



EVALUASI MANAJEMEN WAKTU TUNGGU (WAITING TIME)

KAPAL DI PELABUHAN BELAWAN OLEH PT SAMUDERA

AGENCIES INDONESIA

Skripsi

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

Oleh

FACHRELIA RIZQITA PUTRI

NIT. 592211338557 K

PROGRAM STUDI DIPLOMA IV

TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG

TAHUN 2026

HALAMAN PERSETUJUAN
EVALUASI MANAJEMEN WAKTU TUNGGU (WAITING TIME)
KAPAL DI PELABUHAN BELAWAN OLEH PT SAMUDERA
AGENCIES INDONESIA

Disusun Oleh: **FACHRELIA RIZQITA PUTRI**
NIT. 592211338557 K

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

Semarang, 2026

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

YOZARF. AMRULLAH, S.S., M. Hum
NIP. 19811007 200712 1 001

ANICITUS A. NUGROHO, S.Si.T.M.Si
NIP. 19780417 200912 1 002

Mengetahui

Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut Dan Kepelabuhan

Dr. ANDI PRASETIAWAN, S.Si.T., M.M.
NIP.19810103 201507 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “ Evaluasi Manajemen Waktu Tunggu (Waiting Time) Kapal di Pelabuhan Belawan Oleh PT Samudera Agencies Indonesia ” karya,

Nama : Fachrelia Rizqita Putri

NIT : 592211338557

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

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

Semarang,

2026

PENGUJI

Penguji I : Agus Leonard Togatorop, S.SiT., M.Si.
NIP. 19840815 200712 1 002

Penguji II: Yozar Firdaus Amrullah, S. S, M. Hum.
NIP. 198211007 200712 1 001

Penguji III: Irfan Santoso, S. T, M. T.
NIP. 19780721 200912 1 002

Mengetahui :

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Ir. MAFRISAL., M.T., M.Mar.E. I. P. U.
NIP. 19730205 199903 1 002

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Fachrelia Rizqita Putri
NIT : 592211338557 K
Program Studi : Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Skripsi dengan judul "Evaluasi Manajemen Waktu Tunggu (*Waiting Time*) Kapal di Pelabuhan Belawan oleh PT Samudera Agencies Indonesia".

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung risiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang,

Yang membuat pernyataan

FACHRELIA RIZQITA PUTRI

NIT. 592211338557 K

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto :

1. “Bekerja dengan ikhtiar, berjalan dengan doa, dan bertahan dengan tawakal. Biiznillah, semua akan indah pada waktunya” (H. R Muslim)
2. “Hiduplah seolah kamu mati besok. Belajarlah seolah kamu hidup selamanya, karena sebaik-baik ilmu adalah yang menjadi amal jariyah di masa depan” (Mahatma Gandhi)

Persembahan:

1. Allah SWT yang telah memberikan kemudahan dalam pengerjaan skripsi sehingga dapat diselesaikan dengan baik.
2. Kedua orang tua peneliti, Papa Endarto Setiyawan dan Mama Dewi Rachmawati yang selalu memberikan semangat dan doa tulus kepada penulis.
3. Kedua adik saya, Gilang dan Haikal. Terima kasih untuk dukungan serta cinta yang selalu diberikan kepada penulis. Tumbuhlah terus menjadi pribadi yang lebih baik.
4. Rekan kelas K8E Angkatan LIX yang telah berjuang bersama selama masa pendidikan.
5. Almamater tercinta, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

PRAKATA

Assalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh, Alhamdulillah, Puji syukur atas kehadiran Allah SWT atas limpahan rahmat dan hidayah-Nya sehingga peneliti dapat menyelesaikan skripsi dengan judul “Evaluasi Manajemen Waktu Tunggu (*Waiting Time*) Kapal di Pelabuhan Belawan oleh PT Samudera Agencies Indonesia” dengan baik. Skripsi ini disusun berdasarkan data dan observasi yang diperoleh selama pelaksanaan praktik darat selama satu tahun di perusahaan tersebut untuk memenuhi persyaratan dalam mendapatkan gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel) dalam bidang Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (TALK) Program Studi Diplma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, peneliti menyadari sepenuhnya bahwa selesainya skripsi ini tidak terlepas dari dukungan, semangat dan bimbingan dari berbagai pihak, baik yang bersifat moral maupun material. Oleh karena itu, peneliti ingin menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Bapak Dr. Ir. Mafrisal, M.T, M. Mar. E, I.P.U. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak Dr. Andi Prasetiawan, S.Si.T., M.M selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Yozar Firdaus Amrullah, S. S., M. Hum, selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi.
4. Bapak Anicitus Agung Nugroho, S. SiT. M. Si, selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan Skripsi.
5. Bapak dan Ibu peneliti yang senantiasa memberikan dukuuungan, motivasi serta doa kepada peneliti selama masa pereihan cita-cita yang hendak dicapai.

6. Bapak dan Ibu dosen yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang bermanfaat kepada peneliti selama melaksanakan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
7. Seluruh staf, pegawai, senior yang bekerja di perusahaan PT Samudera Agencies Indonesia Cabang Belawan yang telah membimbing peneliti dan telah memberikan banyak ilmu pengetahuan serta kesempatan kepada peneliti untuk melaksanakan praktik darat.
8. Seluruh teman saya Angkatan LIX terkhusus kelas VIII Echo, yang selalu memberikan semangat dan hiburan dalam proses penyusunan skripsi ini.
9. Seluruh pihak yang telah membantu dan ikut andil dalam penyelesaian penelitian skripsi yang tidak dapat peneliti sebutkan satu per satu.

Demikian prakata dari peneliti dengan segala kerendahan hati, peneliti menyadari bahwa masih banyak kekurangan sehingga peneliti mengharapkan adanya saran dan masukan yang bersifat membangun guna kesempurnaan skripsi yang peneliti susun ini. Harapannya semoga skripsi ini dapat memberikan pengetahuan bagi pembaca dan dijadikan literasi pustaka di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Semarang,

FACHRELIA RIZQITA PUTRI
592211338557 K

ABSTRAKSI

Putri, Fachrelia Rizqita, 2026, “Evaluasi Manajemen Waktu Tunggu (*Waiting Time*) Kapal di Pelabuhan Belawan oleh PT Samudera Agencies Indonesia”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Yozar Firdaus Amrullah, S. S., M. Hum. Pembimbing II: Anicitus Agung Nugroho, S. Si. T., M. Si.

Waktu tunggu (*waiting time*) merupakan indikator krusial kinerja yang berdampak langsung pada biaya logistik. Di Pelabuhan Belawan, efisiensi manajemen waktu tunggu menjadi tantangan bagi agen pelayaran. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi manajemen waktu tunggu kapal yang ditangani oleh PT Samudera Agencies Indonesia, mengidentifikasi faktor-faktor penyebab keterlambatan, serta menganalisis pengaruhnya terhadap kelancaran operasional bongkar muat.

Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif deskriptif. Data diperoleh melalui observasi, wawancara mendalam dengan pihak agensi, serta dokumentasi data kapal periode 2024-2025. Analisis data dilakukan dengan reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan, dengan uji keabsahan menggunakan triangulasi sumber dan teknik.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa rata-rata *waiting time* kapal yang diageni masih fluktuatif akibat beberapa faktor dominan, yaitu: keterlambatan sinkronisasi dokumen pada sistem Inaportnet, terbatasnya ketersediaan dermaga (*berth occupancy*), serta faktor eksternal seperti cuaca buruk dan pasang surut air laut. Prosedur manajemen yang diterapkan meliputi koordinasi pra-kedatangan (*pre-arrival meeting*) dan pemantauan *real-time*. Evaluasi menunjukkan bahwa manajemen waktu yang efektif secara signifikan mempercepat *turnaround time* kapal dan meminimalkan biaya *demurrage*. Strategi perbaikan yang direkomendasikan adalah optimalisasi penggunaan modul digital agensi dan penguatan koordinasi dengan pihak pandu serta otoritas pelabuhan untuk memastikan kepastian jadwal sandar.

Kata Kunci: Evaluasi Operasional, Pelabuhan Belawan, PT Samudera Agencies Indonesia, Manajemen *Waiting Time*.

ABSTRACT

Putri, Fachrelia Rizqita Putri, 2026, “Evaluation of Vessel Waiting Time Management at Belawan Port by PT Samudera Agencies Indonesia”. Thesis. Diploma IV Program, Port and Shipping Departement, Merchant Marine Polytechnic of Semarang, Supervisor I: Yozar Firdaus Amrullah, S. S., M. Hum. Supervisor II: Anicitus Agung Nugroho, S. Si. T., M. Si.

Waiting time is a crucial indicator of port performance that directly impacts logistics costs. This study aims to evaluate the management remains a challenge for shipping agencies. This study aims to evaluate the management of vessel waiting time handled by PT Samudera Agencies Indonesia, identify the factors causing delays, and analyze their influence on the smotness of loading and unloading operations.

The research method used is descriptive qualitative. Data were obtained through observation, in depth interviews with agency operational staff, and documentation of vessel data for the 2024-2025 period. Data analysis involved data reduction, data display, and conclusion drawing, with validity testing through source and technique triangulation.

The results indicate that the average waiting time for managed vessels is still fluctuating due to several dominant factors: delay in document synchronization in the Inaportnet system, limited berth occupancy), and external factors such as bad weather and sea tides. Implemented management procedures include pre-arrival meetings and real-time monitoring. The evaluation shows that effevtive time management significantlu accelerates vessel turnaround time and minimizes demurrage costs. Recommended improvement strategies include optimizing the use of the agency’s digital modules and strengthening coordination with pilots and port authorities to ensure berthing schedule certainly.

Keywords: Belawan Port, PT Samudera Agencies Indonesia, Operational Evaluation, Waiting Time Management.

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN.....	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
PERNYATAAN KEASLIAN	iii
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	iv
PRAKATA.....	v
ABSTRAKSI.....	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI.....	ix
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Fokus Penelitian.....	6
C. Rumusan Masalah.....	7
D. Tujuan Penelitian.....	7
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	8
BAB II KAJIAN TEORI	10
A. Deskripsi Teori	10
B. Kerangka Pemikiran Penelitian	20
BAB III METODE PENELITIAN	Error! Bookmark not defined.
A. Metode Penelitian.....	Error! Bookmark not defined.
B. Tempat dan Waktu 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 KESIMPULAN DAN SARAN	21
A. Kesimpulan.....	21
B. Keterbatasan Penelitian.....	22
C. Saran	23
DAFTAR PUSTAKA	26
LAMPIRAN.....	28
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	46



DAFTAR TABEL

Tabel 4. 1 Penelitian Terdahulu Pertama	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4. 2 Penelitian Terdahulu Kedua.....	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4. 3 Penelitian Terdahulu Ketiga.....	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4. 4 Daftar Kapal PT SAI Cabang Belawan....	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4. 5 Faktor Internal dan Eksternal Waiting Time Kapal di Pelabuhan Belawan.....	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4. 6 Tabel SOP Pelayanan Kapal	Error! Bookmark not defined.



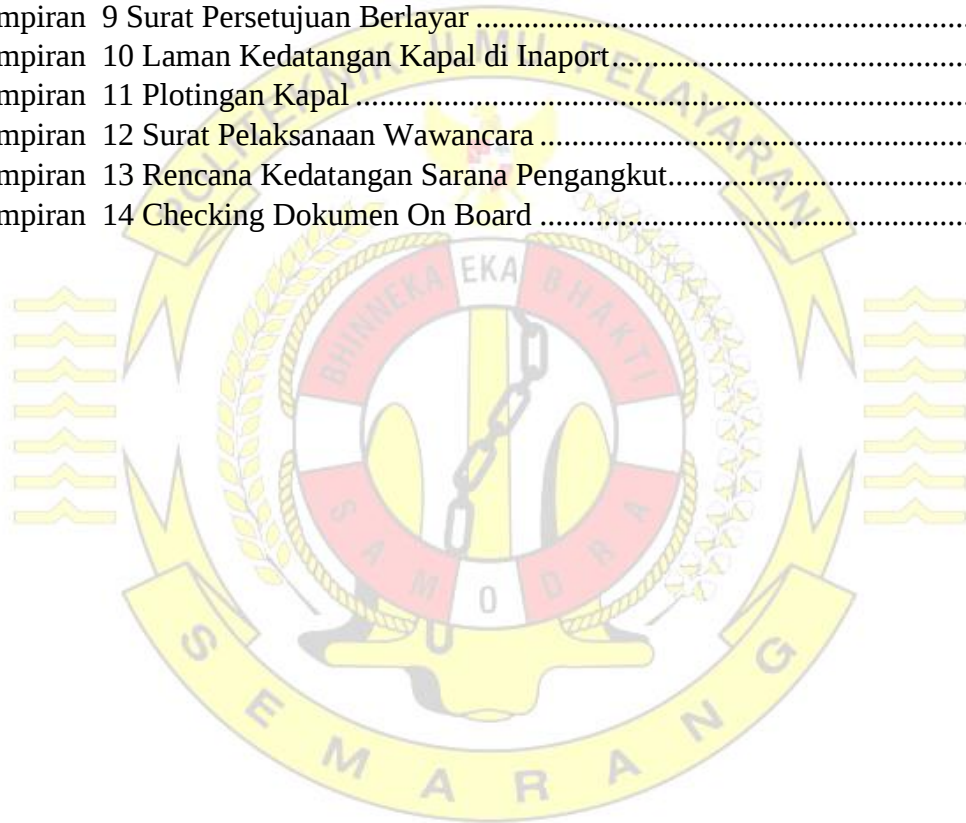
DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Kerangka Penelitian	20
Gambar 4. 1 Logo PT Samudera Agencies Indonesia	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 2 Struktur Jabatan.....	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 3 Bill of Lading	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 4 Proses Bongkar Muat Kapal.....	Error! Bookmark not defined.



