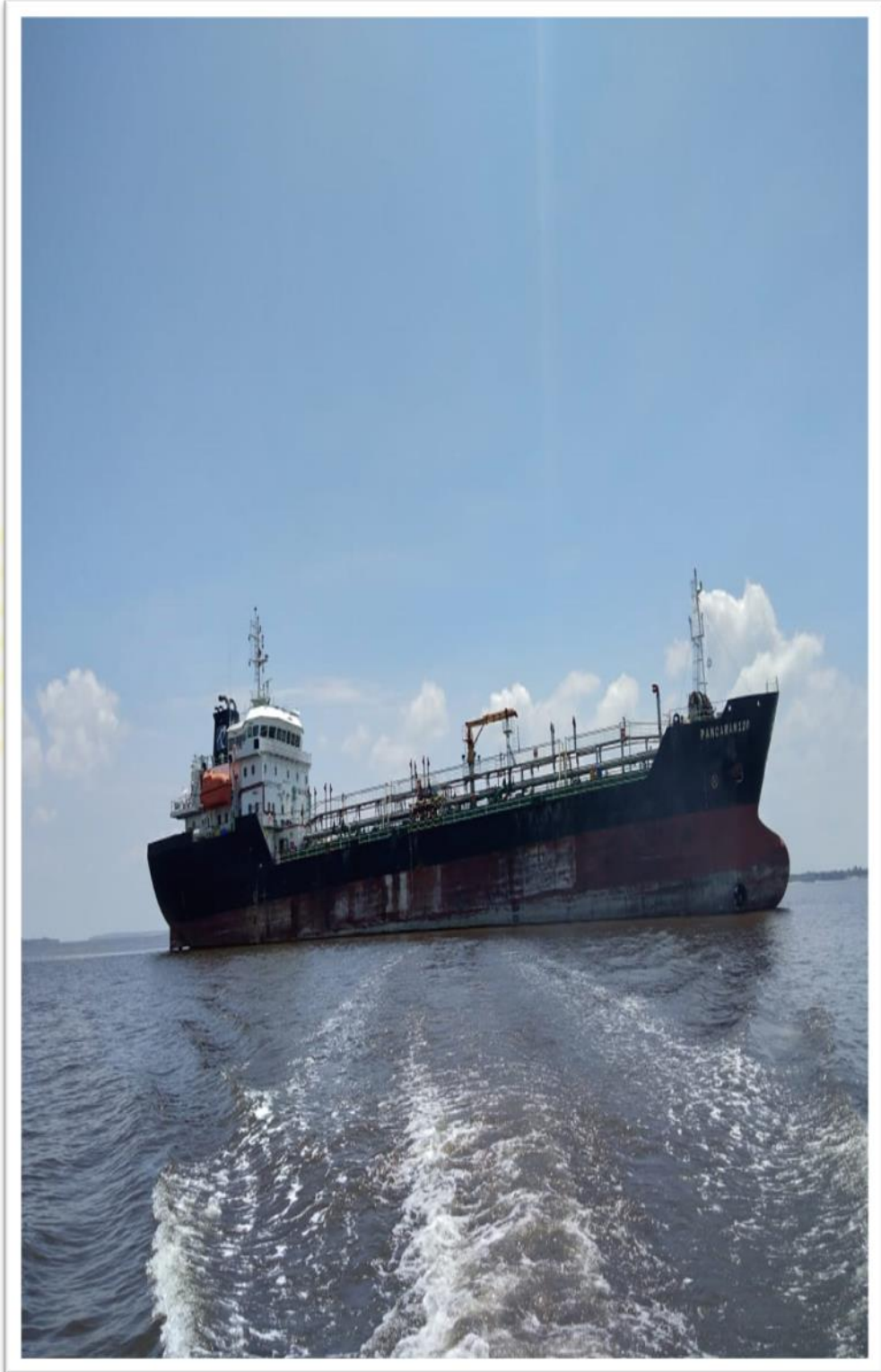
LAMPIRAN V

Ship Particullar MT. Pancaran 120

SHIP'S PARTICULARS MT. PANCARAN 120																																																											
NAME	MT.PANCARAN 120	KEEL LAID	November 12, 2018																																																								
CALL SIGN	YDFJ2	LAUNCHED	July 7, 2020																																																								
FLAG	INDONESIA	DELIVERED																																																									
PORT OF REGISTRY	BATAM	SHIPYARD	KUMALA INDONESIA SHIPYARD																																																								
OFFICIAL NUMBER		DRY DOCK																																																									
IMO/LLOYDS NUMBER	9925578																																																										
CLASS SOCIETY	B.K.I.																																																										
CLASS NOTATION	A100 P & SM																																																										
P & I CLUB	THE SHIPOWNERS' MUTUAL PROTECTION & INDEMNITY ASSOCIATION (LUXEMBOURG)																																																										
OWNERS		PT.PANCARAN GROUP																																																									
OPERATORS		PT.DESTINASI MARITIME INDONESIA																																																									
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2" style="text-align: center;">SATELLITE COMMUNICATION</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="width: 50%;">E-MAIL</td> <td>INM-B INM-C mtpancaran120@gmail.com</td> </tr> <tr> <td>Inmarsat</td> <td>INMARSAT-C FM-207 AD-U/FANG</td> </tr> <tr> <td>TEL. INM B</td> <td>With SSAS Felscom-1855A/Furung</td> </tr> <tr> <td>Mobile No</td> <td></td> </tr> <tr> <td>TELEX/FAX</td> <td></td> </tr> <tr> <td>MMSI</td> <td>525101689</td> </tr> </tbody> </table>				SATELLITE COMMUNICATION		E-MAIL	INM-B INM-C mtpancaran120@gmail.com	Inmarsat	INMARSAT-C FM-207 AD-U/FANG	TEL. INM B	With SSAS Felscom-1855A/Furung	Mobile No		TELEX/FAX		MMSI	525101689																																										
SATELLITE COMMUNICATION																																																											
E-MAIL	INM-B INM-C mtpancaran120@gmail.com																																																										
Inmarsat	INMARSAT-C FM-207 AD-U/FANG																																																										
TEL. INM B	With SSAS Felscom-1855A/Furung																																																										
Mobile No																																																											
TELEX/FAX																																																											
MMSI	525101689																																																										
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="3" style="text-align: center;">PRINCIPAL DIMENSIONS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>LOA</td><td>93.00 M</td></tr> <tr><td>LBP</td><td>87.00M</td></tr> <tr><td>BREADTH (Extreme)</td><td>17.50 M</td></tr> <tr><td>DEPTH (molded)</td><td>9.00 M</td></tr> <tr><td>HEIGHT (maximum)</td><td>30.4 M</td></tr> <tr><td>BRIDGE FRONT - BOW</td><td>71.9 M</td></tr> <tr><td>BRIDGE FRONT - STERN</td><td>21.1 M</td></tr> <tr><td>BRIDGE FRONT - MFOLD</td><td>24.8 M</td></tr> </tbody> </table>		PRINCIPAL DIMENSIONS			LOA	93.00 M	LBP	87.00M	BREADTH (Extreme)	17.50 M	DEPTH (molded)	9.00 M	HEIGHT (maximum)	30.4 M	BRIDGE FRONT - BOW	71.9 M	BRIDGE FRONT - STERN	21.1 M	BRIDGE FRONT - MFOLD	24.8 M																																							
