ANALISIS PENYEBAB KETERLAMBATAN BONGKAR MUAT BARANG AKIBAT FAKTOR PERALATAN KAPAL PELNI CABANG SURABAYA
(STUDI KASUS: KM SINABUNG)

Disusun Oleh:

1. **ALDY PRATAMA MULYADI (2021910006)**
2. **MUHAMMAD NABIL ABDULLAH (2021910030)**

PROGRAM STUDI TEKNIK LOGISTIK
UNIVERSITAS INTERNASIONAL SEMEN INDONESIA
GRESIK

2022

ANALISIS PENYEBAB KETERLAMBATAN BONGKAR MUAT BARANG AKIBAT FAKTOR PERALATAN KAPAL PELNI CABANG SURABAYA
(STUDI KASUS: KM SINABUNG)

Disusun Oleh:

1. **ALDY PRATAMA MULYADI (2021910006)**
2. **MUHAMMAD NABIL ABDULLAH (2021910030)**

PROGRAM STUDI TEKNIK LOGISTIK
UNIVERSITAS INTERNASIONAL SEMEN INDONESIA
GRESIK

2022

LEMBAR PENGESAHAN
LAPORAN KERJA PRAKTEK
DI PT PELNI (Persero) Tbk, CABANG SURABAYA
Departemen Tol Laut Divisi Operasional
(Periode: 1 Agustus 2022 s.d 1 September 2022)

Disusun Oleh :

ALDY PRATAMA MULYADI	(2021910006)
MUHAMMAD NABIL ABDULLAH	(2021910030)

Mengetahui,
Kepala Prodi Teknik Logistik UISI

Maulin Masyito Putri S.T., M.T.
NIP. 9217250

Menyetujui,
Dosen Pembimbing Kerja Praktek

Maulin Masyito Putri S.T., M.T
NIP. 9217250

Gresik, 30 September 2022
PT PELNI SURABAYA (Persero) Tbk.

Mengetahui,
Kepala Operasi Pelabuhan

(Budiarti S.T.)

Menyetujui,
Pembimbing Lapangan

(Eko Praseti,o)

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN 2
LAPORAN KERJA PRAKTEK 2
DAFTAR ISI 3
KATA PENGANTAR 5
BAB I 6
PENDAHULUAN 6
1.1 Latar Belakang 6
1.2 Tujuan dan Manfaat 7
1.2.1 Tujuan 7
1.2.2 Manfaat 8
1.3 Metodologi Pengumpulan Data 9
1.4 Waktu dan Tempat Pelaksanaan Magang 9
1.5 Nama Unit Kerja Tempat Pelaksanaan Magang 9
BAB II 10
TINJAUAN UMUM PT. PELNI 10
2.1 Profil Perusahaan 10
2.2 Visi & Miai Perusahaan 11
2.3 Lokasi PT. Pelni Surabaya 11
2.4 Struktur Organisasi Perusahaan 12
2.5 Jasa Layanan Logistik 12
2.6 Kegiatan Umum Perusahaan 13
BAB III 14
TINJAUAN PUSTAKA 14
3.1 Kualitas Pelayanan 14
3.1.1 Tujuan Kualitas Pelayanan 14
3.1.2 Fungsi Kualitas Pelayanan 14
3.2 Standard Pelayanan 14
3.3 Kapal 15
3.4 Jenis-jenis Kapal Barang 15
3.5 Bongkar Muat 16

3.6 Proses Bongkar Muat Barang 17
3.7 Alat Bantu Bongkar Muat 17
3.8 Diagram Fishbone 18
BAB IV 21
PEMBAHASAN 21
4.1 Struktur Organisasi Unit Kerja 21
4.2 Penjelasan Singkat Divisi Pada Department 21
4.3 Tujuan Khusus 22
4.3.1 Tujuan Penelitian 22
4.3.2 Metode Pengumpulan Data 22
4.3.3 Analisa dan Pembahasan 23
4.3.4 Penjelalsan Alur Kerja 24
4.3.5 Identifikasi Masalah 26
4.3.6 Identifikasi Faktor-Faktor 27
4.3.7 Pemecahan Masalah Dengan Method Fishbone Daigram 27
4.3.8 Solusi Faktor-Faktor Keterlambatan Bongkar Muat 30
BAB V 33
KESIMPULAN DAN SARAN 33
5.1 Kesimpulan 33
5.2 Saran 33
DAFTAR PUSTAKA 34
LAMPIRAN 35
LEMBAR PENILAIAN 50
LEMBAR PENILAIAN 51
LEMBAR PENILAIAN 52
LEMBAR PENILAIAN 53
SURAT BALASAN KERJA PRAKTIK 54
JADWAL PELAYARAN KAPAL PELNI 55
PORTOFOLIO KERJA PRAKTIK 57
SERTIFIKAT KERJA PRAKTIK PT. PELNI 57

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena atas izin, rahmat dan karunia-Nya penulis dapat menyelesaikan laporan kuliah praktik ini dengan baik. Laporan Kuliah Praktik dengan judul "ANALISIS PENYEBAB KETERLAMBATAN BONGKAR MUAT BARANG AKIBAT FAKTOR PERALATAN KAPAL PELNI CABANG SURABAYA (STUDI KASUS : KM SINABUNG)." ini disusun dengan tujuan untuk memenuhi salah satu akademik dalam menyelesaikan pendidikan Program Studi Teknik Logistik Universitas Internasional Semen Indonesia. Penulis juga mengucapkan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah banyak membantu penulis baik berupa dukungan, do'a, dan bantuan dalam mengerjakan laporan kuliah praktik ini. Dan dalam kesempatan ini, penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih kepada :

1. Ibu Maulin Masyito Putri S.T., M.T. selaku Kepala Program Studi Teknik Logistik Universitas Internasional Semen Indonesia.
2. Ibu Maulin Masyito Putri S.T., M.T., selaku Dosen Pembimbing.
3. Bapak Budiarto S.T. selaku Kepala Opreasi PT. PELNI SURABAYA
4. Bapak Eko Prasetiyo selaku Pembimbing Lapangan Kerja Praktik.

Laporan kuliah praktik ini telah disusun dengan sebaik-baiknya oleh penulis. Namun, penulis menyadari adanya kekurangan dalam penulisan ini, oleh karena itu kritik dan saran yang sifatnya membangun sangat penulis harapkan. Demikan laporan ini dibuat dan penulis berharap laporan ini dapat memberikan manfaat dan acuan di masa mendatang

Gresik, 30 September 2022

Penulis

BAB I
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Negara Indonesia merupakan Negara geografis yang terdiri dari kepulauan yang terletak di antara dua samudera dan dua Negara Indonesia sebagai Negara maritime yang sangat besar mempunyai banyak pelabuhan laut, Dari keadaan demikianlah pelayaran memegang penting dalam dunia tranportasi lautantara pulau maupun internasional banyaknya persaingan antara perusahaan diharapkan mampu bersaing dalam dunia pelayaran agar mencapai tujuan sebagai perusahaan yang handal pilihan utama pelanggan dan mengelola serta menggembangkan angkutan laut.

Kerja Praktik yang merupakan salah satu mata kuliah berbobot 2 SKS pada kurikulum Teknik Logistik yang diarahkan untuk memperkenalkan mahasiswa pada bidang keahlian Teknik Logistik dan melatih mahasiswa mengerjakan pekerjaan-pekerjaan yang biasanya dikerjakan oleh seorang sarjana Teknik Logistik di suatu perusahaan. Pengetahuan dan keterampilan ini juga akan digunakan untuk memberikan bekal kepada mahasiswa untuk memahami bidang keilmuan Teknik Logistik secara lebih riil.

Praktikan melakukan praktik kerja di PT Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI). Praktikan memilih PT PELNI, karena perusahaan tersebut merupakan salah satu perusahaan BUMN yang bergerak di bidang jasa angkutan laut dan menurut praktikan jasa angkutan laut di Indonesia memiliki 3 potensi yang sangat besar yang didukung oleh bentuk Negara Indonesia yang kepulauan. Dengan bentuk Negara Indonesia yang kepulauan menjadikan jasa angkutan laut penting didalam aktivitas hubungan antar pulau satu dengan pulau lainnya. Karena hal tersebut trend industry untuk jasa angkutan laut sangat berkembang pesat.

PT Pelayaran Nasional Indonesia atau PT PELNI (Persero) adalah perusahaan pelayaran milik negara Dalam perkembangannya, PT PELNI tidak hanya melayani jasa transportasi kapal laut. Didukung oleh Program Tol Laut dari Pemerintah, PT PELNI saat ini mengoperasikan 8 (delapan) Kapal Tol Laut yag melayani angkutan/muatan kontainer berupa bahan makanan pokok maupun bahan bangunan untuk pembangunan infrastruktur.

Selain itu PT PELNI juga mendukung pengembangan pariwisata bahari Indonesia dengan memberikan layanan paket wisata bahari ke pulau- pulau yang memiliki keindahan bawah laut dan pemandangan alam yang mengagumkan, seperti Kepulauan Raja Ampat, Wakatobi, Banda Neira, Pulau Komodo, Takabonerate, Karimun Jawa, Bunaken, Anambas, Derawan dan Tomini.

Tol Laut merupakan konsep yang diusung guna mendukung proses pengangkutan logistik. Konsep tol laut sendiri pada prinsipnya adalah pelayaran secara rutin dan terjadwal dari barat sampai ke timur Indonesia untuk memperkuat jalur pelayaran dan logistik. Dengan begitu segala proses distribusi barang akan semakin mudah dan dapat lebih merata ke daerah- daerah terpencil yang ada di

Indonesia. Namun lebih tepatnya adalah jalur pelayaran bebas hambatan kapal yang menghubungkan hampir seluruh pelabuhan. Jadi, seperti informasi jalur berlayarnya kapal yang tidak begitu padat.

Dalam hal pendistrubusian nya program Tol Laut yang kami amati selama program magang berlangsung dapat di temukan sebuah analisa permsalahan yaitu PT. PELNI sebagai perusahaan milik negara yang menjalankan program tersebut masih belum memiliki armada yang bisa menjangkau ke pelosok negeri. Dikarenakan armada yang di pakai untuk ke pulau terpencil atau pelabuhan kecil masih belum tersedia banyak unit. Sehingga para shipper harus memilih kapal yang cocok untuk pendistribusian barang mereka di PT. PELNI memiliki 2 jenis kapal pengangkut barang dan penumpang atau barang serta penumpang kedua jenis kapal memiliki harga yang berbeda.

Berdasarkan latar belakang diatas di butuhkan beberapa strategi dalam pemilihan muatan kapal sebagai shipper yang harus mempertimbangkan biaya pengiriman berdasarkan jenis kapal yang di pilih, sehingga pihak shipper tidak terlalu mengeluarkan biaya berlebih yang menimbulkan harga pada pengiriman tidak efisien.

1.2 Tujuan dan Manfaat

1.2.1 Tujuan

Umum

1. Menambah wawasan bagi para mahasiswa dan mendapatkan gambaran kerja di suatu instansi.
2. Mendapatkan pengalaman yang selama ini belum didapatkan dalam bangku perkuliahan.
3. Meningkatkan hubungan yang baik antar instansi perusahaan dengan universitas.
4. Mengenal dan mempelajari permasalahan yang sering terjadi dalam dunia kerja.
5. Menerapkan dan membandingkan teori yang didapatkan dalam perkuliahan dengan pelaksanaan kerja praktik di lapangan.
6. Untuk memenuhi beban satuan kredit semester (SKS) yang harus ditempuh sebagai persyaratan akademis dan tugas akhir (skripsi) di Prodi Teknik Logistik Universitas Internasional Semen Indonesia.

Khusus

1. Mengetahui proses pelaporan chek in tiket penumpang sehingga dapat dinyatakan sebagai penumpang resmi dari kapal PT. PELNI.
2. Mengetahui proses alur kerja bongkar muat PT. PELNI.
3. Mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi lamanya proses bongkar-muat.
4. Mengetahui kinerja operasional bongkar-muat kapal PT. PELNI di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

1.2.2 Manfaat

Manfaat dari pelaksanaan magang di PT. PELNI (Persero) Tbk. Cabang Surabaya adalah sebagai berikut :

1. Bagi Perguruan Tinggi :

Teknik Logistik untuk pengenalan dan penerapan ilmu logistik di PT. PELNI Surabaya sehingga dapat menempatkan mahasiswa yang potensial untuk mendapatkan pengalaman di PT. PELNI Surabaya serta memberikan suatu tingkatan yang baik bagi mahasiswa setelah mendapatkan ilmu tersebut. Untuk kedepannya lebih mendalami pada saat bekerja. Universitas dapat meningkatkan kualitas lulusannya melalui pengalaman Kerja Praktik dengan mengevaluasi mahasiswa yang telah melaksanakan Kerja Praktik sesuai dengan kebutuhan tenaga kerja yang dibutuhkan. Sebagai media untuk menjalin hubungan kerja dengan instansi atau perusahaan yang dijadikan sebagai tempat Kerja Praktik.

2. Bagi Perusahaan :

Merupakan sarana untuk memjembatani antara perusahaan dengan Lembaga Pendidikan untuk bekerjasama lebih lanjut baik bersifat akademis maupun non akademis. Perusahaan dapat melihat tenaga kerja yang potensial di kalangan mahasiswa sehingga apabila suatu saat perusahaan membutuhkan karyawan, bisa merekrut mahasiswa yang sudah berpengalaman di Perusahaan tersebut. Perusahaan akan mendapatkan bantuan dari mahasiswa yang melakukan magang untuk menyelesaikan tugas kantor untuk kebutuhan di unit kerja masing-masing.

3. Bagi Mahasiswa :

Mahasiswa dapat mengaplikasikan ilmu yang diperoleh selama masa perkuliahan dan dapat mempelajari sekaligus membandingkan secara teori yang diterima di bangku perkuliahan dengan keadaan di lapangan yang sebenarnya. Mahasiswa dapat menerapkan sikap profesional yang dibutuhkan dalam industri. Mahasiswa dapat mengetahui aktivitas-aktivitas suatu instansi atau perusahaan.

1.3 Metodologi Pengumpulan Data

Metode yang digunakan untuk memperoleh data dalam pelaksanaan kerja praktik ini metode Observasi, Wawancara, Studi Litelatur. Metode ini digunakan agar peneliti mendapatkan data real dari perusahaan dan bisa belajar serta memecahkan permasalahan yang ada di perusahaan.

