

**PROSEDUR PENGELOLAAN LAYANAN  
KAPAL TOL LAUT PT. DJAKARTA LLOYD**

LAPORAN MAGANG

DIAJUKAN UNTUK MEMENUHI PERSYARATAN DALAM MEMPEROLEH  
GELAR SARJANA ADMINISTRASI BISNIS



DIAJUKAN OLEH:

**MUHAMMAD AGUNG LUTHFI FADHLURROHMAN**

**NIM: 21112051**

SEKOLAH TINGGI ILMU ADMINISTRASI DAN MANAJEMEN  
KEPELABUHANAN STIAMAK SURABAYA

2025

**LEMBAR PERSETUJUAN**

LAPORAN KEGIATAN MAGANG

**PROSEDUR PENGELOLAAN LAYANAN  
KAPAL TOL LAUT PT. DJAKARTA LLOYD**

DIAJUKAN OLEH:

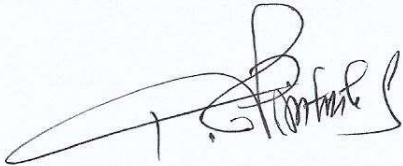
**MUHAMMAD AGUNG LUTHFI FADHLURROHMAN**

**NIM: 21112051**

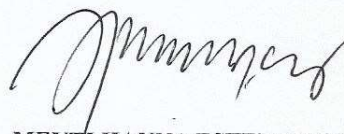
TELAH DISETUJUI DAN DITERIMA DENGAN BAIK OLEH :

KETUA PROGRAM STUDI

DOSEN PEMBIMBING



**JULI PRASTYORINI S.Sos, MM.**  
**NIDN : 0708067104**



**MEYTI HANNA ESTER KALANGI, S.Sos, MM**  
**NIDN : 0717057703**

MENGETAHUI,  
STIAMAK BARUNAWATI SURABAYA  
KETUA



**Dr. GUGUS W. JONARKO, MM**  
**NIDN : 0708116501**

**LEMBAR PENGESAHAN**

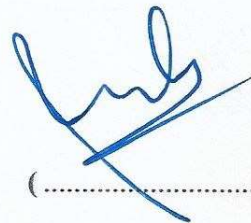
LAPORAN KEGIATAN

**PROSEDUR PENGELOLAAN LAYANAN  
KAPAL TOL LAUT PT. DJAKARTA LLOYD**

DISUSUN OLEH :  
**MUHAMMAD AGUNG LUTHFI FADHLURROHMAN**  
NIM: 21112051

TELAH DIPRESENTASIKAN DIDEPAN DEWAN PENGUJI MAGANG  
PADA TANGGAL  
DEWAN PENGUJI

1. Dr. INDRIANA KRISTIAWATI, SE., MM  
NIDN : 0705056701




(.....)

2. SOEDARMANTO, SE, MM  
NIDN : 0322036902



(.....)

MENGETAHUI,  
STIAMAK BARUNAWATI SURABAYA  
KETUA



Dr. GUGUS WIJONARKO, MM  
NIDN : 0708116501

## KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, atas rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan magang dengan judul: Prosedur Pengelolaan Layanan Kapal Tol Laut PT. Djakarta Lloyd. Laporan ini disusun sebagai salah satu syarat akademik untuk menyelesaikan Magang yang diwajibkan bagi mahasiswa Program Studi Administrasi Bisnis Kepelabuhanan di STIAMAK Barunawati Surabaya.

Kegiatan magang ini dilaksanakan di PT Djakarta Lloyd Cabang Surabaya, mulai tanggal 1 September 2024 hingga 30 Desember 2024. Selama proses magang, penulis memperoleh banyak pengalaman, pengetahuan, dan bimbingan yang sangat membantu dalam menyelesaikan laporan ini. Penulis menyadari bahwa tanpa dukungan dari berbagai pihak, laporan ini tidak akan terselesaikan dengan baik.

Pada kesempatan ini, penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Tuhan Yang Maha Esa, atas segala pertolongan, kemudahan, dan kelancaran selama proses magang dan penyusunan laporan ini.
2. Dr. Gugus Wijonarko, MM, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi dan Manajemen Kepelabuhanan Surabaya.
3. Juli Prastyorini, S.Sos, MM, selaku Ketua Program Studi di Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi dan Manajemen Kepelabuhanan Surabaya.
4. Meyti Hanna Ester Kalangi, S.Sos, MM, selaku Dosen Pembimbing Lapangan, atas ilmu, arahan, dan bimbingannya selama proses penyusunan laporan ini.
5. Dr. Indriana Kristiawati, SE., MM dan Soedarmanto, SE, MM selaku Dosen Penguji, atas kritik, masukan, serta evaluasi yang sangat membantu dalam menyempurnakan laporan ini.
6. Gerry Ratman Hasmiyono, selaku Kepala Cabang PT Djakarta Lloyd Cabang Surabaya, atas kesempatan, pengalaman, pengetahuan, serta motivasi yang diberikan selama kegiatan magang berlangsung.
7. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu, terima kasih atas segala dukungan, informasi, dan semangat yang diberikan kepada penulis.



Penulis menyadari bahwa laporan ini masih jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu, kritik dan saran yang membangun sangat diharapkan agar dapat meningkatkan kualitas penulisan di masa mendatang. Akhir kata, penulis mengucapkan syukur yang mendalam, dan semoga laporan ini dapat memberikan manfaat serta pengetahuan bagi pembaca.

Surabaya, 16 Januari 2025

Muhamad Agung Luthfi Fadhlurrohman  
NIM 21112051

## DAFTAR ISI

<b>LEMBAR PERSETUJUAN .....</b>	<b>i</b>
<b>LEMBAR PENGESAHAN.....</b>	<b>ii</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>iii</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>v</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>vii</b>
<b>DAFTAR TABEL.....</b>	<b>viii</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Tujuan dan Manfaat Magang .....	3
1.2.1.Tujuan Magang .....	3
1.2.2 Manfaat Magang .....	5
<b>BAB II GAMBARAN UMUM OBJEK MAGANG.....</b>	<b>7</b>
2.1 Sejarah Singkat PT. Djakarta Lloyd Persero .....	7
2.2 Visi dan Misi Perusahaan .....	8
2.3 Peran Cabang Perusahaan Surabaya.....	8
2.4 Struktur Organisasi: Tugas dan Tanggung Jawab.....	9
2.4.1. Kepala Cabang.....	9
2.4.2. Kepala Operasional .....	10
2.4.3. Staff Divisi.....	10
2.4.4. Keuangan dan Administrasi .....	10
2.5 Personalia. ....	11
2.5.1. Rekrutmen .....	11
2.5.2. Jumlah Karyawan.....	11
2.5.3. Pendidikan Karyawan .....	12
2.5.4. Jam Kerja.....	12
2.5.5. Kesejahteraan Karyawan .....	13
2.5.6. Komunikasi dan Persiapan Kegiatan .....	13
2.6 Aktivitas atau Kegiatan Perusahaan .....	14
2.6.2. Divisi Tol Laut .....	14
2.6.2. Divisi Tol Laut .....	15

2.7	Kapal Kendhaga Nusantara 3 .....	16
<b>BAB III LANDASAN TEORI .....</b>		<b>18</b>
3.1	Kebijakan Tol Laut .....	18
3.2	Kapal dan Manajemen Operasional.....	21
3.2.1.	Pengertian Kapal.....	21
3.2.2.	Pengertian Manajemen Operasional Kapal .....	22
3.2.3.	Aspek Manajemen Operasional Kapal .....	23
3.3.	Keagenan Kapal.....	24
<b>BAB IV PEMBAHASAN.....</b>		<b>26</b>
4.1	Kegiatan Praktis.....	26
4.2	Metode Magang.....	27
4.2.1.	Pelaporan Kedatangan Kapal kendhaga Nusantara 3.....	30
4.2.2.	Layanan Sandar Kapal Kendhaga Nusantara 3.....	32
4.3	Pengumpulan Data.....	34
4.3.4.	Realisasi Pencapaian Pelayaran ( <i>Voyage</i> ) Tahun 2024: .....	37
4.4	Analisis Data .....	38
4.4.1.	Kendala dan Penyesuaian Waktu Operasional.....	38
4.4.2.	Waktu Berlayar yang Diperlukan.....	39
4.4.3.	Penyebab Tambahan Waktu Operasional .....	39
4.4.4.	Total Keterlambatan dalam Voyage Tahun 2024 .....	39
4.5	Identifikasi Masalah.....	40
4.6	Sebab dan Akibat Masalah .....	41
4.6.1.	Sebab Masalah: .....	41
4.6.2.	Akibat Masalah: .....	41
4.7	Solusi Pemecahan Masalah .....	42
<b>BAB V PENUTUP.....</b>		<b>44</b>
5.1	Kesimpulan .....	44
5.2	Saran .....	44
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>		<b>46</b>

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1. Logo PT. Djakarta Lloyd.....	7
Gambar 2.2 Struktur Organisasi PT. Djakarta Lloyd.....	9
Gambar 4.1. Prosedur Pengelolaan Layanan Kapal.....	25
Gambar 4.2. Jalur Pelayaran Kapal Kendhaga Nusantara .....	33



## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1. Daftar Jumlah Karyawan PT. Djakarta Lloyd.....	12
Tabel 2.2. Jam Kerja PT. Djakarta Lloyd .....	13
Tabel 4.1. Jadwal Magang Agustus - Desember 2024.....	26
Tabel 4.2. Perhitungan Lama Perjalanan dalam Satu Pelayaran.....	33
Tabel 4.3. Jadwal Kapal Kendhaga Nusantara 3 dalam 1 Tahun .....	33
Tabel 4.4A. Perbandingan Jadwal <i>Voyage</i> dengan Realisasi <i>Voyage</i> .....	35
Tabel 4.4B. Perbandingan Jadwal <i>Voyage</i> dengan Realisasi <i>Voyage</i> .....	35
Tabel 4.5. Data Kendala Yang Terjadi selama Perjalanan Kapal .....	33

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Tol Laut merupakan program pemerintah yang bertujuan untuk menciptakan konektivitas maritim yang terintegrasi di Indonesia. Secara umum, Tol Laut dapat diartikan sebagai sistem transportasi laut yang dirancang untuk memastikan distribusi barang yang merata dan efisien ke seluruh pelosok nusantara, terutama daerah-daerah terpencil, terluar, tertinggal, dan perbatasan (3TP). Program ini diharapkan mampu menekan biaya logistik, mengurangi disparitas harga antar wilayah, dan mempercepat pemerataan pembangunan ekonomi nasional yang dapat dirasakan oleh masyarakat.

Sejarah Tol Laut pertama kali diusulkan sebagai sebuah solusi untuk mengatasi disparitas harga barang antar pulau, khususnya yang terjadi di wilayah timur Indonesia, yang sering mengalami ketidakstabilan harga akibat sulitnya akses transportasi. Keterisolasian daerah-daerah tersebut mengakibatkan ketimpangan ekonomi antara wilayah barat dan timur Indonesia. Didasari dengan keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut, program ini bertujuan untuk meningkatkan konektivitas wilayah-wilayah terpencil melalui pengangkutan barang secara terjadwal dan terintegrasi.

Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 mengatur kebijakan angkutan barang di laut yang mulai mengarah pada konsep sistem transportasi yang dapat menghubungkan daerah-daerah terpencil. Selain itu, Peraturan Presiden Nomor 27

Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang dari dan ke Daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar, dan Perbatasan memberikan landasan hukum untuk penyelenggaraan layanan angkutan barang di laut ke daerah-daerah yang sulit dijangkau.

Inti dari program Tol Laut dijelaskan pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang di Laut juga mengatur mekanisme pelaksanaan program ini. Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang di Laut Tahun Anggaran 2024, keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut menetapkan penempatan kapal negara yang akan dioperasikan oleh Perusahaan Angkutan Laut Nasional sebagai pelaksana.

Penugasan dan pelaksanaan Tol Laut diperbarui setiap tahunnya oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut, dengan mempertimbangkan kebutuhan dan evaluasi layanan di tahun sebelumnya. Salah satu perusahaan yang diberikan tugas ini adalah PT Djakarta Lloyd, sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 147 Tahun 2023 tentang Penugasan Kepada Perusahaan Perseroan (Perseroan) PT Djakarta Lloyd untuk Menyelenggarakan Kewajiban Pelayanan Publik Angkutan Barang di Laut Tahun Anggaran 2024. Keputusan ini memberikan dasar hukum bagi PT Djakarta Lloyd untuk melaksanakan layanan angkutan barang ke daerah-daerah tujuan Tol Laut.