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Wawancara Informan I	28
Lampiran 2 Wawancara Informan II.....	30
Lampiran 3 Wawancara Informan III	32
Lampiran 4 Wawancara Informan IV	34
Lampiran 5 Wawancara Informan V.....	36
Lampiran 6 MV. Meratus Medan 5 & MV. Ali M	38
Lampiran 7 MV. Sea Star & MV. Titanas	39
Lampiran 8 Data Customer	40
Lampiran 9 Surat Persetujuan Berlayar	41
Lampiran 10 Laman Kedatangan Kapal di Inaport.....	42
Lampiran 11 Plotingan Kapal	44
Lampiran 12 Surat Pelaksanaan Wawancara	45
Lampiran 13 Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut.....	46
Lampiran 14 Checking Dokumen On Board	47





BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Sektor Pelabuhan adalah salah satu komponen penting dalam sistem logistik negara karena berfungsi sebagai penghubung utama untuk pergerakan barang dan aktivitas ekonomi antar wilayah. Kinerja pelabuhan sangat berpengaruh pada efektivitas distribusi barang di seluruh negeri. Seperti yang diungkapkan oleh Nurzanah (2020), salah satu parameter penting dalam penilaian kinerja pelabuhan adalah waktu tunggu, yaitu durasi yang dihabiskan kapal dari kedatangan hingga dimulainya proses bongkar muat. Dia menegaskan bahwa “waktu tunggu yang lama dapat memicu antrean kapal dan berkonsekuensi langsung terhadap biaya logistik nasional”.

Pelabuhan merupakan salah satu urat nadi perekonomian suatu negara. Sebagai pintu gerbang utama arus barang, peran Pelabuhan Belawan di Sumatera Utara sangat vital dalam mendukung kegiatan ekspor-impor dan distribusi domestik di wilayah barat Indonesia. Efektivitas dan efisiensi operasional di pelabuhan secara langsung memengaruhi daya saing produk dan biaya logistik nasional. Salah satu indikator kunci untuk mengukur efisiensi pelayanan pelabuhan adalah waktu tunggu kapal (*waiting time*). Semakin lama waktu tunggu kapal, semakin tinggi biaya operasional yang ditanggung oleh pemilik kapal dan kargo, yang pada akhirnya akan dibebankan kepada konsumen.

Meskipun Pelabuhan Belawan terus berupaya meningkatkan fasilitas dan layanannya, isu terkait tingginya *wating time* kapal masih sering menjadi sorotan. Waktu tunggu yang tidak terkendali atau melebihi standar ideal menunjukkan adanya hambatan dalam manajemen operasional, baik itu terkait dengan ketersediaan dermaga, alokasi peralatan bongkar muat, maupun sinkronisasi proses administrasi dan kepelabuhanan. Permasalahan ini menciptakan biaya logistik yang tidak perlu (*dwelling cost*) dan dapat mengganggu jadwal pelayaran kapal (*schedule integrity*).

Dalam ekosistem pelabuhan, agen pelayaran memiliki peran yang sangat sentral dalam meminimalkan waktu tunggu kapal. Subjek PT Samudera Agencies Indonesia, adalah unit usaha keagenan kapal dari grup Samudera Indonesia yang telah berdiri sebagai entitas agensi khusus sejak tahun 2016. Perusahaan ini menyediakan berbagai layanan keagenan kapal vital, seperti *port agent*, *husbandary agent*, *clearance* dokumen, serta koordinasi layanan kapal di dermaga, termasuk fasilitas *Container Freight Station* (CFS) dan agen untuk kapal peti kemas, *tramp*, dan *tanker*. Dengan jangkauan jaringan operasional yang luas di 28 pelabuhan di seluruh Indonesia, perusahaan mengandalkan jaringan lokal dan keahlian sumber daya manusia untuk menjamin kelancaran operasi kedatangan dan keberangkatan kapal. Manajemen waktu yang dilakukan oleh pihak agensi mulai dari ketepatan waktu pengurusan dokumen hingga penyediaan layanan yang aman, efisien, dan responsif sangat menentukan apakah kapal dapat dilayani tepat waktu. Oleh karena itu, efektivitas PT Samudera Agencies Indonesia dalam

menjalankan misinya untuk terus melakukan inovasi layanan memiliki dampak langsung terhadap besarnya *waiting time* di Pelabuhan Belawan.

Oleh karena itu, penelitian ini menjadi sangat relevan dan mendesak untuk dilakukan evaluasi. Pemilihan PT Samudera Agencies Indonesia sebagai subjek didasarkan pada peran vitalnya sebagai agen pelayaran berskala besar yang secara langsung bertanggung jawab atas efisiensi waktu pelayanan kapal. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis rata-rata waktu tunggu (*waiting time*) kapal yang diageni oleh perusahaan, mengidentifikasi hambatan utama (baik internal agensi maupun eksternal koordinasi dengan pelabuhan), dan mengevaluasi sejauh mana prosedur manajemen waktu yang diterapkan telah efektif. Hasil evaluasi diharapkan dapat memberikan masukan operasional yang konkret dan praktis kepada PT Samudera Agencies Indonesia serta pihak otoritas pelabuhan terkait, guna mencapai standar pelayanan yang lebih efisien dan kompetitif di Pelabuhan Belawan.

Sebagai salah satu perusahaan keagenan kapal yang beroperasi di Pelabuhan Belawan, PT Samudera Agencies Indonesia Cabang Belawan menangani berbagai jenis kapal yang melakukan kegiatan bongkar muat maupun kegiatan operasional lainnya. Tingginya aktivitas pelayanan kapal yang ditangani dapat dilihat pada data kunjungan kapal selama tahun 2025 berikut.

Tabel 1.1 Data Kunjungan Kapal yang Diagen 1 Tabel 1.1 Data Kunjungan Kapal yang Diageni PT Samudera Agencies Indonesia Cabang Belawan Tahun 2025

No	Bulan	Jumlah Kapal	Persentase (%)	Kumulatif
1	Januari	25	8,12	25
2	Februari	27	8,77	52
3	Maret	22	7,14	74
4	April	24	7,79	98
5	Mei	28	9,09	126
6	Juni	27	8,77	153
7	Juli	24	7,79	177
8	Agustus	26	8,44	203
9	September	26	8,44	229
10	Oktober	29	9,42	258
11	November	20	6,49	278
12	Desember	30	9,74	308
Total		308	100,00	308

Berdasarkan Tabel 1.1 diketahui bahwa PT Samudera Agencies Indonesia Cabang Belawan menangani sebanyak 308 kunjungan kapal selama tahun 2025. Jumlah kunjungan kapal relatif stabil setiap bulan dengan rata-rata 25,67 kapal per bulan. Kunjungan kapal tertinggi terjadi pada bulan Desember sebanyak 30 kapal (9,74%), diikuti Oktober sebanyak 29 kapal (9,42%) dan Mei

sebanyak 28 kapal (9,09%). Sementara itu, jumlah kunjungan kapal terendah terjadi pada bulan November sebanyak 20 kapal (6,49%).

Data tersebut menunjukkan bahwa aktivitas pelayanan kapal yang ditangani PT Samudera Agencies Indonesia Cabang Belawan berlangsung secara berkelanjutan sepanjang tahun dengan volume kunjungan yang cukup tinggi. Tingginya frekuensi kunjungan kapal tersebut menuntut adanya pengelolaan operasional yang efektif, terutama dalam proses perencanaan kedatangan kapal, pengurusan dokumen, koordinasi pelayanan pandu dan tunda, serta pengaturan ketersediaan dermaga. Apabila proses tersebut tidak dikelola secara optimal, maka berpotensi menimbulkan peningkatan waktu tunggu (waiting time) kapal yang dapat berdampak pada keterlambatan pelayanan, peningkatan biaya operasional kapal, dan menurunnya efisiensi kegiatan kepelabuhanan. Berdasarkan Tabel 1.1 diketahui bahwa PT Samudera Agencies Indonesia Cabang Belawan menangani sebanyak 308 kunjungan kapal selama tahun 2025. Jumlah kunjungan kapal relatif stabil setiap bulan dengan rata-rata 25,67 kapal per bulan. Kunjungan kapal tertinggi terjadi pada bulan Desember sebanyak 30 kapal (9,74%), diikuti Oktober sebanyak 29 kapal (9,42%) dan Mei sebanyak 28 kapal (9,09%). Sementara itu, jumlah kunjungan kapal terendah terjadi pada bulan November sebanyak 20 kapal (6,49%).

Data tersebut menunjukkan bahwa aktivitas pelayanan kapal yang ditangani PT Samudera Agencies Indonesia Cabang Belawan berlangsung secara berkelanjutan sepanjang tahun dengan volume kunjungan yang cukup

tinggi. Tingginya frekuensi kunjungan kapal tersebut menuntut adanya pengelolaan operasional yang efektif, terutama dalam proses perencanaan kedatangan kapal, pengurusan dokumen, koordinasi pelayanan pandu dan tunda, serta pengaturan ketersediaan dermaga. Apabila proses tersebut tidak dikelola secara optimal, maka berpotensi menimbulkan peningkatan waktu tunggu (waiting time) kapal yang dapat berdampak pada keterlambatan pelayanan, peningkatan biaya operasional kapal, dan menurunnya efisiensi kegiatan kepelabuhanan.

Berdasarkan latar belakang permasalahan, urgensi, dan tujuan yang telah dipaparkan, maka dilakukan penelitian dengan judul **“EVALUASI MANAJEMEN WAKTU TUNGGU (WAITING TIME) KAPAL DI PELABUHAN BELAWAN OLEH PT SAMUDERA AGENCIES INDONESIA”** sebagai upaya untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang memengaruhi lamanya waktu tunggu kapal serta merumuskan strategi peningkatan efisiensi layanan keagenan kapal di Pelabuhan Belawan.

B. Fokus Penelitian

Menurut Narayani (2023), fokus penelitian merupakan elemen utama yang berfungsi membatasi ruang lingkup kajian sehingga penelitian dapat berjalan terarah, konsisten dengan tujuan, dan terfokus pada inti permasalahan yang hendak dikaji. Para penulis tersebut menjelaskan bahwa penetapan fokus penelitian membantu peneliti menemukan batasan masalah

secara jelas agar proses pengumpulan dan analisis data tidak melebar ke luar tujuan penelitian.

Berdasarkan pemahaman tersebut, fokus penelitian ini diarahkan pada evaluasi manajemen waktu tunggu (*waiting time*) kapal di Pelabuhan Belawan oleh PT Samudera Agencies Indonesia Cabang Belawan, sesuai dengan ruang lingkup kajian yang menjadikan proses keagenan kapal sebagai objek utama penelitian.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan pemaparan latar belakang di atas, maka penulis menetapkan rumusan masalah sebagai berikut:

1. Apa saja faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya waktu tunggu (*waiting time*) kapal di Pelabuhan Belawan yang ditangani oleh PT Samudera Agencies Indonesia?
2. Bagaimana manajemen dan prosedur yang diterapkan oleh PT Samudera Agencies Indonesia dalam mengelola waktu tunggu kapal di Pelabuhan Belawan?
3. Bagaimana pengaruh pengelolaan waktu tunggu kapal terhadap kelancaran kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Belawan?

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah ditetapkan, maka tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi dan menganalisis faktor-faktor yang menyebabkan

terjadinya waktu tunggu (*waiting time*) kapal di Pelabuhan Belawan yang ditangani oleh PT Samudera Agencies Indonesia

2. Menganalisis dan menjelaskan manajemen dan prosedur yang diterapkan oleh PT Samudera Agencies Indonesia dalam mengelola waktu tunggu kapal di Pelabuhan Belawan
3. Mengetahui dan mengevaluasi bagaimana pengaruh pengelolaan waktu tunggu kapal terhadap kelancaran kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Belawan

E. Manfaat Hasil Penelitian

1. Manfaat Teoretis

Secara teoretis, hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi kontribusi bagi pengembangan ilmu pengetahuan, khususnya dalam bidang manajemen pelabuhan, keagenan kapal, dan manajemen operasional maritim terkait pengelolaan waktu tunggu (*waiting time*) kapal. Berikut penjabarannya:

- a. Memperkaya literatur: menjadi referensi akademik yang valid mengenai strategi pengurangan waktu tunggu dan peningkatan efisiensi operasional di pelabuhan, dengan fokus spesifik pada peran dan manajemen agen pelayaran. Civitas academica PIP Semarang dan institusi pendidikan lain dapat memanfaatkan hasil dari penelitian ini.
- b. Dasar perbandingan bagi penelitian selanjutnya: hasil penelitian ini dapat menjadi referensi atau dasar perbandingan bagi peneliti

berikutnya yang ingin mengkaji isu terkait manajemen operasional pelabuhan, efisiensi keagenan kapal, maupun strategi pengurangan *waiting time* di pelabuhan lain pada konteks yang berbeda.

