

LAPORAN PENELITIAN



AKTIVITAS PT. (PERSERO) PELINDO III CABANG KOTABARU DALAM MENINGKATKAN PELAYANAN JASA KEPELABUHAN

Pengusul :

Capt. Bagus Satriya Wicaksono, S.Sit., SH.,
M.M.Tr., M.Mar
Akhmad Syahbudin, S.Th.i., M.Pd.I

**AKADEMI MARITIM NUSANTARA
BANJARMASIN
2016**

DAFTAR ISI

DAFTAR ISI.....	i
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	4
C. Tujuan Penelitian.....	5
D. Manfaat Penelitian.....	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	7
A. Sejarah Singkat Pelabuhan Kotabaru	7
B. Pedalaman.....	8
C. Struktur Organisasi.....	10
D. Peralatan.....	14
E. Dermaga	15
F. Tarif.....	16
G. Pengertian Penelitian.....	17
H. Pengertian Pelabuhan	18
I. Lingkungan Bisnis	26
J. Pelayanan Jasa Pelabuhan	28
K. Sarana Pelabuhan.....	29
BAB III METODE PENELITIAN.....	30
A. Pendekatan dan Jenis Penelitian.....	30
B. Data dan Sumber Data.....	31
C. Teknik Analisis Data.....	32

BAB IV BIAYA DAN JADWAL PENELITIAN.....	34
A. Anggaran Biaya	34
B. Jadwal Penelitian.....	34
BAB V HASIL DAN PEMBAHASAN	36
A. Hasil Penelitian	36
B. Pembahasan	37
BAB V PENUTUP.....	65
A. Kesimpulan.....	65
B. Saran	69
DAFTAR PUSTAKA	71
LAMPIRAN	74



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pelabuhan menjadi simpul penting dalam arus perdagangan dan distribusi barang di Indonesia maupun di dunia. Delapan puluh lima persen (85%) perdagangan dunia melalui jalur laut sementara itu perdagangan di Indonesia 90 % melalui jalur laut (Arianto Patunru et. el, 2007). Oleh karena pelayanan yang buruk dari pelabuhan akan berdampak besar bagi kegiatan perdagangan dan distribusi barang di Indonesia. Berdasarkan studi dari LPEM-FEUI pada tahun 2007 (Arianto Patunru et), yang membuat buruknya pelayanan di pelabuhan adalah kemacetan (*congestion*) pergerakan barang, terbatas infrastruktur, terbatasnya *crene*, administrasi, manifest *cargo*.

Terkait dengan kemacetan (*congestion*) pergerakan barang tidak saja terjadi di dalam pelabuhan tetapi juga di luar pelabuhan yang mengakibatkan tersendatnya pengiriman barang dan mengakibatkan kapal harus menunggu lebih lama. Untuk mencegah hal itu terjadi maka di pelabuhan haruslah memiliki sarana dan

prasarana yang lebih memadai sesuai dengan berkembang pesatnya industri di pelayaran karena volume atas barang yang dibongkar/muat itu cenderung meningkat. Sarana bongkar muat ini dapat mempengaruhi sistem pengelolaan pelabuhan dalam melancarkan arus barang yang keluar masuk pelabuhan.

Dalam pelabuhan terdapat beberapa instansi pemerintah dan perusahaan swasta. Badan badan tersebut terlibat dalam kegiatan di pelabuhandengan fungsi dan peranannya masing-masing. Kegiatan di pelabuhan dilaksanakan secara terkoordinir diantara berbagai bagian yang saling mendukung satu sama lain. Kegiatan tersebut menyangkut sistem keamanan, ketertiban dan arus lalu lintas kapal, penumpang dan barang, keselamatan berlayar serta perpindahan intra dan antar moda.