Kapal yang ditugaskan untuk mendukung program Tol Laut meliputi KM. Kendhaga Nusantara 3, KM. Kendhaga Nusantara 13, KM. Kendhaga Nusantara 5, KM. Kendhaga Nusantara 10, KM. Kendhaga Nusantara 1, KM. Kendhaga

Nusantara 4, dan KM. Kendhaga Nusantara 15. Salah satu kapal, KM. Kendhaga Nusantara 3, melayani trayek H2 dengan jaringan trayek Tanjung Perak – Makassar – Bobong – Malbufa – Tanjung Perak, dengan total jarak 2.191 nautical mile. Pada trayek ini, Pelabuhan Tanjung Perak berfungsi sebagai pelabuhan pusat, Pelabuhan Makassar sebagai pelabuhan transit dan muat, serta Pelabuhan Bobong dan Malbufa sebagai pelabuhan tujuan.

KM. Kendhaga Nusantara 3 telah ditugaskan kepada PT Djakarta Lloyd sejak tahun 2019 hingga sekarang. Studi ini berfokus pada prosedur pelayanan operasional kapal tersebut pada masa magang di PT Djakarta Lloyd Cabang Surabaya dengan menggunakan pendekatan teori manajemen operasional. Pendekatan ini memungkinkan evaluasi menyeluruh terhadap berbagai variabel yang saling terkait dalam sistem pelayaran Tol Laut, termasuk aspek pengelolaan armada, produktivitas pelabuhan, dan kebutuhan distribusi barang. Hasil dari analisis ini diharapkan dapat memberikan rekomendasi strategis untuk meningkatkan efektivitas dan efisiensi operasional kapal Tol Laut, sehingga mendukung optimalisasi program ini secara berkelanjutan.

## **1.2 Tujuan dan Manfaat Magang**

### **1.2.1. Tujuan Magang**

Sehubungan dengan adanya program magang yang dilakukan tentunya memiliki tujuan, adapun tujuan pelaksanaan magang yaitu :

#### 1. Tujuan Bagi Mahasiswa

- a. Memberi kesempatan kepada mahasiswa untuk memahami lebih dalam mengenai proses operasional program Tol Laut yang dijalankan oleh PT.



Djakarta Lloyd, khususnya terkait dengan pengelolaan dan keagenan kapal Kendhaga Nusantara 3 di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

- b. Magang ini bertujuan untuk memenuhi salah satu syarat akademis yang diperlukan dalam menyelesaikan skripsi di bidang Administrasi dan Manajemen Kepelabuhanan.
- c. Memberikan wawasan yang dibutuhkan dalam penyusunan skripsi, terutama terkait dengan analisis manajerial, operasional pelabuhan, dan keagenan kapal Tol Laut.

## 2. Tujuan Bagi Institusi Tempat Magang

- a. Mengukur dan menilai kinerja peserta magang yang juga berperan sebagai staf operasional yang menangani keagenan kapal Tol Laut PT. Djakarta Lloyd di Pelabuhan Tanjung Perak, dengan fokus pada efisiensi dan efektivitas operasional.
- b. Mengumpulkan dan menganalisis data terkait operasional kapal Tol Laut yang dapat mendukung rencana trayek Tol Laut pada tahun 2025, guna meningkatkan layanan dan keberlanjutan program tersebut.

## 3. Tujuan Bagi STIAMAK Barunawati Surabaya

- a. Menjalinkan hubungan kerja sama yang baik dan saling menguntungkan dalam perusahaan yang memberikan tempat magang
- b. Meningkatkan kualitas lulusan perguruan tinggi yang berkompeten melalui program magang.
- c. Mengembangkan kemampuan mahasiswa dalam menerapkan ilmu yang di peroleh.

### **1.2.2 Manfaat Magang**

#### 1. Manfaat Bagi Mahasiswa:

- a. Pengalaman Praktis dalam Keagenan Kapal Tol Laut, Peserta magang memperoleh pengalaman langsung dalam mengelola keagenan kapal Tol Laut, dengan berinteraksi dan bekerja sama dengan berbagai pihak yang terlibat dalam operasional kapal, mulai dari pemilik kapal, pengelola pelabuhan, hingga pihak logistik.
- b. Peningkatan Keterampilan Analitis dalam Sistem Dinamik, Peserta magang dapat mengembangkan keterampilan dalam analisis sistem dinamik, yang berguna untuk mengevaluasi dan mengoptimalkan kinerja logistik maritim dan operasional kapal Tol Laut.
- c. Dukungan untuk Penulisan Skripsi, Data dan informasi yang diperoleh selama magang akan menjadi referensi penting dalam mendalami topik penelitian terkait pengelolaan operasional Tol Laut dan pengelolaan keagenan kapal.

#### 2. Manfaat Instansi Tempat Magang:

- a. Analisis dan Rekomendasi untuk Peningkatan Kinerja, Hasil analisis operasional yang dilakukan oleh peserta magang akan memberikan data dan informasi penting yang dapat digunakan untuk meningkatkan kinerja layanan Tol Laut, khususnya terkait pengelolaan armada kapal dan optimalisasi rute pelayaran di masa mendatang.
- b. Rekomendasi Strategis untuk Keagenan Kapal, Dengan mendalami proses keagenan kapal Tol Laut, peserta magang dapat memberikan rekomendasi strategis untuk pengelolaan armada dan peningkatan efektivitas pelayanan

kapal di Pelabuhan Tanjung Perak, yang menjadi titik utama operasional PT. Djakarta Lloyd.

### 3. Manfaat Bagi STIAMAK Barunawati Surabaya

- a. Referensi Studi Kasus Tol Laut, Hasil magang ini dapat menjadi studi kasus yang bermanfaat bagi penelitian mengenai implementasi dan manajemen program Tol Laut di Indonesia, khususnya dalam aspek pengelolaan kapal dan keagenan maritim.
- b. Mendorong Penelitian Lanjutan, Penelitian dan pengalaman praktis yang diperoleh peserta magang dapat memicu penelitian lebih lanjut dalam bidang transportasi maritim dan pengelolaan keagenan kapal, yang berpotensi memberikan solusi bagi pengembangan lebih lanjut dari program Tol Laut.

## BAB II

### GAMBARAN UMUM OBJEK MAGANG

#### 2.1 Sejarah Singkat PT. Djakarta Lloyd Persero

PT. Djakarta Lloyd Persero merupakan perusahaan pelayaran BUMN yang didirikan pada tahun 1950 di Tegal. Perusahaan ini awalnya fokus pada pengiriman kontainer dan bulk cargo, baik domestik maupun internasional. Meskipun telah beroperasi lebih dari tujuh dekade, PT. Djakarta Lloyd saat ini menghadapi tantangan besar dalam mempertahankan eksistensinya di tengah persaingan ketat dengan perusahaan pelayaran internasional yang lebih modern dan memiliki sumber daya lebih besar.

Kondisi ini menuntut perusahaan untuk berinovasi dan meningkatkan efisiensi operasional agar tetap relevan di pasar global. Dengan berbagai upaya dalam modernisasi armada dan pengelolaan yang lebih efisien, PT. Djakarta Lloyd terus berusaha bertahan dan memperkuat posisinya di industri pelayaran.

Saat ini, perusahaan dipimpin oleh Presiden Direktur Achmad Agung Purwosaputro, bersama jajaran manajemen yang berfokus pada upaya untuk meningkatkan daya saing perusahaan di pasar internasional. Di kantor pusat Jakarta, tim manajemen berupaya menjaga kelangsungan dan keberlanjutan PT. Djakarta Lloyd dalam menghadapi berbagai tantangan industri pelayaran global.



Gambar 2.1. Logo PT. Djakarta Lloyd,  
(Sumber : Data PT. Djakarta Lloyd.Tahun 2024)



## **2.2 Visi dan Misi Perusahaan**

Visi: "Menjadikan Djakarta Lloyd sebagai perusahaan pelayaran dan penyedia logistik dengan standar internasional, yang handal, efisien, inovatif, dan memiliki ketahanan yang kuat."

Misi: Mengurangi biaya logistik baik di dalam negeri maupun luar negeri dengan kecepatan dan ketepatan waktu

## **2.3 Peran Cabang Perusahaan Surabaya**

Djakarta Lloyd Cabang Surabaya, yang dipimpin oleh Gery Ratman Hasmiyono sebagai Kepala Cabang, merupakan salah satu cabang yang sangat berperan dalam mendukung kelancaran operasional perusahaan di wilayah Indonesia bagian timur. Cabang Surabaya menjadi ujung tombak dalam menjalankan berbagai program strategis, terutama dalam melayani program tol laut yang bertujuan untuk meningkatkan konektivitas antar wilayah Indonesia, serta berbagai kegiatan keagenan umum lainnya yang mendukung pengiriman barang domestik dan internasional.

Kantor cabang ini terletak di Jalan Cendrawasih No. 28, Krembangan Selatan, Surabaya, yang memiliki lokasi strategis untuk mendukung operasional pengiriman barang melalui pelabuhan Surabaya, salah satu pelabuhan terbesar di Indonesia. Dengan adanya cabang Surabaya, Djakarta Lloyd dapat memperluas jangkauan layanannya dan mendukung kebutuhan logistik bagi berbagai industri di wilayah tersebut.

Djakarta Lloyd Cabang Surabaya Sebagai cabang yang aktif, tidak hanya terlibat dalam kegiatan pengiriman dan keagenan kapal, tetapi juga berfokus pada

peningkatan efisiensi operasional dan pelayanan yang cepat, tepat waktu, serta dengan biaya yang lebih kompetitif. Cabang ini turut serta dalam upaya perusahaan untuk tetap bersaing di pasar pelayaran global yang semakin berkembang.

## 2.4 Struktur Organisasi: Tugas dan Tanggung Jawab

Struktur organisasi Djakarta Lloyd Cabang Surabaya terdiri dari beberapa bagian yang memiliki peran penting dalam memastikan kelancaran operasional dan pelayanan kepada pelanggan. Berikut adalah rincian struktur organisasi beserta tugas dan tanggung jawab masing-masing bagian:



Gambar 2.2 Struktur Organisasi PT. Djakarta Lloyd,  
(Sumber : Data PT. Djakarta Lloyd. Tahun 2024)

### 2.4.1. Kepala Cabang

Cabang bertanggung jawab atas keseluruhan operasional dan manajerial di cabang Surabaya. Tugas utama Kepala Cabang mencakup pengambilan keputusan strategis, pengelolaan sumber daya manusia, serta memastikan implementasi program dan kebijakan yang ditetapkan oleh kantor pusat. Kepala Cabang juga

berperan dalam menjaga hubungan dengan klien, mitra bisnis, dan instansi terkait untuk mendukung kelancaran operasional di wilayah tersebut.

#### **2.4.2. Kepala Operasional**

Kepala Operasional bertanggung jawab dalam pengelolaan kegiatan operasional harian, termasuk koordinasi layanan pelayaran, pengiriman barang, serta keagenan kapal. Tugas utama Kepala Operasional adalah memastikan bahwa seluruh proses operasional berjalan efisien, tepat waktu, dan sesuai dengan standar yang ditetapkan. Selain itu, Kepala Operasional juga berperan dalam memonitoring kegiatan tol laut dan kegiatan logistik lainnya yang dilakukan oleh cabang Surabaya.

#### **2.4.3. Staff Divisi**

Staff Divisi bertanggung jawab atas pengelolaan pelaksanaan kegiatan lapangan di masing masing divisi, termasuk pelayanan, pelaporan terkait kapal yang sandar di Tanjung Perak Surabaya. Selain itu, bagian ini juga menangani berbagai tugas administratif umum, seperti pengelolaan fasilitas kantor, pengarsipan dokumen, dan memastikan kelancaran operasional non-teknis lainnya.

#### **2.4.4. Keuangan dan Administrasi**

Keuangan dan Administrasi bertanggung jawab atas pengelolaan aspek keuangan cabang, termasuk pembukuan, pengelolaan anggaran, dan pembayaran tagihan. Bagian ini juga memastikan kelancaran proses administrasi terkait transaksi keuangan dan pembuatan laporan keuangan yang diperlukan oleh kantor pusat. Keuangan dan Administrasi juga berperan dalam pengelolaan kas dan dana operasional yang digunakan untuk mendukung kegiatan cabang sehari-hari.

