

**DXKEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



SKRIPSI

**OPTIMALISASI KEGIATAN BONGKAR MUAT KAPAL
TANKER DI KUTAI REFINERY NUSANTARA YANG
DIAGENI OLEH PT BAHARI EKA NUSANTARA
CABANG BALIKPAPAN**

Oleh :

RIZAL RAMLI
NRP: 463200719

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2024

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



SKRIPSI

**OPTIMALISASI KEGIATAN BONGKAR MUAT KAPAL
TANKER DI KUTAI REFINERY NUSANTARA YANG
DIAGENI OLEH PT BAHARI EKA NUSANTARA
CABANG BALIKPAPAN**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV**

Oleh :

RIZAL RAMLI
NRP: 463200719

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2024

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : RIZAL RAMLI
NRP : 463200719
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN
Judul : OPTIMALISASI KEGIATAN BONGKAR MUAT
KAPAL TANKER DI KUTAI REFINERY NUSANTARA
YANG DIAGENI OLEH PT BAHARI EKA
NUSANTARA CABANG BALIKPAPAN

Pembimbing Utama

Dr. Vidya Selasdini, S.Si, T., M.M.Tr.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002

Jakarta, 1 Agustus 2024

Pembimbing Pendamping

Derma Watty Sihombing, S. E., M. M
Penata (III/c)
NIP. 19840316 201012 2 002

Mengetahui

Ketua Jurusan KALK

Dr. Vidya Selasdini, S.Si. T., M.M.Tr
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : RIZAL RAMLI
NRP : 463200719
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN
Judul : OPTIMALISASI KEGIATAN BONGKAR MUAT
KAPAL TANKER DI KUTAI REFINERY
NUSANTARA YANG DIAGENI OLEH PT. BAHARI
EKA NUSANTARA CABANG BALIKPAPAN

Ketua Penguji

Sari Kusumaningrum, S.S., M.HUM.

Penata (III/c)

NIP. 19810106 201503 2 001

Anggota Penguji

Dr. Bagaskoro, S.Kom., M.M.

Pembina (IV/a)

NIP. 19590927 198003 1 002

Anggota Penguji

Derma Watty Sihombing, S. E., M. M

Penata (III/c)

NIP. 19840316 201012 2 002

Mengetahui

Ketua Jurusan KALK

Dr. Vidya Selasdini, S.Si.T., M.M.Tr

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19831227 200812 2 002

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini yang merupakan suatu tugas dan kewajiban bagi setiap taruna dan taruni Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran untuk menyelesaikan Program Diploma IV KALK yang telah ditentukan sesuai dengan kurikulum pendidikan.

Penyusunan skripsi ini didasari oleh pengalaman yang penulis dapatkan selama menjalani praktik di PT Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan. Pengetahuan yang diberikan oleh dosen pada saat pendidikan serta melalui literatur-literatur yang berhubungan dengan judul skripsi yang penulis ajukan. Adapun judul skripsi yang penulis pilih adalah :

**“OPTIMALISASI KEGIATAN BONGKAR MUAT KAPAL TANKER DI
KUTAI REFINERY NUSANTARA YANG DIAGENI OLEH PT BAHARI EKA
NUSANTARA CABANG BALIKPAPAN”**

Berkat bimbingan dan pengarahan serta dorongan dari berbagai pihak, maka penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan banyak terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu, antara lain yang terhormat kepada :

1. Bapak Dr. Capt Tri Cahyadi, M.H., M.Mar., selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Ibu Dr. Vidya Selasdini, S.Si. T., M.M.Tr selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
3. bapak titis ari Wibowo, S.Si. T., M.M.Tr selaku Sekertaris Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
4. Ibu Dr. Vidya Selasdini, S.Si. T., M.M.Tr, selaku Dosen Pembimbing Materi yang telah bersedia memberikan waktu, tenaga dan pikirannya untuk memberikan pengarahan dan bimbingan dalam penyusunan skripsi sehingga penulis dapat menyelsakan skripsi ini dengan baik.
5. Ibu Derma Watty Sihombing, S. E., M. Mselaku Dosen Pembimbing Penulisan yang telah bersedia memberikan waktu, tenaga dan pikirannya untuk memberikan pengarahan dan bimbingan dalam penyusunan skripsi ini.

6. Kepada Seluruh Dosen, Staf Pengajar, Perwira, Instruktur Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran pada KALK yang telah membimbing dan mendidik penulis selama dalam masa perkuliahan.
7. Kepada Seluruh staf PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan yang telah memberikan bimbingan moral dan Pelajaran saat penulis menjalani praktek darat.
8. Kepada kedua orang tua tercinta Alm. Bapak H Oyan Wijaya dan Ibu Hj Encum yang telah mendidik dan membesarkan penulis dengan seluruh cinta, kasih sayang, dan selalu menjadi penyemangat serta inspirasi penulis, terima kasih atas dukungan baik doa, dorongan, serta materi dan motivasi dalam menjalankan Pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta
9. Kepada kaka-kaka saya yang telah memberikan semangat serta dorongan untuk terus melangkah maju
10. Seluruh teman kamar I 204 yang telah memberikan semangat dan bantuan kepada penulis.
11. Kepada seluruh angkatan 63 Taruna/i yang selalu hadir disaat susah dan senang, yang selalu tetap semangat di segala keadaan. Kepada taruna–taruni 63 terima kasih kalian sudah menjadi saudara, sahabat, kakak, dan adik yang selalu hadir untuk menyemangati dan menghibur penulis hingga akhir.
12. Semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu terima kasih atas bantuannya sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.

Akhirnya penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini jauh dari sempurna dan masih terdapat kekurangan, maka dari itu penulis sangat mengharapkan tanggapan dan saran dari semua pihak guna menambah wawasan ilmu yang berguna nantinya bagi para pembaca umumnya dan bagi para perwira kapal khususnya di dalam mengemban tugas di masa yang akan datang.

Jakarta, 1 Agustus 2024
Penulis,

Rizal Ramli
NRP. 463200719

DAFTAR ISI

	Halaman
SAMPUL DALAM	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
TANDA PENGESAHAN SKRIPSI	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR BAGAN	x
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
BAB I : PENDAHULUAN	1
A. LATAR BELAKANG	1
B. IDENTIFIKASI MASALAH	5
C. BATASAN MASALAH	5
D. RUMUSAN MASALAH	5
E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN	6
F. SISTEMATIKA PENULISAN.....	6
BAB II : LANDASAN TEORI.....	9
A. TINJAUAN PUSTAKA	9
B. KERANGKA PEMIKIRAN.....	38
BAB III : METODE PENELITIAN.....	39
A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN.....	39
B. METODE PENDEKATAN	40
C. SUMBER DATA	40
D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA.....	41
E. TEKNIK ANALISIS DATA.....	42
BAB IV : ANALISIS DAN PEMBAHASAN	45
A. DESKRIPSI DATA	45
B. ANALISIS DATA	51
C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH	64

	D. EVALUASI TERHADAP ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH	67
	E. PEMECAHAN MASALAH YANG DIPILIH	68
BAB V	: KESIMPULAN DAN SARAN	69
	A. KESIMPULAN	69
	B. SARAN	69

DAFTAR PUSTAKA_x

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu	31
Tabel 3. 1 Tempat Dan Alamat Perusahaan	39
Tabel 4. 1 Data Pendidikan Karyawan	47
Tabel 4. 2 Data Pengisi Kuesioner.....	52
Tabel 4. 3 Hasil Kuesioner	53
Tabel 4. 4 Analisa SWOT Untuk Faktor Internal	55
Tabel 4. 5 Analisa SWOT Untuk Faktor Eksternal	55
Tabel 4. 6 Analisis Strategi.....	56
Tabel 4. 7 Faktor Strategi Internal	61
Tabel 4. 8 Faktor Strategi Eksternal	62
Tabel 4. 9 Perhitungan Nilai Internal dan Eksternal.....	63
Tabel 4. 10 Alternatif Pemecahan Masalah	66

DAFTAR BAGAN

	Halaman
Bagan 2. 1 Kerangka Pemikiran	38
Bagan 4. 1 Struktur Organisasi PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan.....	47

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1. 1 PT. Kutai Refinery Nusantara	3
Gambar 1. 2 Tabel Pasang Surut.....	4

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1: Akta Notaris PT. Bahari Eka Nusantara

Lampiran 2 : Siupal PT. Bahari Eka Nusantara

Lampiran 3 : Laporan Bulanan Kapal PT. Bahari Eka Nusantara

Lampiran 4 : Pelatihan Bahasa Inggris Di PT. Bahari Eka Nusantara

Lampiran 5 : hasil jawaban kuesioner dari para narasumber

Lampiran 6 : Foto saat melaksanakan Peraktek Di PT. Bahari Eka Nusantara

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Pada era globalisasi ini, perdagangan melalui angkutan laut merupakan salah satu sektor paling penting dalam membangun perekonomian suatu negara. Dalam rangka membangun dan meningkatkan perdagangan dibutuhkan jasa bongkar muat barang sebagai salah satu fungsi pelabuhan yang perannya semakin meningkat sejalan dengan meningkatnya volume perdagangan internasional yang mengakibatkan semakin besarnya jumlah barang yang masuk disuatu pelabuhan.

Indonesia merupakan negara yang dikenal dengan sebutan maritim, dimana sebagian besar wilayahnya berupa perairan dan terdiri dari pulau-pulau, Oleh karena itu, transportasi laut sangat penting untuk menghubungkan pulau-pulau yang tersebar di Indonesia. Laut yang menghubungkan pulau-pulau tersebut merupakan puncak kehidupan dan penghubung antara masyarakat dan Negara Indonesia. Dengan kondisi tersebut, pelayaran di Indonesia menjadi sangat penting untuk menunjang kelangsungan hidup masyarakat Indonesia. Pelayaran adalah salah satu cara untuk memindahkan barang dan jasa dari satu pulau ke pulau lain. Berdasarkan hal tersebut, diperlukan sarana dan prasarana yang dapat menunjang kelancaran alat pelayaran ekspor dan impor. Dengan demikian diperlukanlah jasa keagenan untuk dapat menunjang kegiatan pelayaran tersebut.

Kegiatan bongkar dan muat ini sendiri sering mengalami keterlambatan dan kendala sehingga membuat kapal lebih lama di pelabuhan yang bisa mengakibatkan kurang efektifnya kegiatan tersebut. Kendala yang timbul dari penanganan bongkar dan muat diantaranya, kendala fasilitas pelabuhan atau peralatan yang digunakan serta kendala kemampuan dan keterampilan pekerja dalam pelaksanaan kegiatan. Maka dari itu diperlukan tenaga kerja yang ahli dan bertanggung jawab untuk

membantu atau mempercepat proses kegiatan bongkar dan muat. Bila di bandingkan dengan angkutan lainnya kegiatan bongkar dan muat ini memiliki banyak resiko yang menyangkut pekerja, perusahaan, dan juga muatan.

Tanpa adanya sarana, prasarana yang fasilitas untuk bongkar dan muat barang sebagai kegiatan penunjang, maka tidak dapat tercapai hasil yang memuaskan dalam usaha peningkatan jasa pelabuhan.

Peran staf operasional *onboard* tidak kalah penting dalam kegiatan bongkar muat. Operasional *onboard* selalu mengirim laporan *update* untuk *shipper,owner,ship broker* dalam kegiatan bongkar muat. Operasional *onboard* harus menetap di kapal selama kegiatan bongkar muat berlangsung

Pelabuhan sebagai salah satu mata rantai sistem yang selalu menggunakan aspek pelayanan kepada pengguna jasa, mengingat kepuasan merupakan salah satu tujuan akhir dari setiap kegiatan, maka pihak pelabuhan berusaha meningkatkan terus pelayanannya. Untuk memberikan kemudahan bagi pelayaran dengan jumlah kedatangan kapal yang optimal dan terjadwal maka kerjasama antar operator terminal dengan perusahaan pelayaran yang mengoperasikan kapalnya haruslah bekerjasama dengan baik.

PT Kutai Refinery Nusantara adalah salah satu terminal khusus yang berada di Balikpapan tepatnya berada di Teluk Waru Bay, Kariangau, Kec. Balikpapan Bararat., Kota Balikpapan, Kalimantan Timur. Proses bongkar muat kapal di PT kutai Refinery Nusantara menggunakan *Hose* karena mengangkut muatan cair oleh karena itu diperlukan *Pump* untuk mendorong atau menyedot muatan dari atau ke kapal, *pump* mempunyai tenaga pendorong tergantung dengan jenis muatannya. PT Kutai Refinery Nusantara (Apical Group Ltd) – Apical Group Ltd merupakan salah satu pengelola & pengekspor minyak sawit serta produk turunannya seperti makanan, oleokimia, & biodiesel terbesar di Indonesia untuk keperluan domestik & ekspor internasional, akan tetapi tidak semua kapal tanker dapat masuk ke terminal itu dikarenakan zona laut Balikpapan yang dangkal.



Gambar 1. 1
PT Kutai Refinery Nusantara

Zona laut Balikpapan adalah salah satu zona laut yang dangkal khususnya di alur menuju ke pelabuhannya setiap kapal yang memiliki draft lebih dari 13,5 m LWS (*Low Water Spring*) tidak bisa masuk kedalam alur pelayaran, setiap kapal dengan draft lebih dari 13,5 m LWS (*Low Water Spring*) akan menunggu *hight tide* (air pasang) *Hight tide* (air pasang) adalah kondisi ketika air laut mencapai titik tertinggi selama siklus pasang surut harian. Siklus pasang surut ini disebabkan oleh gaya tarik gravitasi bulan dan matahari terhadap bumi waktu pasang tinggi dan pasang rendah dapat bervariasi di berbagai lokasi dan tergantung pada siklus bulan dan matahari. Informasi mengenai pasang surut biasanya dapat ditemukan dalam *tabel* pasang surut yang menunjukkan waktu dan ketinggian pasang surut setiap hari untuk suatu lokasi tertentu. Pasang tinggi dapat mempengaruhi navigasi di perairan dangkal, erosi pantai, dan kehidupan laut di sepanjang pantai.

DESEMBER/DECEMBER 2022																								Demara		
J	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	J	T
1	1.7	1.4	1.1	1.0	1.0	1.0	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.4	1.3	1.2	1.1	1.1	1.2	1.3	1.5	1.8	1.7	1.9	1.9	1.9	1	
2	1.8	1.6	1.4	1.2	1.1	1.0	1.0	1.0	1.1	1.2	1.4	1.5	1.5	1.5	1.5	1.4	1.4	1.4	1.3	1.4	1.4	1.5	1.6	1.7	2	
3	1.8	1.7	1.6	1.5	1.3	1.1	1.0	0.9	0.9	1.0	1.2	1.4	1.6	1.7	1.8	1.8	1.7	1.5	1.4	1.2	1.2	1.2	1.3	1.5	3	
4	1.6	1.7	1.7	1.6	1.5	1.3	1.1	0.9	0.8	0.8	1.0	1.3	1.6	1.8	2.0	2.0	2.0	1.8	1.6	1.3	1.1	1.0	1.0	1.2	4	
5	1.4	1.6	1.7	1.7	1.7	1.5	1.2	0.9	0.7	0.7	0.8	1.1	1.4	1.8	2.1	2.3	2.3	2.2	1.9	1.5	1.1	0.9	0.8	0.9	5	
6	1.1	1.3	1.5	1.7	1.8	1.6	1.4	1.1	0.7	0.6	0.6	0.9	1.2	1.7	2.1	2.4	2.5	2.5	2.2	1.7	1.3	0.9	0.7	0.7	6	
7	0.9	1.1	1.4	1.6	1.8	1.7	1.6	1.2	0.8	0.6	0.5	0.7	1.0	1.5	1.9	2.3	2.6	2.7	2.5	2.1	1.5	1.0	0.7	0.6	7	
8	0.7	0.9	1.2	1.5	1.7	1.8	1.7	1.4	1.0	0.6	0.4	0.5	0.8	1.3	1.8	2.2	2.6	2.8	2.7	2.4	1.9	1.3	0.8	0.6	8	
9	0.5	0.7	1.0	1.3	1.6	1.7	1.7	1.5	1.2	0.7	0.4	0.4	0.6	1.0	1.5	2.0	2.5	2.7	2.8	2.6	2.2	1.6	1.0	0.6	9	
10	0.5	0.6	0.9	1.2	1.4	1.6	1.7	1.6	1.3	0.9	0.6	0.4	0.5	0.8	1.3	1.8	2.3	2.6	2.8	2.7	2.4	1.9	1.3	0.8	10	
11	0.6	0.6	0.8	1.0	1.3	1.5	1.7	1.9	1.5	1.1	0.7	0.5	0.4	0.6	1.1	1.6	2.0	2.4	2.7	2.7	2.5	2.1	1.6	1.1	11	
12	0.7	0.6	0.7	0.9	1.2	1.4	1.6	1.8	1.5	1.3	0.9	0.6	0.5	0.6	0.9	1.3	1.8	2.2	2.5	2.6	2.6	2.3	1.8	1.3	12	
13	0.9	0.7	0.7	0.9	1.1	1.3	1.5	1.6	1.6	1.4	1.2	0.8	0.6	0.6	1.1	1.5	1.9	2.2	2.4	2.5	2.3	2.0	1.6	1.3	13	
14	1.1	0.9	0.8	0.8	1.0	1.2	1.4	1.5	1.6	1.5	1.4	1.1	0.9	0.7	0.8	1.0	1.3	1.7	2.0	2.2	2.3	2.3	2.1	1.7	14	
15	1.4	1.1	0.9	0.9	0.9	1.1	1.3	1.4	1.5	1.5	1.5	1.3	1.1	1.0	0.9	1.0	1.2	1.5	1.7	1.9	2.0	2.1	2.0	1.8	15	
16	1.5	1.2	1.0	0.9	0.9	1.0	1.1	1.3	1.4	1.5	1.5	1.5	1.4	1.3	1.2	1.2	1.4	1.5	1.6	1.8	1.9	1.9	1.8	1.6	16	
17	1.6	1.4	1.2	1.1	1.0	1.0	1.1	1.2	1.4	1.5	1.6	1.6	1.6	1.5	1.4	1.4	1.4	1.4	1.4	1.5	1.6	1.7	1.7	1.7	17	
18	1.6	1.5	1.4	1.2	1.1	1.0	0.9	1.0	1.0	1.2	1.4	1.6	1.7	1.8	1.8	1.7	1.6	1.5	1.4	1.3	1.2	1.3	1.4	1.5	18	
19	1.6	1.6	1.5	1.4	1.3	1.1	0.9	0.8	0.9	1.0	1.2	1.5	1.7	1.9	2.0	2.0	2.0	1.8	1.5	1.3	1.1	1.1	1.1	1.2	19	
20	1.4	1.5	1.5	1.5	1.4	1.3	1.0	0.8	0.7	0.8	1.0	1.3	1.6	1.9	2.2	2.3	2.3	2.1	1.8	1.4	1.1	0.9	0.9	1.0	20	
21	1.2	1.3	1.5	1.6	1.6	1.4	1.2	0.9	0.7	0.6	0.7	1.0	1.4	1.8	2.2	2.4	2.5	2.4	2.2	1.7	1.3	0.9	0.7	0.7	21	
22	0.9	1.1	1.4	1.6	1.8	1.6	1.4	1.1	0.7	0.5	0.5	0.7	1.1	1.6	2.1	2.4	2.7	2.7	2.5	2.1	1.6	1.0	0.7	0.6	22	
23	0.7	0.9	1.2	1.5	1.6	1.7	1.6	1.3	0.9	0.6	0.4	0.4	0.8	1.3	1.8	2.3	2.7	2.9	2.8	2.5	1.9	1.3	0.8	0.5	23	
24	0.5	0.7	1.0	1.3	1.6	1.7	1.7	1.5	1.2	0.7	0.4	0.3	0.5	0.9	1.5	2.0	2.5	2.8	2.9	2.7	2.3	1.7	1.0	0.6	24	
25	0.4	0.5	0.8	1.1	1.4	1.7	1.8	1.7	1.4	1.0	0.6	0.3	0.4	0.7	1.1	1.7	2.2	2.6	2.9	2.9	2.6	2.0	1.4	0.8	25	
26	0.5	0.4	0.6	0.9	1.2	1.5	1.8	1.8	1.7	1.3	0.9	0.5	0.4	0.5	0.9	1.4	1.9	2.4	2.7	2.8	2.7	2.3	1.7	1.1	26	
27	0.7	0.5	0.5	0.7	1.0	1.4	1.6	1.8	1.8	1.6	1.2	0.8	0.5	0.5	0.7	1.1	1.6	2.0	2.4	2.6	2.7	2.5	2.0	1.5	27	
28	0.9	0.6	0.5	0.6	0.9	1.2	1.5	1.7	1.8	1.7	1.5	1.1	0.8	0.6	0.7	0.9	1.3	1.7	2.1	2.3	2.5	2.4	2.2	1.7	28	
29	1.2	0.8	0.6	0.6	0.8	1.0	1.3	1.5	1.7	1.8	1.7	1.4	1.1	0.9	0.8	0.9	1.1	1.4	1.7	2.0	2.2	2.3	2.2	1.9	29	
30	1.5	1.1	0.8	0.7	0.8	0.9	1.1	1.3	1.6	1.7	1.7	1.6	1.4	1.2	1.1	1.0	1.1	1.3	1.5	1.7	1.9	2.0	2.0	1.9	30	
31	1.6	1.3	1.1	0.9	0.8	0.9	1.0	1.2	1.4	1.6	1.7	1.8	1.7	1.5	1.4	1.3	1.3	1.3	1.3	1.4	1.6	1.7	1.8	1.8	31	