Untuk memenuhi kebutuhan-kebutuhan kapal yang beraneka ragam itu, sebuah pelabuhan yang baik harus mempunyai sarana yang diperlukan oleh kapalyang memasuki pelabuhan untuk satu dan lain keperluan. Dalam menyediakan berbagai sarana, diperlukan antara lain:

1. Perairan pelabuhan yang cukup dalam, dimana kapal dapat berlabuh dan melakukan pekerjaan bongkar muat dengan aman, serta dermaga/kade atau jembatan pendaratan, dimana kapal dapat bersandar dengan aman, sehingga kapal dapat melakukan pekerjaan dengan aman dan cepat.
2. Gudang-gudang lapangan penimbunan guna menyimpan barang-barang yang akan diturunkan dari, atau dinaikan keatas kapal (bongkar/muat).
3. Fasilitas air tawar untuk keperluan kapal dan penumpang serta anak buah kapal dan fasilitas bahan bakar serta fasilitas Pandu kapal (*loods, pilot*), kapal tunda (*tug boat*), dan lain-lain perlengkapan yang diperlukan untuk kapal masuk/keluar pelabuhan atau memindahkan kapal yang sedang berada didalam pelabuhan .
4. Peralatan bongkar muat di pelabuhan antara lain *Crane* darat, *forklift*, kereta barang untuk mengangkut barang-barang kesamping kapal dan sebaliknya dan tenaga kerja/buruh dengan kemampuan kerja yang baik dan kesehatan yang terjamin.

5. Aliran listrik yang cukup kuat, baik dikerjakan pekerjaan lembur malam dan alat telekomunikasi untuk hubungan lokal maupun interlokal.

Oleh karena itu untuk mencapai hasil yang maksimal maka PT. (Persero) Pelindo III cabang kota baru tengah berusaha memberikan pelayanan terbaik. Jasa transportasi yang dihasilkan sangat bergantung dari tingkatan sarana pelabuhan, sedangkan sarana pelabuhan tersebut berada diluar kekuasaan perusahaan pelayaran (carrier) dan hanya sebagai pemakai jasa.

Berdasarkan uraian diatas maka proposal yang diajukan ini berjudul “Aktivitas PT. (Persero) Pelindo III Cabang Kotabaru dalam Meningkatkan Pelayanan Jasa Kepelabuhan”.

B. Rumusan Masalah

Dari uraian latar belakang tersebut dapat dirumuskan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana ruang lingkup kegiatan PT. (Persero) PELINDO III Cabang Kotabaru dalam pelayanan jasa kepelabuhanan ?

2. Usaha apa saja yang dilakukan PT. (Persero) PELINDO III Cabang Kotabaru dalam mengembangkan sarana dan prasarana kepelabuhanan dalam memberikan pelayanan jasa yang baik ?
3. Kendala apa saja yang dihadapi PT. (Persero) PELIONDO III Cabang Kotabaru Cabang Kotabaru dalam meningkatkan kualitas jasa kepelabuhanan ?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan Batasan Masalah diatas maka tujuan penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui ruang lingkup kegiatan PT. (Persero) PELINDO III Cabang Kotabaru dalam pelayanan jasa kepelabuhanan.
2. Untuk mengetahui usaha-usaha apa saja yang dilakukan PT. (Persero) PELINDO III Cabang Kotabaru dalam mengembangkan sarana dan prasarana kepelabuhanan dalam memberikan pelayanan jasa yang baik.
3. Untuk mengetahui Kendala apa saja yang dihadapi PT. (Persero) PELIONDO III Cabang Kotabaru Cabang Kotabaru

dalam meningkatkan kualitas jasa kepelabuhanan.

D. Manfaat Penelitian

Dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat memberi sumbangan tenaga kerja bagi PT. (Persero) PELINDO III Cabang Kotabaru. Dapat menjadi bahan pertimbangan bagi perusahaan untuk diangkat menjadi tenaga kerja yang terampil dan berwawasan bagi perusahaan.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Sejarah Singkat Pelabuhan Kotabaru

Keberadaan Pelabuhan Kotabaru sebagai pelabuhan antar pulau dikenal sejak tahun 1950-an. Pelabuhan mempunyai 5 (lima) kawasan yang terletak sebagai di daratan Kalimantan dan sebagian lagi di daratan, Pulau, Laut. Posisi koordinat dari cabang Pelabuhan Kotabaru dan kawasannya adalah sebagai berikut :