2. Manfaat praktis

- a. Bagi PT Samudera Agencies Indonesia Cabang Belawan: hasil penelitian dapat menjadi bahan evaluasi untuk meningkatkan efektivitas manajemen waktu tunggu kapal melalui perbaikan prosedur kerja, koordinasi operasional, dan penguatan kinerja internal perusahaan.
- b. Bagi perusahaan pelayaran lainnya di Pelabuhan Belawan maupun pelabuhan lainnya: hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi acuan strategis dan kerangka mitigasi risiko untuk mengevaluasi dan memperbaiki prosedur kerja serta efektivitas manajemen waktu tunggu kapal, sehingga dapat mencegah terulang kembali masalah serupa di lingkungan operasional mereka.
- c. Bagi otoritas pelabuhan dan *stakeholder* terkait: penelitian ini dapat memberikan informasi mengenai faktor-faktor berpengaruh terhadap lamanya waktu tunggu sehingga dapat menjadi dasar pertimbangan dalam pengambilan keputusan, penyusunan kebijakan, maupun peningkatan pelayanan pelabuhan.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Menurut Iba, Z, & Wardhana (2023) teori adalah suatu pemikiran yang telah disusun secara sistematis atau penjelasan yang terstruktur yang didasarkan pada pengamatan dan penalaran yang masuk akal. Deskripsi teori mencakup definisi, penjelasan logis dari berbagai referensi, sehingga topik yang akan diuji menjadi lebih jelas dan terfokus. Teori-teori tersebut adalah teori mengenai evaluasi, manajemen waktu tunggu (*waiting time*), dan agen pelayaran (*shipping agency*).

1. Evaluasi

Menurut M. Arif Manurung, dkk (2024) evaluasi penilaian kerja adalah suatu proses sistematis untuk menilai prestasi individu atau kelompok kerja dalam mencapai tujuan organisasi. Evaluasi ini berfungsi sebagai alat pemantauan kinerja yang memungkinkan organisasi untuk memantau sejauh mana target dan standar yang telah ditetapkan telah tercapai, serta sebagai landasan strategis untuk pertumbuhan organisasi.

Menurut Adinda Hati Kusuma, dkk (2024) evaluasi kinerja adalah elemen krusial dalam meningkatkan perusahaan secara efisien dan efektif. Proses ini berkontribusi pada pengembangan kebijakan atau program yang

lebih baik, dengan membandingkan kinerja nyata dengan standar yang sudah ditetapkan untuk mengidentifikasi kesenjangan.

Menurut Mukrim Ainullah, dkk (2025) evaluasi kinerja di sektor swasta berperan dalam peningkatan daya saing perusahaan dan pencapaian nilai tambah. Pengukuran kinerja membantu organisasi untuk mengidentifikasi area yang memerlukan perbaikan dan menyesuaikan strategi dalam menghadapi perubahan lingkungan, sehingga menjadi bagian dari siklus pembelajaran organisasi.

Berdasarkan dari pengertian diatas, evaluasi adalah proses sistematis dan metodis dalam manajemen yang berfungsi sebagai instrumen pemantauan dan penilaian komparatif untuk mengukur prestasi kerja aktual terhadap standar yang ditetapkan. Tujuannya adalah untuk mengidentifikasi kesenjangan kinerja dan memberikan umpan balik strategis yang esensial. Hasil evaluasi ini menjadi landasan untuk pengambilan keputusan perbaikan, peningkatan efisiensi, dan menjaga daya saing organisasi secara berkelanjutan.

2. Manajemen Waktu Tunggu

Menurut Putra & Sahara (2023) waktu tunggu adalah waktu yang diperlukan kapal untuk berlabuh di dermaga dan melakukan proses bongkar muat. Semakin rendah atau tidak ada waktu tunggu maka akan semakin baik kinerja bongkar muat di pelabuhan. Di sisi lain, *waiting time* yang lebih tinggi juga mempengaruhi kinerja pelabuhan. Waktu tunggu kapal pada

konteks pelabuhan domestik diartikan sebagai waktu yang ditempuh kapal antara kedatangan dan saat kapal dapat bertambat untuk menerima pelayanan. Penelitian empiris di pelabuhan-pelabuhan Indonesia menekankan bahwa waktu tunggu merupakan hasil interaksi faktor teknis (ketersediaan dermaga, peralatan *crane*, kedalaman perairan), manajerial (penjadwalan kedatangan, koordinasi antar *stakeholder*) dan eksternal (cuaca, regulasi, kepadatan kapal). Oleh karena itu manajemen waktu tunggu perlu pendekatan analitik untuk mengidentifikasi faktor dominan dan intervensi prioritas.

Menurut United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) (2021) waktu tunggu kapal (*waiting time*) adalah selisih waktu sejak kapal tiba di perairan pelabuhan atau mengajukan permohonan tambat sampai kapal memperoleh akses ke dermaga dan mulai menerima layanan. Panjangnya waktu tunggu dipengaruhi oleh kapasitas dermaga, antrean kapal, gangguan rantai pasok, dan kebijakan operasional terminal. Waktu tunggu merupakan indikator penting kinerja pelabuhan karena berdampak langsung pada durasi kapal berada di area pelabuhan (*time in port*) dan produktivitas rantai logistik.

Menurut Asyqar Prabowo Aji (2023) manajemen waktu tunggu yang efektif dapat ditempuh melalui konsep (*Integrated Port Time*) IPT suatu kerangka kerja yang menyelaraskan proses kedatangan, pandu-tunda, ketersediaan dermaga, dan alur bongkar-muat dengan tujuan meminimalkan total waktu dari kedatangan sampai keberangkatan kapal. IPT menekankan

koordinasi lintas fungsi, penggunaan data dan control jadwal (*time-slot/booking*), serta pengukuran (*Key Performance Indicator*) KPI terpadu (*waiting time, service time, turnaround time*) sebagai dasar intervensi manajemen operasional. Implementasi IPT terbukti mengurangi antrian dan memperbaiki kelancaran kegiatan bongkar-muat pada studi kasus industri.

Dalam kegiatan keagenan kapal, manajemen waktu tunggu kapal dilakukan melalui berbagai upaya seperti perencanaan kedatangan kapal (*pre-arrival planning*), pengurusan dokumen kapal secara tepat waktu, koordinasi dengan otoritas pelabuhan, pengaturan pelayanan pandu dan tunda, koordinasi ketersediaan dermaga, serta pemantauan proses bongkar muat. Seluruh kegiatan tersebut memerlukan koordinasi yang baik antara agen pelayaran, operator terminal, syahbandar, Pelindo, serta instansi terkait lainnya.

Berdasarkan penelitian ini, manajemen waktu tunggu kapal dievaluasi melalui beberapa aspek, yaitu:

- a. Ketepatan pengurusan dokumen kapal.
- b. Koordinasi dengan instansi terkait.
- c. Ketersediaan fasilitas pelayanan kapal.
- d. Kompetensi sumber daya manusia.
- e. Pemanfaatan sistem informasi kepelabuhanan.
- f. Efektivitas penanganan hambatan operasional.

Melalui pengelolaan yang efektif pada aspek-aspek tersebut diharapkan waktu tunggu kapal dapat ditekan sehingga pelayanan kapal di Pelabuhan Belawan menjadi lebih efisien dan produktif.

Berdasarkan ketiga perspektif literatur, manajemen waktu tunggu kapal di pelabuhan dapat dipahami sebagai proses pengendalian interval antara kedatangan kapal hingga kapal memperoleh pelayanan sandar yang dipengaruhi oleh faktor teknis, manajerial, dan eksternal yang saling berkaitan. Waktu tunggu menjadi indikator utama kinerja operasional pelabuhan karena berhubungan langsung dengan efisiensi alur kapal, biaya operasional, serta kelancaran rantai logistik. Penelitian-penelitian diatas, menekankan bahwa perbaikan waktu tunggu tidak hanya bergantung pada peningkatan kapasitas fisik pelabuhan seperti ketersediaan dermaga dan peralatan bongkar muat, tetapi juga pada koordinasi lintas instansi, penjadwalan kedatangan yang terstruktur, pemanfaatan data *real time*, dan penerapan konsep kendali terpadu seperti (*Integrated Port Time*) IPT. Dengan demikian, pengelolaan waktu tunggu yang efektif harus menggabungkan optimalisasi fasilitas, peningkatan prosedur manajemen, serta intergrasi informasi operasional secara menyeluruh agar pelabuhan mampu meningkatkan profuktivitass sekaligus meminimalkan antrean dan biaya bagi perusahaan pelayaran maupun pengguna jasa lainnya.

Tabel 1.2 Variabel Penelitian 1

Variabel	Indikator
Manajemen Waktu Tunggu Kapal	Ketepatan dokumen
	Koordinasi stakeholder
	Ketersediaan dermaga
	Pelayanan pandu dan tunda
	Kompetensi SDM
	Pemanfaatan Inaportnet
	Penanganan hambatan operasional

3. Agen Pelayaran

Menurut Neshandry Oktavia, dkk (2024) agen pelayaran (*shipping agency*) berfungsi sebagai perwakilan kapal atau perusahaan pelayaran di pelabuhan yang bertanggung jawab mengurus seluruh rangkaian administrasi dan operasional kedatangan hingga keberangkatan kapal. Tugas utama meliputi pengurusan dokumen (*clearance in / out*), koordinasi jadwal sandar, permohonan *pilot/tug*, penyediaan kebutuhan awak kapal, serta komunikasi lintas-*stakeholder* (otoritas pelabuhan, bea cukai, karantina, dan terminal). Keberadaan agen bertujuan memastikan kapal dapat tambat dan melaksanakan bongkar-muat tepat waktu sehingga mengurangi potensi penundaan operasional.

Berdasarkan perspektif kinerja pelabuhan, agen pelayaran memiliki peran kritikal dalam menganalisis dan mereduksi hambatan layanan (*service bottlenecks*) yang dapat memperpanjang waktu tunggu kapal Putri Dwi Jayanti (2025). Peran ini mencakup optimalisasi alur

administratif (mempercepat proses dokumen), penjadwalan koordinatif dengan *pilot/tug*/terminal, serta advokasi untuk akses dermaga. Studi empiris menemukan bahwa peningkatan kapabilitas dan koordinasi agen termasuk digitalisasi proses dokumen dan komunikasi proaktif secara signifikan menurunkan durasi yang dihabiskan kapal menunggu (*waiting time*) dan memperbaiki kelancaran operasi pelabuhan.

Menurut Mashartanto & Sihombing (2025) agen pelayaran modern tidak hanya menjalankan fungsi administratif, tetapi juga berkontribusi langsung terhadap efisiensi operasional dengan mengintegrasikan teknologi dan praktik manajemen proaktif. Layanan agen meliputi rencana pra-kedatangan (persiapan dokumen dan kebutuhan layanan sebelum kapal tiba), koordinasi muatan, pemantauan proses bongkar muat, serta pemecahan masalah *on-site*. Implementasi sistem digital seperti integrasi Inaport/Inaport Net atau *Traffic Organization Service* (TOS) dan sumber daya manusia terlatih membantu mempercepat *clearance*, mengurangi kesalahan dokumen, dan meminimalkan waktu tunggu. Hasil penelitian menunjukkan agen yang mengadopsi digitalisasi dan praksis manajeria terstruktur mampu menurunkan *turnaround time* sekaligus menekan biaya *demurrage / detention*.

Berdasarkan kajian dari berbagai sumber ilmiah, dapat disimpulkan bahwa agen pelayaran memiliki peran strategis sebagai penghubung utama antara pemilik kapal, otoritas pelabuhan, dan penyedia layanan operasional dalam seluruh siklus pelayanan kapal di pelabuhan. Peran tersebut tidak

hanya terbatas pada pengelolaan administrasi dan perizinan, tetapi juga mencakup perencanaan kedatangan kapal, pengaturan layanan pandu dan tunda, koordinasi dengan terminal, serta pengawasan kelancaran kegiatan bongkar muat. Efektivitas pelaksanaan fungsi keagenan sangat menentukan panjang atau pendeknya waktu tunggu kapal, karena ketidaksiapan dokumen, lemahnya koordinasi, atau keterlambatan pengambilan keputusan berpotensi menimbulkan antrean dan penundaan pelayanan. Oleh karena itu, agen pelayaran dituntut untuk menerapkan manajemen operasional yang terencana, responsif, dan berbasis sistem informasi guna memastikan pelayanan kapal berjalan tepat waktu. Dalam PT Samudera Agencies Indonesia Cabang Belawan, optimalisasi peran agen melalui peningkatan kompetensi sumber daya manusia, koordinasi lintas instansi, serta pemanfaatan teknologi kepelabuhanan menjadi faktor penting dalam upaya menekan waktu tunggu kapal dan meningkatkan efisiensi pelabuhan secara keseluruhan.

4. Pelabuhan

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 66 Tahun 2024 Tentang Perubahan Ketiga Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (2024) pelabuhan merupakan suatu kawasan yang terdiri atas daratan dan perairan dengan batas-batas tertentu yang berfungsi sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang. Pelabuhan dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan sarana pendukung kegiatan kepelabuhanan serta berperan

sebagai simpul perpindahan antarmoda transportasi, Kepelabuhanan sendiri mencakup seluruh aktivitas yang berkaitan dengan penyelenggaraan pelabuhan untuk menjamin kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus kapal. Definisi ini merupakan landasan regulatif dan operasional aktivitas pelabuhan di Indonesia, mencakup penyediaan layanan kapal, penumpang, dan barang yang bersifat komprehensif untuk memastikan arus logistic dan konektivitas transportasi.