Gambar 1.2
Tabel Pasang Surut

Mulai dari alur pelayaran 12 mil laut dari buoy 1 sampai kolam pelabuhan dengan kedalaman 13,5 m LWS (*Low Water Spring*), Oleh karena itu harus memperhatikan *Draft* kapal. *Draft* adalah suatu seri angka-angka yang diterakan atau dilekatkan (bisa dilas/*welding* atau hanya dicat saja) di lambung kapal sebelah kanan dan kiri pada bagian depan atau haluan, dibagian tengah atau *midship* dan dibagian belakang atau buritan, dimana angka-angka tersebut menunjukkan kedalaman bagian kapal disebabkan banyaknya karang dan pipa bawah laut yang berada di wilayah Balikpapan oleh sebab itu tidak semua kapal bisa bersandar di dermaga. oleh karena itu kapal yang beroperasi di perairan Balikpapan dibagi menjadi dua:

1. *Berthing* (Bersandar Di Suatu Dermaga)
2. *Ship To Ship*

Dalam melakukan proses kegiatan bongkar dan muat kapal asing ada komunikasi yang terjalin antara para awak kapal dan para TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat) menggunakan Bahasa Inggris. Bahasa Inggris dianggap sebagai bahasa internasional yang digunakan secara luas dalam bisnis, Banyak perusahaan menggunakan Bahasa Inggris sebagai bahasa komunikasi, oleh karena itu para TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat) bisa menggunakan Bahasa Inggris.

Berdasarkan latar belakang tersebut penulis tertarik membuat penelitian dengan judul:

**“OPTIMALISASI KEGIATAN BONGKAR MUAT KAPAL TANKER
DI KUTAI REFINERY NUSANTARA YANG DIAGENI OLEH PT BAHARI
EKA NUSANTARA CABANG BALIKPAPAN”**

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Identifikasi masalah yang dilakukan penulis adalah sebagai berikut

1. Kurangnya staf operasional *onboard*
2. Terjadi miskomunikasi dalam kegiatan bongkar muat
3. Kurangnya kedisiplinan pada tenaga kerja bongkar dan muat (TKBM)
4. Tertundanya kapal *sailing out* karena menunggu *hight tide* (air pasang) untuk Kapal yang melebihi draft 13,5
5. Banyaknya gangguan yang menyebabkan tidak semua kapal bisa menurunkan jangkar apabila sedang menunggu *hight tide* (air pasang)

C. BATASAN MASALAH

Berdasarkan identifikasi masalah yang penulis uraikan, maka penulis dapat menentukan batasan masalah sebagai berikut :

1. Kurangnya staf operasional *onboard*
2. Terjadi miskomunikasi dalam kegiatan bongkar muat

D. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan batasan masalah tersebut, maka penulis menyusun rumusan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana cara mengatasi kurangnya staf operasional *onboard*?
2. Bagaimana cara mengatasi miskomunikasi dalam kegiatan bongkar muat?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

1. Untuk dapat mengatasi penyebab dan mencari solusi dari kurangnya staf oprasional *onboard*
2. Untuk mengetahui penyebab dan mencari solusi miskomunikasi dalam kegiatan bongkar muat

2. Manfaat Penelitian

a. Aspek Teoritis

Sebagai bahan referensi atau masukan untuk perkembangan ilmu pengetahuan dan dapat menambah kajian ilmu pelayaran khususnya bidang ilmu Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK) sehingga dapat bermanfaat untuk bahan penelitian selanjutnya

b. Aspek Praktis

Dapat memberikan sumbangan pemikiran bagi pihak *shipper*, dan kapal dalam hal mengoptimalkan kegiatan bongkar dan muat

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Untuk memudahkan penulis dalam membahas dan mengkaji materi skripsi ini, maka sistematika penulisan skripsi ini dibagi menjadi 5 (lima) bab yang diawali hal-hal bersifat umum, dan dengan penulisan yang disajikan pada bab-bab selanjutnya penulis membahas hal-hal yang berkaitan langsung dengan judul dan disusun sedemikian rupa sehingga diharapkan akan memudahkan para pembaca memahaminya apa yang dijelaskan oleh penulis dalam skripsi ini.

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisi tentang latar belakang masalah, identifikasi masalah, Batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, serta sistematika penulisan. Latar belakang berisi tentang fenomena yang terjadi serta argumentasi alasan pemilihan judul skripsi beserta data pendukung tentang pentingnya judul yang dipilih. Identifikasi masalah berisi tentang beberapa permasalahan yang ditimbulkan dari latar belakang skripsi. Batasan masalah merupakan pembatasan luasnya kajian,

agar pembahasan tidak melebar. Rumusan masalah adalah uraian spesifik masalah yang diteliti, yang dinyatakan dalam bentuk pertanyaan. Tujuan penyusunan skripsi menunjuk pada hasil yang ingin dicapai atau diperoleh dari penelitian.. Manfaat penelitian berisi uraian tentang manfaat yang diperoleh dari hasil penelitian. Sistematika penulisan berisi susunan bagian penelitian dimana bagian yang satu dengan yang lain saling berkaitan dalam satu runtutan pikir.

BAB II LANDASAN TEORI

Bab ini berisi tentang pengertian dan defnisi operasional teori yang mendasari permasalahan dalam skripsi ini beserta dengan uraian-uraiannya dan juga memuat kerangka pikir penelitian yang menjadi pedoman dalam proses penelitian.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini berisi uraian tentang waktu dan tempat penelitian ,metodologi penelitian yang digunakan skripsi ini, informasi tentang sumber data ,teknik pengumpulan data, populasi sampel dan teknik sampling serta teknik analisis data yang digunakan.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini akan diuraikan data-data yang diambil di lapangan , analisa data dengan metode pendekatan dan teknik analisis yang dipakai ,alternatif pemecahan masalah yang sesuai, evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah , kemudian alternatif mana yang paling tepat untuk dipilih sebagai sebagai pemecahan masalah.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini akan menyajikan gambaran singkat terkait tujuan yang telah tercapai dalam penelitian ini ,kesimpulan yang diperoleh , pembahasan yang berisi jawaban atas pertanyaan-pertanyaan

dalam rumusan masalah, serta saran atau rekomendasi yang bersifat objektif untuk penyelesaian masalah yang diteliti.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini, penulis membuat beberapa pengertian yang diambil dari beberapa buku-buku referensi dan pendapat para ahli untuk memudahkan dalam memahami pengertian-pengertian yang penulis gunakan dalam skripsi.

1. Optimalisasi

Pengertian optimalisasi Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia optimalisasi adalah berasal dari kata dasar optimal yang berarti terbaik, tertinggi, paling menguntungkan, menjadi paling baik, menjadikan paling tinggi, pengoptimalan proses, cara, perbuatan mengoptimalkan (menjadi paling baik, paling tinggi, dan sebagainya) sehingga optimalisasi adalah suatu Tindakan, proses, atau metodologi untuk membuat sesuatu (sebagai sebuah desain, system, atau Keputusan) menjadi/sepenuhnya sempurna, fungsional, atau lebih efektif.

Menurut (Nurrohman, 2017) Optimalisasi adalah upaya meningkatkan kinerja pada suatu unit kerja ataupun pribadi yang berkaitan dengan kepentingan umum, demi tercapainya kepuasan dan keberhasilan dari penyelenggaraan kegiatan tersebut.

Menurut (Mohammad Nurul Huda, 2018) Optimalisasi berasal dari kata optimal artinya terbaik atau tertinggi. Mengoptimalkan berarti menjadikan paling baik atau paling tinggi. Sedangkan optimalisasi adalah proses mengoptimalkan sesuatu, dengan kata lain proses menjadikan sesuatu menjadi paling baik atau paling tinggi.

Menurut Poerwadarminta (Ali, 2014) adalah hasil yang dicapai sesuai dengan keinginan, jadi optimalisasi merupakan pencapaian hasil sesuai harapan secara efektif dan efisien. Optimalisasi banyak juga diartikan sebagai ukuran dimana semua kebutuhan dapat dipenuhi dari kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan.

Berdasarkan pengertian-pengertian di atas optimalisasi mempunyai arti berusaha secara optimal untuk hasil yang terbaik untuk mencapai kegiatan bongkar muat yang efisien yang sesuai dengan harapan dan tujuan yang telah direncanakan. Optimal erat kaitannya dengan kriteria untuk hasil yang diperoleh. Sebuah pelabuhan dapat dikatakan optimal apabila memperoleh hasil yang maksimal dengan kerugian yang minimal.

2. Pelabuhan

a. Pengertian dan peran pelabuhan

Menurut Undang-Undang RI No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra-dan/atau antar moda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah, dan atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

Definisi pelabuhan yang dikemukakan oleh Nasution (2008: 199), pelabuhan merupakan suatu unit transportasi dan unit ekonomi yang berperan untuk merangsang pertumbuhan dan perkembangan perdagangan/perekonomian, yang terdiri atas kegiatan penyimpanan, distribusi, pemrosesan, pemasaran, dan lain-lainnya.

Menurut Triatmodjo (2009), pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan

penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Pengertian pelabuhan menurut Lasse (2011), pelabuhan adalah tempat kapal berlabuh (*anchorage*), mengolah gerak (*manuver*), dan bertambat (*berthing*), untuk melakukan kegiatan menaikan dan/atau menurunkan penumpang dan barang secara aman (*securely*).

Berdasarkan pengertian-pengertian di atas Pelabuhan, lebih dari sekadar dermaga dan kapal, adalah pusat logistik maritim yang kompleks dan vital. Di balik gemerlap aktivitasnya, pelabuhan memainkan peran penting dalam menggerakkan ekonomi, menghubungkan manusia, dan Pelabuhan adalah titik penting dalam jaringan maritim global. Memahami peran dan fungsinya membuka wawasan tentang kompleksitas maritim dan pentingnya menjaga kelestarian laut Dalam kedudukan pelabuhan sebagai sub sistem terhadap pelayaran, dan mengingat pelayaran sendiri adalah pembawa bendera mengikuti pola perdagangan (*ship follows the trade*), maka pelabuhan menjadi salah satu unsur penentu terhadap aktivitas perdagangan. Pelabuhan yang dikelola secara efisien akan mendorong kemajuan perdagangan, bahkan industri di daerah belakang akan melaju dengan sendirinya.

Apabila diamati perkembangan historis beberapa kota metropolitan terlebih di negara kepulauan seperti Indonesia, maka pelabuhan turut membesarkan kota dimaksud. Pelabuhan menjadi pemicu bertumbuhnya jaringan jalan raya, jaringan rel kereta api, dan pergudangan tempat distribusi ataupun konsolidasi barang komoditas. Jaringan sarana dan prasarana moda transportasi darat menjadikan pelabuhan sebagai titik simpul intermodal transportasi darat dan antarmoda darat - laut. Biaya jasa di pelabuhan yang dikelola secara efisien dan profesional akan menjadi rendah, sehingga bisnis pada sektor lain bertumbuh pesat. Pelabuhan berperan sebagai *focal point bag* perekonomian maupun perdagangan, dan menjadi kumpulan badan usaha seperti pelayaran dan keagenan, pergudangan. *freight forwarding*, dan angkutan darat.

Peranan pelabuhan lainnya juga dikemukakan oleh Nasution dalam (2008: 199), yakni sebagai berikut:

- 1) Untuk melayani kebutuhan perdagangan internasional dari daerah (*hinterland*) tempat pelabuhan tersebut berada.
- 2) Membantu berputarnya roda perdagangan dan pengembangan industri regional.
- 3) Menampung pangsa pasar yang makin meningkat dari lalu lintas (*traffic*) internasional, baik *transshipment* maupun barang *inland routing*.
- 4) Menyediakan fasilitas transit untuk daerah belakang (*hinterland*) atau daerah / negara tetangga.

b. Jenis Pelabuhan

1) Pelabuhan umum

Menurut triatmodjo (1996:6), Pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan umum. Penyelenggaraan pelabuhan umum diserahkan kepada BUMN dalam hal ini PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo). Karena wilayah Indonesia sangat luas, penyelenggaraan oleh Pelindo dibagi menjadi 4 wilayah besar.

Pelabuhan yang diselenggarakan oleh Pelindo sebagai operator, dapat diartikan pelabuhan tersebut dikelola secara komersial dan Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) sebagai regulator di wilayah tersebut. Berbeda dengan pelabuhan yang diselenggarakan oleh Kantor Usaha Pelayanan Pelabuhan (KUPP), dapat dikatakan pelabuhan tersebut sebagai pelayanan kepada masyarakat dan bersifat nonkomersil. Fungsi KUPP sebagai regulator dan operator.

2) Pelabuhan khusus

Pelabuhan khusus adalah pelabuhan yang dibangun untuk kepentingan sendiri/perusahaan untuk kepentingan negara. Pelabuhan Khusus dapat dibangun oleh pemerintah ataupun swasta. Pelabuhan khusus yang dibangun swasta terbagi dalam dua kategori yaitu Terminal Khusus (TERSUS) dan Terminal untuk Kepentingan Sendiri (TUKS).

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2011 TERSUS adalah Terminal yang berada di luar Daerah Lingkungan Kerja (DLKR) dan Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKP), merupakan bagian dari

pelabuhan yang melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.

DKLR adalah wilayah perairan dan daratan pada pelabuhan atau terminal khusus yang digunakan secara langsung untuk kegiatan pelabuhan. DLKP adalah perairan di sekeliling DLKR perairan pelabuhan yang digunakan untuk menjamin keselamatan pelayaran.

c. Fungsi pelabuhan

Suatu pelabuhan dikelola dengan efisien yang dilengkapi dengan fasilitas yang memadai akan membawa keuntungan dan dampak positif bagi lalulintas transportasi air. Berikut adalah beberapa fungsi penting dari suatu pelabuhan menurut lasse (2011:3)

1) *Gateway*

Berawal dari kata pelabuhan atau port yang berasal dari kata lain porta telah bermakna sebagai pintu gerbang atau *gateway*. Pelabuhan berfungsi sebagai pintu yang dilalui orang dan barang ke dalam maupun ke luar pelabuhan yang bersangkutan. Disebut sebagai pintu karena pelabuhan adalah jalan atau arena resmi bagi lalu lintas barang perdagangan. Masuk dan keluarnya barang harus memenuhi prosedur kepabeanan dan kekarantinaan, di luar jalan resmi tersebut tidak dibenarkan.

2) *Link*

Keberadaan pelabuhan pada hakikatnya memfasilitasi pemindahan barang muatan antara mod transportasi darat (*inland transport*) dan moda transportasi laut (*maritime transport*) menyalurkan barang masuk dan keluar daerah pabean secepat dan seefisien mungkin. Pada fungsinya sebagai link in terdapat setidaknya tiga unsur penting yakni;

- a) menyalurkan atau memindahkan barang muatan dari kapal ke truk;
- b) operasi pemindahan berlangsung cepat artinya minimum *delay*;
- c) efisien dalam arti biaya.

3) *Interface*

Barang muatan yang diangkut *via maritime transport* setidaknya melintasi area pelabuhan dua kali, yakni satu kali di pelabuhan muat dan satu kali di pelabuhan bongkar. Di pelabuhan muat dan demikian juga di pelabuhan bongkar dipindahkan dari/ke sarana angkut dengan menggunakan berbagai fasilitas dan peralatan. Peralatan untuk

memindahkan muatan menjembatani kapal dengan truk/kereta api atau truk/kereta api dengan kapal. Pada kegiatan tersebut fungsi pelabuhan adalah antarmuka (*interface*). Di setiap operasi pemindahan barang yang terdiri dari operasi kapal, operasi transfer dermaga, operasi gudang/lapangan, dan operasi serah - terima barang alat alat angkat dan angkut (*lifting & transfer equipment*) mutlak perlu. Pada pelayanan barang muatan curah fungsi interface secara fisik nyata sekali. Peralatan loader/unloader menghubungkan kapal dengan kereta api/truk di darat. Keandalan (*reliability*) alat - alat dan metode kerja yang sistematis merupakan unsur penentu tingkat kecepatan, kelancaran, dan efisiensi aktivitas kepelabuhanan.

4) *Industrial Entity*

Pelabuhan yang diselenggarakan secara baik akan bertumbuh dan akan menyuburkan bidang usaha lain sehingga area pelabuhan menjadi zona industri terkait dengan kepelabuhanan atau “*a port could be regarded as a collection of businesses (ie. pilotage, towage, stevedoring, stevedoring, storage, bonded warehouse, container bulk, tanker, cruises, bunkering, water supply) serving the international trade*”.

d. Indikator pelabuhan

Menurut Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Nomor: UM.002/38/18/DJPI-11 ada beberapa indikator di dalam pelabuhan antara lain:

1) *Turn round time (TRT)*

Adalah jumlah jam untuk suatu kapal berada di pelabuhan yang dihitung sejak kapal tiba di lokasi lego jangkar sampai kapal berangkat meninggalkan lokasi lego jangkar. Dihitung sejak kapal tiba di lokasi lego jangkar dan pandu naik ke kapal, kapal bergerak menuju tempat sandar sampai dengan keluar dari perairan pelabuhan dan pandu turn dari kapal.

2) *Waiting time (WT)*

a) *Waiting pilot (pandu)*

Adalah selisih waktu antara penetapan pelayanan pandu dengan waktu pandu naik ke kapal (*pilot on board*).