1. Pelabuhan Kotabaru, terletak pada posisi koordinat $03^{\circ}-14'-08,50''$ LS dan $116^{\circ}-15'-27,00''$ BT untuk luas daerah kerja daratan seluas 30 Ha.
2. Pelabuhan Stagen, terletak pada posisi kooordina $03^{\circ}-17'-30,50''$ LS dan $116^{\circ}-08'-47,00''$ BT untuk luas daerah kerja daratan seluas 30 Ha.
3. Pelabuhan Batulicin, berada di Kabupaten Tanah Bumbu yang terletak pada posisi koordinat $03^{\circ}-32'-08,16''$ LS dan $116^{\circ}-00'-41,00''$ BT dengan luas daerah kerja 87 Ha.
4. Pelabuhan Pagatan, berada di Kabupaten Tanah Bumbu terletak pada posisi koordinat $03^{\circ}-36'-13,00''$ LS dan

- 115⁰-55'-49,00" BT dengan luas daerah kerja daratan 5 Ha.
5. Pelabuhan Satui, berada di Kabupaten Tanah Bumbu terletak pada posisi koordinat 03⁰-48'-10,00" LS dan 115⁰-14'-08,50" BT dengan luas daerah kerja daratan 5 Ha.
 6. Pelabuhan Mekar Putih, berada di Kabupaten Kotabaru yang terletak pada posisi koordinat 04⁰-01'-52" LS dan 116⁰-02'-23" BT dengan luas daerah kerja 80 Ha.
 7. Pelabuhan Gunung Batu Besar, yang berada pada posisi koordinat 02⁰-37'-01" LS dan 116⁰-17'-24" BT dengan luas daerah kerja 5 Ha.

B. Pedalaman

Potensi pelabuhan dan pelabuhan kawasan di sepanjang pantai daratan provinsi Kalimantan Selatan bagian Tenggara itu sangat besar. Anantara lain potensi-potensi sebagai berikut :

1. Pertambangan (batubara, emas, gamping, minyak bumi, dan lain-lain)
2. Kehutanan
3. Perkebunan (kelapa sawit, karet, dan lain-lain)
4. Perikanan

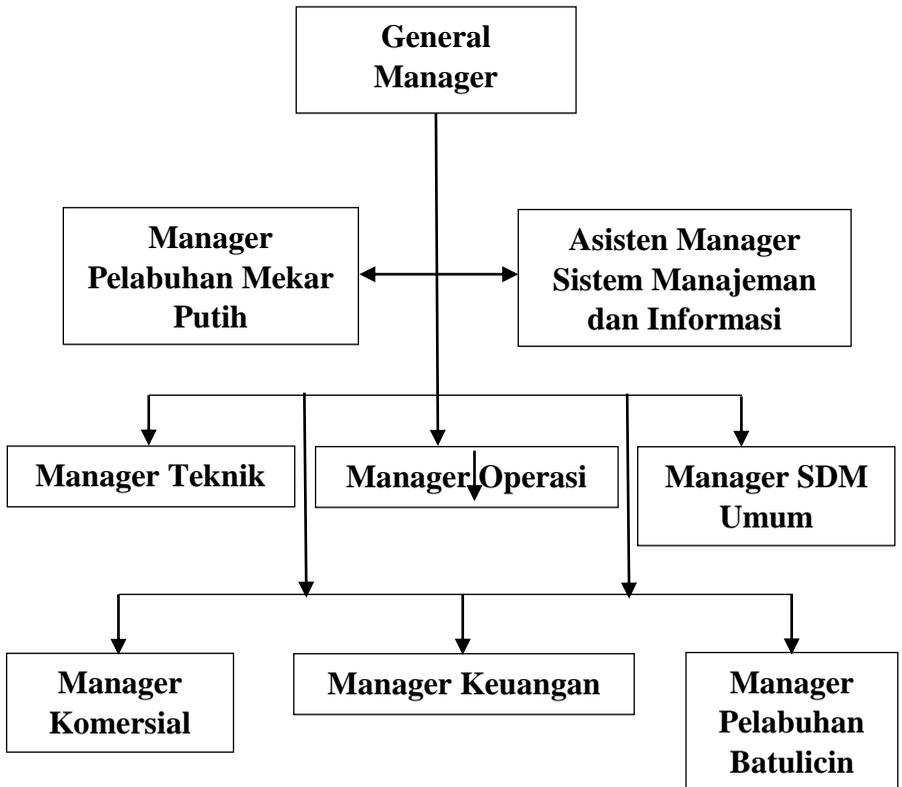
5. Perindustrian.