PRINCIPAL DIMENSIONS																																																											
LOA	93.00 M																																																										
LBP	87.00M																																																										
BREADTH (Extreme)	17.50 M																																																										
DEPTH (molded)	9.00 M																																																										
HEIGHT (maximum)	30.4 M																																																										
BRIDGE FRONT - BOW	71.9 M																																																										
BRIDGE FRONT - STERN	21.1 M																																																										
BRIDGE FRONT - MFOLD	24.8 M																																																										
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>TONNAGE</th> <th>REGO</th> <th>SUEZ</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>NET</td><td>1,947.00</td><td></td></tr> <tr><td>GROSS</td><td>4,295.00</td><td></td></tr> <tr><td>DWT</td><td>6500.00</td><td></td></tr> </tbody> </table>		TONNAGE	REGO	SUEZ	NET	1,947.00		GROSS	4,295.00		DWT	6500.00		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="4" style="text-align: center;">TANK CAPACITIES (cbm)</th> </tr> <tr> <th colspan="2">CARGO TANKS (100 % Vol) (liter)</th> <th colspan="2">BLST TKS (100 %)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>No. 1P</td><td>665.630</td> <td>No. 5P</td><td>633.611</td> </tr> <tr> <td>No. 1S</td><td>665.974</td> <td>No. 5S</td><td>634.088</td> </tr> <tr> <td>No. 2P</td><td>690.553</td> <td></td><td></td> </tr> <tr> <td>No. 2S</td><td>690.611</td> <td></td><td></td> </tr> <tr> <td>No. 3P</td><td>712.482</td> <td>SLOP P</td><td>130.743</td> </tr> <tr> <td>No. 3S</td><td>712.512</td> <td>SLOP S</td><td>130.424</td> </tr> <tr> <td>No. 4P</td><td>712.623</td> <td>TOTAL</td><td>261.167</td> </tr> <tr> <td>No. 4S</td><td>712.346</td> <td>TOTAL</td><td>709.1287</td> </tr> <tr> <td>TOTAL</td><td>6830.630</td> <td></td><td></td> </tr> </tbody> </table>		TANK CAPACITIES (cbm)				CARGO TANKS (100 % Vol) (liter)		BLST TKS (100 %)		No. 1P	665.630	No. 5P	633.611	No. 1S	665.974	No. 5S	634.088	No. 2P	690.553			No. 2S	690.611			No. 3P	712.482	SLOP P	130.743	No. 3S	712.512	SLOP S	130.424	No. 4P	712.623	TOTAL	261.167	No. 4S	712.346	TOTAL	709.1287	TOTAL	6830.630		
TONNAGE	REGO	SUEZ																																																									
NET	1,947.00																																																										
GROSS	4,295.00																																																										
DWT	6500.00																																																										
TANK CAPACITIES (cbm)																																																											
CARGO TANKS (100 % Vol) (liter)		BLST TKS (100 %)																																																									
No. 1P	665.630	No. 5P	633.611																																																								
No. 1S	665.974	No. 5S	634.088																																																								
No. 2P	690.553																																																										
No. 2S	690.611																																																										
No. 3P	712.482	SLOP P	130.743																																																								
No. 3S	712.512	SLOP S	130.424																																																								