- b) *Waiting time berth* (Tambat)
Adalah selisih waktu sejak kapal ditetapkan untuk tambat sampai dengan realisasi kapal tambat.
- c) *Waiting time gross*
Adalah waktu tunggu selama kapal berada di pelabuhan yaitu terdiri dari *waiting time net*, *approach time*, dan *postpone time*.
- d) *waiting time nett*
Adalah selisih waktu sejak kapal tiba di lokasi lego jangkar dan telah mengajukann permintaan fasilitas tambat sampai waktu kapal mulai bertambat.
- 3) *Postone time*
Adalah waktu tertunda yang tidak bermanfaat selama kapal berada di lokasi lego jangkar, sebelum atau sesudah melakukan kegiatan bongkar muat di tambatan.
- 4) *Approach time*
Adalah jumlah jam bagi suatu kapal yang terpakai selama kapal bergerak dari lokasi lego jangkar sampai ikat tali di tambatan.
- 5) *Berthing time*
Adalah jumlah waktu lamanya kapal di tambatan, dihitung sejak kapal ikat tali sampai dengan lepas tali dari border atau *Berthing time* adalah jumlah jam bagi satu kapal selama berada di tambatan. (Suranto, 2004:167).
Bert time atau waktu tambat adalah jumlah jam selama kapal berada di tambatan. (Gurning, 2001:154).
Berthing time adalah waktu yang dipakai selama bertambat di dermaga untuk melakukan kegiatan bongkar muat yang dihitung sejak tali pertama terikat di dermaga sampai dengan lepasnya tali tambatan terakhir di dermaga. (Budiyanto 2001:170).
- 6) *Berth working time*
Adalah jumlah jam suatu kapal yang direncanakan untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang selama berada di tambatan.
- 7) *Idle time*
Adalah jumlah jam dari suatu kapal yang terbuang atau tidak terpakai dari jam kerja yang direncanakan untuk melakukan kegiatan bongkar

muat barang (tidak termasuk jam istirahat). Komponen *Idle time* antara lain:

- a) Hujan
- b) Tunggu angkutan darat
- c) Peralatan rusak
- d) Kecelakaan kerja
- e) Tunggu buruh

8) *Effective time*

Adalah jumlah jam kapal yang benar-benar digunakan untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang.

9) *Non - operational time*

Adalah jumlah jam bagi suatu kapal yang direncanakan tidak bekerja selama berada di tambatan, termasuk istirahat dan waktu tunggu kapal pada waktu kapal akan berangkat dari tambatan.

- a) Istirahat
- b) Persiapan bongkar muat
- c) Persiapan berangkat

10) *Waiting cargo*

Suratno (2004:134) menjelaskan *waiting time* adalah jumlah waktu antara kedatangan kapal di lokasi lego jangkar sampai kapal digerakkan menuju lokasi tempt bertambatnya dibagi jumlah kapal. *Waiting Cargo* adalah merupakan waktu yang dipakai oleh kapal untuk menunggu pelayanan masuk atau keluar pelabuhan (Budiyanto 2004:169).

11) *Transshipment*

Transshipment Cargo adalah muatan lanjutan pindah kapal pengangkut yang membongkar di suatu pelabuhan bukan pelabuhan tujuan, kapal berikutnya mengangkut muatan tersebut ke pelabuhan bongkar akhir. (Lasse, 2012:444).

3. Bongkar Muat

a. Pengertian bongkar muat

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 33 Tahun 2001 kegiatan bongkar muat adalah kegiatan bongkar muat barang dari dan ke atas kapal meliputi kegiatan pembongkaran barang dari palka kapal ke atas

dermaga di sisi kiri lambung kapal atau sebaliknya (*stevedoring*), kegiatan pemindahan barang dari dermaga di lambung kapal ke gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya (*cargodoring*) dan kegiatan pengambilan barang dari 17 gudang/lapangan dibawa ke atas truk atau sebaliknya (*receiving/delivery*). (Khaldun, 2018).

Menurut Lasse (2014:490) Bongkar muat adalah kegiatan bongkar muat barang di kapal. Pembongkaran kargo dapat dilakukan langsung dari kapal (*direct delivery*) ke truk, kereta api atau tongkang, dan kargo juga dapat diangkut melalui gudang atau lapangan (*Indirect delivery*) ke pemilik barang. menunggu untuk mengumpulkannya. Juga pemuatan barang dapat berupa pengiriman langsung atau pengiriman tidak langsung.

Menurut Matthew (2016:60), bongkar muat meningkatkan kegiatan bongkar muat barang dari kapal, termasuk kegiatan barang dari galangan kayu dan dermaga ke kapal di gudang dan sebaliknya.

Menurut Utami (2018:30) bongkar muat adalah pemindahan barang muatan dari kapal ke kendaraan angkutan darat melalui gudang dan dari kendaraan darat atau gudang ke kapal.

Berdasarkan pengertian-pengertian di atas kegiatan bongkar muat adalah kegiatan membongkar barang-barang dari atas kapal dengan menggunakan crane dan sling kapal ke daratan terdekat di tepi kapal yang lazim disebut dermaga, kemudian dari dermaga dengan menggunakan lori, forklift dimasukkan dan ditata ke dalam gudang terdekat yang ditunjuk oleh syahbandar pelabuhan. Sementara kegiatan muat adalah kegiatan yang sebaliknya. Operasi bongkar muat dari/ke kapal.

b. Prosedur Bongkar Muat

Bongkar muat adalah Pekerjaan membongkar barang dari atas dek/palka kapal dan menempatkannya di atas dermaga atau ke dalam tongkang atau sebaliknya memuat dari atas dermaga atau dari dalam tongkang dan menempatkannya ke atas dek atau ke dalam palka kapal yang menggunakan derek kapal (Setiono, 2011:320).

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan RI No. 60 tahun 2014 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke kapal menegaskan bahwa ruang lingkup kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan meliputi:

1) Persiapan dokumen sebelum kapal membongkar muatan

Kapal dalam pelayaran yang singgah di pelabuhan tujuan akan memuat dan membongkar muatannya dalam kegiatan ini pihak pemilik barang maupun pihak pengangkut wajib memiliki dokumen yang berkaitan dengan barang yang diangkut. Dokumen kapal dapat dibagi menjadi dua bagian, yaitu dokumen pemuatan dan dokumen pembongkaran barang. Adapun dokumen-dokumen yang paling penting dalam bongkar muat yaitu:

a) *Bill of lading*

Dokumen pengangkutan barang yang didalamnya memuat informasi lengkap mengenai nama pengirim, nama kapal, dan muatan bagi pengangkut merupakan kontrak pengangkutan sekaligus bukti tanda terima.

b) *Cargo list (Loading List)*

Daftar semua barang yang dimuat dalam kapal. *Loading list* dibuat oleh perusahaan pelayaran atau agennya dan diserahkan kepada semua pihak yang terkait dengan pemuatan yaitu kapal, gudang, dan pihak lain.

c) *Tally muat*

Semua barang yang dimuat diatas kapal dicatat dalam *Tally sheet*. *Tally Sheet* juga dibuat untuk mencatat semua barang yang dibongkar. Tujuannya adalah untuk mengetahui ada tidaknya perbedaan muatan yang dibongkar / muat dari daftar muatan yang ada.

d) *Mate's receipt*

Tanda terima barang yang akan dimuat ke kapal. Tanda terima ini dibuat oleh agen pelayaran yang ditandatangani oleh muallim kapal. Apabila jumlah muatan yang dimuat tidak sesuai dengan jumlah muatan maka petugas kapal akan mencatat selisih tersebut.

e) *Stowage plan*

Menurut D.J. House (2014) dalam bukunya "*Marine Cargo Operations: A Guide to Stowage*", *stowage plan* adalah rencana penataan muatan di dalam kapal yang memperhitungkan berat,

volume, dan karakteristik muatan, serta mempertimbangkan faktor keamanan dan keseimbangan kapal.

Menurut I Nyoman Gede Wardana (2014) dalam bukunya "*Kamus Istilah Maritim*", *stowage plan* adalah rencana penempatan muatan di dalam kapal yang memperhitungkan kapasitas muatan kapal, berat, volume, dan karakteristik muatan, serta keamanan dan keseimbangan kapal.

Menurut James J. Wang (2015) dalam bukunya "*Handbook of Ocean Container Transport Logistics: Making Global Supply Chains Effective*", *stowage plan* adalah rencana penempatan muatan di dalam kapal yang mencakup berat, volume, dan karakteristik muatan, serta mempertimbangkan faktor keamanan, keseimbangan, dan efisiensi dalam pengangkutan muatan.

Dari pendapat di atas dapat disimpulkan bahwa *stowage plan* adalah rencana penempatan muatan di dalam kapal yang mempertimbangkan berat, volume, dan karakteristik muatan, serta faktor keamanan, keseimbangan, dan efisiensi dalam pengangkutan muatan. *Stowage plan* sangat penting dalam pengangkutan muatan di kapal, karena dapat memastikan keamanan dan keseimbangan kapal, serta mengoptimalkan penggunaan ruang di dalam kapal.

Kegunaan dan Fungsi dari *Stowage Plan* adalah:

(1) Menjamin keselamatan kapal dan muatan

Stowage plan berfungsi untuk memastikan muatan diatur dengan tepat, sehingga muatan yang terpasang di dalam kapal tidak menimbulkan risiko kecelakaan atau kerusakan pada muatan dan kapal. *Stowage plan* juga dapat membantu mencegah terjadinya pergeseran muatan yang dapat menyebabkan kapal tidak stabil saat berlayar.

(2) Memenuhi Persyaratan Keselamatan dan Regulasi Maritim

Stowage plan berfungsi sebagai alat kontrol dan pengawasan atas beban muatan yang diangkut oleh kapal, sehingga kapal dapat memenuhi persyaratan keselamatan dan regulasi maritim yang berlaku. Hal ini termasuk memastikan

bahwa kapal tidak melebihi batas beban muatan yang diizinkan, dan muatan yang diangkut memenuhi persyaratan keselamatan.

(3) Meningkatkan Efisiensi Operasi

Stowage plan juga berfungsi sebagai alat pengendalian biaya dan efisiensi operasi, dengan mengoptimalkan penggunaan ruang kapal dan menghindari kekosongan atau pengiriman muatan yang tidak efisien. Dengan *stowage plan* yang efisien, kapal dapat mengangkut lebih banyak muatan dalam satu perjalanan dan menghemat biaya operasional.

(4) Panduan bagi Operator Kapal dan Pengawas Bongkar Muat

Stowage plan berfungsi sebagai panduan bagi operator kapal dan pengawas bongkar muat dalam mengatur dan mengawasi proses bongkar muat, serta meminimalkan risiko kecelakaan atau kerusakan pada muatan dan kapal. Dengan *stowage plan* yang jelas dan terstruktur, proses bongkar muat dapat berjalan dengan lancar dan efisien.

- 2) Kegiatan *Stevedoring* yaitu kegiatan jasa pelayanan membongkar dari/ke kapal, dermaga, tongkang, truk atau memuat dari/ke dermaga, tongkang, truk, ke/dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal. Tenaga Supervisi atau tenaga pengawas bongkar muat yang disediakan oleh perusahaan bongkar muat (PBM) pada kegiatan *stevedoring* terdiri dari :
- a) *Stevedore* adalah pelaksana penyusun rencana dan pengendalian kegiatan bongkar muat di atas kapal.
 - b) *Chief tally clerk* adalah penyusun rencana pelaksana dan pengendali perhitungan fisik, pencatatan dan survei kondisi barang pada setiap pergerakan bongkar muat dan dokumentasi serta membuat laporan secara periodik.
 - c) *Foreman* adalah pelaksana dan pengendali kegiatan operasional bongkar muat barang dari dan ke kapal sampai ke tempat penumpukan barang dan sebaliknya serta membuat laporan periodik hasil kegiatan bongkar muat.
 - d) *Tally clerk* adalah pelaksana yang melakukan kegiatan perhitungan pencatatan jumlah, merek, dan kondisi setiap gerakan barang berdasarkan dokumen serta membuat laporan.

- e) *Mistry* adalah pelaksana perbaikan kemasan barang dalam kegiatan *stevedoring*, dan *cargodoring*, *receiving/delivery*.
 - f) *Wachtman* adalah pelaksana keamanan barang pada kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery*.
- 3) Kegiatan *Cargodoring*, yaitu kegiatan jasa pelayanan yang berupa pekerjaan mengeluarkan sling (*extackle*) dari lambung kapal di atas dermaga, ke dan menyusun di dalam gudang Lini I atau lapangan penumpukan barang atau sebaliknya. Tenaga Supervisi atau tenaga pengawas bongkar muat yang disediakan oleh perusahaan bongkar muat (PBM) pada kegiatan *cargodoring* terdiri dari:
- a) *Tally clerk* adalah pelaksana yang melakukan kegiatan perhitungan pencatatan jumlah, merek, dan kondisi setiap gerakan barang berdasarkan dokumen serta membuat laporan.
 - b) *Mistry* adalah pelaksana perbaikan kemasan barang dalam kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery*.
 - c) *Wachtman* adalah pelaksana keamanan barang pada kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery*.
- 4) Prosedur yang dijalani pada saat melakukan pemboongkaran muatan yang diambil dari buku : ISGOTT (*Internasional Safety Guide For Oil Tanker & Ternubak*) *Fifth Edition (2006)* adalah prosedur-prosedur yang dijalankan pada saat melakukan bongkar muat dalam buku ISGOTT adalah sebagai berikut:
- a) *Communication Procedures*
 - (1) *Ensure Safe Control Operations*

Sebelum loading atau discharging dimulai, semua sistem-sistem harus di coba kembali. Sistem siaga sekunder juga harus ditetapkan dan disetujui. Dan laksanakan seperti waktu yang diperlukan untuk bertindak sebagai yangggapan terhadap sinya, seperti:

 - (a) Identifikasi kapal, sandar dan muatan
 - (b) *Standy by*
 - (c) Mulai *loading* atau *discharging*
 - (d) *Slow down*
 - (e) *Stop loading atau stop discharging*

(f) *Emergency stop*

b) *Compliance Ehit Terminal*

Terminal harus memiliki keamanan, keselamatan dan peraturan tentang polusi, yang mana harus Dipenuhi oleh personel tanker dan terminal. Semua kapal tanker di terminal harus mengetahui peraturan tersebut, bersama dengan peraturan yang lain yang berkaitan dengan keselamatan muatan, yang dapat diberikan oleh otoritas pelabuhan.

c) *Pre-Arrival Exchange information Tanker to terminal*

Jika memungkinkan, informasi tersebut harus dikirim setidaknya 24 jam sebelum kapal tiba:

- (1) Nama dan *call sign* kapal
- (2) Negara registrasi.
- (3) *Overall length, beam* dan *draft* saat tiba
- (4) Perkiraan waktu tiba di titik kedatangan yang ditentukan
- (5) *Pilot station*

d) *Pre-Berthing exchange information*

Setibanya di pelabuhan, nakhoda akan berkomunikasi dengan terminal. Informasi ini yang harus diketahui:

- (1) Detail setiap kekurangan atau ketidakmampuan peralatan yang dapat mempengaruhi keamanan.
- (2) Identitas chocks, penambat kapal yang bisa digunakan untuk menarik.
- (3) *SWL (Safe Working Load)*, yang diketahui segala jenis peralatan yang digunakan untuk *towing*.
- (4) Jumlah dan lokasi area di lambung kapal yang diperkuat untuk mendorong dan deskripsi tanda identifikasi yang relevan.

e) *Agreed Discharge plan*

Berdasarkan informasi yang didapat, perjanjian operasional harus dibuat secara tertulis antara perwira yang bertugas dan perwakilan dari terminal mencakup sebagai berikut:

- (1) Nama kapal, sandar, tanggal dan waktu
- (2) Nama kapal and perwakilan pihak darat.
- (3) Distribusi muatan pada saat tiba dan keberangkatan.
- (4) Bunker atau operasi penyimpanan.

(5) Prosedur Emergency stop

4. Muatan CPO & PKO

Di ambil dalam web mutucertification pengertian CPO (*crude palm oil*) minyak sawit dan PKO (*palm kernel oil*) minyak inti sawit merupakan dua produksi utama dari pengolahan TBS (tandan buah sawit segar) di Pabrik Kelapa Sawit (PKS). Keberadaan CPO dan PKO dalam kehidupan kita telah merubah kehidupan dan ketergantungan dunia industri kimia khususnya terhadap CPO dan PKO.

Dari CPO dan PKO dapat diproduksi dalam berbagai produksi hilir (siap saji), seperti: minyak goreng (*olein*), mentega, sabun, detergen, *biosolar/biofuel*, dan lain-lain. Kesemua contoh produksi hilir tersebut berbahan baku CPO atau PKO. Untuk memudahkan penelusuran penggolongan maka produk hilir tersebut dikelompokkan menjadi, seperti: oleokimia, oleopangan, dan *bioenergi*.

Oleokimia adalah produksi hilir dari lemak/minyak yang digunakan sebagai bahan-bahan kimia organik/non pangan, seperti: sabun, kosmetika, dan lain-lain. *Oleopangan* merupakan produk hilir yang digunakan sebagai sumber makanan, seperti: minyak goreng, mentega, dan lain-lain. Sementara, *biofuel* adalah produksi dari hilirisasi CPO/PKO yang digunakan sebagai bahan baku untuk pembuatan bahan bakar, contohnya: *biodiesel*.

Crude palm oil atau minyak kelapa sawit adalah salah satu minyak yang paling banyak dikonsumsi dan diproduksi di dunia. Minyak yang murah, mudah diproduksi, dan sangat stabil ini digunakan untuk berbagai variasi makanan, kosmetik, produk kebersihan, dan juga bisa digunakan sebagai sumber biofuel atau biodiesel.

Berdasarkan pengertian-pengertian di atas minyak sawit (CPO) dan minyak inti sawit (PKO) merupakan dua produk utama dari pengolahan tandan buah sawit (TBS) di pabrik kelapa sawit. Keberadaannya telah mengubah kehidupan dan industri, khususnya industri kimia yang bergantung pada CPO dan PKO. CPO merupakan salah satu minyak yang paling banyak dikonsumsi dan diproduksi di dunia. Minyak ini murah, mudah diproduksi, dan sangat stabil, sehingga digunakan untuk berbagai keperluan

5. *Standard Operating Procedure* Dalam Bekerja

Setiap organisasi perusahaan memiliki pola dan mekanisme tersendiri dalam menjalankan kegiatannya, pola dan mekanisme itu melalui prosedur dan pedoman secara manual, oleh karena itu melalui bagian ini akan dijelaskan beberapa pengertian yang berkaitan dengan pola dan mekanisme dalam perusahaan, seperti pengertian SOP dan standar kerja. Prosedur adalah suatu rangkaian metode yang telah menjadi pola tetap dalam melakukan suatu pekerjaan yang merupakan suatu kebulatan (Sayuti, 2012:2).

Sementara itu prosedur perkantoran atau sistem perkantoran diartikan sebagai urutan langkah-langkah (atau pelaksanaan-pelaksanaan pekerjaan). Menurut Syamsi dalam Sayuti (2012:2), prosedur kerja adalah serangkaian tugas yang saling berkaitan dan yang secara kronologis berurutan dalam rangka menyelesaikan suatu pekerjaan.

Dalam melaksanakan suatu pekerjaan, selain jelasnya urutan atau langkah-langkahnya, diperlukan juga suatu standar kerja yang untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan, berkenaan dengan hal ini, standar kerja merupakan suatu garis referensi manajemen atau dasar perbandingan (Sayuti, 2012: 2).

Menurut Maryati dalam Sayuti (2012: 2), standar kerja adalah perilaku atau hasil minimum yang diharapkan dapat dicapai oleh seluruh karyawan kantor. Sedangkan menurut Moekijat dalam Sayuti (2012: 2), standar adalah sesuatu yang terbentuk karena kebiasaan maupun oleh kekuasaan untuk mengukur hal-hal seperti mutu.

Tahap Penyusunan SOP Menurut Atmoko (2009: 2), tahap penting dalam penyusunan SOP adalah melakukan analisis sistem dan prosedur kerja, analisis tugas, dan melakukan analisis prosedur kerja.