Guna mengakomodir potensi-potensi tersebut, diperlukan dukungan rencana pengembangan pelabuhan, baik Prasarana maupun Sarana yang memadai. Selain memperhatikan potensi daerah belakang (*hinterland*), rencana pengembangan pelabuhan, perlu memperhatikan keseimbangan dan keserasian diantara pelabuhan yang sudah ada. Selain itu pengaruh pengembangan Pelabuhan Banjarmasin, kondisi jaringan transportasi jalan, aspek tata ruang, adanya Pelabuhan Khusus (Pelsus) dan Dermaga Khusus (DUKS) yang tersebar sepanjang pantai Kalimantan Selatan bagian Tenggara, dan aspek keselamatan pelayaran serta aspek lainnya yang dipandang relevan.

C. Struktur Organisasi

1. Struktur

Struktur organisasi PT. (Persero)
Pelabuhan Indonesia III Cabang Kotabaru.



Sumber : PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang Kotabaru.

2. Kedudukan
 - a. PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang Kotabaru ialah unit pengusahaan PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang Kotabaru berada dibawah dan bertanggung jawab kepada direksi PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III.
 - b. PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang Kotabaru dipimpin oleh General Manager.
3. Tugas

PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang Kotabaru mempunyai tugas menyelenggarakan dan melaksanakan pengelolaan, penyediaan, pengusahaan dan pemasaran usaha-usaha kepelabuhanan lainnya sesuai dengan arah, sasaran dan strategi bisnis pengusaha perusahaan-perusahaan yang telah ditetapkan oleh Direksi PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia.
4. Fungsi
 - a. Perencanaan dan pelaksanaan, pengelolaan dan penyediaan pengusahaan serta pemasaran jasa pelayanan kapal, barang peti kemas, curah, cair, penumpang, air kapal dan

- darat, listrik, persewaan perairan usaha jasa angkutan Bandar dan usaha-usaha lainnya.
- b. Perencanaan, pelaksanaan dan pengendalian anggaran cabang lalu lintas keuangan, penyusunan dan laporan dokumen keuangan, administrasi keuangan, penelitian dan penyimpanan dokumen keuangan, dan pengelolaan cabang serta perencanaan pelaksanaan dan pengendalian kegiatan kepegawaian, kesejahteraan, dan kesehatan pegawai termasuk keluarganya.
 - c. Perencanaan dan pelaksanaan tata usaha dan administrasi perkantoran, rumah tangga dan peralatan kantor, keamanan dan pengamanan lingkungan, hukum dan hubungan masyarakat, sistem informasi dan statistic serta penyiaran rencana pemilikan dan pelaksanaan kegiatan dan pembangunan, peralatan instalasi pelabuhan dan kolam pelabuhan serta alur.
5. Tata Kerja
- a. Dalam melaksanakan tugas pokok PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang Kotabaru, Kepala Cabang,

Kepala Dinas, Kepala Pelabuhan kawasan dan Kepala Sub Dinas wajib menerapkan prinsip-prinsip koordinasi, integrasi dan sinkronisasi lain diluar perusahaan sesuai tugas pokok masing-masing.

- b. Seluruh kepala satuan organisasi lingkungan PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang Kotabaru dan kawasannya, bertanggung jawab memimpin bawahan masing-masing serta memberikan bimbingan petunjuk-petunjuk bagi pelaksanaan tugas.
- c. Seluruh kepala satuan organisasi lingkungan PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang Kotabaru dan kawasannya, wajib mengikuti dan mengetahui petunjuk-petunjuk dan bertanggung jawab kepada atasan masing-masing serta menyampaikan laporan berkala tepat waktu.
- d. Setiap laporan yang diterima dari bawahan wajib diolah dan dipergunakan oleh kepala satuan organisasi lingkungan PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang Kotabaru dan kawasannya sebagai bahan penyusunan laporan lebih

- lanjut serta untuk memberikan petunjuk kepada bawahan.
- e. Dalam melaksanakan tugasnya seluruh kepala satuan organisasi lingkungan PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang Kotabaru dan kawasannya dibantu oleh para pelaksana dibawahnya dan dalam rangka memberikan bimbingan kepada bawahan masing-masing serta wajib mengadakan rapat secara berkala.
 - f. Kepala PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang Kotabaru dapat menunjuk petugas, yang mempunyai tugas melaksanakan pemilikan atas pelaksanaan pelayanan dan pengusaha pada dermaga-dermaga non milik (dermaga untuk kepentingan sendiri) yang berada dalam lingkungan daerah lingkungan kerja wilayah perairan pelabuhan Kotabaru dan kawasannya.

