

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



SKRIPSI

**OPTIMALISASI KINERJA OPERASIONAL KEAGENAN
KAPAL PADA PT. BILQIS MUTIARA BAHARI BANTEN**

Oleh:

AMELIA ARDHANI

NRP. 4 63 20 0598

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2024

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



SKRIPSI

**OPTIMALISASI KINERJA OPERASIONAL KEAGENAN
KAPAL PADA PT. BILQIS MUTIARA BAHARI BANTEN**

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

Oleh:

AMELIA ARDHANI

NRP. 4 63 20 0598

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2024

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



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : AMELIA ARDHANI
NRP : 4 63 20 0598
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN
Judul : OPTIMALISASI KINERJA OPERASIONAL
KEAGENAN KAPAL PADA PT. BILQIS
MUTIARA BAHARI BANTEN

Jakarta, 1 Agustus 2024

Pembimbing Utama

M. Yusuf, S.E., M.M.

Pembina (IV/a)

NIP. 19591212 198403 1 007

Pembimbing Pendamping

Dr. Inayatur Robbany, M.Si., M.M.Tr

Pembina Tingkat I (IV/b)

NIP. 19660421 199103 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 : AMELIA ARDHANI
NRP : 4 63 20 0598
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN
Judul : OPTIMALISASI KINERJA OPERASIONAL
KEAGENAN KAPAL PADA PT. BILQIS
MUTIARA BAHARI BANTEN

Ketua Penguji

Laila Puspitasari Anggraini, S.Pd., M.Pd

Penata (III/c)

NIP. 19830801 200912 2 004

Anggota Penguji

Imam Fachruddin, S.Si., M.SC.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19881120 201503 1 001

Anggota Penguji

M. Yusuf, S.E., M.M.

Pembina (IV/a)

NIP. 19591212 198403 1 007

Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK

Dr. Vidya Selas dini, S.SiT., M.MTr.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19831227 200812 2 002

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur kepada Allah SWT atas berkat dan rahmatnya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini dengan waktu yang telah ditentukan dimana skripsi ini merupakan kewajiban Taruna dan Taruni sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta untuk menyelesaikan tugas akhir yang telah menjadi ketentuan dalam pendidikan sebagai salah satu persyaratan kelulusan program D-IV tahun ajaran 2023/2024.

Penyusunan skripsi ini dibuat berdasarkan pengalaman yang penulis dapatkan selama melakukan praktek darat di PT. Bilqis Mutiara Bahari serta semua pengetahuan yang diberikan oleh dosen pada saat melakukan pendidikan dengan literatur-literatur yang berhubungan dengan judul skripsi yang penulis ajukan. Adapun judul skripsi yang penulis pilih adalah **“Optimalisasi Kinerja Operasional Keagenan Kapal pada PT. Bilqis Mutiara Bahari Banten”**.

Dalam menyelesaikan skripsi ini, penulis memperoleh bantuan, bimbingan, masukan, serta doa dari berbagai pihak. Pada kesempatan ini penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dalam pembuatan skripsi ini. Ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada yang terhormat:

1. Dr. Capt. Tri Cahyadi, MH., M.Mar. selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Dr. Vidya Selasdini, S.SiT., M.M.Tr. selaku Kepala Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
3. Titis Ari Wibowo, S.SiT., M.M.Tr. selaku Sekretariat Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
4. M. Yusuf, S.E., M.M selaku dosen pembimbing yang telah memberikan waktu untuk membimbing proses penulisan skripsi ini.
5. Dr. Inayatur Robbany, M.Si., M.M.Tr. selaku dosen pembimbing penulisan dan materi yang telah memberikan pengarahan dan masukan dalam penulisan skripsi ini.
6. Kepada seluruh Dosen, Staf Pengajar, Perwira, Instruktur Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
7. Kepada Direksi dan karyawan PT. Bilqis Mutiara Bahari yang telah memberikan ilmu dan pengalaman kepada penulis selama melaksanakan praktek darat.

8. Kepada kedua orang tua penulis Bapak Rohmat dan Ibu Tuningsih yang selalu mendoakan dan memberikan motivasi dalam menjalankan pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
9. Kepada Klaura Dwi Kinasih selaku sahabat penulis yang selalu memberikan semangat dan motivasi serta selalu menemani penulis selama penulisan skripsi.
10. Kepada para bambung J-205 (Alyla, Arumi, Fajrina, Evelyn, Zahra, Belva, Diana, dan Gladies) yang selalu menemani dan menghibur penulis.
11. Kepada bambungers charlie (Ajin, Epel, dan Cahya) yang selalu membantu penulis dalam penulisan skripsi dan menemani penulis selama di kelas.
12. Kepada Dian Tasya Khalifah selaku rekan penulis dalam menjalankan Praktek Darat yang selalu bersama di masa suka dan duka.
13. Kepada seluruh pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang telah terlibat dan membantu penulis untuk menyelesaikan Praktek Darat dan pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran baik secara langsung maupun tidak langsung.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini masih terdapat beberapa kesalahan dan kekurangan mengingat keterbatasan kemampuan dan pengetahuan yang dimiliki oleh penulis. Besar harapan penulis agar skripsi ini dapat bermanfaat bagi pembaca untuk menambah referensi dan ilmu pengetahuan. Oleh karena itu dengan penuh kerendahan hati penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun dan berguna bagi penulis dalam kesempurnaan skripsi ini.

Jakarta, 1 Agustus 2024
Penulis

AMELIA ARDHANI
NRP. 4 63 20 0598

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR TABEL.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	ix
DAFTAR LAMPIRAN.....	x
BAB I PENDAHULUAN.....	2
A. LATAR BELAKANG.....	2
B. IDENTIFIKASI MASALAH.....	4
C. BATASAN MASALAH.....	4
D. RUMUSAN MASALAH.....	5
E. TUJUAN DAN MANFAAT.....	5
F. SISTEMATIKA PENULISAN.....	6
BAB II LANDASAN TEORI.....	8
A. PENGERTIAN/DEFINISI OPERASIONAL.....	8
B. TEORI.....	11
C. KERANGKA PEMIKIRAN.....	23
BAB III METODOLOGI PENELITIAN.....	25
A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN.....	25
B. METODE PENDEKATAN.....	25
C. SUMBER DATA.....	26
D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA.....	27
E. TEKNIK ANALISIS DATA.....	28
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN.....	32
A. DESKRIPSI DATA.....	32
B. ANALISIS DATA.....	37

C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH	44
D. EVALUASI TERHADAP ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH.....	45
E. PEMECAHAN MASALAH.....	49
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	50
A. KESIMPULAN.....	50
B. SARAN.....	51
DAFTAR PUSTAKA	52

DAFTAR TABEL

Tabel 1. 1 Jumlah Penerbitan Invoice Pada PT. Bilqis Mutiara Bahari	3
Tabel 4. 1 Jumlah Karyawan PT. Bilqis Mutiara Bahari	35
Tabel 4. 2 Data Karyawan Berdasarkan Jenjang Pendidikan	36
Tabel 4. 3 Data Fasilitas Perusahaan	36

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Kerangka Pemikiran.....	24
Gambar 3. 1 Diagram Tulang Ikan (<i>Fish Bone</i>).....	30
Gambar 4. 1 Struktur Organisasi Perusahaan	33
Gambar 4. 2 Jumlah Kunjungan Kapal yang Diageni PT. Bilqis Mutiara Bahari.....	37

DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN 1 SURAT IZIN USAHA PERUSAHAAN KEAGENAN KAPAL

LAMPIRAN 2 INDONESIA SHIPPING AGENCIES ASSOCIATION

LAMPIRAN 3 STRUKTUR ORGANISASI

LAMPIRAN 4 SURAT PENUNJUKAN KEAGENAN

LAMPIRAN 5 LAPORAN KUNJUNGAN KAPAL

LAMPIRAN 6 LAPORAN INVOICE JATUH TEMPO

LAMPIRAN 7 HASIL WAWANCARA 1

LAMPIRAN 8 HASIL WAWANCARA 2

LAMPIRAN 9 HASIL WAWANCARA 3

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Indonesia merupakan negara maritim dimana wilayah lautan lebih luas dari wilayah daratan. Wilayah laut yang luas membuat Indonesia menjadi negara yang memiliki potensi di bidang maritim. Dengan demikian peran transportasi laut sangat penting dalam proses perdagangan ekspor dan impor barang baik di dalam negeri maupun luar negeri. Peran transportasi laut yang cukup luas membuat banyak bermunculan perusahaan pelayaran khususnya di bidang keagenan kapal. Dimana agen kapal berperan sebagai perwakilan untuk mengurus keperluan di pelabuhan dari kapal tiba sampai kapal berangkat ke pelabuhan selanjutnya.

PT. Bilqis Mutiara Bahari merupakan perusahaan keagenan kapal yang berperan sebagai perwakilan pengurusan keperluan kapal selama berada di pelabuhan. Proses pelayanan kapal oleh agen dimulai dari kapal memberikan pemberitahuan kedatangan kepada agen berupa informasi seperti waktu kedatangan, nama kapal, jenis kargo, jumlah kru, dan dokumen lain yang diperlukan. Agen membantu kapal dalam pemenuhan semua dokumen yang diperlukan, termasuk *manifest cargo*, dokumen muatan, serta dokumen keamanan dan kesehatan. Agen juga bertugas membantu memenuhi kebutuhan kapal, termasuk penyediaan bahan bakar (*bunker*), air (*supply fresh water*), dan kebutuhan logistik lainnya. Setelah kegiatan bongkar atau muat telah selesai selanjutnya agen membantu kapal dalam perencanaan waktu keberangkatan dan persiapan dokumen keberangkatan hingga dokumen administratif terkait keberangkatan kapal telah disetujui. Setelah semua proses selesai dan persyaratan terpenuhi, agen melaporkan keberangkatan kapal kepada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan dan pihak terkait lainnya serta menyelesaikan administrasi terakhir termasuk pembayaran biaya layanan dan pelaporan keuangan.

Dalam menjalankan bisnis keagenan kapal, perusahaan harus memastikan kelancaran operasional kapal. Namun pada pengoperasiannya PT. Bilqis Mutiara Bahari mengalami beberapa hambatan yang disebabkan oleh beberapa faktor dan dapat berpengaruh pada kinerja operasional perusahaan. Karyawan yang dimiliki perusahaan tidak sesuai dengan kemampuan dan keterampilan di bidang keagenan kapal. Terdapat karyawan yang memiliki latar belakang pendidikan yang tidak sesuai dengan kebutuhan perusahaan dan kurangnya pengalaman kerja yang dimiliki karyawan. Hal ini mengakibatkan rendahnya produktivitas perusahaan. Karyawan yang tidak memiliki keterampilan yang memadai cenderung membuat kesalahan dalam menjalankan tugasnya. Hal ini selaras dengan pendapat dari Nawawi (2010:113) standar kinerja pada dasarnya berisi ukuran atau tolok ukur mengenai efektivitas, efisiensi, dan produktivitas pelaksanaan pekerjaan/jabatan yang menggambarkan tingkat pemahaman, tingkat kemampuan seorang pekerja/karyawan dalam melaksanakan tugas pokoknya di lingkungan sebuah organisasi/perusahaan. Sedangkan menurut Nawawi (2010:64) juga mengatakan bahwa kinerja merupakan gabungan dari tiga faktor yang terdiri: (a) pengetahuan, khususnya yang berhubungan dengan pekerjaan yang menjadi tanggung jawab dalam bekerja. Faktor ini mencakup jenis dan jenjang pendidikan serta pelatihan yang pernah diikuti di bidangnya, (b) pengalaman, yang tidak sekedar berarti jumlah waktu atau lamanya dalam bekerja, tetapi berkenaan juga dengan substansi yang dikerjakan yang jika dilaksanakan dalam waktu yang cukup lama akan meningkatkan kemampuan dalam mengerjakan suatu bidang tertentu, (c) kepribadian, berupa kondisi di dalam diri seseorang dalam menghadapi bidang kerjanya, seperti minat, bakat, kemampuan bekerjasama/keterbukaan, ketekunan, kejujuran, motivasi kerja, dan sikap terhadap pekerjaan.

Perusahaan tidak menyediakan pelatihan yang memadai untuk karyawan meningkatkan keterampilannya. Tanpa pelatihan yang tepat karyawan tidak dapat mengembangkan kemampuan yang diperlukan untuk menghadapi tantangan operasional. Pelatihan sangat penting untuk memastikan bahwa karyawan memiliki pengetahuan dan keterampilan yang dibutuhkan untuk bekerja secara efektif dan efisien.

Faktor lain yang dapat menghambat kinerja operasional perusahaan keagenan kapal yaitu keterlambatan pembayaran invoice oleh pemilik kapal. Dimana penghasilan dari usaha keagenan berasal dari penagihan pembayaran

invoice oleh pemilik kapal. Keterlambatan ini sering disebabkan oleh proses penagihan invoice yang kurang lancar. Penggunaan sistem pencatatan invoice yang masih manual juga mempengaruhi kinerja operasional perusahaan. Sistem manual membutuhkan waktu yang lebih lama untuk memproses dan menagih pembayaran, sehingga memperpanjang siklus piutang dan meningkatkan risiko arus kas yang buruk bagi perusahaan. Kurangnya pengawasan dan kelonggaran kebijakan pembayaran tanpa adanya konsekuensi yang diberikan kepada pemilik kapal yang telat membayar tagihan invoice memungkinkan pemilik kapal melupakan tanggung jawabnya untuk membayar tagihan tepat waktu.

Tabel 1. 1

Jumlah Penerbitan Invoice Pada PT. Bilqis Mutiara Bahari

No	Bulan	Jumlah Invoice Terbit	Pembayaran Invoice Tepat Waktu	Pembayaran Invoice Terlambat
1	Agustus 2022	11	6	5
2	September 2022	12	7	5
3	Oktober 2022	23	16	7
4	November 2022	19	15	4
5	Desember 2022	18	14	4
6	Januari 2023	24	18	6
7	Februari 2023	17	14	3
8	Maret 2023	16	12	4
9	April 2023	17	14	3
10	Mei 2023	15	9	6
Total		172	125	47

Sumber diolah dari PT. Bilqis Mutiara Bahari 2022-2023

Berdasarkan Tabel 1.1 rata-rata keterlambatan pembayaran invoice yang dilakukan oleh pemilik kapal mencapai 5 invoice perbulannya. Dimana jatuh tempo yang disepakati oleh pemilik kapal dan agen adalah 14 hari sejak invoice diterima oleh pemilik kapal. Dengan lambatnya pembayaran invoice oleh pemilik kapal dapat mengakibatkan terhambatnya kinerja operasional pada perusahaan keagenan kapal.

Selain beberapa faktor yang telah disebutkan, perusahaan juga harus menghadapi tingginya tingkat persaingan dalam usaha di bidang keagenan kapal. Banyaknya perusahaan yang bergerak di bidang keagenan kapal mengharuskan perusahaan untuk terus mencari cara untuk meningkatkan kinerja operasionalnya agar dapat memberikan layanan yang unggul dan efisien.

Dari permasalahan latar belakang di atas, pernah dialami penulis pada saat melakukan praktek darat di PT. Bilqis Mutiara Bahari Banten dan penulis akan mencoba untuk mengkaji dan melakukan penelitian dengan judul **“Optimalisasi Kinerja Operasional Keagenan Kapal pada PT. Bilqis Mutiara Bahari Banten”**.

Dengan mengoptimalkan kinerja operasional, perusahaan tidak hanya dapat meningkatkan produktivitas tetapi juga dapat memberikan layanan yang terbaik kepada pelanggan. Hal ini dapat membantu perusahaan untuk bersaing dengan perusahaan lain dalam persaingan bisnis yang ketat.

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan latar belakang penelitian di atas, penulis mengamati maka dapat beberapa masalah pokok yang perlu dikaji dalam penelitian ini. Diantaranya dapat diidentifikasi sebagai berikut:

1. Ketidaksesuaian kemampuan dan keterampilan yang dimiliki oleh karyawan perusahaan.
2. Terbatasnya jumlah karyawan yang ada.
3. Keterlambatan pembayaran invoice oleh pemilik kapal.
4. Kurangnya komitmen antara pemilik kapal dengan PT. Bilqis Mutiara Bahari.
5. Penggunaan sistem pencatatan tagihan masih manual.
6. Banyaknya persaingan dalam usaha di bidang keagenan kapal.

C. BATASAN MASALAH

Adapun maksud dari batasan masalah yaitu memberikan pemahaman dari penelitian tersebut agar lebih jelas, terarah dan tidak meluas. Dalam kesempatan ini penulis hanya akan membatasi masalah terkait kelancaran operasional keagenan kapal, yaitu:

1. Ketidaksesuaian kemampuan dan keterampilan yang dimiliki oleh karyawan perusahaan.
2. Keterlambatan pembayaran invoice oleh pemilik kapal.

D. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan batasan masalah tersebut di atas, maka dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana mengendalikan kesesuaian kemampuan dan keterampilan yang dimiliki oleh karyawan perusahaan?
2. Bagaimana mengatasi keterlambatan pembayaran invoice oleh pemilik kapal?

E. TUJUAN DAN MANFAAT

1. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah:

- a. Untuk memaksimalkan kinerja karyawan sesuai kemampuan dan keterampilan yang dimiliki.
- b. Untuk mengetahui upaya yang diperlukan untuk mengatasi keterlambatan pembayaran invoice oleh pemilik kapal.

2. Manfaat Penelitian

a. Manfaat Teoritis

Menjadikan bahan informasi dan sumbangan ilmu kepada pembaca serta diharapkan dapat memberikan pemahaman tentang cara meningkatkan pelayanan jasa pada bidang keagenan kapal.

b. Manfaat Praktis

1. Bagi Penulis

Menambah pengetahuan dan wawasan serta acuan untuk dapat memahami ilmu pengetahuan mengenai kegiatan keagenan kapal. Dan sebagai syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta

2. Bagi Perusahaan

Penelitian dapat memberikan informasi kepada perusahaan untuk mengetahui faktor-faktor apa saja yang terjadi pada kegiatan operasional keagenan kapal agar perusahaan dapat memperbaiki dan meningkatkan mutu kegiatan operasionalnya menjadi lebih baik di masa mendatang.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Sistematika penulisan ini dimaksudkan untuk mempermudah pembaca untuk dapat mengerti tentang uraian dan analisis permasalahan yang dibahas. Sistematika ini dibagi dalam lima bab dan masing-masing bab terdiri dari beberapa sub bab yang keseluruhan saling berhubungan.

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini berisi mengenai latar belakang masalah yang merupakan alasan pemilihan judul, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, serta sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Pada bab ini berisi mengenai tinjauan pustaka yang memuat uraian mengenai ilmu yang terdapat dalam pustaka ilmu pengetahuan pendukung lainnya serta menjelaskan teori-teori yang relevan dengan masalah yang diteliti, kerangka pemikiran yang memuat asumsi-asumsi yang timbul atau terbentuk setelah adanya dalil dan hukum yang relevan.

BAB III METODE PENELITIAN

Pada bab ini membahas mengenai waktu dan tempat penelitian dalam mengamati dan melakukan penelitian melalui teknik pengumpulan data yang penulis pilih. Teknik tersebut dapat berupa observasi, dokumentasi, dan wawancara serta teknik analisis data yang penulis gunakan.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini menjelaskan tentang data yang diperoleh penulis selama melakukan penelitian, dengan pendeskripsian yang jelas serta dilanjutkan dengan analisis data dan alternatif pemecahan masalah dan penulis melakukan evaluasi untuk pemecahan masalah yang dipilih.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini berisi kesimpulan yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil pembahasan dan analisis data sehubungan dengan masalah penelitian, serta berisi saran

yang merupakan pernyataan singkat dan tepat agar dapat digunakan sebagai masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. PENGERTIAN/DEFINISI OPERASIONAL

Untuk memudahkan dalam memahami istilah-istilah yang penulis gunakan dalam skripsi ini, penulis membuat beberapa definisi yang bersumber dari buku-buku referensi, berbagai dokumen terkait dan pendapat para ahli sesuai bidangnya.

1. Optimalisasi

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) optimalisasi berasal dari kata dasar optimal yang berarti terbaik, tertinggi, paling menguntungkan, menjadikan paling baik, menjadikan paling tinggi, pengoptimalan proses, cara, perbuatan mengoptimalkan (menjadikan paling baik, paling tinggi, dan sebagainya) sehingga optimalisasi adalah suatu tindakan, proses, atau metodologi untuk membuat sesuatu (sebagai sebuah desain, sistem, atau kepuasan) menjadi lebih/sepenuhnya sempurna, fungsional, atau lebih efektif. Pengertian optimalisasi menurut Wikipedia adalah serangkaian proses yang dilakukan secara sistematis yang bertujuan untuk meninggikan volume dan kualitas.

Sedangkan menurut Poerwadarminta (Ali, 2014) optimalisasi adalah hasil yang dicapai sesuai dengan keinginan, jadi optimalisasi merupakan pencapaian hasil sesuai harapan secara efektif dan efisien. Optimalisasi banyak juga diartikan sebagai ukuran di mana semua kebutuhan dapat di penuhi dari kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan. Menurut Machfud Sidik, (2014) “Optimalisasi suatu tindakan/kegiatan untuk meningkatkan dan mengoptimalkan”. Optimalisasi adalah upaya seseorang untuk meningkatkan suatu kegiatan atau pekerjaan agar dapat memperkecil kerugian atau memaksimalkan keuntungan agar tercapai tujuan sebaik-baiknya dalam batas-batas tertentu (Andri Rizki Pratama, 2013).

2. Kinerja

Menurut Mangkunegara (2004) kinerja adalah hasil kerja yang secara kualitas dan kuantitas yang dicapai oleh seorang pegawai dalam melaksanakan tugasnya sesuai dengan tanggung jawab yang diberikan kepadanya. Sedangkan menurut Sulistiyani dan Rosidah (2003) menyatakan kinerja seseorang merupakan kombinasi dari kemampuan, usaha, dan kesempatan yang dapat dinilai dari hasil kerjanya. Secara definitif Bernardin dan Russell dalam Sulistiyani (2003) kinerja maupun prestasi hasil kerja merupakan cerminan hasil yang dicapai oleh seseorang atau sekelompok orang. Kinerja perorangan (*individual performance*) dengan kinerja lembaga (*institutional performance*) atau kinerja perusahaan (*corporate performance*) terdapat hubungan yang erat (Gary Dessler, 2009).

Menurut Hadar Nawawi (2003), faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja adalah sebagai berikut:

- a. Faktor keterampilan, pengetahuan dan keahlian pegawai, bila penyebab terganggunya kinerja pegawai karena kurangnya keterampilan, pengetahuan dan keahlian yang dimiliki pegawai dalam melaksanakan pekerjaannya, maka diperlukan pelatihan dan pengembangan dengan cara meningkatkan kualitas pelatihan.
- b. Faktor sumber daya yang tersedia, yaitu faktor yang apabila sumber daya yang tersedia terbatas bagi pegawai, maka dapat mempengaruhi kinerja pegawai. Sumber daya tersebut dapat dalam bentuk perlengkapan kantor, ruang kantor, staf pendukung, dan lain-lain.
- c. Faktor pengalaman kerja dalam hal kerjasama dan penerimaan delegasi tugas yang diberikan, maka dapat mempengaruhi kinerja pegawai karena faktor pengalaman kerja sangat menentukan kualitas kerja yang baik.
- d. Faktor motivasi pegawai, yaitu merupakan faktor motivasi kerja, minat disiplin dan kemampuan dari pegawai.

Kinerja seorang pegawai akan baik jika pegawai mempunyai keahlian yang tinggi, kesediaan untuk bekerja, adanya imbalan atau upah yang layak dan mempunyai harapan masa depan (Prawirosentono, 1999).

3. Operasional

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) operasional adalah operasi yang didasarkan pada aturan; operasi yang sesuai dengan tidak menyimpang dari suatu norma atau kaidah. Sedangkan menurut Sugiyono (2015) operasional adalah suatu atribut atau sifat maupun nilai dari objek atau kegiatan yang memiliki variasi tertentu yang telah ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Fitzsimmons (2019) mengatakan bahwa operasional adalah proses dan kegiatan yang digunakan untuk mengubah input menjadi output. Input dalam konteks ini dapat berupa sumber daya manusia, bahan baku, energi, dan informasi. Output yang dihasilkan dapat berupa produk atau jasa. Tujuan utama dari manajemen operasional adalah untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas proses produksi dan pelayanan yang dilakukan oleh organisasi.

4. Keagenan

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) agen adalah orang atau perusahaan perantara yang mengusahakan penjualan bagi perusahaan lain atas nama pengusaha atau perwakilan. Sedangkan Sunarsih (2019) menyatakan bahwa keagenan adalah pendelegasian wewenang dari seseorang kepada agen yang diberi hak untuk mengambil keputusan bisnis. Dimana seseorang memerintah agen untuk melakukan suatu jasa atas nama *principal* dan memberi wewenang kepada agen untuk membuat keputusan terbaik untuk *principal*.

5. Kapal

Kapal adalah sebuah kendaraan yang dibuat untuk beroperasi di perairan, baik di laut, sungai, danau, atau perairan lainnya. Kapal digunakan untuk berbagai tujuan, seperti mengangkut barang dan penumpang, menangkap ikan, keperluan militer, penelitian ilmiah, rekreasi, dan lain sebagainya. Kapal dapat digerakan oleh tenaga manusia (seperti dengan dayung atau pedal), tenaga angin (seperti dengan layar), atau mesin (seperti mesin *diesel* atau turbin).

B. TEORI

1. Kinerja Operasional

Handoko (2010) mengungkapkan bahwa kinerja operasional adalah suatu bidang manajemen yang mengkhususkan pada produksi barang dan jasa, serta menggunakan alat-alat dan teknik-teknik khusus untuk memecahkan masalah-masalah produksi. Sedangkan Sobandi dan Kosasih (2014) mengartikan kinerja operasional sebagai kesesuaian proses dan evaluasi kinerja dari operasi internal perusahaan dari segi biaya, pelayanan pelanggan, pengiriman barang kepada pelanggan, kualitas, fleksibilitas, dan kualitas proses barang atau jasa.