Berdasarkan pengertian-pengertian di atas pola dan mekanisme dalam perusahaan penting untuk memastikan kelancaran dan efisiensi kegiatan. Prosedur dan standar kerja yang jelas membantu karyawan dalam menjalankan tugasnya dengan baik dan mencapai tujuan perusahaan.

a. Analisis sistem dan prosedur kerja

Analisis tugas merupakan proses manajemen yang merupakan penelaahan yang mendalam dan teratur terhadap suatu pekerjaan, karena itu analisis tugas diperlukan dalam setiap perencanaan dan perbaikan organisasi. Analisis tugas diharapkan dapat memberikan keterangan mengenai

pekerjaan, sifat pekerjaan, syarat pejabat, dan tanggung jawab pejabatnya. Berikut lima aspek yang berkaitan dengan analisis tugas:

- 1) Analisis tugas, yakni penghimpunan informasi dengan sistematis dan penetapan seluruh unsur yang tercakup dalam pelaksanaan tugas khusus.
- 2) Deskripsi tugas, merupakan garis besar data informasi yang dihimpun dari analisis tugas, disajikan dalam bentuk terorganisasi yang mengidentifikasi dan menjelaskan isi tugas atau jabatan tertentu.
- 3) Spesifikasi tugas, berisi catatan-catatan terperinci mengenai kemampuan pekerja untuk tugas spesifik.
- 4) Penilaian tugas, berupa prosedur penggolongan dan penentuan kualitas tugas untuk menetapkan serangkaian nilai moneter untuk setiap tugas spesifik dalam hubungannya dengan tugas lain.
- 5) Pengukuran kerja dan penentuan standar tugas merupakan prosedur penetapan.

6. Analisis Prosedur Kerja

Menurut Rifka (2017) prosedur adalah urutan kerja atau kegiatan yang terencana untuk menangani pekerjaan yang berulang dengan cara seragam atau terpadu.

menurut Rasto (2015) suatu prosedur adalah seperangkat tindakan yang ditetapkan atau kejadian yang harus berlaku atau berlangsung untuk mencapai hasil tertentu.

Menurut Ardiyose (2013) prosedur adalah suatu bagian sistem yang merupakan rangkaian tindakan yang menyangkut beberapa orang dalam suatu atau beberapa bagian yang ditetapkan untuk menjamin agar suatu kegiatan usaha atau transaksi dapat terjadi berulang kali dan dilaksanakan secara beragam.

Berdasarkan penertian di atas dapat di simpulkan, Analisis prosedur kerja adalah kegiatan untuk mengidentifikasi urutan langkah-langkah pekerjaan yang berhubungan dengan apa yang dilakukan, bagaimana hal tersebut dilakukan, dimana hal tersebut dilakukan, bilamana hal tersebut dilakukan, dan siapa saja yang melakukannya. Prosedur diperoleh dengan merencanakan terlebih dahulu bermacam-macam langkah yang dianggap perlu untuk melaksanakan pekerjaan. Dengan demikian prosedur kerja dapat dirumuskan sebagai serangkaian langkah pekerjaan yang berhubungan, biasanya dilaksanakan oleh lebih dari satu orang,

yang membentuk suatu cara tertentu dan dianggap baik untuk melakukan suatu keseluruhan tahap yang penting. Analisis terhadap prosedur kerja akan menghasilkan suatu diagram alir (*flow chart*) dari aktivitas organisasi dan menentukan hal-hal kritis yang mempengaruhi keberhasilan organisasi. Aktivitas-aktivitas kritis ini perlu didokumentasikan dalam bentuk prosedur-prosedur dan selanjutnya memastikan bahwa fungsi-fungsi dan aktivitas itu dikendalikan oleh SOP.

7. Kinerja

a. Pengertian kinerja

Kinerja merupakan salah satu bagian dari manajemen Sumber Daya Manusia dimana hasil kerja karyawan dapat dilihat apakah sesuai dengan target yang ditetapkan oleh Perusahaan. Menurut Payaman J. Simanjuntak dalam bukunya yang berjudul; Manajemen Evaluasi Kerja (2011:1), dijelaskan bahawa kinerja adalah tingkat pencapaian hasil atas pelaksanaan tugas tertentu. Menurut Veithzal Rivai (2008) dalam (Simbolon,2017) menyatakan bahwa kinerja merupakan perilaku nyata yang ditampilkan setiap orang sebagai prestasikerja yang dihasilkan oleh pegawai sesuai dengan perannya dalam perusahaan.

Menurut (Baharun, 2016) Manajemen kinerja merupakan suatu proses menciptakan pengertian apa yang harus, bagaimana mencapainya dan suatu pendekatan mengelolah orang untuk meningkatkan kemungkinan pencapaian hasil yang berhubungan dengan pekerjaan.

Menurut Torang (2014:74) Kinerja adalah kuantitas atau kualitas hasil kerja individu atau sekelompok di dalam organisasi dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsi yang berpedoman pada norma, standard operasional prosedur, kriteria dan ukuran yang telah ditetapkan atau yang berlaku dalam organisasi.

Menurut Mangkunegara (2005;67), kinerja adalah hasil kerja secara kualitas dan kuantitas yang dicapai seseorang dalam melaksanakan tugasnya sesuai dengan tanggung jawab yang diberikan kepadanya. Pada dasarnya, kinerja merupakan hasil kinerja seseorang dalam periode tertentu yang bersifat individual, karena setiap orang mempunyai tingkat kemampuan yang berbeda-beda dalam mengerjakan tugas pekerjaannya. Hasil pekerjaan akan

baik dan sesuai dengan target yang ditetapkan jika sudah merasa aman dan nyaman dalam melaksanakan pekerjaan yang diberikan.

Menurut Drs. H. Malayu S.P Hasibuan (2003:94) kinerja (prestasi kerja) adalah suatu hasil kerja yang dicapai seseorang dalam melaksanakan tugas-tugas yang dibebankan kepadanya didasarkan atas kecakapan pengalaman, kesungguhan serta waktu dan prestasi kerja merupakan gabungan dari tiga faktor penting, tingkat motivasi yaitu kemampuan dan minat seseorang pekerja, kemampuan dan penerimaan atas penjelasan delegasi tugas, serta peran dan tingkat motivasi seseorang pekerja, semakin tinggi ketiga faktor diatas, semakin besarlah prestasi kerja awak kapal yang bersangkutan.

Menurut Levinson dalam Marwansyah (2012:229) Kinerja adalah pencapaian/prestasi seseorang berkenaan dengan tugas-tugas yang dibebankan kepadanya. Sedangkan menurut Sudarmanto (2011:9) Kinerja adalah sesuatu yang secara aktual orang kerjakan dan dapat di observasi. Dalam pengertian ini, kinerja mencakup tindakan-tindakan dan perilaku yang relevan dengan tujuan organisasi. Menurut Edison (2016:176) Kinerja adalah hasil yang diperoleh oleh suatu organisasi baik organisasi tersebut bersifat *profit oriented* dan *non profit orientet* yang dihasilkan selama satu periode waktu. Menurut pendapat lain, Simamora (2015:339) Kinerja mengacu pada kadar pencapian tugas-tugas yang membentuk sebuah pekerjaan karyawan. Kinerja merefleksikan seberapa baik karyawan memenuhi persyaratan sebuah pekerjaan. Sering disalah tafsirkan sebagai upaya, yang mencerminkan energi yang dikeluarkan, kinerja diukur dari segi hasil.

Kinerja adalah tingkat pencapaian suatu tujuan atau sasaran yang diukur berdasarkan standar atau kriteria yang telah ditetapkan. Pencapaian tersebut dapat berupa hasil yang kuantitatif (dapat diukur dengan angka), kualitatif (tidak dapat diukur dengan angka), atau gabungan keduanya. Standar atau kriteria yang digunakan untuk mengukur kinerja dapat berbeda-beda, tergantung pada konteks dan tujuan yang ingin dicapai.

Dari teori-teori yang diketahui diatas maka peneliti mengambil kesimpulan bahwa kinerja adalah suatu proses atau hasil kerja yang dihasilkan oleh pegawai melalui beberapa aspek yang harus dilalui serta

memiliki tahapan- tahapan untuk mencapainya dan bertujuan untuk meningkatkan kinerja pegawai itu sendiri. Maka dari itu kinerja merupakan elemen yang penting dalam maju mundurnyasuatu organisasi. Karena kinerja merupakan cerminan bagaimana suatu organisasi itu berjalan ke arah yang benar atau hanya berjalan ditempat saja.

b. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kinerja

Kinerja dalam suatu organisasi memiliki standart kerja yang berbeda tergantung dari kebijakan perusahaannya. Faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja dikembangkan beragam dengan sudut pandang masing-masing. Menurut Prawiroseto dalam Sutrisno (2016:9) faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja adalah sebagai berikut:

1) Efektif dan Efisiensi

Dalam hubungannya dengan kinerja organisasi, maka ukuran baik buruknya kinerja diukur oleh efektivitas dan efisiensi. Dikatakan efektif bila mencapai tujuan, dikatakan efisien bila hal itu memuaskan sebagai pendorong mencapai tujuan, terlepas dari apakah efektif atau tidak.

2) Otoritas dan Tanggung Jawab

Dalam organisasi yang baik wewenang dan tanggung jawab telah didelegasikan dengan baik, tanpa adanya tumpang-tindih tugas. Masing-masing karyawan yang ada dalam organisasi mengetahui apa yang menjadi haknya dan tanggung jawab dalam rangka mencapai tujuan organisasi. Kejelasan wewenang dan tanggung jawab setiap orang dalam suatu organisasi akan mendukung kinerja karyawan tersebut.

3) Disiplin

Secara umum, disiplin menunjukkan suatu kondisi atau sikap hormat pada diri karyawan terhadap peraturan dan ketetapan perusahaan. Disiplin meliputi ketaatan dan hormat terhadap perjanjian yang dibuat antara perusahaan dan pegawai.

4) Inisiatif

Inisiatif seseorang berkaitan dengan daya pikir, kreativitas dalam bentuk ide untuk merencanakan sesuatu yang berkaitan dengan tujuan organisasi. Setiap inisiatif sebaiknya mendapat perhatian atau tanggapan positif dari atasan, kalau memang dia atasan yang baik.

8. Kompetensi

a. Pengertian kompetensi

Menurut kamus bahasa Indonesia kompetensi berarti kewenangan (kekuasaan) untuk menentukan (memutuskan sesuatu), ling kemampuan menguasai gramatika suatu bahasa secara abstrak atau batiniah. Kompetensi berdasarkan UU No. 13/2003 tentang Ketenagakerjaan: pasal 1 (10), “Kompetensi adalah kemampuan kerja setiap individu yang mencakup aspek pengetahuan, keterampilan dan sikap kerja yang sesuai dengan standar yang ditetapkan”

Menurut Sutrisno & Zuhri (2019) mendefinisikan kompetensi sebagai suatu kemampuan yang dilandasi oleh keterampilan dan pengetahuan yang didukung oleh sikap kerja serta penerapannya dalam melaksanakan tugas dan pekerjaan di tempat kerja yang mengacu pada persyaratan kerja yang ditetapkan.

Menurut Spencer & Spencer dalam Triastuti (2019) kompetensi lebih didefinisikan sebagai karakteristik yang mendasari seseorang yang berkaitan dengan efektivitas kerja individu dalam pekerjaannya.

Menurut Rusvitawati, Sugiati, & Dewi (2019) menjelaskan bahwa kompetensi terdiri dari sejumlah perilaku kunci yang dibutuhkan untuk melaksanakan peran tertentu untuk menghasilkan prestasi atau kinerja yang memuaskan.

Pengertian kompetensi ini merupakan gabungan antara pengetahuan, keterampilan, dan atribut kepribadian seseorang sehingga mampu meningkatkan kinerjanya dan memberikan kontribusi untuk keberhasilan organisasi. Selain itu, kompetensi juga memiliki arti yaitu kapasitas yang ada pada seseorang dan dapat membuat orang tersebut bisa untuk memenuhi apa yang diisyaratkan oleh pekerjaan dalam suatu organisasi sehingga organisasi tersebut dapat mencapai hasil yang diharapkan.

b. Manfaat kompetensi

Kompetensi individu mempunyai peranan yang sangat penting dalam efektivitas pelaksanaan tugas-tugas pekerjaan maupun profesinya. Menurut Ruky dalam buku Edy Sutrisno tahun 2010, mengatakan bahwa perusahaan-perusahaan besar memakai kompetensi sebagai dasar dalam merekrut tenaga

kerja. Adapun beberapa manfaat merekrut pekerjaan yang mempunyai kompetensi, antara lain:

1. Memperjelas standar kerja dan harapan yang ingin dicapai oleh perusahaan.
2. kompetensi individu bisa dipakai sebagai alat seleksi tenaga kerja yang potensial.
3. Kecakapan tenaga kerja akan memaksimalkan produktivitas perusahaan.
4. kompetensi atau kecakapan tenaga kerja bisa dijadikan sebagai dasar dalam mengembangkan sistem remunerasi.
5. Kompetensi juga bisa membantu perusahaan untuk bisa beradaptasi pada perubahan yang terjadi.
6. kompetensi bisa memudahkan perusahaan dalam menyelaraskan perilaku kerja dengan nilai-nilai organisasi.

Kesimpulan dari manfaat kompetensi adalah merupakan faktor individu krusial dalam keberhasilan pelaksanaan tugas dan pencapaian tujuan perusahaan, kompetensi individu tidak hanya menjadi syarat dalam sebuah perusahaan karena dengan adanya kompetensi individu menjadi investasi jangka panjang bagi perusahaan untuk mencapai tujuan yang diinginkan

9. Lembaga Sertifikasi Profesi (LSP)

Sertifikasi Profesi (LSP) adalah lembaga pelaksanaan kegiatan sertifikasi profesi yang memperoleh lisensi dari Badan Nasional Sertifikasi Profesi (BNSP). Lisensi diberikan melalui proses akreditasi oleh BNSP yang menyatakan bahwa LSP bersangkutan telah memenuhi syarat untuk melakukan kegiatan sertifikasi profesi. Sebagai organisasi tingkat nasional yang berkedudukan di wilayah Republik Indonesia, LSP dapat membuka cabang yang berkedudukan di kota lain. Admin LSP-KMK. “Apa itu Lembaga Sertifikasi Profesi?.” 18 Juli 2022. <https://shorturl.at/bihRj> Jenis – jenis LSP ;

a. LSP P 1

LSP P1 dibentuk oleh lembaga pendidikan dan pelatihan (Lemdiklat) yang melatih pesertanya untuk kebutuhan industri. LSP P1 dapat menerbitkan sertifikat kompetensi sesuai dengan skema yang telah divalidasi oleh BNSP. LSP P1 merupakan bagian terpadu dari LPK (lembaga pelatihan kerja) yang memiliki lisensi sebagai LPK independen dari Kemenaker. Oleh karena itu,

pelatihan menjadi bagian tidak terpisah dari proses ujian sertifikasi yang dilaksanakan oleh LSP P1 ini. LSP P1 dapat menggunakan SKK-NI maupun SKK-Khusus tergantung dari pilihan mereka.

b. LSP P2

LSP P2 mirip dengan LSP P1, tetapi dijalankan oleh suatu departemen pemerintah tertentu yang membutuhkan SKK Khusus dari departemen itu sendiri untuk dijadikan landasan edukasi dan sertifikasi internal mereka. LSP P2 dibentuk oleh dinas unit pelaksana teknis (UPT) untuk memastikan jaringan UPT yang melakukan program sertifikasi kompetensi dapat diterbitkan oleh UPT yang membentuknya dengan UPT-UPT yang lain cukup sebagai tempat uji kompetensi (TUK). LSP P2 dapat menggunakan SKK-NI maupun SKK-Khusus tergantung dari pilihan mereka.

b. LSP 3

LSP P3 adalah LSP umum yang dapat dibentuk oleh asosiasi industri atau asosiasi profesi. Ujian sertifikasinya tidak harus terpadu dengan pelatihan khusus dari suatu LPK independen ataupun UPT tertentu. Siapapun yang memenuhi syarat dapat mengikuti ujian sertifikasi mereka secara langsung, dan oleh karena itu, LSP P3 umumnya menggunakan SKK-NI.

Tabel 2. 1
Penelitian Terdahulu

NO	Jurnal Penelitian	Penelitian	Tahun	Diterbitkan di jurnal	Hasil
1	Proses kegiatan muat cpo (crude palm oil) ke kapal tongkang di area dermaga pelabuhan	Eva Susanti	2020	Jurnal maritim bina Bahari : https://jurnal.akmar-binabahari-plg.ac.id/index.php/jmbb/article/view/3	Terhambatnya proses pembongkaran di PT. Pelindo II Cabang Palembang adalah pada saat pemasangan

	pt. Pelindo II cabang Palembang				pipa dan pada saat pembongkaran, dan Kendala dalam proses bongkar muat CPO ke kapal tongkang di area dermaga PT. Pelindo adalah mengalami kontaminasi dengan muatan lain
2	Terjadinya pertumpahan crude palm oil yang ditangani oleh pt. Sski di pelabuhan Teluk Bagus	Ibnusiva Zain Gifari, Okvita Wahyuni	2023	Scientica jurnal ilmiah sains dan teknologi http://repository.pip-semarang.ac.id/5436/2/51811336986K_SKRIPSI_OPEN_ACCESS.pdf	masalah yang dapat menyebabkan pertumpahan Crude palm oil yaitu Faktor usia pegawai dan Faktor alat sangat mempengaruhi dalam kegiatan bongkar dan muat
3	Scheduling of Loading and Unloading of Crude Oil	Georgios K. D. Saharidis and Marianthi	2009	Acs Publications https://pubs.acs.org/doi/abs/10.1021/ie801155w	Kajian yang disajikan dalam Artikel ini berfokus pada

	<p>in a Refinery with Optimal Mixture Preparation</p>	<p>G. Ierapetritou</p>			<p>penjadwalan bongkar muat minyak mentah di tangki penyimpanan perantara, antara pelabuhan dan unit penyulingan minyak mentah. Minyak mentah harus dimuat dan dibongkar secara terus menerus, terutama untuk alasan keamanan dan juga untuk mengurangi biaya pengaturan yang timbul ketika aliran antara pelabuhan dan tangki atau antara tangki dan unit</p>
--	---	------------------------	--	--	--

					<p>penyulingan minyak mentah diinisialisasi ulang. Tujuan dari artikel ini adalah untuk mengembangkan pendekatan solusi yang tepat berdasarkan model integer campuran generik, yang tidak hanya memberikan jadwal optimal bongkar muat minyak mentah yang meminimalkan biaya setup, namun juga jenis persiapan campuran yang optimal.</p>
4	Crude Palm Oil Unloading Activities At Mt. Giat Armada 01	Arifin, M. Z., Andika, W. T., & Proyogo, D.	2023	Arifin, M. Z., Andika, W. T., & Proyogo, D. https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-031-09070-7_24	Terjadi permasalahan pada Giat Armada 01 sehingga proses bongkar