Menurut I Kadek Laju (2024) pelabuhan merupakan mode logistik strategis dalam jaringan transportasi maritim yang tidak hanya bertindak sebagai titik sandar kapal, tetapi juga sebagai pusat kegiatan operasional yang meliputi manajemen fasilitas dermaga, gudang, telekomunikasi, alat bongkar-muat, serta layanan pendukung lain seperti penanganan limbah, dan perpindahan moda transportasi, Pelabuhan berperan dalam memfasilitasi arus gerbang dan jasa dengan efisiensi operasional sebagai indikator keberhasilan dan daya saing logistik global. Efisiensi operasional pelabuhan sangat dipengaruhi oleh pengelolaan fasilitas, sumber daya manusia, serta prosedur perizinan dan kualitas layanan, yang pada gilirannya menentukan produktivitas layanan bongkar-muat dan kinerja pelabuhan secara keseluruhan.

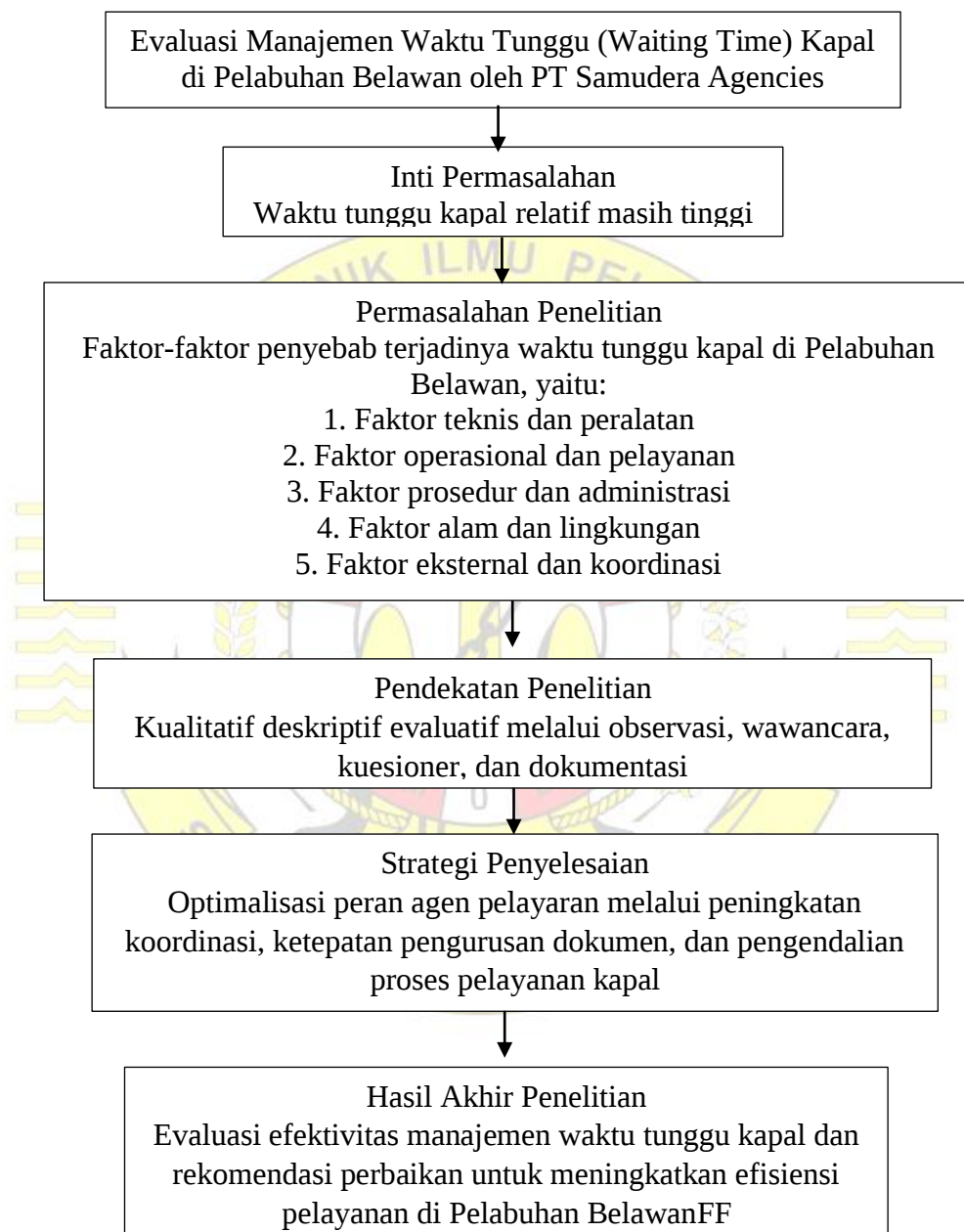
Menurut Thahir (2025) pelabuhan dipahami sebagai hubungan logistik yang memainkan peranan sentral dalam jaringan distribusi barang dan jasa global. Pelabuhan menyediakan struktur fisik (dermaga, terminal) dan layanan operasional (pengaturan jadwal kapal, bongkar muat, layanan

terminal) yang harus dikelola secara optimal untuk mendukung efisiensi *throughput* dan waktu tinggal kapal (*stay time*). Kegiatan pelabuhan mencakup koordinasi kompleks antara *stakeholder* seperti otoritas pelabuhan, terminal operator, perusahaan pelayaran, dan penyedia layanan untuk memastikan pelaksanaan fungsi kepelabuhanan yang efisien, terukur, dan berdaya saing, termasuk dalam kondisi permintaan angkutan yang dinamis.

Ketiga sumber di atas membangun pemahaman teoritis bahwa pelabuhan bukan sekedar ruang fisik sandar kapal, tetapi merupakan sistem operasional logistik yang kompleks yang mengintegrasikan fasilitas, layanan, dan koordinasi multi-pihak untuk menjamin kelancaran arus kapal, penumpang, dan barang. Pertama, definisi regulatif menempatkan pelabuhan sebagai kawasan dengan fungsi administratif dan operasional yang diwujudkan melalui kepelabuhanan. Kedua, kajian operasional menyoroti bahwa pengelolaan fasilitas, sumber daya manusia, dan proses layanan merupakan komponen inti dalam menentukan kinerja operasional pelabuhan. Ketiga, perspektif logistik global menegaskan bahwa pelabuhan berperan sebagai simpul penting dalam jaringan distribusi maritim yang harus dioptimalkan untuk meningkatkan efisiensi transportasi dan daya saing perdagangan internasional. Ketiga pengertian ini, menunjukkan bahwa kegiatan kepelabuhanan melampaui fungsi fisik dermaga yang mencakup manajemen fasilitas, prosedur layanan, koordinasi antar pemangku kepentingan, serta adaptasi terhadap tantangan teknologi dan dinamika

logistik modern yang semuanya relevan dalam evaluasi manajemen waktu tunggu kapal di Pelabuhan Belawan oleh PT Samudera Agencies Indonesia.

B. Kerangka Pemikiran Penelitian



Gambar 2. 1 Kerangka Penelitian

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah diuraikan pada bab sebelumnya mengenai evaluasi manajemen waktu tunggu (*waiting time*) kapal di Pelabuhan Belawan oleh PT Samudera Agencies Indonesia Cabang Belawan, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Faktor-faktor penyebab terjadinya waktu tunggu kapal di Pelabuhan Belawan didominasi oleh kendala administratif dan eksternal. Faktor administratif meliputi ketidaksinkronan data dokumen *pre-arrival* dan keterlambatan pengiriman dokumen orisinal dari pemilik kapal yang menghambat verifikasi pada sistem Inaportnet. Sementara itu, faktor eksternal meliputi keterbatasan jumlah dermaga (kepadatan slot sandar), cuaca buruk, serta keterbatasan sarana bantu navigasi seperti kapal pandu dan kapal tunda yang menyebabkan antrean kapal di zona labuh.
2. Manajemen dan prosedur yang ditetapkan oleh PT Samudera Agencies Indonesia Cabang Belawan dalam mengelola waktu tunggu sudah berjalan secara sistematis melalui strategi proaktif dan digitalisasi. Perusahaan menerapkan prosedur “jemput bola” dokumen sebelum kapal tiba guna meminimalkan hambatan birokrasi internal. Penggunaan sistem

pengarsipan digital dan koordinasi intensif secara *real-time* dengan otoritas pelabuhan terbukti efektif dalam memisahkan kendala administratif dari kendala fisik di lapangan, sehingga kapal selalu dalam status “siap sandar” (*ready to berth*) saat slot di dermaga tersedia.

3. Pengelolaan waktu tunggu kapal memberikan dampak terhadap kelancaran kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Belawan. Manajemen waktu tunggu yang efektif mampu meminimalkan *idle time* (waktu menganggur) bagi Tenaga Kerja Muat (TKBM) dan peralatan mekanis di dermaga. Ketepatan waktu sandar yang diupayakan oleh agen memberikan kepastian jadwal bagi pihak terminal dan pengusaha logistik, sehingga arus keluar-masuk barang menjadi lebih lancar dan biaya operasional akibat penundaan dapat ditekan seminimal mungkin.

B. Keterbatasan Penelitian

Meskipun penelitian ini telah diupayakan untuk menyajikan analisis yang komprehensif mengenai manajemen waktu tunggu kapal, terdapat beberapa keterbatasan yang perlu diperhatikan sebagai berikut:

1. Rentang Waktu Penelitian (*Temporal Limitation*)

Penelitian ini hanya mencakup data dan pengamatan pada periode waktu tertentu saat peneliti melaksanakan praktik darat (tahun 2024-2025). Mengingat operasional pelabuhan sangat dipengaruhi oleh fluktuasi musiman, seperti lonjakan arus barang menjelang hari raya atau perubahan cuaca ekstrem di perairan Belawan, hasil penelitian ini mungkin tidak menggambarkan dinamika operasional di luar periode tersebut.

2. Ruang Lingkup Lokasi dan Institusi

Penelitian ini secara spesifik berfokus pada operasional PT Samudera Agencies Indonesia Cabang Belawan. Hal ini membatasi analisis pada kebijakan dan prosedur internal perusahaan tersebut, sehingga faktor penghambat yang ditemukan mungkin tidak mencerminkan tantangan teknis atau birokrasi yang ada di wilayah pelabuhan lain.

3. Kontrol Variabel Eksternal

Analisis dalam penelitian ini terbatas pada upaya mitigasi risiko dari sisi keagenan. Peneliti tidak memiliki kendali untuk mengukur secara presisi variabel eksternal di luar kewenangan agen, seperti fluktuasi cuaca, keterbatasan sarana bantu navigasi (kapal pandu/tunda), serta kebijakan alokasi tambatan dari otoritas pelabuhan.

C. Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas, peneliti merumuskan beberapa saran strategis yang diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi perbaikan manajemen waktu tunggu di masa mendatang:

1. Penguatan Edukasi Keakuratan Dokumen kepada Prinsipal

Mengingat faktor utama penghambat administratif adalah ketidaksesuaian data dari pemilik kapal (*ship owner*), PT Samudera Agencies Indonesia Cabang Belawan disarankan untuk membuat panduan teknis (*standard data checklist*) yang lebih tegas bagi para prinsipal.

Panduan ini harus menekankan pentingnya pengiriman dokumen digital yang akurat minimal 48 jam sebelum kapal tiba. Dengan adanya standarisasi dokumen sejak awal, risiko revisi pada sistem Inaportner yang sering memicu waktu tunggu administratif dapat diminimalisir secara signifikan.

2. Optimalisasi Sistem Monitoring dan Komunikasi *Real-Time*

Untuk meningkatkan efektivitas prosedur “jemput bola” yang sudah berjalan, manajemen disarankan untuk mengoptimalkan penggunaan perangkat lunak monitoring posisi kapal yang terintegrasi. Hal ini bertujuan agar staf operasional dapat melakukan prediksi kedatangan kapal secara lebih presisi di tengah fluktuasi kepadatan dermaga. Selain itu, penguatan jalur komunikasi dua arah yang lebih intensif dengan otoritas pemanduan (*pilotage*) sangat diperlukan untuk memastikan bahwa kesiapan administratif yang sudah “hijau” di sistem dapat segera diikuti oleh kesiapan fisik kapal pandu tanpa harus menunggu antrean yang sama.

3. Sinkronisasi Jadwal dengan Pihak Terminal dan PBM

Guna memaksimalkan kelancaran bongkar muat, PT Samudera Agencies Indonesia Cabang Belawan perlu meningkatkan transparansi informasi terkait estimasi waktu sandar (*actual berthing time*) kepada pihak Perusahaan Bongkar Muat (PBM). Disarankan adanya koordinasi harian yang lebih formal melalui sistem pelaporan status kapal yang dapat diakses oleh pihak logistik darat. Hal ini penting agar pihak PBM dapat menyesuaikan jadwal regu kerja TKBM dan alat berat secara lebih akurat,

sehingga biaya *idle time* akibat ketidakpastian waktu tunggu kapal dapat ditekan serendah mungkin.