1.4 Waktu dan Tempat Pelaksanaan Magang

Lokasi : GRAHA PT PELNI (PERSERO) Cabang Surabaya JL. PAHLAWAN NO. 112 – 114, SURABAYA
Waktu : 01 Agustus – 01 September 2022

1.5 Nama Unit Kerja Tempat Pelaksanaan Magang

Unit Kerja: Departemen Tol Laut, Divisi: Operasional Pelayaran

BAB II
TINJAUAN UMUM PT. PELNI

2.1 Profil Perusahaan

PT Pelayaran Nasional Indonesia atau PT PELNI (Persero) berdiri pada tanggal 28 April 1952 berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor M2/1/2 tanggal 28 April 1952 dan Nomor A2/1/1 tanggal 19 April 1952 dengan nama PT Pelayaran Nasional Indonesia. Keputusan Pemerintah untuk mendirikan perusahaan pelayaran nasional dimaksudkan sebagai upaya menunjang kegiatan angkutan laut nasional yang pada saat itu jaringan angkutan laut.

Perusahaan ini bergerak dibidang jasa transportasi kapal laut yang handal dan profesional dengan memberikan pelayanan terbaik bagi pelanggan. PT. PELNI mengoperasikan armada kapal penumpang, kapal ferry cepat dan armada kapal barang. Perusahan kami melayani rute perjalanan domestik dan menyinggahi lebih dari 94 pelabuhan di seluruh pelosok Nusantara. Fasilitas dan layanan yang kami sediakan pada armada kapal dirancang untuk menjamin standar keselamatan dan kenyamanan bagi pelanggan dan kru laut, didukung oleh SDM yang profesional dan mengutamakan kepuasan pelanggan.

Dalam perkembangannya, PT. PELNI tidak hanya melayani jasa transportasi kapal laut. Didukung oleh Program Tol Laut dari Pemerintah, PT. PELNI saat ini mengoperasikan 8 (delapan) Kapal Tol Laut yag melayani angkutan/muatan kontainer berupa bahan makanan pokok maupun bahan bangunan untuk pembangunan infrastruktur.

Gambar 2.1 Logo PT. PELNI (Persero)
Sumber: Bagian SDM dan Umum

Filosofi logo PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) adalah sebagai berikut :

1. Bendera melambangkan logo dalam pelayaran
2. Bintang melambangkan cita-cita setinggi langit
3. Warna merah berarti keberanian, melambangkan raga manusia
4. Warna putih berarti kesucian, melambangkan jiwa manusia

2.2 Visi & Miai Perusahaan

Visi

Menjadi Perusahaan Pelayaran dan Logistik Maritim Terkemuka di Asia Tenggara

Misi

1. Menjamin aksesibilitas masyarakat dengan mengelola angkutan laut untuk menunjang terwujudnya Wawasan Nusantara
2. Mengelola dan mengembangkan usaha logistik maritim di Indonesia dan Asia Tenggara
3. Meningkatkan nilai perusahaan melalui kreativitas, inovasi, digitalisasi proses bisnis, dan pengembangan sumber daya manusia untuk mencapai pertumbuhan yang berkesinambungan
4. Menjalankan usaha secara adil dengan memperhatikan azas manfaat bagi semua pemangku kepentingan dengan menerapkan prinsip good corporate governance
5. Berkontribusi positif terhadap negara dan karyawan, serta berperan aktif dalam pembangunan lingkungan dan pelayanan kepada masyarakat.

2.3 Lokasi PT. Pelni Surabaya

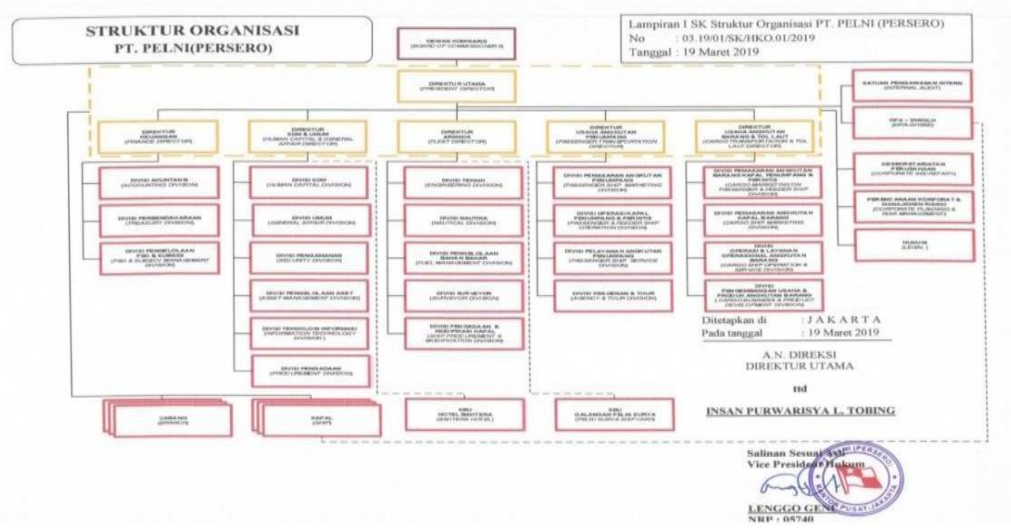
Perusahaan pelayaran Indonesia atau di kenal PT. PELNI membuka berbagai cabang seperti di cabang surabaya yang terletak di :

Jl. Pahlawan No.112-114, Krembangan Sel., Kec. Krembangan, Kota SBY, Jawa Timur 60175

Gambar 2.3 Lokasi PT. PELNI Surabaya
Sumber: Googe Maps

2.4 Struktur Organisasi Perusahaan

Organisasi adalah suatu proses penetapan pembagian pekerjaan yang dilakukan, pembagian tugas-tugas, tanggung jawab, dan wewenang serta penempatan hubungan antara unsur organisasi sehingga memungkinkan seorang bekerja sama secara efektif dalam pencapaian tujuan. Organisasi yang baik akan memudahkan koordinasi dan komunikasi serta pengawasan atau semua aktivitas karyawan dalam mencapai tujuan perusahaan. Organisasi ini merupakan kegiatan kerjasama dua orang atau lebih yang berkoordinasi secara sadar. Adapun struktur organisasi PT. PELNI (Persero) Tbk adalah sebagai berikut :



Gambar 2.4 Struktur Organisi PT. PELNI SURABAYA
Sumber: Pelni.co.id

2.5 Jasa Layanan Logistik

Untuk menunjang bisnis jasa logistik, saat ini PT PELNI memiliki 26 kapal penumpang; 5 kapal barang Tol Laut; 1 kapal ternak; dan 7 kapal barang komersial. Berikut pelayanan jasa logistik yang di berikan:

a. Reefer Container

Pengiriman muatan beku ke seluruh pelabuhan singgah kapal PELNI menggunakan reefer container dengan pilihan kapasitas 10 dan 20 TEUs.

b. General Cargo

Pengangkutan muatan curah ke seluruh pelabuhan singgah kapal PELNI.

c. Angkutan Kendaraan

Pengiriman angkutan kendaraan, baik roda dua, empat maupun truk menggunakan kapal PELNI tipe 3 in 1 ke pelabuhan- pelabuhan yang disinggahi.

d. Red Pack

Pengiriman paket barang dengan kapal PELNI hingga ke tangan penerima dengan batasan dimensi 100x50x50cm atau berat maksimal 120kg.

e. Dry Container

Pengiriman muatan ke seluruh pelabuhan singgah kapal PELNI menggunakan container dengan pilihan kapasitas 10 dan 20 TEUs.

2.6 Kegiatan Umum Perusahaan

1. Usaha Pokok

PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) tempat yang disinggahi berjumlah 91 pelabuhan dengan 46 kantor cabang dan kurang lebih 400 travel agent yang tersebar diseluruh Indonesia. Sesuai dengan misinya "Mengelola dan mengembangkan angkutan laut guna menjamin aksesibilitas masyarakat untuk menunjang terwujudnya wawasan nusantara". PT PELNI melaksanakan tanggung jawabnya dengan tidak hanya terbatas melayani route komersial, tetapi juga melayani pelayaran dengan rute pulau-pulau kecil terluar. PT Pelayaran Nasional Indonesia adalah perusahaan penyedia jasa angkutan transportasi laut yang meliputi jasa angkutan penumpang dan jasa angkutan muatan barang antar pulau. Saat ini perusahaan mengoperasikan 26 unit armada kapal penumpang yang diklasifikasi berdasarkan kapasitas jumlah penumpang.

2. Usaha Terkait Lainnya
   a. Usaha Sampingan
      1) Hotel Bahtera Cipayung, Bogor, Jawa Barat
      2) Usaha Penunjang (Unit Bisnis Strategis)
      3) Angkutan Bandar
      4) Keagenan Kapal
      5) Dock / Perbengkelan Kapal (Galangan Surya, Surabaya, Jawa Timur)
      6) Pelayanan Penumpang Kapal
      7) Property Management PELNI
   b. Anak Perusahaan
      1) PT SBN : Bongkar Muat & EMKL
      2) PT PIDC : Freight Forwarding, Pengelolaan Overbagasi
      3) Rumah Sakit PELNI

BAB III
TINJAUAN PUSTAKA

3.1 Kualitas Pelayanan

Kualitas Pelayanan adalah landasan utama untuk mengetahui tingkat kepuasan konsumen. Dalam hal ini perusahaan dapat dikatakan baik jika mampu menyediakan barang atau jasa sesuai dengan keinginan pelanggan. Kualitas produk dan kinerja layanan yang baik akan sangat berpengaruh dalam meningkatkan kepuasaan pelanggan. Kualitas pelayanan dapat diartikan sebagai tingkat kepuasan konsumen. Dimana hal tersebut diperoleh dengan cara membandingkan jenis pelayanan satu dengan pelayanan lain yang sejenis. Sehingga, konsumen dapat mengetahui perbandingan tingkat kualitas pelayanan antara perusahaan A dan B. Kualitas Pelayanan dianggap baik apabila pelayanan yang diberikan sesuai dengan yang diharapkan oleh konsumen, sementara jika melebihi apa yang diharapkan konsumen, maka dapat dikatakan pelayanan sangat memuaskan. Namun, terkadang ada juga pelayanan yang tidak sesuai dengan apa yang diharapkan konsumen. Pelayanan ini dikatakan buruk, jika perusahaan dirasa tidak dapat memenuhi keinginan konsumen, baik melalui produk maupun melalui pelayanan perusahaan (Heni Rohaeni, 2018).

3.1.1 Tujuan Kualitas Pelayanan

Kualitas pelayanan bisa menjadi sarana mempererat hubungan batin antara pengusaha dan konsumen. Saat harapan dan keinginan terpenuhi, konsumen akan merasa dihargai di tempat usaha tersebut. Konsumen merasa uang yang dibelanjakan sebanding dengan keinginan dan harapannya. Kualitas pelayanan bisa dimaksimalkan melalui berbagai cara. Seperti selalu bersikap sopan, ramah, dan profesional. Semua pekerja harus kompak memiliki perasaan agar bisa menjaga profesionalitas. Meskipun tidak semua konsumen bisa belanja dengan sikap baik, sebagai pemilik usaha harus tetap menjaga kualitas pelayanan. Dengan demikian, kualitas pelayanan bisa menjadi nilai lebih.

3.1.2 Fungsi Kualitas Pelayanan

Kualitas pelayanan memiliki fungsi untuk memberikan kepuasan sebesar mungkin kepada konsumen. Terlepas konsumen dapat menerima dengan baik atau tidak. Setiap pengelola usaha memiliki kewajiban untuk menjaga kepuasan tersebut sesuai dengan fungsi kualitas pelayanan.

3.2 Standard Pelayanan

Standar pelayanan ini merupakan ukuran yang harus dimiliki dalam penyelenggaraan pelayanan publik dan wajib ditaati oleh pemberi dan penerima pelayanan. Pelayanan dalam hal ini diartikan sebagai jasa yang diberikan oleh penyedia dalam bentuk kemudahan, kecepatan, hubungan, kemampuan dan

keramahtamahan yang ditujukan melalui sikap dan sifat dalam memberikan pelayanan untuk kepuasan konsumen. Pada umumnya pelayanan yang bertaraf tinggi akan menghasilkan kepuasan yang tinggi dan memungkinkan untuk memanfaatkan jasa yang berulang-ulang.

Reliablitas (reliability terdiri dari 13 atribut yaitu penundaan dan keberangkatan kapal, waktu tunggu bongkar muat barang, rata-rata waktu kapal melakukan bongkar muat barang, waktu tunggu truk untuk melakukan bongkar muat barang di area terminal, waktu untuk melakukan transhipment, kesalahan dokumen, kelengkapan dokumen, kelengkapan informasi untuk kelengkapan dokumen, data statistik pelayanan, minimalisasi kegagalan dari pelayanan, monitoring kargo, kemampuan konsisten dalam melakukan pelayanan, dan jaminan ketepatan waktu. Kualitas jasa pelayanan dalam rangka mengukur kinerja pelayanan telah diungkapkan dalam beberapa penelitian seperti tersebut di atas, namun dalam konteks pelabuhan nasional, telah dikemukakan juga hasil temuan yang kemudian dituangkan dalam bentuk regulasi agar menjadi acuan bagi para penngelola pelabuhan. Standar kinerja pelayanan operasional merupakan standar hasil kerja dari setiap pelayanan yang harus dicapai oleh operator terminal atau pelabuhan dalam memberikan pelayanan jasa kepelabuhanan termasuk menyediakan fasilitas dan peralatan pelabuhan. Kualitas pelayanan untuk penumpang dan kapal pada terminal penumpang oleh pemerintah ditetapkan berdasarkan standar pelayanan minimum (SPM) di terminal penumpang yang wajib dipenuhi semua pengelola pelabuhan.

3.3 Kapal

Menurut Undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran, definisi kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, dan energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang dapat berpindah-pindah. Adapun kelayakan laut kapal adalah kendaraan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal, dan kesehatan penumpang, status hukum kapal.