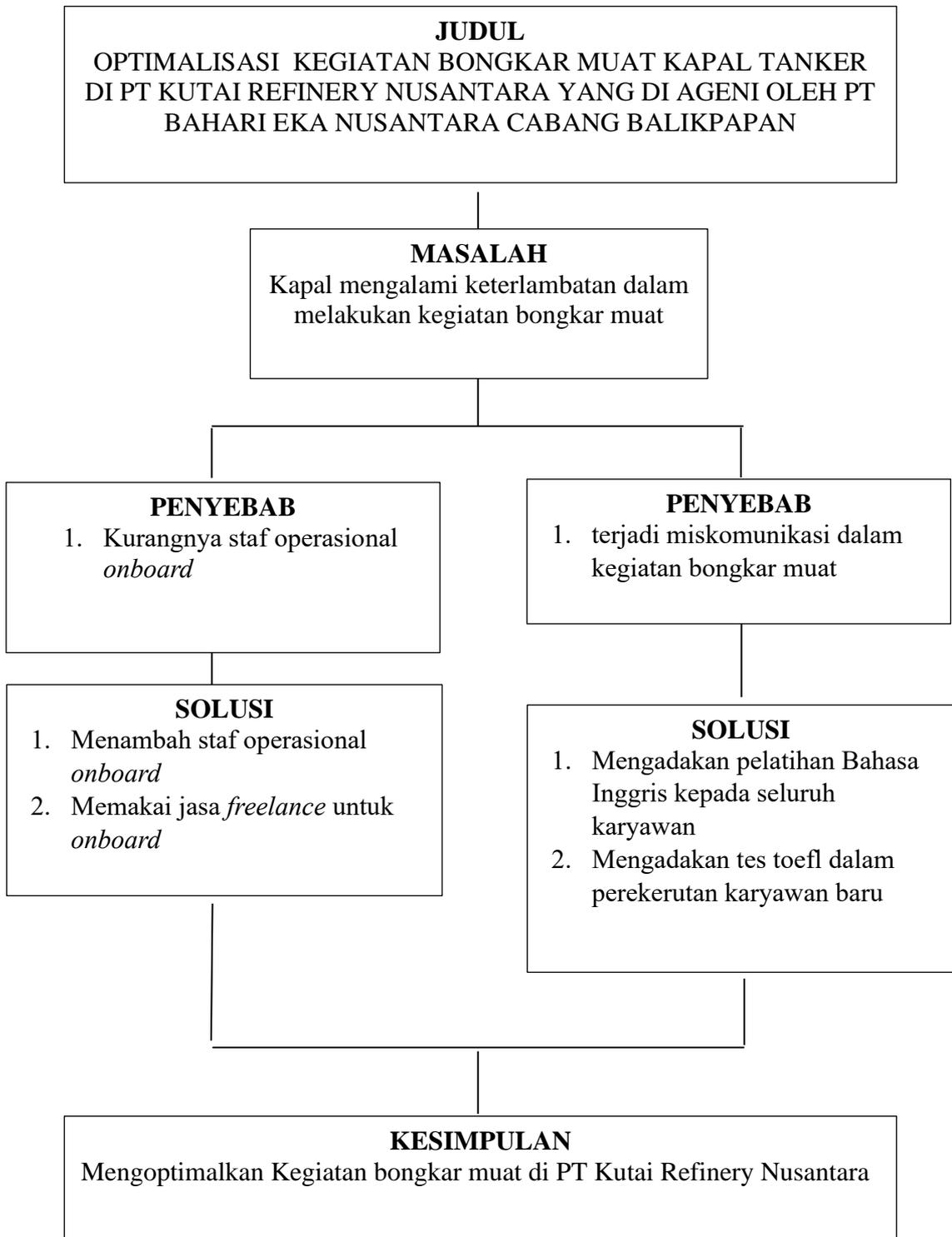
					<p>muat menjadi kurang maksimal. Hasil penelitian yang dilakukan dapat dikatakan bahwa penanganan bongkar muat di MT. Giat Armada 01. belum optimal. disebabkan oleh kurangnya perawatan terhadap peralatan yang digunakan untuk bongkar muat, pompa muatan yang rusak dan tidak dirawat dengan baik, pemanas yang kurang, penerapan prosedur penanganan bongkar muat yang kurang,</p>
--	--	--	--	--	--

					dan panjang garis pantai pipa Jetty Batulicin
5	Berth Allocation for Loading Tankers at an Oil Export Terminal	Alfares, H.K.	2023	Alfares, H.K. https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-031-24166-6_10	Jika kapal tanker tiba di terminal dan tidak dapat segera dialokasikan ke tempat berlabuh, karena semua tempat berlabuh sudah terisi, maka denda penundaan (biaya demurrage) dibayarkan untuk setiap jam keterlambatan. Jelasnya, total waktu tunda semua kapal tanker harus diminimalkan untuk meminimalkan total biaya demurrage.

					Untuk mencapai tujuan ini, model pemrograman linier bilangan bulat campuran (MILP) diformulasikan untuk mengoptimalkan penempatan kapal tanker ke tempat berlabuh dan pengurutan kapal tanker di setiap tempat berlabuh.
--	--	--	--	--	--

B. KERANGKA PEMIKIRAN

Bagan 2. 1
Kerangka Pemikiran



BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Waktu penelitian pada saat penulis melaksanakan Praktek Darat di Kantor PT Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan Kalimantan Timur, terhitung mulai tanggal 10 Agustus 2022 sampai dengan 11 Agustus 2023.

2. Tempat Penelitian

Adapun tempat penelitian yang digunakan penulis adalah kantor PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan. Penulis melakukan penulisan tentang Optimalisasi Kegiatan Bongkar Muat Kapal Tanker Di PT Kutai Refinery Nusantara yang di ageni oleh PT Bahari Eka Nusantara. Tempat dan Alamat perusahaan sebagai berikut :

Tabel 3.1
Tempat dan alamat Perusahaan

Nama Perusahaan	PT Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan, Kalimantan timur
Alamat	Jln. Siaga Dalam Gg. Kemuning No.65 RT.19 RW.05 Kelurahan Damai, Klandasan Balikpapan Kota, Balikpapan, Kalimantan Timur 76114
Telp	(0542) 7204616
Fax	(0542) 7204616
Email	bpn-portservices@benline.co.id

Sumber: PT Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan

B. METODE PENDEKATAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian yang bersifat kualitatif. Metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat postpositivisme, digunakan untuk meneliti pada kondisi objek alamiah, dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, teknik pengumpulan data dengan triangulasi, analisis data bersifat induktif atau kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna daripada generalisasi. Tujuan penggunaan metode penelitian kualitatif adalah untuk mendapatkan data yang mendalam, suatu data yang mengandung makna. Makna adalah data yang sebenarnya, data yang pasti yang merupakan suatu nilai dibalik data yang tampak.

Penelitian ini digunakan untuk Optimalisasi Kegiatan Bongkar Muat Kapal Tanker di PT Kutai Refinery Nusantara yang di ageni oleh PT Bahari Eka Nusantara. Alasan kenapa penulis memilih metode kualitatif pada penelitian ini dikarenakan permasalahan yang cukup kompleks, membutuhkan pendekatan utuh dan menyeluruh sehingga tidak maksimal apabila pada situasi sosial tersebut dijaring dengan metode penelitian kuantitatif seperti *survey*, kuesioner dan data set statistik.

C. SUMBER DATA

Menurut Sugiyono (2019:194) sumber data dibagi menjadi dua bagian yaitu sumber primer, dan sumber sekunder. Sumber primer adalah sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data, dan sumber sekunder merupakan sumber yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misalnya lewat orang lain atau dokumen. Sumber data utama dalam penelitian kualitatif adalah kata-kata dan tindakan, selebihnya berupa data tambahan seperti dokumen dan lain-lain. Berkaitan dengan hal itu pada bagian ini jelas datanya dibagi ke dalam kata-kata dan tindakan, sumber data tertulis, foto dan statistik

Sumber data yang dimaksud dalam penelitian ini adalah subjek dari mana data diperoleh. Apabila menggunakan wawancara dalam mengumpulkan datanya maka sumber datanya disebut informan, yaitu orang yang merespon atau menjawab pertanyaan-pertanyaan baik secara tertulis maupun lisan. Apabila menggunakan observasi maka sumber datanya adalah berupa benda, gerak, atau proses sesuatu. Apabila menggunakan dokumentasi, maka dokumen atau catatannya yang menjadi

sumber data. Dibawah ini akan dijelaskan proses bagaimana penulis memperoleh sumber data yang digunakan dalam penelitian ini.

1. Sumber Data Primer

Dalam penelitian ini peneliti bertindak sebagai subjek utama dalam pengumpulan sumber data yaitu sebagai pengamat dan ikut berpartisipasi didalamnya. Sumber data primer penelitian ini adalah berupa hasil observasi yang diperoleh dari kajian lapangan, dan kata-kata yang diperoleh dari wawancara dengan para narasumber yang terkait pelaksanaan bongkar muat

2. Sumber Data Sekunder

Adapun sumber data sekunder dalam penelitian ini berasal dari:

Data Sekunder yaitu peneliti tidak langsung menerima dari sumber data. Membahas tentang optimalisasi tentang kegiatan bongkar muat kapal Tanker melalui literatur-literatur yang berkaitan dengan objek yang diteliti.

D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Teknik pengumpulan adalah cara-cara yang dapat digunakan peneliti untuk mengumpulkan data, dimana cara tersebut menunjukkan pada suatu yang abstrak, tidak dapat diwujudkan dalam benda yang kasat mata, tapi dapat dipertontonkan penggunaannya.

1. Observasi

Menurut Sugiyono (2018:229) observasi merupakan teknik pengumpulan data yang mempunyai ciri yang spesifik bila dibandingkan dengan teknik yang lain. Observasi juga tidak terbatas pada orang, tetapi juga objek-objek alam yang lain. berdasarkan pengamatan langsung oleh penulis selama melaksanakan Praktek Darat di perusahaan pelayaran PT Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan. Metode Penelitian ini dilakukan untuk mendapatkan data yang diperlukan untuk optimalisasi dalam kegiatan bongkar muat.

2. Dokumentasi

Menurut Sugiyono (2018:476) dokumentasi adalah suatu cara yang digunakan untuk memperoleh data dan informasi dalam bentuk buku, arsip, dokumen, tulisan angka dan gambar yang berupa laporan serta keterangan yang dapat mendukung penelitian pada perusahaan PT Bahari Eka Nusantara

Cabang Balikpapan. Dokumen yang dipelajari adalah dokumen *Timesheet* untuk dapat mengetahui apa penyebab keterlambatan bongkar muat

3. Wawancara

Menurut Sugiyono (2013:227) wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu yang dilakukan oleh dua pihak, yaitu pewawancara (*interviewer*) yang mengajukan pertanyaan dan yang di wawancarai (*interviewee*) yang memberikan jawaban atas pertanyaan. Dalam hal ini peneliti menggunakan wawancara terstruktur dimana seorang pewawancara menetapkan sendiri masalah dan pertanyaan-pertanyaan yang akan diajukan untuk mencari jawaban atas hipotesis yang disusun dengan ketat.

Dalam melaksanakan teknik wawancara (*interview*), pewawancara harus mampu menciptakan hubungan yang baik sehingga informan bersedia bekerja sama, dan merasa bebas berbicara dan dapat memberikan informasi yang sebenarnya. Teknik wawancara yang peneliti gunakan adalah secara langsung.

E. POPULASI, SAMPLE DAN SUBJEK PENELITIAN

1. Sampel

Pengertian dari sampel menurut Muktar (2013:93) adalah bagian kecil dari populasi dianggap yang bisa mewakili populasi secara keseluruhan. Sedangkan menurut Sugiyono (2011:18) sampel adalah bagian dari jumlah, karakteristik yang dimiliki suatu populasi. Di sini penulis akan memberikan sample kepada para agent kapal dan *crew* kapal sebanyak 20 orang (10 orang agent kapal dan 10 orang *crew* kapal)

2. Subjek penelitian

Subjek penelitian adalah (orang, benda atau peristiwa) yang ditujukan untuk diteliti (menjadi pusat perhatian penelitian). Maka dalam hal ini penelitian menentukan subjek penelitian adalah para agent kapal dan *crew* kapal

F. TEKNIK ANALISIS DATA

Dalam pembuatan suatu karya ilmiah selalu memerlukan suatu penelitian terlebih dahulu agar dapat memperoleh data-data yang konkret guna dapat menguraikan masalah pokok yang terdapat didalam suatu laporan. Untuk itulah

dalam penulisan skripsi ini, penulis mengambil langkah teknis analisi dengan menggunakan teknis analisis SWOT (*Strength, Weakness, Opportunity, dan Threat*)

Menurut David (Fred R. David, 2008:8) semua organisasi memiliki kekuatan dan kelemahan dalam area bisnis. Kekuatan/kelemahan internal digabungkan dengan peluang/ancaman dari eksternal dan pernyataan misi yang jelas, menjadi dasar untuk penetapan tujuan dan strategi. Tujuan dan strategi ditetapkan dengan maksud memanfaatkan kekuatan internal dan mengatasi kelemahan.

Berikut ini merupakan penjelasan dari SWOT (David, Fred R., 2005:47) yaitu:

1. Kekuatan (*Strenghts*)

Kekuatan adalah sumber daya, keterampilan, atau keunggulan-keunggulan lain yang berhubungan dengan para pesaing perusahaan dan kebutuhan pasar yang dapat dilayani oleh perusahaan yang diharapkan dapat dilayani. Kekuatan adalah kompetisi khusus yang memberikan keunggulan kompetitif bagi perusahaan di pasar

2. Kelemahan (*Weakness*)

Kelemahan adalah keterbatasan atau kekurangan dalam sumber daya, keterampilan, dan kapabilitas yang secara efektif menghambat kinerja perusahaan. Keterbatasan tersebut dapat berupa fasilitas, sumber daya keuangan, kemampuan manajemen dan keterampilan pemasaran dapat merupakan sumber dari kelemahan perusahaan.

3. Peluang (*Opportunities*)

Peluang adalah situasi penting yang menguntungkan dalam lingkungan perusahaan. Kecendrungan – kecendrungan penting merupakan salah satu sumber peluang, seperti perubahan teknologi dan meningkatnya hubungan antara perusahaan dengan pembeli atau pemasok merupakan gambaran peluang bagi perusahaan.

4. Ancaman (*Threats*)

Ancaman adalah situasi penting yang tidak menguntungkan dalam lingkungan perusahaan. Ancaman merupakan pengganggu utama bagi posisi sekarang atau yang diinginkan perusahaan. Adanya peraturan-peraturan pemerintah yang baru atau yang direvisi dapat merupakan ancaman bagi kesuksesan perusahaan.

Dengan demikian perencana strategis (*Strategic Planner*) harus menganalisis faktor-faktor strategis perusahaan (kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman)

dalam kondisi yang ada saat ini. Pada penelitian ini, penulis akan membahas mengenai bagaimana cara Optimalisasi kegiatan bongkar muat kapal Tanker di PT Kutai Refinery Nusantara Yang Di Agensi Oleh PT Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

1. Profil Perusahaan

PT. Bahari Eka Nusantara merupakan sebuah perusahaan yang bergerak dibidang pelayanan jasa keagenan kapal yang meliputi pelayanan kapal itu sendiri, muatan yang diangkut, kru, dan masalah logistik untuk kapal. Perusahaan ini memiliki beberapa cabang di negara-negara lain, namun lebih dikenal dengan nama Ben Line Agencies untuk internasional. Untuk di Indonesia sendiri, PT. Bahari Eka Nusantara memiliki beberapa cabang di beberapa daerah, diantaranya PT. Bahari Eka Nusantara cabang Balikpapan. PT. Bahari Eka Nusantara cabang Balikpapan merupakan salah satu cabang perusahaan yang terletak di kota Balikpapan, Kalimantan Timur. Dengan berdasarkan akte notaris no. 02 PT. Bahari Eka Nusantara cabang Balikpapan didirikan pada tanggal 23 November 2005 dari notaris Elly Halid, S.H.

PT. Bahari Eka Nusantara cabang Balikpapan selama ini melayani kapal-kapal berbendera domestik dan asing yang biasa mengangkut batubara, *crude palm oil* (CPO) serta turunannya, dan beberapa kali melayani kapal-kapal asing yang mengangkut *cargo* besar atau *general cargo* lainnya. Dengan hal tersebut, mengakibatkan membantu pertumbuhan ekonomi yang sangat besar untuk daerah yang dimana sejalan dengan otonomi daerah yang diberikan oleh pemerintah pusat. Wilayah Kalimantan Timur ini dinilai sebagai salah satu daerah pengekspor hasil bumi terbesar di Indonesia. Hal ini dibuktikan dengan terdapat banyaknya perusahaan-perusahaan seperti batubara, bahan peledak, pertambangan, minyak sawit, bahan bakar, semen, serta pupuk.

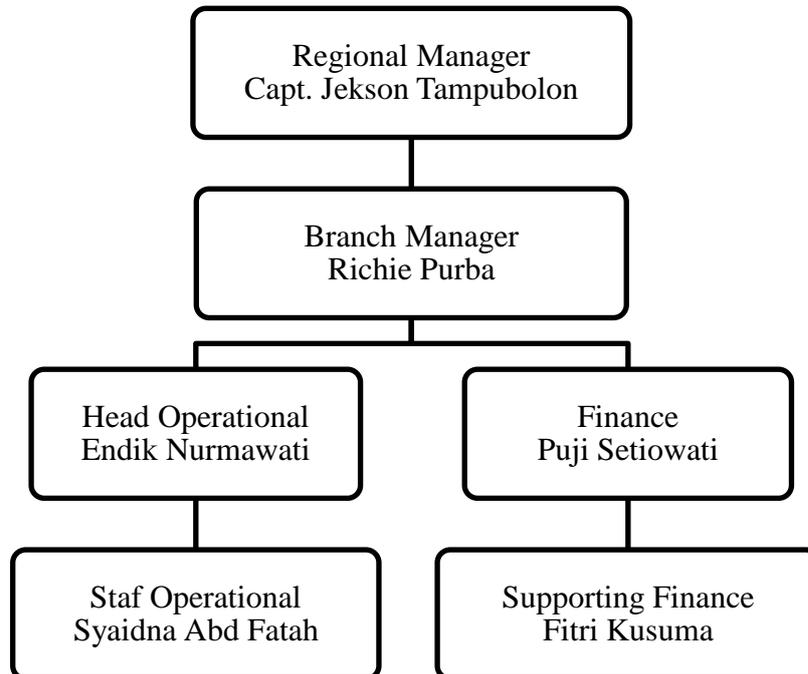
Melihat tingginya jumlah ekspor terhadap hasil bumi ditiap tahunnya, maka Perusahaan pelayaran atau para pemilik kapal yang mempunyai kepentingan setelah adanya perjanjian dengan pihak-pihak yang terkait untuk mengangkut muatan hasil bumi keluar dari wilayah Balikpapan, Kalimantan Timur maka dibutuhkan jasa dari perusahaan-perusahaan keagenan kapal di Balikpapan. Beberapa Perusahaan atau client yang biasa menggunakan jasa dari PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan untuk pengurusan kapal serta awak dan logistik kapal ketika melakukan aktivitas di dermaga ataupun di wilayah perairan labuh jangkar di Balikpapan, yaitu PT. Sophia Maritime Limited S.A, PT. Arcadia Shipping, PT. Jasindo Jaya Pacific, PT. Maxima Maritima Indonesia, PT. Asia Evergreen PTE LTD, PT. Nova Carriers (Singapore) PTE LTD, PT. Swire Bulk Holdings PTE LTD, PT. Rolldock ST 1 BV dan masih banyak lagi. Dalam hal menjadi agen lokal atau agen umum, PT. Bahari Eka Nusantara cabang Balikpapan bertugas melayani pengurusan jasa *clearance in, clearance out*, pengurusan dokumen pengapalan, pemberangkatan kapal, dan kebutuhan kapal selama di pelabuhan atau di wilayah perairan labuh jangkar di Balikpapan.

2. Struktur Organisasi

Berikut di bawah ini struktur organisasi di PT. Bahari Eka Nusantara cabang Balikpapan :

Bagan 4. 1

Struktur Organisasi PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan



Sumber: PT Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan

Sumber daya manusia yang unggul dalam suatu Perusahaan pasti akan mampu menyelesaikan pekerjaan lebih cepat dan akurat, sehingga meningkatkan produktivitas perusahaan. SDM unggul juga dapat mengoptimalkan penggunaan sumber daya yang tersedia, sehingga meningkatkan efisiensi operasional.