DAFTAR PUSTAKA

- A. Siroj, Rusydi, D. (2024). Metode penelitian kuantitatif pendekatan ilmiah untuk analisis data. *Jurnal Review Pendidikan Dan Pengajaran*, 7(3), 1861–1864.
- Aji, Asyqar Prabowo, dkk. (2023). Integrated port time control for shipping companies. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*
- Arianto, B. (2024). Populasi dan sampel penelitian kualitatif dalam konteks sosial humaniora (Gozali, Ed.).
- Dr. Sitti Mania, Dr. S. S. (2019). Pengantar metodologi penelitian.
- Gempes, G., & Obenza, B. (2025). Integrating conceptual frameworks in mixed methods research: A guide to design and application.
- Hati, Adinda Kusuma, dkk. (2024). Gudang jurnal multidisiplin ilmu evaluasi kinerja : Langkah strategis meningkatkan produktivitas karyawan yang efektif. *Gudang Jurnal Multidisiplin Ilmu*, 2(10), 57–63.
- Iswanto, D. (2023). Analisis rencana pembangunan jangka menengah daerah Kabupaten Tuban tahun 2021-2026 dalam perspektif evidence based policy. *Jurnal Inovasi Daerah*, 2(2), 167–178.
- Iba, Z., & Wardhana, A. (2023). *Metode Penelitian* (M. Pradana, Ed.; 2023rd ed.).
- Jayanti, Putri, dkk. (2025). Port service bottlenecks and shipping agency performance in Banten: A qualitative analysis. *Jurnal Publikasi Sistem Informasi Dan Manajemen Bisnis*, 4(3), 172–182.
- Junaidi, A. (2025). Metodologi penelitian. CV. Angkasa Media Literasi.
- Laju, I. K., Kurniadi, D., Krisnawati, L., Sariyulis, & Wirahadi Wijaya, K. (2024). Mengoptimalkan operasi pelabuhan: Tinjauan literatur tentang hubungan antara manajemen fasilitas, sumber daya manusia, perizinan, produktivitas bongkar muat, dan kinerja pelabuhan dalam transportasi maritim. *Journal Homepage Jurnal Multidisiplin Riset Ilmiah*, 1(2), 31–42.
- Manurung, M. Arif Pratama, dkk. (2024). Pentingnya evaluasi penilaian kinerja. 3(1), 77–84.
- Mashartanto, A. A., & Sihombing, B. S. (2025). Jurnal cakrawala bahari.
- Mukrim Ainullah, Sanniati Muddin, & Mardyawati. (2025). Konsep pengukuran dan evaluasi kinerja. *Jurnal Riset Multidisiplin Edukasi*, 2(7), 286–299.
- Narayani, D., Zulfah, & Astuti. (2023). Analisis bibliometrik : Fokus penelitian hasil belajar dalam pembelajaran matematika (2013-2023). *Jurnal Pengabdian Masyarakat Dan Riset Pendidikan*, 2(1), 29–35.

- Negara, G. S., Weda, I., & Syabani, M. F. (2023). Analisis pengaruh faktor penjadwalan kapal, jasa pemanduan, Produktivitas bongkar muat terhadap waiting time kapal. *Ocean Engineering : Jurnal Ilmu Teknik Dan Teknologi Maritim*, 2(1), 76–87.
- Nurrisa, F., & Hermina, D. (2025). Pendekatan kualitatif dalam penelitian: strategi, tahapan, dan analisis data. *Jurnal Teknologi Pendidikan Dan Pembelajaran (JTTP)*, 2(3), 793–800.
- Nurzanah, W. (2020). Analisa waktu tunggu bongkar muat kapal dengan fasilitas crane di Pelabuhan Gabion Belawan. In *Cetak) Buletin Utama Teknik* (Vol. 15, Number 2). Online.
- Oktavia, Neshandry, dkk. (2024). Kedatangan dan keberangkatan kapal pada PT . Naval Globaltrans. 7, 13302–13308.
- Putra, A. D. T., & Sahara, S. (2023). Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi waktu tunggu kapal di Pelabuhan Sri Bintang Pura Tanjung Pinang. *Skripsi*, 10(2).
- Putri Adinda Pratiwi, Fahima Mashalani, Maulia Hafizhah, Azra Batrisyia Sabrina, Nur Hapsi Harahap, & Deasy Yunita Siregar. (2023). Mengungkap metode observasi yang efektif menurut pra-pengajar EFL. *Mutiara : Jurnal Penelitian Dan Karya Ilmiah*, 2(1), 133–149.
- Regina Putri, V., & Ferdianto. (2023). Teknik pengumpulan data kuesioner. *Jurnal It Ui Ux*, 1(1), 1–2.
- RI, U.-U. 66 T. 2024. (2024). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 66 Tahun 2024 Tentang Perubahan Ketiga Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (2024). *Pelayaran - Perubahan, NO. 66, LN(237081)*, 40 hlmd. <https://peraturan.bpk.go.id/Details/306526/uu-no-66-tahun-2024>
- Rosiana Puspitasari, D., Ramadhan Yamin, I., & Hairansyah, R. (2023). and Medium Enterprises (MSMEs) Development Program. *Jurnal Pengabdian Masyarakat Global*, 2(2), 160–168.
- Sari, A. S., Aprisilia, N., & Fitriani, Y. (2025). Teknik pengumpulan data dalam penelitian kualitatif. *Indonesian Research Journal on Education*, 5(4), 539–545.
- Sugiyono, Prof. Dr., & '. (2023). *METODE PENELITIAN KUANTITATIF KUALITATIF DAN R&D* (Kedua, cet). ALFABETA, CV BANDUNG.
- Thahir, A. F. (2025). Digitalisasi layanan kepelabuhanan: Peluang pemanfaatan teknologi dan tantangan implementasi. *Jurnal Istiqamah Multidisiplin*, 2(6), 5.
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). (2021). Review of Maritime Report 2021. In *United Nations Publications*.
- Wirawan, R., Arni, S., & Makassar, K. (2025). Portal informasi solusi komunikasi efektif. 5(Juni), 1–12.



LAMPIRAN

Lampiran 1 Wawancara Informan I

Informan : Bapak Hardiansyah (Manajer Operasional PT SAI)

Tanggal Wawancara : 12 Februari 2025

Berikut ini merupakan hasil wawancara peneliti dengan informan:

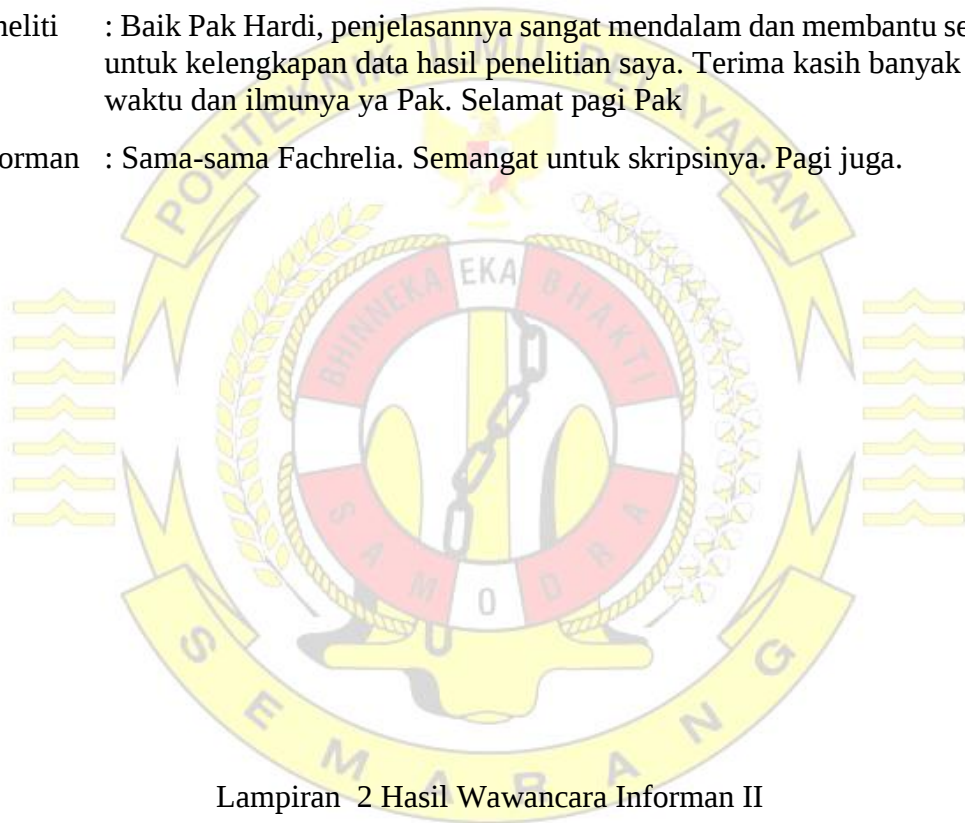
- Peneliti : Assalamualaikum, selamat pagi Pak Hardi Mohon maaf mengganggu waktunya sebentar Pak, bagaimana kabarnya hari ini?
- Informan : Waalaikumsalam, siang Fachrelia. Alhamdulillah baik. Ini baru saja selesai urusan penyandaran dan dokumen MV. Meratus Medan 5, jadi sudah sedikit santai. Ada yang bisa saya bantu untuk riset skripsimu?
- Peneliti : Alhamdulillah kalau begitu Pak. Iya Pak, terkait penelitian saya tentang evaluasi manajemen *waiting time*, saya ingin menggali lebih dalam dari sudut pandang manajerial. Menurut Bapak, apa faktor yang paling sering membuat kapal-kapal kita harus menunggu lama di zona labuh Belawan ini Pak?
- Informan : Nah, ini poin penting. Mengenai *waiting time* di Belawan, faktornya memang akumulasi ya, tapi yang paling sering kami hadapi itu masalah sinkronisasi dokumen *pre-arrival*. Meskipun kita sudah pakai sistem digital Inaportnet, kecepatannya tetap bergantung pada data dari owner kapal. Sering kali kapal sudah dekat, tapi dokumen seperti manifes atau B/L belum lengkap atau ada data yang tidak sinkron satu digit saja Kalau administrasi ini belum “hijau” di sistem, Syahbandar tidak akan kasih izin sandar. Jadi kapal tertahan di luar bukan karena dermaganya penuh, tetapi karena urusan kertas yang belum beres.
- Peneliti : Berarti hambatan administratif cukup dominan ya Pak. Lalu, bagaimana langkah strategis Bapak selaku Manajer Operasional untuk menekan risiko penundaan tersebut?
- Informan : Kami menerapkan strategi ‘jemput bola’. Begitu ada kabar ETA (*Estimated Time Arrived*) dari owner, saya instruksikan tim dokumen untuk langsung meminta dokumen data lewat email, jangan tunggu kapal sampai lampu satu dulu. Kami verifikasi internal dulu. Jadi kalau ada yang kurang pas, bisa langsung diverifikasi saat kapal masih di perjalanan. Intinya, manajemen kita buat seproaktif mungkin supaya pas kapal masuk zona labuh, urusan birokrasi sudah tuntas dan kapal berstatus *ready to berth*.
- Peneliti : Oh, jadi benar-benar disiapkan sebelum kapal sampai ya Pak. Tapi bagaimana kalau masalahnya datang dari faktor eksternal, seperti kepadatan dermaga atau masalah pemanduan?
- Informan : Nah, itu tantangan di luar kendali langsung kita, tapi tetap harus diatur. Pelabuhan Belawan ini volumenya tinggi sementara slot dermaga terbatas. Kalau dermaga penuh atau kapal di depan kita ada kendala alat, otomatis kapal kita harus mengantre. Di sini tugas saya adlah terus berkoordinasi dengan *Port Control* dan otoritas pemanduan. Kami harus sigap memantau ‘window’ atau celah kosong. Begitu ada slot, tim lapangan harus siap gerak supaya tidak disalap kapal lain. Koordinasi sarana pandu dan tunda juga krusial karena jumlahnya terbatas, jadi *booking* harus tepat waktu.

Peneliti : Sangat kompleks ya Pak ternyata. Terakhir Pak, sejauh mana pengelolaan waktu tunggu yang efisien ini berpengaruh pada kegiatan operasional di darat, seperti bongkar muat?

Informan : Sangat berpengaruh. Kegiatan bongkar muat itu urusan biaya. Pihak PBM (Perusahaan Bongkar Muat) sudah pesan regu TKBM dan sewa alat berat berdasarkan estimasi jam sancar dari kami agen. Kalau kapal telat sandar 2-3 jam saja karena dokumen belum beres, alat dan orang itu tetap harus dibayar meski mereka menganggur (*idle time*). Jadi kalau kami di agen bisa percepat *clearance* dan koordinasi sandar, produktivitas bongkar muat jadi lancer, *turnaround time* kapal lebih cepat, dan biaya operasional *owner* pun bisa ditekan.

Peneliti : Baik Pak Hardi, penjelasannya sangat mendalam dan membantu sekali untuk kelengkapan data hasil penelitian saya. Terima kasih banyak atas waktu dan ilmunya ya Pak. Selamat pagi Pak

Informan : Sama-sama Fachrelia. Semangat untuk skripsinya. Pagi juga.



Lampiran 2 Hasil Wawancara Informan II

Informan : Bapak Apip Ruchiatna (*Agent om board* PT SAI)

Tanggal Wawancara : 09 Mei 2025

Berikut ini merupakan hasil wawancara peneliti dengan informan:

Peneliti : Selamat siang, Pak Apip. Assalamualaikum. Maaf mengganggu waktunya sebentar setelah proses pemeriksaan dokumen tadi, Pak.