No. 4P	712.623	TOTAL	261.167																																																								
No. 4S	712.346	TOTAL	709.1287																																																								
TOTAL	6830.630																																																										
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>LOAD LINE INFORMATION</th> <th>FREEBOARD</th> <th>DRAFT</th> <th>DWT</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>TROPICAL</td><td>2,17 M</td><td>6,73 M</td><td>6504.63</td></tr> <tr><td>SUMMER</td><td>2,20 M</td><td>6,70 M</td><td>6489.72</td></tr> <tr><td>WINTER</td><td>2,45 M</td><td>6,45 M</td><td>6101.33</td></tr> <tr><td>LIGHTSHIP</td><td>6,85 M</td><td>2,05 M</td><td>0.000</td></tr> <tr><td>NORMAL BALLAST COND</td><td>4,24 M</td><td>4,66 M</td><td>3581,79</td></tr> <tr><td>SEG. BALLAST COND</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>FWA @ Summer Draft</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>TPC @ Summer draft</td><td></td><td>13.115 T/CM</td><td></td></tr> </tbody> </table>		LOAD LINE INFORMATION	FREEBOARD	DRAFT	DWT	TROPICAL	2,17 M	6,73 M	6504.63	SUMMER	2,20 M	6,70 M	6489.72	WINTER	2,45 M	6,45 M	6101.33	LIGHTSHIP	6,85 M	2,05 M	0.000	NORMAL BALLAST COND	4,24 M	4,66 M	3581,79	SEG. BALLAST COND				FWA @ Summer Draft				TPC @ Summer draft		13.115 T/CM		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>CARGO MANFOLD SIZE</th> <th>12" x 4</th> <th>NO.6 WBT P</th> <th>251.766</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>CARGO REDUCER</td> <td>12" TO 10", 6", 6"</td> <td>NO.7 WBT P</td> <td>63.974</td> </tr> <tr> <td>BUNKER MANIFOLD</td> <td>MDO 3" x 2, HFO 3" x 2</td> <td>NO.7 WBT S</td> <td>63.974</td> </tr> <tr> <td>LOADING RATE</td> <td></td> <td>APT</td> <td>52.114</td> </tr> <tr> <td>HEAVY WEATHER BLS TK</td> <td></td> <td>TOTAL</td> <td>3,189.633</td> </tr> </tbody> </table>		CARGO MANFOLD SIZE	12" x 4	NO.6 WBT P	251.766	CARGO REDUCER	12" TO 10", 6", 6"	NO.7 WBT P	63.974	BUNKER MANIFOLD	MDO 3" x 2, HFO 3" x 2	NO.7 WBT S	63.974	LOADING RATE		APT	52.114	HEAVY WEATHER BLS TK		TOTAL	3,189.633
LOAD LINE INFORMATION	FREEBOARD	DRAFT	DWT																																																								
TROPICAL	2,17 M	6,73 M	6504.63																																																								
SUMMER	2,20 M	6,70 M	6489.72																																																								
WINTER	2,45 M	6,45 M	6101.33																																																								
LIGHTSHIP	6,85 M	2,05 M	0.000																																																								
NORMAL BALLAST COND	4,24 M	4,66 M	3581,79																																																								
SEG. BALLAST COND																																																											
FWA @ Summer Draft																																																											
TPC @ Summer draft		13.115 T/CM																																																									
CARGO MANFOLD SIZE	12" x 4	NO.6 WBT P	251.766																																																								
CARGO REDUCER	12" TO 10", 6", 6"	NO.7 WBT P	63.974																																																								
BUNKER MANIFOLD	MDO 3" x 2, HFO 3" x 2	NO.7 WBT S	63.974																																																								
LOADING RATE		APT	52.114																																																								
HEAVY WEATHER BLS TK		TOTAL	3,189.633																																																								