Data pendidikan formal dan non-formal karyawan PT. Bahari Eka Nusantara cabang Balikpapan diberikan di bawah ini :

Tabel 4. 1
Data Pendidikan Karyawan

No.	Nama	Jabatan	Pendidikan Formal	Pendidikan Non Formal
1	Capt. Jekson Tampubolon	Regional Manager	D-IV	ANT-1
2	Richie purba	Branch Manager	S-1	-
3	Puji Setyowati	Accounting	S-1	-

4	Fitria	Accounting	S-1	-
5	Endik Nurmawati	Head Operation	S-1	-
6	Syaidna Abd Fatah Masbait	Operation Staf	D-IV	-

Sumber: PT Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan

Berdasarkan penelitian serta observasi penulis selama melakukan kegiatan praktek darat (PRADA) selama satu tahun di PT Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan tentang tata kerja dan skema stuktur organisasi di PT Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan, maka struktur dapat dirumuskan secara sederhana berdasarkan skema:

a. Kepala cabang

- 1) Merencanakan penyediaan dan pelaksanaan perusahaan jasa labuh dan tambat.
- 2) Merencanakan penyediaan dan melaksanakan perusahaan jasa pandu, tunda, kepil, dan telekomunikasi pelabuhan atau yang termasuk dalam jasa kepanduan.
- 3) Melaksanakan pengolaan keuangan dan perbendaharaan cabang perusahaan.
- 4) Melaksanakan pengumpulan dan pengelolaan data untuk Analisa dan evaluasi.
- 5) Melaksanakan penyiapan dan penyusunan rencana anggaran pendapatan dan biaya serta laporan realisasi.
- 6) Membuat laporan kegiatan perusahaan PT Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan.
- 7) Melakukan koordinasi instansi dan sinkronisasi baik dalam lingkungan cabang perusahaan maupun dalam hubungan antar instansi untuk kesatuan gerak yang sesuai dengan tugas pokok. Kepala cabang bertanggung jawab kepada *Country Manager* yang berkedudukan di Jakarta dan bertanggung jawab atas pelaksanaan tugas :

- 1) Bagian oprasi usaha
- 2) Bagian keuangan

b. Bagian oprasional

- 1) Menyediakan perencanaan dan melaksanakan kegiatan operasi serta menjaga kelancaran dan keselamatan kapal yang di ageni.
- 2) Menyiapkan perencanaan dan melaksanakan pemeliharaan Tingkat pertama,
- 3) penyediaan perlengkapan dokumen-dokumen yang dibutuhkan oleh sebuah kapal.
- 4) Memimpin, membimbing, dan memberikan petunjuk serta mengamati pelaksanaan tugas dinas luar operasi.
- 5) Menyediakan data dan dokumentasi yang dibutuhkan dalam penanganan kapal milik maupun kapal keagenan.
- 6) Merencanakan dan menyediakan perlengkapan dalam kegiatan bongkar muat barang.

c. Bagian keuangan

- 1) Merencanakan dan melaksanakan anggaran fisik, anggaran insvestasi, anggaran eksploitasi, dan anggaran kas.
- 2) Melaksanakan administrasi pelabuhan, kodefikasi dan menyiapkan laporan keuangan.
- 3) Melaksanakan administrasi hutang piutang dan perbendaharaan cabang perusahaan.
- 4) Memimpin, membimbing, dan memberikan petunjuk serta menganalisa pelaksanaan tugas dinas di lingkungan bagian keuangan.
- 5) Melaksanakan koordinasi dan kegiatan pengendalian keuangan cabang perusahaan.
- 6) Menyiapkan dan melaksanakan penyusunan laporan keuangan. Maka bagian keuangan bertanggung jawab kepada kepala cabang dan bertanggung jawab atas pelaksanaan tugas bagian keuangan.

Keagenan kapal merujuk pada proses atau praktik di mana suatu perusahaan atau individu bertindak sebagai agen atau perwakian untuk kapal yang berlayar di pelabuhan atau perairan tertentu. Apabila suatu kapal berlabuh di suatu pelabuhan, maka kapal tersebut membutuhkan pelayanan dan memiliki berbagai keperluan yang harus dipenuhi. Untuk melayani berbagai keperluan tersebut, perusahaan pelayaran akan menunjuk sebuah agen kapal. Secara garis besar, dikenal tiga jenis agen kapal, yaitu *general agent*, *sub-agent* atau *agent*,

dan *branch agent*. Beberapa tugas umum yang dilakukan oleh agen kapal meliputi :

a. Administrasi dan dokumentasi

Agen kapal bertanggung jawab untuk mengurus semua dokumen dan administrasi yang terkait dengan kedatangan dan keberangkatan kapal, termasuk surat izin, *manifest* muatan, dokumen keimigrasian, dan lainnya.

b. Penyampaian informasi

Agen kapal bertanggung jawab untuk mengurus semua dokumen dan administrasi yang terkait dengan kedatangan dan keberangkatan kapal, termasuk surat izin, *manifest* muatan, dokumen keimigrasian, dan lainnya.

c. Koordinasi kegiatan kapal

Agen kapal bekerja sama dengan otoritas pelabuhan, operator dermaga, dan penyedia layanan lainnya untuk mengatur kegiatan kapal seperti bongkat muat muatan, pengisian bahan bakar, perbaikan dan perawatan kapal.

d. Layanan logistik

Agen kapal dapat membantu mengautr transportasi darat atau udara untuk awak kapal, menyediakan layanan penyimpanan atau pergudangan untuk muatan kapal, serta mengurus izin dan persyaratan khusus lainnya yang mungkin diperlukan.

e. Komunikasi dan pembaruan

Agen kapal bertindak sebagai saluran komunikasi antara kapal, pemilik kapal, dan pihak-pihak terkait lainnya seperti agen asuransi, otoritas pelabuhan.

f. Penanganan kargo

Agen kapal harus membantu dalam penanganan kargo, termasuk koordinasi dengan petugas pelabuhan dan pihak terkait untuk memastikan pemrosesan yang lancar dan efisien dari kargo kapal.

g. Layanan keuangan

Agent kapal juga dapat membantu dalam penanganan transaksi keuangan terkait kapal, termasuk pembayaran untuk jasa layanan, biaya pelabuhan, biaya *agent*, dan lain-lain.

Tugas-tugas ini akan bervariasi tergantung pada kebutuhan dan persyaratan pelanggan serta kebijakan dan prosedur yang berlaku di pelabuhan

yang dilayani. Sebagai agen kapal, penting bagi setiap karyawan untuk memiliki pengetahuan yang mendalam tentang industri maritim, peraturan pelabuhan, dan prosedur operasional kapal untuk menjalankan tugas dengan baik. Karena pertumbuhan industri pelayaran, kebutuhan akan layanan pelayaran akan terus meningkat. Oleh karena itu, PT. Bahari Eka Nusantara cabang Balikpapan harus berkompetisi untuk mendapatkan pelanggan baru karena industri bergerak di bidang jasa.

Persaingan ini akan terjadi dengan saling berlomba untuk memberikan layanan yang memuaskan pelanggan dan memberikan informasi kepada pelanggan melalui setiap aktivitas bisnis. Kemampuan perusahaan pelayaran untuk bersaing di pasar global akan bergantung pada layanan yang mereka tawarkan. Perusahaan pelayaran tersebut harus memiliki kemampuan untuk menyediakan jasa yang sesuai dengan kebutuhan dan keinginan masyarakat. PT. Bahari Eka Nusantara atau Ben Line Agencies merupakan perusahaan yang bergerak dalam bidang jasa keagenan kapal. PT. Bahari Eka Nusantara cabang Balikpapan ini didirikan berdasarkan akte notaris No.02 yang didirikan pada tanggal 23 November 2005 dari Notaris Elly Halida, S.H.

B. ANALISIS DATA

Setelah di analisa permasalahan keterlambatan dalam melakukan kegiatan bongkar muat yang ada sesuai dengan keadaan penulis saat melakukan praktek, maka penulis akan membahas permasalahan mengenai keterlambatan dalam melakukan kegiatan bongkar muat. Pengumpulan data dalam penelitian di lakukan dengan memberikan beberapa pertanyaan kepada para agent kapal di Balikpapan dan *crew* kapal mengenai keterlambatan dalam melakukan kegiatan bongkar muat Data para pengisi kuesioner:

Tabel 4. 2
Data Pengisi Kuesioner

NO	NAMA	PROFESI
1	Pamen Asur	Crew kapal
2	Sapto	Crew kapal
3	Boy	Crew kapal
4	Dioo	Crew kapal
5	Uci sanusi	Crew kapal
6	Istiak	Crew kapal
7	Marchelino	Crew kapal
8	Nico	Crew kapal
9	Fuad	Crew kapal
10	Thin soe	Crew kapal
11	Dafa	Agent kapal
12	aliv	Agent kapal
13	Mona	Agent kapal
14	Jepri	Agent kapal
15	Bima	Agent kapal
16	fikri	Agent kapal
17	Sadam	Agent kapal
18	Yefta	Agent kapal
19	Dhani	Agent kapal
20	Yusuf	Agent kapal

Sumber: pengumpulan data oleh penulis

Pada tabel 4.2 penulis mengumpulkan data narasumber untuk diwawancarai secara langsung ketika penulis melakukan kegiatan peraktek darat. Narasumber terdiri dari crew kapal dan agent kapal.

Tabel 4. 3
Hasil kuesioner

NO	PERTANYAAN	SETUJU	TIDAK SETUJU	HASIL PRESENTASE KUISIONER
1	Kurangnya staf operasional <i>onboard</i>	70%	30%	Hasil kesimpulan presentase kuisioner penulis menyimpulkan bahwa dari 20 responden ada 70% memilih setuju dan 30% memilih tidak setuju mengenai masalah yang dihadapi selama kegiatan bongkar muat
2	Terjadi miskomunikasi dalam kegiatan bongkar muat	55%	45%	Hasil kesimpulan presentase kuisioner penulis menyimpulkan bahwa dari 20 responden ada 55% memilih setuju dan 45% memilih tidak setuju mengenai masalah yang dihadapi selama kegiatan bongkar muat
3	Kurangnya kedisiplinan pada tenaga kerja bongkar muat (TKBM)	60%	40%	Hasil kesimpulan presentase kuisioner penulis menyimpulkan bahwa dari 20 responden ada 60% memilih setuju dan 40% memilih tidak setuju mengenai masalah yang dihadapi selama

				kegiatan bongkar muat
4	Tertundanya kapal sailing out karena menunggu <i>hight tide</i> (air pasang) untuk kapal yang melebihi draft 13,5	60%	40%	Hasil kesimpulan presentase kuisisioner penulis menyimpulkan bahwa dari 20 responden ada 60% memilih setuju dan 40% memilih tidak setuju mengenai masalah yang dihadapi selama kegiatan bongkar muat
5	Banyaknya gangguan yang menyebabkan tidak semua bisa menurunkan jangkar apabila sedang menunggu <i>hight tide</i> (air pasang)	55%	45%	Hasil kesimpulan presentase kuisisioner penulis menyimpulkan bahwa dari 20 responden ada 55% memilih setuju dan 45% memilih tidak setuju mengenai masalah yang dihadapi selama kegiatan bongkar muat

Sumber: hasil pengelolaan kuesioner yang diisi oleh narasumber

Pada tabel 4.3 merupakan hasil pengelolaan kuesioner yang telah diisi oleh para narasumber, dapat disimpulkan beberapa hal penting. Informasi yang diperoleh dari kuesioner ini akan menjadi data yang valuable untuk tujuan penelitian

Untuk uraian dari pembahasan di atas menggunakan Teknik analisis *Strength, Weakness, Oppurtunities, Threat* (SWOT). Berikut akan di bahas pembahahasan mengenai rumusan masalah yang telah di tentukan sebagai berikut:

Tabel 4. 4
Analisa SWOT Untuk Faktor Internal

Faktor internal	
Kekuatan (<i>Strenght</i>)	Kelemahan (<i>Weakness</i>)
<ol style="list-style-type: none"> 1. Perusahaan memiliki anggaran untuk meningkatkan kompetensi karyawan 2. Mempunyai staf yang berkompeten di bidangnya 3. Memiliki jenjang karir yang baik bagi karyawan 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kurangnya jumlah karyawan dalam perusahaan 2. Jarak antara kantor dan pelabuhan yang jauh 3. Koneksi internet yang kurang stabil

Sumber: data yang dikelola oleh penulis

Pada tabel 4.4 penulis menuliskan kekuatan (*sternght*) dan kelemahan (*weakness*) kantor selama penulis melakukan prada.

Tabel 4. 5
Analisa SWOT Untuk Faktor Eksternal

Faktor Eksternal	
Peluang (<i>Opportunities</i>)	Ancaman (<i>Threat</i>)
<ol style="list-style-type: none"> 1. Kepuasan <i>shipowner</i> terhadap kinerja <i>staf</i> perusahaan keagenan 2. Adanya kepercayaan <i>shipper</i> sebagai salah satu perusahaan keagenan dengan citra yang baik 3. Banyaknya kapal yang melakukan kegiatan bongkar muat di Balikpapan 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Banyaknya perusahaan keagenan di Balikpapan yang dapat mengakibatkan berpindahnya pelanggan ke perusahaan lain 2. Pesatnya perkembangan teknologi yang dapat mempengaruhi daya saing suatu perusahaan 3. <i>Shipowner</i> yang selalu berpindah agent untuk membandingkan perusahaan

	keagenan di Balikpapan
--	------------------------

Sumber: data yang dikelola oleh penulis

Pada tabel 4.5 penulis menuliskan peluang (*opportunities*) dan ancaman (*therat*) kantor selama penulis melakukan prada

1. Analisis SWOT

Tabel 4. 6
Analisis Strategi

EKSTERNAL	OPPORTUNITIES:	THREAT:
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kepuasan <i>shipowner</i> terhadap kinerja <i>staf</i> perusahaan keagenan 2. Adanya kepercayaan <i>shipper</i> sebagai salah satu perusahaan keagenan dengan citra yang baik 3. Banyaknya kapal yang melakukan kegiatan bongkar muat di Balikpapan 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Banyaknya perusahaan keagenan di Balikpapan yang dapat mengakibatkan berpindahnya pelanggan ke perusahaan lain 2. Pesatnya perkembangan teknologi yang dapat mempengaruhi daya saing suatu perusahaan 3. <i>Shipowner</i> yang selalu berpindah agent untuk membandingkan perusahaan
INTERNAL		

		keagenan di Balikpapan
STRENGTH:	STRATEGI SO :	STRATEGI ST :
<p>1. Perusahaan memiliki anggaran untuk meningkatkan kompetensi karyawan</p> <p>2. Mempunyai staf yang berkompeten di bidangnya</p> <p>3. Memiliki jenjang karir yang baik bagi karyawan</p>	<p>1- 1 Dengan mengalokasikan anggaran untuk meningkatkan kompetensi karyawan dalam berbahasa Inggris perusahaan menunjukkan komitmennya dalam memberikan layanan terbaik kepada <i>shipowner</i> hal ini akan berdampak positif pada kepuasan <i>shipowner</i></p> <p>2- 2 Dengan memiliki staf yang berkompeten di bidangnya, perusahaan keagenan dapat memberikan layanan yang baik kepada shipper, Hal ini akan berkontribusi pada</p>	<p>1- 1 Meskipun banyak perusahaan keagenan di Balikpapan, perusahaan keagenan yang memiliki anggaran untuk meningkatkan kompetensi karyawan akan memiliki keunggulan tersendiri. Hal ini akan mengurangi risiko pelanggan berpindah ke perusahaan lain</p> <p>2- 2 Staf yang berkompeten sangat penting dalam menghadapi pesatnya perkembangan teknologi. Kemampuan mereka untuk</p>

	<p>pembentukan citra perusahaan sebagai perusahaan keagenan yang memiliki reputasi baik</p> <p>3- 3 Banyaknya kapal yang melakukan kegiatan bongkar muat di Balikpapan menciptakan peluang bisnis yang besar bagi perusahaan keagenan, perusahaan keagenan yang mampu menyediakan jenjang karir yang baik akan menarik calon karyawan baru</p>	<p>terus belajar dan beradaptasi dengan teknologi baru akan menjadi penentu daya saing perusahaan keagenan.</p> <p>Dengan memiliki staf yang kompeten, perusahaan keagenan dapat memanfaatkan teknologi untuk meningkatkan produktivitas</p> <p>3- 3 Perusahaan keagenan yang memiliki jenjang karir yang baik bagi karyawan, akan banyak diminati oleh calon karyawan baru. Perusahaan keagenan perlu terus berinovasi dan membedakan diri dari kompetitor. Hal ini penting untuk menarik dan</p>
--	--	--

		mempertahankan <i>shipowner</i> yang sering berpindah-pindah agen.
<p>WEAKNESS:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. kurangnya jumlah <i>karyawan</i> dalam perusahaan 2. jarak antara kantor dan pelabuhan yang jauh 3. koneksi internet yang kurang stabil 	<p>STRATEGI WO :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1- 1 Walaupun mempunyai staf yang berkomepeten yang dapat membuat <i>shipowner</i> merasa puas terhadap kinerja staf penting bagi perusahaan keagenan kapal untuk memastikan bahwa mereka memiliki cukup karyawan, karena kekurangan karyawan dapat menyebabkan penumpukan pekerjaan 2- 2 Jarak antara kantor dan pelabuhan yang jauh dan banyaknya kapal yang diageni melakukan 	<p>STRATEGI WT :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1- 1 perusahaan perlu merekrut karyawan baru untuk memenuhi kebutuhan operasionalnya. Hal ini dapat dilakukan dengan berbagai cara, seperti memasang iklan lowongan pekerjaan, Dengan mengatasi masalah ini, perusahaan dapat meningkatkan kepuasan pelanggan, meningkatkan profitabilitas, dan meningkatkan daya saingnya di industri keagenan kapal. 2- 2 Kelelahan staf yang harus

	<p>kegiatan bongkar muat di Balikpapan. memiliki dampak negatif bagi perusahaan keagenan kapal karena Staf yang harus bolak-balik antara kantor dan pelabuhan membutuhkan waktu tempuh yang cukup lama. Hal ini dapat mengurangi waktu yang produktif dan meningkatkan biaya operasional.</p> <p>3- 3 Banyaknya kapal yang melakukan kegiatan bongkar muat di Balikpapan memberikan dampak positif bagi perekonomian dan perusahaan keagenan tetapi akan sangat sulit ketika koneksi</p>	<p>bolak-balik antara kantor dan pelabuhan dapat mengalami kelelahan, yang dapat berakibat pada penurunan produktivitas dan kualitas kerja. Teknologi dapat membantu meningkatkan kualitas layanan, seperti dengan menyediakan pengiriman secara real-time dan layanan pelanggan online.</p> <p>3- 3 <i>Shipowner</i> yang selalu berpindah agent untuk membandingkan perusahaan keagenan di Balikpapan menunjukkan bahwa persaingan keagenan kapal cukup ketat.</p>
--	--	--

	internet yang kurang stabil. Koneksi internet yang kurang stabil mengakibatkan keterlambatan dalam pengiriman laporan kegiatan bongkar muat	<i>Shipowner</i> mencari agen yang terbaik untuk kebutuhan mereka, dan perusahaan dengan koneksi internet yang tidak stabil mungkin akan kalah bersaing dengan perusahaan lain yang memiliki koneksi internet yang lebih baik.
--	---	--

Sumber: data yang dikelola oleh penulis

Pada tabel 4.6 penulis melakukan pergabungan antara Strategi *strength-opportunities*, strategi *strength-threat*, strategi *weakness-opportunities*, strategi *weakness-threat*

2. Perhitungan Nilai Bobot Dan Rating Matriks IFE Dan EFE

Tabel 4. 7
Faktor Strategi Internal

NO	Faktor Internal Dominan	BOBOT (%)	NILAI	BOBOT X NILAI
STRENGTHS				
1	Perusahaan memiliki anggaran untuk meningkatkan kompetensi karyawan	8	4	1,00
2	Mempunyai staf yang berkompeten di bidangnya	17	4	0,68

3	Memiliki jenjang karir yang baik bagi karyawan	25	4	0,24
Sub Jumlah				1,92
WEAKNESSES				
1	Kurangnya jumlah <i>karyawan</i> dalam perusahaan	25	1.5	0,255
2	Jarak antara kantor dan pelabuhan yang jauh	8	2	0,75
3	Koneksi internet yang kurang stabil	17	2	0,16
Sub Jumlah				1,165
Jumlah		100		3,085

Sumber: data yang dikelola oleh penulis

Pada tabel 4.7 penulis melakukan perhitungan faktor internal dominan untuk mendapatkan sub jumlah dan jumlah