3.4 Jenis-jenis Kapal Barang

Kapal Barang adalah kapal yang melakukan pelayaran dengan jadwal tetap dan biasanya membawa muatan umum atau barang dalam partai yang tidak begitu besar. Jneis – Jenis Kapal Barang sebagai berikut:

1. General Cargo Carrier adalah jenis kapal ini laut ini mengangkut muatan umum (general cargo), yang terdiri dari bermacam - macam barang dalam bentuk potongan maupun dibungkus, dalam peti, keranjang, dan lain-lain.
2. Bulk Cargo Carrier adalah jenis kapal laut ini mengangkut muatan curah

dengan jumlah banyak dalam sekali jalan.

3. Kapal Tanker adalah kapal laut jenis ini untuk mengangkut muatan cair.
4. Combination Carrier adalah kombinasi kapal tanker dan dry bulk, dengan tujuan bila return cargo tidak ada maka bisa di muati dry bulkcargoes.
5. Off shore Supply Ship adalah kapal laut jenis ini untuk mengangkat bahan / peralatan, makanan, dan lain-lain untuk anjungan.
6. Special Designed Ship adalah kapal laut ini khusus dibangun untuk muatan tertentu, seperti daging, LNG, misalnya refrigerated cargo carrier, liquid gas carrier, dan sebagainya.
7. Kapal container atau kapal cellular container adalah kapal laut ini untuk mengangkut muatan general cargo yang dimasukkan ke dalam container atau muatan yang perlu di bekukan dalam reefer container.

(Galuh Pramita, 2020)

3.5 Bongkar Muat

Kegiatan bongkar muat adalah kegiatan membongkar barang – barang dari atas kapal dengan menggunakan crane dan sling kapal ke daratan terdekat di tepi kapal, yang lazim disebut dermaga, kemudian dari dermaga dengan menggunakan lori, forklift, dimasukkan dan ditata ke dalam gudang terdekat yang ditunjuk oleh syahbandar pelabuhan. Sementara kegiatan muat adalah kegiatan yang sebaliknya. Operasi bongkar muat dari/ke kapal Menurut Rasyid et all (2016) Penyelenggara Bongkar Muat sebagaimana yang telah diatur dalam pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 60 Tahun 2014 adalah kegiatan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang mekanismenya meliputi stevedoring, cargodoring, dan receiving/delivery serta dilaksanakan oleh badan usaha yang memiliki izin usaha dan didirikan khusus untuk bongkar muat. Penyelenggara bongkar muat di pelabuhan dilaksanakan dengan menggunakan peralatan bongkar muat yang telah memiliki layak operasi, menjamin keselamatan kerja, dan dilaksanakan oleh tenaga kerja yang wajib memiliki sertifikat kompetensi. Bongkar muat mempunyai tiga kegiatan pokok yaitu:

a. Stevedoring

Adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/ tongkang/ truck atau memuat barang dari dermaga/ tongkang/ truk kedalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan crane kapal atau crane darat.

b. Cargodoring

Adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali atau jala-jala didermaga dan mengangkut dari dermaga ke gudang atau lapangan penumpukan barang atau sebaliknya.

c. Receiving/Delivery

Pekerjaan memindahkan barang dari timbunan tempat penumpukan digudang atau lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan dipintu gudang/ lapangan penumpukan atau sebaliknya.

(Dinda Ayu Lestari, 2017)

3.6 Proses Bongkar Muat Barang

Menurut Wahyu Agung (2014) dalam proses bongkar muat barang diperlukan dokumen - dokumen untuk membantu kelancaran proses bongkar muat container yaitu:

1. Bill of lading (B/L)

Merupakan tanda bukti barang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran yang memungkinkan barang bias ditransfer dari shipper ke consignee.

2. Cargo List

Daftar semua barang yang dimuat dalam kapal.

3. Tally Muat

Untuk semua barang yang dimuat diatas kapal dicatat dalam tally muat.

4. Tally Bongkar

Pada waktu barang dibongkar dilakukan pencatatan jumlah colli dan kondisinya sebagaimana terlihat dan hasilnya dicatat didalam tally sheet bongkar.

5. Outurn Report

Daftar dari semua barang dengan mencatat semua jumlah colli dan kondisi barang waktu dibongkar.

6. Cargo Manifest

Keterangan rinci dari barang yang diangkut oleh kapal.

7. Special Cargo List

Daftar dari semua barang khusus yang dimuat oleh kapal, misalnya barang berbahaya, barang berharga.

8. Working Order

Surat Perintah kerja.

(Elis Suswati, 2019)

3.7 Alat Bantu Bongkar Muat

1) Sling

Sling adalah alat bantu angkat khususnya barang yang besar dan berat diberbagai industri. Karakteristik dari sling ini adalah salah satu dan atau kedua ujungnya diterminasi atau dibuat mata sebagai sarana untuk mengaitkan aksesoris untuk membantu aplikasi pengangkatan seperti Hook, Masterlink.

2) Shackle Sling

Shackle digunakan untuk alat bantu bongkar muat yang digunakan pada ujung sling, yang berfungsi untuk dikaitkan pada beban dan muatan.

3) Hook Crane

Pengait (Hook) Pada suatu crane hoist dibutuhkan peralatan utama yang terdiri dari Pengait (Hook) dan Rantai (Chain) untuk mengikat maupun menarik beban. Pengait berfungsi sebagai alat untuk menggantung beban yang akan diangkat dimana beban dapat bergantung atau alat diturunkan oleh rantai yang digulung pada dua buah drum melalui sistem puli. Pengangkatan kait dapat dilakukan secara serentak ataupun terpisah, Pengangkatan dapat menggunakan tenaga motor maupun

manual dengan orang. Untuk pengangkatan dengan tenaga motor, drum diputar oleh motor listrik yang digerakkan dengan sistem transmisi daya. Untuk menghentikan putaran motor listrik dan menjaga beban tetap pada ketinggian tertentu maka unit katrol ini dilengkapi dengan sistem pengereman elektris.

Pada crane serba guna (manual) yang mengangkat berbagai bentuk muatan ditangani dengan memakai anduh, rantai maupun tali yang diikatkan pada kait. Kait tunggal (standar) dan kait tanduk adalah jenis kait yang paling sering dipakai untuk keperluan ini. Semua jenis kait terbuat dari baja 20. Setelah ditempa dan dimesin, kait diproses annealing (mendinginkan logam) dengan teliti dan dibersihkan dari kerak. Diameter dalam kait harus dapat memberi tempat pada rantai atau yang membawa muatan.

4) Spreader

Spreader digunakan untuk meningkatkan produktivitas bongkar muat, spreader tersedia dengan berbagai kegunaan, yaitu untuk petikemas, spreader beam untuk general cargo, dan untuk clamp untuk curah kering.

5) Twist lock

Kegunaanya untuk menjaga keamnan container pada posisinya dan tidak bergeser saat dimuat.

6) Hook lashing

Hook terletak pada ujung lashing, dan berfungsi untuk dikaitkan pada container.

3.8 Diagram Fishbone

Diagram Fishbone adalah alat penemuan sebab-akibat yang membantu mencari tahu berbagai alasan terjadinya kegagalan atau kerusakan dalam suatu proses. Dapat dikatakan pula, analisis fishbone adalah metode untuk membantu memecahkan suatu masalah di setiap lapisan hingga potensi akar penyebab yang berkontribusi pada efeknya. Diagram ini diperkenalkan oleh profesor teknik dari Jepang, bernama Kaoru Ishikawa. Metode diagram ini banyak digunakan oleh untuk membantu mengidentifikasi akar penyebab dari suatu masalah yang kemudian membantu untuk menemukan solusi yang tepat. Alasan terkenalnya metode Diagram Fishbone adalah bukan karena digunakan untuk menemukan penyebab masalah yang sudah ada, melainkan dalam fase perancangan atau perencanaan untuk mencegah kemungkinan terjadinya masalah kelak. Waktu yang tepat untuk menggunakan Diagram Fishbone adalah saat kamu ingin mengidentifikasi kemungkinan penyebab suatu masalah dan ketika sebuah tim cenderung jatuh ke dalam pola yang sama (kebiasaan atau rutinitas). Mengetahui kemungkinan akar penyebab masalah akan membantu kamu dalam merintis usaha. Hal tersebut karena kamu sudah melakukan brainstorming sebelumnya untuk memikirkan ide atau solusi yang tepat untuk setiap masalah yang mungkin terjadi. Dengan begitu, kamu bisa meminimalisir berbagai risiko bisnis dengan bertindak lebih cepat untuk mengatasi masalah yang muncul.

A. Tahapan dalam membuat Fishbone Diagram

1. Mengidentifikasi masalah

Tahapan pertama dari diagram fishbone adalah menulis masalah yang sebenarnya kamu hadapi. Kamu bisa mencari tahu siapa yang terlibat, permasalahannya, dan dimana hal itu terjadi. Masalah utama tersebut digambarkan dalam bentuk kotak sebagai kepala dari diagram fishbone. Masalah tersebut akan diidentifikasi dan untuk selanjutnya memberikan ruang untuk mengembangkan ide atau solusi yang berkaitan.

2. Mengumpulkan ide untuk mencari faktor utama penyebab

Langkah berikutnya yang bisa kamu lakukan dalam membuat fishbone adalah mengkategorikan penyebab dari masalah yang dihadapi. Termasuk faktor-faktor yang mungkin menjadi bagian dari masalah, seperti peralatan, material, sistem, sdm, dan lainnya. Faktor-faktor tersebut merupakan penyusun tulang utama dari diagram fishbone.

3. Mengidentifikasi kemungkinan penyebab dari masalah

Faktor-faktor utama yang telah kamu temukan dari pangkal masalah, kamu harus mencari kemungkinan penyebab. Nah, berbagai kemungkinan penyebab yang kamu temukan dari setiap faktor, akan digambarkan sebagai "tulang" kecil dari "tulang" utama. Setelahnya, kamu harus mencari tahu akar penyebab dari setiap kemungkinan tersebut. Kemungkinan penyebab bisa kamu temukan dengan melakukan brainstorming atau analisis keadaan dengan observasi.

4. Menganalisis diagram yang sudah dibuat

Tahapan terakhir fishbone adalah kamu sudah memiliki diagram dengan semua kemungkinan penyebab dari masalah. Kamu bisa melakukan analisis lebih lanjut mengenai akar penyebab dengan menginvestigasi atau survei. Dengan begitu, kamu bisa melihat penyebab potensial yang berkontribusi dalam masalah utama dan menemukan solusi untuk menyelesaikannya.

B. Struktur Fishbone Diagram

Seperti yang sudah disinggung sebelumnya, salah satu faktor dalam membuat diagram fishbone adalah menentukan faktor-faktor yang berkontribusi dalam suatu proses. Dalam dunia manufaktur, faktor-faktor tersebut dalam metode diagram ini disebut sebagai 6M. Faktor 6M mempengaruhi proses dan berfungsi sebagai enam "tulang" utama dalam diagram fishbone-mu.

Adapun 6M dalam dunia manufaktur, sebagai berikut:

1. Method atau metode merupakan proses dan penyampaian layanan yang berkontribusi untuk suatu produksi. Seringkali, produksi memiliki terlalu banyak langkah dan aktivitas yang tidak diperlukan. Hal tersebut perlu disederhanakan untuk membuat proses produksi lebih mudah dan tidak membingungkan.
2. Manpower atau tenaga kerja operasional yang terlibat dalam produksi hingga pengiriman suatu produk. Faktor ini sangat jarang menjadi penyebab dari suatu

masalah tertentu. Biasanya, faktor manpower diidentifikasi sebagai penyebab yang tidak diinginkan karena faktor 6M yang lainnya.

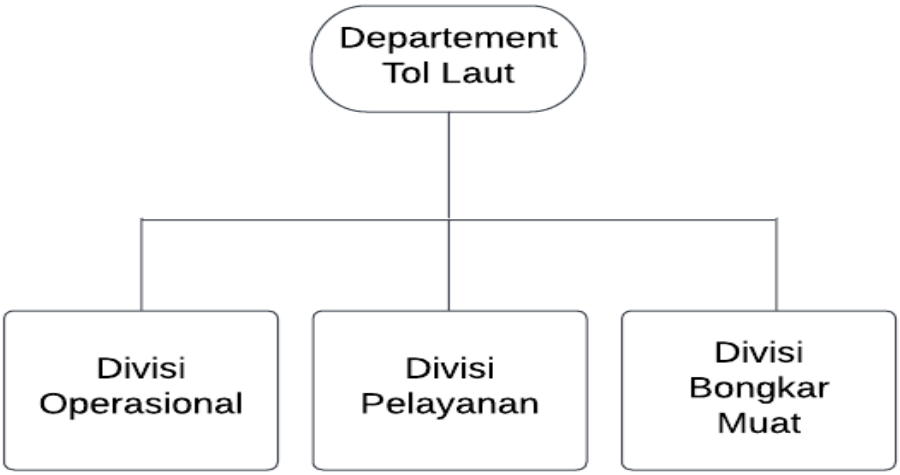
3. Material merupakan faktor yang berhubungan dengan bahan mentah, komponen, dan bahan lainnya yang dibutuhkan untuk menghasilkan produk akhir. Bahan mentah dapat menjadi penyebab, biasanya karena salah urus, salah label, salah simpan, atau kedaluwarsa.
4. Machine merupakan faktor yang berkaitan dengan sistem, peralatan, fasilitas, dan mesin yang digunakan untuk produksi. Mesin atau peralatan lainnya terkadang tidak memberikan hasil yang maksimal karena masalah pemeliharaan atau teknis.
5. Measurement merupakan inspeksi manual atau otomatis, termasuk pula pengukuran fisik (jarak, volume, suhu, tekanan, dan lainnya). Kamu perlu perhatikan bahwa, terkadang pengukuran bisa saja tidak konsisten. Hal itu akan membuatmu kesulitan dalam menggunakan data untuk membentuk suatu kesimpulan yang dapat menentukan penyebab.
6. Mother nature atau lingkungan merupakan faktor yang tidak dapat diprediksi dan dikendalikan seperti cuaca, banjir, gempa bumi, dan bencana alam lainnya.