Aktivitas operasional dalam menjalankan tugas juga tertuang dalam SOP (Standar Operasional Prosedur) yang merupakan dokumen yang menjabarkan aktivitas operasional untuk panduan menjalankan tugas dan fungsi sehari-hari. Dengan itu dapat disimpulkan bahwa SOP merupakan sistem prosedur operasional dimana tujuan SOP tersebut yaitu menjaga konsisten kerja setiap petugas, pegawai, tim, dan semua unit kerja dengan memperjelas alur tugas, wewenang, serta tanggung jawab setiap unit kerja guna memudahkan proses pembagian tugas serta tanggung jawab kepada pegawai yang menjalankannya, memudahkan proses pengontrolan setiap proses kerja, serta memudahkan proses pemahaman staff secara sistematis dan *general*, mengetahui terjadinya kegagalan, ketidakefisienan proses kerja serta kemungkinan-kemungkinan terjadinya penyalahgunaan kewenangan pegawai (Fauzi dan Fauzia, 2017).

Dalam sebuah perusahaan, operasi merupakan salah satu fungsi dari bisnis disamping finansial, marketing, maupun personalia. Operasi tidak dapat berdiri sendiri melainkan harus selalu berhubungan dengan fungsi-fungsi lainnya. Setiap perusahaan memiliki fungsi operasi, maka manajemen operasi berfungsi untuk memmanage fungsi operasi dalam suatu organisasi.

Menurut Engkos Kosasih dan Hananto Soewedo (2009) dalam kegiatan operasional perusahaan pelayaran memiliki tugas pokok sebagai berikut:

- a. Mengatur pengoperasian kapal agar menguntungkan.
- b. Menyusun anggaran eksploitasi, terutama yang menyangkut pendapatan *freight/charter* dan biaya variabel.
- c. Memasarkan ruangan kapal dan *canvassing* muatan.
- d. Menyelenggarakan logistik muatan dan mengoptimalkan penggunaan *container*.

- e. Menyusun jadwal pelayaran armada dengan memperhatikan jadwal *docking/survey/repairs* yang disusun oleh direktorat armada.
- f. Menentukan yang tambang.
- g. Merundingkan *agency agreement* dan mengangkat agen.
- h. Merundingkan kontrak dan menunjuk perusahaan bongkar/muat.
- i. Merundingkan kontrak dengan perusahaan *warehousing/terminal* serta penunjukannya.
- j. Merundingkan kontrak dengan kepanduan/perusahaan kapal tunda dan regu-regu pengepilan (*mooring gangs*).
- k. Menghadiri rapat-rapat dengan tenaga kerja bongkar muat.
- l. Mengikuti peraturan nasional maupun internasional yang menyangkut operasi, misalnya tentang muatan berbahaya, kemasan-kemasan baru, dan cara bongkar muat baru serta peralatannya.
- m. Mengikuti persyaratan-persyaratan angkutan laut.
- n. Mengumpulkan *port information (update)* dari agen-agen/perwakilan-perwakilan.
- o. Mengusulkan kapal untuk diistirahatkan (*laid up*) sementara, bila merugikan, sementara menunggu analisis rute yang menguntungkan.
- p. Menyenggarakan pembelian-pembelian untuk kebutuhan direktorat/unit usaha.
- q. Merencanakan bongkar muat kapal dengan *port captain*.
- r. Mengeluarkan instruksi-instruksi operasional kepada kapal dan para agen/perwakilan.
- s. Mengurus dan menangani *claim*.
- t. Mengageni kapal-kapal asing sesuai kontrak/surat penunjukan.
- u. Melaksanakan pembinaan cabang-cabang dan lain-lain.

2. Keagenan Kapal

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No. 11 tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan Kapal adalah kegiatan usaha untuk mengurus kepentingan kapal perusahaan angkutan laut asing dan/atau kapal perusahaan angkutan laut nasional selama berada di Indonesia. Pelaksanaan kegiatan keagenan kapal bertanggung jawab terhadap penyelesaian semua tagihan dan permasalahan yang timbul akibat dari perjanjian atau kontrak

keagenan yang telah disepakati yang berkaitan dengan kegiatan kapal yang diageni selama berada di Indonesia.

Sedangkan menurut Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran agen umum adalah perusahaan angkutan laut nasional atau perusahaan nasional yang khusus didirikan untuk melakukan usaha keagenan kapal, yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing untuk mengurus kepentingan kapalnya selama berada di Indonesia.

Menurut Suyono (2007) yang dimaksud keagenan adalah hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bilamana dua pihak bersepakat membuat perjanjian, dimana salah satu pihak “agen” (*agent*) setuju untuk mewakili pihak lainnya yang dinamakan “pemilik” (*principal*) dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agennya mengenai kewenangan yang dipercayakan kepadanya.

Kegiatan keagenan kapal sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 11 tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan Kapal meliputi:

- a. Pelaporan secara tertulis rencana dan realisasi kedatangan dan keberangkatan kapal yang diageninya kepada Direktur Jenderal;
- b. Penyerahan dokumen kapal kepada Syahbandar Utama, Otoritas Pelabuhan Utama, Kantor Pelabuhan Batam, Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, atau Unit Penyelenggara Pelabuhan setempat serta instansi pemerintah terkait lainnya;
- c. Pengurusan jasa-jasa kepelabuhanan yang diperlukan oleh kapal tersebut;
- d. Penunjukan Perusahaan Bongkar Muat (PBM) untuk kepentingan pemilik kapal;
- e. Penyelesaian dokumen kapal yang habis masa berlakunya atas beban pemilik kapal;
- f. Pemungutan uang tambang (*freight*) atas perintah pemilik kapal;
- g. Pembukuan dan pencarian muatan (*canvassing*);
- h. Penerbitan konosemen (*bill of lading*) untuk dan atas nama pemilik kapal;
- i. Penyelesaian tagihan (*disbursement*) atas nama pemilik kapal;
- j. Penyelesaian pengisian bunker bahan bakar minyak, air tawar, dan *provision* sesuai permintaan kapal;
- k. Pemberian informasi yang diperlukan oleh pemilik kapal; dan/atau

1. Pelaksanaan kegiatan lainnya yang disepakati antara pemilik/operator kapal dengan pelaksana kegiatan keagenan kapal.

Pelaksana kegiatan keagenan kapal dilakukan oleh perusahaan nasional keagenan kapal atau perusahaan angkutan laut nasional. Perusahaan nasional keagenan kapal yang melakukan kegiatan keagenan kapal nasional dan/atau kapal asing harus memiliki surat penunjukan keagenan kapal. Perusahaan nasional keagenan kapal bertanggung jawab terhadap kapal berbendera Indonesia dan/atau kapal asing yang diageninya selama berada di Indonesia.

- a. Terdapat tiga (3) jenis keagenan kapal yang dapat dijelaskan sebagai berikut:
 - 1) Agen Umum

Agen umum adalah perusahaan angkutan laut nasional atau perusahaan nasional yang khusus didirikan untuk melakukan usaha keagenan kapal, yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing untuk mengurus kepentingan kapalnya selama berada di Indonesia. Persyaratan agen umum adalah pelayaran Indonesia yang mempunyai kapal berbendera Indonesia berukuran sekurang-kurangnya 5.000 BRT (*Bruto Register Tonnage*) dan/atau kapal berbendera Indonesia berukuran sekurang-kurangnya 5.000 BRT secara kumulatif dan mempunyai bukti perjanjian keagenan umum (*agency agreement*) atau mempunyai bukti surat keagenan umum (*letter of appointment*). Bagi perusahaan pelayaran yang ditunjuk sebagai agen umum tidak diperbolehkan menggunakan ruang kapal asing yang diageninya, baik sebagian maupun keseluruhan untuk mengangkut muatan kapal dalam negeri.

Menurut Suyono (2007) agen umum mempunyai tugas dan tanggung jawab antara lain:

- a) Koordinasi Operasi dan Pemasaran

Tugas dari koordinasi operasi adalah untuk memastikan bahwa pembongkaran atau pemuatan kapal dikerjakan dengan baik oleh perusahaan bongkar muat. Selain itu termasuk juga memastikan bahwa kapal ketika masuk ke tempat sandar pelabuhan, pelaksanaan pandu, dan kapal-kapal tunda dilakukan dengan baik. Sedangkan tugas dari koordinasi pemasaran adalah mencari muatan,

mengumumkan kedatangan kapal, hubungan dengan armada pemasaran dan sebagainya.

b) Koordinasi Keuangan

Tugas dari koordinasi keuangan adalah untuk mengumpulkan dan mencatat segala pengeluaran kapal selama berada di pelabuhan. Karena tagihan dari pelabuhan sering terlambat, maka bagian penagihan (*disbursement*) bertugas menyelesaikan tagihan-tagihan yang belum diselesaikan.

c) Penunjukan Sub Agen

Seperti telah disebutkan sebelumnya, untuk pelaksanaan tugas tertentu atau di pelabuhan tertentu, agen umum tidak melakukannya sendiri. Agen umum akan memerintahkan cabangnya atau perusahaan lain sebagai agennya.

d) Koordinasi lain yang berkaitan dengan muatan dan dokumentasi.

2) Sub Agen

Sub agen merupakan perusahaan pelayaran yang akan ditunjuk sebagai perwakilan untuk melayani kebutuhan kapal-kapal yang sedang diageni guna menjadi wakil dari agen umum (Nur Khaerat Nur, 2021). Secara garis besar, tugas sub agen atau agen ada dua, yaitu pelayanan kapal (*ship's husbanding*) dan operasi keagenan (*cargo operation*). Tugas-tugas yang termasuk dalam pelayanan kapal adalah pelayanan anak buah kapal (ABK), perbaikan atau pemeliharaan kapal, penyediaan onderdil atau suku cadang kapal dan sebagainya. Sedangkan tugas yang berkaitan dengan operasi keagenan adalah pengurusan bongkar dan muat, *stowage*, *lashing*, dan dokumen muatan.

3) Cabang Agen

Cabang agen adalah cabang dari Agen Umum di suatu pelabuhan tertentu. Dalam usaha pelayaran niaga terdapat dua jenis sistem pelayaran yaitu *liner* (tetap dan teratur) dan *tramper* (tidak tetap dan tidak teratur). Pelayanan *liner* akan menunjuk *general* atau *booking agent* untuk mengurus muatan dan kapalnya. Sedangkan *tramper* akan menunjuk agen khusus (*special agent*) karena hanya dipakai pada saatnya kapal miliknya di carter di suatu pelabuhan dimana kapal melakukan bongkar ataupun muat.

Tugas pokok cabang agen:

- a) Mewakili dan melindungi perusahaan dalam daerah masing-masing.
- b) Mewakili dan membantu kantor pusat dalam melayani kapal.
- c) Bertindak sebagai agen dalam melayani kapal-kapal keagenan.

b. Operasional Keagenan Kapal

Operasional keagenan kapal melibatkan sejumlah kegiatan penting yang berkaitan dengan kedatangan (*clearance in*) dan keberangkatan (*clearance out*) kapal di pelabuhan. Berikut tahapan yang dilakukan pada saat melakukan *clearance in* dan *clearance out* di pelabuhan:

1) *Clearance In*

Proses kedatangan kapal (*Clearance In*) dilakukan sebelum kapal tiba di pelabuhan hingga kapal sandar dan bongkar muat di pelabuhan. Berikut alur kedatangan kapal di pelabuhan:

- a) Sebelum kapal tiba di pelabuhan (tambat), perusahaan angkutan laut nasional/agen menyampaikan Surat Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) kepada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP), instansi pemerintah terkait dan Badan Usaha Pelabuhan (BUP) secara online.
- b) Sebelum kapal tiba, perusahaan angkutan laut nasional/agen menyampaikan:
 - (1) Laporan Kedatangan Kapal (LKK) kepada KSOP dan instansi pemerintah yang terkait.
 - (2) Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang (PPKB) untuk tambat, pemanduan penundaan secara online kepada KSOP dan instansi pemerintah yang terkait.
- c) KSOP dan instansi pemerintahan yang terkait memproses dan merespon dengan menerbitkan hasil verifikasi/persetujuan sesuai dengan fungsinya masing-masing.
- d) Dalam waktu paling lama satu jam sejak hasil verifikasi/persetujuan sebagaimana dimaksud pada ayat c diterbitkan oleh instansi pemerintah yang terkait, maka KSOP bersama BUP menetapkan pelayanan tambat, pemanduan dan penundaan kapal.

- e) Dalam waktu paling lama dua belas jam sejak penetapan pelayanan sebagaimana dimaksud pada ayat d KSOP menertibkan Surat Pengawasan Olah Gerak (SPOG).
- f) Dalam waktu paling lama setengah jam sejak Surat Pengawasan Olah Gerak (SPOG) sebagaimana dimaksud pada ayat e diterbitkan oleh KSOP, Pelindo menertibkan Surat Perintah Kerja (SPK) pelaksanaan pemanduan, penundaan, dan penambatan kapal dengan tembusan disampaikan kepada KSOP.
- g) Dalam hal tersebut instansi pemerintah terkait sebagaimana yang dimaksud pada ayat c tidak memberikan persetujuan dalam kurung waktu yang telah ditetapkan, maka proses pelayanan untuk sementara tidak dapat dilanjutkan sesuai diterbitkannya persetujuan oleh instansi yang bersangkutan dan penyelesain permasalahan difasilitasi oleh KSOP selaku penjamin kelancaran arus barang di pelabuhan.
- h) Dalam hal terdapat instansi pemerintahan sebagaimana dimaksud ayat c tidak memberikan respon atau tidak mengeluarkan persetujuannya dalam kurang waktu yang telah ditetapkan, maka instansi pemerintahan yang bersangkutan dianggap telah memberikan persetujuan.

2) *Clearance Out*

Setelah kapal selesai melakukan kegiatan di pelabuhan agen mempersiapkan keberangkatan kapal (*Clearance Out*) dengan alur keberangkatan sebagai berikut:

- a) Dalam waktu paling lama enam jam sebelum kapal keluar perusahaan angkutan laut nasional/swasta/ agen menyampaikan permohonan/laporan keberangkatan kapal kepada KSOP, instansi pemerintah yang terkait dan Pelindo.
- b) Dalam waktu paling lama satu jam sejak permohonan/laporan sebagaimana dimaksud pada ayat a diterima, KSOP, instansi pemerintahan yang terkait memproses dan merespon dengan menerbitkan hasil verifikasi/persetujuan sesuai tugas dan fungsi masing-masing.
- c) Dalam waktu paling lama satu jam sejak hasil verifikasi/persetujuan sebagaimana dimaksud pada ayat b diterbitkan oleh masing-masing

instansi pemerintah yang terkait, KSOP menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB).

- d) Dalam waktu paling lama satu jam sejak Surat Persetujuan Berlayar (SPB) sebagaimana dimaksud pada ayat c diterbitkan oleh KSOP bersama Pelindo menetapkan waktu pelayanan pemanduan dan penundaan kapal.
- e) Dalam waktu paling lama setengah jam sejak penetapan waktu pemanduan dan penundaan sebagaimana dimaksud ayat d, Pelindo menerbitkan Surat Perintah Kerja (SPK) pelaksanaan pemanduan dan penundaan dengan tembusan disampaikan kepada KSOP.
- f) Dalam hal tersebut terdapat instansi pemerintahan sebagaimana dimaksud pada ayat b, tidak memberikan persetujuan dalam kurung waktu yang telah ditetapkan, maka proses pelayanan untuk sementara tidak dapat dilanjutkan sampai diterbitkannya persetujuan oleh instansi yang bersangkutan dan penyelesaian permasalahannya difasilitasi oleh KSOP selaku penjamin kelancaran arus barang di pelabuhan.
- g) Dalam hal tersebut pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat b tidak memberikan respon atau tidak mengeluarkan persetujuannya, maka instansi pemerintahan yang bersangkutan dianggap telah memberikan persetujuan (Lilis Karlina, 2022).

c. Kelengkapan Dokumen

Dalam melakukan pelayanan jasa keagenan kapal, pihak kapal dan agen harus memastikan kelengkapan dokumen sebagai berikut (Yusnidah dan Hotmaria, 2021):

1) Dokumen kapal

Dokumen kapal adalah surat yang berhubungan dengan kapal yang menjadi bukti identitas asli dari kapal tersebut. Berikut adalah dokumen-dokumen kapal. Berikut adalah dokumen-dokumen kapal:

- a) Surat Laut
- b) Surat Ukur Internasional
- c) *Ship's Particular*
- d) Surat Keselamatan Konstruksi Barang
- e) Surat Keselamatan Radio Barang

- f) Izin Stasiun Radio Kapal Laut
 - g) *Ship's Insurance Certificate*
 - h) *International Load Line Certificate* (Sertifikat Lambung Timbul)
 - i) *Document of Compliance* (DOC)
 - j) *Life Raft Certificate*
 - k) *Emergency Escape Breathing Device* (EEBD) & *Breathing Apparatus Certificate*
 - l) *Shore Based Maintenance Certificate*
 - m) *Safety Management Certificate*
 - n) *Continuous Synopsis Record* atau Dokumen Riwayat Kapal
 - o) *Fire Extinguisher Certificate*
 - p) *Ship's Health Book* atau Buku Kesehatan Kapal
 - q) Rencana Pola Trayek (RPT)
 - r) Surat Penunjukan Keagenan dari principal untuk kapal lokal
 - s) Surat Penunjukan Keagenan Kapal Asing (PKKA) untuk kapal internasional
 - t) *Log Book*
- 2) Dokumen muatan kapal
- Dokumen muatan kapal adalah dokumen yang berisi data-data muatan kapal, seperti jenis muatan, jumlah muatan, pelabuhan muat sebelumnya, nama dan alamat pemilik muatan. Berikut adalah dokumen-dokumen muatan kapal:
- a) *Manifest Muat dan Bongkar*
 - b) *Delivery Order* (DO)
 - c) *Stowage Plan* atau Rencana Pemuatan
 - d) *Bill of Lading* (B/L)
- 3) Dokumen *Crew* Kapal
- Dokumen *crew* kapal adalah dokumen yang berhubungan dengan *crew* kapal yang menjadi bukti identitas *crew* tersebut. Berikut dokumen *crew* kapal:
- a) Buku Pelaut (*Seaman Book*)
 - b) Ijazah *Crew*
 - c) *Crew Certificate* (BST, AFF, AFT, *Endorsed, Rattig, Medical Certificate, Typhoid Certificate*)

d) Perjanjian Kerja Laut (PKL)

d. Instansi yang Terlibat dalam Pelayanan Keagenan Kapal

Dalam pelayanan keagenan kapal, terdapat sejumlah instansi yang terlibat untuk memastikan kelancaran proses *clearance in* dan *clearance out*.

Berikut adalah beberapa instansi yang biasanya terlibat:

1) Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP)

Syahbandar merupakan instansi pemerintah yang berperan sebagai kepala pemerintahan yang berada di pelabuhan dan mempunyai peran penting sebagai penegak hukum atas segala sesuatu yang berlangsung di pelabuhan (A. Junaedi Karso, 2021). KSOP merupakan instansi yang berhak menerbitkan SPB (Surat Persetujuan Berlayar) dan melakukan pemeriksaan terhadap kelayakan suatu kapal. Kapal-kapal harus memiliki dokumen yang menyatakan bahwa kapal layak laut serta telah memenuhi syarat dan ketentuan keselamatan pelayaran.

2) Kantor Bea dan Cukai

Sesuai dengan Undang-Undang Republik Indonesia 2006 No. 17 tentang Kepabeanan, Direktorat Bea Cukai yang berada di bawah Departemen Keuangan mengatur dan mengawasi kepabeanan di seluruh wilayah Indonesia. Kantor Bea dan Cukai berkewajiban untuk melakukan pemeriksaan (*cheeking*) terhadap kapal yang berbendera asing masuk ke wilayah pelabuhan Indonesia baik itu untuk muatan ekspor/impor. Kantor Bea dan Cukai mempunyai wewenang untuk menerbitkan izin bongkar muat setelah dilakukan pemeriksaan terhadap kapal dan muatan.

3) Kantor Imigrasi

Direktorat Imigrasi ialah instansi pemerintah yang berada di bawah naungan Departemen Kehakiman yang mempunyai tugas dalam pelayaran untuk mengawasi masuk dan keluarnya seseorang di Indonesia sesuai dengan ketetapan dalam keimigrasian serta dalam pelayaran sendiri *immigration clearance* akan dilakukan terhadap anak buah kapal dengan cara melakukan pengecekan terhadap paspor agar sesuai dengan ketentuan yang sedang berlaku. Kantor Imigrasi mempunyai kepentingan untuk memeriksa atau melakukan pengawasan terhadap keluar masuk

kapal, *crew* kapal dan penumpang kapal asing melalui pelabuhan seperti pemeriksaan paspor *crew* kapal asing.

4) Kantor Kesehatan Pelabuhan

Menurut Undang Undang Nomor 6 tahun 2018 tentang Kekejarantina Wilayah kekejarantina kesehatan adalah upaya mencegah dan menangkal keluar dan masuknya penyakit dan/atau faktor resiko kesehatan masyarakat yang berpotensi menimbulkan kedaruratan kesehatan masyarakat. Adapun tugas dari karantina kesehatan pelabuhan yaitu melakukan pelayanan kesehatan sampai dengan melaksanakan karantina.

5) Badan Usaha Pelabuhan

Badan Usaha Pelabuhan adalah badan usaha yang kegiatan usahanya khusus di bidang pengusahaan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya. Badan Usaha Pelabuhan merupakan salah satu unit usaha pengelola pelabuhan di Batam yang bersifat khusus karena tidak dikelola langsung oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, namun dikelola oleh Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam.

6) PT. Pelabuhan Indonesia (Pelindo)

Pelindo merupakan sebuah badan usaha milik negara Indonesia yang berada di bidang pengelolaan dan pembangunan fasilitas pelabuhan serta sebagai pengendali dan pengawas segala kegiatan yang berada di pelabuhan dan bertanggung jawab akan terjadinya masalah yang timbul.

e. Jenis Kapal yang Dilayani

Menurut Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Sedangkan menurut Keputusan Menteri 14 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari dan Ke Kapal, kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin atau ditunda termasuk

kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Pengertian kapal menurut Eric Sullivan (1999) adalah sarana angkutan terapung di air yang dapat bergerak/berpindah sendiri dari satu tempat ke tempat lain dan mampu mengangkut atau memindahkan muatan/barang atau penumpang.

Berikut adalah jenis-jenis kapal yang umumnya dilayani dalam pelayanan jasa keagenan kapal:

1) Kapal kontainer

Kapal kontainer atau peti kemas adalah kapal yang dirancang khusus untuk menampung muatan dalam jumlah besar yang dipadatkan dalam berbagai wadah. Kapal kontainer adalah kapal kargo yang mengangkut sebagian besar kargo non-curah di laut. Kapal-kapal ini memungkinkan pengiriman kargo dalam jumlah besar sekaligus dan telah mengubah perdagangan global secara efektif.

2) Kapal bulk carrier

Bulk carrier, kargo curah, atau bulker adalah kapal dagang yang didesain khusus untuk mengangkut kargo curah seperti batu bara, biji-bijian dan semen. Kelebihan kapal ini yakni daya angkut yang besar.

3) Kapal tanker

Kapal tanker adalah kapal yang didesain untuk mengangkut barang dalam wujud cairan dalam jumlah besar.

4) Kapal Ro-Ro

Kapal *Roll on Roll off* adalah kapal yang didesain untuk mengangkut kargo roda seperti mobil, truk, semi-trailer truk, trailer atau mobil kereta api yang didorong.

5) Kapal tunda

Kapal tunda atau *tugboat* adalah kapal yang dapat digunakan untuk melakukan manuver atau pergerakan, utamanya menarik atau mendorong kapal lainnya di pelabuhan, laut lepas atau melalui sungai atau terusan. Kapal tunda digunakan juga untuk menarik tongkang, kapal rusak, dan peralatan lainnya.

3. Invoice

Invoice menurut Mulyadi (2016) adalah dokumen yang dipergunakan sebagai dasar pencatatan timbulnya dari transaksi penjualan bisnis dapat mempengaruhi efisiensi dan efektivitas transaksi. Invoice merupakan dokumen wajib yang harus dimiliki oleh perusahaan atau badan usaha yang terdaftar pajak. Umumnya, invoice dibuat menjadi tiga rangkap. Invoice asli digunakan oleh perusahaan sebagai arsip dan kedua *copy* lainnya diberikan kepada pembeli serta penjual sebagai dokumen atau arsip keuangan.

Beberapa jenis invoice yang sering digunakan untuk bertransaksi oleh pengusaha dan pebisnis adalah sebagai berikut:

a. Invoice Biasa

Invoice ini biasanya digunakan untuk transaksi sederhana yang hanya berisi nama barang, jumlah barang dan harga jual masing-masing barang.

b. Invoice Proforma

Invoice proforma adalah invoice yang bersifat sementara sebelum penjual mengirimkan semua barang. Invoice ini diberikan kepada pembeli secara bertahap sebagai bukti bahwa sebagian barang sudah dikirim. Apabila barang sudah semua terkirim maka penjual memberikan invoice biasa kepada penjual sebagai ganti dari invoice proforma.

c. Invoice Konsuler

Invoice konsuler biasanya digunakan untuk transaksi antar negara atau internasional seperti ekspor dan impor barang. Penggunaan invoice konsuler harus melakukan pengesahan dan persetujuan dari *atase* perdagangan dari negara yang bertransaksi.