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>TYPE OF HULL</th> <th>DOUBLE HULL</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>TYPE OF SHIP</td> <td>OIL TANKER</td> </tr> </tbody> </table>		TYPE OF HULL	DOUBLE HULL	TYPE OF SHIP	OIL TANKER	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2" style="text-align: center;">MACHINERY / PROPELLER / RUDDER</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>MAIN ENGINE</td><td>YANMAR 6EY26.2 X 2000 HP</td></tr> <tr><td>FUEL</td><td>high speed diesel cat 3412.DITA</td></tr> <tr><td>CARGO ENGINE</td><td></td></tr> <tr><td>GENERATOR (2 sets)</td><td>YANMAR 6AYL-ST X 320kw</td></tr> <tr><td>ME AIR START COMPS.</td><td></td></tr> <tr><td>EMER D.G. (1 set)</td><td></td></tr> <tr><td>PROPELLER</td><td>FIX. DIA 269M PITCH 1.8875 1972HP X 247.5RPM NO OF BLADE 4</td></tr> <tr><td>STEERING GEAR</td><td></td></tr> <tr><td>SERVICE SPEED</td><td></td></tr> <tr><td>BOW TRUSTER ENGINE</td><td>CAT 3412.DITA</td></tr> </tbody> </table>		MACHINERY / PROPELLER / RUDDER		MAIN ENGINE	YANMAR 6EY26.2 X 2000 HP	FUEL	high speed diesel cat 3412.DITA	CARGO ENGINE		GENERATOR (2 sets)	YANMAR 6AYL-ST X 320kw	ME AIR START COMPS.		EMER D.G. (1 set)		PROPELLER	FIX. DIA 269M PITCH 1.8875 1972HP X 247.5RPM NO OF BLADE 4	STEERING GEAR		SERVICE SPEED		BOW TRUSTER ENGINE	CAT 3412.DITA																														
TYPE OF HULL	DOUBLE HULL																																																										
TYPE OF SHIP	OIL TANKER																																																										
MACHINERY / PROPELLER / RUDDER																																																											
MAIN ENGINE	YANMAR 6EY26.2 X 2000 HP																																																										
FUEL	high speed diesel cat 3412.DITA																																																										
CARGO ENGINE																																																											
GENERATOR (2 sets)	YANMAR 6AYL-ST X 320kw																																																										
ME AIR START COMPS.																																																											
EMER D.G. (1 set)																																																											
PROPELLER	FIX. DIA 269M PITCH 1.8875 1972HP X 247.5RPM NO OF BLADE 4																																																										
STEERING GEAR																																																											
SERVICE SPEED																																																											
BOW TRUSTER ENGINE	CAT 3412.DITA																																																										
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="4" style="text-align: center;">CARGO AND BALLAST PUMPING SYSTEM</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MAIN PUMPS</td> <td>NO.</td> <td>CAPACITY</td> <td>PRES. RPM</td> </tr> <tr> <td>CARGO PUMP</td> <td>2</td> <td>750 MC/HR</td> <td>1216</td> </tr> <tr> <td>BALLAST PUMP</td> <td>2</td> <td>300 MC/HR</td> <td>1750</td> </tr> </tbody> </table>		CARGO AND BALLAST PUMPING SYSTEM				MAIN PUMPS	NO.	