Struktur organisasi di cabang Surabaya ini dirancang untuk memastikan pembagian tugas yang jelas dan efisien dalam mengelola berbagai kegiatan operasional, sehingga Djakarta Lloyd Cabang Surabaya dapat tetap berfungsi optimal dalam memberikan layanan terbaik kepada pelanggan dan mitra bisnis.

## **2.5 Personalia.**

### **2.5.1. Rekrutmen**

Rekrutmen untuk karyawan di kantor cabang Surabaya diatur langsung oleh kantor pusat PT. Djakarta Lloyd, meskipun kantor cabang ini memiliki struktur organisasi yang relatif sederhana. Proses rekrutmen dilakukan dengan hati-hati untuk memastikan setiap karyawan yang dipilih memiliki kompetensi, pengalaman, dan pemahaman yang relevan dalam bidang pelayaran, logistik, serta pengelolaan operasional. Langkah-langkah ini bertujuan agar kebutuhan operasional perusahaan dapat terpenuhi secara optimal. Selain itu, calon karyawan juga diseleksi berdasarkan kemampuan adaptasi mereka terhadap dinamika industri pelayaran global, sehingga mampu mendukung perusahaan dalam menghadapi tantangan dan menjaga daya saing.

### **2.5.2. Jumlah Karyawan**

PT. Djakarta Lloyd Cabang Surabaya memiliki total 8 karyawan tetap, tidak seperti kantor pusat di Tanjung Priuk, Jakarta yang memiliki lebih banyak karyawan, biasanya hanya terdiri dari kepala cabang, kepala operasi, keuangan, dan beberapa staff, mengingat sifat organisasi yang sederhana dan fokus pada efisiensi operasional. Meskipun demikian, setiap karyawan memiliki peran yang sangat penting dalam mendukung kelancaran kegiatan operasional harian.

Jumlah karyawan pada kantor pusat dan cabang sebagai berikut:

Tabel 2.1. Daftar Jumlah Karyawan PT. Djakarta Lloyd.

Kantor	Karyawan
Pusat Tanjung Priok, Jakarta	20
Cabang Semarang	7
Cabang Manado	6
Cabang Sibolga	5
Cabang Banyuwangi	7
Cabang Surabaya	8
Cabang Benoa	8
Cabang Berau	6
Cabang Pangkalan Susu	6
Cabang Makassar	8
Jumlah Karyawan	81

(Sumber : Data PT. Djakarta Lloyd, Tahun 2024)

### 2.5.3. Pendidikan Karyawan

Karyawan di cabang Surabaya memiliki latar belakang pendidikan yang sesuai dengan bidang pelayaran dan logistik, yang memungkinkan mereka untuk menjalankan tugasnya dengan baik. Sebagian besar karyawan memiliki pengalaman lebih dari 5 tahun di bidang pelayaran, baik di industri pelayaran domestik maupun internasional. Pendidikan mereka mencakup program-program yang relevan dengan operasional kapal, manajemen logistik, serta administrasi pelayaran.

### 2.5.4. Jam Kerja

Jam kerja kantor pada PT. Djakarta Lloyd Cabang Surabaya dimulai pada hari Senin sampai dengan Jumat dimulai pukul 09.00 WIB sampai dengan 17.00 WIB. Namun, untuk kegiatan yang berhubungan dengan kapal, jam kerja dapat disesuaikan dengan kebutuhan kapal dan jadwal operasional yang terkait. Kegiatan

kapal sering kali memerlukan fleksibilitas waktu, terutama saat berhubungan dengan pemuatan, pembongkaran, atau penjadwalan ulang kapal.

Tabel 2.2 Jam Kerja PT. Djakarta Lloyd

<b>Hari</b>	<b>Jam Kerja</b>	<b>Jam Istirahat</b>
Senin	09.00 WIB – 17.00 WIB	12.00 WIB – 13.00 WIB
Selasa	09.00 WIB – 17.00 WIB	12.00 WIB – 13.00 WIB
Rabu	09.00 WIB – 17.00 WIB	12.00 WIB – 13.00 WIB
Kamis	09.00 WIB – 17.00 WIB	12.00 WIB – 13.00 WIB
Jumat	09.00 WIB – 17.00 WIB	12.00 WIB – 13.00 WIB

(Sumber : Data PT. Djakarta Lloyd, Tahun 2024)

#### **2.5.5. Kesejahteraan Karyawan**

Kesejahteraan karyawan di cabang Surabaya memadai dan sesuai dengan peraturan ketenagakerjaan yang berlaku di Indonesia. Hal ini mencakup kompensasi yang adil, tunjangan kesehatan, jaminan sosial, serta fasilitas lainnya yang mendukung kesejahteraan dan kenyamanan karyawan dalam menjalankan tugasnya. Perusahaan juga memastikan bahwa hak-hak karyawan dipenuhi sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

#### **2.5.6. Komunikasi dan Persiapan Kegiatan**

Jumlah karyawan yang terbatas di PT. Djakarta Lloyd Cabang Surabaya memerlukan komunikasi yang intens dan koordinasi yang baik antar tim sangat penting untuk memastikan kelancaran setiap kegiatan operasional, terutama yang berkaitan dengan kegiatan kapal. Persiapan yang matang, baik dari sisi administrasi, logistik, maupun operasional kapal, menjadi faktor kunci dalam memastikan bahwa segala sesuatunya berjalan dengan lancar dan sesuai dengan standar yang ditetapkan oleh perusahaan.

## **2.6 Aktivitas atau Kegiatan Perusahaan**

PT. Djakarta Lloyd memiliki dua divisi utama yang berperan penting dalam menunjang kelancaran operasional perusahaan di cabang Surabaya, yaitu Divisi Keagenan dan Divisi Tol Laut. Berikut adalah rincian aktivitas dan kegiatan yang dilakukan oleh masing-masing divisi:

### **2.6.2. Divisi Tol Laut**

Divisi Keagenan Djakarta Lloyd bertugas untuk melayani keagenan kapal, baik kapal asing maupun kapal lokal. Beberapa kegiatan utama yang dilakukan oleh divisi ini meliputi:

1. Pemasaran Jasa Keagenan Lokal: Divisi ini bertanggung jawab untuk memasarkan dan menyediakan jasa keagenan untuk kapal yang beroperasi di perairan domestik Indonesia. Hal ini mencakup koordinasi dengan pemilik kapal, operator pelabuhan, dan instansi terkait untuk memastikan kelancaran proses operasional kapal.
2. *Crew Change*: Divisi ini juga mengatur kegiatan pergantian kru kapal, termasuk pengaturan perjalanan kru, akomodasi, serta pengurusan dokumen yang diperlukan untuk pergantian kru yang sesuai dengan regulasi pelayaran.
3. Perpanjangan Sertifikat: Untuk memastikan kapal tetap memenuhi standar operasional dan peraturan yang berlaku, divisi keagenan juga bertugas dalam pengurusan perpanjangan sertifikat kapal, termasuk sertifikat keselamatan, sertifikat kelaikan kapal, dan dokumen lainnya yang diperlukan.
4. Pengurusan Perizinan: Divisi ini juga bertanggung jawab untuk mengurus berbagai perizinan yang diperlukan oleh kapal, baik itu izin berlayar, izin

bongkar muat, maupun izin terkait lingkungan dan keselamatan yang diwajibkan oleh pemerintah dan otoritas pelabuhan.

### **2.6.2. Divisi Tol Laut**

Divisi Tol Laut Djakarta Lloyd berperan penting dalam mendukung program pemerintah dalam meningkatkan konektivitas antar wilayah Indonesia melalui jalur laut. Berikut adalah kegiatan utama yang dilakukan oleh divisi ini:

1. Pemasaran Ruang Muat Barang Tol Laut: Divisi ini bertanggung jawab untuk memasarkan ruang muat kapal untuk pengiriman barang antar pulau melalui program tol laut, yang bertujuan untuk mengurangi biaya logistik dan meningkatkan distribusi barang ke wilayah terpencil di Indonesia.
2. Pengelolaan Kontainer Tol Laut: Divisi ini mengelola penggunaan dan pengiriman kontainer untuk program tol laut, termasuk pemantauan kondisi kontainer, pengisian, dan pengosongan kontainer sesuai dengan kebutuhan pengiriman barang.
3. Pelayanan Bongkar Muat Kapal Tol Laut: Divisi ini juga mengatur kegiatan bongkar muat barang dari kapal yang beroperasi dalam program tol laut. Kegiatan ini dilakukan dengan efisiensi tinggi untuk memastikan barang dapat sampai tepat waktu di tujuan dengan biaya yang lebih rendah.
4. Penyediaan Keperluan Kapal: Untuk mendukung operasional kapal yang terlibat dalam program tol laut, divisi ini bertanggung jawab untuk memastikan bahwa semua keperluan kapal tersedia, mulai dari bahan bakar, perlengkapan keselamatan, hingga kebutuhan logistik lainnya.



5. Keperluan Kru Kapal: Divisi ini juga mengatur kebutuhan kru kapal yang beroperasi dalam program tol laut, termasuk pengaturan logistik, akomodasi, serta pengurusan dokumen yang diperlukan.
6. Sertifikasi Kapal dan Perizinan: Divisi Tol Laut juga bertanggung jawab untuk memastikan kapal-kapal yang terlibat dalam program ini memiliki sertifikat yang valid dan telah memperoleh izin yang diperlukan untuk beroperasi, baik dari otoritas pelabuhan maupun instansi terkait lainnya.

Melalui kedua divisi ini, PT. Djakarta Lloyd dapat terus memberikan layanan terbaik kepada pelanggan, memastikan kelancaran operasional kapal, serta berkontribusi pada pengembangan infrastruktur logistik nasional, khususnya dalam program tol laut.

### **2.7 Kapal Kendhaga Nusantara 3**

Kapal Kendhaga Nusantara 3 adalah kapal tipe kontainer milik Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, dirancang untuk mendukung layanan distribusi logistik di wilayah perairan Indonesia. Dibangun pada tahun 2016 di Lamongan, Indonesia, kapal ini memiliki panjang keseluruhan 74,30 meter dengan lebar 17,20 meter. Kapal berbendera Indonesia ini diklasifikasikan oleh Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) dan memiliki IMO number 9838711 serta call sign YCME2. Dengan kapasitas muatan hingga 105 TEUS, termasuk 7 reefer plugs, kapal ini dirancang untuk melayani pelayaran jarak pendek dengan efisiensi tinggi.

Kapal Kendhaga Nusantara 3 dilengkapi dengan mesin utama Mitsubishi S12R-2TMPTK berkekuatan total 2 x 1645 HP, didukung oleh tiga generator Cummins NTA-855DM berkapasitas masing-masing 300 KVA. Kapal ini memiliki

kecepatan maksimum 12 knot dan kecepatan ekonomis 6 knot, menjadikannya andal untuk layanan logistik yang stabil. Selain itu, kapal ini memiliki kapasitas tangki air tawar sebesar 117,58 KL dan tangki bahan bakar 247 KL, memungkinkan operasional jangka panjang tanpa banyak pengisian ulang. Dengan draft musim panas 3,50 meter dan daya angkut maksimum 4300 ton, kapal ini menjadi salah satu tulang punggung program tol laut di Indonesia.

Kapal ini dipimpin oleh Nakhoda bernama Tony Salim, seorang profesional berpengalaman yang memimpin operasi sesuai standar operasional dan keselamatan pelayaran nasional. Kapal Kendhaga Nusantara 3 juga dilengkapi dengan kru terlatih serta perlengkapan keselamatan yang memenuhi regulasi internasional dan nasional. Semua operasi pengangkutan dilakukan dengan kepatuhan ketat terhadap peraturan yang berlaku, termasuk pengangkutan barang berbahaya seperti kopra, LPG, aspal, dan lainnya sesuai standar IMDG Code (International Maritime Dangerous Goods Code).

Dengan spesifikasi teknis dan kemampuan operasional tersebut, Kapal Kendhaga Nusantara 3 berperan penting dalam mendukung kelancaran program tol laut yang bertujuan menghubungkan wilayah-wilayah terpencil di Indonesia dengan pusat perdagangan utama, seperti Surabaya dan Makassar. Kapal ini tidak hanya mendukung distribusi barang secara efisien tetapi juga membantu menurunkan biaya logistik antar pulau, memberikan dampak positif pada ekonomi nasional.