BAB IV
PEMBAHASAN

4.1 Struktur Organisasi Unit Kerja

Department Tol Laut adalah sebuah progam yang di buat oleh pemerintah untuk melayani masyarakat Indonesia hingga ke plosok negeri dan pemerintah Indonesia menunjuk PT. PELNI sebagai pelaksana program yang di bentuk, di dalam department tersebut memiliki beberapa divisi yang membangun kelancaran program tersebut seperti :

1. Divisi Operasional
2. Divisi Pelayanan
3. Divisi Bongkar dan muat



Gambar 4.1 Struktur Kerja Department Tol Laut

4.2 Penjelasan Singkat Divisi Pada Department

Departmen Tol laut memiliki beberapa divisi dan melaksanakan tugas masing – masing yang telah di sesuaikan sebagai berikut :

1. Divisi Operasinal adalah divisi yang di khusus kan untuk menjalan kan proses secara langsung di lapangan atau pelabuhan agar kapal yang dimiliki PT. PELNI bisa sandar di pelabuhan yang di tuju dan melakukan proses bongkar muat
2. Divisi pelayanan adalah sebuah divisi yang di tujukan sebagai costumer service kepada konsumen Tol Laut, kru kapal, dan dokumen kapal.
3. Divisi bongkar muat adalah divisi yang diberikan tugas untuk melakukan proses bongkar muat pada kapal PT. PELNI dan menyiapkan material handling untuk melakukan proses tersebut.

4.3 Tujuan Khusus

4.3.1 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian yang kami amati dalam proses praktik kerja lapang, sebagai berikut :

1. Menganalisis permasalahan dari proses pelayanan Operasional pada Departemen Tol Laut tepatnya Divisi Pelayanan di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya .
2. Memecahkan permasalahan di proses pelayanan penumpang pada Departemen Tol Laut tepatnya Divisi Operasional di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya sehingga memberikan solusi untuk metode selanjutnya

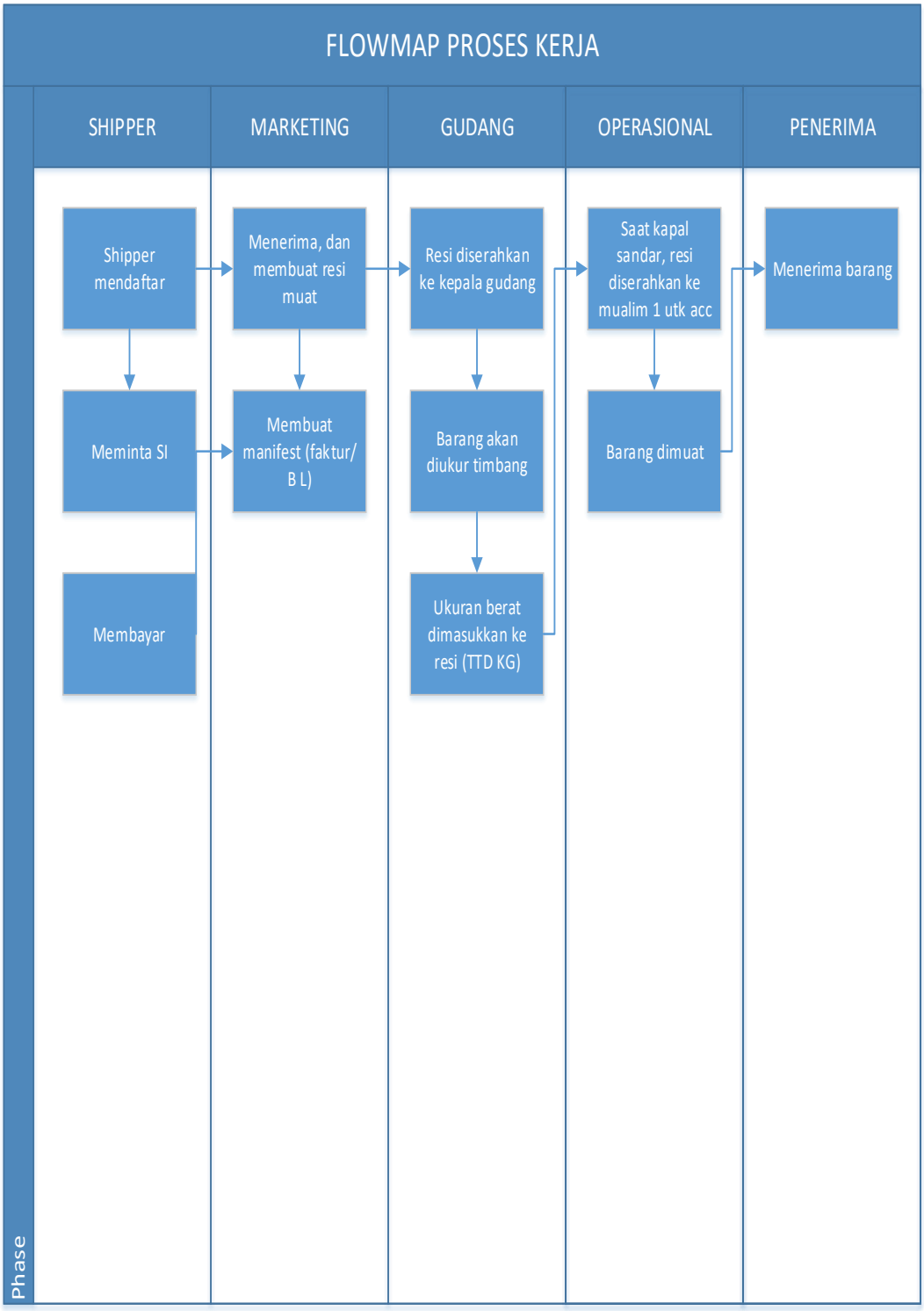
4.3.2 Metode Pengumpulan Data

Metode yang digunakan oleh penulis dalam kerja praktik PT PELNI Surabaya dengan cara:

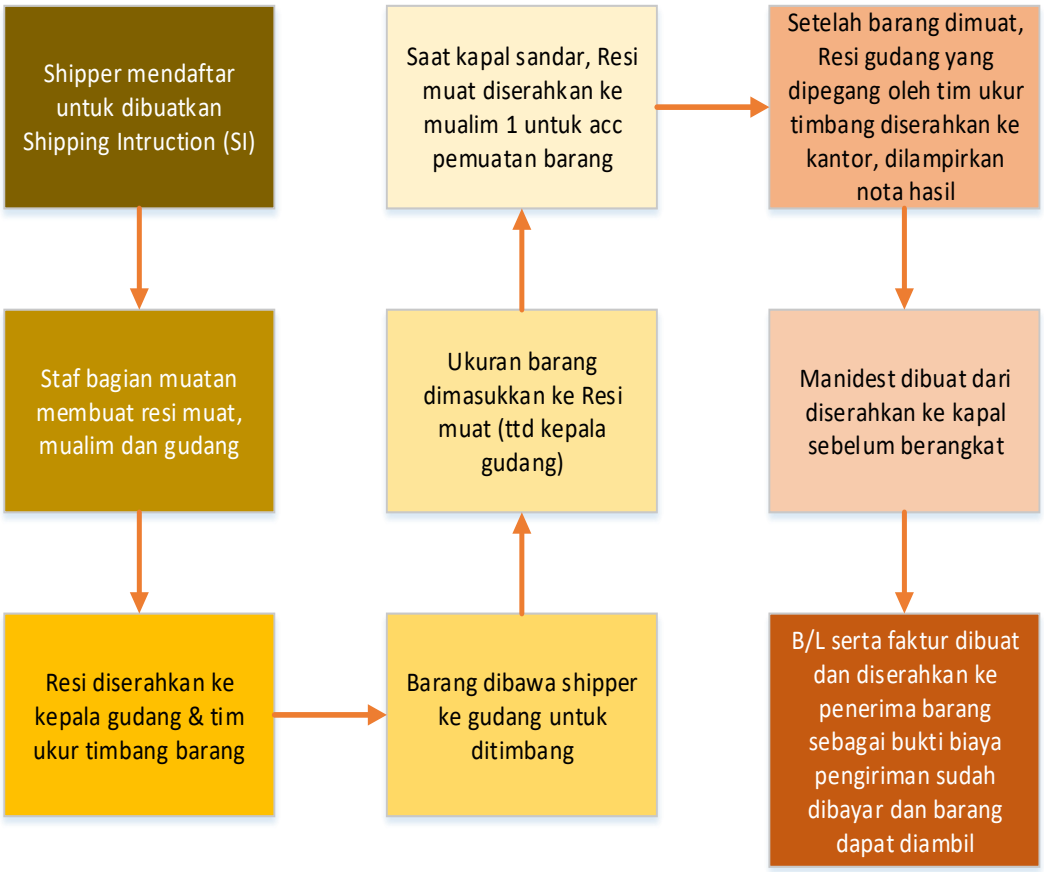
a. Observasi
   Mengamati aktivitas dan melaksanakan pendataan kondisi langsung di lapangan.
b. Wawancara
   Berkomunikasi langsung dengan para pegawai atau narasumber seperti Kepala Departemen, Koordinat Lapangan dan beberapa pegawai dari departemen lainnya yang saling berkaitan.
c. Studi Literatur
   Dengan cara pengambilan data dari arsip-arsip perusahaan dan melalui media yang lain.

4.3.3 Analisa dan Pembahasan

FlowChart Proses Kerja



Gambar 4.3.3 Flow Chart Proses Kerja



Gambar 4.3.3 Flow Chart Proses Alur Kerja

4.3.4 Penjelalsan Alur Kerja

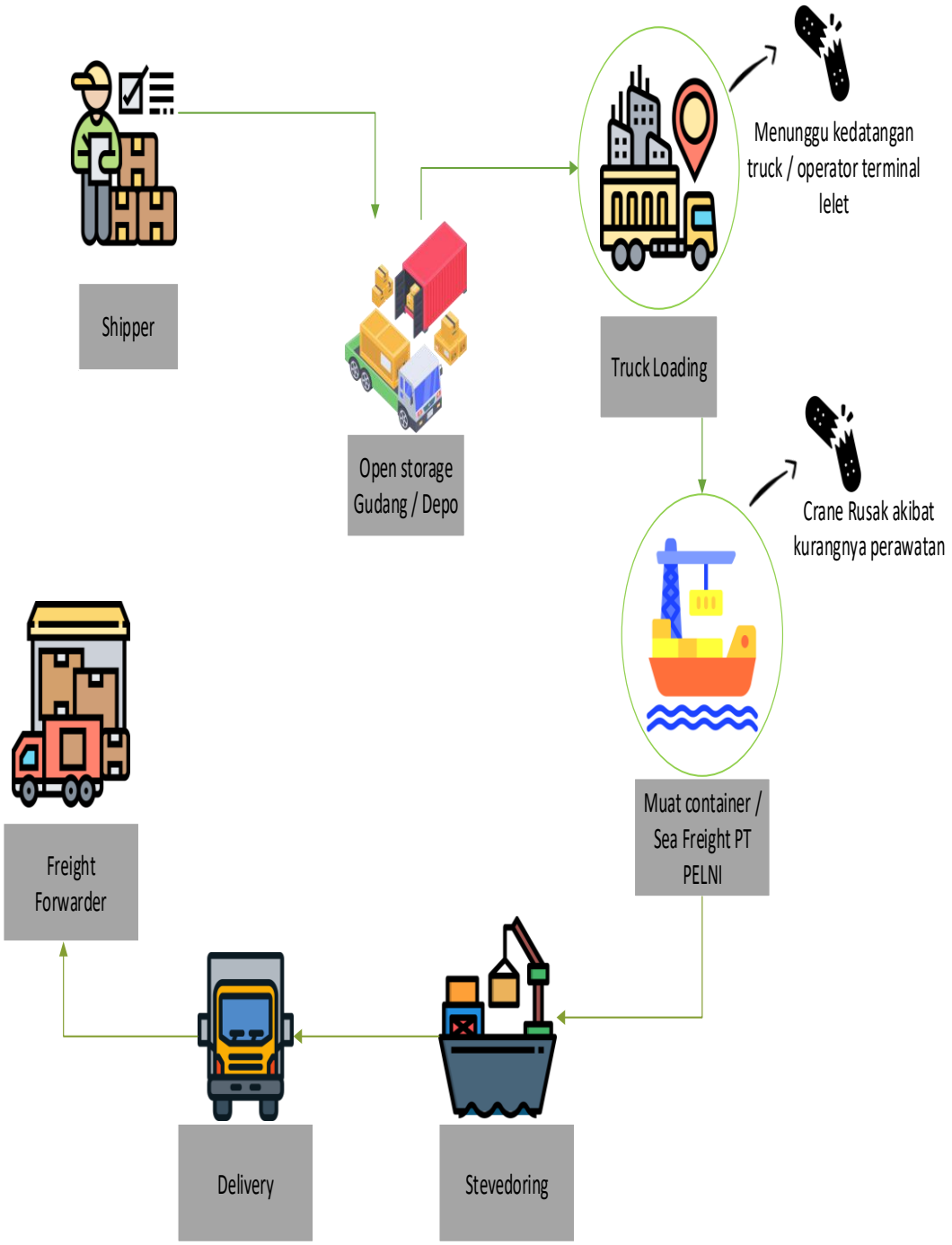
a. Shipper atau pemilik barang yang ingin mengirimkan barang ke PT. PELNI harus membuat surat permohonan untuk dibuatkan Shipping Instruction (SI) dan mengisi secara lengkap informasinya kebagian muatan. Shipping Intruction (SI) berisi keterangan mengenai informasi pengirim muatan, informasi penerima muatan, dan hal-hal yang berkaitan dengan dimensi muatan.
b. Bagian muatan lalu membuat resi muat, resi mualim dan resi gudang yang menyertakan pengiriman barang tersebut serta menentukan tarif awal.
c. Lalu resi diserahkan ke Kepala Gudang dan Tim Ukur Timbang agar pihak gudang bisa mengontrol keluar masuknya arang.
d. Kemudian barang diukur. Ada dua macam ukuran barang yaitu ton dan kubik, ukuran mana yang memberikan keuntungan lebih besar untuk PT.PELNI akan dipakai untuk menentukan tarif selanjutnya.

Komponen biaya pemuatan antara lain :

- Ongkos pelabuhan pemuatan (OPP)
- Ongkos pelabuhan tujuan (OPT)
- Uang tambang

e. Ukuran barang tersebut lalu dimasukkan ke Resi Muat dan ditandatangani oleh Kepala Gudang.
f. Saat kapal sandar Resi Muat diserahkan kepada Mualim 1 untuk acc pemuatan barang. Pemuatan barang hanya dilakukan pada saat kapal sandar. Apabila saat pemuatan barang belum selesai namun kapal harus berangkat, pemuatan barang akan dihentikan. Barang yang tidak termuat saat kapal berangkat akan diukur ulang dan ukurannnya akan dimasukkan ke nota ukur. Lalu barang dikembalikan ke gudang.
g. Setelah barang dimuat. Resi Gudang yang dipegang oleh Tim Ukur Timbang diserahkan ke kantor, dilampiri nota hasil.
h. Selanjutnya dibuatkan manifest berdasarkan resi tersebut dan diserahkan ke kapal sebelum kapal berangkat.
i. B/L serta faktur dibuat dan diserahkan ke penerima barang sebagai bukti biaya pengiriman sudah dibayar dan barang dapat diambil. Pembayaran sendiri biasanya dilakukan shipper dengan dibayarkan 50% di awal, lalu setelah barang sampai akan dilunasi sisanya.