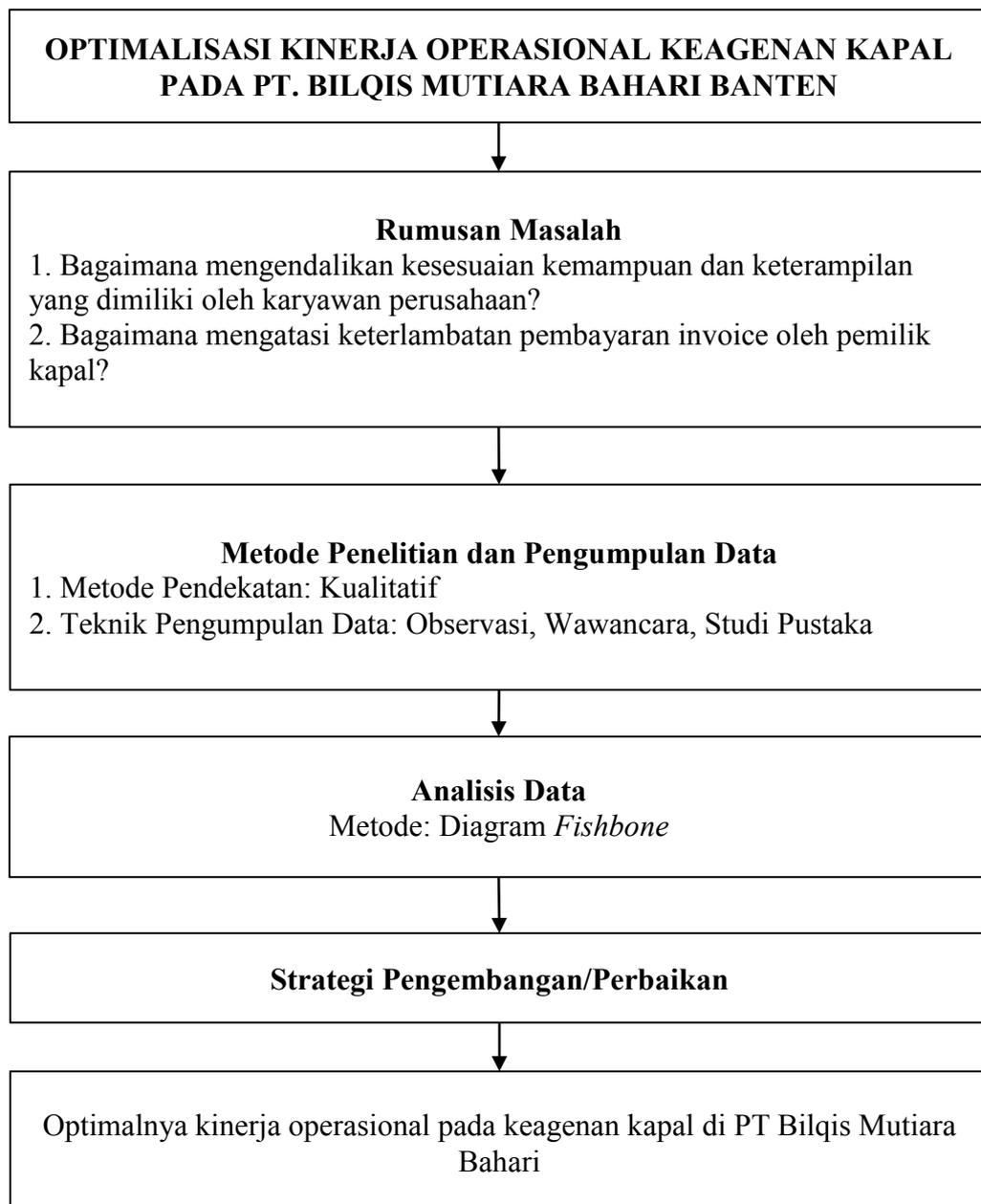
C. KERANGKA PEMIKIRAN

Menurut Sugiyono (2017) mengemukakan bahwa kerangka berpikir merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting. Kerangka pemikiran adalah suatu konsepsi yang menyajikan hubungan antara variabel yang akan diperkirakan terjadi dan diperoleh dari hasil penjabaran pustaka. Untuk dapat memaparkan pembahasan dari skripsi ini, maka dibuat suatu kerangka pemikiran

terhadap hal-hal yang menjadi pembahasan pokok, yaitu mengenai: **“Optimalisasi Kinerja Operasional Keagenan Kapal pada PT Bilqis Mutiara Bahari Banten”**.

Berdasarkan uraian berbagai teori dan penjelasan dari pendapat para ahli pada tinjauan pustaka sebelumnya, untuk mendukung pemaparan bab-bab yang akan dibahas selanjutnya maka perlu ditulis kerangka pemikiran. Dari uraian diatas maka dapat dilihat suatu bagan alur pemikiran secara garis besar sebagai berikut:

Gambar 2. 1 Kerangka Pemikiran



BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan pada saat penulis melaksanakan Praktek Darat (PRADA) di PT. Bilqis Mutiara Bahari selama 10 (sepuluh) bulan terhitung dari tanggal 8 Agustus 2022 sampai dengan 8 Juni 2023.

2. Tempat Penelitian

Penulis mengambil tempat penelitian di PT. Bilqis Mutiara Bahari Banten. Berikut adalah data perusahaan:

Nama	: PT. Bilqis Mutiara Bahari
Alamat	: Ruko Orange No. 5 Jl. Raya Cilegon – Serang KM 1,2 Serdang, Kramatwatu, Serang – Banten.
Telepon	: +622547813683
E-Mail	: info@bmb-agency.co.id
Akte Pendirian	: Nomor 48 tanggal 15 September 2016
Notaris	: Yade Erianzah Waldo, S.H., M.Kn.

B. METODE PENDEKATAN

Menurut Sugiyono (2013) metode penelitian adalah cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu. Metode pendekatan yang digunakan oleh penulis dalam skripsi ini adalah menggunakan metode kualitatif. Penelitian kualitatif dilaksanakan untuk membangun pengetahuan melalui pemahaman dan penemuan. Dimana biasanya pengumpulan data menggunakan pengamatan langsung, wawancara, studi dokumen. Teknik pemeriksaan keabsahan data yang penulis gunakan menggunakan triangulasi metode. Triangulasi data merupakan teknik pengumpulan data yang sifatnya menggabungkan berbagai data dan

sumber yang telah ada (Sugiyono, 2015). Triangulasi metode dilakukan dengan membandingkan hasil tes tertulis dengan hasil wawancara. Data-data yang telah diperoleh kemudian dianalisis dengan cara menyusun, mengorganisasikan, dan memilah data sesuai dengan kategorinya untuk kemudian dapat ditarik sebuah kesimpulan dan memberikan argumentasi mengenai data tersebut.

Metode kualitatif dilakukan dengan beberapa pertimbangan, pertama menyesuaikan metode kualitatif lebih mudah apabila berhadapan dengan kenyataan ganda; kedua, metode ini menyajikan secara langsung hubungan antara peneliti dengan responden; ketiga, metode ini lebih peka dan lebih dapat menyesuaikan diri dengan banyak penajaman pengaruh bersama dan terhadap pola-pola nilai yang dihadapi (Moleong, 2000). Dengan demikian penulis mencoba menggambarkan potret permasalahan yang ada di lapangan dalam hal yang dapat dilakukan PT. Bilqis Mutiara Bahari untuk mengoptimalkan kinerja operasional keagenan kapal.

C. SUMBER DATA

Menurut Suharsimi Arikunto (2013) sumber data yang dimaksud dalam penelitian adalah subjek dari mana data dapat diperoleh. Sumber data dibagi menjadi 2 (dua) yaitu sumber data primer dan sumber data sekunder.

1. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh dari objek penelitian yang dikumpulkan dengan cara melakukan observasi langsung serta dilakukannya wawancara kepada beberapa pihak terkait pada PT. Bilqis Mutiara Bahari.

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah sumber data yang tidak langsung yang bukan diusahakan sendiri pengumpulannya oleh peneliti, biasanya telah tersusun dalam bentuk dokumen-dokumen. Data sekunder juga dapat diperoleh dengan cara mempelajari buku-buku yang berkaitan dengan permasalahan di skripsi.

D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Dalam penyusunan skripsi ini, teknik pengumpulan data yang penulis gunakan adalah dengan menggunakan metode triangulasi yaitu dengan melakukan observasi secara langsung pada saat melakukan Praktek Darat untuk mengamati kondisi kerja sehingga dapat lebih memahami keadaan yang terjadi. Penulis juga melakukan wawancara kepada beberapa pihak untuk memahami objek penelitian sekaligus juga menganalisa dokumen pendukung terkait dengan penelitian. Berikut teknik pengumpulan data yang penulis gunakan:

1. Observasi

Metode penelitian ini dilakukan untuk mendapatkan data yang diperlukan secara langsung dari objek penelitian. Dalam memperoleh data tersebut penulis menggunakan teknik pengumpulan data berupa observasi. Observasi adalah pengumpulan data informasi berdasarkan pengamatan langsung oleh penulis yang dilakukan selama melaksanakan Praktek Darat (PRADA) di PT Bilqis Mutiara Bahari.

2. Teknik Komunikasi Langsung (Wawancara)

Teknik komunikasi langsung atau wawancara merupakan salah satu metode pengumpulan data dengan melakukan tanya jawab secara lisan untuk memperoleh data. Dalam penelitian, wawancara dapat digunakan sebagai metode utama, pelengkap atau standar (Hadi, 2004). Dalam metode ini penulis melakukan tanya jawab bersama beberapa karyawan di divisi operasional dan divisi keuangan pada PT. Bilqis Mutiara Bahari dalam hal kinerja operasional keagenan kapal.

3. Studi Pustaka

Yaitu teknik pengumpulan data yang digunakan untuk mengumpulkan informasi dan landasan teori yang digunakan sebagai dasar untuk menganalisis permasalahan dengan menggunakan sumber tertulis seperti literatur, jurnal ilmiah, mempelajari buku-buku yang berhubungan dengan objek permasalahan yang dihadapi, maka dapat ditemukan berbagai hal-hal yang berpengaruh serta materi kuliah di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) yang berkaitan dengan permasalahan dan penelitian skripsi ini guna memudahkan penulis dalam penyusunan.

E. TEKNIK ANALISIS DATA

Dalam penulisan skripsi ini teknis analisis yang digunakan adalah deskriptif kualitatif dengan menggunakan metode teknik analisis diagram tulang ikan (*fishbone*). Diagram tulang ikan merupakan teknik yang sering digunakan dalam mengidentifikasi masalah atau penyebab dalam manajemen mutu. Diagram ini bertujuan untuk menemukan masalah yang menyebabkan kualitas proses produksi menurun.

Menurut Murnawan (2014), *Fishbone* merupakan salah satu cara meningkatkan kualitas yang ditemukan oleh ilmuwan Jepang pada tahun 1960-an. *Fishbone* merupakan alat kendali mutu yang digunakan untuk mendeteksi masalah yang terjadi di perusahaan. *Fishbone* digunakan dalam penerapannya untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang menjadi masalah. Sedangkan menurut A. Vandy Pramujaya (2019), *fishbone* diagram merupakan suatu metode analisis yang digunakan untuk mengidentifikasi masalah kualitas dan *check point* yang meliputi empat jenis bahan atau peralatan, tenaga kerja dan metode.

Fungsi dari *Fishbone* diagram adalah menjabarkan penyebab permasalahan hingga ke akarnya sehingga penyebab tersebut dapat segera ditindaklanjuti (Nilma, 2018). Konsep dasar dari Diagram *Fishbone* adalah permasalahan mendasar diletakkan pada bagian kanan dari diagram atau pada bagian kepala dari kerangka tulang ikannya. Penyebab permasalahan digambarkan pada sirip dan durinya. Kategori penyebab permasalahan yang sering digunakan sebagai *start* awal meliputi *materials* (bahan baku), *machines and equipment* (mesin dan peralatan), *manpower* (sumber daya manusia), *methods* (metode), *mother nature/environment* (lingkungan), dan *measurement* (pengukuran). Ke-enam penyebab munculnya masalah ini sering disingkat dengan 6M. Penyebab lain dari masalah selain 6M tersebut dapat dipilih jika diperlukan. Untuk mencari penyebab dari permasalahan, baik yang berasal dari 6M seperti dijelaskan di atas maupun penyebab yang mungkin lainnya dapat digunakan teknik *brainstorming*.

Menurut Pande, *et al* (2003), terdapat enam faktor yang dapat menjadi penyebab dalam diagram tulang ikan ini. Keenam faktor tersebut adalah sebagai berikut:

1. *Man Power*

Man adalah orang-orang yang berpengaruh terhadap proses-proses yang dilakukan oleh perusahaan.

2. *Method*

Metode adalah prosedur, proses, dan instruksi kerja pada sebuah perusahaan.

3. *Material*

Material adalah *input* mentah yang akan digunakan dalam proses atau diubah menjadi barang jadi melalui proses-proses.

4. *Machine and Equipment*

Mesin yang dimaksud adalah peralatan termasuk komputer dan alat-alat yang digunakan dalam memproses material

5. *Measurement*

Measure adalah teknik yang dilakukan dalam penilaian mutu atau kuantitas kerja dalam perusahaan, termasuk proses inspeksi.

6. *Mother Nature/Environment*

Mother nature yang dimaksud adalah lingkungan yang menjadi tempat dimana proses-proses berlangsung atau dilakukan. *Mother nature* dapat termasuk lingkungan natural dan juga fasilitas dalam lingkungan kerja.

Saat membuat diagram *fishbone* ini, dibutuhkan waktu sekitar 30-60 menit.

Berikut langkah-langkah pembuatan diagram *fishbone*, diantaranya:

1. Menyepakati pernyataan masalah

Pernyataan masalah ini diinterpretasikan sebagai “*effect*” atau secara visual dalam *fishbone* seperti “kepala ikan”. Tuliskan masalah tersebut di sebelah paling kanan. Gambarkan sebuah kotak mengelilingi tulisan pernyataan masalah tersebut dan buat panah horizontal panjang menuju arah kotak.

2. Mengidentifikasi kategori-kategori

Dari analisis horizontal utama, buat garis diagonal yang menjadi “cabang”. Setiap cabang mewakili “sebab utama” dari masalah yang ditulis. Sebab ini diinterpretasikan sebagai “*cause*” atau secara visual dalam *fishbone* seperti “tulang ikan”. Kategori sebab utama mengorganisasikan sebab sedemikian rupa sehingga masuk akal dengan situasi.

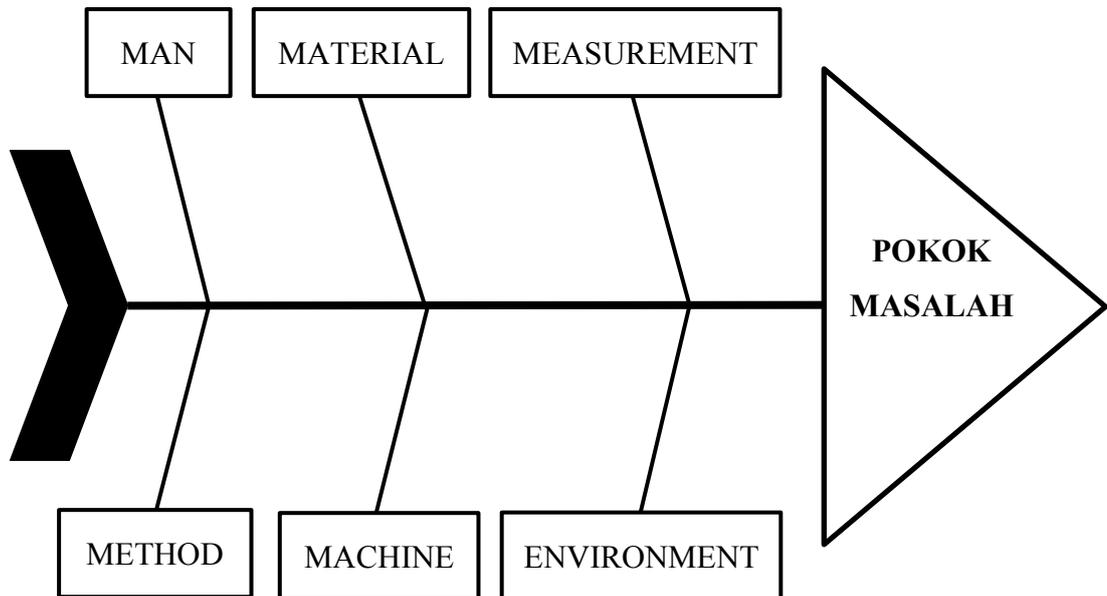
3. Menemukan sebab-sebab potensial dengan cara *brainstorming*

Setiap kategori mempunyai sebab-sebab yang perlu diuraikan melalui sesi *brainstorming*.

4. Mengevaluasi dan menyepakati penyebab yang paling mungkin.

Gambar 3. 1

Diagram Tulang Ikan (*Fish Bone*)



Mekanisme penggunaan diagram *fishbone analysis* dilakukan untuk menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja operasional pada keagenan kapal. Selanjutnya akan ditarik kesimpulan dan dirangkum untuk memudahkan pembahasan.

1. *Man*

Man merupakan analisis data mengenai karyawan yang kurang terlatih dan memiliki pengetahuan yang kurang sehingga dapat menyebabkan masalah operasional pada PT. Bilqis Mutiara Bahari. Terbatasnya karyawan yang memiliki keterampilan dapat mempengaruhi produktivitas dan kualitas pelayanan yang diberikan oleh perusahaan kepada pengguna jasa.

2. *Method*

Method adalah analisis data mengenai kelonggaran kebijakan pembayaran invoice dengan tidak adanya konsekuensi atas keterlambatan pembayaran yang dilakukan oleh pemilik kapal. Selain itu juga tidak adanya pelatihan yang membantu karyawan untuk meningkatkan keterampilannya. Kurangnya keterampilan karyawan dapat mempengaruhi proses penagihan invoice menjadi kurang lancar.

3. *Machine*

Machine adalah analisis data mengenai sistem pencatatan tagihan invoice yang dilakukan pada PT. Bilqis Mutiara Bahari. Pencatatan tagihan masih

menggunakan dilakukan secara manual. Pencatatan secara manual dapat memakan waktu yang lebih lama dan kurang efektif.

4. *Measurement*

Measurement adalah analisis data mengenai terbatasnya jumlah karyawan yang terampil sehingga dapat memperlambat operasional perusahaan.

5. *Material*

Material adalah analisis data mengenai pengawasan yang kurang baik terhadap pembayaran invoice dapat memberikan dampak yang negatif pada arus kas perusahaan sehingga mempengaruhi kinerja operasional.

6. *Environment*

Environment adalah analisis data mengenai banyaknya persaingan yang terjadi dalam usaha di bidang keagenan kapal. Perusahaan menjadi lebih terfokus pada menarik pelanggan baru daripada memastikan pembayaran invoice tepat waktu oleh pemilik kapal.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Dalam bab ini penulis akan membahas tentang permasalahan-permasalahan atau fakta-fakta yang terjadi dan menguraikan sebagian dari peristiwa yang penulis alami pada saat melaksanakan Praktek Darat (PRADA). Adapun untuk memudahkan penelitian, penulis akan menyampaikan deskripsi data, dimana deskripsi tentang data-data terkait tersebut antara lain:

1. Profil Perusahaan

PT. Bilqis Mutiara Bahari merupakan perusahaan yang melakukan kegiatan bisnis pelayaran dan bergerak di bidang jasa transportasi laut khususnya bidang keagenan kapal. PT. Bilqis Mutiara Bahari berperan sebagai perwakilan pengurusan keperluan kapal selama berada di pelabuhan dimana PT. Bilqis Mutiara Bahari membantu kapal dalam pelayanan jasa *clearance in* dan *clearance out*, pemenuhan semua dokumen yang diperlukan, termasuk *manifest cargo*, dokumen muatan, serta dokumen keamanan dan kesehatan. Selain itu juga bertugas membantu memenuhi kebutuhan kapal seperti penyediaan bahan bakar (*bunker*), air (*supply fresh water*), dan kebutuhan logistik lainnya. PT. Bilqis Mutiara Bahari mengageni kapal-kapal milik *principal* berbendera nasional yang mengangkut berbagai muatan tujuan dalam negeri seperti muatan batu bara, methanol, pasir dan lainnya.

Dalam rangka mewujudkan pelayanan terbaik terhadap pelanggan maka PT. Bilqis Mutiara Bahari memiliki visi misi, antara lain:

a. Visi

Menjadi pemimpin yang bersinergi dibidang industri pelayaran nasional, serta memberikan jasa keagenan yang profesional.

b. Misi

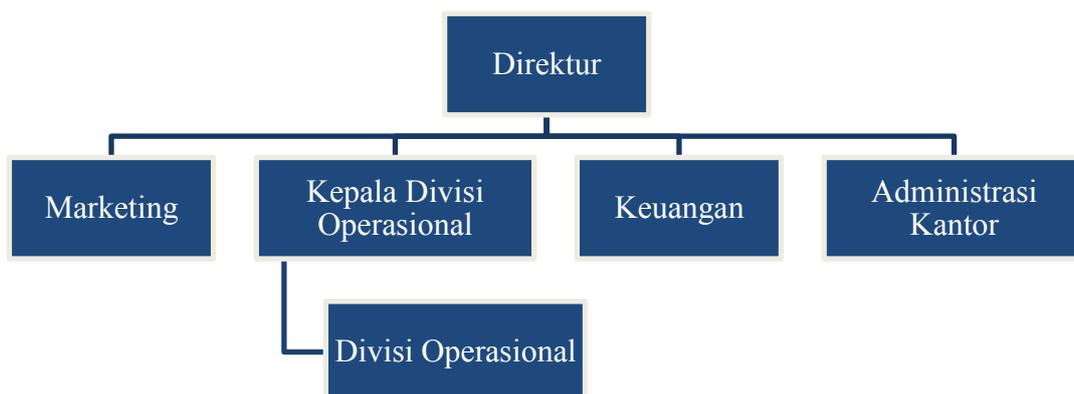
Memberikan kepuasan dan pelayanan kepada rekan kerja pelayanan serta memberikan informasi yang cepat guna kelancaran kerja sama.

2. Struktur Organisasi Perusahaan

Struktur organisasi dianggap baik dan tepat apabila terdapat pembagian tugas dan tanggung jawab yang jelas untuk mencapai tujuan perusahaan. Struktur organisasi pada PT. Bilqis Mutiara Bahari menunjukkan pembagian wewenang dan tanggung jawab yang jelas sehingga lebih mudah melakukan pengawasan secara efektif dan efisien. Struktur organisasi yang dimiliki PT. Bilqis Mutiara Bahari pada periode Agustus 2022 sampai dengan Mei 2023 adalah sebagai berikut:

Gambar 4. 1

Struktur Organisasi Perusahaan



a. Direktur (Kepala Perusahaan)

- 1) Mengkoordinasikan, mengawasi serta memimpin manajemen perseroan.
- 2) Memastikan semua kegiatan usaha perseroan dijalankan sesuai dengan visi, misi dan nilai perseroan.
- 3) Mengawasi dan menelaah manajemen resiko, sistem pengendalian internal perseroan, tata kelola perusahaan untuk kepentingan pemegang saham minoritas dan pemangku lainnya.
- 4) Memimpin sumber daya manusia, teknik dan komunikasi perusahaan.
- 5) Memberikan persetujuan atas operasional manajemen kantor dan operasional lapangan sebelum pelaksana.

- b. Bagian Marketing
 - 1) Memasarkan jasa perusahaan kepada masyarakat luar atau perusahaan lainnya.
 - 2) Melakukan hubungan kerja sama yang baik kepada perusahaan pelayaran lainnya.
 - 3) Menyusun strategi pemasaran berdasarkan kondisi pasar dan kemampuan perusahaan.
- c. Kepala Divisi Operasional
 - 1) Merencanakan penyediaan dan pelaksanaan perusahaan jasa labuh kapal.
 - 2) Merencanakan penyediaan dan melaksanakan perusahaan jasa pandu, tunda, kepil serta berkoordinasi dengan pihak jasa kepanduan.
 - 3) Memantau pelaksanaan pengelolaan keuangan operasional lapangan.
 - 4) Melaksanakan pengumpulan data operasional bulanan untuk kegiatan laporan kantor.
 - 5) Melaksanakan penyiapan dan penyusunan rencana anggaran biaya operasional kapal dan laporan kantor.
 - 6) Melakukan koordinasi dan sinkronisasi dalam hubungan karyawan dalam divisi operasional untuk kesatuan gerak yang sesuai dengan tugas pokok.
- d. Divisi Operasional
 - 1) Mendukung kelancaran operasional perusahaan dalam layanan perkantoran maupun di lapangan.
 - 2) Menyediakan perencanaan dan melaksanakan kegiatan operasional kapal serta menjaga kelancaran dan keselamatan kapal yang diageni.
 - 3) Menyiapkan dan menyediakan perlengkapan dokumen-dokumen yang dibutuhkan untuk kegiatan *clearance* kapal yang diageni.
 - 4) Menyediakan data dan dokumentasi yang dibutuhkan dalam penanganan kapal yang diageni.
 - 5) Merencanakan dan menyediakan perlengkapan dalam kegiatan bongkar muat barang.
- e. Bagian Keuangan
 - 1) Merencanakan dan melaksanakan anggaran yang dibutuhkan untuk kegiatan perusahaan.

- 2) Melaksanakan administrasi dengan pihak instansi pelabuhan dan menyiapkan laporan keuangan.
 - 3) Melaksanakan administrasi hutang piutang dan perbendaharaan perusahaan.
 - 4) Mengawasi pelaksanaan tugas di lingkungan keuangan.
 - 5) Melaksanakan koordinasi dan kegiatan pengendalian keuangan perusahaan.
 - 6) Menyiapkan dan melaksanakan penyusunan laporan keuangan kantor.
- f. Bagian Administrasi Kantor
- 1) Menerima panggilan telepon kantor.
 - 2) Menyusun keperluan surat menyurat kantor.
 - 3) Mengendalikan dan mengawasi permintaan *overhead* kantor.
 - 4) Melakukan pengumpulan arsip data lapangan maupun arsip data kantor.

3. Potensi yang Dimiliki Perusahaan

Setiap perusahaan sangat bergantung pada karyawan yang dimilikinya untuk menjalankan perusahaan dengan pelayanan yang berkualitas. Semakin baik dan berkualitas karyawan yang dimiliki perusahaan dapat berpengaruh pada peningkatan pendapatan perusahaan. Jumlah karyawan PT. Bilqis Mutiara Bahari sebanyak sepuluh (10) orang, dengan rincian sebagaimana tabel 4.1 di bawah ini:

Tabel 4. 1

Jumlah Karyawan PT. Bilqis Mutiara Bahari

No.	Jabatan	Jumlah
1	Direktur (Kepala Perusahaan)	1
2	Bagian Marketing	1
3	Kepala Divisi Operasional	1
4	Divisi Operasional	5
5	Bagian Keuangan	2
6	Bagian Administrasi Kantor	1
Jumlah		11

Sumber diolah dari PT. Bilqis Mutiara Bahari 2023

4. Jenjang Pendidikan Karyawan

Jenjang pendidikan karyawan sangat penting dalam perkembangan perusahaan. Dengan jenjang pendidikan yang tinggi maka kualitas dari perusahaan dapat bersaing dengan perusahaan lainnya.

Tabel 4. 2

Data Karyawan Berdasarkan Jenjang Pendidikan

Bagian \ Ijazah	Umum	Sarjana	Diploma
Direktur Utama			1 Orang
Marketing	1 Orang		
Kepala Divisi Operasional	1 Orang		
Divisi Operasional	5 Orang		
Keuangan		2 Orang	
Administrasi Kantor	1 Orang		

Sumber diolah dari PT. Bilqis Mutiara Bahari 2023

5. Data Fasilitas Perusahaan

Penyediaan fasilitas perusahaan sangat penting dalam menunjang kegiatan operasional pada PT. Bilqis Mutiara Bahari.