CAPACITY	PRES. RPM	CARGO PUMP	2	750 MC/HR	1216	BALLAST PUMP	2	300 MC/HR	1750	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2" style="text-align: center;">BUNKER TANKS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>HFO T.P</td><td>162.041</td></tr> <tr><td>HFO T.S</td><td>162.041</td></tr> <tr><td>HFO DB.C</td><td>67.916</td></tr> <tr><td>HFO Day T.P</td><td>10.071</td></tr> <tr><td>HFO Day T.S</td><td>9.997</td></tr> <tr><td>HFO Set.P</td><td>8.321</td></tr> <tr><td>HFO Set.S</td><td>8.279</td></tr> <tr><td>DO Str P</td><td>43.000</td></tr> <tr><td>DO Str S</td><td>17.354</td></tr> <tr><td>DO T.C</td><td>52.867</td></tr> <tr><td>DO Day T.1 P</td><td>7.342</td></tr> <tr><td>DO Day T.2 P</td><td>12.955</td></tr> <tr><td>TOTAL</td><td>429.163</td></tr> </tbody> </table>		BUNKER TANKS		HFO T.P	162.041	HFO T.S	162.041	HFO DB.C	67.916	HFO Day T.P	10.071	HFO Day T.S	9.997	HFO Set.P	8.321	HFO Set.S	8.279	DO Str P	43.000	DO Str S	17.354	DO T.C	52.867	DO Day T.1 P	7.342	DO Day T.2 P	12.955	TOTAL	429.163												
CARGO AND BALLAST PUMPING SYSTEM																																																											
MAIN PUMPS	NO.	CAPACITY	PRES. RPM																																																								
CARGO PUMP	2	750 MC/HR	1216																																																								
BALLAST PUMP	2	300 MC/HR	1750																																																								
BUNKER TANKS																																																											
HFO T.P	162.041																																																										
HFO T.S	162.041																																																										
HFO DB.C	67.916																																																										
HFO Day T.P	10.071																																																										
HFO Day T.S	9.997																																																										
HFO Set.P	8.321																																																										
HFO Set.S	8.279																																																										
DO Str P	43.000																																																										
DO Str S	17.354																																																										
DO T.C	52.867																																																										
DO Day T.1 P	7.342																																																										
DO Day T.2 P	12.955																																																										
TOTAL	429.163																																																										
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="4" style="text-align: center;">CARGO HOSE CRANES</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="4">One Deck Crane, 2 Tons - 25 MTR</td> </tr> </tbody> </table>		CARGO HOSE CRANES				One Deck Crane, 2 Tons - 25 MTR				<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2" style="text-align: center;">LIFE BOATS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>NO 1 Life Boat</td><td>25 pns</td></tr> <tr><td>NO 1 Life Boat</td><td>25 pns</td></tr> </tbody> </table>		LIFE BOATS		NO 1 Life Boat	25 pns	NO 1 Life Boat	25 pns																																										
CARGO HOSE CRANES																																																											
One Deck Crane, 2 Tons - 25 MTR																																																											
LIFE BOATS																																																											
NO 1 Life Boat	25 pns																																																										
NO 1 Life Boat	25 pns																																																										