4.3.5 Identifikasi Masalah



Gambar 4.3.5 Identifikasi Masalah

Terjadinya suatu masalah diatas kapal pada umumnya disebabkan oleh faktor kesalahan manusia (human error). Terutama pada saat melaksanakan proses bongkar muat sering mengalami keterlambatan karena kurangnya pemahaman dan keterampilan crew dalam menangani proses bongkar muat yang mana dalam hal ini akan menurunkan efektifitas kerja sehingga menimbulkan kerugian baik waktu maupun materi.

4.3.6 Identifikasi Faktor-Faktor

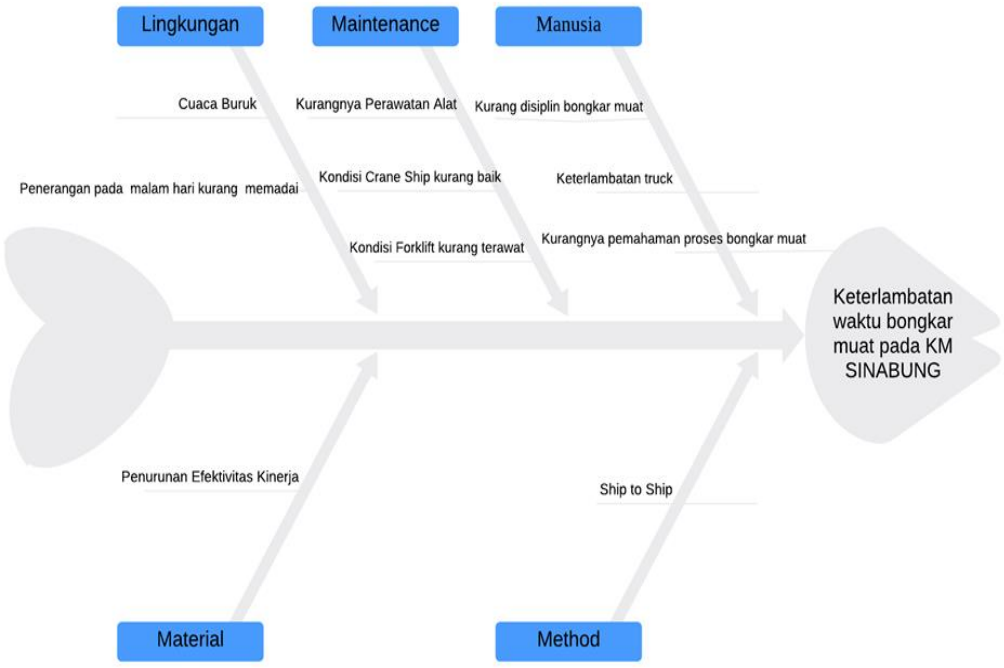
Berdasarkan hasil wawancara kepada kepala bagian ARMADA TEKNIK maka dikelompokkan faktor-faktor yang memperngaruhi keterlambatan waktu bongkar muat pada KM SINABUNG.

Faktor Keterlambatan Bongkar Muat				
Lingkungan	Maintenance	Manusia	Material	Method
Cuaca Buruk	Kurangnya Perawatan Alat	Kurang disiplin waktu saat bongkar muat	Penurunan Efektivitas Kinerja	Stevedoring
Penerangan malam hari kurang memadai	Kondisi Crane Ship kurang baik	Keterlambatan Truck		
	Kondisi Forklift kurang terawat	Kurangnya Pemahaman Proses Bongkar Muat		

Tabel 4.3.6 Hasil Wawancara pada Kepala Bagian ARMADA

4.3.7 Pemecahan Masalah Dengan Method Fishbone Daigram

Dalam pemecahan masalah bongkar muat pada PT. PELNI menggunakan pendekatan metode Diagram Fishbone untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi keterlambatan bongkar muat kapal KM SINABUNG.



Gambar 4.3.7 Fishbone Diagram Bongkar Muat

Berdasarkan Diagram Fishbone di atas bisa dilihat faktor-faktor penyebab keterlambatan bongkar muat. Di bawah ini akan dijelaskan dengan rinci penyebab faktor-faktor tersebut.

1) Faktor Manusia

a. Jam Kerja Operator Alat

Operator bekerja mulai bekerja semenjak alat mulai dijalankan pada saat kapal sandar di pelabuhan sekitar pukul 12.00 WIB sampai dengan selesai. Rata-rata jam kerja operator mulai pukul 12.00 WIB sampai dengan pukul 18.00 WIB tergantung dari banyaknya barang yang di bongkar atau di muat. Jadwal tersebut bisa saja menjadi bertambah lama sampai dengan 12 jam kerja jika pekerjaan barang yang di bongkar atau di muat belum selesai sementara waktu jadwal kapal bersandar di Pelabuhan Tannjung Perak telah habis.

b. Menunggu Kedatangan Truck

Menunggu kedatangan truk merupakan kondisi saat kapal akan melakukan bongkar muat. Keterlambatan truk mengakibatkan pembongkaran atau pemuatan barang pada KM SINABUNG sementara harus terhenti, dikarenakan truk merupakan satu-satunya kendaraan pemindah barang dari gudang ke kapal atau ketempat tujuan lain. Akibat menunggu kedatangan truk, pengangkatan barang dari truk ke kapal oleh operator crane tidak bekerja sesuai jadwal yang telah direncanakan. Apabila pekerjaan crane terhambat, maka dapat menyebabkan terjadinya Idle time pada jam operasional di Pelabuhan Tanjung Perak.

2) Faktor Maintenance

Kerusakan mesin merupakan suatu kondisi menunggu perbaikan peralatan yang mengalami kerusakan pada saat melakukan bongkar muat. Kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Perak dilakukan stevedoring. Dimana proses penyaluran dari truck container ke kapal muatan dilakukan dengan bantuan mesin. Namun jika mesin yang dioperasikan tidak dirawat dengan baik maka akan cepat rusak maka diperlukan perawatan secara berkala.

a. Berdasarkan data-data peralatan bongkar muat yang digunakan adalah alat mekanis dan non mekanis.

- Alat mekanis

Peralatan mekanis yang digunakan dalam aktivitas bongkar muat adalah :

- Crane Ship sebanyak 1 unit, dengan spesikasi jenis mobile crane dengan roda ban dengan kapasitas 50 ton, unit kondisi kurang baik.
- Forklift dengan jenis roda ban, sebanyak 2 unit, masing-masing dengan kapasitas 5 ton dengan kondisi baik dan kapasitas 2 ton dengan kondisi kurang baik dan kurang terawat.
- Trailer dengan kapasitas muat 20 hingga 50 ton dengan kondisi kurang baik.

- Alat non mekanis

Sedangkan peralatan non mekanis yang digunakan dalam aktivitas bongkar muat meliputi :

- Seling kawat sebanyak 4 buah
- Seling tali sebanyak 20
- Jala-jala lambung sebanyak 20 buah.
- Serta peralatan pendukung lainyang dianggap perlu

b. Perawatan Peralatan

Perawatan rutin peralatan hanyan dilakukan pada saat alat tersebut mengalami kerusakan. Secara umum, berdasarkan pengamatan di lapangan, kondisi peralatan dalam kondisi baik dan masih bisa beroperasi. Hanya pada peralatan tertentu, terdapat peralatan yang kurang terawat karena kondisi peralatan tersebut yang sudah tua.Namun ada juga perawatan rutin yang dilakukan pada peralatan-peralatan tersebut, seperti penggantian oli kendaraan, cek tekanan ban.

3) Faktor Lingkungan

Pada umumnya, kondisi cuaca sangat berpengaruh terhadap pelaksanaan bongkar muat. Dalam aktivitas bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya cuaca yang tidak dapat dihindari adalah hujan. Karena jika sedang hujan maka pelaksanaan kegiatan bongkar muat akan sedikit terhambat atau bisa dihentikan. Ketika aktifitas bongkar muat pada malam hari terdapat kendala yaitu penerangan lampu yang kurang sehingga dapat memperlambat proses bongkar muat kapal.

4) Faktor Material

Berdasarkan hasil wawancara & observasi dengan pihak perusahan, pada saat melaksanakan proses bongkar muat sering mengalami keterlambatan karena kurangnya pemahaman dan keterampilan crew dalam menangani proses bongkar muat yang mana dalam hal ini akan menurunkan efektifitas kerja sehingga menimbulkan kerugian baik waktu maupun materi.

5) Faktor Method

Kegiatan Bongkar Muat barang di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dilakukan dengan Stevedoring, dimana muatan akan disalurkan dari truck container dan dipindahkan dengan crane ship ke kapal muatan. Namun sering kali dibutuhkan waktu yang lama untuk menyelesaikan kegiatan bongkar muat tersebut. Hal ini dikarenakan pemindahan muatan barang ke kapal menggunakan satu alat crane ship dan penataan layoutnya masih dengan tenaga manusia. Dengan demikian hal ini dapat menyebabkan tingginya Not Operation Time pada berthing time.

Gambar 4.3.7 Kondisi Kerusakan Crane Ship

Gambar 4.3.7 Kondisi Kerusakan Crane Ship

4.3.8 Solusi Faktor-Faktor Keterlambatan Bongkar Muat

Setelah teridentifikasi permasalahan keterlambatan bongkar muat maka terciptalah solusi yang diperoleh dari Keterlambatan Bongkar Muat sesuai faktor-faktor nya sebagai berikut:

1. **Faktor Lingkungan**

Dalam kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya cuaca yang tidak dapat dihindari adalah hujan. Jika terjadi hujan ringan bisa tetap dilanjutkan serta para crew memakai APD maupun jas hujan dan ketika hujan badai bisa dihentikan terlebih dahulu karena bisa membahayakan keselamatan dan kesehatan. Ketika aktivitas bongkar muat pada malam hari kurang penerangan solusinya bisa menambahkan tiang lampu sekitaran lokasi tersebut.

2. Faktor Maintenance

Kerusakan alat yang sering terjadi yaitu pada alat mekanis seperti Crane Ship karena peralatan tersebut yang sering digunakan dalam aktivitas bongkar muat. Dari pengamatan di lapangan, alat yang digunakan terdiri dari peralatan yang kondisinya baik dan peralatan yang kondisinya kurang baik. Oleh sebab itu, untuk kondisi peralatan yang sudah berumur dan kurang baik, maka dibutuhkan perawatan ekstra berkala agar pada saat digunakan tidak mengalami kerusakan sehingga dapat menyelesaikan proses aktivitas bongkar muat sesuai tepat waktu.

3. Faktor Method

Kegiatan Bongkar Muat barang di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dilakukan dengan Stevedoring, dimana muatan akan disalurkan dari truck container dan dipindahkan dengan crane ship ke kapal muatan. Namun sering kali dibutuhkan waktu yang lama untuk menyelesaikan kegiatan bongkar muat tersebut. Solusi untuk Stevedoring yang membutuhkan waktu lama yaitu melakukan persiapan yang secara keseluruhan sehingga ketika proses kegiatan bongkar muat dapat lebih efisien dan maksimal.

4. Faktor Material

Pada saat melaksanakan proses bongkar muat sering mengalami keterlambatan karena kurangnya pemahaman dan keterampilan crew dalam menangani proses bongkar muat. Solusi untuk efektifitas kinerja yaitu memiliki sumber daya manusia yang unggul, berpengalaman, berkomitmen tinggi sehingga dapat terciptanya efektifitas kinerja bongkar muat

5. Faktor Manusia

Keterlambatan pembongkaran muatan akibat menunggu truk ini disebabkan truk yang sampai di Pelabuhan Tanjung Perak mengalami keterlambatan.

Ada beberapa penyebab keterlambatan truk tersebut untuk sampai di Pelabuhan Tanjung Perak, diantaranya adalah:

- Kedisiplinan supir truk dalam mengemudikan truk, sehingga truk terlambat sampai di Pelabuhan Tanjung Perak.
- Terjadinya antrian truk di gudang penyimpanan barang, sehingga terjadi penumpukan truk di gudang yang mengakibatkan siklus perjalanan truk dari gudang ke Pelabuhan Tanjung Perak menjadi terlambat.
- Kekurangan truk pengangkut barang, sehingga menyebabkan terjadinya waktu tunggu perjalanan truk dari Pelabuhan Tanjung Perak ke gudang dan sebaliknya akibat dari kekurangan armada truk.

Untuk mencari solusi yang terbaik, perlu diketahui penyebab sebenarnya di lapangan apa yang menyebabkan terjadinya idle time akibat menunggu truk sampai Pelabuhan Tanjung Perak.

Berikut solusi yang bisa dilakukan sesuai dengan faktor penyebab masing-masing:

- Jika penyebab keterlambatan truk sampai ke Pelabuhan Tanjung Perak akibat kurang disiplinnya pengemudi truk, maka perlu dilakukan peringatan atau ketegasan dari pihak perusahaan terjadi pengemudi-pengemudi truk tersebut supaya tidak terjadi lagi keterlambatan.
- Jika penyebab keterlambatan truk sampai di Pelabuhan Tanjung Perak akibat terjadinya antrian truk di gudang penyimpanan barang, maka solusi yang tepat adalah dengan mendapatkan siklus waktu yang sesuai antara waktu pembongkaran barang, waktu perjalanan truk dari gudang ke Pelabuhan Tanjung Perak, dan waktu muat barang. sehingga dengan demikian, waktu perjalanan truk menjadi sesuai dan tidak terjadi penumpukan truk di gudang penyimpanan barang.
- Jika penyebab keterlambatan truk sampai di Pelabuhan Tanjung Perak akibat kekurangan truk, maka solusi yang dapat dilakukan adalah dengan melakukan penambahan armada truk baik itu dengan pembelian truk baru maupun dengan menyewa truk dari perusahaan lain. Dengan demikian idle time akibat kekurangan truk dapat diminimalisir.