## **BAB III**

### **LANDASAN TEORI**

#### **3.1 Kebijakan Tol Laut**

Teori kebijakan publik menjelaskan proses pembuatan kebijakan oleh pemerintah yang dipengaruhi oleh berbagai faktor sosial, politik, dan ekonomi. Beberapa teori utama termasuk teori elit, yang menyoroti kekuasaan kelompok kecil dalam pembuatan kebijakan; pluralisme, yang menekankan interaksi antara berbagai kelompok kepentingan; dan teori rasional, yang berfokus pada keputusan berbasis analisis data dan efisiensi. Selain itu, ada teori inkrementalisme yang melihat kebijakan sebagai perubahan bertahap, serta teori sistem yang memandang kebijakan sebagai bagian dari sistem sosial yang lebih besar. Penerapan teori ini membantu memahami kompleksitas dan dinamika pembuatan kebijakan publik.

Tol Laut adalah program pemerintah Indonesia untuk meningkatkan konektivitas antarwilayah, khususnya daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan, dengan menggunakan angkutan laut. Dalam konteks teori kebijakan, Tol Laut melibatkan berbagai aktor dan kepentingan, mencerminkan pluralisme dalam pembuatan kebijakan. Program ini juga bisa dilihat dari perspektif teori rasional, yang bertujuan untuk menciptakan solusi efisien dalam distribusi barang dengan subsidi angkutan laut. Selain itu, kebijakan Tol Laut dapat dipengaruhi oleh faktor elit, dengan keputusan yang diambil oleh pemerintah pusat dan sektor terkait untuk memastikan keberlanjutan dan pemerataan distribusi barang di seluruh Indonesia.

Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 mengatur perubahan atas PP Nomor 20 Tahun 2010 terkait tata kelola angkutan barang, khususnya untuk daerah-daerah tertentu. Dalam konteks program Tol Laut, perubahan ini fokus pada pemberian subsidi angkutan barang ke daerah-daerah yang lebih sulit dijangkau, seperti daerah tertinggal dan perbatasan. Kebijakan ini bertujuan untuk meningkatkan distribusi logistik antarwilayah dan mengurangi ketimpangan harga barang. Selain itu, peraturan ini memastikan pelaksanaan pelayanan angkutan barang yang lebih terorganisir dengan baik dan lebih efisien, dengan dukungan pemerintah terhadap biaya angkutan.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2018 mengatur penyelenggaraan kewajiban pelayanan publik untuk angkutan barang di laut. Fokus utama peraturan ini adalah mengatur rute, tarif, serta kewajiban perusahaan pelayaran untuk memenuhi kebutuhan distribusi barang ke daerah-daerah yang membutuhkan. Dalam implementasinya, peraturan ini mendukung kelancaran pengiriman barang dengan biaya yang lebih terjangkau, khususnya untuk daerah-daerah yang kurang terjangkau transportasi darat. Program ini mendukung program Tol Laut dengan tujuan meningkatkan konektivitas antarwilayah dan menciptakan pemerataan ekonomi melalui distribusi barang yang efisien dan terjangkau.

Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2021 mengatur tentang penyelenggaraan kewajiban pelayanan publik untuk angkutan barang di laut ke daerah-daerah yang tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan. Tujuan utama dari peraturan ini adalah untuk memastikan distribusi barang yang merata ke seluruh wilayah Indonesia, terutama yang lebih sulit dijangkau. Program ini melibatkan subsidi angkutan laut

untuk menjaga kestabilan harga barang dan mendorong pemerataan pembangunan. Pemerintah memberikan dukungan agar angkutan barang tetap terjangkau dan efisien, memperkuat konektivitas antarwilayah, serta mendukung pertumbuhan ekonomi yang lebih merata.

Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 147 Tahun 2023 memberikan penugasan khusus kepada PT Pelayaran Samudera Djakarta Lloyd untuk menyelenggarakan kewajiban pelayanan publik angkutan barang di laut pada tahun anggaran 2024. Sebagai bagian dari program Tol Laut, PT Pelayaran Samudera Djakarta Lloyd akan mengoperasikan kapal negara untuk mengangkut barang ke daerah-daerah yang tergolong terpencil, terluar, dan perbatasan. Penugasan ini bertujuan untuk memastikan kelancaran distribusi barang ke wilayah-wilayah yang memerlukan perhatian khusus, dengan tetap mengedepankan efisiensi dan biaya yang terjangkau bagi masyarakat.

Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang di Laut Tahun Anggaran 2024, Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut menetapkan penempatan kapal negara yang akan dioperasikan oleh perusahaan angkutan laut nasional, seperti PT Pelayaran Samudera Djakarta Lloyd, untuk melaksanakan program Tol Laut. Penempatan kapal negara ini bertujuan untuk memastikan bahwa rute-rute angkutan barang ke daerah-daerah yang membutuhkan tetap terlayani dengan baik. Program ini mengutamakan efisiensi biaya angkutan serta penyediaan layanan transportasi yang tepat waktu dan tepat tujuan. Pemberian tugas kepada perusahaan pelayaran ini diharapkan dapat mendukung distribusi barang yang lebih merata di seluruh wilayah Indonesia

## **3.2 Kapal dan Manajemen Operasional**

### **3.2.1. Pengertian Kapal**

Dikutip dari Buku Ajar Administrasi Pelayaran Niaga oleh Meyti Hanna Ester Kalangi, MM., M.Mar., dalam rangka mendukung pembangunan nasional dan mewujudkan wawasan nusantara, sistem transportasi yang efektif dan efisien sangat dibutuhkan. Angkutan laut merupakan salah satu moda transportasi utama yang harus terintegrasi dalam sistem transportasi nasional. Kapal laut memiliki peran penting dalam menghubungkan wilayah-wilayah, baik secara nasional maupun internasional, serta mendorong pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat. Kapal digunakan untuk mengangkut barang dan penumpang dari satu tempat ke tempat lain, serta berperan dalam meningkatkan konektivitas antarpulau di Indonesia.

Lebih lanjut, dijelaskan bahwa secara hukum, kapal didefinisikan dalam berbagai peraturan. Menurut Pasal 309 ayat 1 KUHD, kapal adalah semua alat berlayar, termasuk kapal karam, mesin pengeruk lumpur, mesin penyedot pasir, dan alat pengangkut terapung lainnya. Sementara itu, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mendefinisikan kapal sebagai kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang dapat digerakkan oleh tenaga angin, tenaga mekanik, atau energi lainnya. Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan juga memberikan definisi khusus terhadap "kapal perikanan" sebagai kapal yang digunakan untuk penangkapan, pengangkutan, pengolahan, serta penelitian eksplorasi perikanan.

Kapal dapat diklasifikasikan berdasarkan fungsinya ke dalam beberapa jenis, di antaranya kapal penumpang, kapal barang, kapal tanker, kapal khusus, dan kapal ikan. Kapal penumpang berfungsi untuk mengangkut orang, sering kali dalam bentuk feri yang juga dapat membawa kendaraan. Kapal barang dirancang khusus untuk mengangkut muatan dan dapat dibedakan menjadi kapal barang umum, kapal peti kemas, serta kapal barang curah. Kapal tanker digunakan untuk mengangkut minyak dan gas, sementara kapal khusus dibuat untuk mengangkut muatan tertentu seperti gas alam cair atau bahan makanan beku. Selain itu, kapal ikan digunakan dalam industri perikanan dengan ukuran yang disesuaikan dengan kebutuhan tangkapan.

### **3.2.2. Pengertian Manajemen Operasional Kapal**

Manajemen operasional kapal adalah proses perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan, dan pengendalian kegiatan yang berhubungan dengan pengoperasian kapal untuk memastikan efisiensi, keselamatan, dan kepatuhan terhadap peraturan yang berlaku dalam industri pelayaran.

Menurut beberapa ahli, pengertian manajemen operasional kapal dapat dijabarkan sebagai berikut:

1. *Coyle, Bardi, and Langley (2013)*: Manajemen operasional kapal merujuk pada keseluruhan kegiatan yang memastikan kapal dapat beroperasi dengan baik, mulai dari perawatan kapal, pengelolaan kru, pemeliharaan peralatan, serta pengaturan jadwal pelayaran agar sesuai dengan permintaan pasar dan peraturan keselamatan.

2. *Kirk Hamilton (2012)*: Dalam konteks manajemen operasional kapal, fokus utamanya adalah untuk mencapai kinerja yang optimal melalui pengelolaan sumber daya kapal, pemeliharaan rutin, serta koordinasi antar departemen kapal, seperti departemen teknis, logistik, dan keuangan.

Secara umum, manajemen operasional kapal bertujuan untuk menjaga kelancaran operasional kapal, meningkatkan produktivitas dan efisiensi, serta memastikan kapal beroperasi dengan aman, mengurangi resiko kecelakaan, dan memenuhi standar regulasi yang ada.

### **3.2.3. Aspek Manajemen Operasional Kapal**

Beberapa aspek penting dalam manajemen operasional kapal meliputi:

1. Optimasi rute pelayaran yang dipilih harus mempertimbangkan jarak, kondisi cuaca, arus laut, dan biaya operasional. Optimasi rute bertujuan untuk mengurangi waktu pelayaran dan konsumsi bahan bakar tanpa mengorbankan keselamatan.
2. Pengelolaan kecepatan kapal adalah salah satu faktor kunci dalam efisiensi operasional. Menjaga kecepatan optimal sesuai dengan kondisi cuaca, beban kapal, dan kebutuhan operasional dapat menghemat bahan bakar sekaligus memperpanjang umur mesin.
3. Penggunaan dan Pengelolaan Sumber Daya. seperti bahan bakar, kru kapal, dan perlengkapan operasional harus dikelola dengan baik. Efisiensi dalam penggunaan sumber daya ini membantu menekan biaya operasional sekaligus meningkatkan kinerja kapal.



4. Perawatan dan Pemeliharaan Kapal. Pemeliharaan preventif merupakan bagian penting dari manajemen operasional. Perawatan yang terjadwal dan tepat waktu dapat mengurangi risiko kerusakan teknis yang dapat menghambat pelayaran.
5. Pengelolaan beban dan kapasitas kapal harus dikelola secara optimal untuk memastikan distribusi muatan yang aman dan efisien. Pengaturan beban yang baik juga memengaruhi stabilitas kapal selama pelayaran.

### **3.3. Keagenan Kapal**

Keagenan kapal merupakan layanan yang berperan penting dalam pengelolaan operasional kapal di pelabuhan. Agen kapal bertanggung jawab untuk memastikan proses kedatangan dan keberangkatan kapal berjalan lancar, mengurus berbagai dokumen pelabuhan, serta memfasilitasi logistik selama kapal berlabuh. Agen kapal juga mengatur kebutuhan kapal dan awak kapal, termasuk perawatan dan penyediaan kebutuhan lainnya. Dalam pelaksanaan tugasnya, agen kapal berkoordinasi dengan berbagai pihak terkait, seperti otoritas pelabuhan, perusahaan pelayaran, serta pihak logistik, untuk memastikan kelancaran seluruh proses operasional kapal yang berlayar menuju dan dari pelabuhan.

Dalam sistem keagenan kapal, agen berfungsi sebagai penghubung antara operator kapal dan berbagai pemangku kepentingan lainnya di pelabuhan. Mereka membantu dalam penjadwalan kapal, pengaturan bongkar muat barang, serta pemenuhan administrasi terkait dengan pelabuhan. Selain itu, agen kapal berperan dalam menangani isu-isu yang muncul selama kapal berlabuh, seperti masalah teknis kapal atau kebutuhan khusus yang mungkin timbul. Keberhasilan keagenan

kapal sangat bergantung pada koordinasi yang efektif antar pihak terkait untuk memastikan arus barang dan kapal berjalan dengan efisien dan tepat waktu.

Peran agen kapal juga sangat vital dalam memastikan kepatuhan terhadap regulasi yang berlaku di pelabuhan dan dalam perjalanan kapal. Mereka bertugas memastikan bahwa kapal mematuhi ketentuan yang telah ditetapkan oleh otoritas pelabuhan dan peraturan perundang-undangan terkait, termasuk standar keselamatan, pengelolaan lingkungan, serta peraturan lainnya. Keagenan kapal yang efektif akan berkontribusi pada kelancaran arus barang dan efisiensi operasional kapal, terutama di pelabuhan yang sibuk dan dalam program pemerintah seperti Tol Laut yang bertujuan untuk mempercepat distribusi barang antarwilayah Indonesia.