Tabel 4.8
Faktor Strategi Eksternal

NO	Faktor Eksternal Dominan	BOBOT (%)	NILAI	BOBOT X NILAI
OPPORTUNITIES				
1	Kepuasan <i>shipowner</i> terhadap kinerja <i>staf</i> perusahaan keagenan	15	4	0,60
2	Adanya kepercayaan <i>shipper</i> sebagai salah satu perusahaan keagenan dengan citra yang baik	23	4	0,92
3	Banyaknya kapal yang melakukan kegiatan bongkar muat di Balikpapan	15	3	0,45
Sub Jumlah				1,97
THREATS				
1	Banyaknya perusahaan keagenan di	23	3	0,69

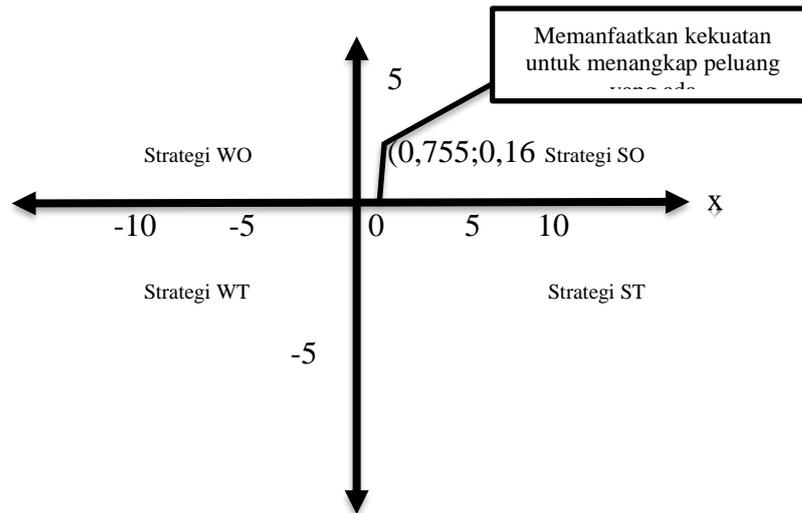
	Balikipapan yang dapat mengakibatkan berpindahnya pelanggan ke perusahaan lain			
2	Pesatnya perkembangan teknologi yang dapat mempengaruhi daya saing suatu perusahaan	8	1	0,8
3	<i>Shipowner</i> yang selalu berpindah agent untuk membandingkan perusahaan keagenan di Balikpapan	16	2	0,32
Sub Jumlah				1,81
Jumlah		100		3,78

Sumber: data yang dikelola oleh penulis

Pada tabel 4.8 penulis melakukan perhitungan faktor eksternal dominan untuk mendapatkan sub jumlah dan jumlah

Tabel 4. 9
Perhitungan Nilai Internal Dan Eksternal

Faktor Internal	Faktor Eksternal
X = Kekuatan – Kelemahan	Y = Peluang – Ancaman
X= 1,92 – 1,165	Y = 1,97 – 1,81
X= 0,755	Y = 0,16



C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Berdasarkan hasil analisis SWOT di atas, maka beberapa alternatif strategi yang ditemukan yaitu :

STRATEGI SO :

- 1- 1 Dengan mengalokasikan anggaran untuk meningkatkan kompetensi karyawan dalam berbahasa Inggris perusahaan menunjukkan komitmennya dalam memberikan layanan terbaik kepada shipowner hal ini akan berdampak positif pada kepuasan shipowner
- 2- 2 Dengan memiliki staf yang berkompeten di bidangnya, perusahaan keagenan dapat memberikan layanan yang baik kepada shipper, Hal ini akan berkontribusi pada pembentukan citra perusahaan sebagai perusahaan keagenan yang memiliki reputasi baik
- 3- 3 Banyaknya kapal yang melakukan kegiatan bongkar muat di Balikpapan menciptakan peluang bisnis yang besar bagi perusahaan keagenan, perusahaan keagenan yang mampu menyediakan jenjang karir yang baik akan menarik calon karyawan baru

STRATEGI ST :

- 1- 1 Meskipun banyak perusahaan keagenan di Balikpapan, perusahaan keagenan yang memiliki anggaran untuk meningkatkan kompetensi karyawan akan memiliki keunggulan tersendiri. Hal ini akan mengurangi risiko pelanggan berpindah ke perusahaan lain
- 2- 2 Staf yang berkompeten sangat penting dalam menghadapi pesatnya perkembangan teknologi. Kemampuan mereka untuk terus belajar dan

beradaptasi dengan teknologi baru akan menjadi penentu daya saing perusahaan keagenan. Dengan memiliki staf yang kompeten, perusahaan keagenan dapat memanfaatkan teknologi untuk meningkatkan produktivitas

- 3- 3 Perusahaan keagenan yang memiliki jenjang karir yang baik bagi karyawan, akan banyak diminati oleh calon karyawan baru. Perusahaan keagenan perlu terus berinovasi dan membedakan diri dari kompetitor. Hal ini penting untuk menarik dan mempertahankan shipowner yang sering berpindah-pindah agen.

STRATEGI WO :

- 1- 1 Walaupun mempunyai staf yang berkomepeten yang dapat membuat ship owner merasa puas terhadap kinerja staf penting bagi perusahaan keagenan kapal untuk memastikan bahwa mereka memiliki cukup karyawan, karena kekurangan karyawan dapat menyebabkan penumpukan pekerjaan
- 2- 2 Jarak antara kantor dan pelabuhan yang jauh dan banyaknya kapal yang diageni melakukan kegiatan bongkar muat di Balikpapan. memiliki dampak negatif bagi perusahaan keagenan kapal karena Staf yang harus bolak-balik antara kantor dan pelabuhan membutuhkan waktu tempuh yang cukup lama. Hal ini dapat mengurangi waktu yang produktif dan meningkatkan biaya operasional.
- 3- 3 Banyaknya kapal yang melakukan kegiatan bongkar muat di Balikpapan memberikan dampak positif bagi perekonomian dan perusahaan keagenan tetapi akan sangat sulit ketika koneksi internet yang kurang stabil. Koneksi internet yang kurang setabil mengakibatkan keterlambatan dalam pengiriman laporan kegiatan bongkar muat

STRATEGI WT :

- 1- 1 Perusahaan perlu merekrut karyawan baru untuk memenuhi kebutuhan operasionalnya. Hal ini dapat dilakukan dengan berbagai cara, seperti memasang iklan lowongan pekerjaan, Dengan mengatasi masalah ini, perusahaan dapat meningkatkan kepuasan pelanggan, meningkatkan profitabilitas, dan meningkatkan daya saingnya di industri keagenan kapal.
- 2- 2 Kelelahan staf yang harus bolak-balik antara kantor dan pelabuhan dapat mengalami kelelahan, yang dapat berakibat pada penurunan produktivitas dan kualitas kerja. Teknologi dapat membantu meningkatkan kualitas layanan, seperti dengan menyediakan pengiriman secara real-time dan layanan pelanggan online.

3- 3 *Shipowner* yang selalu berpindah agent untuk membandingkan perusahaan keagenan di Balikpapan menunjukkan bahwa persaingan keagenan kapal cukup ketat. *Shipowner* mencari agen yang terbaik untuk kebutuhan mereka, dan perusahaan dengan koneksi internet yang tidak stabil mungkin akan kalah bersaing dengan perusahaan lain yang memiliki koneksi internet yang lebih baik.

Berdasarkan analisis data di atas, penulis memberikan beberapa pertanyaan ke *crew* kapal yang menggunakan jasa keagenan kapal PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan untuk menentukan alternatif pemecahan masalah, sebagai berikut :

Berdasarkan hasil di atas maka terdapat 2 alternatif pemecahan masalah, antara lain sebagai berikut :

Tabel 4. 10
Alternatif Pemecahan Masalah

NO	PERTANYAAN	ALTERNATIF PEMECAHAN MSALAH	PRESENTASI
1	Apa yang dapat dilakukan oleh Perusahaan untuk mencari staf operasional <i>onboard</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Merekrut karyawan baru untuk menjadi staf operasional <i>onboard</i> 2. Menyewa <i>freelance</i> untuk <i>onboard</i> 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 75% 2. 25%
2	Apa yang dilakukan oleh perusahaan untuk meningkatkan pemahaman Bahasa Inggris	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mengadakan pelatihan Bahasa Inggris bagi para karyawan 2. Mengadakan tes tofel dalam perekrutan karyawan baru 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 85% 2. 15%

Sumber: data yang dikelola oleh penulis

Pada tabel 4.9 merupakan hasil pengelolaan kuesioner yang telah diisi oleh para narasumber untuk mendapatkan alternatif pemecahan masalah.

Berdasarkan hasil di atas maka terdapat dua alternatif pemecahan masalah, antara lain sebagai berikut :

1. Kurangnya Staf Operasional *Onboard*

Cara untuk mengatasi kurangnya staf operasional *onboard* dengan merekrut karyawan baru untuk menjadi staf operasional *onboard* dengan cara ini dapat meningkatkan efisiensi pengawasan kegiatan bongkar muat, langkah ini juga bertujuan untuk dapat *memback up* kapal lain ketika seorang operasional sedang *onboard* dengan demikian, perekrutan ini tidak hanya menjadi solusi untuk memenuhi kebutuhan operasional saat ini, tetapi juga merupakan investasi jangka panjang

2. Terjadi Miskomunikasi Dalam Kegiatan Bongkar Muat

Cara untuk mengatasi miskomunikasi dalam kegiatan bongkar muat adalah dengan mengadakan pelatihan Bahasa Inggris bagi para karyawan untuk meningkatkan kemampuan dalam berkomunikasi dengan menggunakan Bahasa Inggris hal ini membantu memperlancar informasi dan mengurangi kesalahpahaman selama kegiatan bongkar muat

D. EVALUASI TERHADAP PEMECAHAN ALTERNATIF MASALAH

Berdasarkan alternatif pemecahan masalah yang telah dikemukakan diatas, maka penulis melakukan evaluasi kembali mengenai pemecahan masalah tersebut dan hasilnya adalah sebagai berikut:

1. Kurangnya Staf Operasional *Onboard* Pemecahan Masalahnya Adalah Merekrut Karyawan Baru Untuk Menjadi Staf Operasional *Onboard*

a. Keuntungan

- 1) Dapat menggantikan pekerjaan staf operasional lain ketika sedang *onboard* untuk pengawasan kegiatan bongkar muat
- 2) Mengeluarkan biaya gaji yang stabil perbulannya

b. Kerugian

- 1) Gaji tetap dibayar penuh satu bulan walaupun sedikit kapal yang melakukan kegiatan bongkar muat di bulan tersebut
- 2) Karyawan baru perlu diberikan pelatihan dan membutuhkan waktu untuk mempelajari pekerjaan mereka dan beradaptasi dengan lingkungan kerja

yang baru. Selama masa adaptasi ini, produktivitas mereka cenderung lebih rendah dibandingkan karyawan yang sudah berpengalaman.

2. Terjadi Miskomunikasi Dalam Kegiatan Bongkar Muat Pemecahan Masalahnya Adalah Mengadakan Pelatihan Bahasa Inggris Bagi Para Karyawan

a. Keuntungan

- 1) Terciptanya karyawan yang profesional dalam Berbahasa Inggris
- 2) Meningkatkan produktifitas dalam kegiatan bongkar muat

b. Kerugian

- 1) Memerlukan waktu bagi karyawan untuk dapat memahami Bahasa yang dipelajari
- 2) Pemilihan metode pelatihan yang tidak tepat dengan kebutuhan dan gaya belajar karyawan, dapat mengakibatkan efektivitas pelatihan akan berkurang dan menjadi sia-sia

E. PEMECAHAN MASALAH YANG DIPILIH

Setelah evaluasi pemecahan masalah yang dikemukakan di atas, maka penulis memilih kembali pemecahan masalah yang dikaji dan hasilnya adalah :

1. Kurangnya staf operasional *onboard* pemecahan masalahnya adalah merekrut karyawan baru untuk menjadi staf operasional *onboard*
2. Terjadi miskomunikasi dalam kegiatan bongkar muat pemecahan masalahnya adalah mengadakan pelatihan Bahasa Inggris bagi para karyawan

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan yang telah dijabarkan penulis menentukan pemecahan masalah yang terbaik maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Penyebab kekurangannya staf operasional onboard mengakibatkan kurang efektifnya kegiatan bongkar muat, dengan mengadakan Perekrutan karyawan baru merupakan langkah strategis yang dapat memberikan dampak signifikan serta merupakan investasi jangka panjang bagi perusahaan
2. Penyebab terjadinya miskomunikasi dalam kegiatan bongkar muat dapat mengakibatkan dampak yang besar, mengingat resiko yang terjadi jika kesalahan pemuatan atau pembongkaran barang. Oleh karena itu Dengan mengalokasikan anggaran untuk meningkatkan kompetensi karyawan dalam berbahasa Inggris dapat meminimalisir miskomunikasi dalam kegiatan bongkar muat.

B. SARAN

Penulis memberikan saran untuk perbaikan yang dapat dilakukan oleh Perusahaan terhadap masalah yang timbul sebagai berikut:

1. Penambahan dalam perekrutan karyawan baru, perusahaan sebaiknya memperhatikan beberapa hal sebagai berikut:
 - a. Proses seleksi yang ketat mencakup tes toefl
 - b. Perusahaan bisa melakukan kerjasama dengan beberapa sekolah pelayaran untuk mendapatkan karyawan baru yang berkompeten dibidangnya
 - c. Penawaran yang kompetitif seperti gaji dan bonus

2. Penerapan sistem komunikasi yang jelas dan efektif perusahaan sebaiknya memperhatikan beberapa hal sebagai berikut:
 - a. Melibatkan semua pihak terkait dalam briefing sebelum kegiatan bongkar muat serta memastikan bahwa prosedur keselamatan dan operasional dipahami dengan baik oleh semua personel yang terlibat
 - b. Bekerjasama dengan lembaga pelatihan Bahasa Inggris untuk meningkatkan pemahaman karyawan dalam Bahasa Inggris.
 - c. Evaluasi berkala untuk mengukur efektifitas program komunikasi dan kemampuan Bahasa Inggris para karyawan

DAFTAR PUSTAKA

- A. A Anwar Prabu Mangkunegara. (2005). Manajemen Sumber daya Manusia Perusahaan. Bandung : PT Remaja Rosdakarya
- Atmoko, Tjipto. 2009. Standar Operasional Prosedur (SOP) dan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah. Jurnal Akuntansi. Hal. 1-18.
- Hasibuan, Malayu S.P. 2003. Manajemen Sumber Daya Manusia. Jakarta : Bumi Aksara. Mangkunegara, Anwar Prabu.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia. 2012. Tentang Optimalisasi.
- Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 33 tahun 2001, Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.
- Lasse, D.A. (2014). *Manajemen Kepelabuhanan*. Jakarta: RajaGrafindo Persada.
- Mohammad Nurul Huda. 2018. Tentang Optimalisasi
- Nasution, MN. 2008. Manajemen Transportasi. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Nurrohman. (2017). Tentang Optimalisasi.
- Payaman J.Simanjuntak (2011). Manajemen Evaluasi Kerja. Fakultas Ekonomi. Universitas Indonesia.
- Prawirosentono, Suyadi. 2016. MSDM “Kebijakan Kinerja Karyawan”. BPFE: Yogyakarta
- Rivai, Veithzal. 2008. Manajemen Sumber Daya untuk Perusahaan. Jakarta: Kharisma Putra Utama Offset.
- Torang, Syamsir. (2014). Organisasi & Manajemen. Bandung: PenerbitAlfabeta
<https://scholar.google.co.id/citations?user=mbhTxGoAAAAJ&hl=id>
- Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1

Akta Notaris PT. Bahari Eka Nusantara



ELLY HALIDA, SH.
NOTARIS DI JAKARTA

SALINAN

PERSEROAN TERBATAS

AKTA : PT. BAHARI EKA NUSANTARA

TANGGAL : 23 Nopember 2005.-

NOMOR : 2.-

SK. MENKEH dan HAM RI No. C-86.HT.03.02 - Th. 2002

Jl. Dewi Sartika No. 249 A. Jakarta Timur 13830
Telp. : (021) 8092945 - 70734264, Fax. : (021) 8092945

Lampiran 2

Siupal PT. Bahari Eka Nusantara



JAKARTA,
MENGETAHUI
KA SUBBAGIAN TATA USA
DIREKTORAT LALU LINT
DAN ANGKUTAN LAUT

Drs. AGUS SUR
PENATA K

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
SURAT IZIN USAHA PERUSAHAAN ANGKUTAN LAUT (SIUPAL)
(Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 52, Tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan)

NOMOR: **BXXXIV-195/AT.54**

Berdasarkan surat permohonan Saudara No. 030/BEN/Nov'07 tanggal 15/11/2007
diberikan Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL) kepada

Nama Perusahaan : PT. BAHARI EKA NUSANTARA
Alamat Kantor Perusahaan : Gd. Wilma Budi Lt. 3 Ruang 304 HR. Rasuna Said Kav. C-6 Kel. Karet Kcc. Setiabudi Jakarta Selatan 12920

Nama Direktur Utama / Penanggung Jawab : YUSTINA UTAMI (Direktur)
Alamat Direktur Utama / Penanggung Jawab : Tantan Sari Pesona Bali Blok BA/9 RT.003 RW.015 Kel. Pisanan Koc. Ciputat Timur - Tangerang

Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP) : 02.433.881.6-011.000

Kewajiban Pemegang SIUPAL :

1. Mematuhi seluruh peraturan perundang-undangan yang berlaku dibidang angkutan laut, kepelabuhanan, keselamatan maritim dan lingkungan hidup.
2. Bertanggungjawab atas kebenaran laporan kegiatan operasional yang disampaikan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
3. Melaporkan secara tertulis kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut setiap terjadi perubahan maksud dan tujuan perusahaan, susunan Direksi / Komisaris, dimiliki perusahaan, NPWP perusahaan dan pengurangan serta penambahan kapal.
4. Setiap kapal yang dimiliki harus dilengkapi dengan spesifikasi kapal yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dengan SIUPAL ini.
5. Menyusun jadwal baik untuk pelayaran tetap dan teratur atau liner maupun pelayaran yang tidak tetap dan tidak teratur atau trampas melalui media massa ataupun organisasi yang mempertemukan kepentingan pengguna dan penyedia jasa angkutan laut.
6. Menyampaikan laporan tahunan kegiatan perusahaan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
7. Menyediakan fasilitas akomodasi untuk taruna / calon perwira yang akan melaksanakan praktek berlayar (Proyek Laut), bagi kapal yang berukuran GT. 750 keatas.
8. Menyediakan ruangan untuk angkutan pos.

SIUPAL ini dapat dicabut langsung tanpa melalui proses peringatan dalam hal melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan negara, mengoperasikan kapal tidak laik laut yang mengakibatkan korban jiwa dan harta benda, memperoleh izin usaha secara tidak sah dan perusahaan menyatakan membubarkan diri berdasarkan keputusan dari instansi yang berwenang.

Surat Izin Usaha ini berlaku untuk seluruh wilayah Negara Republik Indonesia terhitung sejak tanggal dikeluarkan, selama perusahaan yang bersangkutan menjalankan kegiatan usahanya.