BAB V
KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian, dapat disimpulkan beberapa hal mengenai faktor penyebab idle time.

1. Faktor utama penyebab terjadinya keterlambatan proses bongkar muat akibat peralatan adalah karena kerusakan alat pada kapal yaitu Crane Ship. Hal itu terjadi karena aktifitas dan mobilitas yang terlalu lama pada waktu sekali pengerjaan, ditambah dengan perawatan yang kurang memadai karena perawatan terjadi hanya pada saat alat mengalami kerusakan. Idle time akibat kerusakan alat tersebut tertinggi tejadi pada bulan Agustus 2022 yaitu selama 5 jam.
2. Solusi untuk meminimalkan idle time yang terjadi akibat kerusakan alat yang dapat dilakukan adalah:
   a. Dengan melakukan perawatan rutin dan ekstra terutama terhadap peralatan yang sudah berumur tua dan kondisi yang kurang baik.
   b. Dengan melakukan penyewaan atau peminjaman peralatan yang dibutuhkan kepada perusahaan lain, agar proses bongkar muat dapat selesai tepat waktu.

5.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan yang didapat, maka penulis menyarankan hal - hal sebagai berikut:

1. Diperlukan perawatan yang rutin terhadap peralatan-peralatan bongkar muat dan perawatan ekstra khususnya terhadap peralatan yang sudah berumur tua dan kondisi yang kurang baik, sehingga kerusakan yang terjadi pada saat alat sedang digunakan dapat diminimalisir.
2. Untuk mendukung kegiatan bongkar muat terjadi, maka perlu dilakukan peremajaan peralatan-peralatan lama dan kondisi kurang baik. Selain menghemat biaya dalam proses. perawatan peralatan yang tua, peremajaan peralatan juga dapat. mempercepat proses bongkar muat yang terjadi karena produktivitas peralatan baru yang masih tinggi.

DAFTAR PUSTAKA

Kepala Bagian ARMADA. (2022). Surabaya, Jawa Timur, Indonesia.

Staff PT PELNI. (2022). Surabaya, Jawa Timur, Indonesia.

Herdian, T. (2019). S. Kom, M.M. Jakarta: ARTIKEL KEPELABUHAN. *Retrieved from https://supplychainindonesia.com*/permasalahan-dalam-aktivitas-pelabuhan-di-indonesia/

Safrianda, M. (2016). Analisis Penyebab Keterlambatan Bongkar Muat Barang Akibat Faktor Peralatan. 3(2), 1–12.

Pelni.co.id. (2019). Website Resmi PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero). (https://www.pelni.co.id/, diakses pada 12 November 2021)

Fitri, N. A., & Handoyo. (2021). Kapal PELNI layani 1,2 juta pelanggan di semester I 2021. Kontan. (https://industri.kontan.co.id/news/kapal-pelni-layani-12-juta-pelanggan-di-semester-i-2021, diakses pada 30 September 2021)

Helga Jihan Pramana. (2019). Kegiatan Bongkar Muat Petikemas pada Kapal Domestik Di Terminal Mirah Oleh PT. (Persero) Pelindo III Surabaya, Semarang.

F. P. Rahmadhani, L. Handoko, and M. R. Dhani, (2018). "Analisis Kecelakaan Pada Pekerjan Loading Unloading Menggunakan Metode Fishbone Diagram Dan Scat," Proceeding 2nd Conf. Saf. Eng. Its Appl., vol. 2, no. 1, pp. 287–292.

Anggraeni, F. E., & Indriyani. (2022). Analisis Pengaruh Kelembagaan Terhadap Kinerja Bongkar Batubara Di Pelabuhan. Saintara: Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Maritim, 6(1), 13–18.

PT PELNI (Persero). 2015. Surat Keputusan Direksi PT PELNI (Persero) NO. 01.17/SK/HKO.01/2017. Struktur Organisasi, Tugas Pokok dan Fungsi PT PELNI (Persero), Jakarta.

LAMPIRAN

LEMBAR KEGIATAN

Nama : Muhammad Nabil Abdullah

NIM : 2021910030

Prodi : Teknik Logistik

No	Tanggal	Kegiatan	TTD Pelaksana	TTD Pembimbing
1	01/08/2022	Pada hari ini kami melakukan kerja praktek untuk pertama kali, dan pengenalan tentang PT. PELNI Cab. Surabaya		
2	02/08/2022	Pada hari ini kami melakukan kerja praktek untuk kedua kali, dan masih pengenalan tentang PT. PELNI Cab. Surabaya		
3	03/08/2022	Pada hari ini kami melakukan kerja praktek masih dan pengenalan tentang PT. PELNI Cab. Surabaya		
4	04/08/2022	Pada hari ini kami melakukan kerja praktek dan masih pengenalan tentang PT. PELNI Cab. Surabaya		
5	05/08/2022	Pada hari ini kami melakukan kerja praktek dan pengenalan tentang PT. PELNI Cab. Surabaya Jadi selama seminggu kami dibebaskan tugas dan disuruh untuk mengenal pekerjaan yang ada pada PT. PELNI Cab. Surabaya		
6	06/08/2022	Libur		
7	07/08/2022			

8	08/08/2022	Pada hari ini kami dipindah dari kantor pelni di jalan pahlawan ke pelni yang berada pada pelabuhan perak surabaya. dan kami ditempatkan pada divisi pelayanan tepatnya bagian boarding pass ticket.		
9	09/08/2022	Pada hari ini kami bertemu Pak Eko selaku pembimbing lapangan kami dan kami masih dalam pengenalan tentang proses kerja pada bagian boarding pass ticket di PT PELNI Cab. Surabaya. Kami dijelaskan bahwa dalam proses boarding pass ticket ini ada 2 tahapan yang harus dilakukan penumpang sebelum bisa memasuki kapal, 2 tahapan ini antara lain 1. proses pencetakan tiket dari barcode pemesanan menjadi tiket resmi. Selanjutnya 2. proses scan tiket yang sudah di cetak tadi dengan menandai bahwa tiket itu benar tiket asli dari pelni.		
10	10/08/2022	Pada hari ini kami mulai belajar dan mengenal proses tahapan pertama lebih dalam lagi pada PT.PELNI Cab. Surabaya		
11	11/08/2022	Pada hari ini kami mulai belajar dan mengenal proses tahapan kedua lebih dalam lagi pada PT.PELNI Cab. Surabaya		

12	12/08/2022	Pada hari ini kami diliburkan oleh Pak Eko karena tidak ada kapal yang berangkat pada hari ini dan secara langsung tepat hari ini jam kerja kami sesuai dengan jadwal kapal.		
13	13/08/2022	Pada hari ini kami ditugaskan oleh Pak Eko untuk mengikuti kegiatan Proses saat Borading Pass Ticket pada kapal. Ini pengalaman pertama bagi kami dan kapal yang akan berangkat pada hari ini adalah kapal DOROLONDO dengan tujuan Makassar dll keberangkatan jam 21.00 dan kami mulai proses boarding pass ticket pada jam 16.00 dengan jumlah penumpang kurang lebih 600 penumpang.		
14	14/08/2022	Pada hari ini kami membantu pak Eko untuk kegiatan Proses saat Borading Pass Ticket pada kapal. Hari ini ada 4 kapal yang akan berangkat yaitu kapal AWU, Leusuer, NGGAPULU, dan UMSINI dengan mulai start kerja jam 09.00 sampai 23.00 dengan penumpang setiap kapal berbeda-beda mulai dari 400-1000 penumpang.		
15	15/08/2022	Pada hari ini kami libur karena tidak ada kapal yang berangkat		
16	16/08/2022	Pada hari ini kami libur karena tidak ada kapal yang berangkat		

17	17/08/2022	Pada hari ini kami dicoba di pisah saya ditempatkan di tahapan pertama bersama mbak fitri dan aldi ditempatkan di tahapan kedua bersama pak eko. hari ini jadwal kapal yang berangkat yaitu kapal NGGAPULU dan GUNUNG DEMPO mulai jam 12.00 sampai jam 23.00 dengan penumpang setiap kapal sekitar 300-600 penumpang.		
18	18/08/2022	Pada hari ini saya sudah mulai di lepas pak eko untuk mengikuti mbak fitri membantu pada tahapan proses pencetakan tiket. diproses ini penumpang wajib membawa dokumen-dokumen seperti ktp asli bukti sudah vaksin dan bukti barcode pemesanan tiket, setelah dokumen dirasa lengkap baru bisa dilakukan pencetakan tiket dengan cara mengscan barcode yang berada pada bukti pemesanan tiket. hari ini kapal yang berangkat kapal SINABUNG, KELIMUTU, dan DOBONSOLO dengan penumpang setiap kapalnya sekitar 500-1000 penumpang dan mulai bekerja jam 08.00-16.00		
19	19/08/2022	Pada hari ini kami diliburkan karena tidak ada jadwal kapal yang berangkat.		

20	20/08/2022	Pada hari ini saya bersama mbak fitri melakukan pencetakan tiket mulai jam 12.00-23.00, kapal yang berangkat hari ini kapal GUNUNG DEMPO dan KELIMUTU dengan penumpang setiap kapal sekitar 300-600 penumpang.		
21	21/08/2022	Pada hari ini saya bersama mbak fitri melakukan pencetakan tiket mulai jam 13.00-17.00, kapal yang berangkat hari ini kapal DOBONSOLO dengan sekitar ada 700 penumpang.		
22	22/08/2022	Pada hari ini alhamdulliah tidak sepadat hari kemarin karena hari ini kapal yang berangkat kapal UMSINI tujuan Makassar yang berkisar 400 penumpang. saya masih sama ditempatkan bersama mbak fitri di tahapan pencetakan tiket.		
23	23/08/2022	Pada hari ini saya seperti biasa masih bersama mbak fitri di pencetakan tiket. kapal yang berangkat hari ini kapal AWU tujuan Kumai. mulai jam 13.00-18.00 yang berkisar 300-400 penumpang.		
24	24/08/2022	Pada hari ini seperti biasa bersama mbak fitri mulai jam 08.00-18.00 mencetak tiket. kapal yang berangkat hari ini kapal DOROLODA dan BUKIT RAYA dengan sekitar penumpang per kapal 400-700 penumpang		

25	25/08/2022	Pada hari ini kami diliburkan karena tidak ada kapal yang berangkat		
26	26/08/2022	Pada hari ini kami diliburkan karena tidak ada jadwal kapal yang berangkat		
27	27/08/2022	Pada hari ini saya di rolling dengan aldi sekarang saya berganti ikut pak eko di tahapan scan tiket yang sudah di cetak tadi dengan cara memeriksa tiket penumpang lalu mengscan barcode yang ada didalam tiket pada komputer setelah data sudah terbaca di dalam komputer tiket di stempel dan di robek pada bagian boarding pass nya setelah itu tangan punggung tangan penumpang di stempel juga untuk bukti bahwa penumpang sudah melakukan boarding ticket dan bisa lanjut memasuki kapal. pada hari ini kapal yang berangkat yaitu kapal DOROLONDA dengan penumpang setiap kapal antara 300-500 penumpang.		
28	28/08/2022	Pada hari ini saya bersama pak eko melakukan scan tiket penumpang mulai dari jam 08.00-17.00. kapal yang berangkat hari ini ada kapal AWU, UMSINI, dan NGGAPULU dengan penumpang setiap kapal antara 300-800 penumpang.		
29	29/08/2022	Pada hari ini kami diliburkan karena tidak ada jadwal kapal yang berangkat		

30	30/08/2022	Pada hari ini kami diliburkan karena tidak ada jadwal kapal yang berangkat		
31	31/08/2022	Pada hari ini ada 3 kapal yang akan berangkat yaitu kapal KELIMUTU, NGGAPULU dan GUNUNG DEMPO. saya bersama pak eko mengscan tiket penumpang sekitar 400-800 tiket setiap kapal dan mulai jam 06.00-23.00.		
32	01/09/2022	Pada hari ini kami terakhir magang dan kami bersama pak eko di tahapan scan tiket. kapal yang berangkat hari ini ada kapal sinabung yang penumpang nya sebanyak 1000 lebih dan kami mulai proses scan jam 06.00-16.00.		

LEMBAR KEGIATAN

Nama : Aldy Pratama Mulyadi
NIM : 2021910006
Prodi : Teknik Logistik

No	Tanggal	Kegiatan	TTD Pelaksana	TTD Pembimbing
1	01/08/2022	Pada hari ini kami melakukan kerja praktek untuk pertama kali, dan pengenalan tentang PT. PELNI Cab. Surabaya		
2	02/08/2022	Pada hari ini kami melakukan kerja praktek untuk kedua kali, dan masih pengenalan tentang PT. PELNI Cab. Surabaya		
3	03/08/2022	Pada hari ini kami melakukan kerja praktek masih dan pengenalan tentang PT.PELNI Cab. Surabaya		
4	04/08/2022	Pada hari ini kami melakukan kerja praktek dan masih pengenalan tentang PT.PELNI Cab. Surabaya		
5	05/08/2022	Pada hari ini kami melakukan kerja praktek dan pengenalan tentang PT.PELNI Cab. Surabaya Jadi selama seminggu kami dibebaskan tugas dan disuruh untuk mengenal pekerjaan yang ada pada PT. PELNI Cab. Surabaya		
6	06/08/2022	Libur		
7	07/08/2022			

8	08/08/2022	Pada hari ini kami dipindah dari kantor pelni di jalan pahlawan ke pelni yang berada pada pelabuhan perak surabaya. dan kami ditempatkan pada divisi pelayanan tepatnya bagian boarding pass ticket.		
9	09/08/2022	Pada hari ini kami bertemu Pak Eko selaku pembimbing lapangan kami dan kami masih dalam pengenalan tentang proses kerja pada bagian boarding pass ticket di PT PELNI Cab. Surabaya. Kami dijelaskan bahwa dalam proses boarding pass ticket ini ada 2 tahapan yang harus dilakukan penumpang sebelum bisa memasuki kapal, 2 tahapan ini antara lain 1. proses pencetakan tiket dari barcode pemesanan menjadi tiket resmi. Selanjutnya 2. proses scan tiket yang sudah di cetak tadi dengan menandai bahwa tiket itu benar tiket asli dari pelni.		
10	10/08/2022	Pada hari ini kami mulai belajar dan mengenal proses tahapan pertama lebih dalam lagi pada PT.PELNI Cab. Surabaya		

11	11/08/2022	Pada hari ini kami mulai belajar dan mengenal proses tahapan kedua lebih dalam lagi pada PT.PELNI Cab. Surabaya		
12	12/08/2022	Pada hari ini kami diliburkan oleh Pak Eko karena tidak ada kapal yang berangkat pada hari ini dan secara langsung tepat hari ini jam kerja kami sesuai dengan jadwal kapal.		
13	13/08/2022	Pada hari ini kami ditugaskan oleh Pak Eko untuk mengikuti kegiatan Proses saat Borading Pass Ticket pada kapal. Ini pengalaman pertama bagi kami dan kapal yang akan berangkat pada hari ini adalah kapal DOROLONDO dengan tujuan Makassar dll keberangkatan jam 21.00 dan kami mulai proses boarding pass ticket pada jam 16.00 dengan jumlah penumpang kurang lebih 600 penumpang.		