Tabel 4. 3

Data Fasilitas Perusahaan

No.	Fasilitas	Jumlah	Keterangan
1	Laptop	6	Kondisi 4 baik, 2 rusak
2	Printer	4	Kondisi baik
3	Mesin fotocopy	1	Kondisi baik
4	Telepon	2	Kondisi 1 baik, 1 rusak
5	Mobil	2	Kondisi baik
6	Sepeda Motor	8	Kondisi baik

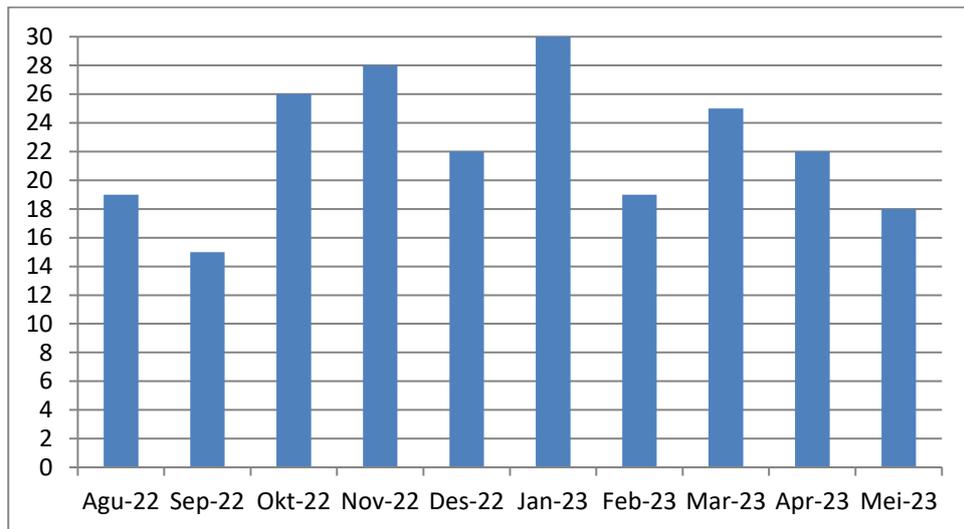
Sumber diolah dari PT. Bilqis Mutiara Bahari 2023

6. Data Jumlah Kunjungan Kapal

Berikut ini data mengenai jumlah keseluruhan kunjungan kapal yang menggunakan jasa keagenan PT. Bilqis Mutiara Bahari selama periode bulan Agustus 2022 sampai dengan bulan Mei 2023.

Gambar 4. 2

Jumlah Kunjungan Kapal yang Diageni PT. Bilqis Mutiara Bahari



Sumber diolah dari PT. Bilqis Mutiara Bahari 2023

Dari data kunjungan kapal di atas dapat disimpulkan bahwa kapal yang diageni PT. Bilqis Mutiara Bahari mengalami perubahan setiap bulannya. PT. Bilqis Mutiara Bahari mengageni kapal sebanyak 224 kapal selama periode bulan Agustus 2022 sampai dengan bulan Mei 2023 dengan rata-rata setiap bulannya mengageni kapal sebanyak dua puluh dua (22) kapal.

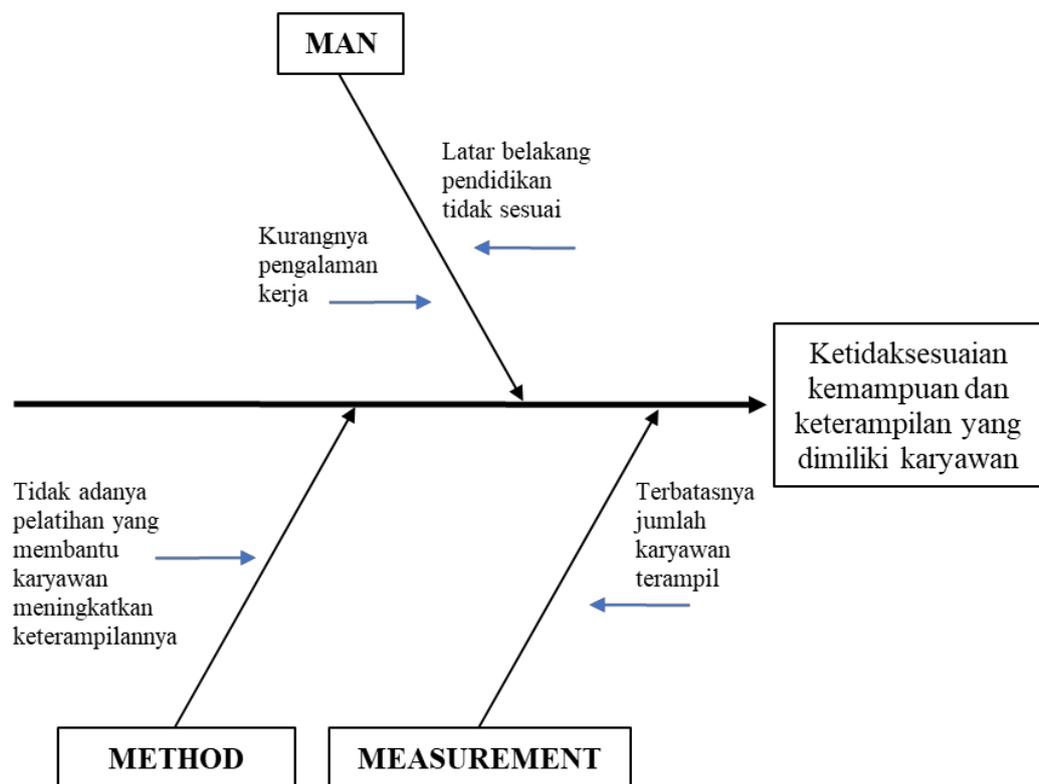
B. ANALISIS DATA

Berdasarkan penelitian dan pengumpulan data-data selama di lapangan, maka pada bagian ini penulis akan menguraikan pembahasan tentang penggunaan diagram *fishbone* sebagai teknik analisis. Pengumpulan data yang dimaksud adalah dengan memperoleh data-data yang berkaitan dengan keterampilan. Analisis data dimaksudkan untuk mengelola dan mengidentifikasi data yang ada pada saat penulis melakukan praktek darat di PT. Bilqis Mutiara Bahari melalui pengamatan dan penelitian. Dengan menggunakan teknik *fishbone* penulis membuat suatu indikasi faktor-faktor baik dari dalam perusahaan maupun dari luar perusahaan berikut perinciannya adalah

1. Ketidaksesuaian kemampuan dan keterampilan yang dimiliki oleh karyawan perusahaan

Berdasarkan data perusahaan yang diperoleh penulis pada saat melaksanakan praktek darat, terjadinya ketidaksesuaian kemampuan dan keterampilan karyawan disebabkan oleh beberapa faktor yang digambarkan dalam diagram *fishbone* berikut.

Gambar 4.3
Diagram *Fishbone*



Berdasarkan diagram *fishbone* di atas dapat diketahui bahwa faktor-faktor penyebab dari ketidaksesuaian kemampuan dan keterampilan yang dimiliki karyawan perusahaan ada dua faktor, yaitu *man* dan *material*. Berikut adalah rincian dari kedua faktor tersebut.

a. *Man*

Untuk dapat melaksanakan pekerjaan pada setiap karyawan, maka karyawan tersebut harus mempunyai kemampuan dan keterampilan yang dapat dipercaya oleh perusahaan dan kemampuan tersebut akan menjadi pedoman bagi karyawan untuk bekerja secara profesional. Kurangnya penguasaan informasi yang diberikan atasan mengenai pekerjaan yang ditugaskan menyebabkan karyawan kurang memahami pekerjaannya secara

jelas sehingga menyebabkan tugas yang diberikan menjadi belum terselesaikan dengan baik.

Banyak karyawan yang tidak memenuhi kualifikasi yang dibutuhkan oleh perusahaan. Hal ini disebabkan oleh latar belakang pendidikan yang tidak sesuai dan pengalaman kerja belum mencukupi untuk bekerja dengan baik. Hal ini dapat menyebabkan kompetensi menjadi menurun karena pendidikan yang dimiliki oleh karyawan sangat penting dan memberikan pengaruh yang baik bagi karyawan untuk dapat bekerja secara baik sesuai dengan tugas yang diberikan.

Tidak sesuainya pendidikan yang ada pada PT. Bilqis Mutiara Bahari dikarenakan beberapa karyawan yang masih berpendidikan terakhir Sekolah Menengah Atas (SMA) yang diterima bekerja sehingga menyebabkan keterampilan yang dimiliki karyawan belum sesuai dengan kompetensi yang diharapkan oleh perusahaan. Ketidaksiuaian antara kualifikasi karyawan yang dimiliki dengan yang dibutuhkan oleh perusahaan mengakibatkan perusahaan memiliki karyawan terampil yang terbatas.

b. *Method*

Tidak adanya pelatihan yang membantu karyawan untuk meningkatkan keterampilan yang dimilikinya dapat mempengaruhi kinerja operasional perusahaan. Tanpa pelatihan yang memadai dapat mengakibatkan karyawan melakukan kesalahan operasional, penundaan dalam menyelesaikan tugas, dan penurunan kualitas layanan yang diberikan kepada pelanggan. Dengan adanya pelatihan yang tepat dapat meningkatkan kompetensi dan keterampilan karyawan yang berpengaruh pada peningkatan kinerja operasional perusahaan dan kualitas layanan yang diberikan.

c. *Measurement*

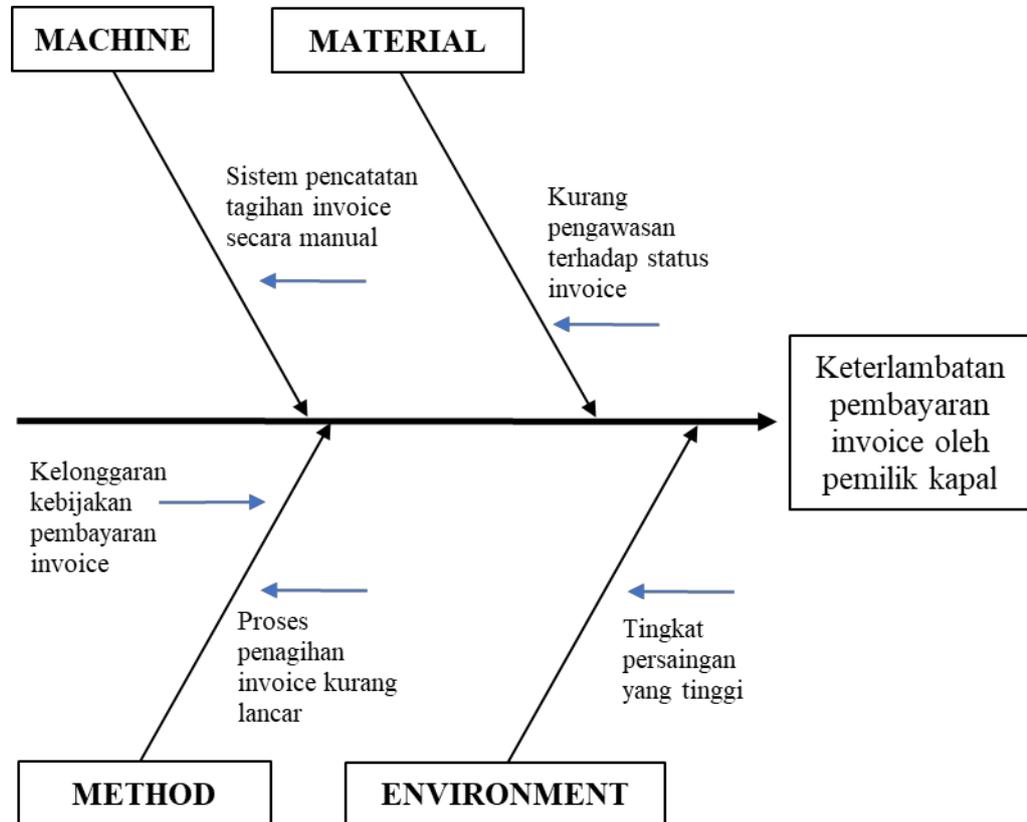
Terbatasnya jumlah karyawan yang terampil dapat memperlambat operasional perusahaan. Tugas-tugas yang seharusnya dapat diselesaikan dengan cepat menjadi lebih sehingga menghambat kinerja operasional perusahaan secara keseluruhan. Perusahaan dapat meningkatkan keterampilan karyawan untuk meningkatkan produktivitas dan daya saing perusahaan di pasar.

2. Keterlambatan pembayaran invoice oleh pemilik kapal

Pada permasalahan ini, faktor yang menyebabkan terlambatnya pembayaran invoice antara lain digambarkan dalam diagram *fishbone* berikut.

Gambar 4.4

Diagram *Fishbone*



Berdasarkan diagram *fishbone* di atas dapat diketahui bahwa faktor-faktor penyebab dari keterlambatan pembayaran invoice oleh pemilik kapal ada dua faktor, yaitu *machine* dan *method*. Berikut adalah rincian dari kedua faktor tersebut.

a. *Machine*

Dalam bisnis di bidang keagenan kapal teknologi informasi dapat digunakan untuk mengontrol data tagihan pembayaran invoice yang akurat. Tujuannya adalah untuk memastikan bahwa perusahaan memiliki data tagihan yang akurat terkait transaksi yang terjadi dan invoice tersebut valid pada saat transaksi dilakukan.

Pencatatan tagihan pembayaran invoice yang dilakukan pada PT. Bilqis Mutiara Bahari masih menggunakan pencatatan manual. Dimana pencatatan manual dapat menyebabkan beberapa hambatan dalam kinerja

operasional perusahaan. Pencatatan manual memakan waktu yang lebih lama dibandingkan sistem online sehingga dapat memperlambat proses pembuatan dan pengiriman invoice. Analisis data yang dicatat secara manual sulit untuk dilakukan secara cepat dan efektif yang dapat membatasi kemampuan perusahaan untuk menilai kinerja dan menemukan masalah.

b. *Method*

Berdasarkan kejadian di lapangan kinerja operasional dipengaruhi oleh keterampilan komunikasi yang dilakukan oleh agen dengan pemilik kapal. Komunikasi yang tidak efektif antara agen dan pemilik kapal mengenai status layanan dan pembayaran dapat membuat salah satu pihak tidak menyadari kewajibannya.

Kebijakan pembayaran yang tidak ketat dari agen terhadap pemilik kapal dapat menyebabkan terjadinya keterlambatan pembayaran invoice oleh pemilik kapal. Dimana keterlambatan pembayaran dapat mengganggu operasional agen karena agen membutuhkan dana untuk menjalankan tugas operasionalnya. Kelonggaran kebijakan pembayaran tanpa adanya konsekuensi memungkinkan pemilik kapal untuk tidak memprioritaskan pembayaran tepat waktu. Terlambatnya pembayaran oleh pemilik kapal juga dapat mengganggu kepercayaan antara agen dengan pemilik kapal yang dapat mempengaruhi kerja sama di masa mendatang.

c. *Material*

Kualitas pelayanan yang diberikan oleh PT. Bilqis Mutiara Bahari dipengaruhi oleh keterampilan yang dimiliki karyawan perusahaan. Apabila karyawan memiliki kemampuan yang terampil dalam pelayanan maka dapat memberikan kepuasan terhadap pelanggan. Kurangnya keterampilan yang dimiliki karyawan dapat mengakibatkan pelayanan yang buruk termasuk dalam pengawasan penagihan invoice kepada pemilik kapal. Kurangnya pengawasan terhadap pembayaran oleh pemilik kapal dapat berdampak negatif pada arus kas perusahaan. Arus kas yang terganggu dapat menghambat operasional sehari-hari dan mengurangi kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban keuangan lainnya.

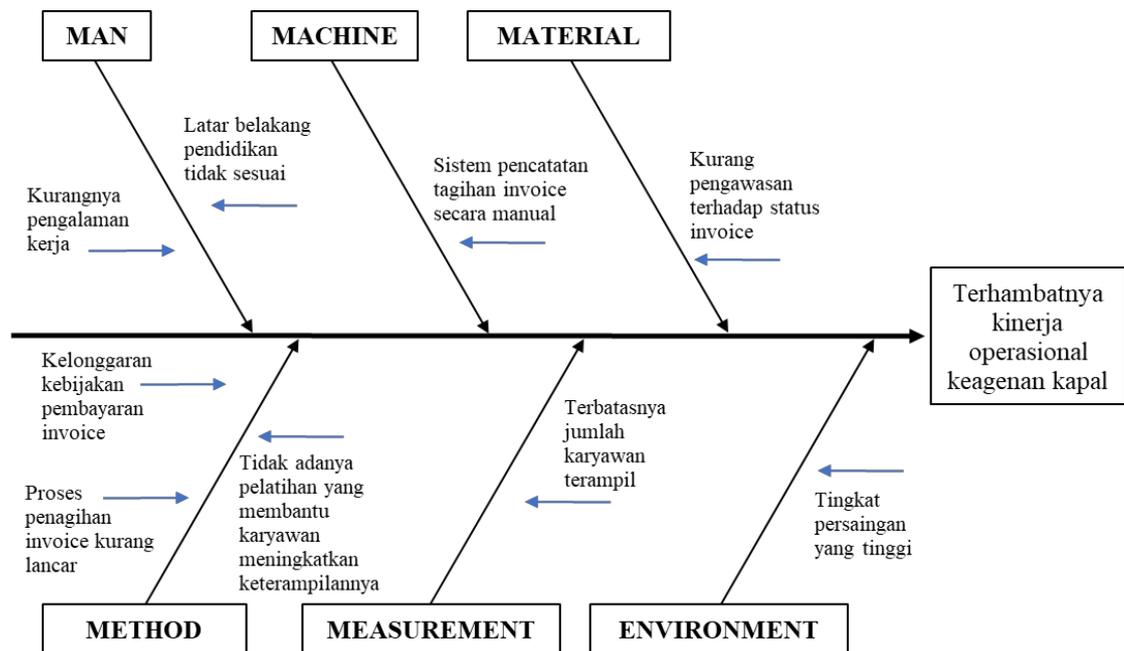
d. *Environment*

Banyaknya persaingan dalam usaha di bidang keagenan kapal yang beroperasi mengharuskan PT. Bilqis Mutiara Bahari untuk meningkatkan kualitas pelayanan agar tidak kehilangan kerja sama dengan pelanggan. Dalam menghadapi persaingan yang ketat perusahaan menjadi lebih terfokus pada menarik pelanggan

baru daripada memastikan pembayaran invoice tepat waktu oleh pemilik kapal. Hal ini dapat mengakibatkan kurangnya perhatian pada pengawasan pembayaran dari pemilik kapal.

Berdasarkan kedua permasalahan di atas didapat diagram *fishbone* secara keseluruhan dalam meningkatkan kinerja operasional keagenan kapal pada PT. Bilqis Mutiara Bahari sebagai berikut:

Gambar 4.5
Diagram Fishbone



Berdasarkan diagram *fishbone* di atas dapat diketahui ada enam faktor penyebab dari kedua permasalahan dalam meningkatkan kinerja operasional keagenan kapal pada PT. Bilqis Mutiara Bahari yaitu *man*, *method*, *machine*, *measurement*, *material*, dan *environment*. Berikut ini adalah rincian dari keempat faktor tersebut:

1. *Man*

- a. Latar belakang pendidikan karyawan tidak sesuai

Perusahaan dalam menempatkan karyawan tidak sesuai dengan pendidikan dan keterampilan yang dimiliki karyawan. Selain itu juga perusahaan merekrut karyawan tidak sesuai dengan bidang yang dibutuhkan.

- b. Kurangnya pengalaman kerja karyawan
Karyawan memiliki pengalaman kerja yang belum cukup untuk bekerja di lapangan dalam perusahaan keagenan kapal.

2. *Method*

- a. Kelonggaran kebijakan pembayaran invoice
Kelonggaran kebijakan pembayaran invoice terhadap pemilik kapal yang telat melakukan pembayaran dimana perusahaan tidak memberikan konsekuensi untuk keterlambatan tersebut.
- b. Proses penagihan invoice kurang lancar
Penagihan invoice yang dilakukan perusahaan kepada pemilik kapal kurang lancar mengakibatkan pemilik kapal kurang bertanggung jawab terhadap pembayaran tepat waktu.
- c. Tidak adanya pelatihan untuk karyawan meningkatkan keterampilannya
Tidak adanya pelatihan untuk karyawan yang memiliki keahlian dan kemampuan yang belum cukup sehingga mempengaruhi kualitas kinerja karyawan.

3. *Machine*

- a. Sistem pencatatan tagihan invoice secara manual
Pencatatan tagihan invoice yang dilakukan masih menggunakan sistem manual yang dapat memakan waktu lebih lama serta dapat mengakibatkan ketidakakuratan dalam catatan keuangan.

4. *Measurement*

- a. Terbatasnya jumlah karyawan terampil
Terbatasnya jumlah karyawan yang terampil dapat menghambat kinerja operasional perusahaan secara keseluruhan.

5. *Material*

- a. Kurang pengawasan terhadap status invoice
Kurangnya pengawasan terhadap pembayaran oleh pemilik kapal dapat berdampak negatif pada arus kas perusahaan.

6. *Environment*

- a. Tingkat persaingan yang tinggi
Perusahaan menjadi lebih terfokus pada menarik pelanggan baru daripada memastikan pembayaran invoice tepat waktu oleh pemilik kapal.

C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Setelah penulis melakukan analisis terhadap kinerja operasional, penulis menemukan faktor-faktor penyebab terhambatnya kinerja operasional. Berdasarkan dari analisis data yang dihasilkan maka penulis berusaha mencari cara terbaik untuk masalah yang timbul saat terjadi hambatan pada kinerja operasional.

1. **Karyawan yang dimiliki perusahaan tidak sesuai dengan kemampuan dan keterampilan dalam hal pengendalian dan penyesuaian**

Alternatif pemecahan masalah yang diambil sebagai berikut:

a. Perekrutan karyawan sesuai dengan kualifikasi yang dibutuhkan

Upaya untuk mengatasi ketidaksesuaian kemampuan dan keterampilan yang dimiliki karyawan yaitu diperlukan perekrutan berdasarkan kualifikasi terhadap kompetensi dari posisi atau divisi yang akan ditempati. Perekrutan dilakukan secara berkala sesuai kebutuhan karyawan yang dibutuhkan dan selektif dalam merekrut karyawan, seperti penyesuaian tingkat pendidikan, pengalaman dalam bekerja, serta kompetensi yang benar-benar dibutuhkan oleh perusahaan.

b. Menempatkan karyawan sesuai dengan pendidikan dan keterampilan

Upaya lain yang dapat dilakukan oleh perusahaan yaitu dengan menempatkan karyawan sesuai dengan pendidikan dan keterampilan yang dimiliki oleh karyawan tersebut. Perusahaan dapat melakukan analisis kebutuhan pekerjaan untuk menentukan keterampilan dan kompetensi yang diperlukan untuk setiap posisi. Penilaian kinerja secara berkala juga diperlukan untuk memastikan karyawan tetap sesuai dengan kebutuhan posisi perusahaan.

c. Pelatihan tenaga kerja untuk karyawan yang belum sesuai dengan kualifikasi

Upaya yang dilakukan selanjutnya yaitu mengadakan pelatihan tenaga kerja kepada seluruh karyawan yang memiliki tingkat pendidikan dan pengalaman bekerja kurang sesuai dengan kualifikasi yang dibutuhkan oleh perusahaan. Dengan mengadakan pelatihan tenaga kerja perusahaan dapat menciptakan tenaga kerja yang terampil, ahli dan siap pakai sehingga mereka memiliki kemampuan yang sesuai untuk melaksanakan tugas dan pekerjaannya. Pelatihan tenaga kerja juga bertujuan untuk menambah pengetahuan dan keahlian agar mampu mengembangkan perusahaan lebih baik lagi.

2. Keterlambatan pembayaran invoice oleh pemilik kapal

Alternatif pemecahan masalah yang diambil sebagai berikut:

a. Melakukan penagihan kepada pihak kapal secara rutin

Upaya yang dapat dilakukan oleh perusahaan untuk mengatasi keterlambatan pembayaran invoice oleh pemilik kapal yaitu dengan melakukan penagihan secara rutin kepada pemilik kapal. Perusahaan dapat menetapkan jadwal penagihan rutin dengan menggunakan beberapa saluran termasuk melalui email, surat, dan telepon yang dapat dikirimkan h-7 atau h-3 serta h-1 sebelum tanggal pembayaran.

b. Memberikan sanksi kepada pihak kapal dalam pelunasan invoice yang melebihi jatuh tempo

Upaya pemberian sanksi kepada pemilik kapal yang terlambat dalam melunasi invoicenyapun merupakan salah satu upaya yang dapat dilakukan untuk memastikan adanya pembayaran tepat waktu. Perusahaan dapat memberikan sanksi berupa denda yang dikenakan jika pembayaran terlambat melebihi batas waktu yang ditentukan. Pemberian sanksi juga dapat berupa menghitung bunga keterlambatan berdasarkan persentase tertentu dari jumlah invoice yang belum dibayarkan.

c. Menciptakan sistem pencatatan invoice secara online

Pencatatan invoice secara online dapat dengan menggunakan perangkat lunak akuntansi yang mendukung pencatatan dan manajemen invoice secara online yang lebih terintegrasi. Dengan menggunakan perangkat lunak akuntansi yang terintegrasi perusahaan dapat menyesuaikan sistem dengan kebutuhan spesifik perusahaan termasuk fitur-fitur seperti pengingat otomatis, pelacakan pembayaran, dan integrasi dengan sistem keuangan lainnya.

D. EVALUASI TERHADAP ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Dari alternatif pemecahan masalah yang telah dijelaskan sebelumnya maka penulis akan melakukan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah tersebut. Dengan melihat dari sisi keuntungan dan kerugian maka penulis dapat mengambil pemecahan masalah yang terbaik. Berikut merupakan evaluasi dari pemecahan masalah yang telah dibahas oleh penulis:

1. Ketidaksesuaian kemampuan dan keterampilan yang dimiliki oleh karyawan

a. Perekrutan karyawan sesuai dengan kualifikasi yang dibutuhkan

1) Keuntungan:

- a) Menemukan kandidat dengan kemampuan yang sesuai dengan posisi yang dibutuhkan.
- b) Karyawan yang sudah memiliki kualifikasi yang sesuai membutuhkan waktu pelatihan yang lebih sedikit untuk mencapai kinerja optimal.
- c) Karyawan dengan kualifikasi yang sesuai dapat membawa ide-ide baru dan inovatif berdasarkan pengalaman dan pengetahuan mereka di bidang tertentu.