Dikeluarkan di : JAKARTA
tanggal : 31 MARET 2008

Penanggung Jawab
PT. BAHARI EKA NUSANTARA
YUSTINA UTAMI
(Direktur)

RENDY BATUBARA
NIP. 120 087 763

Lampiran 3

Laporan Bulanan Kapal PT. Bahari Eka Nusantara

BEN LINE AGENCIES

**LAPORAN BULANAN KEGIATAN PENGUSAHAAN KEAGENAN KAPAL
WILAYAH KERJA KSOP KELAS I BALIKPAPAN
PT. BAHARI EKA NUSANTARA | BENLINE AGENCIES BALIKPAPAN**

TAHUN : 2023
BULAN : AGUSTUS

NO. URUT	NAMA KAPAL	UKURAN KAPAL (GT)		STATUS KEAGENAN (AGEN/MILIK)	TGL TIBA	PELABUHAN ASAL	TGL BERANGKAT	PELABUHAN TUJUAN	POSISI SANDAR	BONGKAR			MUAT			DIPANDU/ TAK DIPANDU
		GT DIATAS 500	GT 500 KEATAS							JENIS	JUMLAH	SATUAN	JENIS	JUMLAH	SATUAN	
1	MT BAO FENG HUIA		7484	AGEN	07/08/2023	BAHODOPI	08/08/2023	TAWAU MALAYSIA	KRN	NIL	NIL	NIL	CPO	3600	MT	DIPANDU
2	MT AB OLIVIA		8539	AGEN	19/08/2023	SINGAPORE	24/08/2023	CHENNAI INDIA	KRN	NIL	NIL	NIL	CPO	12.000	MT	DIPANDU
3	MT MEGA I		20043	AGEN	19/08/2023	SINGAPORE	25/08/2023	PORT QASIM	KRN	NIL	NIL	NIL	CPO	28.500	MT	DIPANDU
4	MV LANGBOOG		4591	AGEN	24/08/2023	AMAPARE	24/08/2023	BONTANG	OB	NIL	NIL	NIL	BUNKER	300	MT	DIPANDU
5	MV EYA LONDON		35906	AGEN	29/08/2023	YBOSU	31/08/2023	PHILIPPINE	BCT	NIL	NIL	NIL	COAL IN BULK	62.300	MT	DIPANDU
TOTAL		5														

MENGETAHUI
KEPALA SEKSI LALA

S/10
09.08
AULIA SAVIRA



Balikpapan, 04 September 2023
HEAD OPERATION
PT. BAHARI EKA NUSANTARA
(AS AGENT)

BEN LINE AGENCIES

**LAPORAN BULANAN KEGIATAN PENGUSAHAAN KEAGENAN KAPAL
WILAYAH KERJA KSOP KELAS I BALIKPAPAN
PT. BAHARI EKA NUSANTARA | BENLINE AGENCIES BALIKPAPAN**

TAHUN : 2023
BULAN : SEPTEMBER

NO. URUT	NAMA KAPAL	UKURAN KAPAL (GT)		STATUS KEAGENAN (AGEN/MILIK)	TGL TIBA	PELABUHAN ASAL	TGL BERANGKAT	PELABUHAN TUJUAN	POSISI SANDAR	BONGKAR			MUAT			DIPANDU/ TAK DIPANDU
		GT DIATAS 500	GT 500 KEATAS							JENIS	JUMLAH	SATUAN	JENIS	JUMLAH	SATUAN	
1	MV ANNA K		1167	AGEN	08/09/2023	TANJUNG BARA, INDONESIA	09/09/2023	PORT KLANG, MALAYSIA	SEMYANG	CONTAINER	15	PACKAGE	NIL	NIL	NIL	DIPANDU
2	MT ASP SUNRISE		7247	AGEN	10/09/2023	TAICHUNG, TAIWAN	13/09/2023	TAIXING, CHINA	KRN	NIL	NIL	NIL	CG, HPS	11.000	MT	DIPANDU
3	MV LANGBOOG		4591	AGEN	15/09/2023	PORT MORESBY, PAPIA NEW GUINEA	15/09/2023	BONTANG, INDONESIA	OB	NIL	NIL	NIL	BUNKER	200	MT	DIPANDU
4	MT SOUTHERN ZEREN		9994	AGEN	21/09/2023	RIO TUBA, PHILIPPINES	25/09/2023	ZHANGJIAGANG, CHINA	KRN	NIL	NIL	NIL	RBDPL	16.000	MT	DIPANDU
5	MT BUM SHIN		31954	AGEN	22/08/2023	ZHAPU, CHINA	28/09/2023	NANJING, CHINA	KRN	NIL	NIL	NIL	RBDPL	18.000	MT	DIPANDU
TOTAL		5														

MENGETAHUI
KEPALA SEKSI LALA

14/2/23
WIDHYA



Balikpapan, 2 Oktober 2023
HEAD OPERATION
PT. BAHARI EKA NUSANTARA
(AS AGENT)



BEN LINE AGENCIES

LAPORAN BULANAN KEGIATAN PENGUSAHAAN KEAGENAN KAPAL
WILAYAH KERJA KSOP KELAS I BALIKPAPAN
PT. BAHARI EKA NUSANTARA | BENLINE AGENCIES BALIKPAPAN

TAHUN : 2023
BULAN : OKTOBER

NO. URUT	NAMA KAPAL	UKURAN KAPAL (GT)		STATUS KEAGENAN (AGEN/MILIK)	TGL TIBA	PELABUHAN ASAL	TGL BERANGKAT	PELABUHAN TUJUAN	POSISI SANDAR	BONGKAR			MUAT			DIPANDU/ TAK DIPANDU
		GT DIATAS 500	GT 500 KEATAS							JENIS	JUMLAH	SATUAN	JENIS	JUMLAH	SATUAN	
1	MT ARDMORE CHEYENNE	15591		AGEN	11/10/2023	SINGAPORE	15/10/2023	LAHAT DATU, MALAYSIA	KRN	NIL	NIL	NIL	CPO	7500	MT	DIPANDU
2	MV ASIAN PROMINENCE	35336		AGEN	11/10/2023	FANGCHENG, CHINA	15/10/2023	PHILIPPINE	KPT 1	NIL	NIL	NIL	COAL	6000	MT	DIPANDU
3	MT GOLD TRADER	22635		AGEN	12/10/2023	ULSAN, KOREA	13/10/2023	SINGAPORE	KRN	NIL	NIL	NIL	PKPAD	2000	MT	DIPANDU
4	TB MAJU MERCURY	335		AGEN	13/10/2023	SINGAPORE	14/10/2023	SINGAPORE	EASTKAL	FLOATING CRANE	1	UNIT	NIL	NIL	NIL	DIPANDU
5	TB DELTA AYU 178	199		AGEN	13/10/2023	SAMARINDA, INDONESIA		SAMARINDA, INDONESIA	EASTKAL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	TDK DIPANDU
6	MT SOUTHERN BELUGA		9994	AGEN	13/10/2023	TAGANITO SURIGAO, PHILIPPINE	17/10/2023	ZHAFU, CHINA	KRN	NIL	NIL	NIL	RBDPKO, RBDPS	16.000	MT	DIPANDU
7	MV LANGBOOG	4591		AGEN	15/10/2023	AMAMAPARE, INDONESIA	16/10/2023	BONTANG, INDONESIA	OB	NIL	NIL	NIL	BUNKER	220	MT	DIPANDU
8	MV ANNA K	1167		AGEN	18/10/2023	TANJUNG BARA, INDONESIA	19/10/2023	BENETE, INDONESIA	SEMAYANG	CONTAINER	18	PACKAGE	NIL	NIL	NIL	DIPANDU
9	MT SC SHANGHAI	8562		AGEN	19/10/2023	DUMAL, INDONESIA	21/10/2023	LANSHAN, CHINA	KRN	NIL	NIL	NIL	GLYCERINE	3.900	MT	DIPANDU
10	MT SEA GULL 19	8278		AGEN	29/10/2023	BATANGAS, PHILIPPINES	31/10/2023	TIANJI, CHINA	KRN	NIL	NIL	NIL	RBDPL	12.000	MT	DIPANDU
TOTAL	10															

MENGETAHUI
KEPALA SEKSI LALA

Aulia 2/10/23
10:35
Aulia Savitri (MTR)



Balikpapan, 2 November 2023
HEAD OPERATION

PT. BAHARI EKA NUSANTARA
(NORMENT)



BEN LINE AGENCIES

LAPORAN BULANAN KEGIATAN PENGUSAHAAN KEAGENAN KAPAL
WILAYAH KERJA KSOP KELAS I BALIKPAPAN
PT. BAHARI EKA NUSANTARA | BENLINE AGENCIES BALIKPAPAN

TAHUN : 2023
BULAN : NOVEMBER

NO. URUT	NAMA KAPAL	UKURAN KAPAL (GT)		STATUS KEAGENAN (AGEN/MILIK)	TGL TIBA	PELABUHAN ASAL	TGL BERANGKAT	PELABUHAN TUJUAN	POSISI SANDAR	BONGKAR			MUAT			DIPANDU/ TAK DIPANDU
		GT DIATAS 500	GT 500 KEATAS							JENIS	JUMLAH	SATUAN	JENIS	JUMLAH	SATUAN	
1	MT BUM SHIN	11954		AGEN	04/11/2023	OBI ISLAND	07/11/2023	SINGAPURA	KRN	NIL	NIL	NIL	RBDPL	18.600	MT	DIPANDU
2	MV LANGBOOG	4591		AGEN	07/11/2023	PAPUA NUGINI	07/11/2023	BONTANG	OB	NIL	NIL	NIL	BUNKER	228	MT	DIPANDU
3	MV FEI PU	32964		AGEN	10/11/2023	GRESIK	14/11/2023	PHILIPPINE	BCT	NIL	NIL	NIL	COAL IN BULK	6.000	MT	DIPANDU
4	MV PACIFIC CENTURION	4566		AGEN	10/11/2023	SINGAPORE	13/11/2023	MALAYSIA	OUTER	RIG	1	UNIT	NIL	NIL	NIL	DIPANDU
6	BBC DIAMOND	7223		OPA	16/11/2023	INDIA	21/11/2023	SINGAPORE	RDMP	CONTAINER	62	PCKG	NIL	NIL	NIL	DIPANDU
7	MV MERATUS PROJECT PRIMA	4591		AGEN	22/11/2023	PHILIPPINE	25/11/2023	TANJUNG BARA	SEMAYANG	CONTAINER	22	PCKG	NIL	NIL	NIL	DIPANDU
TOTAL	7															

MENGETAHUI
KEPALA SEKSI LALA



Balikpapan, 06 November 2023
HEAD OPERATION

PT. BAHARI EKA NUSANTARA
(NORMENT)

BEN LINE AGENCIES

**LAPORAN BULANAN KEGIATAN PENGUSAHAAN KEAGENAN KAPAL
WILAYAH KERJA KSOP KELAS I BALIKPAPAN
PT. BAHARI EKA NUSANTARA | BENLINE AGENCIES BALIKPAPAN**

TAHUN : 2023
BULAN : DESEMBER

NO. URUT	NAMA KAPAL	UKURAN KAPAL (GT)		STATUS KEAGENAN (AGEN/MILIK)	TGL TIBA	PELABUHAN ASAL	TGL BERANGKAT	PELABUHAN TUJUAN	POSISI SANDAR	BONGKAR			MUAT			DIPANDU/ TAK DIPANDU
		GT DIATAS 500	GT 500 KEATAS							JENIS	JUMLAH	SATUAN	JENIS	JUMLAH	SATUAN	
1	MT CHEM ALYA		11939	OPA	01/12/2023	SURABAYA	02/12/2023	SINGAPURA	KRN	NIL	NIL	NIL	PKFAD	2.000	MT	DIPANDU
2	MV ROTAL SAMURAI		32351	AGEN	03/12/2023	HONGKONG	12/12/2023	PHILIPPINE	BCT	NIL	NIL	NIL	COAL IN BULK	58.230	MT	DIPANDU
3	MT SOUTHERN VULTURE		9995	AGEN	13/12/2023	RIO TUBA	16/12/2023	TAIXING	KRN	NIL	NIL	NIL	RBDPL, RPKO	16.500	MT	DIPANDU
4	MV NORD YILAN		17019	AGEN	16/12/2023	BONTANG	16/12/2023	BRISBANE	OB	NIL	NIL	NIL	BUNKER	200.000	MT	DIPANDU
5	MV ANNA K		1167	AGEN	19/12/2023	SUBIC BAY	20/12/2023	BENETE	SEMYANG	CONTAINER	20	PACKAGE	NIL	NIL	NIL	DIPANDU
6	MT CAMILA B		10692	AGEN	23/12/2023	BONTANG	24/12/2023	BRISBANE	OB	NIL	NIL	NIL	BUNKER	500	MT	DIPANDU
7	MT XING LONG ZHOU 665		9265	AGEN	27/12/2023	YIZHENG	29/12/2023	XINGSHA	KRN	NIL	NIL	NIL	RBDPL	12.000	MT	DIPANDU
TOTAL			7													

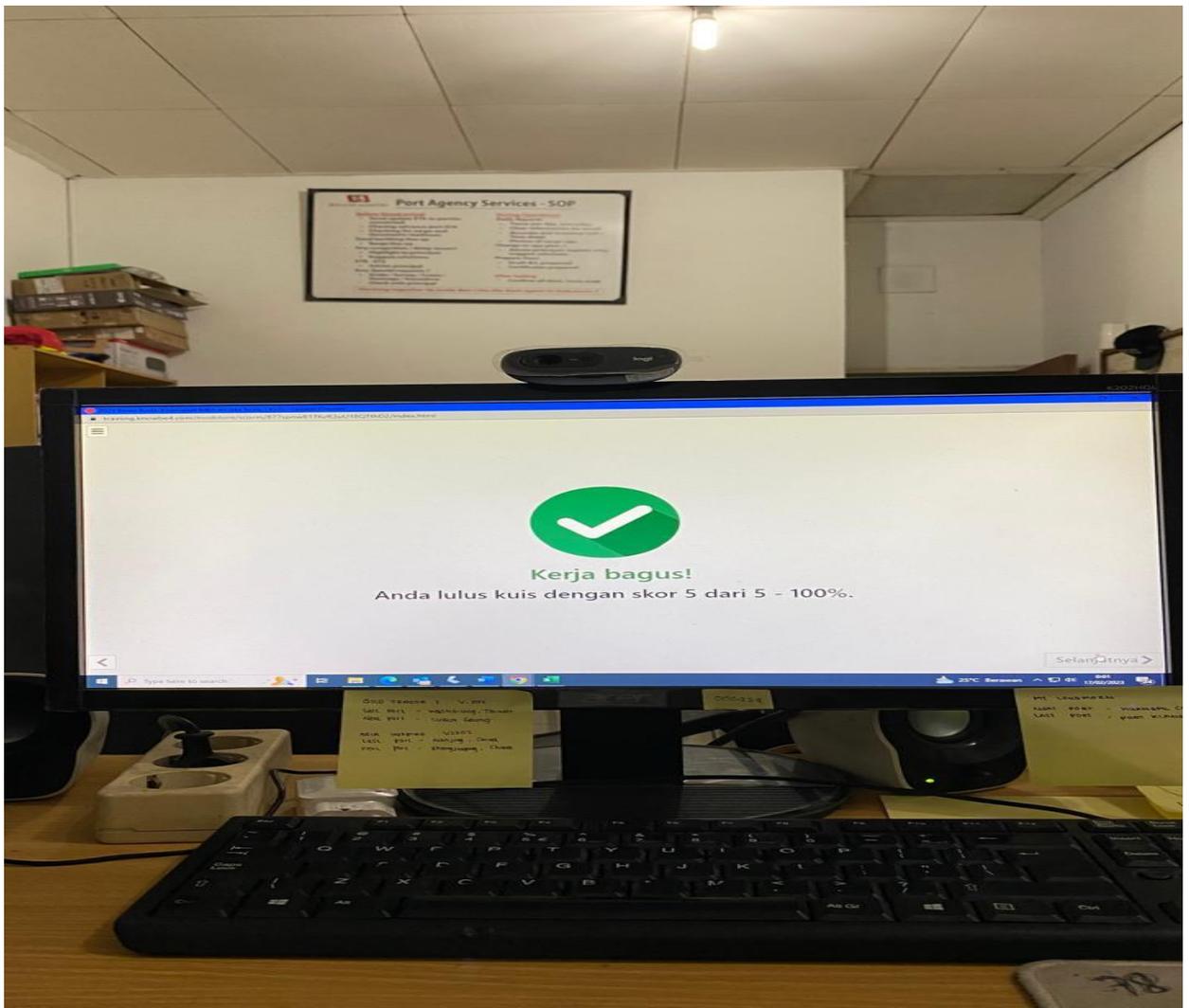
MENGETAHUI
KEPALA SEKSI LALA

4/2024
11.10
Aulita Davita

Balikpapan, 03 Januari 2024
HEAD OPERATOR
PT. BAHARI EKA NUSANTARA
(AS AGENT)
NUSMA

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
KANTOR KESTYABILISASIAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I BALIKPAPAN
JALAN PERHUBUNGAN LAUT

Lampiran 4 Pelatihan Bahasa Inggris Di PT. Bahari Eka Nusantara



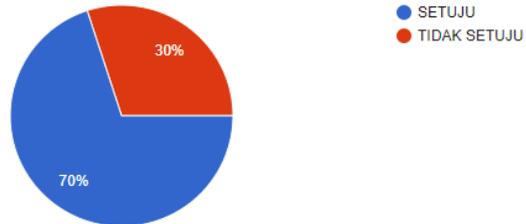
Lampiran 5 hasil jawaban kuesioner dari para narasumber

Pertanyaan Jawaban 20 Setelan

kurangnya staf operasional *onboard* untuk mengawasi kegiatan bongkar muat

[Salin](#)

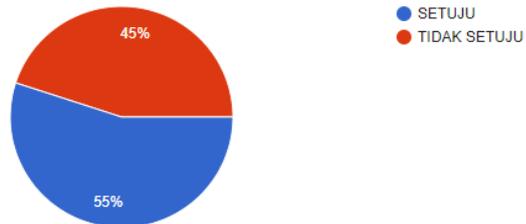
20 jawaban



2. Terjadi miskomunikasi dalam kegiatan bongkar muat

[Salin](#)

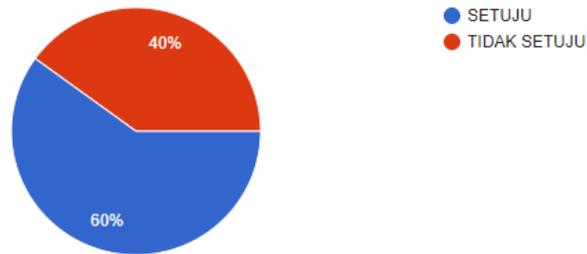
20 jawaban



3. Kurangnya kedisiplinan pada tenaga kerja bongkar dan muat (TKBM)

Salin

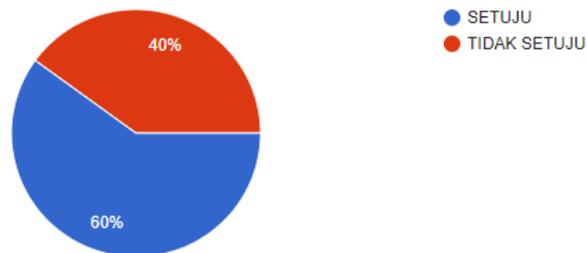
20 jawaban



4. Tertundanya kapal *sailing out* karena menunggu *high tide* (air pasang) untuk Kapal yang melebihi draft 13,5

Salin

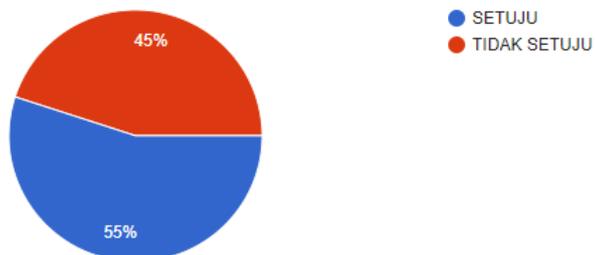
20 jawaban



5. Banyaknya gangguan yang menyebabkan tidak semua bisa menurunkan jangkar apabila sedang menunggu *high tide* (air pasang)

Salin

20 jawaban



Lampiran 6
Foto Saat Melaksanakan Praktek Di PT. Bahari Eka Nusantara