- Informan : Waalaikumussalam. Siang juga, dek. Oh, tidak apa-apa, sudah aman kok dokumennya. Gimana, ada yang bisa saya bantu untuk data skripsinya?
- Peneliti : Terima kasih banyak, Pak. Begini Pak, saya sedang mengevaluasi manajemen waiting time di Pelabuhan Belawan, khususnya peran agen dalam meminimalisir hambatan operasional. Menurut Bapak, apa saja langkah krusial yang Bapak lakukan segera setelah kapal tiba di bouy sampai akhirnya bisa sandar?
- Informan : Intinya adalah koordinasi real-time, dek. Tugas saya di sini sebagai jembatan antara Nahkoda dan pihak otoritas pelabuhan. Begitu kapal tiba, saya langsung komunikasi dengan Nahkoda untuk memastikan kesiapan teknis kapal. Di sisi lain, saya terus koordinasi dengan pihak Pelindo mengenai kesiapan dermaga. Jangan sampai kapal sudah siap, tapi dermaga belum bebas, atau sebaliknya. Komunikasi harus cepat agar waiting time tidak membengkak karena masalah administratif.
- Peneliti : Berarti Bapak juga menangani logistik dan kebutuhan operasional kapal selama proses itu ya, Pak?
- Informan : Betul. Seluruh kebutuhan operasional, mulai dari sarana penunjang di dermaga sampai kebutuhan kru kapal, harus sudah saya pastikan siap siaga. Kalau ada kendala di lapangan, misalnya alat bongkar muat yang belum siap, saya harus segera koordinasi agar kapal tidak tertahan lebih lama dari yang dijadwalkan.
- Peneliti : Selama ini, kendala apa yang paling sering memicu terjadinya waiting time yang cukup lama bagi kapal-kapal yang diageni oleh PT Samudera Agencies di Belawan ini, Pak?
- Informan : Kadang faktor eksternal seperti cuaca atau antrean di dermaga (kongesti). Tapi dari sisi kita sebagai agen, kitaantisipasi dengan percepatan clearance dokumen seperti yang kita lakukan tadi. Semakin cepat dokumen selesai, semakin cepat kita bisa instruksikan kapal untuk bertolak segera setelah bongkar muat selesai. Jadi, efisiensi waktu itu dimulai dari meja dokumen sampai ke operasional lapangan.
- Peneliti : Sangat membantu sekali penjelasannya, Pak. Berarti peran Agent on Board memang sangat vital dalam menjaga ritme turnaround time kapal ya.
- Informan : Ya, begitulah dek. Kita harus tetap siaga dari kapal datang sampai kapal benar-benar bertolak meninggalkan pelabuhan. Kalau kita telat sedikit kasih informasi, dampaknya bisa ke operasional yang lain.

- Peneliti : Baik Pak Apip, datanya sudah sangat mencukupi untuk mendukung observasi saya hari ini. Terima kasih banyak atas waktu dan sharing pengalamannya di atas MV. Meratus Medan 5 ini, Pak. Sukses terus untuk tugasnya.
- Informan : Sama-sama, dek. Semangat ya skripsinya, semoga lancar sampai lulus nanti.
- Peneliti :Amin, terima kasih Pak. Saya pamit dulu, selamat siang. Wassalamualaikum.
- Informan : Siang, Waalaikumsalam.



Lampiran 3 Hasil Wawancara Informan III

- Informan : Ibu Ade Laila Sari (Staf Dokumen PT SAI)
- Tanggal Wawancara : 03 Maret 2025

Berikut ini merupakan hasil wawancara peneliti dengan informan:

- Peneliti : Selamat siang, Bu Ade. Assalamualaikum. Terima kasih banyak ya Bu sudah meluangkan waktu istirahatnya untuk mengobrol sebentar dengan saya.
- Informan : Waalaikumussalam. Siang juga, dek. Oh, santai saja, kebetulan memang lagi jam istirahat jadi bisa lebih leluasa bicaranya. Gimana penelitiannya, apa yang mau ditanyakan?
- Peneliti : Iya Bu, ini terkait skripsi saya tentang evaluasi waiting time di Belawan. Fokus saya ke aspek administratifnya. Di PT Samudera Agencies sendiri, sebenarnya sejauh mana peran bagian dokumen dalam mencegah keterlambatan kapal?
- Informan : Wah, perannya sangat krusial, dek. Di bagian dokumen, saya mengelola semua administrasi dan sertifikasi kapal, baik itu clearance in maupun clearance out. Itu termasuk dokumen muatan, visa kru, sampai perizinan ke instansi kepelabuhanan seperti KSOP atau Bea Cukai. Prinsip saya, keakuratan dan ketepatan waktu itu harga mati. Kalau ada satu saja dokumen yang salah atau terlambat diurus, dampaknya langsung ke kapal di lapangan.
- Peneliti : Berarti hambatan administratif itu bisa jadi pemicu utama penundaan operasional ya, Bu?
- Informan : Tentu. Kalau izin belum keluar karena dokumen tidak lengkap, kapal tidak bisa sandar atau bertolak meskipun secara teknis sudah siap. Makanya, prioritas saya adalah menyelesaikan perizinan secepat mungkin agar tidak ada risiko penundaan operasional yang dipicu oleh masalah birokrasi atau administrasi. Kita berpacu dengan waktu.
- Peneliti : Biasanya dokumen apa Bu yang paling menantang atau membutuhkan waktu paling lama dalam pengurusannya?
- Informan : Biasanya yang melibatkan banyak instansi, seperti perizinan untuk kru asing atau muatan khusus. Tapi karena kita sudah punya prosedur yang sistematis di PT Samudera Agencies, sejauh ini semuanya bisa termonitor dengan baik. Kuncinya memang teliti sejak awal agar tidak ada revisi yang membuang waktu.
- Peneliti : Sangat jelas sekali penjelasannya, Bu. Informasi ini sangat mendukung data penelitian saya mengenai bagaimana efisiensi administratif berkontribusi pada penurunan waiting time.
- Informan : Syukurlah kalau informasi ini membantu. Memang orang sering lihatnya cuma kapal di dermaga, padahal di balik itu ada tumpukan dokumen yang harus selesai tepat waktu agar kapal bisa bergerak lancar.

- Peneliti : Betul sekali, Bu. Baik, saya rasa sudah cukup untuk saat ini. Sekali lagi terima kasih banyak ya Bu Ade atas bantuannya. Selamat melanjutkan makan siangya, Bu.
- Informan : Sama-sama, dek. Sukses ya buat skripsinya, semoga hasilnya bagus.
- Peneliti : Amin, terima kasih banyak Bu. Saya pamit dulu, Wassalamualaikum.
- Informan : Waalaikumussalam.



Lampiran 4 Hasil Wawancara Informan IV

- Informan : Bapak Endarto Setiyawan (Pandu di PT Pelindo Belawan)
- Tanggal Wawancara : 05 Maret 2025

Berikut ini merupakan hasil wawancara peneliti dengan informan:

- Peneliti : Selamat pagi, Pak Endarto. Assalamualaikum. Terima kasih banyak, Pak, sudah mengizinkan saya ikut mendampingi langsung proses pemanduan hari ini.
- Informan : Waalaikumussalam. Pagi, dek. Iya, silakan. Tapi mohon maaf ya kalau sambil saya tinggal-tinggal sedikit, karena harus fokus ke arah depan dan komunikasi dengan kapal tunda.
- Peneliti : Tentu, Pak, saya mengerti. Pak, terkait penelitian saya tentang waiting time, menurut sudut pandang Bapak sebagai pandu, seberapa besar pengaruh koordinasi antara pihak agen di darat dengan petugas pandu dalam menentukan kecepatan penyandaran kapal?
- Informan : Sangat menentukan, dek. Koordinasi itu kuncinya. Saya sebagai pandu punya otoritas untuk mengarahkan kapal menyusuri alur pelayaran yang aman sampai sandar. Tapi, saya tidak bisa bekerja sendiri. Saya butuh informasi update dari agent on board mengenai kesiapan kapal dan kepastian dermaga. Kalau koordinasinya cepat dan akurat, kapal tidak perlu menunggu lama di kolam pelabuhan.
- Peneliti : Berarti kalau ada miskomunikasi antara agen dan pihak pandu, itu bisa langsung menambah waktu tunggu kapal ya, Pak?
- Informan : Betul sekali. Misalnya, kalau agen tidak segera menginformasikan bahwa dokumen sudah clear atau dermaga sudah siap, kami tidak bisa langsung gerak. Padahal, optimalisasi waktu itu sangat bergantung pada sinkronisasi antara jadwal pandu, kapal tunda, dan kesiapan dermaga yang diatur agen. Satu rantai saja yang lambat, waiting time pasti membengkak.
- Peneliti : Wah, menarik sekali, Pak. Jadi selain keahlian teknis Bapak dalam manuver kapal, aspek komunikasi antarinstansi ini justru yang menjadi 'pelumas' agar prosesnya cepat ya?
- Informan : Benar, dek. Di laut ini kan faktornya banyak, ada arus, angin, dan lalu lintas kapal lain. Kalau dari sisi koordinasi administrasinya sudah matang antara agen dan kami di Pelindo, risiko keterlambatan karena masalah teknis di lapangan bisa kita minimalisir semaksimal mungkin.
- Peneliti : Sangat jelas sekali, Pak. Penjelasan Bapak membantu saya melihat bagaimana peran pandu menjadi eksekutor terakhir dalam meminimalkan waiting time di kolam pelabuhan. Terima kasih banyak atas ilmunya, Pak.

- Informan : Sama-sama, dek. Senang bisa membantu data skripsinya. Yang penting nanti di laporannya ditekankan ya, kolaborasi itu yang utama di pelabuhan.
- Peneliti : Siap, Pak Endarto. Saya tidak akan mengganggu konsentrasi Bapak lagi karena sudah mendekati dermaga. Terima kasih banyak, Pak. Wassalamualaikum.
- Informan : Waalaikumussalam. Mari, dek, hati-hati di atas kapal.



Lampiran 5 Hasil Wawancara Informan V

- Informan : Ibu Betty (Staf bidang kepelautan di KSOP Belawan)
- Tanggal Wawancara : 20 Maret 2026

Berikut ini merupakan hasil wawancara peneliti dengan informan:

- Peneliti : Selamat siang, Ibu Betty. Assalamualaikum. Terima kasih banyak ya, Bu, sudah menyempatkan waktu untuk bertemu saya di sela kesibukan Ibu di Terminal Bandar Deli ini.
- Informan : Waalaikumussalam. Siang, Dek. Iya, sama-sama. Kebetulan ini lagi ada waktu luang sedikit setelah memantau arus penumpang. Gimana, ada yang bisa Ibu bantu untuk kelancaran skripsinya?
- Peneliti : Iya, Bu. Jadi begini, fokus penelitian saya kan tentang evaluasi waktu tunggu kapal yang dikelola oleh PT Samudera Agencies Indonesia (PT SAI). Saya ingin tahu dari sudut pandang KSOP selaku regulator, sejauh mana kolaborasi dan kepatuhan PT SAI terhadap aturan yang Ibu tetapkan dalam mengatur lalu lintas kapal dan alokasi tambatan?
- Informan : Oh, kalau soal itu, koordinasi PT SAI selama ini cukup bagus ya, Dek. Sebagai regulator, kami kan fungsinya memastikan semua kapal patuh pada aturan keselamatan dan jadwal operasional. PT SAI termasuk agen yang proaktif dalam memenuhi ketentuan otoritas. Sinergi seperti ini penting sekali, karena kalau agennya patuh dan tertib administrasi, kami di KSOP juga lebih mudah menetapkan alokasi tambatan secara efisien.
- Peneliti : Berarti tingkat kepatuhan agen terhadap jadwal yang sudah ditetapkan itu berdampak langsung pada kelancaran arus barang secara keseluruhan ya, Bu?
- Informan : Tentu, Dek. Sangat krusial. Kalau agen tidak patuh atau telat memberikan laporan, alokasi tambatan bisa berantakan, dan itu yang bikin antrean kapal jadi panjang. Tapi sejauh pengamatan Ibu, kolaborasi yang harmonis dengan PT SAI membantu kami menjamin jadwal operasional tetap pada jalurnya. Efisiensi waktu di Pelabuhan Belawan ini kan hasil kerja sama semua pihak, bukan cuma KSOP saja
- Peneliti : Berarti kuncinya ada di harmonisasi antara regulator dan agen ya, Bu, supaya tidak ada kendala birokrasi yang menghambat kapal?
- Informan : Betul sekali. Kita kan tujuannya sama, mau arus barang lancar. Selama PT SAI mengikuti prosedur infrastruktur dan aturan kepelautan yang ada, hambatan operasional bisa kita tekan seminimal mungkin. Ibu senang kalau mahasiswa seperti Dek ini mau melihat dari sisi regulasinya juga.
- Peneliti : Wah, penjelasan Ibu sangat mencerahkan untuk bab pembahasan saya nanti. Jadi saya punya bukti kuat bahwa sinergi antara PT SAI dan KSOP memang berjalan efektif. Terima kasih banyak atas waktu dan ilmunya ya, Bu.

- Informan : Sama-sama, Dek. Semangat terus ya selesaikan skripsinya. Kalau butuh data tambahan lagi, jangan sungkan tanya Ibu.
- Peneliti : Siap, Ibu. Terima kasih banyak. Saya pamit dulu, selamat siang.
- Informan : Siang dek. Hati-hati di jalan ya, dek.