## **BAB IV**

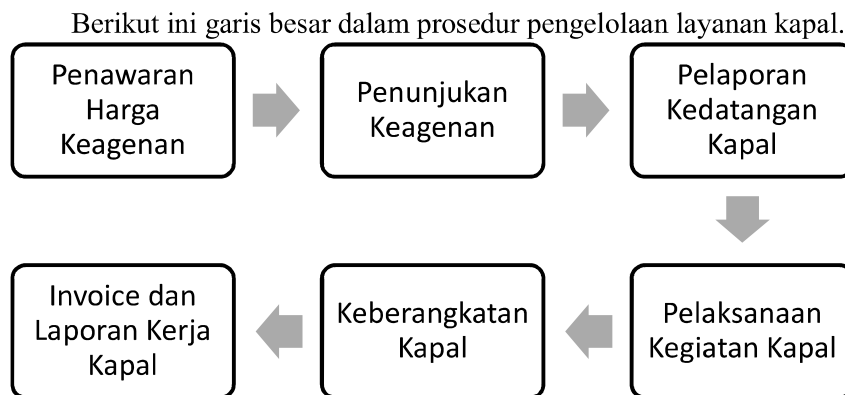
### **PEMBAHASAN**

#### **4.1 Kegiatan Praktis**

Kegiatan magang yang dilakukan di PT Djakarta Lloyd merupakan bagian dari program pengembangan keterampilan dalam industri pelayaran, khususnya dalam hal pengelolaan operasional kapal dan layanan keagenan. Selama magang, kegiatan sehari-hari dilakukan dengan menyesuaikan jadwal kantor dan jam operasional kapal, yang mencakup pemantauan kedatangan kapal serta pengawasan kapal yang sedang berlayar menuju pelabuhan tujuan di trayek yang telah ditentukan.

Data yang digunakan dalam laporan ini diperoleh melalui observasi langsung dan pencatatan informasi terkait kedatangan kapal, operasi yang dilakukan selama perjalanan, serta faktor-faktor yang mempengaruhi kelancaran operasional kapal seperti cuaca, kondisi pelabuhan, dan status teknis kapal. Pengumpulan data dilakukan dengan cara berinteraksi dengan sistem informasi internal PT Djakarta Lloyd yang mencatat aktivitas kapal secara rinci.

Hasil dari pengumpulan data ini akan digunakan untuk menganalisis kinerja kapal, mengidentifikasi pola atau masalah yang muncul selama perjalanan, serta memberikan rekomendasi untuk meningkatkan efisiensi dan ketepatan waktu operasional kapal dalam program Tol Laut. Pendekatan ini membantu mempersiapkan analisis lebih lanjut mengenai pengelolaan logistik dan rantai pasokan dalam industri pelayaran, khususnya dalam konteks pelayanan kapal oleh PT Djakarta Lloyd.



Gambar 4.1. Prosedur Pengelolaan Layanan Kapal  
(Sumber :Data diolah Penulis, Tahun 2024)

Kegiatan magang ini juga memberikan wawasan praktis mengenai bagaimana manajer operasional kapal mengelola dan menyelaraskan berbagai faktor yang dapat memengaruhi kelancaran operasional kapal, sekaligus memberikan pemahaman yang lebih dalam mengenai tantangan yang dihadapi dalam pengelolaan armada kapal di perusahaan pelayaran besar

#### 4.2 Metode Magang

Proses magang dilaksanakan bersamaan dengan pekerjaan sebagai staf operasional di PT Djakarta Lloyd. Oleh karena itu, magang dilakukan dengan pendekatan yang menggunakan dua sudut pandang yang berbeda, yakni sebagai seorang karyawan yang terlibat langsung dalam operasi sehari-hari perusahaan dan sebagai seorang mahasiswa magang yang menjalankan tugas-tugas sesuai dengan kurikulum yang diberikan oleh kampus.

Sebagai karyawan, kegiatan magang mencakup partisipasi dalam pengelolaan operasional kapal, penanganan kedatangan kapal, koordinasi dengan pihak terkait, serta pemecahan masalah yang terjadi selama proses pelayaran. Sebagai mahasiswa magang, kegiatan magang difokuskan pada pembelajaran terkait konsep-konsep

teori yang diterapkan dalam dunia industri, serta bagaimana teori tersebut diimplementasikan dalam praktik operasional di PT Djakarta Lloyd.

Pendekatan ini memberikan pemahaman yang lebih baik tentang peran masing-masing di dunia kerja serta pengalaman langsung dalam menerapkan pengetahuan yang didapatkan selama perkuliahan.

Tabel 4.1 Jadwal Magang Agustus - Desember 2024

Tanggal	Hari	Waktu	Voyage/Kegiatan	Detail Pekerjaan
01 - 02 Agustus 2024	Kamis - Jumat	09:00 - 17:00	Kegiatan magang di kantor	
05 - 09 Agustus 2024	Senin - Jumat	09:00 - 17:00	Kegiatan magang di kantor	
08 Agustus 2024	Kamis	09:00 - 17:00	Pelayanan kapal Kendhaga Nusantara 3 - Voyage 8	Menerima manifes kargo, crew list, dan SPB
10 Agustus 2024	Sabtu	09:00 - 17:00	Pelayanan kapal Kendhaga Nusantara 3 - Voyage 8	Melaporkan kedatangan kapal melalui Inaportnet
12 Agustus 2024	Senin	09:00 - 17:00	Pelayanan kapal Kendhaga Nusantara 3 - Voyage 8	Melaporkan rencana bongkar muat via Phinnisi
13 Agustus 2024	Selasa	09:00 - 17:00	Pelayanan kapal Kendhaga Nusantara 3 - Voyage 8	Clearance In, permohonan pandu, meeting tambatan
14 - 20 Agustus 2024	Rabu - Selasa	09:00 - 17:00	Pelayanan kapal Kendhaga Nusantara 3 - Voyage 8	Kegiatan operasional kapal di Tanjung Perak
21 - 23 Agustus 2024	Rabu - Jumat	09:00 - 17:00	Kegiatan magang di kantor	Penyusunan Laporan Operasional
26 - 30 Agustus 2024	Senin - Jumat	09:00 - 17:00	Kegiatan magang di kantor	
02 - 06 September 2024	Senin - Jumat	09:00 - 17:00	Kegiatan magang di kantor	
09 - 13 September 2024	Senin - Jumat	09:00 - 17:00	Kegiatan magang di kantor	

11 September 2024	Rabu	09:00 - 17:00	Pelayanan kapal Kendhaga Nusantara 3 - Voyage 9	Menerima manifes kargo, crew list, dan SPB
12 - 14 September 2024	Kamis - Sabtu	09:00 - 17:00	Pelayanan kapal Kendhaga Nusantara 3 - Voyage 9	Melaporkan kedatangan kapal dan bongkar muat
26 September 2024	Kamis	09:00 - 17:00	Pelayanan kapal Kendhaga Nusantara 3 - Voyage 9	Kapal melanjutkan perjalanan dari Makassar
28 September - 03 Oktober 2024	Sabtu - Kamis	09:00 - 17:00	Pelayanan kapal Kendhaga Nusantara 3 - Voyage 9	Kegiatan operasional kapal di Tanjung Perak
07 - 11 Oktober 2024	Senin - Jumat	09:00 - 17:00	Kegiatan magang di kantor	Penyusunan Laporan Operasional
27 Oktober 2024	Minggu	09:00 - 17:00	Pelayanan kapal Kendhaga Nusantara 3 - Voyage 10	Menerima manifes kargo, crew list, dan SPB
28 - 31 Oktober 2024	Senin - Kamis	09:00 - 17:00	Pelayanan kapal Kendhaga Nusantara 3 - Voyage 10	Clearance In, permohonan pandu, meeting tambatan
02 - 07 November 2024	Sabtu - Kamis	09:00 - 17:00	Pelayanan kapal Kendhaga Nusantara 3 - Voyage 10	Kegiatan operasional kapal di Tanjung Perak
28 November 2024	Kamis	09:00 - 17:00	Pelayanan kapal Kendhaga Nusantara 3 - Voyage 11	Menerima manifes kargo, crew list, dan SPB
29 November - 07 Desember 2024	Jumat - Sabtu	09:00 - 17:00	Pelayanan kapal Kendhaga Nusantara 3 - Voyage 11	Clearance In, kegiatan operasional kapal
09 - 31 Desember 2024	Senin - Selasa	09:00 - 17:00	Kegiatan magang di kantor	Penyusunan Laporan Operasional

Sumber : Diolah Penulis, Tahun 2024

#### **4.2.1. Pelaporan Kedatangan Kapal kendhaga Nusantara 3**

Berdasarkan jadwal pelayaran kapal kami menunggu informasi keberangkatan kapal dari pelabuhan malbafa dengan tujuan Surabaya. Dokumen yang diterima adalah Crewlist, manifest kargo, dan surat ijin berlayar dengan tujuan Surabaya. Setelah menerima dokumen tersebut dari nakhoda melalui email maka dilakukannya pelaporan kepada kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan dengan menggunakan aplikasi inaportnet. Dalam aplikasi inaportnet di laporkanlah data – data kedatangan kapal berikut data yang di input.

1. Data keagenan adalah salah satu komponen penting dalam operasional kapal di pelabuhan. Data ini mencakup Rencana Pengoperasian Kapal (RPK) yang diterbitkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sebagai panduan utama dalam pengelolaan jadwal kapal, data pemilik kapal, surat penunjukan agen, serta dokumen lain yang menjadi dasar layanan keagenan. Selain itu, data keagenan juga melibatkan informasi terkait para pemangku kepentingan, seperti Perusahaan Bongkar Muat (PBM), Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL), dan instansi lainnya. Koordinasi dengan pihak-pihak ini bertujuan memastikan kegiatan operasional kapal berjalan efektif dan efisien, mulai dari kedatangan hingga keberangkatan. Dengan pengelolaan data yang baik, proses layanan keagenan dapat mendukung kelancaran aktivitas kapal di pelabuhan, memastikan seluruh proses berjalan sesuai aturan yang berlaku, serta meminimalkan risiko operasional akibat kesalahan administrasi.
2. Data kapal mencakup informasi lengkap mengenai identitas dan spesifikasi kapal. Identitas kapal meliputi nama kapal, bendera, dan nomor IMO,

sedangkan spesifikasinya mencakup dimensi seperti panjang, lebar, draft, dan kapasitas angkut. Informasi seperti ETA (Estimated Time of Arrival) dan ETD (Estimated Time of Departure) juga disertakan untuk mengatur jadwal kegiatan kapal di pelabuhan, sehingga proses operasional dapat terencana dengan baik. Selain itu, dokumen kapal seperti sertifikat kelaiklautan menjadi bagian penting dari data ini. Sertifikat ini memastikan kapal beroperasi sesuai standar keselamatan dan peraturan internasional. Dengan data kapal yang lengkap dan akurat, aktivitas operasional dapat berjalan optimal, termasuk proses bongkar muat, inspeksi, dan pelayaran, sehingga risiko keterlambatan atau pelanggaran peraturan dapat diminimalkan.

3. Data muatan mencakup informasi detail mengenai manifest barang yang akan dibongkar atau dimuat, seperti jenis, jumlah, dan tujuan barang. Untuk barang berbahaya, manifest harus dilengkapi dengan rincian risiko serta prosedur penanganannya, guna memastikan keselamatan selama proses bongkar muat dan menghindari kecelakaan di pelabuhan. Selain itu, data muatan juga mencakup informasi tentang limbah kapal, seperti sampah domestik, air ballast, serta limbah tercemar lainnya. Penanganan limbah ini harus dilakukan sesuai standar internasional, seperti yang diatur dalam konvensi MARPOL, untuk menjaga kelestarian lingkungan laut. Dengan pengelolaan data muatan yang baik, operasional bongkar muat dapat berjalan lancar dan efisien, sekaligus mendukung keselamatan kerja di pelabuhan serta pelestarian ekosistem maritim.