14	14/08/2022	Pada hari ini kami membantu pak Eko untuk kegiatan Proses saat Borading Pass Ticket pada kapal. Hari ini ada 4 kapal yang akan berangkat yaitu kapal AWU, Leusuer, NGGAPULU, dan UMSINI dengan mulai start kerja jam 09.00 sampai 23.00 dengan penumpang setiap kapal berbeda-beda mulai dari 400-1000 penumpang.		
15	15/08/2022	Pada hari ini kami libur karena tidak ada kapal yang berangkat		
16	16/08/2022	Pada hari ini kami libur karena tidak ada kapal yang berangkat		
17	17/08/2022	Pada hari ini kami dicoba di pisah saya ditempatkan di tahapan pertama bersama mbak fitri dan aldi ditempatkan di tahapan kedua bersama pak eko. hari ini jadwal kapal yang berangkat yaitu kapal NGGAPULU dan GUNUNG DEMPO mulai jam 12.00 sampai jam 23.00 dengan penumpang setiap kapal sekitar 300-600 penumpang.		

18	18/08/2022	Pada hari ini saya sudah mulai dipisah dengan nabil saya bersama pak eko di tahapan scan tiket yang sudah di cetak pada tahapan pertama, proses tahapan ini dengan cara memeriksa tiket penumpang lalu mengscan barcode yang ada didalam tiket pada komputer setelah data sudah terbaca di dalam komputer tiket di stempel dan di robek pada bagian boarding pass nya setelah itu tangan punggung tangan penumpang di stempel juga untuk bukti bahwa penumpang sudah melakukan boarding ticket dan bisa lanjut memasuki kapal. hari ini kapal yang berangkat kapal SINABUNG, KELIMUTU, dan DOBONSOLO dengan penumpang setiap kapalnya sekitar 500-1000 penumpang dan mulai bekerja jam 08.00-16.00		
19	19/08/2022	Pada hari ini kami diliburkan karena tidak ada jadwal kapal yang berangkat.		

20	20/08/2022	Pada hari ini saya bersama pak eko melakukan scan tiket mulai jam 12.00-23.00, kapal yang berangkat hari ini kapal GUNUNG DEMPO dan KELIMUTU dengan penumpang setiap kapal sekitar 300-600 penumpang.		
21	21/08/2022	Pada hari ini saya bersama pak eko melakukan scan tiket mulai jam 13.00-17.00, kapal yang berangkat hari ini kapal DOBONSOLO dengan sekitar ada 700 penumpang.		
22	22/08/2022	Alhamdulliah hari ini tidak sepadat hari kemarin karena hari ini kapal yang berangkat kapal UMSINI tujuan Makassar yang berkisar 400 penumpang. saya masih sama ditempatkan bersama pak eko di tahapan scan tiket.		
23	23/08/2022	Pada hari ini saya seperti biasa masih bersama pak eko di scan tiket. kapal yang berangkat hari ini kapal AWU tujuan Kumai. mulai jam 13.00-18.00 yang berkisar 300-400 penumpang.		

24	24/08/2022	Pada hari ini seperti biasa bersama pak eko mulai jam 08.00-18.00 mengscan tiket. kapal yang berangkat hari ini kapal DOROLODA dan BUKIT RAYA dengan sekitar penumpang per kapal 400-700 penumpang		
25	25/08/2022	Pada hari ini kami diliburkan karena tidak ada kapal yang berangkat		
26	26/08/2022	Pada hari ini kami diliburkan karena tidak ada kapal yang berangkat		
27	27/08/2022	Pada hari ini saya di rolling dengan nabil sekarang saya berganti ikut mbak fitri membantu pada tahapan proses pencetakan tiket. diproses ini penumpang wajib membawa dokumen-dokumen seperti ktp asli bukti sudah vaksin dan bukti barcode pemesanan. pada hari ini kapal yang berangkat yaitu kapal DOROLONDA dengan penumpang setiap kapal antara 300-500 penumpang. tiket, setelah dokumen dirasa lengkap baru bisa dilakukan pencetakan tiket dengan cara mengscan barcode yang berada pada bukti pemesanan tiket.		

28	28/08/2022	Pada hari ini saya bersama mbak fitri melakukan pencetakan tiket penumpang mulai dari jam 08.00-17.00. kapal yang berangkat hari ini ada kapal AWU,UMSINI, dan NGGAPULU dengan penumpang setiap kapal antara 300-800 penumpang.		
29	29/08/2022	Pada hari ini kami diliburkan karena tidak ada jadwal kapal yang berangkat		
30	30/08/2022	Pada hari ini kami diliburkan karena tidak ada jadwal kapal yang berangkat		
31	31/08/2022	Pada hari ini ada 3 kapal yang akan berangkat yaitu kapal KELIMUTU, NGGAPULU dan GUNUNG DEMPO. saya bersama mbak fitri mencetak tiket penumpang sekitar 400-800 tiket setiap kapal dan mulai jam 06.00-23.00.		
32	01/09/2022	Pada hari ini kami terakhir magang dan kami bersama pak eko di tahapan scan tiket. kapal yang berangkat hari ini ada kapal sinabung yang penumpang nya sebanyak 1000 lebih dan kami mulai proses scan jam 06.00-16.00.		

LEMBAR PENILAIAN

Dosen Pembimbing

Nama : Aldy Pratama Mulyadi
NIM : 2021910006
Prodi : Teknik Logistik

Aspek	Bobot (B)	Nilai(N)	B X N
Penulisan Laporan (Kelengkapan, Kesesuaian, Konten, Referensi)	10%	80	8
Aplikasi Keilmuan (Kesesuaian penyelesaian Masalah dengan teori)	25%	80	20
Penguasaan Materi Magang (Pembelajaran yang didapatkan dimagang dan kerjasama)	50%	85	42,5
Kerajinan dan Sikap	15%	77	11,55
Total Jumlah	100%	Total (B X N)	82,05

Gresik, 6 Desember 2022
Dosen Pembimbing

Maulin Masyito Putri S.T., M.T.
NIP. 9217250

LEMBAR PENILAIAN

Dosen Pembimbing

Nama : Muhammad Nabil Abdullah
NIM : 2021910030
Prodi : Teknik Logistik

Aspek	Bobot (B)	Nilai(N)	B X N
Penulisan Laporan (Kelengkapan, Kesesuaian, Konten, Referensi)	10%	80	8
Aplikasi Keilmuan (Kesesuaian penyelesaian Masalah dengan teori)	25%	80	20
Penguasaan Materi Magang (Pembelajaran yang didapatkan dimagang dan kerjasama)	50%	84	42
Kerajinan dan Sikap	15%	75	11,25
Total Jumlah	100%	Total (B X N)	81,25

Gresik, 6 Desember 2022
Dosen Pembimbing

Maulin Masyito Putri S.T., M.T.
NIP. 9217250

LEMBAR PENILAIAN

Pembimbing Lapangan

Nama : Aldy Pratama Mulyadi
NIM : 2021910006
Prodi : Teknik Logistik

Aspek	Bobot (B)	Nilai(N)	B X N
Kelengkapan laporan	10%	90	9
Penyelesaian masalah dengan teori	15%	85	12,75
Ilmu yang didapatkan di Kerja Praktek	35%	95	33,25
Kehadiran di Kerja Praktek	10%	80	8
Sikap	30%	85	25,5
Total Jumlah	100%	Total (B X N)	88,5

Gresik, 6 Desember 2022
Pembimbing Lapangan

PT. PELNI (PERSERO) CABANG - SURABAYA

Eko Prasetyo

LEMBAR PENILAIAN

Pembimbing Lapangan

Nama : Muhammad Nabil Abdullah
NIM : 2021910030
Prodi : Teknik Logistik

Aspek	Bobot (B)	Nilai(N)	B X N
Kelengkapan laporan	10%	90	9
Penyelesaian masalah dengan teori	15%	85	12,75
Ilmu yang didapatkan di Kerja Praktek	35%	95	33,25
Kehadiran di Kerja Praktek	10%	80	8
Sikap	30%	85	25,5
Total Jumlah	100%	Total (B X N)	88,5

Gresik, 6 Desember 2022
Pembimbing Lapangan

PT. PELNI (PERSERO) CABANG - SURABAYA

Eko Prasetyo

SURAT BALASAN KERJA PRAKTIK

AKHLAK

PELAYARAN NASIONAL INDONESIA

Surabaya, 14 Juli 2022

Nomor : 14.07/ 01 /S-B/202/2022
Lampiran : - 4 (empat) lembar
Perihal : Penerimaan Kerja Praktek

Kepada Yth.
Koordinator Kerja Praktek
Universitas Internasional Semen Indonesia
Program Studi Teknik Logistik
Di
Gresik

Dengan Hormat,

1. Menunjuk Surat dari Kordinator Kerja Praktek Universitas Internasional Semen Indonesia Nomor : 0139, 0121, 0131, 0102/KI.05/03-01.01.01.01/07.22 bulan Juni dan Juli 2022 perihal Permohonan Kerja Praktek, bersama ini kami sampaikan bahwa pada prinsipnya dapat diterima.

2. Mengalir butir 1 (satu) di atas, untuk kelengkapan tugas agar memperhatikan hal-hal sebagai berikut:
   a. Mahasiswa yang menjalankan kuliah lapangan harus mematuhi peraturan yang ada di PT.PELNI (Persero) Cabang Surabaya, dengan menunjukkan serfitikat vaksin 3 yang terdapat pada aplikasi Peduli Lindungi.
   b. Asuransi dan Akomodasi selama menjalankan Kerja Praktek tidak ditanggung oleh Perusahaan.
   c. Pakaian seragam harian menggunakan PDH/Almamater Setiap Hari.
   d. Jangka waktu Kerja Praktek di laksanakan pada Agustus s/d September 2022.
   e. Mematuhi Protokol Kesehatan sesuai anjuran Pemerintah dalam sikon Pendemi demi menjaga Kesehatan Bersama.
   f. Mahasiswa Kerja Praktek yang dimaksud akan ditempatkan pada bagian Keuangan dan Tol Laut.

3. Demikian disampaikan, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terimakasih.

Kepala Cabang,

PT PELNI (PERSERO) CABANG SURABAYA

HAERU RIJAL

Tembusan :
- Arsip

PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero)
Cabang Surabaya

Branch Office : Jl. Pahlawan No 112-114, Surabaya Jawa Timur 60264
Telp : 031-3293197 | Fax : 031-3538988, 3293195 | Email : surabaya@pelni.co.id
Call Center : 021-162 | www.pelni.co.id