Lampiran 6 Pengguna Jasa Keagenan PT SAI Belawan

MV Meratus Medan 5



MV. Ali M



Lampiran 7 Pengguna Jasa Keagenan PT SAI Belawan

MV. Sea Star



MV. Titanas



Lampiran 8 Data Customer

C	D	E	F	G	H	I	J	K
DATA COSTEMER								
PRINCIPAL	VESSEL'S NAME	ARR./PORT	BERTHING	DEP./PORT	VESSEL'S TYPE		LAST PORT	NEXT PORT
					DOMESTIC	INTERNATIONAL		
DWIKARYA	MV. ALIM	12/0120	16/1238	21/1624	u		SONGKHLA	PALEMBANG
GENA	MV. TITANAS V.11	04/1230	06/1848	11/2217		u	SINGAPORE	PASIR GUDANG
HAPAG LLOYD	MV. GREEN WAVE V.0288	04/1200	04/1400	05/0234	u		PORT KLANG	PENANG
HAPAG LLOYD	MV. CAT LAI EXPRESS V.0898	12/0330	13/0600	13/2245	u		PORT KLANG	PENANG
HAPAG LLOYD	MV. GREEN WAVE V.0315	18/0848	19/0636	19/1814	u		PORT KLANG	PENANG
HAPAG LLOYD	MV. CAT LAI EXPRESS V.0915	25/0830	25/1136	26/0927	u		PORT KLANG	PENANG
MAERSK	MV. MERATUS MEDAN 5 V.452S	30/2142	30/2336	01/0058	u		TANJUNG PELEPAS	TANJUNG PELEPAS
MAERSK	MV. MERATUS MEDAN 5 V.501S	06/2112	06/2324	07/1700	u		TANJUNG PELEPAS	TANJUNG PELEPAS
MAERSK	MV. MERATUS MEDAN 5 V.502S	12/1500	14/0148	18/0020	u		TANJUNG PELEPAS	TANJUNG PELEPAS
MAERSK	MV. MERATUS MEDAN 5 V.503S	20/1530	20/1730	22/0422	u		PORT KLANG	TANJUNG PELEPAS
MAERSK	MV. MERATUS MEDAN 5 V.504S	27/0918	27/1318	29/0012	u		TANJUNG PELEPAS	TANJUNG PELEPAS
MSC	MV. MSC JANIS 3 V.SB432R	3/1230	04/0236	05/1612	u		SINGAPORE	SINGAPORE
MSC	MV. SEA STAR 1 V.HE502A	08/1524	08/1754	09/0912	u		SINGAPORE	SINGAPORE
MSC	MV. MSC JANIS 3 V.SB501R	10/0600	11/2042	12/1418	u		SINGAPORE	SINGAPORE
MSC	MV. SEA STAR 1 V.HE503A	14/1700	14/1900	16/0042	u		SINGAPORE	SINGAPORE
MSC	MV. MSC JANIS 3 V.SB502R	17/0200	18/1300	19/1522	u		SINGAPORE	SINGAPORE
MSC	MV. SEA STAR 1 V.HE504A	20/1200	21/1830	22/1447	u		SINGAPORE	SINGAPORE
MSC	MV. MSC JANIS 3 V.SB503R	25/1100	25/1742	26/2115	u		SINGAPORE	SINGAPORE
MSC	MV. SEA STAR 1 V.HE505A	27/1000	29/0318	30/0442	u		SINGAPORE	SINGAPORE
PIL	MV. KOTA HALUS V.0626S	03/1330	05/0548	06/2216	u		SINGAPORE	SINGAPORE
LOKAL	MV. APOLLO SPLENDOR V.823026	12/0500	12/0812	14/1139	u	u	PASIR GUDANG	GO DAU
LOKAL	MV. GSM JAYA V.02-25	13/0352	13/1316	17/2023	u		MOROWALI	CIGADENG
LOKAL	MV. JADE CASTLE V.1	24/1630	24/1830	28/0114	u		TANJUNG PERAK	TANJUNG PERAK
LOKAL	MV. FAIR I FAIR 137	25/0230	25/0430	28/1310	u		KANDLA	SINGAPORE
SET	MV. SINAR MOROTAI V.04-25	08/0842	08/1706	10/0628	u		MERAK	BINTULU
HAPAG LLOYD	MV. GREEN WAVE V.0335	01/1654	01/1812	02/1400	u		SINGAPORE	PENANG
HAPAG LLOYD	MV. CAT LAI EXPRESS V.0935	05/0918	09/1942	09/0918	u		PORT KLANG	PENANG
HAPAG LLOYD	MV. GREEN WAVE V.0355	15/1718	16/0518	17/0106	u		SINGAPORE	PENANG
HAPAG LLOYD	MV. CAT LAI EXPRESS V.0955	22/1000	22/2048	23/0906	u		PORT KLANG	PENANG
FOONG SUN	MV. FLORA 8 V.02A-25	20/1330	20/1945	24/1600	u		PORT KLANG	PENANG
MSC	MV. MSC JANIS 3 V.SB504R - SB505A	31/1200	01/1500	02/1320	u		SINGAPORE	SINGAPORE
MSC	MV. SEA STAR 1 V.HE506A - HE506R	3/1630	05/0500	06/1213	u		SINGAPORE	SINGAPORE
MSC	MV. MSC JANIS 3 V.SB505R - SB506A	08/1830	08/2048	09/2152	u		SINGAPORE	SINGAPORE
MSC	MV. SEA STAR 1 V.HE507A - HE507R	10/1330	12/1624	13/1106	u		SINGAPORE	SINGAPORE
MSC	MV. AKITETA V.SB508R - SB507A	14/2000	15/1600	16/1653	u		SINGAPORE	SINGAPORE
MSC	MV. SEA STAR 1 V.HE508A - HE508R	18/2342	19/0218	20/1532	u		SINGAPORE	SINGAPORE
MSC	MV. SEA STAR 1 V.HE509A - HE509R	26/0718	26/1200	28/1354	u		SINGAPORE	SINGAPORE
PIL	MV. KOTA HALUS V.0632S	11/0700	11/1400	13/1208	u		SINGAPORE	SINGAPORE
PIL	MV. KOTA AZAM V.9011S	25/0500	28/1600	03/0317	u		SINGAPORE	SINGAPORE
GENA	MV. W-LUNA V.05	11/0200	12/2343	19/0312	u		FANGCHENG	SINGAPORE
GENA	MV. AQUAVITA LINE V.01	25/1830	25/2310	03/1340	u		CHATTIGRAM	SINGAPORE
MAERSK	MV. MERATUS MEDAN 5 V.505S - 506N	04/1930	04/0306	05/1822	u		TANJUNG PELEPAS	TANJUNG PELEPAS
MAERSK	MV. MERATUS MEDAN 5 V.506S - 507N	10/1930	10/2348	13/0000	u		TANJUNG PELEPAS	TANJUNG PELEPAS
S&T	MV SMC QINGDAO V.501H	30/1830	01/1112	02/0518		X	PORT KLANG	PORT KLANG
MSC	MV MSC ZAINA III V. HE348R	01/0781	02/1124	05/0012	X		PORT KLANG	KUALA TANJUN
SET	MV SINAR MAELA V. 16-25	01/0112	03/2324	06/1050	X		PORT KLANG	CHATTIGRAM
SSL	MV SINAR BAJA V. 099	26/1848	02/1215	06/1422	X		SINGAPORE	SINGAPORE
SET	MV SINAR MALMERE V. 34-25	01/2336	04/1206	06/0040	X		MERAK	BUTTERWORTH
SAMUDERA SHIPPING LINE	MV SINAR BINTAN V. 7777	01/0712	06/1618	07/1743	X		SINGAPORE	SINGAPORE
MSC	MV MSC KANU FV. XA549A	01/1300	06/1742	08/0248	X		SINGAPORE	SINGAPORE
S&T	MV SMC QINGDAO V. 5019	07/2230	07/0448	08/1959	X		PORT KLANG	PORT KLANG
MSC	MV MSC QINGDAO F V. SB548R	06/1230	09/0648	11/0233	X		PORT KLANG	PORT KLANG
PIL	MV KOTA HALUS V. 0668	02/0348	08/6130	10/1612	X		SINGAPORE	SINGAPORE
EVERGREEN MARINE (ASIA) PTE. LTD	MV EVER CONCERT V. 0765	07/1706	10/1718	12/0548	X		PORT KLANG	PORT KLANG
EVERETT ASIA LINE	MV SPRING AMER V. 3				X		BATAM	TANJUNG BUTO
MSC	MV MSC ZAINA III V. HE349A	10/1600	11/0536	13/0630	X		SINGAPORE	KUALA TANJUN
EVERGREEN	MV GREEN CELESTE V. 0767-115	12/2030	13/2148	15/0935	X		PORT KLANG	PORT KLANG
MSC	MV MSC ANDREA F V. XA550A	14/0912	15/0009	15/1552	X		SINGAPORE	COLOMBO
INDO SHIPPING OPERATOR	MV JUNTOKU V. 25	09/1050	11/0715	15/1920	X		PONTIANAK	PONTIANAK
S&T	MV SMC QINGDAO V. 5020	12/1324	15/1154	16/1002	X		PORT KLANG	PORT KLANG
FOONG SUN	MV FLORA 8 V. 14-24	16/1530	17/1543	18/0618	X		SINGAPORE	PENANG
MSC	MV MSC ZAINA III V. HE350A	17/2230	17/2225	19/1330	X		SINGAPORE	KUALA TANJUN
MSC	MV MSC STARNA F V. SB551A	17/1040	19/1607	20/1118	X		SINGAPORE	SINGAPORE
NYK BULK & PROJECT CARRIERS	MV BAY HOPE V. 49	15/0534	16/2130	20/0018	X		SINGAPORE	SINGAPORE

Lampiran 9 Surat Persetujuan Berlayar

8/8/24, 6:32 PM

<https://sps-inaportnet.dephub.go.id/index.php/builtin/manage/spb/cetak/BLN.IDBLW.2408.000067>

REPUBLIK INDONESIA
THE REPUBLIC OF INDONESIA

SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR
PORT CLEARANCE

No. : SPB.IDBLW.0824.0000062

Berdasarkan UU No 17 Tahun 2008 Pasal 219 ayat 1
Under This Shipping Act No.17, 2008 Article 219 (1)

BELAWAN
SPB.IDBLW.0824.0000062

PERINGATAN
WARNING

NAKHODA KAPAL AGAR MEMPERHATIKAN
MASTER OF THE SHIP TO ORDER PAY ATTENTION
KEADAAN CUACA BILA TERJADI CUACA BURUK
THE WEATHER CONDITIONS IN THE EVENT OF BAD WEATHER
SUPAYA MENUNDA PERLAYARAN DAN /ATAU
IN ORDER TO DELAY THE SHIPPING AND/OR
MENCARI TEMPAT BERLINDUNG YANG AMAN
SEEK SAFE HAVENS

Nama Kapal Ship Name	MERATUS MEDAN 5	Tonnase Kotor Gross Tonnage	16705
Bendera Kebangsaan Nationality Flag	PANAMA	Nakhoda Master	USMAN LANGKANA LANGKANA
Nomor IMO IMO Number	9178393	Tanda Panggilan Call Sign	3E4973

Sesuai dengan Surat Pernyataan Keberangkatan Kapal yang dibuat oleh Nakhoda kapal tanggal 06 Aug 2024 Pukul 10:16:26 WS,
In accordance with Sailing Declaration issued by Master on dated 06 Aug 2024 Time 10:16:26 LT,

Bahwa kapal telah memenuhi seluruh ketentuan pada pasal 219 (3) UU No. 17 Tahun 2008
That ship has fully comply with the provision of article 219 (3) Shipping Act. 17, 2008

Dengan ini kapal tersebut di atas disetujui untuk
The above mentioned vessel is hereby granted for

Bertolak dari Departure from	: BICT GABION - BICT	Pada tanggal / jam on date/time	: 06 AUG 2024 18:00:00	Pelabuhan tujuan Port of destination	: TANJUNG PELEPAS
Jumlah awak kapal Number Of Ship Crews	: 21 ORANG TERMASUK NAKHODA			Dengan Muatan With cargoes	: SESUAI MANIFEST
Tempat diterbitkan Place of Issued	: BELAWAN				
Pada Tanggal Date	: 06 AUG 2024				
Jam Time	: 18:23:12				

SYAHBANDAR
HARBOUR MASTER

Perhatian :

1. Surat Persetujuan Berlayar ini berlaku paling lama 24 jam sejak di terbitkan dan kapal wajib meninggalkan pelabuhan.
This Port Clearance expired 24 hour due to date of issued and ship should leave of port.
2. Apabila dalam 24 jam Pemilik, agen atau Nakhoda Kapal tidak melayarkan kapalnya sejak Surat Persetujuan Berlayar diterbitkan, agar dikembalikan ke Syahbandar untuk penerbitan kembali, apabila perlu mengajukan permohonan Surat Persetujuan Berlayar yang baru.
Within 24 hours after issued the port clearance, the owner, agent or master of any vessel which fails to sails, Port Clearance shall be returned to the Harbour Master for the re-issued, and if so required, obtain a new port clearance.
3. Surat Persetujuan Berlayar ini tidak berlaku apabila terdapat coretan-coretan atau perubahan-perubahan.
This Port Clearance expired if any corrections or deletions.