4. Data awak kapal dan penumpang berisi informasi lengkap mengenai setiap orang di atas kapal. Untuk awak kapal, data ini mencakup nama, identitas, kode pelaut, ijazah pelaut, jabatan, serta dokumen lain seperti buku pelaut dan Surat Perjanjian Kerja Laut (SPKL). Informasi ini memastikan bahwa seluruh awak memiliki kualifikasi sesuai dengan peraturan, sehingga mampu menjalankan tugasnya dengan baik selama pelayaran. Selain itu, data penumpang mencakup informasi identitas seperti nama, nomor identitas, dan dokumen perjalanan yang diperlukan untuk keperluan administrasi dan keamanan. Pengelolaan data ini sangat penting untuk mendukung kelancaran operasional kapal, menjaga keselamatan seluruh penumpang dan awak, serta mempermudah proses inspeksi oleh pihak berwenang di pelabuhan tujuan.

#### **4.2.2. Layanan Sandar Kapal Kendhaga Nusantara 3**

Setelah melaporkan kedatangan kapal, agen kapal mengajukan permohonan tambat ke operator dermaga, dalam hal ini Pelindo. Agen juga menyerahkan Rencana Kegiatan Bongkar Muat (RKBM) untuk memasukkan kapal ke dalam antrian sandar. Selanjutnya, diadakan rapat tambatan guna menetapkan waktu dan lokasi sandar. Persiapan sandar dimulai dua jam sebelum waktu yang dijadwalkan, yang dikenal sebagai OHN (One Hour Notice). Pada tahap ini, agen memesan pandu dan tunda untuk membantu proses sandar. Selain itu, agen, petugas dermaga, dan petugas mooring bersiap di dermaga untuk memastikan sandaran kapal berlangsung aman dan efisien.

1. Proses Sandar dan Clearance In. Setelah kapal sandar, agen kapal naik ke kapal untuk mengambil dokumen yang diperlukan untuk pelaporan clearance in.

Proses ini melibatkan berbagai pihak, seperti Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan untuk pemeriksaan kedatangan kapal, serta Karantina Kesehatan Pelabuhan (KKP) untuk pemeriksaan kesehatan. Jika kapal asing, proses ini juga mencakup koordinasi dengan petugas imigrasi dan bea cukai. Namun, untuk kapal lokal dan program tol laut, clearance biasanya hanya melibatkan Syahbandar, Otoritas Pelabuhan, dan KKP. Proses clearance ini penting untuk memastikan kapal memenuhi semua persyaratan sebelum melanjutkan ke tahap berikutnya.

2. Kegiatan Bongkar Muat. Setelah proses clearance ini selesai, kapal dapat memulai kegiatan bongkar muat kargo. Perusahaan Bongkar Muat (PBM) dan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) akan naik ke kapal untuk berkoordinasi dengan kru terkait pelaksanaan bongkar muat. Manifest barang menjadi panduan utama dalam proses ini, memastikan jenis dan jumlah muatan sesuai dengan dokumen yang dilaporkan. Proses ini harus berjalan sesuai dengan rencana yang disusun dalam RKBM untuk mengoptimalkan waktu dan tenaga kerja. Dengan koordinasi yang baik, kegiatan bongkar muat tidak hanya efisien, tetapi juga memastikan keselamatan bagi kru dan lingkungan pelabuhan.
3. Persiapan Keberangkatan Kapal. Setelah bongkar muat selesai, kapal memulai persiapan keberangkatan. Agen kembali memberikan pemberitahuan OHN (One Hour Notice) untuk memastikan kapal siap meninggalkan dermaga. Agen juga memesan pandu dan tunda guna membantu proses keberangkatan kapal dari dermaga dengan aman. Selama tahap ini, agen, kru kapal, dan pihak

dermaga bekerja sama memastikan seluruh prosedur telah dilaksanakan dengan benar. Tahapan ini penting untuk meminimalkan risiko operasional dan memastikan jadwal keberangkatan kapal tidak terganggu. Setelah semua prosedur selesai, kapal meninggalkan dermaga menuju pelabuhan tujuan berikutnya.

4. Khusus Kendhaga Nusantara 3. Kapal Kendhaga Nusantara 3 memiliki prosedur khusus setelah kegiatan bongkar muat selesai. Kapal biasanya berlabuh sementara untuk menunggu pengisian bahan bakar minyak (BBM) bersubsidi. Selama masa tunggu ini, agen memastikan semua dokumen yang diperlukan untuk proses clearance out sudah siap. Setelah pengisian BBM selesai, kapal akan melakukan clearance out sebagai langkah akhir sebelum melanjutkan perjalanan ke pelabuhan berikutnya. Tahap ini dirancang untuk memastikan operasional kapal tetap berjalan lancar dan efisien, sesuai dengan peraturan yang berlaku di pelabuhan.

### **4.3 Pengumpulan Data**

Kapal Kendhaga Nusantara 3 adalah kapal yang melayani jaringan trayek tol laut dengan kode H-2. Kapal ini memiliki rute sebagai berikut:

1. Tanjung Perak - Makassar
2. Makassar - Bobong (Taliabu)
3. Bobong (Taliabu) - Malbufa (Sula)
4. Malbufa (Sula) - Tanjung Perak



Gambar 4.2. Jalur Pelayaran Kapal Kendhaga Nusantara 3  
(Sumber : Data PT. Djakarta Lloyd, Tahun 2024)

Tabel 4.2. Perhitungan Lama Perjalanan dalam Satu Pelayaran

RENCANA ANGGARAN BIAYA PENYELENGGARAAN KEWAJIBAN PELAYANAN PUBLIK UNTUK ANGKUTAN BARANG DI LAUT TRAYEK H-2 TAHUN ANGGARAN 2024												
KINERJA PELAYARAN												
NAMA KAPAL		: KM. KENDHAGA NUSANTARA 3										
TRAYEK		: H-2										
PANGKALAN		: TANJUNG PERAK										
No.	RUAS TRAYEK		JARAK (MIL)	WAKTU KINERJA PELABUHAN (PORT TIME) KEBERANGKATAN			WAKTU TEMPUH PELAYARAN	WAKTU KINERJA PELABUHAN (PORT TIME) KEDATANGAN			JUMLAH WAKTU PADA PELAYARAN	KETERANGAN
	DARI	KE		Olah Gerak	Labuh	Operasional Pelabuhan		Olah Gerak	Labuh	Operasional Pelabuhan		
1	TANJUNG PERAK	MAKASSAR	438	1	1	-48	54.75	1	1	-48	154.75	
2	MAKASSAR	BOBONG (TALIABU)	570	1	1	-48	71.25	1	1	-48	171.25	
3	BOBONG (TALIABU)	MALBUFA (SULA)	108	1	1	-48	13.50	1	1	-48	113.50	
4	MALBUFA (SULA)	TANJUNG PERAK	1075	1	1	-48	134.38	1	1	-48	234.38	
TOTAL :			4	4	4	192	273.88	4	4	192	673.88	
JUMLAH TOTAL :			673.88	28.08	145.88	7913						
Waktu yang dibutuhkan			28.08	:	Hari/Voyage	Jumlah waktu Olah Gerak dan Labuh	:	0.67	:	Hari		
Lay can			2	:	Hari	Jumlah waktu Operasional Pelabuhan	:	16.00	:	Hari		
SSHDEC pada saat pelabuhan				:	Hari	Jumlah waktu tempuh pelayaran	:	11.41	:	Hari		
Jumlah waktu dalam pelayaran (voyage)			30.08	:	Hari/Voyage	Jumlah waktu dalam pelayaran (voyage)	:	30.08	:	Hari		
Pelayaran (Voyage) dalam 1 (Satu) Tahun			12.14	:	Voyage	Dibulatkan	:	30	:	Hari		
				:		Dibulatkan	:	12	:	Voyage		

(Sumber : Data PT. Djakarta Lloyd, Tahun 2024)

Tabel 4.3. Jadwal Kapal Kendhaga Nusantara 3 dalam 1 Tahun

NO VOYAGE	SURABAYA		MAKASSAR		BOBONG (TALIABU)		MALBUFA (SULA)		SURABAYA	
	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA
VOYAGE 1	DOCKING	16 January 2024	23 January 2024	27 January 2024	30 January 2024	04 February 2024	08 February 2024	14 February 2024		
VOYAGE 2	16 February 2024	20 February 2024	28 February 2024	03 March 2024	06 March 2024	10 March 2024	15 March 2024	20 March 2024		
VOYAGE 3	22 March 2024	26 March 2024	03 April 2024	07 April 2024	10 April 2024	14 April 2024	19 April 2024	25 April 2024		
VOYAGE 4	27 April 2024	01 May 2024	08 May 2024	12 May 2024	15 May 2024	19 May 2024	24 May 2024	30 May 2024		
VOYAGE 5	01 June 2024	05 June 2024	12 June 2024	17 June 2024	20 June 2024	24 June 2024	29 June 2024	04 July 2024		
VOYAGE 6	06 July 2024	10 July 2024	18 July 2024	22 July 2024	25 July 2024	29 July 2024	03 August 2024	08 August 2024		
VOYAGE 7	10 August 2024	15 August 2024	22 August 2024	26 August 2024	29 August 2024	02 September 2024	07 September 2024	13 September 2024		
VOYAGE 8	15 September 2024	19 September 2024	26 September 2024	30 September 2024	03 October 2024	08 October 2024	12 October 2024	18 October 2024		
VOYAGE 9	20 October 2024	24 October 2024	01 November 2024	05 November 2024	08 November 2024	12 November 2024	17 November 2024	22 November 2024		
VOYAGE 10	24 November 2024	28 November 2024	06 December 2024	10 December 2024	13 December 2024	17 December 2024	22 December 2024	28 December 2024		
VOYAGE 11	30 December 2024	03 January 2025	10 January 2025	14 January 2025	17 January 2025	21 January 2025	26 January 2025	01 February 2025		
VOYAGE 12	03 February 2025	07 February 2025	14 February 2025	19 February 2025	22 February 2025	26 February 2025	03 March 2025	08 March 2025		

(Sumber : Data diolah Penulis, Tahun 2024)

1. *ETA (Estimated Time of Arrival)* adalah perkiraan waktu kedatangan kapal di pelabuhan. Sebagai Referensi dalam mengatur jadwal operasional, seperti persiapan tambatan, bongkar/muat, dan pelayanan lainnya.

2. *ETD (Estimated Time of Departure)* adalah perkiraan waktu keberangkatan kapal dari pelabuhan. Informasi ini digunakan untuk menyusun jadwal keberangkatan dan memastikan semua proses selesai tepat waktu.
3. *Voyage* adalah perjalanan atau pelayaran kapal dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya. Biasanya disertai nomor pelayaran (*voyage number*) untuk identifikasi spesifik rute atau jadwal perjalanan kapal tertentu.
4. *Docking* adalah proses kapal bersandar di dermaga yang dikhususkan untuk kegiatan perbaikan. Dalam konteks ini, docking juga dapat merujuk pada pemeliharaan kapal di galangan.Kapal

Kendhaga Nusantara 3 beroperasi dengan jumlah perjalanan (*voyage*) yang telah ditentukan sebanyak 12 kali per tahun. Setiap perjalanan memiliki kapasitas maksimal yang disubsidi oleh pemerintah untuk muatan kapal, yaitu 55 TEUs (*Twenty-foot Equivalent Units*) untuk muatan berangkat dan 55 TEUs untuk muatan balik per *voyage*. Hal ini disebabkan oleh keterbatasan ruang muat kapal dan daya apung kapal yang hanya mampu mengangkut 55 sampai 58 TEUs per trip dengan berat maksimal 23 ton per TEU.

Data yang diperoleh adalah berjumlah 4 *voyage* selama kurun waktu 5 bulan pada tahun 2024. Perhitungan awal per *voyage* mencakup kegiatan operasional di masing-masing pelabuhan singgah dengan durasi 48 jam kedatangan dan 48 jam keberangkatan, termasuk waktu untuk bongkar muat barang serta *clearance in* dan *clearance out*, waktu olah gerak masuk dan labuh selama 2 x 2 jam tiap pelabuhan, dan waktu perjalanan berlayar sesuai dengan jarak tempuh antar pelabuhan dengan rata – rata kecepatan laju kapal adalah 8 knot.