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2" style="text-align: center;">IG / VAPOR EMISSION / VENTING</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>INERT GAS</td><td>NA</td></tr> <tr><td>P/V HALVE OPENING PRESSURE</td><td>14gpa</td></tr> <tr><td>STATE P/V VALVE VACUUM SET.</td><td></td></tr> </tbody> </table>		IG / VAPOR EMISSION / VENTING		INERT GAS	NA	P/V HALVE OPENING PRESSURE	14gpa	STATE P/V VALVE VACUUM SET.		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2" style="text-align: center;">LIFE RAFTS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>4 sets</td></tr> </tbody> </table>		LIFE RAFTS		4 sets																																													
IG / VAPOR EMISSION / VENTING																																																											
INERT GAS	NA																																																										
P/V HALVE OPENING PRESSURE	14gpa																																																										
STATE P/V VALVE VACUUM SET.																																																											
LIFE RAFTS																																																											
4 sets																																																											
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2" style="text-align: center;">CHIEF OFFICER:</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>Min Bow Drt:</td><td></td></tr> <tr><td>Stn Drt:</td><td></td></tr> <tr><td>MARPOL Trm :</td><td>m</td></tr> <tr><td>Propeller Inmm :</td><td>m</td></tr> </tbody> </table>		CHIEF OFFICER:		Min Bow Drt:		Stn Drt:		MARPOL Trm :	m	Propeller Inmm :	m	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2" style="text-align: center;">MANFOLD ARRANGEMENT (400 mm / Steel)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>Distance of cargo manifold to cargo manifold</td><td>12,29 M</td></tr> <tr><td>Distance of cargo manifold to vpr. return manifold</td><td>1,57 M</td></tr> <tr><td>Distance of manifolds to ship's rail</td><td>2,30 M</td></tr> <tr><td>Distance of spill tray grating to centre of manifold</td><td>0,27 M</td></tr> <tr><td>Distance of main deck to centre of manifold</td><td>2,47 M</td></tr> <tr><td>Distance of main deck to top of rail</td><td>1,00 M</td></tr> <tr><td>Distance of top of rail to centre of manifold</td><td>1,47 M</td></tr> <tr><td>Distance of manifold to ship side</td><td>3,62 M</td></tr> <tr><td>Distance of manifold from keel</td><td>11,40 M</td></tr> </tbody> </table>		MANFOLD ARRANGEMENT (400 mm / Steel)		Distance of cargo manifold to cargo manifold	12,29 M	Distance of cargo manifold to vpr. return manifold	1,57 M	Distance of manifolds to ship's rail	2,30 M	Distance of spill tray grating to centre of manifold	0,27 M	Distance of main deck to centre of manifold	2,47 M	Distance of main deck to top of rail	1,00 M	Distance of top of rail to centre of manifold	1,47 M	Distance of manifold to ship side	3,62 M	Distance of manifold from keel	11,40 M																										
CHIEF OFFICER:																																																											
Min Bow Drt:																																																											
Stn Drt:																																																											
MARPOL Trm :	m																																																										
Propeller Inmm :	m																																																										
MANFOLD ARRANGEMENT (400 mm / Steel)																																																											
Distance of cargo manifold to cargo manifold	12,29 M																																																										