2) Kerugian:

- a) Biaya lebih mahal karena melibatkan biaya iklan, wawancara dan pengujian calon karyawan.
- b) Proses perekrutan dapat memakan waktu yang lebih lama.
- c) Karyawan baru memerlukan waktu untuk menyesuaikan diri dengan budaya kerja perusahaan.

b. Menempatkan karyawan sesuai dengan pendidikan dan keterampilan

1) Keuntungan:

- a) Pengetahuan dan keterampilan yang tepat dapat mengurangi waktu yang dibutuhkan untuk menyelesaikan tugas dan meningkatkan efisiensi operasional.
- b) Karyawan yang terlatih dalam bidangnya mampu membuat keputusan yang lebih tepat dan efektif.
- c) Karyawan yang bekerja sesuai dengan keahliannya memiliki peluang yang lebih besar untuk berkembang dan naik jabatan.

2) Kerugian:

- a) Keterampilan tertentu yang dimiliki karyawan tidak sepenuhnya digunakan.
- b) Ketergantungan pada karyawan dengan keterampilan khusus dapat menjadi masalah jika karyawan tersebut meninggalkan perusahaan.

- c. Pelatihan tenaga kerja untuk karyawan yang belum sesuai dengan kualifikasi
 - 1) Keuntungan:
 - a) Mengurangi biaya untuk kebutuhan merekrut karyawan baru yang dapat mengeluarkan biaya lebih mahal dan membutuhkan proses yang lama.
 - b) Karyawan yang sudah berada di perusahaan lebih mudah menyesuaikan diri dengan perubahan atau peningkatan tanggung jawab.
 - c) Melatih karyawan yang ada membantu mengidentifikasi dan mengembangkan bakat yang mungkin belum terlihat, memberikan kesempatan bagi karyawan untuk mencapai potensi penuh mereka.
 - 2) Kerugian:
 - a) Rutinitas karyawan yang dilakukan selama pelatihan tidak sepenuhnya produktif, hal ini dapat menghambat kegiatan operasional perusahaan
 - b) Mengalihkan tugas dari karyawan yang sedang melakukan pelatihan ke karyawan lain dapat menyebabkan beban kerja yang tidak merata dan potensi penurunan kinerja.
 - c) Tidak semua karyawan memiliki motivasi yang sama untuk belajar dan berkembang.

2. Keterlambatan pembayaran invoice oleh pemilik kapal

- a. Melakukan penagihan kepada pihak kapal secara rutin
 - 1) Keuntungan:
 - a) Komunikasi yang lebih baik antara perusahaan dengan pemilik kapal.
 - b) Pembayaran dapat dilakukan tepat waktu dan perusahaan memiliki arus kas yang stabil.
 - c) Pemilik kapal menjadi lebih sadar akan kewajibannya untuk membayar tepat waktu.
 - 2) Kerugian:
 - a) Dengan penagihan yang terlalu sering pemilik kapal mungkin merasa terganggu.
 - b) Dapat merusak hubungan baik dengan pihak kapal apabila pihak kapal merasa ditekan atau tidak diperlakukan dengan baik.

- c) Dapat menyebabkan penilaian negatif terhadap perusahaan yang dapat mempengaruhi reputasi dan hubungan jangka panjang.
- b. Memberikan sanksi kepada pelanggan dalam pelunasan invoice yang melebihi jatuh tempo
 - 1) Keuntungan:
 - a) Mendorong pemilik kapal untuk melunasi invoice tepat waktu untuk menghindari sanksi.
 - b) Kebijakan yang tegas dan adil dapat meningkatkan citra perusahaan sebagai organisasi yang profesional dan bertanggung jawab.
 - c) Mengurangi kemungkinan pemilik kapal menyalahgunakan kebijakan pembayaran yang longgar atau tidak jelas.
 - 2) Kerugian:
 - a) Berpotensi merusak hubungan bisnis karena pemilik kapal merasa keberatan dengan sanksi yang diberikan.
 - b) Memungkinkan pemilik kapal untuk mencari agen lain yang lebih fleksibel.
 - c) Memerlukan sistem administrasi yang baik untuk memastikan sanksi diterapkan dengan benar dan adil.
- c. Menciptakan sistem pencatatan invoice secara online
 - 1) Keuntungan:
 - a) Dapat diakses dari mana saja dan kapan saja selama ada koneksi internet.
 - b) Memudahkan pelacakan status invoice secara *real-time*.
 - c) Sistem online menyediakan fitur cadangan otomatis untuk memastikan data tidak hilang jika terjadi masalah teknis.
 - 2) Kerugian:
 - a) Rentan terhadap risiko pencurian data, peretasan, atau serangan *siber*.
 - b) Memerlukan koneksi internet yang stabil.
 - c) Sistem online dapat mengalami gangguan atau *downtime*.

E. PEMECAHAN MASALAH

Setelah dilakukan evaluasi terhadap setiap alternatif pemecahan masalah dengan memperhatikan situasi dan kondisi subjek penelitian, maka penulis memilih beberapa pemecahan masalah yang dianggap paling tepat. Berikut merupakan pemecahan masalah yang paling tepat menurut penulis:

1. Ketidaksesuaian kemampuan dan keterampilan yang dimiliki oleh karyawan

Untuk memecahkan masalah ketidaksesuaian kemampuan dan keterampilan yang dimiliki karyawan perusahaan adalah dengan mengadakan pelatihan tenaga kerja kepada karyawan yang belum sesuai dengan kualifikasi perusahaan. Dengan adanya pelatihan tenaga kerja maka karyawan merasa dihargai dan diberi kesempatan untuk berkembang. Karyawan yang diberi kesempatan untuk mengembangkan keterampilan mereka mungkin lebih setia kepada perusahaan. Hal ini dapat meningkatkan motivasi karyawan dalam bekerja untuk mencapai hasil yang lebih memuaskan. Selain itu juga, dengan adanya pelatihan menunjukkan bahwa perusahaan berinvestasi dalam pengembangan karyawan untuk mengurangi kesalahan dan peningkatan kepuasan kerja.

2. Keterlambatan pembayaran invoice oleh pemilik kapal

Untuk memecahkan masalah keterlambatan pembayaran invoice oleh pemilik kapal adalah dengan memberikan konsekuensi berupa sanksi. Sebelum memberikan sanksi, perusahaan dapat mengirimkan peringatan berupa surat tertulis yang dikirimkan melalui email atau kantor pos dan memastikan surat tersebut diterima dan dibaca oleh pemilik kapal. Apabila pihak pemilik kapal tidak ada respon setelah dikirimkannya surat peringatan, maka perlu menyusun surat peringatan lanjutan yang menyebutkan konsekuensi jika pembayaran tidak segera dilakukan.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Untuk meningkatkan kinerja operasional keagenan kapal pada perusahaan harus memiliki kualitas pelayanan yang baik. Hal ini diperoleh dengan memaksimalkan kekuatan yang dimiliki agar perusahaan dapat lebih berkembang. Berdasarkan pembahasan dan pemecahan masalah yang dipilih dapat diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Ketidaksihesuaian kemampuan dan keterampilan yang dimiliki oleh karyawan disebabkan oleh terbatasnya jumlah karyawan yang terampil. Karyawan yang kurang terampil dipengaruhi latar belakang pendidikan yang tidak sesuai dan pengalaman kerja yang belum cukup untuk bekerja di lapangan. Kendala dari kurangnya kemampuan dan keterampilan dari karyawan mengakibatkan kinerja karyawan kurang optimal. Sehingga perusahaan perlu mengadakan pelatihan agar karyawan dapat meningkatkan kinerja karyawan.
2. Keterlambatan pembayaran invoice oleh pemilik kapal dikarenakan penagihan invoice yang tidak tepat waktu karena masih menggunakan metode manual dimana membutuhkan waktu yang lebih lama termasuk adanya kelonggaran kebijakan pembayaran tanpa adanya konsekuensi atas keterlambatan pembayaran tersebut. Sehingga perusahaan perlu melakukan penagihan secara rutin kepada pemilik kapal, jika setelah penagihan belum ada pembayaran, maka perusahaan perlu mengirimkan surat berupa peringatan. Apabila setelah diberikan surat peringatan masih belum ada pembayaran, perusahaan berhak memberikan sanksi kepada perusahaan pemilik kapal.

B. SARAN

Berdasarkan pembahasan yang telah dipaparkan oleh penulis di atas, maka penulis akan memberikan saran dari hasil penelitian sebagai berikut:

1. Perusahaan perlu meningkatkan kualitas karyawan yang dimiliki dengan mengadakan pelatihan tenaga kerja agar karyawan mendapatkan pengetahuan mengenai keagenan kapal yang lebih luas dan mendalam. Perusahaan harus membuat karyawan lebih termotivasi untuk bekerja dengan mendapatkan gaji tambahan atau promosi jabatan ke posisi yang lebih tinggi, dan penilaian yang baik dari atasan atas kinerja mereka.
2. Diharapkan karyawan yang memiliki keterampilan khusus sesuai dengan bidangnya dan memahami pekerjaan dengan lebih mendalam dapat menyelesaikan tugas dengan lebih baik dan memenuhi target perusahaan.
3. Perusahaan perlu mengevaluasi laporan keuangan guna melihat data-data keterlambatan pembayaran invoice yang berpengaruh pada kinerja operasional dan keuangan perusahaan.
4. Perusahaan perlu menciptakan sistem pencatatan tagihan secara online agar dapat meninjau tagihan invoice yang telah jatuh tempo sehingga dapat mengatasi keterlambatan pembayaran dan dapat memberikan sanksi apabila pengguna jasa mengabaikan surat peringatan atas keterlambatan pembayaran.

DAFTAR PUSTAKA

- Agusti, E. (2022). Perancangan Aplikasi Invoice Berbasis Mobile Studi Kasus UMKM. *Hexatech : Jurnal Ilmiah Teknik Vol 1 No 1*.
- Ali, M. (2014). *Metodologi & Aplikasi Riset Pendidikan*. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Arikunto, S. (2013). *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Dessler, G. (2009). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: PT INDEKS.
- Dewi, S. M. (2020). Disbursement Jasa Keagenan Kapal Di PT Dian Samudera Line Cabang Surabaya. *MUARA: Jurnal Manajemen Pelayaran Nasional Vol 3, No 2*.
- Fitzsimmons, M. (2019). *Scenario Planning and Strategy in The Pentagon*. Pennsylvania: Strategic Studies Institute and US Army War College Press.
- Hadi, S. (2004). *Penelitian Research*. Yogyakarta: BPFPE.
- Handoko, T. H. (2010). *Manajemen Personalia & Sumber Daya Manusia*. Yogyakarta: BPFPE.
- Indonesia. (2006). *Undang-Undang Republik Indonesia 2006 No. 17 Tentang Kepabeanaan, Direktorat Bea Cukai*. Indonesia: Sekretariat Negara.
- Indonesia. (2008). *Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*. Indonesia: Sekretariat Negara.
- Indonesia. (2012). *Keputusan Menteri No. 14 Tahun 2012 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal*. Jakarta.
- Indonesia. (2016). *Peraturan Menteri Perhubungan No. 11 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan Kapal*. Jakarta.
- Indonesia. (2018). *Undang-Undang No. 6 Tahun 2018 Tentang Kekearantinaaan Kesehatan*. Indonesia: Sekretariat Negara.
- Indonesia. (2019). *Peraturan Menteri Perhubungan No. 65 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan Kapal*. Jakarta.
- Karso, A. J. (2021). *Implementasi Kebijakan Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Sebagai Kepala Pemerintahan di Pelabuhan Guna Meningkatkan Kinerja Pelayanan Publik Secara Profesional dan Akuntabel dalam Rangka Mewujudkan Kesejahteraan Masyarakat dalam Lingkungan Kepelabuhanan*. Isnania.
- Kosasih, E. &. (2009). *Manajemen Perusahaan Pelayaran*. Jakarta: Raja Grafindo.

- Krisnawati, K. D. (2021). Pengaruh Kompetensi Kerja Terhadap Kinerja Karyawan. *Bisma: Jurnal Manajemen, Vol. 7 No. 1*.
- Kusnadi, E. (2011, December 24). Retrieved July 3, 2024, from Fishbone Diagram dan Langkah-Langkah Pembuatannya: <https://eriskusnadi.com/2011/12/24/fishbone-diagram-dan-langkah-langkah-pembuatannya/>
- Kwartama, A. K. (2022). Optimalisasi Pelayanan Jasa Keagenan Kapal Di PT. USDA Seroja Jaya Cabang Merak. *PROSIDING SEMINAR NASIONAL "SIPMA 2022"*.
- Lexy, J. M. (2000). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Mangkunegara, A. A. (2004). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Bandung: Remaja Rosda Karya.
- Mulyadi. (2016). *Sistem Informasi Akuntansi*. Jakarta: Salemba Empat.
- Murnawan, H. M. (2014). Perencanaan Produktivitas Kerja Dari Hasil Evaluasi Produktivitas Dengan Metode Fishbone Di Perusahaan Percetakan Kemasan PT X. *HEURISTIC, 11(1)*.
- Nawawi, H. H. (2003). *Manajemen Sumber Daya Manusia Untuk Bisnis yang Kompetitif*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Nilma. (2018). Analisis Cause Effect Mengenai Dampak Dari Implementasi Bandung Smart City. *Faktor Exacta, 11(1)*. doi:10.30998/faktorexacta.v11i1.2315
- Nur, K. N., Rangan, P. S., Mahyuddin, Halim, H., Tumpu, M., Sugiyanto, G., . . . Rosyida, E. E. (2021). *Sistem Transportasi*. Yayasan Kita Menulis.
- Pande, P. S., Neuman, R. P., & Cavanagh, R. R. (2002). *The Six Sigma Way*. Yogyakarta: Andi.
- Pratama, A. R. (2013). *Optimalisasi Keselamatan Crew Kapal dalam Proses Kerja Jangkar di AHTS Amber*. Politeknik Ilmu Pelayaran, Semarang.
- Prawirosentono, S. (1999). *Manajemen Sumber Daya Manusia (Kebijakan Kinerja Karyawan), Kiat Membangun Organisasi Kompetitif Menjelang Perdagangan Bebas Dunia*. Yogyakarta: BPFE.
- Putra, A. V. (2019). *Analisis Penyebab Kegagalan Packer Machine Pada Bag Transfer System Dengan Menggunakan Metode Fault Tree Analysis (FTA), Failure Mode And Effect Analysis (FMEA), Dan Fishbone Analysis (Studi Kasus Di PT Semen Bosowa Banyuwangi)*. UIN Sunan Kalijaga, Yogyakarta.
- Putri, H. S. (2020). Perbaikan Selisih Stock Gudang SMT PT SDI pada Sistem ERP Microsoft Dynamics AX Menggunakan Metode Fishbone. *Jurnal Jaring SainTek Vol. 2, No. 2, 27-29*.

- Ramadhani, I. P. (2024). Analisis Diagram Fishbone Dalam Kebijakan Pengelolaan Sampah di Kota Surabaya. *Jurnal Media Akademik Vol. 2, No. 5*, 11.
- Sakti, R. F. (2017). Penerapan Internal Procedure System Terhadap Efektivitas Pelayanan pada Perusahaan Jasa Ekspor Laut. *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi Laut dan Logistik, Vol 3 No. 2*.
- Sakti, Y. K. (2020). Analisis Faktor-Faktor Penyebab Terhambatnya Perkembangan UMKM Sentra Ikan Bulak (SIB) Kenjeran Dengan Pendekatan Metode Fishbone Diagram.
- Sidik, M. (2014). *Optimalisasi Pajak Daerah dan Retribusi Daerah dalam Rangka Meningkatkan Kemampuan Keuangan Daerah*.
- Sobandi, K. A. (2014). *Manajemen Operasi Bagian Kedua*. Jakarta: Mitra Wacana Media.
- Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2015). *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sulistiyani, A. T. (2003). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Sullivan, E. (1999). *Eric Sullivan's Marine Encyclopaedic Dictionary*. London: LLP.
- Sunarsih, N. M. (2018). Pengaruh Penerapan Employee Stock Option Plan (ESOP) pada Kinerja Keuangan dan Nilai Perusahaan di Bursa Efek Indonesia. *Jurnal Ekonomi dan Pariwisata, Vol. 13 No. 2*, 111-118.
- Suyono, R. P. (2007). *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*. Jakarta: PPM.
- Wibowo, T. A. (2020). Optimalisasi Kinerja Karyawan Terhadap Kelancaran Operasional Keagenan Kapal di Perusahaan Pelayaran. *Jurnal Ilmiah Meteor*.
- Yusnidah, S. H. (2021). Pelayanan Jasa Keagenan Dalam Menangani Kedatangan dan Keberangkatan Kapal Pada PT. Sea Asih Line Kuala Tanjung. *Buletin Utama Teknik Vol. 16, No. 2*.

LAMPIRAN 1

SURAT IZIN USAHA PERUSAHAAN KEAGENAN KAPAL

000261



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

SURAT IZIN USAHA PERUSAHAAN KEAGENAN KAPAL (SIUPKK)

Berdasarkan PP No. 29 Tahun 2010 dan PP No. 22 Tahun 2011 tentang Angkutan di Perairan

Nomor : AL.310/99/DA-2018

Berdasarkan surat permohonan Saudara Nomor 001/BMB-BTN/V/18 tanggal 14 Mei 2018 dibenarkan Surat Izin Usaha Perusahaan Keagenan Kapal (SIUPKK) kepada

Nama Perusahaan	PT. BILQIS MUTIARA BAHARI
Alamat Perusahaan	JALAN RAYA WARINCIN KURUNG NO. 24 KP. BLOSONG RT. 01/03 DS. SERDANG KECAMATAN KRAMATWATU, KOTA SERANG, PROVINSI BANTEN - 42161
Nama Direktur Utama / Penanggung jawab	USEP ISKANDAR
Alamat Direktur Utama / Penanggung Jawab	JAMAN KRAKATAU BLOK 1.9 NO.24 PERUM 003/006 KELURAHAN WARINGINKURUNG KECAMATAN WARINGINKURUNG KABUPATEN SERANG BANTEN
Nomor Pokok Wajib Pajak	347592905401000

Kewajiban Pemegang SIUPKK :

- Melaksanakan ketentuan yang telah ditetapkan dalam izin usahanya;
- Perusahaan keagenan wajib melakukan kegiatan operasional paling lama 3 (tiga) bulan setelah izin usaha diterbitkan;
- Mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang pelayaran dan ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya;
- Menyampaikan laporan bulanan secara tertulis kepada pemberi izin;
- Melaporkan secara tertulis apabila terjadi perubahan penanggung jawab dan / atau pemilik perusahaan dan / atau domisil perusahaan kepada pemberi izin.

SIUPKK ini dapat dicabut langsung tanpa melalui proses peringatan dalam hal melakukan kegiatan lain yang membahayakan keamanan Negara, mengegeni 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 Perusahaan Keagenan Kapal ini berlaku untuk seluruh wilayah Negara Republik Indonesia terhitung sejak tanggal dikeluarkan, selama perusahaan yang bersangkutan menjalankan kegiatan usahanya

Dikeluarkan di : JAKARTA
Pada Tanggal : 24 JUL 2018

AN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTORAT PENYIARAN DAN ANGKUTAN LAUT



LAMPIRAN 2

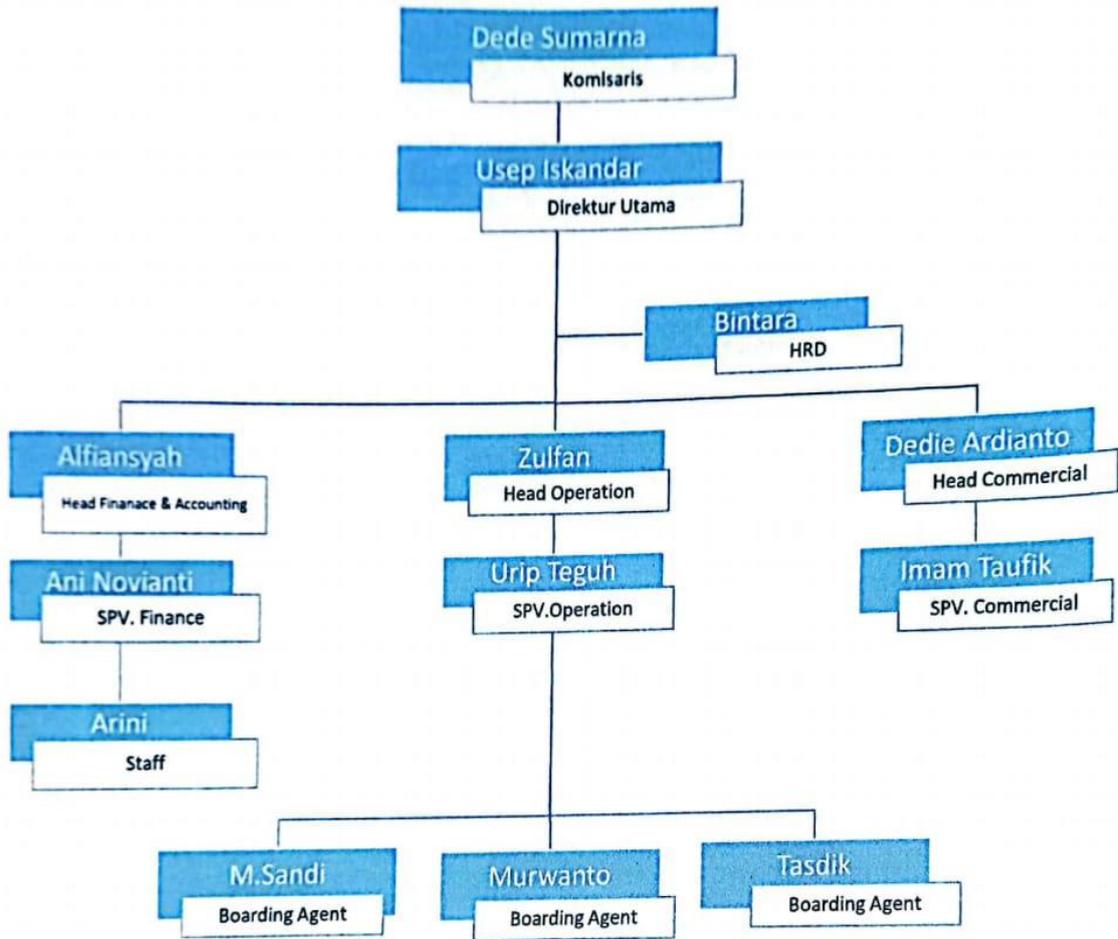
INDONESIA SHIPPING AGENCIES ASSOCIATION

	INDONESIA SHIPPING AGENCIES ASSOCIATION Tanda Anggota <i>Certificate of Membership</i>
052/ISAA/VIII/2018	
DEWAN PENGURUS PUSAT PERKUMPULAN KEAGENAN KAPAL INDONESIA MENETAPKAN : <i>The Board of Indonesia Shipping Agencies Association Certify That</i>	
NAMA PERUSAHAAN <i>Name of Company</i>	: PT. BILQIS MUTIARA BAHARI
NO. SIUPKK <i>Business Permit Number</i>	: AL.310/99/DA-2018
ALAMAT PERUSAHAAN <i>Company's Address</i>	: JL. RAYA WARINGIN KURUNG NO. 04, KP. BLOSONG, RT. 01/03, DS. SERDANG, KEC. KRAMATWATU, KOTA SERANG, PROV. BANTEN - 42161
PENANGGUNG JAWAB <i>Person In Charge</i>	: USEP ISKANDAR
SEBAGAI ANGGOTA PERKUMPULAN PERUSAHAAN KEAGENAN KAPAL INDONESIA <i>As a member of the Indonesia Shipping Agencies Association</i>	
	BERLAKU SAMPAI : 31 DESEMBER 2021 <i>Valid until</i>
	Jakarta, 10 FEBRUARI 2021
Ketua Umum  H. Juswandi Kristanto Chairman	  H. Aris Hartoyo General Secretary

LAMPIRAN 3

STRUKTUR ORGANISASI

STRUKTUR ORGANISASI
PT.BILQIS MUTIARA BAHARI



LAMPIRAN 4

SURAT PENUNJUKAN KEAGENAN



PT. Pelayaran Tanjungbahari Perkasa

Rukan Puri Mutiara , Jl.Griya Utama
Blok C 18-20 , Sunter Agung ,Jak-Ut
(021)-65314189 (Hunt),Fax:65314222

Penunjukan Keagenan Kapal

Kepada yth : **PT. Bilqis Mutiara Bahari**
Jl. Waringin Kurung No. 4 Serdang, Kab.
Serang

Banten

Nomor Penunjukan : 2023/AGEN/TBP/V/689

Tgl Penunjukan : 5 Mei 2023

Sehubungan dengan kedatangan kapal kami di pelabuhan berikut , Bersama ini kami menunjuk PT. bapak sebagai agen kapal kami.
Adapun data -data lengkap sebagai berikut :

Pelabuhan Tujuan : Pelabuhan Bojonegara

Estimasi tiba : Minggu , 07 Mei 2023 jam 21 00
Pelabuhan asal : Tayan
Nama Kapal : TB Tanjung Bahari 19/ TK. Bahari 2711
Ukuran Kapal : 194 Gt/ 2.446 Gt
Bendera : Indonesia
Muatan : Pasir

Demikianlah penjelasan dari kami , Atas perhatian dan kerjasamanya kami ucapkan terima kasih.