#### 4.3.4. Realisasi Pencapaian Pelayaran (*Voyage*) Tahun 2024:

Hasil akhir dari perjalanan yang telah dilakukan oleh kapal Kendhaga

Nusantara 3 di *voyage* 8 sampai 11 tahun 2024 adalah sebagai berikut

Tabel 4.4A Perbandingan Jadwal *Voyage* dengan Realisasi *Voyage*

VOYAGE	SURABAYA		MAKASSAR	
	ETA+Laycan	ETD	ETA	ETD
Jadwal Voyage 8	15/09/2024	19/09/2024	26/09/2024	30/09/2024
Realisasi Voyage 8	13/08/2024	20/08/2024	23/08/2024	25/08/2024
Jadwal Voyage 9	20/10/2024	24/10/2024	01/11/2024	05/11/2024
Realisasi Voyage 9	14/09/2024	03/10/2024	06/10/2024	09/10/2024
Jadwal Voyage 10	24/11/2024	28/11/2024	06/12/2024	10/12/2024
Realisasi Voyage 10	31/10/2024	07/11/2024	10/11/2024	12/11/2024
Jadwal Voyage 11	30/12/2024	03/01/2025	10/01/2025	14/01/2025
Realisasi Voyage 11	03/12/2024	07/12/2024	07/12/2024	07/12/2024
Jadwal Voyage 12	03/02/2025	07/02/2025	14/02/2025	19/02/2025
Tidak Terlaksana				

(Sumber : Data diolah Penulis, Tahun 2024)

Tabel 4.4B Perbandingan Jadwal *Voyage* dengan Realisasi *Voyage*

BOBONG (TALIABU)		MALBUFA (SULA)		SURABAYA	TOTAL WAKTU	
ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	Jam	Hari
03/10/2024	08/10/2024	08/10/2024	12/10/2024	18/10/2024	846,875	35,28
29/08/2024	01/09/2024	02/09/2024	11/09/2024	14/09/2024	768	32
08/11/2024	12/11/2024	12/11/2024	17/11/2024	22/11/2024	846,875	35,28
13/10/2024	20/10/2024	21/10/2024	27/10/2024	31/10/2024	1128	47
13/12/2024	17/12/2024	18/12/2024	22/12/2024	28/12/2024	846,875	35,28
16/11/2024	20/11/2024	21/11/2024	28/11/2024	03/12/2024	792	33
17/01/2025	21/01/2025	22/01/2025	26/01/2025	01/02/2025	846,875	35,28
14/12/2024	18/12/2024	19/12/2024	25/12/2024	30/12/2024	648	27
22/02/2025	26/02/2025	26/02/2025	03/03/2025	08/03/2025	846,875	35,2864583
					0	0

(Sumber : Data diolah Penulis, Tahun 2024)

Dari data perbandingan diatas terdapat perbedaan lamanya hari pelayaran kapal kendhaga nusantara 3. Hal ini dapat di telusuri penyebab dari keterlambatan pelayaran kapal sebagai berikut

Tabel 4.5. Data Kendala Yang Terjadi selama Perjalanan Kapal.

<b>VOY</b>	<b>KENDALA</b>
Voyage 8	Kendala Maintenance di Surabaya lebih 68 jam
	Kendala di Kegiatan BM Malbufa lebih 116 jam
Voyage 9	Kendala Maintenance di Surabaya lebih 356 jam
	Kendala di Kegiatan BM Bobong lebih 68 jam
	Kendala di Kegiatan BM Malbufa lebih 44 jam
Voyage 10	Kendala Maintenance di Surabaya lebih 68 jam
	Kendala di Kegiatan BM Malbufa lebih 68 jam
Voyage 11	Omisi tidak masuk makassar, Surabaya - Bobong
	Kendala di Kegiatan BM Malbufa lebih 44 jam
Voyage 12	Tidak Terlaksana

(Sumber : Data PT. Djakarta Lloyd, Tahun 2024)

#### **4.4 Analisis Data**

Analisis data dilakukan berdasarkan informasi yang telah dikumpulkan selama masa magang. Semua kejadian yang berpotensi memengaruhi waktu pelayaran telah dicatat secara rinci. Berikut adalah hasil analisis berdasarkan data yang terkumpul:

##### **4.4.1. Kendala dan Penyesuaian Waktu Operasional**

1. Maintenance di Surabaya: Kegiatan pemeliharaan di Surabaya membutuhkan tambahan waktu hingga 356 jam.
2. Kegiatan Bongkar Muat (BM): Kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Bobong sering mengalami keterlambatan dengan durasi tambahan hingga 68 jam. Sementara itu, kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Malbufa memerlukan waktu tambahan hingga 116 jam, termasuk antrian dermaga.

3. Waktu Operasional di Surabaya: Waktu operasional di Surabaya rata-rata membutuhkan tambahan waktu 44 jam untuk proses pengajuan BBM subsidi, perawatan kapal, dan persiapan muatan.

#### **4.4.2. Waktu Berlayar yang Diperlukan**

1. Surabaya ke Makassar: Waktu perkiraan untuk rute ini adalah 54 jam, tetapi realisasinya mencapai 72 jam. Penyebab keterlambatan adalah penurunan kecepatan kapal.
2. Makassar ke Bobong: Waktu perkiraan untuk rute ini adalah 71 jam, tetapi realisasinya mencapai 96 jam. Faktor cuaca dan penurunan kecepatan kapal menjadi penyebab keterlambatan.
3. Bobong ke Malbufo: Waktu perkiraan untuk rute ini adalah 13 jam, tetapi realisasinya mencapai 24 jam. Penyebab keterlambatan adalah dermaga tambat yang tidak memadai, sehingga kapal harus menunggu waktu tertentu.

#### **4.4.3. Penyebab Tambahan Waktu Operasional**

1. Maintenance: Di Surabaya, kegiatan maintenance membutuhkan tambahan waktu hingga 116 jam. Di Makassar, kegiatan ini membutuhkan tambahan waktu hingga 120 jam akibat kendala teknis.
2. Open Booking: Open booking di Surabaya membutuhkan tambahan waktu operasional untuk penyesuaian muatan dan administrasi.

#### **4.4.4. Total Keterlambatan dalam Voyage Tahun 2024**

1. Docking awal tahun: Docking awal tahun menyebabkan keterlambatan sebesar 15 hari atau setara dengan 367 jam.



2. Keterlambatan operasional: Keterlambatan operasional mencapai 19 hari atau setara dengan 463 jam.
3. Total keseluruhan keterlambatan: Total keterlambatan keseluruhan adalah 34 hari atau setara dengan 831 jam.

Berdasarkan data yang diperoleh, faktor-faktor utama yang memengaruhi efektivitas perjalanan Kendhaga Nusantara 3 meliputi: Penurunan kecepatan kapal selama pelayaran, ketidaksiapan fasilitas dermaga terutama di Malbufa, aktivitas bongkar muat yang sering mengalami keterlambatan, serta proses administrasi dan persiapan muatan di Surabaya yang membutuhkan waktu tambahan. Analisis ini menjadi dasar untuk merumuskan rekomendasi yang bertujuan meningkatkan efisiensi operasional kapal pada masa mendatang.

#### **4.5 Identifikasi Masalah**

Berdasarkan data dan analisis, masalah utama yang teridentifikasi adalah :

1. Keterlambatan operasional, waktu tambahan akibat kendala bongkar muat di pelabuhan Bobong dan Malbufa.
2. Keterlambatan operasional, antrean dermaga yang tidak memadai di Pelabuhan Bobong, yang harus berbagi dengan kapal penumpang.
3. Keterlambatan operasional, tertundanya kegiatan di Pelabuhan Surabaya terkait persiapan barang muatan dan pengajuan BBM Subsidi.
4. Fasilitas pelabuhan yang tidak memadai, tidak adanya alat pendukung kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Bobong dan Pelabuhan Malbufa.
5. Kurangnya moda transportasi darat, seperti *forklift* atau truk trailer untuk mobilisasi kontainer di Pelabuhan Bobong dan Pelabuhan Malbufa.

6. Penurunan kecepatan kapal, waktu pelayaran yang melebihi estimasi di rute Surabaya – Makassar, Makassar – Bobong, dan Bobong – Malbufo.
7. Kendala *maintenance* yang tidak terduga di Surabaya dan Makassar membutuhkan waktu hingga ratusan jam.
8. Kordinasi administrasi, kebutuhan waktu tambahan untuk proses administrasi seperti *open booking* dan *clearance*.

#### **4.6 Sebab dan Akibat Masalah**

##### **4.6.1. Sebab Masalah:**

1. Infrastruktur dermaga di pelabuhan tujuan yang belum memadai.
2. Kapasitas kapal yang terbatas dan kecepatan yang tidak optimal.
3. Proses administrasi yang membutuhkan waktu lama.
4. Kurangnya alat pendukung bongkar muat di Pelabuhan Bobong dan Pelabuhan Malbufo.
5. Tidak memadainya moda transportasi darat untuk mobilisasi barang di Pelabuhan Bobong dan Pelabuhan Malbufo.
6. Terjadinya antrean di Pelabuhan Bobong karena dermaga digunakan juga untuk melayani kapal penumpang.

##### **4.6.2. Akibat Masalah:**

1. Keterlambatan operasional hingga 34 hari dalam setahun.
2. Penurunan efisiensi layanan Tol Laut.
3. Dampak pada distribusi barang ke wilayah tujuan yang menyebabkan ketidakpuasan pengguna layanan.
4. Peningkatan biaya operasional akibat waktu tambahan yang diperlukan.

5. Penurunan produktivitas di Pelabuhan Bobong dan Pelabuhan Malbufo karena keterbatasan fasilitas

#### 4.7 Solusi Pemecahan Masalah

1. Optimalisasi Operasional Kapal:
  - a. Melakukan perawatan rutin kapal untuk memastikan kecepatan dan efisiensi operasional tetap optimal.
  - b. Penjadwalan ulang *voyage* dengan mempertimbangkan potensi keterlambatan di pelabuhan tujuan.
2. Peningkatan Infrastruktur Pelabuhan:
  - a. Bekerja sama dengan pihak pelabuhan untuk meningkatkan kapasitas dermaga dan fasilitas bongkar muat.
  - b. Mengusulkan pembangunan dermaga tambahan di pelabuhan yang sering mengalami antrian, seperti di Pelabuhan Bobong.
  - c. Pengadaan alat pendukung bongkar muat seperti *forklift* dan truk trailer untuk Pelabuhan Bobong dan Pelabuhan Malbufo.
3. Efisiensi Proses Administrasi:
  - a. Digitalisasi proses pengajuan BBM Subsidi dan *open booking* muatan untuk mengurangi waktu tunggu.
  - b. Meningkatkan koordinasi dengan pihak terkait di pelabuhan untuk mempercepat proses *clearance*.
4. *Monitoring* dan Evaluasi:
  - a. Membuat sistem *monitoring* waktu operasional dan pelayaran secara *real-time*.

b. Melakukan evaluasi setiap akhir *voyage* untuk mengidentifikasi kendala dan memperbaikinya sebelum *voyage* berikutnya.

5. Pengembangan Moda Transportasi Darat:

a. Mengupayakan tambahan moda transportasi seperti truk trailer dan *forklift* di Pelabuhan Bobong dan Pelabuhan Malbafa untuk mendukung kelancaran distribusi barang.

6. Manajemen Antrean Dermaga:

a. Mengatur jadwal keberangkatan dan kedatangan antara kapal penumpang dan barang di Pelabuhan Bobong.

b. Menyusun kebijakan prioritas untuk kapal barang yang mendukung Tol Laut.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **5.1 Kesimpulan**

Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan, berikut adalah kesimpulan yang dapat diambil:

1. Program Tol Laut yang dijalankan oleh PT Djakarta Lloyd dengan kapal Kendhaga Nusantara 3 pada tahun 2024 mengalami sejumlah tantangan operasional yang berdampak pada keterlambatan hingga 34 hari atau 831 jam.
2. Masalah utama meliputi fasilitas pelabuhan yang tidak memadai, kendala operasional seperti penurunan kecepatan kapal, antrean dermaga, serta proses administrasi yang memakan waktu tambahan.
3. Keterbatasan infrastruktur pelabuhan dan moda transportasi darat di Pelabuhan Bobong dan Pelabuhan Malbufa menjadi hambatan signifikan dalam kelancaran distribusi barang.
4. Solusi yang diusulkan meliputi optimalisasi operasional kapal, peningkatan infrastruktur pelabuhan, efisiensi proses administrasi, dan pengembangan moda transportasi darat untuk mendukung kelancaran pelaksanaan program Tol Laut.

#### **5.2 Saran**

Bagi PT Djakarta Lloyd:

1. Meningkatkan frekuensi perawatan kapal untuk memastikan kondisi optimal selama *voyage*.
2. Menjalinkan kerja sama dengan pihak pelabuhan untuk memperbaiki fasilitas dan mengurangi waktu antrean dermaga.