<https://sps-inaportnet.dephub.go.id/index.php/builtin/manage/spb/cetak/BLN.IDBLW.2408.000067>

1/2

CS Dipindai dengan CamScanner

INAPORTNET

Dashboard

MENU LAYANAN

Layanan

Kedatangan Kapal

Kapal / Kedatangan Kapal

Pemberitahuan Kedatangan Kapal | Pemberitahuan Keberangkatan Kapal | Laporan Kunjungan Kapal

TRAYEK: Masukkan Nomor RPK / PKKA / PPKN / Tanda Pendaftaran Kapal

Masukkan Nomor RPK / PKKA / PPKN / Tanda Pendaftaran Kapal

KIRIM

DATA KAPAL KEDATANGAN

Show 10 entries

NO	NOMOR LAYANAN	NOMOR PPK	NAMA KAPAL	TANGGAL REGISTRASI	AKSI
1	MLN.IDBLW.2408.000190	PKK.LN.IDBLW.2408.000188	MERATUS MEDAN 5	2024-08-19 00:58:20	SPM & PPK Download
2	MLN.IDBLW.2408.000179	PKK.LN.IDBLW.2408.000177	MV GREEN WAVE	2024-08-17 03:47:54	SPM & PPK Download
3	MLN.IDBLW.2408.000164	PKK.LN.IDBLW.2408.000160	XIN BIN ZHOU	2024-08-16 02:57:53	SPM & PPK Download
4	MLN.IDBLW.2408.000128	PKK.LN.IDBLW.2408.000126	M/V. MSC RINI III	2024-08-13 04:09:21	SPM & PPK Download
5	MLN.IDBLW.2408.000111	PKK.LN.IDBLW.2408.000111	MV CAT LAI EXPRESS	2024-08-11 10:23:39	SPM & PPK Download
6	MLN.IDBLW.2408.000102	PKK.LN.IDBLW.2408.000102	MERATUS MEDAN 5	2024-08-10 09:19:57	SPM & PPK Download

Laman Layanan PNPB di Inaportnet

Layanan PNPB

Beranda / Layanan PNPB

Buat Permohonan

PERMOHONAN PNPB ADA DI MENU PERMOHONAN PNPB DI MENU LAYANAN PNPB

LAYANAN PNPB

Show 10 entries

NO	NOMOR LAYANAN	NOMOR PRODUK	LAYANAN	NO PPK	NAMA KAPAL	WAKTU PERMOHONAN	STATUS	AKSI
1	SL033.L.IDBLW.2408.000196	SL033.IDBLW.0824.000364	PNBP VTS	PKK.LN.IDBLW.2408.000177	MV GREEN WAVE	2024-08-17 12:15:53	✓ Ditinjau	➡
2	SL033.L.IDBLW.2408.000194	SL033.IDBLW.0824.000359	PNBP VTS	PKK.LN.IDBLW.2408.000160	XIN BIN ZHOU	2024-08-17 08:17:57	✓ Ditinjau	➡
3	SL032.L.IDBLW.2408.000167	SL032.IDBLW.0824.000358	PNBP Rambu	PKK.LN.IDBLW.2408.000160	XIN BIN ZHOU	2024-08-17 08:17:57	✓ Ditinjau	➡
4	SL033.L.IDBLW.2408.000164	SL033.IDBLW.0824.000303	PNBP VTS	PKK.LN.IDBLW.2408.000126	M/V. MSC RINI III	2024-08-14 07:10:11	✓ Ditinjau	➡
5	SL032.L.IDBLW.2408.000142	SL032.IDBLW.0824.000306	PNBP Rambu	PKK.LN.IDBLW.2408.000126	M/V. MSC RINI III	2024-08-14 07:10:11	✓ Ditinjau	➡
6	SL033.L.IDBLW.2408.000139	SL033.IDBLW.0824.000254	PNBP VTS	PKK.LN.IDBLW.2408.000111	MV CAT LAI EXPRESS	2024-08-12 09:36:12	✓ Ditinjau	➡
7	SL032.L.IDBLW.2408.000120	SL032.IDBLW.0824.000256	PNBP Rambu	PKK.LN.IDBLW.2408.000111	MV CAT LAI EXPRESS	2024-08-12 09:36:12	✓ Ditinjau	➡
8	SL033.L.IDBLW.2408.000130	SL033.IDBLW.0824.000241	PNBP VTS	PKK.LN.IDBLW.2408.000102	MERATUS MEDAN 5	2024-08-12 01:26:38	✓ Ditinjau	➡

Lampiran 11 Plotingan Kapal

PT SAMUDERA AGENCIES INDONESIA
DAILY LINE UP PORT OF BELAWAN
DATE : 05 OKTOBER 2024

EL BERTH AT BELAWAN LAMA / UJUNG BARU / CITRA / SAI / IKD1											
VESSEL NAME	LOA	GT	TA	TB	ETD	WHARF		ACTIVITY	QUANTITY	PORT	
						NAME	NUMBER			POL	POD
KM ISA VICTORY/BJL	110		24/09	25/0600	02/0600	002/BELAWAN LAMA	135-245	DISCH PUPUK	6.650 MT	LHOKSUMAWE	LHOKSUMAWE
MV HODASCO 19/BJL	100		03/1800	05/0300	10/0900	006/BELAWAN LAMA	415-515	DISCH SEMEN	6.300 MT	TELUK BAYUR	TELUK BAYUR
KM SEJAHTERA 21/SSL	61		27/1620	04/0900	07/0900	007/BELAWAN LAMA	525-585	LOAD EQUIPMENT	800 M3	KIJANG PULAU	BLW
KM MENTARI TRADER/TWN	80		05/10	05/0900	07/0900	102/UJUNG BARU	95-175	B/M CONTAINER	36 MT	BATU AMPAR	BATU AMPAR
KM GOLDEN DESTINY/TPB	170		02/10	03/1200	05/1200	108/UJUNG BARU	840-110	DISCH PUPUK	4.000 MT	DUMAI	BONTANG
MV SDM HUBDEI/DPM	215		03/10	03/1700	05/1700	112/UJUNG BARU	1230-1445	DISCH SBM	11.233 MT	SINGAPORE	SINGAPORE
MV HAN HAI 106/SSL	129		21/09	28/0200	06/1400	200/CITRA	1580-1710	DISCH BERAS	10.000 MT	YANGON	BLW
MT PERLA/SAL	108		03/10	04/1400	06/1400	IKD I/ IKD	10-120	DISCH METHANOL	5.131 MT	LABUAN	BLW
TK LAYAR MAS 3023/MSA	95		30/0145	02/1200	05/2359	IKD II/IKD	105-200	DISCH BATU BARA	8.037 MT	JAMBI	JAMBI

Lampiran 12 Surat Pelaksanaan Wawancara



PT. Samudera Agencies Indonesia
Samudera Logistic Centre Building
Jl. Raya Pelabuhan Gabion, Belawan
Medan 20112 – Indonesia

T. (+ 62 61) 6940044
F. (+ 62 61) 6940042
www.samudera.id

BELAWAN, 10 JANUARI 2025

Nomor :
Lampiran :
Perihal : Surat Pelaksanaan Wawancara Narasumber

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Narasumber 1: Bapak Hardiansyah Nasution (Perusahaan Keagenan PT SAI Belawan)

Narasumber 2 : Bapak Apip Ruchiatna (Perusahaan Keagenan PT SAI Belawan)

Narasumber 3 : Ibu Ade Laila Sari H (Perusahaan Keagenan PT SAI Belawan)

Narasumber 4 : Bapak Endarto Setiyawan (PT Pelindo Belawan)

Narasumber 5: Ibu Betty (KSOP Utama Belawan)

Menyatakan bahwa telah melakukan wawancara mengenai topik penelitian skripsi dengan judul “Evaluasi Manajemen Waktu Tunggu (*Waiting Time*) Kapal di Pelabuhan Belawan oleh PT Samudera Agencies Indonesia”, untuk memberi informasi terkait penelitian.

Demikian surat pelaksanaan wawancara ini kami sampaikan, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terimakasih.

Narasumber 1

Hardiansyah Nasution

PT SAI

Narasumber 2

Apip Ruchiatna

PT SAI

Narasumber 3

Ade Laila Sari

PT SAI

Narasumber 4

Endarto S

PT Pelindo Belawan

Narasumber 5

Betty

KSOP Utama Belawan

Lampiran 13 Formulir Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut

Lampiran 1
 Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai
 Nomor P-21/BC/2009 tentang
 Pemberitahuan Pabean Pengangkutan
 Barang

BC 1.0

.....(1).....(2)..... (3).....																																																	
RENCANA KEDATANGAN SARANA PENGANGKUT (RKSP)																																																	
No & Tgl BC 1.0	:																																																
Nomor Pengajuan	:																																																
Kepada :																																																	
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 40%;">Nama Sarana Pengangkut</td> <td style="width: 10%;">:</td> <td style="width: 50%;"></td> </tr> <tr> <td>G.R.T.</td> <td>:</td> <td>TON</td> </tr> <tr> <td>LOA</td> <td>:</td> <td>MTR</td> </tr> <tr> <td>Draft Depan</td> <td>:</td> <td>MTR</td> </tr> <tr> <td>Draft Belakang</td> <td>:</td> <td>MTR</td> </tr> <tr> <td>Bendera</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>No. Register</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>No/ Tanggal Voy/ Flight</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Nama Pengangkut</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="padding-top: 10px;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 40%;">Pelabuhan Asal</td> <td style="width: 10%;">:</td> <td style="width: 50%;"> </td> </tr> <tr> <td>Pelabuhan Singgah Terakhir</td> <td>:</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>Pelabuhan Tujuan (Bongkar)</td> <td>:</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>Pelabuhan Tujuan Berikutnya</td> <td>:</td> <td> </td> </tr> </table> </td> </tr> <tr> <td>Tanggal/ Jam Kedatangan</td> <td>:</td> <td>Jam :</td> </tr> <tr> <td>Tanggal/ Jam Keberangkatan</td> <td>:</td> <td>Jam :</td> </tr> </table>		Nama Sarana Pengangkut	:		G.R.T.	:	TON	LOA	:	MTR	Draft Depan	:	MTR	Draft Belakang	:	MTR	Bendera	:		No. Register	:		No/ Tanggal Voy/ Flight	:		Nama Pengangkut	:		<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 40%;">Pelabuhan Asal</td> <td style="width: 10%;">:</td> <td style="width: 50%;"> </td> </tr> <tr> <td>Pelabuhan Singgah Terakhir</td> <td>:</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>Pelabuhan Tujuan (Bongkar)</td> <td>:</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>Pelabuhan Tujuan Berikutnya</td> <td>:</td> <td> </td> </tr> </table>			Pelabuhan Asal	:		Pelabuhan Singgah Terakhir	:		Pelabuhan Tujuan (Bongkar)	:		Pelabuhan Tujuan Berikutnya	:		Tanggal/ Jam Kedatangan	:	Jam :	Tanggal/ Jam Keberangkatan	:	Jam :
Nama Sarana Pengangkut	:																																																
G.R.T.	:	TON																																															
LOA	:	MTR																																															
Draft Depan	:	MTR																																															
Draft Belakang	:	MTR																																															
Bendera	:																																																
No. Register	:																																																
No/ Tanggal Voy/ Flight	:																																																
Nama Pengangkut	:																																																
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 40%;">Pelabuhan Asal</td> <td style="width: 10%;">:</td> <td style="width: 50%;"> </td> </tr> <tr> <td>Pelabuhan Singgah Terakhir</td> <td>:</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>Pelabuhan Tujuan (Bongkar)</td> <td>:</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>Pelabuhan Tujuan Berikutnya</td> <td>:</td> <td> </td> </tr> </table>			Pelabuhan Asal	:		Pelabuhan Singgah Terakhir	:		Pelabuhan Tujuan (Bongkar)	:		Pelabuhan Tujuan Berikutnya	:																																				
Pelabuhan Asal	:																																																
Pelabuhan Singgah Terakhir	:																																																
Pelabuhan Tujuan (Bongkar)	:																																																
Pelabuhan Tujuan Berikutnya	:																																																
Tanggal/ Jam Kedatangan	:	Jam :																																															
Tanggal/ Jam Keberangkatan	:	Jam :																																															
Pengangkut(4).....																																																	
(.....(5).....)																																																	

Lampiran 14 Checking Dokumen MV. Meratus Medan 5



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Fachrelia Rizqita Putri
2. Tempat, Tanggal Lahir : Bengkalis, 18 Februari 2004
3. NIT : 592211338557
4. Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)
5. Agama : Islam
6. Alamat : Komplek BTN TNI AL. Blok AG. 22 Lingk. XI
Kel. Besar Kec. Medan Labuhan Kota Medan
Sumatera Utara
7. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Endarto Setiyawan
 - b. Ibu : Dewi Rachmawati Setyaningrum
8. Riwayat Pendidikan
 - a. SD Negeri 114 Pekanbaru (2010-2015)
 - b. SMP Negeri 4 Batam (2015-2018)
 - c. SMA Dr. Wahidin Sudirohusodo Medan (2018-2021)
 - d. Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara (2021-2022)
 - e. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang (2022-2026)
9. Pengalaman Praktik Darat

PT Samudera Agencies Indonesia Cabang Belawan

Periode Praktik Darat : 23 Juli 2025- 13 Juni 2026