Hormat Kami ,
PT. Pelayaran Tanjungbahari Perkasa



Rudy
Manager Operasional

LAMPIRAN 5

LAPORAN KUNJUNGAN KAPAL



KEGIATAN KUNJUNGAN KAPAL KEAGENAN BMB DI PELABUHAN BANTEN PERIODE BULAN AGUSTUS 2022

NO	NAMA KAPAL	Opr	KEDATANGAN		OWNER	BONGKAR		POSISI		MUAT		KEBERANGKATAN		STATUS
			TANGGAL	PEL ASAL		JENIS	TONNAGE	WILAYAH	JETTY	JENIS	TONNAGE	TANGGAL	PEL TUJUAN	
KEDATANGAN BULAN AGUSTUS														
1	TB TANJUNG JODOR XXXII / TB TANJUNG JODOR XXXII	WANTO	04-Aug-22	JAMBI	PT ARMADA PRIMA NUSANTARA	PASIR	--	BOJONEGARA	MCA	--	--	--	--	SOON
2	TB TANJUNG BAHARI 16 / TK BAHARI 30012	TASDOK	09-Jul-22	PANGKAL BALAM	PT PELAYARAN TANJUNG BAHARI PERKASA	--	--	BOJONEGARA	DIAZ	BATU SPLITE	--	--	--	SOON
3	TB JFF 02 / BG KETAPANG II	TEGUH	31-Jul-22	PANGKAL BALAM	PT BAHTERA ANTARNUSSA MAKMUR	--	--	BOJONEGARA	IGM	BATU SPLITE	4,513,96 MT	02-Aug	PANGKAL BALAM	KEAGENAN
4	TB TANJUNG BAHARI 23 / TK BAHARI 3009	TASDOK	04-Aug-22	SUGE	PT TANJUNG BAHARI PERKASA	PASIR	6,136 MT	BOJONEGARA	IGM	--	--	--	--	SOON
5	MT GRIVA MELAU	TEGUH	12-Aug-22	BONTANG	PT HUTAMA TRANS KONTINENTAL	METHANOL	0,700 MT	CIVANGS	PULUNDO	--	--	13-Aug	CIVANGS	KEAGENAN
6	TB TANJUNG BAHARI 20 / TK BAHARI 2732	TASDOK	12-Aug-22	SUNDA KELAPA	PT TANJUNG BAHARI PERKASA	--	--	BOJONEGARA	SMI	METHANOL	3,000 MT	15-Aug	BATULICIN	KEAGENAN
7	TB TANJUNG BAHARI 15 / TK BAHARI 30011	TASDOK	16-Aug-22	SUGE	PT TANJUNG BAHARI PERKASA	PASIR	5,137 MT	BOJONEGARA	BAM	--	--	19-Aug-22	MANGGAR	KEAGENAN
8	TB BILTON 818 / TB BELANDU 2	WANTO	16-Aug-22	SUNAI	PT BAHTERA ANTARNUSSA MAKMUR	--	--	BOJONEGARA	GANDAGARI	BATU SPLIT	4,181 MT	19-Aug-22	BOOM BARU	KEAGENAN
9	TB BILTON 818 / TB BELANDU 2	WANTO	17-Aug-22	BAGANG	PT PELAYARAN INTINUSIA SUKSES CEMERLANG	--	--	BOJONEGARA	SPW	BATU SPLIT	4,000 MT	22-Aug-22	TANJUNG PANDAN	KEAGENAN
10	TB TANJUNG JODOR XXXII / TB TANJUNG JODOR XXXII	WANTO	20-Aug-22	JAMBI	PT ARMADA PRIMA NUSANTARA	--	--	BOJONEGARA	SPW	BATU SPLIT	1,084 MT	22-Aug-22	TANJUNG DUKUH	KEAGENAN
11	TB TANJUNG BAHARI 26 / TB BAHARI 30016	TEGUH	21-Aug-22	TALANG DUKUH	PT PUTRA MAJU WAKAMUR	BATUBARA	7,707 MT	LONTAR	UDATAR	--	--	21-Aug-22	BOOM BARU	KEAGENAN
12	TB MOMENTUM 10 / BG MOMENTUM 30010	TEGUH	27-Aug-22	PALEMBANG	PT USABA MAJU WAKAMUR	BATUBARA	7,372 MT	CIGADING	KBS	--	--	30-Aug-22	TALANG DUKUH	KEAGENAN
13	MT GRIVA TERNATE	TEGUH	24-Aug-22	GRESIK	PT HUTAMA TRANS KONTINENTAL	--	--	ANHIR	ASC	CAUSTIC SODA	6,900 MT	28-Aug-22	MOROWALI	KEAGENAN
14	TB TANJUNG BAHARI 26 / TB BAHARI 30015	WANTO	26-Aug-22	LMDAR	PT BAHTERA ANTARNUSSA MAKMUR	--	--	BOJONEGARA	SPW	BATU SPLIT	5,181 MT	--	--	KEAGENAN
15	TB TANJUNG BAHARI 17 / TB BAHARI 2689	TEGUH	27-Aug-22	SUNDA KELAPA	PT TANJUNG BAHARI PERKASA	--	--	--	--	--	--	--	--	KEAGENAN
16	TB MARINA 2027 / BG MARINE POWER 3066	TEGUH	28-Aug-22	PALEMBANG	PT PELAYARAN NASIONAL BAHITRA BOSTARI SHIPPING	BATUBARA	7,631 MT	SURALAYA	PLTU SURALAYA	--	--	--	HANDOVER KEAGENAN	KEAGENAN
17	TB BATINA LAISARA 100 / BG BATINA LAUT 20460	TEGUH	28-Aug-22	TALANG BARU	PT ARHA BUNYING MAM	BATUBARA	6,001 MT	MERAK	MERAK BMS	--	--	--	--	KEAGENAN
18	TB BCS 01 / TK DELTA CARINA B	WANTO	05-Sep-22	JAMBI	PT SUMBER Cipta Mada	PASIR	--	BOJONEGARA	SPW	--	--	--	PANJANG / LAMPUNG	KEAGENAN
19	TB TANJUNG BAHARI 20 / TB BAHARI 2730	WANTO	02-Sep-22	TI PRIOK	PT BAHTERA ANTARNUSSA MAKMUR	--	--	BOJONEGARA	MCA	--	--	--	--	KEAGENAN



KEGIATAN KUNJUNGAN KAPAL KEAGENAN BMB DI PELABUHAN BANTEN PERIODE BULAN SEPTEMBER 2022

NO	NAMA KAPAL	Opr	KEDATANGAN		OWNER	BONGKAR		POSISI		MUAT		KEBERANGKATAN		STATUS
			TANGGAL	PEL ASAL		JENIS	TONNAGE	WILAYAH	JETTY	JENIS	TONNAGE	TANGGAL	PEL TUJUAN	
KEDATANGAN BULAN SEPTEMBER														
1	TB TANJUNG BAHARI 20 / TB BAHARI 2730	WANTO	01-Sep-22	TJ PRIOK	PT BAHTERA ANTARNUSSA MAKMUR	--	--	BOJONEGARA	MCA	BATU SPLIT	4,757 MT	05-Sep-22	BOOM BARU	KEAGENAN
2	TB BCS 1 / TK DELTA CARINA B	WANTO	05-Sep-22	TALANG DUKUH	PT SUMBER Cipta Mada	PASIR	700 MT/800 TON	BOJONEGARA	SPW	--	--	08-Sep-22	PANJANG	KEAGENAN
3	TB TANJUNG BAHARI 17 / TK MENDULU B	WANTO	08-Sep-22	MUARA TAWAR	PT PELAYARAN INTINUSIA SUKSES CEMERLANG	--	--	BOJONEGARA	SPW	BATU SPLIT	4,487 MT	12-Sep-22	BELITUNG	KEAGENAN
4	TB TANJUNG BAHARI 31 / TK BAHARI 30030	WANTO	10-Sep-22	SUNDA KELAPA	PT TANJUNG BAHARI PERKASA	--	--	BOJONEGARA	SPW	BATU SPLIT	5,404 MT	15-Sep-22	BOOM BARU	KEAGENAN
5	MT GRIVA TERNATE	TEGUH	14-Sep-22	GRESIK	PT HUTAMA TRANS KONTINENTAL	PASIR	5,030 MT	BOJONEGARA	SMI	--	--	22-Sep-22	MANGGAR	KEAGENAN
6	TB MULTI 01 / BG MULTI 3001	TEGUH	15-Sep-22	PALEMBANG	PT USABA MAJU WAKAMUR	BATUBARA	7,500 MT	CIGADING	KBS	--	--	27-Sep-22	BOOM BARU	KEAGENAN
7	MT GRIVA TERNATE	TEGUH	16-Sep-22	PAUJANG	PT HUTAMA TRANS KONTINENTAL	--	--	ANHIR	ASC	CAUSTIC SODA	6,780 MT	18-Sep-22	BARONAWI	KEAGENAN
8	TB BILTON 178 / TB GELU B	WANTO	20-Sep-22	BELITUNG	PT PELAYARAN INTINUSIA SUKSES CEMERLANG	PASIR	4,696 MT	BOJONEGARA	SPW	BATU SPLIT	3,905 MT	24-Sep-22	BELITUNG	KEAGENAN
9	TB JFF 1 / BG KETAPANG II	WANTO	26-Sep-22	MARUNDA	PT BAHTERA ANTARNUSSA MAKMUR	--	--	BOJONEGARA	SPW	BATU SPLIT	4,700 MT	27-Sep-22	BOOM BARU	KEAGENAN
10	MT GRIVA MELAU	TEGUH	27-Sep-22	BONANG	PT HUTAMA TRANS KONTINENTAL	METHANOL	2,800 MT	CIVANGS	CIVANGS	--	--	--	--	KEAGENAN
11	TB MARINA 1626 / BG MARINE POWER 3066	TEGUH	28-Sep-22	JAMBI	PT PELAYARAN NASIONAL BAHITRA BOSTARI SHIPPING	BATUBARA	8,045 MT	SURALAYA	PLTU SURALAYA	--	--	--	HANDOVER KEAGENAN	KEAGENAN
12	TB MARINA 1626 / BG MARINE POWER 3066	TEGUH	28-Sep-22	TALANG DUKUH	PT BAHTERA ANTARNUSSA MAKMUR	--	--	CIGADING	KBS	STILL PIPE	1,693 kg	30-Sep-22	DUMAI	KEAGENAN
13	TB TANJUNG BAHARI 26 / TB BAHARI 30015	TEGUH	30-Sep-22	TALANG DUKUH	PT BAHTERA ANTARNUSSA MAKMUR	BATUBARA	7,706 MT	CIGADING	KBS	--	--	02-Oct-22	TALANG DUKUH	KEAGENAN
14	TB TANJUNG BAHARI 20 / TB BAHARI 2730	TEGUH	30-Sep-22	PALEMBANG	PT PELAYARAN NASIONAL BAHITRA BOSTARI SHIPPING	BATUBARA	8,030 MT	LAMPUNG	LAMPUNG	--	--	01-Oct-22	BOJONEGARA	KEAGENAN



KEGIATAN KUNJUNGAN KAPAL KEAGENAN BMB DI PELABUHAN BANTEN PERIODE BULAN OKTOBER 2022

NO	NAMA KAPAL	Opr	KEDATANGAN		OWNER	BONGKAR		POSISI		MUAT		KEBERANGKATAN		STATUS
			TANGGAL	PEL ASAL		JENIS	TONNAGE	WILAYAH	JETTY	JENIS	TONNAGE	TANGGAL	PEL TUJUAN	
KEDATANGAN BULAN OKTOBER														
1	TB TANJUNG BAHARI 26 / TB BAHARI 30015	TEGUH	20-Sep-22	TALANG DUKUH	PT BAHTERA ANTARNUSSA MAKMUR	BATUBARA	7,736 MT	CIGADING	KBS	--	--	03-Oct-22	TALANG DUKUH	KEAGENAN
2	TB MARINA 1620 / BG MARINE POWER 3066	TEGUH	30-Sep-22	PALEMBANG	PT PELAYARAN NASIONAL BAHITRA BOSTARI SHIPPING	BATUBARA	8,539 MT	LAMPUNG	LAMPUNG	--	--	01-Oct-22	BOJONEGARA	KEAGENAN
KEDATANGAN BULAN OKTOBER														
1	TB TANJUNG BAHARI 30 / TB BAHARI 30026	TASDOK	02-Oct-22	SUGE	PT TANJUNG BAHARI PERKASA	PASIR	5,874 MT	BOJONEGARA	SEM	--	--	05-Oct-22	BOJONEGARA	KEAGENAN
2	TB TANJUNG BAHARI 30 / TB BAHARI 30026	TASDOK	03-Oct-22	SUGE	PT TANJUNG BAHARI PERKASA	--	--	BOJONEGARA	DIAZ	BATU SPLIT	8,395 MT	05-Oct-22	BOOM BARU	KEAGENAN
3	TB CSA 2 / BG CSA 3000	TASDOK	03-Oct-22	BATURONA	PT PELAYARAN CIFRA SARANA ABADI	BATUBARA	7,247 MT	BOJONEGARA	SPW	--	--	05-Oct-22	KARANG AGLING	KEAGENAN
4	MT GRIVA TERNATE	TEGUH	05-Oct-22	GRESIK	PT HUTAMA TRANS KONTINENTAL	--	--	MERAK	DOVER	METHANOL	1,500 MT	08-Oct-22	PANJANG	KEAGENAN
5	TB LBL SUKSES 15 / BG LBL SUKSES 16	TASDOK	05-Oct-22	TANJUNG PRIOK	PT LAJU LINTAS BAHARI	--	--	BOJONEGARA	BAM	BATU SPLIT	3,500 MT	08-Oct-22	BANGKA	KEAGENAN
6	TB TANJUNG BAHARI 20 / TB BAHARI 2730	WANTO	05-Oct-22	MARUNDA	PT BAHTERA ANTARNUSSA MAKMUR	--	--	BOJONEGARA	FAFRITA	PAPA	176 MT	08-Oct-22	CUMAI	KEAGENAN
7	MT GRIVA TERNATE	TEGUH	07-Oct-22	PANJANG	PT HUTAMA TRANS KONTINENTAL	--	--	ANHIR	ASC	CAUSTIC SODA	6,750 MT	11-Oct-22	KENDAWANGAN	KEAGENAN
8	TB LBL LILY / BG LBL 306	TEGUH	08-Oct-22	JAMBI	PT PELAYARAN HALUAN SEGARA LINE	BATUBARA	7,539 MT	LONTAR	PLTU LONTAR	--	--	13-Oct-22	MARUNDA	KEAGENAN
9	TB TANJUNG BAHARI 22 / TB BAHARI 30010	TASDOK	08-Oct-22	SUGE	PT TANJUNG BAHARI PERKASA	PASIR KWARSA	6,105 MT	BOJONEGARA	SEM	--	--	18-Oct-22	BANGGAW	KEAGENAN
10	TB TANJUNG BAHARI 20 / TB BAHARI 30020	TASDOK	08-Oct-22	SUGE	PT TANJUNG BAHARI PERKASA	--	--	BOJONEGARA	MCA	--	--	18-Oct-22	BANGGAW	KEAGENAN
11	TB MARINA 1620 / BG MARINE POWER 3066	TEGUH	10-Oct-22	PALEMBANG	PT PELAYARAN NASIONAL BAHITRA BOSTARI SHIPPING	BATUBARA	8,240 MT	SURALAYA	PLTU SURALAYA	--	--	--	HANDOVER KEAGENAN	KEAGENAN
12	TB TANJUNG BAHARI 36 / TB BAHARI 30026	TASDOK	13-Oct-22	SUGE	PT TANJUNG BAHARI PERKASA	--	--	BOJONEGARA	KRU	BATU SPLIT	5,470 MT	15-Oct-22	BOOM BARU	KEAGENAN
13	MT GRIVA TERNATE	TEGUH	14-Oct-22	KENDAWANGAN	PT HUTAMA TRANS KONTINENTAL	--	--	ANHIR	ASC	CAUSTIC SODA	6,750 MT	17-Oct-22	MOROWALI	KEAGENAN
14	TB BUMBER 08 / BG TANJUNG JODOR XXXII	WANTO	16-Oct-22	TANJUNG PRIOK	PT ARMADA PRIMA NUSANTARA	--	--	BOJONEGARA	SPW	BATU SPLIT	2,142 MT	16-Oct-22	KUALA TUNGKAL	KEAGENAN
15	TB TANJUNG BAHARI 15 / TB BAHARI 30012	TEGUH	16-Oct-22	SUNDA KELAPA	PT TANJUNG BAHARI PERKASA	DOCKING	--	BOJONEGARA	SMI	--	--	--	--	KEAGENAN
16	TB MPTANING 11 / BG MPTANING 17	TEGUH	17-Oct-22	KALIMANTAN	PT HUTAMA TRANS KONTINENTAL	CANGKANG SAWIT	3,761 KG	CIVANGS	PELUNDO	--	--	20-Oct-22	TANJUNG PRIOK	KEAGENAN
17	TB LBL SUKSES 09 / BG LBL SUKSES 13	WANTO	18-Oct-22	MARUNDA	PT LAJU LINTAS BAHARI	--	--	BOJONEGARA	GANDAGARI	BATU SPLIT	4,000 MT	22-Oct-22	KUMAI	KEAGENAN
18	TB LBL SUKSES 12 / BG LBL SUKSES 132	TASDOK	20-Oct-22	TANJUNG PRIOK	PT LAJU LINTAS BAHARI	--	--	BOJONEGARA	KRU	BATU SPLIT	3,200 MT	24-Oct-22	BANGKA	KEAGENAN
19	TB MOMENTUM 07 / BG MOMENTUM 30012	TEGUH	20-Oct-22	PALEMBANG	PT USABA MAJU WAKAMUR	BATUBARA	7,424 MT	CIGADING	KBS	--	--	25-Oct-22	BOOM BARU	KEAGENAN
20	TB TANJUNG BAHARI 27 / TB BAHARI 30020	TASDOK	20-Oct-22	SUNDA KELAPA	PT TANJUNG BAHARI PERKASA	BATUBARA	7,368 MT	BOJONEGARA	GANDAGARI	BATU SPLIT	5,340 MT	23-Oct-22	BOOM BARU	KEAGENAN
21	TB BILTON 978 / BG BILU B	WANTO	21-Oct-22	TANJUNG PANDAN	PT PELAYARAN INTINUSIA SUKSES CEMERLANG	PASIR KWARSA	4,835 MT	BOJONEGARA	BAM	--	--	25-Oct-22	BELITUNG	KEAGENAN
22	TB TANJUNG BAHARI 17 / TB BAHARI 2689	WANTO	22-Oct-22	TALANG DUKUH	PT PELAYARAN INTINUSIA SUKSES CEMERLANG	--	--	BOJONEGARA	BAM	ASPL	689 GRUB	26-Oct-22	BELITUNG	KEAGENAN
23	TB MOMENTUM 12 / BG MOMENTUM 30012	TEGUH	25-Oct-22	TALANG DUKUH	PT USABA MAJU WAKAMUR	BATUBARA	7,540 MT	CIGADING	KBS	--	--	28-Oct-22	BOOM BARU	KEAGENAN
24	TB MARINA 1620 / BG MARINE POWER 3066	TEGUH	25-Oct-22	PALEMBANG	PT PELAYARAN NASIONAL BAHITRA BOSTARI SHIPPING	BATUBARA	8,047 MT	SURALAYA	PLTU SURALAYA	--	--	--	HANDOVER KEAGENAN	KEAGENAN
25	TB MOMENTUM 10 / BG MOMENTUM 30010	TEGUH	26-Oct-22	PALEMBANG	PT USABA MAJU WAKAMUR	BATUBARA	7,368 MT	CIGADING	KBS	--	--	01-Oct-22	BOOM BARU	KEAGENAN
26	TB BILTON 228 / BG MENDULU B	TEGUH	28-Oct-22	BELITUNG	PT PELAYARAN INTINUSIA SUKSES CEMERLANG	CANGKANG SAWIT	4,402 MT	ANHIR	ASC	--	--	29-Oct-22	BELITUNG	KEAGENAN

**KEGIATAN KUNJUNGAN KAPAL KEAGENAN BMB
DI PELABUHAN BANTEN
PERIODE BULAN NOVEMBER 2022**

NO	NAMA KAPAL	Opr	KEDATANGAN		OWNER	BONGKAR		POSISI		MUAT		KEBERANGKATAN		STATUS	
			TANGGAL	PEL. ASAL		JENIS	TON/MT	WILAYAH	JETTY	JENIS	TON/MT	TANGGAL	PEL. TUJUAN		
KEDATANGAN BULAN NOVEMBER															
1	TD TANJUNG BAHARI 26 / BG BAHARI 30015	TEGUK	04-Nov-22	TALANG DUKUH	PT BAHTERA ANTARUSAJASA MANURUR	BATUBARA	7,738 MT	BOJONEGARA	DISADIND	KBS	--	--	07-Nov-22	BOJONEGARA	KEAGIHAN
2	TD TANJUNG BAHARI 26 / BG BAHARI 30015	WIANTO	07-Nov-22	CIGADING	PT BAHTERA ANTARUSAJASA MANURUR	--	--	BOJONEGARA	GANDASARI	BATU SPLIT	5,230 MT	--	09-Nov-22	BOJONEGARA	KEAGIHAN
3	TD TANJUNG BAHARI 26 / BG BAHARI 30015	TEGUK	07-Nov-22	TALANG DUKUH	PT USAMA BAKU JAMAHUR	BATUBARA	7,378 MT	BOJONEGARA	CIGADING	KBS	--	--	09-Nov-22	TALANG DUKUH	KEAGIHAN
4	TD TANJUNG BAHARI 26 / BG BAHARI 30015	TEGUK	06-Nov-22	TALANG DUKUH	PT BAHTERA ANTARUSAJASA MANURUR	BATUBARA	6,350 MT	BOJONEGARA	BURAYAPURW	SPW	--	--	08-Nov-22	BOJONEGARA	KEAGIHAN
5	TD TANJUNG BAHARI 26 / BG BAHARI 30015	WIANTO	09-Nov-22	SURALAYA	PT BAHTERA ANTARUSAJASA MANURUR	--	--	BOJONEGARA	SPW	BATU SPLIT	4,315 MT	--	17-Nov-22	BOJONEGARA	KEAGIHAN
6	TD TANJUNG BAHARI 26 / BG BAHARI 30015	TASDQ	06-Nov-22	MANGGAR	PT TANJUNG BAHARI PERAGA	PASIR	5,617 MT	BOJONEGARA	SGM/BAM	--	--	--	09-Nov-22	BOJONEGARA	KEAGIHAN
7	TD TANJUNG BAHARI 26 / BG BAHARI 30015	TASDQ	09-Nov-22	BOJONEGARA	PT TANJUNG BAHARI PERAGA	--	--	BOJONEGARA	DOCKING	DOCKING	--	--	--	BOJONEGARA	KEAGIHAN
8	TD BILTON 32 / BG MENDELUU II	WIANTO	09-Nov-22	BELITUNG	PT PELAYARAN INTINUSA SUKSES CEMERLANG	PASIR KWASDA	4,303 MT	BOJONEGARA	BSU/MCA	--	--	--	11-Nov-22	BOJONEGARA	KEAGIHAN
9	TD MARINA 163 / BG MARINE POWER 3067	TEGUK	09-Nov-22	PALEMBANG	PT PELAYARAN NASIONAL BAHTERA BESTARI SHIPPING	BATUBARA	8,273 MT	BOJONEGARA	PLTU SURALAYA	--	--	--	--	BOJONEGARA	KEAGIHAN
HANDOVER KEAGENAN															
DEVIASI KE MARUNDI															
10	TD ARJUNA BRILLIANT / BG ALESSANDRO BRILLIANT	TEGUK	10-Nov-22	RENGAS	PT GLOBAL SINERGI MARITIM	--	--	BOJONEGARA	SGM/BAM	BATU SPLIT	3,746 MT	--	13-Nov-22	BANGKA	KEAGIHAN
11	TD LEB SUKSES 22 / BG LEB SUKSES II	TASDQ	11-Nov-22	TANJUNG PRIOK	PT LAJU LINTAS BAHARI	--	--	BOJONEGARA	DIAC	BATU SPLIT	5,202 MT	--	16-Nov-22	BOJONEGARA	KEAGIHAN
12	TD TANJUNG BAHARI 26 / BG BAHARI 30015	TASDQ	11-Nov-22	MARUNDI	PT TANJUNG BAHARI PERAGA	--	--	BOJONEGARA	DIAC	BATU SPLIT	5,202 MT	--	16-Nov-22	BOJONEGARA	KEAGIHAN
13	TD BILTON 32 / BG MENDELUU II	WIANTO	12-Nov-22	BOJONEGARA	PT PELAYARAN INTINUSA SUKSES CEMERLANG	--	--	BOJONEGARA	SPW	BATU SPLIT	4,401 MT	--	15-Nov-22	BATANG	KEAGIHAN
HANDOVER KEAGENAN															
14	TD MARINA 163 / BG MARINE POWER 3067	TEGUK	13-Nov-22	PALEMBANG	PT PELAYARAN NASIONAL BAHTERA BESTARI SHIPPING	BATUBARA	8,361 MT	BOJONEGARA	PLTU SURALAYA	--	--	--	--	BOJONEGARA	KEAGIHAN
15	TD MARINA 163 / BG MARINE POWER 3067	TEGUK	13-Nov-22	PALEMBANG	PT PELAYARAN NASIONAL BAHTERA BESTARI SHIPPING	BATUBARA	8,361 MT	BOJONEGARA	PLTU SURALAYA	--	--	--	--	BOJONEGARA	KEAGIHAN
16	TD TANJUNG BAHARI 26 / BG BAHARI 30015	TEGUK	13-Nov-22	PALEMBANG	PT PELAYARAN NASIONAL BAHTERA BESTARI SHIPPING	BATUBARA	8,361 MT	BOJONEGARA	PLTU SURALAYA	--	--	--	--	BOJONEGARA	KEAGIHAN
17	TD MARINA 163 / BG MARINE POWER 3067	TEGUK	13-Nov-22	PALEMBANG	PT PELAYARAN NASIONAL BAHTERA BESTARI SHIPPING	BATUBARA	8,361 MT	BOJONEGARA	PLTU SURALAYA	--	--	--	--	BOJONEGARA	KEAGIHAN
18	TD LEB SUKSES 6 / BG LEB SUKSES 3	TASDQ	17-Nov-22	TANJUNG PRIOK	PT LAJU LINTAS BAHARI	--	--	BOJONEGARA	BSU/MCA	BATU SPLIT	2,689 MT	--	19-Nov-22	KUMAR	KEAGIHAN
19	TD MARINA 163 / BG MARINE POWER 3067	TEGUK	18-Nov-22	PALEMBANG	PT PELAYARAN NASIONAL BAHTERA BESTARI SHIPPING	BATUBARA	8,292 MT	BOJONEGARA	SURALAYA	BATU SPLIT	2,689 MT	--	19-Nov-22	BAKAHENI	KEAGIHAN
20	TD SUMBER IR / BG TANJUNG JOHOR XXV	WIANTO	19-Nov-22	SUNGAI LUMPUR	PT ARNADA PRIMA NUSANTARA	--	--	BOJONEGARA	GANDASARI	BATU SPLIT	2,300 MT	--	22-Nov-22	KUALA TUNGKAL	KEAGIHAN
21	TD MIT GRIYA TERNAPE	TEGUK	20-Nov-22	KENDAWANGSARI	PT HUTAMA TRANS KENCANA	--	--	BOJONEGARA	ASC	CAUSTIC SODA	6,750 MT	--	23-Nov-22	BOJONEGARA	KEAGIHAN
22	TD CAHAR 7 / BG CAMAR LAUT 3303	TEGUK	22-Nov-22	LABUAN	PT PELAYARAN CAMAR LAUT	--	--	BOJONEGARA	HPS	DOCKING	DOCKING	--	--	BOJONEGARA	KEAGIHAN
23	TD MIT GRIYA TERNAPE	TEGUK	25-Nov-22	KENDAWANGSARI	PT HUTAMA TRANS KONTINENTAL	--	--	ANHER	ASC	CAUSTIC SODA	6,750 MT	--	26-Nov-22	KENDAWANGSARI	KEAGIHAN
24	TD TANJUNG BAHARI 26 / BG BAHARI 30015	WIANTO	26-Nov-22	BELITUNG	PT PELAYARAN INTINUSA SUKSES CEMERLANG	PASIR KWASDA	4,738 MT	BOJONEGARA	SGM/BAM	--	--	--	30-Nov-22	BELITUNG	KEAGIHAN
25	TD LEB SUKSES 17 / BG LEB SUKSES 3B	TASDQ	25-Nov-22	MARUNDI	PT LAJU LINTAS BAHARI	--	--	BOJONEGARA	BSU/MCA	BATU SPLITE	4,244 MT	--	02-Dec-22	KUMAR	KEAGIHAN
26	TD TANJUNG BAHARI 26 / BG BAHARI 30015	TEGUK	26-Nov-22	TALANG DUKUH	PT BAHTERA ANTARUSAJASA MANURUR	BATUBARA	7,803 MT	BOJONEGARA	DOVER	LONTAR	--	--	11-Dec-22	BOJONEGARA	KEAGIHAN
27	TD MIT HANU GLORY	TEGUK	30-Nov-22	TANJUNG PRIOK	PT HUTAMA TRANS KENCANA	--	--	ANHER	ASC	CAUSTIC SODA	7,000 MT	--	--	BOJONEGARA	KEAGIHAN
28	TD MIT GRIYA TERNAPE	TEGUK	30-Nov-22	KENDAWANGSARI	PT HUTAMA TRANS KONTINENTAL	--	--	ANHER	ASC	CAUSTIC SODA	6,750 MT	--	04-Dec-22	MOROWALI	KEAGIHAN