Bagi Pemerintah:

1. Mengalokasikan anggaran untuk pengadaan alat bongkar muat di Pelabuhan Bobong dan Pelabuhan Malbufa.
2. Membangun dermaga tambahan di pelabuhan yang sering mengalami antrean untuk mendukung peningkatan kapasitas operasional.

Bagi Penulis:

1. Memanfaatkan data dan analisis dari magang ini sebagai dasar penyusunan skripsi mendatang, dengan fokus pada peningkatan efisiensi dan efektifitas program Tol Laut.
2. Melakukan penelitian lebih lanjut untuk mengevaluasi implementasi solusi yang diusulkan dan dampaknya terhadap performa operasional pelabuhan yang dilalui Tol Laut.

## DAFTAR PUSTAKA

- Wahyudi, E. (2020). *Efisiensi Operasi Kapal dan Optimasi Rute*. Penerbit Deepublish..
- Sugiarto, E., & Prasetyo, B. (2015). *Pengelolaan Transportasi Laut: Teori dan Praktik*. Gava Media.
- Coyle, J. J., Bardi, E. J., & Langley, C. J. (2013). *Supply Chain Management: A Logistics Perspective (9th ed.)*. Cengage Learning.
- Hamilton, K. (2012). *Maritime Logistics and Supply Chain Management*. Routledge.
- Chopra, S., & Meindl, P. (2016). *Supply Chain Management: Strategy, Planning, and Operation (6th ed.)*. Pearson Education.
- Christopher, M. (2011). *Logistics & Supply Chain Management (4th ed.)*. Pearson Education.
- Kalangi, Meity Hanna Ester (2021). *Buku Ajar Administrasi Pelayaran Niaga*. Surabaya: Scopindo Media Pustaka.

LAMPIRAN

1. Foto Aktivitas Magang



Kapal sandar berlian barat



Kapal sandar berlian barat

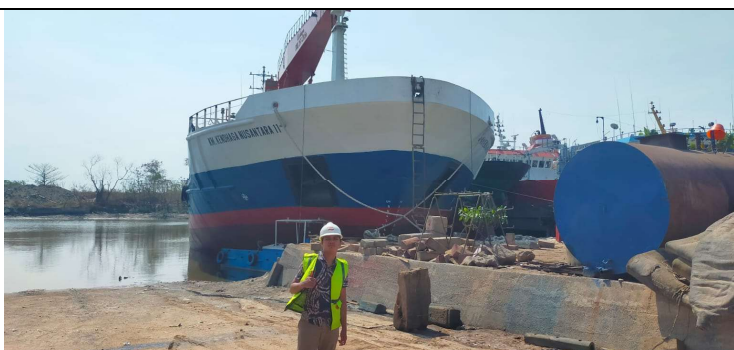


Kapal sandar berlian barat

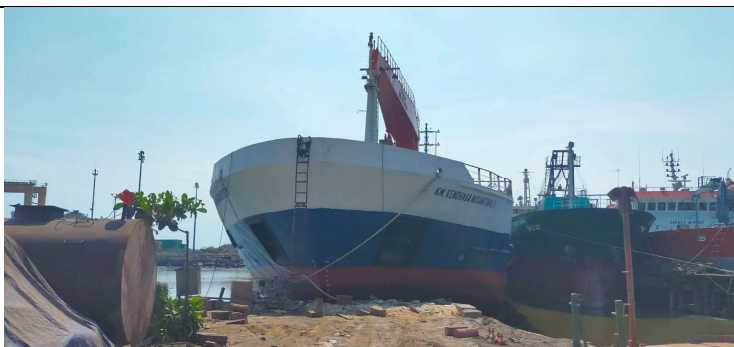




Kapal sandar berlian barat



Kondisi kapal dock



Kondisi kapal dock



Kondisi kapal saat naik dock



Survey keselamatan kapal



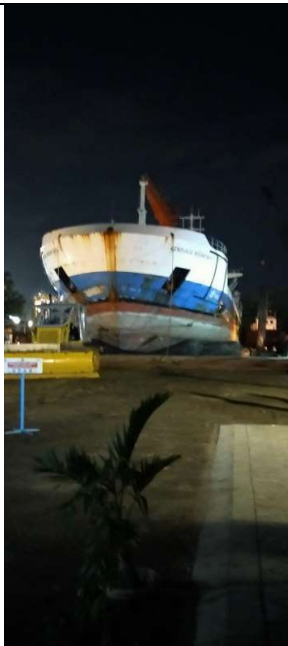
Survey keselamatan kapal



Meeting crew dan pemberian arahan dari kantor



Kondisi palka yang bermuatan container tol laut



Docking



Kegiatan di anjungan



Survey Kompaseren



Foto dari anjungan



2. Data Pendukung Yang Berhubungan dengan Laporan Magang

AA.2. 0351047

KSOPUTAMA/KSOPKHUSUS/KSOP/UPP  
PPK.27 135 10 2024  
No. Registrasi : .....



**PERINGATAN AWAL**  
UNTUK KESELAMATAN  
BERLINDUNG JIKA CUACA BURUK

**REPUBLIK INDONESIA**  
THE REPUBLIC OF INDONESIA

**SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR**  
PORT CLEARANCE

No. AA.2. UPP. H/AWK 135 X / 2024

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

Nama kapal... **KM. KENDHAGA NUSANTARA 3** Tonnase kotor... **GT. 2193**  
Ship Name Gross Tonnage

Bendera Kebangsaan... **INDONESIA** Nakhoda... **CAPT. TONNY SALIM**  
Nationality Flag Master

Nomor IMO... **9838711** Nama Panggil... **YCM2F**  
IMO Number Call Sign

Sesuai dengan Surat Pernyataan Keberangkatan Kapal yang dibuat oleh Nakhoda Kapal tanggal... **27-10-24** Pukul... **08:00** WS  
In accordance with Sailing Declaration issued by Master on dated... Time... LT

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

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

Bertolak dari... **PEL. MALBUFA** Pada tanggal/jam... **27-10-24** Pelabuhan tujuan... **SURABAYA**  
Departure from on date/time 10:00 LT Port of Destination

Jumlah awak kapal... **19 (SEMBILAN BELAS) ORANG** Dengan muatan... **SESUAI MANIFEST**  
Number of Ship Crews With cargoes

Tempat Diterbitkan... **MALBUFA**  
Place of issued

Pada tanggal... **27 OKTOBER 2024**  
Date

Jam... **09:30** LT  
Time



Perhatian :  
Attention :

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

3. Daftar Nilai dari Perusahaan



**SEKOLAH TINGGI ILMU ADMINISTRASI DAN MANAJEMEN KEPELABUHAN  
STIAMAK BARUNAWATI**  
Jl. Perak Barat 173 Surabaya  
Website : [www.stiamak.ac.id](http://www.stiamak.ac.id)

Telp. (031) 3291096  
E-mail : [info@stiamak.ac.id](mailto:info@stiamak.ac.id)

---

**NILAI MAGANG DI TEMPAT KERJA  
TAHUN 2024**

Nama : MUHAMAD AGUNG LUTHFI FADHLURROHMAN  
NIM : 21112051  
Tempat Magang : PT. DJAKARTA LLOYD (PERSERO) CABANG SURABAYA  
Alamat Instansi : JL CENDRAWASIH NO. 28. SURABAYA.  
Judul : ANALISIS DATA VOYAGE TERHADAP OPERASIONAL KAPAL  
KM KENDHAGA NUSANTARA 3 TAHUN 2024  
PT. DJAKARTA LLOYD CABANG SURABAYA.

NO	Penilaian Atas Dasar	Nilai		Keterangan
		Angka	Huruf	
1	Etika dan Kedisiplinan	81	A	SANGAT BAIK
2	Inisiatif dan Kreativitas	85	A	SANGAT BAIK
3	Hasil Magang	85	A	SANGAT BAIK
4	Hubungan dalam Lingkungan Kerja	83	A	SANGAT BAIK

Keterangan : Nilai diberikan berupa angka pada interval 1-100

1 - 50 : E (Gagal)  
51 - 55 : D (Kurang)  
56 - 65 : C (Cukup)  
66 - 70 : BC (Antara baik dan cukup)  
71 - 75 : B (Baik)  
76 - 80 : AB (Antara sangat baik dan baik)  
81 - 100 : A (Sangat baik)

Mengetahui,  
Pimpinan Perusahaan




Gerry Pakman Hasmiyono

Surabaya, 08. JANUARI 2025  
Pembimbing Perusahaan



ACEP HERTADI

#### 4. Surat Persetujuan Magang dari Perusahaan

	<b>SEKOLAH TINGGI ILMU ADMINISTRASI DAN MANAJEMEN KEPELABUHAN</b> <b>STIAMAK BARUNAWATI</b>	
	Jl. Perak Barat 173 Surabaya Website : <a href="http://www.stiamak.ac.id">www.stiamak.ac.id</a>	Telp. (031) 3291096 E-mail : <a href="mailto:info@stiamak.ac.id">info@stiamak.ac.id</a>

---


Nomor	: SKL / 275 / STIAMAK / VIII / 2024	Surabaya, 20 Agustus 2024
Klasifikasi	: Biasa	
Lampiran	: -	Yth. Pimpinan
Perihal	: Permohonan ijin penempatan magang	PT Djakarta LLOYD (Persero) di

**SURABAYA**


- Sehubungan dengan Kalender Akademik Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi dan Manajemen Kepelabuhan (STIAMAK) Barunawati Surabaya Tahun 2023/2024, dan dalam rangka meningkatkan kualitas pendidikan mahasiswa STIAMAK Barunawati, dengan ini STIAMAK Barunawati menugaskan para mahasiswa semester VII untuk melaksanakan kegiatan magang.
- Tersebut butir 1 diatas, mohon dapatnya Bapak/Ibu memberikan ijin bagi mahasiswa kami, atas nama:

No.	Nama	NIM
1	Muhamad Agung Luthfi F.	21112051
2	Dwi Setia Wijaksana	20111010

Untuk dapat melaksanakan magang di Kantor PT Djakarta LLOYD (Persero). Adapun jadwal pelaksanaan magang mahasiswa kami dapat menyesuaikan kesiapan Perusahaan.
- Demikian atas perhatian dan kerjasamanya, kami ucapkan terima kasih.



*Berry Patman, Kestisono*

**STIAMAK BARUNAWATI SURABAYA**  
**KETUA**  
  
**Dr. GUGUS WIJONARKO, MM**  
NIDN : 0708116501



SEKOLAH TINGGI ILMU ADMINISTRASI DAN MANAJEMEN KEPELABUHAN  
**STIAMAK BARUNAWATI**

Jl. Perak Barat 173 Surabaya  
Website : [www.stiamak.ac.id](http://www.stiamak.ac.id)


Telp. (031) 3291096  
E-mail : [info@stiamak.ac.id](mailto:info@stiamak.ac.id)

**LEMBAR BIMBINGAN MAGANG  
TAHUN 20.25**


Nama : MUHAMAD AGUNG LUTHFI FADHLURROHMAN  
NIM : 21112051  
Tempat Magang : PT DJAKARTA LLOYD  
Judul : ANALISIS DATA VOYAGE TERHADAP OPERASIONAL  
KAPAL KM. KENDHAGA NUSANTARA 3 TAHUN 2024  
PT DJAKARTA LLOYD CABANG SURABAYA.  
Pembimbing :

No.	Hari/ Tanggal	Bimbingan	Paraf
1.	4 SEP. 2024	PEMBIMBINGAN. PENBAJUAN judul.	<i>M<sub>1</sub></i>
2.	3 OKT. 2024	BAB I / II REVISI	<i>M<sub>1</sub></i>
3.	20 OKT 2024	BAB III REVISI	<i>M<sub>1</sub></i>
4.	15 NOV 2024	REVISI BAB IV.	<i>M<sub>1</sub></i>
5.	10 DEC 2024.	BAB IV dan V REVISI	<i>M<sub>1</sub></i>
6.	10 JAN 2025.	PERSETUJUAN LAPORAN MAGANG.	<i>M<sub>1</sub></i>

Mengetahui,  
Kaprosdi Ilmu Administrasi Bisnis

  
**JULI PRASTYORINI, S.Sos, MM**  
NIDN : 0708067104

Surabaya, 10. JANUARI 2024

Mahasiswa  
  
**MUHAMAD AGUNG LUTHFI  
FADHLURROHMAN**