Distance of cargo manifold to vpr. return manifold	1,57 M																																																										
Distance of manifolds to ship's rail	2,30 M																																																										
Distance of spill tray grating to centre of manifold	0,27 M																																																										
Distance of main deck to centre of manifold	2,47 M																																																										
Distance of main deck to top of rail	1,00 M																																																										
Distance of top of rail to centre of manifold	1,47 M																																																										
Distance of manifold to ship side	3,62 M																																																										
Distance of manifold from keel	11,40 M																																																										
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2" style="text-align: center;">CHIEF ENGINEER:</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>Min Bow Drt:</td><td></td></tr> <tr><td>Stn Drt:</td><td></td></tr> <tr><td>MARPOL Trm :</td><td>m</td></tr> <tr><td>Propeller Inmm :</td><td>m</td></tr> </tbody> </table>		CHIEF ENGINEER:		Min Bow Drt:		Stn Drt:		MARPOL Trm :	m	Propeller Inmm :	m	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2" style="text-align: center;">MASTER:</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>E/RM</td><td>FOAM SYSTEM</td></tr> <tr><td>PUMP ROOM</td><td>FOAM SYSTEM</td></tr> <tr><td>RAIN LOCKER</td><td>WATER SYSTEM</td></tr> </tbody> </table>		MASTER:		E/RM	FOAM SYSTEM	PUMP ROOM	FOAM SYSTEM	RAIN LOCKER	WATER SYSTEM																																						
CHIEF ENGINEER:																																																											
Min Bow Drt:																																																											
Stn Drt:																																																											
MARPOL Trm :	m																																																										
Propeller Inmm :	m																																																										
MASTER:																																																											
E/RM	FOAM SYSTEM																																																										
PUMP ROOM	FOAM SYSTEM																																																										
RAIN LOCKER	WATER SYSTEM																																																										
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"></td> <td style="width: 50%; text-align: center;">SHIP STAMP</td> </tr> </table>					SHIP STAMP																																																						
	SHIP STAMP																																																										

LAMPIRAN VI

Kapal MT. Pancaran 120



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Aldi Kusuma
2. Tempat, Tanggal Lahir : Kendal, 16 November 2000
3. NIT : 561911227263 T
4. Agama : Islam
5. Jenis Kelamin : Laki-Laki
6. Golongan Darah : O
7. Alamat : Ngampel Kulon Kec. Ngampel Kab. Kendal
8. Nama Orang tua :
 - Ayah : Fatkur
 - Ibu : Marsidah
9. Alamat : Ngampel Kulon Kec. Ngampel Kab. Kendal
10. Riwayat Pendidikan :
 - SD : SD N Ngampel Wetan
 - SMP : SMP NU 04 Sunan Abinowo
 - SMA : SMA N 1 Gemuh
 - Perguruan Tinggi : PIP Semarang
11. Praktek Laut
 - Perusahaan Pelayaran : PT. Pancaran Maritim Transportindo
 - Divisi / Bagian : Cadet Engine
 - Masa Praktek : 31 Agustus 2021– 1 September 2022