JADWAL PELAYARAN KAPAL PELNI

Bulan Agustus

AKHLAK

PELAYARAN NASIONAL INDONESIA

JADWAL PELAYARAN KAPAL PENUMPANG DAN KAPAL PERINTIS BULAN AGUSTUS 2022

KOREKSI 7 : KM. UMSINI

CALL	HARI	TGL	NAMA KAPAL	VOY	TIBA		KEBERANGKATAN	
					DARI	JAM	JAM	PELABUHAN TUJUAN
	SENIN	1	SABUK NUSANTARA 99	12			13.00	MASALEMBO- KERAMAIAN - MATASIRI -MARADAPAN - MARABATUAN - BATULICIN - KOTA BARU
1	SELASA	2	DOBONSOLO	11	MAKASSAR	01.00	03.00	TANJUNG PRIOK
2		3	SABUK NUSANTARA 99	12	MASALEMBO	08.00		
3	RABU	3	NGGAPULU	10	TG PRIOK	12.00	16.00	MAKASSAR - BAU-BAU- AMBON - BANDA - TUAL - DOBO - KAIMANA - FAK-FAK
4		3	GUNUNG DEMPO	13	MAKASSAR	21.00	23.00	TANJUNG PRIOK
5		4	KELIMUTU	13	SAMPIT	08.00	12.00	KUMAI
	KAMIS	4	SABUK NUSANTARA 99	12			14.00	MS LEMBO-KRMAIAN -MS.LEMBO- KL ANGET- SAPUDI- KANGEAN- SAPEKEN-PGBESAR- SAPEKEN- TG.WANGI
6		4	SINABUNG	14	MAKASSAR	06.00	16.00	MAKASSAR - BAU-BAU- BANGGAI -BITUNG - TERNATE - BACAN - SORONG- MANOKWARI - BIAK -JAYAPURA
7		4	DOBONSOLO	12	TG PRIOK	20.00	23.59	MAKASSAR - BAU-BAU- AMBON - SORONG- SERUI -JAYAPURA
	JUMAT	5						
8	SABTU	6	KELIMUTU	13	KUMAI	19.00	23.00	SAMPIT
9		6	GUNUNG DEMPO	14	TG PRIOK	12.00	15.00	MAKASSAR - SORONG - MANOKWARI - WASIOR - NABIRE - JAYAPURA
	MINGGU	7						
10	SENIN	8	UMSINI	13	MAKASSAR	09.00	11.00	TANJUNG PRIOK - KIJANG
11	SELASA	9	SABUK NUSANTARA 99	13	MASALEMBO	11.00		
12		9	A W U	13	BENOA	13.00	18.00	KUMAI
13	RABU	10	BUKIT RAYA	15	PONTIANAK	12.00	19.00	PONTIANAK - SERASAN - MIDAI - NATUNA - TAREMPA - LETUNG- KIJANG - BLINYU - TG PRIOK
14		11	LABOBAR	16	BALIKPAPAN	02.00		SELANJUTNYA MELAKSANAKAN DOCK DI SURABAYA MULAI TGL 15 AGUSTUS 2022
	KAMIS	11	SABUK NUSANTARA 99	13			13.00	MASALEMBO- KERAMAIAN - MATASIRI -MARADAPAN - MARABATUAN - BATULICIN - KOTA BARU
15		11	SABUK NUSANTARA 92	15	MASALEMBO	01.00		
	JUMAT	12					14.00	MS.LEMBO - KR.MAIAN - MS.LEMBO - KL.ANGET. SAPUDI- KANGEAN - SAPEKEN - PG BESAR- SAPEKEN - TG WANGI
16	SABTU	13	DOROLONDA	11	TG PRIOK	16.00	21.00	MAKASSAR - BAU-BAU- NAMLEA - AMBON - TERNATE - BITUNG
17		14	A W U	14	KUMAI	00.01	09.00	BENOA - BIMA - WAINGAPU - ENDE - KUPANG - KALABAHI
18	MINGGU	14	LEUSER	08	BENOA	18.00		
19		14	NGGAPULU	10	MAKASSAR	15.00	17.00	TANJUNG PRIOK
20		14	UMSINI	14	TG PRIOK	21.00	23.59	MAKASSAR - MAUMERE- LARANTUKA - LEWOLEBA - KUPANG
21	SENIN	15	SABUK NUSANTARA 99	13	MASALEMBO	08.00		
	SELASA	16	LEUSER	08			08.00	BENOA - BIMA - LABUANBAJO - MAKASSAR - BAU-BAU- NAMROLE- AMBON - SAUMLAKI - TUAL - DOBO TIMIKA - AGATS- MERAUKE
22	RABU	17	NGGAPULU	11	TG PRIOK	12.00	16.00	MAKASSAR - BAU-BAU- AMBON - BANDA - TUAL - DOBO - KAIMANA - FAK-FAK
23		17	GUNUNG DEMPO	14	MAKASSAR	21.00	23.00	TANJUNG PRIOK
24		18	SINABUNG	15	MAKASSAR	10.00	16.00	MAKASSAR - BAU-BAU- BANGGAI -BITUNG - TERNATE - BACAN - SORONG- MANOKWARI - BIAK -JAYAPURA
25		18	KELIMUTU	14	SAMPIT	08.00	13.00	KUMAI
	KAMIS	18	SABUK NUSANTARA 99	12			14.00	MS LEMBO-KRMAIAN -MS.LEMBO- KL ANGET- SAPUDI- KANGEAN- SAPEKEN-PGBESAR- SAPEKEN- TG.WANGI
		18	SABUK NUSANTARA 99	13	MASALEMBO	10.00		
26		18	DOBONSOLO	12	MAKASSAR	12.00	14.00	TANJUNG PRIOK
27	JUMAT	19						
28	SABTU	20	GUNUNG DEMPO	15	TG PRIOK	12.00	15.00	MAKASSAR - SORONG - MANOKWARI - WASIOR - NABIRE - JAYAPURA
29		20	KELIMUTU	14	KUMAI	20.00	23.00	SAMPIT
30	MINGGU	21	DOBONSOLO	13	TG PRIOK	13.00	17.00	MAKASSAR - BAU-BAU- AMBON - SORONG- SERUI -JAYAPURA
31	SENIN	22	UMSINI	14	MAKASSAR	08.00	10.00	TANJUNG PRIOK - KIJANG
		22	SABUK NUSANTARA 99	13			13.00	MASALEMBO- KERAMAIAN - MATASIRI -MARADAPAN - MARABATUAN - BATULICIN - KOTA BARU
32	SELASA	23	SABUK NUSANTARA 92	15	MASALEMBO	12.00		
33		23	A W U	14	BENOA	13,00	18.00	KUMAI
34	RABU	24	DOROLONDA	11	MAKASSAR	08.00	12.00	TANJUNG PRIOK
35		24	BUKIT RAYA	16	PONTIANAK	12.00	18.00	PONTIANAK - SERASAN - MIDAI - NATUNA - TAREMPA - LETUNG- KIJANG - BLINYU - TG PRIOK
	KAMIS	25	SABUK NUSANTARA 92				13.00	MS.LEMBO - KR.MAIAN - MS.LEMBO - KL.ANGET. SAPUDI- KANGEAN - SAPEKEN - PG BESAR- SAPEKEN - TG WANGI
	JUMAT	26						
36	SABTU	27	DOROLONDA	12	TG PRIOK	18.00	21.00	MAKASSAR - BAU-BAU- NAMLEA - AMBON - TERNATE - BITUNG
37		28	A W U	15	KUMAI	00.01	09.00	BENOA - BIMA - WAINGAPU - ENDE - KUPANG - KALABAHI
38	MINGGU	28	UMSINI	15	TG PRIOK	21.00	23.59	MAKASSAR - MAUMERE- LARANTUKA - LEWOLEBA - KUPANG
39		28	NGGAPULU	11	MAKASSAR	15.00	17.00	TANJUNG PRIOK
	SENIN	29						
	SELASA	30						
40		31	KELIMUTU	14	SAMPIT	06.00	13.00	KUMAI
41	RABU	31	NGGAPULU	12	TG PRIOK	12.00	16.00	MAKASSAR - BAU-BAU- AMBON - BANDA - TUAL - DOBO - KAIMANA - FAK-FAK
42		31	GUNUNG DEMPO	15	MAKASSAR	21.00	23.00	TANJUNG PRIOK

JADWALTSB DI ATAS SEWAKTU-WAKTU BISA BERUBAH
CALL CENTER : 08113050563

SURABAYA, 20 AGUSTUS 2022
MANAGEMENT PT. PELNI SURABAYA

Bulan September

AKHLAK

PELAYARAN NASIONAL INDONESIA

JADWAL PELAYARAN KAPAL PENUMPANG DAN KAPAL PERINTIS BULAN SEPTEMBER 2022

KOREKSI 1 : KM. EGON, KM. GUNUNG DEMPO. KM. LEUSER

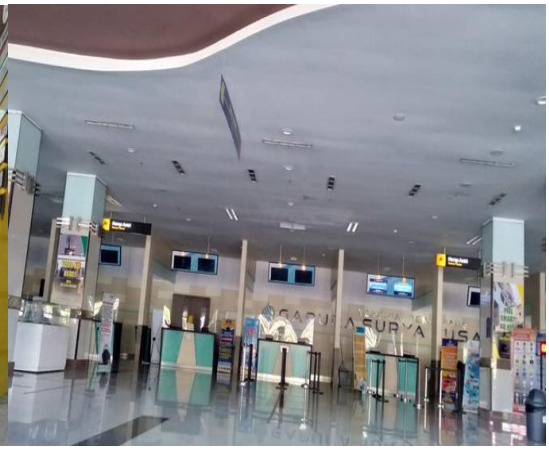
CALL	HARI	TGL	NAMA KAPAL	VOY	TIBA		KEBERANGKATAN	
					DARI	JAM	JAM	PELABUHAN TUJUAN
1	KAMIS	1	SINABUNG	16	MAKASSAR	06.00	16.00	MAKASSAR - BAU-BAU- BANGGAI -BITUNG - TERNATE - BACAN - SORONG- MANOKWARI - BIAK -JAYAPURA
		1	EGON	14	EX DOK		14.00	LEMBAR - WAINGAPU
	JUMAT	2						
2	SABTU	3	KELIMUTU	15	KUMAI	16.00	22.00	SAMPIT
3		3	GUNUNG DEMPO	16	TG PRIOK	14.00	17.00	MAKASSAR - SORONG- MANOKWARI - WASIOR - NABIRE - JAYAPURA
4	MINGGU	4	SABUK NUSANTARA 99	16	MASALEMBO	14.00		
5		4	DOBONSOLO	13	TG PRIOK	00.01	02.00	TANJUNG PRIOK
6	SENIN	5	UMSINI	15	MAKASSAR	10.00	12.00	TANJUNG PRIOK - KIJANG
7	SELASA	6	DOBONSOLO	14	TG PRIOK	19.00	23.00	MAKASSAR - BAU-BAU- AMBON - SORONG- SERUI - JAYAPURA
8	RABU	7	DOROLONDA	12	MAKASSAR	08.00	12.00	TANJUNG PRIOK
9		7	BUKIT RAYA	17	PONTIANAK	12.00	18.00	PONTIANAK - SERASAN - MIDAI - NATUNA - TAREMPA - LETUNG- KIJANG - BLINYU - TG PRIOK
10	KAMIS	8	EGON	14	LEMBAR	19.00	23.00	BATULICIN- PARE- PARE - BONTANG
11	JUMAT	9	SABUK NUSANTARA 92	16	MASALEMBO	01.00		
	SABTU	10						
12	MINGGU	11	A W U	16	KUMAI	00.01	09.00	BENOA - BIMA - WAINGAPU - ENDE - KUPANG - KALABAHI
13		11	NGGAPULU	12	MAKASSAR	15.00	17.00	TANJUNG PRIOK
14		11	LEUSER	08	BENOA	18.00		
15		11	UMSINI	16	TG PRIOK	21.00	23.59	MAKASSAR - MAUMERE- LARANTUKA - LEWOLEBA - KUPANG
	SENIN	12						
	SELASA	13	LEUSER	09			08.00	BENOA - BIMA - LABUANBAJO - MAKASSAR - BAU-BAU- NAMROLE- AMBON - SAUMLAKI - TUAL - DOBO TIMIKA - AGATS- MERAUKE
16	RABU	14	KELIMUTU	15	SAMPIT	06.00		
17		14	NGGAPULU	13	TG PRIOK	12.00	16.00	MAKASSAR - BAU-BAU- AMBON - BANDA - TUAL - DOBO - KAIMANA - FAK-FAK
18		14	GUNUNG DEMPO	16	MAKASSAR	23.00		
	KAMIS	15					01.00	TANJUNG PRIOK
19		15	EGON	14	BATULICIN	12.00	15.00	LEMBAR - WAINGAPU
20		15	SINABUNG	17	MAKASSAR	06.00	16.00	MAKASSAR - BAU-BAU- BANGGAI -BITUNG - TERNATE - BACAN - SORONG- MANOKWARI - BIAK -JAYAPURA
	JUMAT	16						
21	SABTU	17	GUNUNG DEMPO	17	TG PRIOK	14.00	17.00	MAKASSAR - SORONG- MANOKWARI - WASIOR - NABIRE - JAYAPURA
	MINGGU	18						
22	SENIN	19	UMSINI	16	MAKASSAR	00.01	03.00	TANJUNG PRIOK - KIJANG
23		19	DOBONSOLO	14	TG PRIOK	23.00		
	SELASA	20					01.00	TANJUNG PRIOK
24		20	A W U	16	BENOA	13.00	18.00	KUMAI
	RABU	21						
	KAMIS	22						
	JUMAT	23						
	SABTU	24						
25	MINGGU	25	NGGAPULU	13	MAKASSAR	15.00	17.00	TANJUNG PRIOK
26		25	A W U	17	KUMAI	00.01	09.00	BENOA - BIMA - WAINGAPU - ENDE - KUPANG - KALABAHI
	SENIN	26						
	SELASA	27						
27	RABU	28	NGGAPULU	14	TG PRIOK	12.00	16.00	MAKASSAR - BAU-BAU- AMBON - BANDA - TUAL - DOBO - KAIMANA - FAK-FAK
28	RABU	28	GUNUNG DEMPO	17	MAKASSAR	23.00		
	KAMIS	29					01.00	TANJUNG PRIOK
	JUMAT	30						

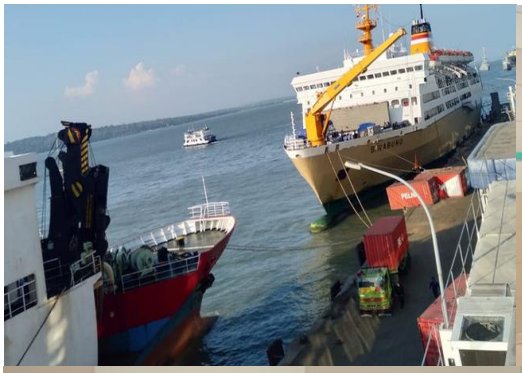
JADWALTSB DI ATAS SEWAKTU-WAKTU BISA BERUBAH
CALL CENTER : 08113050563

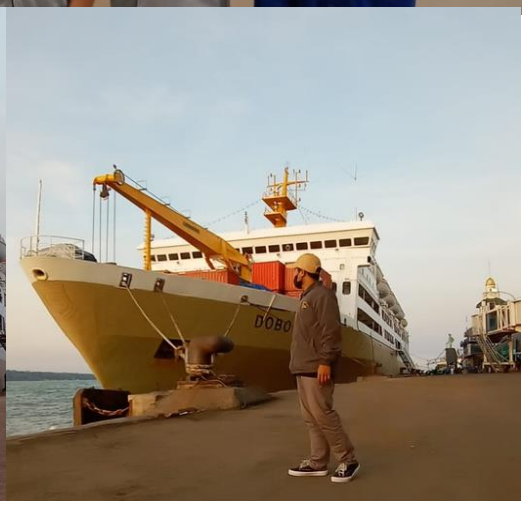
SURABAYA, 30 AGUSTUS 2022
MANAGEMEN PT. PELNI SURABAYA

CABANG - SURABAYA

PORTOFOLIO KERJA PRAKTIK







SERTIFIKAT KERJA PRAKTIK PT. PELNI

AKHLAK

PELNI

PT PELAYARAN NASIONAL INDONESIA
(PERSERO)

Sertifikat

ALDY PRATAMA MULYADI

UNIVERSITAS INTERNASIONAL SEMEN INDONESIA

Sebagai :

MAHASISWA PKL

Telah menyelesaikan Kerja Magang/Praktek
di PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) terhitung
sejak 01 Agustus 2022 sampai dengan 01 September 2022

Kepala Cabang

HAERORIJAL
NKP. 05818

BUMN UNTUK INDONESIA

AKHLAK

PELNI

PT PELAYARAN NASIONAL INDONESIA
(PERSERO)

BUMN UNTUK INDONESIA

Sertifikat

MUHAMMAD NABIL ABDULLAH

UNIVERSITAS INTERNASIONAL SEMEN INDONESIA

Sebagai :

MAHASISWA PKL

Telah menyelesaikan Kerja Magang/Praktek
di PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) terhitung
sejak 01 Agustus 2022 sampai dengan 01 September 2022

Kepala Cabang

HASBI RIJAL
NRP. 05818