**KEGIATAN KUNJUNGAN KAPAL KEAGENAN BMB
DI PELABUHAN BANTEN
PERIODE BULAN DESEMBER 2022**

NO	NAMA KAPAL	Opr	KEDATANGAN		OWNER	BONGKAR		POSISI		MUAT		KEBERANGKATAN		STATUS	
			TANGGAL	PEL. ASAL		JENIS	TON/MT	WILAYAH	JETTY	JENIS	TON/MT	TANGGAL	PEL. TUJUAN		
KEDATANGAN BULAN DESEMBER															
1	TD TANJUNG BAHARI 21 / BG BAHARI 30019	TASDQ	02-Dec-22	SURGE	PT TANJUNG BAHARI PERAGA	PASIR	6,315 MT	BOJONEGARA	SGM	--	--	05-Dec-22	BOJONEGARA	KEAGIHAN	
2	TD TANJUNG BAHARI 21 / BG BAHARI 30019	TASDQ	05-Dec-22	BOJONEGARA	PT TANJUNG BAHARI PERAGA	--	--	BOJONEGARA	SGM	PERBAIKAN	--	--	09-Dec-22	MANGGAR	KEAGIHAN
3	TD TANJUNG BAHARI 30 / BG BAHARI 30019	TASDQ	04-Dec-22	MANGGAR	PT TANJUNG BAHARI PERAGA	PASIR	6,014 MT	BOJONEGARA	SGM	--	--	08-Dec-22	BOJONEGARA	KEAGIHAN	
4	TD TANJUNG BAHARI 30 / BG BAHARI 30019	TASDQ	05-Dec-22	BOJONEGARA	PT TANJUNG BAHARI PERAGA	--	--	BOJONEGARA	BSU/MCA	BATU SPLIT	5,172 MT	--	10-Dec-22	BOJONEGARA	KEAGIHAN
5	TD TANJUNG BAHARI 26 / BG BAHARI 30015	TEGUK	06-Dec-22	BATUNUNJUNG	PT BERLIAN DUMAS LOGISTICS	BATUBARA	5,200 MT	MERAK	RPP	--	--	13-Dec-22	BAKAHENI	KEAGIHAN	
6	TD TANJUNG BAHARI 26 / BG BAHARI 30015	WIANTO	07-Dec-22	TANJUNG PRIOK	PT BAHTERA ANTARUSAJASA MANURUR	--	--	BOJONEGARA	GANDASARI	BATU SPLIT	4,000 MT	--	09-Dec-22	PALEMBANG	KEAGIHAN
7	TD TANJUNG BAHARI 26 / BG BAHARI 30015	WIANTO	11-Dec-22	SURALAYA	PT BAHTERA ANTARUSAJASA MANURUR	--	--	BOJONEGARA	GANDASARI	BATU SPLIT	5,960 MT	--	18-Dec-22	BOJONEGARA	KEAGIHAN
8	TD MIT GRIYA TERNAPE	TEGUK	15-Dec-22	MOROWALI	PT HUTAMA TRANS KONTINENTAL	--	--	ANHER	ASC	CAUSTIC SODA	6,800 MT	--	16-Dec-22	BOJONEGARA	KEAGIHAN
9	TD MIT HANU GLORY	TEGUK	14-Dec-22	MARUNDI	PT BAHTERA ANTARUSAJASA MANURUR	--	--	BOJONEGARA	GANDASARI	BATU SPLIT	3,600 MT	--	16-Dec-22	BOJONEGARA	KEAGIHAN
10	TD MIT HANU GLORY	TEGUK	17-Dec-22	KENDAWANGSARI	PT HUTAMA TRANS KENCANA	--	--	ANHER	ASC	CAUSTIC SODA	7,000 MT	--	19-Dec-22	PANJANG	KEAGIHAN
11	TD CSA 6 / BG CSA 3003	TEGUK	15-Dec-22	PALEMBANG	PT PELAYARAN CITRA SANJAYA ABADI	BATUBARA	7,248 MT	LONTAR	PLTU LOHTAR	--	--	17-Dec-22	BOJONEGARA	KEAGIHAN	
12	TD BELVIS M / BG VOYAGE I	TEGUK	15-Dec-22	PALEMBANG	PT AKARA MITRA SAKTI	BATUBARA	7,502 MT	MERAK	MERAK MAS	--	--	14-Dec-22	BOJONEGARA	KEAGIHAN	
13	TD BELVIS M / BG VOYAGE I	TEGUK	14-Dec-22	MERAK	PT AKARA MITRA SAKTI	--	--	BOJONEGARA	BSU/MCA	BATU SPLIT	5,380 MT	--	27-Dec-22	BOJONEGARA	KEAGIHAN
14	TD MARINA 8 / BG MARINE POWER 3067	TEGUK	16-Dec-22	PALEMBANG	PT PELAYARAN NASIONAL BAHTERA BESTARI SHIPPING	BATUBARA	8,289 MT	BOJONEGARA	PLTU SURALAYA	--	--	--	--	BOJONEGARA	KEAGIHAN
15	TD CSA 6 / BG CSA 3003	TEGUK	17-Dec-22	LOHTAR	PT HUTAMA TRANS KONTINENTAL	--	--	BOJONEGARA	GANDASARI	DOCKING	DOCKING	--	--	BOJONEGARA	KEAGIHAN
16	TD MIT GRIYA TERNAPE	TEGUK	20-Dec-22	KENDAWANGSARI	PT HUTAMA TRANS KONTINENTAL	--	--	ANHER	ASC	CAUSTIC SODA	6,800 MT	--	23-Dec-22	MOROWALI	KEAGIHAN
17	TD MIT HANU GLORY	TEGUK	20-Dec-22	PANJANG	PT HUTAMA TRANS KENCANA	--	--	MERAK	DOVER	METHANOL	3,000 MT	--	21-Dec-22	GRIKIL	KEAGIHAN
18	TD MIT GRIYA MELANU	TEGUK	20-Dec-22	SAMPIT	PT HUTAMA TRANS KENCANA	--	--	MERAK	DOVER	METHANOL	1,500 MT	--	31-Dec-22	PANJANG	KEAGIHAN
19	TD TANJUNG BAHARI 19 / BG BAHARI 30019	TASDQ	24-Dec-22	MANGGAR	PT TANJUNG BAHARI PERAGA	PASIR	4,828 MT	BOJONEGARA	SGM	--	--	27-Dec-22	MANGGAR	KEAGIHAN	
20	TD TANJUNG BAHARI 20 / BG BAHARI 30019	TASDQ	25-Dec-22	TANJUNG PRIOK	PT TANJUNG BAHARI PERAGA	--	--	BOJONEGARA	BSU/MCA	BATU SPLIT	5,095 MT	--	29-Dec-22	BOJONEGARA	KEAGIHAN
21	TD TANJUNG BAHARI 30 / BG BAHARI 30019	TASDQ	25-Dec-22	JAMBI	PT TANJUNG BAHARI PERAGA	BATUBARA	7,517 MT	LOHTAR	PLTU LOHTAR	--	--	04-Jan-23	BOJONEGARA	KEAGIHAN	
22	TD TANJUNG BAHARI 21 / BG BAHARI 30019	TASDQ	28-Dec-22	TANJUNG PRIOK	PT TANJUNG BAHARI PERAGA	PERBAIKAN	--	BOJONEGARA	GANDASARI	PERBAIKAN	--	--	--	BOJONEGARA	KEAGIHAN

**KEGIATAN KUNJUNGAN KAPAL KEAGENAN BMB
DI PELABUHAN BANTEN
PERIODE BULAN JANUARI 2023**

NO	NAMA KAPAL	Opr	KEDATANGAN		OWNER	BONGKAR		POSISI		MUAT		KEBERANGKATAN		STATUS	
			TANGGAL	PEL. ASAL		JENIS	TON/MT	WILAYAH	JETTY	JENIS	TON/MT	TANGGAL	PEL. TUJUAN		
KEDATANGAN BULAN JANUARI															
1	TD MIT GRIYA MELANU	TEGUK	04-Jan-23	LABUAN	PT HUTAMA TRANS KONTINENTAL	RIBO OLEIN	3,000 MT	CIVANDAN	CIVANDAN	--	--	06-Jan-23	TANJUNG PERAK	KEAGIHAN	
2	TD TANJUNG BAHARI 30 / BG BAHARI 30019	TASDQ	04-Jan-23	LOHTAR	PT TANJUNG BAHARI PERAGA	--	--	BOJONEGARA	SGM	BATU SPLITE	5,383 MT	--	08-Jan-23	BOJONEGARA	KEAGIHAN
3	TD TANJUNG BAHARI 22 / BG BAHARI 30019	TASDQ	06-Jan-23	TANJUNG PRIOK	PT TANJUNG BAHARI PERAGA	PERBAIKAN	--	BOJONEGARA	SGM	PERBAIKAN	--	--	15-Jan-23	MANGGAR	KEAGIHAN
4	TD BILTON 30 / BG MENDELUU I	WIANTO	07-Jan-23	BELITUNG	PT PELAYARAN INTINUSA SUKSES CEMERLANG	PASIR	4,979 MT	BOJONEGARA	SGM	--	--	08-Jan-23	BELITUNG	KEAGIHAN	
5	TD BILTON 30 / BG MENDELUU I	WIANTO	07-Jan-23	BELITUNG	PT PELAYARAN INTINUSA SUKSES CEMERLANG	PASIR	4,770 MT	BOJONEGARA	BSU/MCA	--	--	13-Jan-23	BELITUNG	KEAGIHAN	
6	TD MIT GRIYA MELANU	TEGUK	10-Jan-23	PANJANG	PT HUTAMA TRANS KENCANA	--	--	MERAK	DOVER	METHANOL	1,600 MT	--	14-Jan-23	PANJANG	KEAGIHAN
7	TD TANJUNG JOHOR XXVI / BG TANJUNG JOHOR XXXVI	TEGUK	11-Jan-23	JAMBI	PT ARNADA PRIMA NUSANTARA	CANGKANG	3,000 MT	CIVANDAN	CIVANDAN	--	--	14-Jan-23	BOJONEGARA	KEAGIHAN	
8	TD TANJUNG JOHOR XXVI / BG TANJUNG JOHOR XXXVI	WIANTO	15-Jan-23	CIVANDAN	PT ARNADA PRIMA NUSANTARA	--	--	BOJONEGARA	SPW	BATU SPLITE	2,369 MT	--	17-Jan-23	KENDAWANGSARI	KEAGIHAN
9	TD MARINA 1629 / BG MARINE POWER 3067	TEGUK	14-Jan-23	TALANG DUKUH	PT PELAYARAN NASIONAL SABANG BAHANDAH	BATUBARA	7,315 MT	LOHTAR	PLTU LOHTAR	--	--	18-Jan-23	BOJONEGARA	KEAGIHAN	
10	TD MARINA 1629 / BG MARINE POWER 3067	TEGUK	14-Jan-23	PALEMBANG	PT PELAYARAN NASIONAL BAHTERA BESTARI SHIPPING	BATUBARA	7,555 MT	LOHTAR	PLTU LOHTAR	--	--	25-Jan-23	MERAK	KEAGIHAN	
11	TD TANJUNG BAHARI 24 / BG BAHARI 30019	TEGUK	18-Jan-23	TALANG DUKUH	PT BAHTERA ANTARUSAJASA MANURUR	BATUBARA	7,800 MT	BOJONEGARA	PLTU SURALAYA	--	--	25-Jan-23			

KEGIATAN KUNJUNGAN KAPAL KEAGENAN BMB
DI PELABUHAN BANTEN
PERIODE BULAN FEBRUARI 2023

NO	NAMA KAPAL	Opsr	KEDATANGAN		OWNER	BONGKAR		POSISI		MUAT		KEBERANGKATAN		STATUS
			TANGGAL	PEL ASAL		JENIS	TONNAGE	WILAYAH	JETTY	JENIS	TONNAGE	TANGGAL	PEL. TUJUAN	
KEDATANGAN BULAN FEBRUARI														
1	MT HANYU GLORY	TBGIUH	03-Feb-23	PUTONG	PT HUTAMA TRANS KENCANA	-	-	ANVER	ASC	CAUSTIC SODA	7,500 MT	04-Feb-23	MOROWALI	KEAGENAN
2	TB JFI / BG KETAPANG I	WANTO	03-Feb-23	TANJUNG PRIOK	PT BAHTERA ANTARNUISA MANAMUR	-	-	BOJONEGARA	SPW	BATU SPLITE	4,397 MT	04-Feb-23	BOOM BARU	KEAGENAN
3	TB CAMAR 7 / BG CAMAR LAUT 0000	TBGIUH	16-Feb-23	TABAHAN	PT PELAYARAN CAMAR LAUT	BATUBARA	51,970 MT	LABUAN	PLTU LABUAN	-	-	18-Feb-23	BOJONEGARA	KEAGENAN
4	TB LLS SUKSES 10 / BG LLS SUKSES 11	TASDIK	10-Feb-23	TANJUNG PRIOK	PT LAU LINTAS BAHARI	-	-	BOJONEGARA	BAM/SGM	BATU SPLITE	3,493 MT	22-Feb-23	BANGKA	KEAGENAN
5	TB ELVIS-M / BG VOYAGE I	TBGIUH	12-Feb-23	DUMBUK	PT ASKARA MITRA SAKTI	BATUBARA	7,912 MT	BOJONEGARA	PLTU JAWA 7	-	-	18-Feb-23	BOJONEGARA	KEAGENAN
6	TB ELVIS-M / BG VOYAGE I	WANTO	13-Feb-23	PLTU JAWA 7	PT ASKARA MITRA SAKTI	-	-	BOJONEGARA	BSU/MCA	BATU SPLITE	5,438 MT	18-Feb-23	BOOM BARU	KEAGENAN
7	TB LLS SUKSES 22 / BG LLS SUKSES 23	TASDIK	10-Feb-23	MARUNDA	PT LAU LINTAS BAHARI	-	-	BOJONEGARA	BSU/MCA	BATU SPLITE	4,412 MT	12-Feb-23	KUMAI	KEAGENAN
8	TB TANJUNG BAHARI 27 / BG BAHARI 00016	TASDIK	10-Feb-23	BUDE	PT TANJUNG BAHARI PERKASA	PAJAJ	9,148 MT	BOJONEGARA	BAM/SGM	-	-	18-Feb-23	BOJONEGARA	KEAGENAN
9	TB TANJUNG BAHARI 27 / BG BAHARI 00016	TASDIK	15-Feb-23	BOJONEGARA	PT TANJUNG BAHARI PERKASA	-	-	BOJONEGARA	DIAZ	BATU SPLITE	5,374 MT	17-Feb-23	BOOM BARU	KEAGENAN
10	TB TANJUNG BAHARI 30 / BG BAHARI 00017	TASDIK	10-Feb-23	TANJUNG PRIOK	PT TANJUNG BAHARI PERKASA	DOCKING	-	BOJONEGARA	BAM	DOCKING	-	05-Mar-23	BOJONEGARA	KEAGENAN
11	MT DIRA MILDIAU	TBGIUH	15-Feb-23	BONTANG	PT HUTAMA TRANS KENCANA	METHANOL	1,300 MT	CIWANDAN	CIWANDAN	-	-	21-Feb-23	BONTANG	KEAGENAN
12	TB LEO POWER 2200 / BG LEO MARINE 0000	TBGIUH	20-Feb-23	LONTAR	PT BAHTERA ALAMA BELAJAR	BATUBARA	8,003 MT	SURALAYA	PLTU SURALAYA	-	-	21-Feb-23	KOTA AGUNG	KEAGENAN
13	MT HANYU GLORY	TBGIUH	19-Feb-23	ANVER	PT HUTAMA TRANS KENCANA	-	-	ANVER	ASC	CAUSTIC SODA	7,500 MT	19-Feb-23	MOROWALI	KEAGENAN
14	TB TANJUNG BAHARI 20 / BG BAHARI 2700	WANTO	15-Feb-23	MARUNDA	PT BAHTERA ANTARNUISA MANAMUR	-	-	BOJONEGARA	GANDASARI	BATU SPLITE	8,800 MT	18-Feb-23	BOOM BARU	KEAGENAN
15	TB TANJUNG BAHARI 22 / BG BAHARI 00010	TASDIK	15-Feb-23	BUDE	PT TANJUNG BAHARI PERKASA	PASIR	6,106 MT	BOJONEGARA	BAM/SGM	-	-	18-Feb-23	BANGKAR	KEAGENAN
16	TB TANJUNG BAHARI 36 / BG BAHARI 00016	TASDIK	21-Feb-23	BUDE	PT TANJUNG BAHARI PERKASA	PAJAJ	5,903 MT	BOJONEGARA	BAM/SGM	-	-	23-Feb-23	BOJONEGARA	KEAGENAN
17	TB TANJUNG BAHARI 36 / BG BAHARI 00016	TASDIK	23-Feb-23	BOJONEGARA	PT TANJUNG BAHARI PERKASA	-	-	BOJONEGARA	BOU	BATU SPLITE	5,307 MT	26-Feb-23	BOOM BARU	KEAGENAN
18	TB CAMAR 7 / BG CAMAR LAUT 0000	TBGIUH	20-Feb-23	LABUAN	PT PELAYARAN CAMAR LAUT	PERBANKAN	-	PERAIRAN BOJONEGARA	PERBANKAN	-	-	03-Mar-23	TABAHAN	KEAGENAN
19	TB TANJUNG BAHARI 23 / BG BAHARI 00010	TASDIK	24-Feb-23	BUDE	PT TANJUNG BAHARI PERKASA	PAJAJ	6,096 MT	BOJONEGARA	BOU	-	-	28-Feb-23	BANGSAU	KEAGENAN

KEGIATAN KUNJUNGAN KAPAL KEAGENAN BMB
DI PELABUHAN BANTEN
PERIODE BULAN MARET 2023

NO	NAMA KAPAL	Opsr	KEDATANGAN		OWNER	BONGKAR		POSISI		MUAT		KEBERANGKATAN		STATUS
			TANGGAL	PEL ASAL		JENIS	TONNAGE	WILAYAH	JETTY	JENIS	TONNAGE	TANGGAL	PEL. TUJUAN	
KEDATANGAN BULAN MARET														
1	TB ARMADA TRANS IK / BG MEGA PRIMA II	TBGIUH	01-Mar-23	PALEMBANG	PT SIENAR TRI TUNGGAL PERKASA	-	-	BOJONEGARA	DIAZ	BATU SPLITE	1,389 MT	08-Mar-23	SUMSEL	KEAGENAN
2	TB SENAR B2	TASDIK	02-Mar-23	TANJUNG PRIOK	PT HUTAMA TRANS KENCANA	DOCKING	-	BOJONEGARA	SMI	DOCKING	-	HANDOVER KEAGENAN	KEAGENAN	
3	MT HANYU GLORY	TBGIUH	05-Mar-23	ANVER	PT HUTAMA TRANS KENCANA	-	-	ANVER	ASC	CAUSTIC SODA	7,500 MT	06-Mar-23	MOROWALI	KEAGENAN
4	TB ELVIS-M / BG VOYAGE I	TBGIUH	06-Mar-23	BANTEN	PT ASKARA MITRA SAKTI	BATUBARA	7,510 MT	BOJONEGARA	PLTU JAWA 7	-	-	08-Mar-23	BOJONEGARA	KEAGENAN
5	TB ELVIS-M / BG VOYAGE I	TBGIUH	08-Mar-23	PLTU JAWA 7	PT ASKARA MITRA SAKTI	-	-	BOJONEGARA	SPW	BATU SPLITE	5,216 MT	14-Mar-23	KARANG AGUNG	KEAGENAN
6	TB BILTON 178 / BG SELU B	WANTO	07-Mar-23	BELITUNG	PT PELAYARAN INTINUSA SUKSES CEMERLANG	PASIR	4,708 MT	BOJONEGARA	BSU/MCA	-	-	09-Mar-23	BELITUNG	KEAGENAN
7	TB TANJUNG BAHARI 26 / BG BAHARI 00015	WANTO	11-Mar-23	TAYAN	PT BAHTERA ANTARNUISA MANAMUR	PASIR	5,011 MT	BOJONEGARA	BSU/MCA	-	-	14-Apr-23	BOJONEGARA	KEAGENAN
8	TB TANJUNG BAHARI 26 / BG BAHARI 00015	WANTO	15-Mar-23	BOJONEGARA	PT TANJUNG BAHARI PERKASA	DOCKING	-	BOJONEGARA	SMI	DOCKING	-	06-Apr-23	BOJONEGARA	KEAGENAN
9	TB MITRASINDO 12 / BG MITRASINDO 17	TBGIUH	14-Mar-23	BALUPAPAN	PT SOKA PRAKASA TRANS	ANGKANG SAWI	2,850 MT	CIWANDAN	CIWANDAN	-	-	16-Mar-23	MARUNDA	KEAGENAN
10	TB CONSORSIUM / BG VOYAGE II	WANTO	19-Mar-23	TALANG DUKUH	PT ASKARA MITRA SAKTI	-	-	BOJONEGARA	BSU/MCA	BATU SPLITE	5,500 MT	21-Mar-23	BOOM BARU	KEAGENAN
11	MT GRIYA BELGIS	TBGIUH	16-Mar-23	PALEMBANG	PT HUTAMA TRANS KONTINENTAL	METHANOL	560 MT	CIWANDAN	CIWANDAN	-	-	19-Mar-23	SAMPIT	KEAGENAN
12	TB SUMBER IK / BG TANJUNG JOHOR XXXVIII	WANTO	17-Mar-23	KUALA KAPUAS	PT ARMADA PRIMA NUSANTARA	PASIR	2,100 MT	BOJONEGARA	BSU/MCA	-	-	24-Mar-23	TALANG DUKUH	KEAGENAN
13	BG TANJUNG JOHOR XXXVIII	WANTO	25-Mar-23	BOJONEGARA	PT ARMADA PRIMA NUSANTARA	DOCKING	-	BOJONEGARA	SMI	DOCKING	-	-	-	KEAGENAN
14	TB TANJUNG BAHARI 25 / BG BAHARI 2715	TASDIK	18-Mar-23	TAYAN	PT TANJUNG BAHARI PERKASA	PASIR	4,017 MT	BOJONEGARA	BSU/MCA	-	-	21-Mar-23	MANGGAR	KEAGENAN
15	MT GRIYA TERMATE	TBGIUH	21-Mar-23	BALUPAPAN	PT HUTAMA TRANS KONTINENTAL	-	-	ANVER	ASC	CAUSTIC SODA	6,800 MT	21-Mar-23	MOROWALI	KEAGENAN
16	TB TANJUNG BAHARI 30 / BG BAHARI 00019	TASDIK	21-Mar-23	SUGE	PT TANJUNG BAHARI PERKASA	PASIR	5,781 MT	BOJONEGARA	BAM/SGM	-	-	24-Mar-23	SANGGAU	KEAGENAN
17	TB MULTI 01 / BG MULTI 0001	TBGIUH	24-Mar-23	PALEMBANG	PT USAHA MAJU MAKMUR	BATUBARA	7,519 MT	CIGADING	KBS	-	-	31-Mar-23	BOOM BARU	KEAGENAN
18	TB TRUST 36 / BG MEGA TRUST 333	TASDIK	01-Apr-23	POMALA ANTAM	PT BAHTERA ANTARNUISA MANAMUR	NIREL	9,007 MT	BOJONEGARA	BAM/SGM	-	-	12-Apr-23	TALANG DUKUH	KEAGENAN
19	TB ARLUNA BRILLIANT / BG ALESSANDRO BRILL	TBGIUH	01-Mar-23	TEMPIRAI	PT GLOBAL SINERGI MARITIM	BATUBARA	9,301 MT	MERAK	HPP	-	-	18-Apr-23	TEMILAHAN	KEAGENAN
20	TB TANJUNG BAHARI 27 / BG BAHARI 00016	TASDIK	23-Mar-23	SUGE	PT TANJUNG BAHARI PERKASA	PASIR	5,795 MT	BOJONEGARA	BAM/SGM	-	-	27-Mar-23	BOJONEGARA	KEAGENAN
21	TB TANJUNG BAHARI 27 / BG BAHARI 00016	TASDIK	27-Mar-23	BOJONEGARA	PT TANJUNG BAHARI PERKASA	DOCKING	-	BOJONEGARA	SMI	DOCKING	-	19-Apr-23	SANGGAU	KEAGENAN
22	TB JFI / BG KETAPANG I	WANTO	27-Mar-23	PONTIANAK	PT BAHTERA ANTARNUISA MANAMUR	-	-	BOJONEGARA	GANDASARI	BATU SPLITE	4,000 MT	30-Mar-23	BOOM BARU	KEAGENAN
23	TB ELVIS-M / BG VOYAGE I	TBGIUH	30-Mar-23	SUMSEL	PT ASKARA MITRA SAKTI	BATUBARA	7,509 MT	BOJONEGARA	PLTU JAWA 7	-	-	31-Mar-23	BOJONEGARA	KEAGENAN
24	TB ELVIS-M / BG VOYAGE I	TBGIUH	31-Mar-23	BOJONEGARA	PT ASKARA MITRA SAKTI	-	-	BOJONEGARA	BSU	BATU SPLITE	5,213 MT	07-Apr-23	BOOM BARU	KEAGENAN
25	TB BILTON 888 / BG SELANDU 2	WANTO	30-Mar-23	BELITUNG	PT PELAYARAN INTINUSA SUKSES CEMERLANG	PASIR	4,766 MT	BOJONEGARA	BSU/MCA	-	-	01-Apr-23	BELITUNG	KEAGENAN

KEGIATAN KUNJUNGAN KAPAL KEAGENAN BMB DI PELABUHAN BANTEN PERIODE BULAN APRIL 2023															
NO	NAMA KAPAL	Ops	KEDATANGAN		OWNER	BONGKAR			POSISI		MUAT		KEBERANGKATAN		STATUS
			TANGGAL	PEL ASAL		JENIS	TONM3	WILAYAH	JETTY	JENIS	TONM3	TANGGAL	PEL TUJUAN		
KEDATANGAN BULAN APRIL															
1	TB LINTAS SAMUDERA 126 / BG LINTAS SAMUDERA	TEGUH	03-Apr-23	KALSEL	PT PELAYARAN DUTA LINTAS SAMUDERA	BATUBARA	20,210 MT		SURALAYA	SPOJ	--	--	11-Apr-23	KINTAP	KEAGENAN
2	TB MANDIRI 8 / BG ARTOMADRO 1199	TEGUH	01-Apr-23	PALEMBANG	PT BRIC INDO	BATUBARA	7,528 MT		MERAK	IKFP	--	--	10-Apr-23	MERAK	KEAGENAN
3	TB MANDIRI 8 / BG ARTOMADRO 1199	TEGUH	10-Apr-23	MERAK	PT BRIC INDO	--	--	BOJONEGARA	SABU 2	STEEL STRUCTURE	201,088 KGS	--	13-Apr-23	MARUNDA	KEAGENAN
4	TB TANJUNG BAHARI 28 / BG BAHARI 30017	TEGUH	04-Apr-23	JABARI	PT TANJUNG BAHARI PERKASA	BATUBARA	7,336 MT		LONTAR	PLTU LONTAR	--	--	15-Apr-23	SANGGARU	KEAGENAN
5	TB CASSANIA / BG ATLANTICA	TEGUH	07-Apr-23	SUMSEL	PT GLOBAL SINERGI MARITIM	BATUBARA	9,304 MT		MERAK	IKFP	--	--	12-Apr-23	SUNGGAI LILIN	KEAGENAN
6	TB TANJUNG BAHARI 29 / BG BAHARI 30038	TASDIK	05-Apr-23	SUNDA KELAPA	PT TANJUNG BAHARI PERKASA	PAGIR	9,302 MT		BOJONEGARA	SGM	--	--	07-Apr-23	MANGGAR	KEAGENAN
7	TB LLS SUKSES 06 / BG LLS SUKSES 07	TASDIK	07-Apr-23	TJ PRIOK	PT BAHTERA ANTARNUSA MANUJUR	--	--	BOJONEGARA	BAM/SGM	BATU SPLITE	3,702 MT	--	08-Apr-23	BANGRA	KEAGENAN
8	TB TANJUNG BAHARI 32 / BG BAHARI 30023	TASDIK	11-Apr-23	MARUNDA	PT TANJUNG BAHARI PERKASA	PAGIR	5,707 MT		BOJONEGARA	SGM	--	--	15-Apr-23	MANGGAR	KEAGENAN
9	TB BILITON XI / BG SELANDU 1	WANTO	12-Apr-23	BELITUNG	PT INTINUSA SUKSES CEMERLANG	PAGIR	4,674 MT		BOJONEGARA	BSU/MCA	--	--	13-Apr-23	BELITUNG	KEAGENAN
10	TB ARMADA TRANS IX / BG MEGA TRANS II	TEGUH	08-Apr-23	CIREBON	PT SIENAR TRI TUNGGAL PERKASA	--	--	BOJONEGARA	SPW	BATU SPLITE	1,400 MT	--	13-Apr-23	SUNGGAI LUMPUR	KEAGENAN
11	TB PRIMA RAJAWALI IIIII / BG MANDIRI AZALEA	WANTO	21-Apr-23	RANGGA ILUNG	PT MARUCO INDONESIA	BATUBARA	4,506 MT		BOJONEGARA	BAM/SGM	--	--	27-Apr-23	RANGGA ILUNG	KEAGENAN
12	TB TANJUNG BAHARI 20 / BG BAHARI 2720	WANTO	21-Apr-23	TAYAN	PT BAHTERA ANTARNUSA MANUJUR	PAGIR	3,720 MT		BOJONEGARA	BSU/MCA	--	--	24-Apr-23	BOJONEGARA	KEAGENAN
13	TB TANJUNG BAHARI 20 / BG BAHARI 2720	WANTO	28-Apr-23	BOJONEGARA	PT BAHTERA ANTARNUSA MANUJUR	--	--	BOJONEGARA	BSU/MCA	SIRDAM	3,802 MT	--	29-Apr-23	BEHAUR	KEAGENAN
14	TB MBS 91 / BG MBS 96	WANTO	25-Apr-23	RANGGA ILUNG	PT MARUCO INDONESIA	BATUBARA	4,444 MT		BOJONEGARA	BAM/SGM	--	--	02-May-23	RANGGA ILUNG	KEAGENAN
15	TB TANJUNG BAHARI 29 / BG BAHARI 30028	TEGUH	15-Apr-23	SUNDA KELAPA	PT TANJUNG BAHARI PERKASA	DOCKING		BOJONEGARA	SMI	DOCKING			19-May-23	BOJONEGARA	KEAGENAN
16	TB TANJUNG BAHARI 29 / BG BAHARI 30028	WANTO	25-Apr-23	TJ PRIOK	PT BAHTERA ANTARNUSA MANUJUR	PERBAIKAN		BOJONEGARA	GANDISARI	PERBAIKAN			05-Apr-23	BOOM BARU	KEAGENAN
17	TB ARMADA TRANS IX / BG MEGA TRANS II	TEGUH	22-Apr-23	SUNGGAI LUMPUR	PT SIENAR TRI TUNGGAL PERKASA	--	--	BOJONEGARA	SPW	BATU SPLITE	1,400 MT	--	28-Apr-23	SUNGGAI LUMPUR	KEAGENAN
18	TB ELVIS II / BG VOYAGE I	TEGUH	25-Apr-23	PALEMBANG	PT ASKARA MITRA SAKTI	BATUBARA	7,529 MT		BOJONEGARA	PLTU JAWA 7	--	--	29-Apr-23	BOJONEGARA	KEAGENAN
19	TB ELVIS II / BG VOYAGE I	TEGUH	29-Apr-23	BOJONEGARA	PT ASKARA MITRA SAKTI	--	--	BOJONEGARA	DJAZ	BATU SPLITE	5,484 MT	--	01-May-23	BOOM BARU	KEAGENAN
20	TB CADMAR 7 / BG CAIAR LAUT 3303	WANTO	24-Apr-23	TARAHAN	PT PELAYARAN CAIAR LAUT	BATUBARA	11,560 MT		SURALAYA	SPOJ	--	--	25-Apr-23	TARAHAN	KEAGENAN
21	TB LINTAS SAMUDERA 126 / BG LINTAS SAMUDERA	TEGUH	25-Apr-23	KINTAP	PT PELAYARAN DUTA LINTAS SAMUDERA	BATUBARA	20,268 MT		SURALAYA	PLTU SURALAYA	--	--	08-May-23	KINTAP	KEAGENAN
22	TB CONSORSIUM / BG VOYAGE II	WANTO	30-Apr-23	MARUNDA	PT ASKARA MITRA SAKTI	--	--	BOJONEGARA	DJAZ	BATU SPLITE	5,632 MT	--	31-May-23	BOOM BARU	KEAGENAN

KEGIATAN KUNJUNGAN KAPAL KEAGENAN BMB DI PELABUHAN BANTEN PERIODE BULAN MEI 2023																
NO	NAMA KAPAL	Ops	KEDATANGAN		OWNER	BONGKAR			POSISI		MUAT		KEBERANGKATAN		STATUS	STATUS UVC
			TANGGAL	PEL ASAL		JENIS	TONM3	WILAYAH	JETTY	JENIS	TONM3	TANGGAL	PEL TUJUAN			
KEDATANGAN BULAN MEI																
1	TB TANJUNG JOHOR XIIB / BG TANJUNG JOHOR XIIB	WANTO	01-May-23	MARUNDA	PT ARMADA PIRANUSA ANTARA	CARIANUTAN			PERAIRAN BOJONEGARA	CARIANUTAN			10-May-23	MANGGAR	KEAGENAN	TERHILAM
2	TB LLS SUKSES 6 / BG LLS SUKSES 7	WANTO	05-May-23	TAYAN	PT BAHTERA ANTARNUSA MANUJUR	PAGIR	3,700 MT		BOJONEGARA	MCA	--	--	08-May-23	TANJUNG PANDAN	KEAGENAN	TERHILAM
3	TB TRUIT 86 / BG TRUIT NANGA 3303	TEGUH	05-May-23	JABARI	PT BAHTERA ANTARNUSA MANUJUR	BATUBARA	2,170 MT		LONTAR	PLTU TELUK NAGA	--	--	16-May-23	TARAHAN	KEAGENAN	TERHILAM
4	TB BILITON 176 / BG SELU 5	WANTO	05-May-23	BELITUNG	PT INTINUSA SUKSES CEMERLANG	PAGIR	4,677 MT		BOJONEGARA	BAM	--	--	08-May-23	BELITUNG	KEAGENAN	TERHILAM
5	TB BAHARI 83	TEGUH			PT HULITAMA TRANS KENCANSA	DOCKING		BOJONEGARA	SMI	DOCKING					KEAGENAN	
6	TB TANJUNG BAHARI 19 / BG BAHARI 2711	TASDIK	07-May-23	TAYAN	PT TANJUNG BAHARI PERKASA	PAGIR	3,939 MT		BOJONEGARA	BSU	--	--	10-May-23	MANGGAR	KEAGENAN	TERHILAM
7	TB MULTI 01 / BG MULTI 3001	TEGUH	14-May-23	PALEMBANG	PT BUANA PERKASA SUKSES	BATUBARA	7,555 MT		ASAHMAS	ASAHMAS	--	--	16-May-23	BOOM BARU	KEAGENAN	TERHILAM
8	TB TANJUNG BAHARI 36 / BG BAHARI 30026	TASDIK	13-May-23	TJ PRIOK	PT TANJUNG BAHARI PERKASA	PAGIR	5,742 MT		BOJONEGARA	MCA	BATU SPLITE	5,156 MT	16-May-23	KUMARI	KEAGENAN	PROSES
9	TB TANJUNG BAHARI 31 / BG BAHARI 30021	TASDIK	13-May-23	SUGE	PT TANJUNG BAHARI PERKASA	PAGIR	5,742 MT		BOJONEGARA	SGM	--	--	16-May-23	MANGGAR	KEAGENAN	TERHILAM
10	TB TANJUNG BAHARI 28 / BG BAHARI 30017	TEGUH	11-May-23	TJ PRIOK	PT TANJUNG BAHARI PERKASA	--	--	MERAK	BATU BERLUN	BATU SPLITE	5,000 MT	--	19-May-23	KUMARI	KEAGENAN	PROSES
11	TB BILITON XV / BG MINDOLU 1	WANTO	14-May-23	BELITUNG	PT INTINUSA SUKSES CEMERLANG	PAGIR	4,821 MT		BOJONEGARA	DJAZ	BATU SPLITE	4,200 MT	15-May-23	BELITUNG	KEAGENAN	TERHILAM
12	TB ELVIS II / BG VOYAGE I	TEGUH	22-May-23	SUMSEL	PT ASKARA MITRA SAKTI	BATUBARA	7,565 MT		BOJONEGARA	BSU	--	--	17-May-23	BELITUNG	KEAGENAN	TERHILAM
13	TB ELVIS II / BG VOYAGE I	WANTO	25-May-23	BOJONEGARA	PT ASKARA MITRA SAKTI	--	--	BOJONEGARA	BIH/NURU	BATU SPLITE	5,400 MT	--	25-May-23	BOJONEGARA	KEAGENAN	PROSES
14	TB TANJUNG BAHARI 26 / BG BAHARI 30016	TASDIK	23-May-23	SUGE	PT TANJUNG BAHARI PERKASA	--	--	BOJONEGARA	BIH/NURU	BATU SPLITE	4,174 MT	--	28-May-23	BOOM BARU	KEAGENAN	PROSES
15	TB RYDAL MARINE / BG RYDAL ANDROMED	TEGUH	31-May-23		PT GLOBAL SINERGI MARITIM	SURALAYA									KEAGENAN	
16	TB BILITON 176 / BG SELANDU 1	WANTO	29-May-23	BELITUNG	PT INTINUSA SUKSES CEMERLANG	PAGIR	4,583 MT		BOJONEGARA	BSU	--	--	31-May-23	BELITUNG	KEAGENAN	PROSES
17	TB TANJUNG BAHARI 33 / BG BAHARI 30022	TASDIK	31-May-23	MANGGAR	PT TANJUNG BAHARI PERKASA	PAGIR	5,740 MT		BOJONEGARA	SGM	--	--	02-Jun-23	SANGGAU	KEAGENAN	PROSES

LAMPIRAN 6

LAPORAN INVOICE JATUH TEMPO

INVOICE YANG TELAH JATUH TEMPO & AKAN JATUH TEMPO
PADA MINGGU KE 4 DARI TGL 27 JAN - 03 FEB 2023
PT. HTK - PT.BMB BANTEN

NO	NAMA KAPAL	PEMILIK KAPAL	NO INVOICE	TGL PENERBITAN INVOICE	TGL JATUH TEMPO	JUMLAH (Rp)	Pmbyrn (DP)	Tgl Bayar	Total	PENAGIH	
26	MT. GRIYA TERNATE	PT. HUTAMA TRANS KONTINENTAL	0315/BMB-HTK/X/2022	12 OCT 2022	26 OCT 2022	39.380.215	39.380.215	23 NOV 22	0	ALFIAN	
27	MT. GRIYA TERNATE	PT. HUTAMA TRANS KONTINENTAL	0318/BMB-HTK/X/20022	18 OCT 2022	01 NOV 2022	36.592.105	36.592.105	23 NOV 22	0		
28	MT. GRIYA MELAYU	PT. HUTAMA TRANS KONTINENTAL	0152/BMB-HTK/X/22	03 OCT 2022	18 OCT 2022	39.058.963	39.058.963	17 NOV 22	0		
29	MT. GRIYA TERNATE	PT. HUTAMA TRANS KONTINENTAL	0349/BMB-HTK/X/22	15 NOV 2022	29 NOV 2022	38.070.625	38.070.625	22 DEC 2022	0		
30	MT. GRIYA TERNATE	PT. HUTAMA TRANS KONTINENTAL	0365/BMB-HTK/XI/2022	20 NOV 2022	06 DEC 2022	38.936.425	38.936.425	05 JAN 2023	0		
31	MT. GRIYA TERNATE	PT. HUTAMA TRANS KONTINENTAL	0373/BMB-HTK/XI/2022	05 DEC 2022	19 DEC 2022	33.538.118			33.538.118		
32	MT. GRIYA TERNATE	PT. HUTAMA TRANS KONTINENTAL	0369/BMB-HTK/XI/2022	05 DEC 2022	19 DEC 2022	36.417.305	36.417.305	16 JAN 2023	0		
33	MT. HANYU GLORY	PT. HUTAMA TRANS KONTINENTAL	0389/BMB-HTK/XII/2022	12 DEC 2022	26 DEC 2022	52.889.577			52.889.577		
34	MT. HANYU GLORY	PT. HUTAMA TRANS KONTINENTAL	0394/BMB-HTK/XII/2022	20 DEC 2022	03 JAN 2023	35.921.391	35.921.391	12 JAN 2023	0		
35	MT. GRIYA TERNATE	PT. HUTAMA TRANS KONTINENTAL	0395/BMB-HTK/XII/2022	19 DEC 2022	02 JAN 2023	34.204.118	34.204.118	31 JAN 2023	0		
36	MT. GRIYA TERNATE	PT. HUTAMA TRANS KONTINENTAL	0399/BMB-HTK/XII/2022	23 DEC 2022	06 JAN 2023	34.870.118			34.870.118		
37	MT. HANYU GLORY	PT. HUTAMA TRANS KONTINENTAL	0398/BMB-HTK/XII/2022	23 DES 2022	06 JAN 2023	31.354.202			31.354.202		
38	MT. GRIYA BUGIS	PT. HUTAMA TRANS KONTINENTAL	003/BMB-HTK/I/2023	09 JAN 2023	23 JAN 2023	33.937.260			33.937.260		
39	MT. GRIYA BUGIS	PT. HUTAMA TRANS KONTINENTAL	015/BMB-HTK/II/2023	03 FEB 2023	17 FEB 2023	31.743.839			31.743.839		
GRAND TOTAL									218.333.114		

LAMPIRAN 7

HASIL WAWANCARA 1

Nama Narasumber : Bapak Zulhan

Jabatan : Kepala Divisi Operasional PT. Bilqis Mutiara Bahari

1. Selamat siang pak, terima kasih atas waktu yang bapak berikan untuk wawancara ini. Bisakah bapak mengenalkan diri dan apa peran yang bapak jalankan pada perusahaan?

Jawab:

Baik, nama sama zulhan. Di PT. Bilqis Mutiara Bahari ini saya berperan sebagai kepala divisi operasional yang bertugas mengawasi operasional harian dan memastikan semua kegiatan berjalan lancar dan semestinya.

2. Selama bapak menjadi kepala divisi operasional, menurut bapak apakah ada tantangan yang dihadapi oleh perusahaan dalam menjalankan bisnis keagenan kapal?

Jawab:

Tantangan yang kami hadapi salah satunya itu adanya karyawan kami yang memiliki kemampuan atau pengetahuan yang kurang disebabkan oleh pendidikan yang tidak sesuai dan pengalaman kerja yang belum cukup untuk bekerja di lapangan.

3. Apakah hal tersebut menimbulkan dampak terhadap operasional perusahaan?

Jawab:

Iya berdampak pada perusahaan karena menyebabkan produktivitas menurun. Banyak tugas yang tidak diselesaikan dengan baik. Selain itu juga berpengaruh terhadap kualitas layanan kepada pelanggan yang kami ageni. Banyak perusahaan keagenan lain yang memiliki karyawan yang berkualitas sehingga memaksa karyawan kami untuk terus meningkatkan keterampilannya dan mempengaruhi kinerja operasional sehari-hari.

4. Adakah faktor yang menyebabkan ketidaksesuaian kemampuan karyawan yang dimiliki perusahaan?

Jawab:

Menurut saya proses rekrutmen yang masih belum efektif dalam memilih dan menilai kandidat sesuai dengan kualifikasi yang dibutuhkan perusahaan. Selain itu juga perubahan teknologi yang terus berkembang membuat karyawan merasa tertinggal dan membutuhkan keterampilan yang lebih untuk dapat bekerja secara maksimal.

5. Apa saja langkah yang diambil oleh perusahaan untuk mengatasi masalah ini?

Jawab:

Kami mengupayakan untuk merekrut karyawan yang benar-benar sesuai dengan kualifikasi yang dibutuhkan oleh perusahaan. Kami juga mengadakan pelatihan untuk karyawan kami yang masih memiliki pengetahuan dan keterampilan yang kurang agar mereka dapat meningkatkan kualitas kerja mereka.

6. Bagaimana perusahaan memastikan karyawan yang dimiliki selalu sesuai dengan dengan kualifikasi yang dibutuhkan perusahaan?

Jawab:

Kami akan membangun program pelatihan yang disesuaikan dengan kebutuhan perusahaan dan perkembangan teknologi yang terkini. Kami juga akan melakukan kerja sama dengan institusi pendidikan dan industri terkait untuk menciptakan alur masuk karyawan yang lebih siap untuk bekerja.

7. Baik. Terima kasih banyak untuk waktu dan informasi yang bapak berikan.

Jawab:

Siap sama sama.

LAMPIRAN 8

HASIL WAWANCARA 2

Nama Narasumber : Ibu Ani Novianti

Jabatan : Karyawan Divisi Keuangan PT. Bilqis Mutiara Bahari

1. Selamat siang bu, terima kasih atas waktu yang ibu berikan untuk wawancara ini. Bisakah ibu mengenalkan diri dan apa peran yang ibu jalankan pada perusahaan ini?

Jawab:

Selamat siang juga dek. Nama saya Ani, saya disini sebagai karyawan di divisi keuangan yang bertugas mengelola dan melaporkan keuangan perusahaan.

2. Selama ibu menjadi karyawan di divisi keuangan pada PT. Bilqis Mutiara Bahari, menurut ibu apakah ada tantangan yang dihadapi oleh perusahaan dalam menjalankan bisnis keagenan kapal?

Jawab:

Ada beberapa tantangan yang kami hadapi tentunya. Salah satunya keterlambatan pembayaran invoice yang harus dibayarkan oleh pengguna jasa yaitu pemilik kapal yang kami ageni.

3. Apakah hal tersebut menimbulkan dampak terhadap operasional perusahaan?

Jawab:

Sangat berdampak pada perusahaan karena penghasilan perusahaan berasal dari pembayaran invoice oleh pemilik kapal. Jika pembayaran terjadi keterlambatan maka arus kas perusahaan akan terganggu dan kegiatan operasional tidak dapat berjalan dengan lancar.

4. Adakah faktor yang menyebabkan keterlambatan pembayaran invoice tersebut?

Jawab:

Ada beberapa faktor yang menyebabkan keterlambatan tersebut. Kurang pengawasan terhadap pemilik kapal yang belum melakukan pembayaran adalah satu faktornya. Kurangnya pengawasan disebabkan adanya karyawan kami yang belum menguasai keahlian di bidang keagenan kapal ini secara mendalam. Kemampuan karyawan dapat berpengaruh pada pelayanan yang diberikan kepada pemilik kapal.

5. Apakah kurangnya kemampuan karyawan tersebut menjadi faktor utama yang menyebabkan kurangnya pengawasan terhadap pembayaran invoice oleh pemilik kapal?

Jawab:

Faktor lain yang menyebabkan kurangnya pengawasan yaitu kami mencatat tagihan dan pelacakan status invoice secara manual. Dimana pencatatan secara manual lebih sulit dan dapat memakan waktu yang lebih lama.

6. Apa saja langkah yang diambil oleh perusahaan untuk mengatasi masalah ini?

Jawab:

Kami mengusahakan penagihan secara rutin kepada pihak kapal dengan membuat jadwal penagihan yang teratur. Selain itu juga perusahaan mempertimbangkan untuk membuat sistem pencatatan invoice secara online dengan teknologi yang terintegrasi.

7. Bagaimana perusahaan memastikan pembayaran invoice oleh pemilik kapal dilakukan tepat waktu sebelum jatuh tempo?

Jawab:

Kami melakukan penagihan secara rutin dengan mengirimkan pemberitahuan melalui saluran yang kami punya seperti email, surat, dan telepon kepada pihak kapal agar pihak kapal mengetahui kewajibannya untuk melakukan pembayaran invoice sebelum jatuh tempo.

8. Baik bu. Terima kasih banyak atas waktu yang ibu berikan untuk wawancara ini.

Jawab:

Sama-sama.

LAMPIRAN 9

HASIL WAWANCARA 3

Nama Narasumber : Bapak Tasdik Hermawan

Jabatan : Karyawan Divisi Operasional PT. Bilqis Mutiara Bahari

1. Selamat siang pak, terima kasih atas waktu yang bapak berikan untuk wawancara ini. Bisakah bapak mengenalkan diri dan apa peran yang bapak jalankan pada perusahaan?

Jawab:

Nama saya Tasdik biasa dipanggil Ade. Saya disini sebagai operasional lapangan sama dengan Bapak Edi.

2. Selama bapak menjadi karyawan di divisi operasional pada PT. Bilqis Mutiara Bahari, menurut bapak apakah ada tantangan yang dihadapi oleh perusahaan dalam menjalankan bisnis keagenan kapal?

Jawab:

Selain bertugas sebagai operasional lapangan, saya juga bertugas dalam melakukan pemasaran dan penagihan pembayaran kepada pihak pemilik kapal. Pemilik kapal sering kali telat dalam membayar tagihan invoice kepada perusahaan. Saya merasa saya kurang baik dalam melakukan komunikasi mengenai penagihan dengan pihak mereka.

3. Apakah hal tersebut menimbulkan dampak terhadap operasional perusahaan?

Jawab:

Keterlambatan pembayaran invoice sangat berpengaruh terhadap perusahaan karena dana untuk menjalankan kegiatan operasional berasal dari pembayaran invoice oleh pihak pemilik kapal.

4. Adakah faktor yang menyebabkan pemilik kapal telat dalam melakukan pembayaran kepada perusahaan?

Jawab:

Perusahaan kurang tegas dalam menangani pemilik kapal yang telat membayar tagihan invoice. Tidak adanya konsekuensi yang diberikan sehingga pemilik kapal

kurang bertanggung jawab terhadap kewajibannya membayar invoice secara tepat waktu.

5. Apa saja langkah yang diambil oleh perusahaan untuk mengatasi masalah ini?

Jawab:

Untuk keterlambatan pembayaran invoice saya rasa perlu adanya aturan yang lebih ketat dan menerapkan konsekuensi bagi pemilik kapal yang terlambat membayar. Dengan adanya konsekuensi yang diberikan pemilik kapal akan melakukan pembayaran tepat waktu.

6. Bagaimana perusahaan memastikan pembayaran invoice oleh pemilik kapal dilakukan tepat waktu sebelum jatuh tempo?

Jawab:

Perusahaan mengusahakan untuk memberikan konsekuensi atau sanksi bagi pemilik kapal yang telat dalam membayar tagihan invoice.

7. Baik. Terima kasih banyak untuk waktu dan informasi yang bapak berikan.

Jawab:

Sama-sama, semangat ya dek.