D. Peralatan

Alat-alat yang digunakan oleh PT. (Persero) PELINDO III Cabang Kotabaru

dalam menyediakan fasilitas pelayanan jasa pelabuhan :

No	Nama Alat	Unit
1	Top Loader	2
2	Wheel Loader	2
3	Tabung Pemadam dan Peralatannya	1
4	Rambu Suar	1
5	Lampu Suar Panel	1
6	Dump Truck	9
7	Kapal Tunda	1
8	Kapal Pemandu	1
9	Speed Boad	2

E. Dermaga

Jenis-jenis dermaga yang digunakan oleh PT. (Persero) PELINDO III Cabang Kotabaru dalam melayani kapal yang akan sandar di pelabuhan :

No	Uraian	Panjang	Lebar	Luas	Kedalaman
1	Dermaga Kayu	125	6	750	-6
2	Dermaga Beton	234	10	2.340	-8
3	Dermaga Beton	70	8	560	-8

4	Dermaga Beton Penumpang	100	8	800	-8
5	Dermaga Kayu	16	6	96	-5
6	Dermaga Kayu	35	8	280	-4
7	Dermaga Beton	35	8	280	-5
8	Dermaga	200	10	2.880	-20

F. Tarif

Jenis tarif pelayanan jasa kepelabuhanan adalah suatu pungutan atas setiap pelayanan yang diberikan oleh Penyelenggara Pelabuhan Laut kepada pengguna jasa kepelabuhanan, jenis tarif pelayanan jasa kepelabuhanan terdiri dari :

1. Tarif Pelayanan Jasa Kapal
2. Tarif Pelayanan Jasa Barang
3. Tarif Pelayanan Jasa Penumpang
4. Tarif Pelayanan Jasa Alat
5. Tarif Pelayanan Jasa Kepelabuhan lainnya, terdiri dari :
 - a. Tarif Tanda Masuk (Pas) Pelabuhan
 - b. Tarif Penggunaan Tanah
 - c. Tarif Penggunaan Perairan Pelabuhan

- d. Tarif Penggunaan Ruang/Bangunan
- e. Tarif Pelayanan Listrik
- f. Tarif Pelayanan Jasa Informasi
- g. Tarif Pelayanan Air Bersih
- h. Tarif Pelayanan Kendaraan dan Barang Secara Ro-Ro

G. Pengertian Penelitian

Penelitian merupakan kegiatan dimana kita akan langsung terjun kelapangan untuk melakukan sebuah kegiatan pekerjaan dengan cara memaparkan dan mengemukakan segala data tentang aktivitas dalam meningkatkan pelayanan jasa kepelabuhanan.

Penelitian merupakan salah satu bagian yang sangat penting dari usaha memunculkan perubahan *progresif* pada setiap mahasiswa atau setidaknya menyesuaikan kemampuan dan keterampilan seorang mahasiswa yang melakukan training dengan kebutuhan dan tuntutan masa kini.

Penelitian adalah belajar/bekerja diluar kelas pada suatu instansi yang sedang beroperasi, sebagai upaya penerapan dan perbandingan antara pekerjaan yang nyata dengan teori-teori yang didapat ketika

didalam kelas sabagai bagian dari kurikulum yang diwajibkan untuk mahasiswa (Rachmawati, 2008, p.114). Dalam penelitian ada dua pihak yang aktif didalamnya, yaitu *trainess* sebagai pihak yang dilatih, dan *trainers* sebagai pihak yang melatih.

H. Pengertian Pelabuhan

Menurut Soekarsono (1995 ; 180), pelabuhan-pelabuhan di Indonesia menurut fungsi perdagangan nasional dan internasional dibedakan atas :

a. Pelabuhan Laut

Yaitu pelabuhan yang bebas untuk dimasuki oleh kapal-kapal yang berbendera asing, boleh masuk tanpa meminta izin terlebih dahulu, karena pelabuhan laut memang disediakan untuk perdagangan internasional, oleh karena itu pelabuhan laut banyak dikunjungi oleh kapal-kapal samudera (*Seagoing Ship*).

b. Pelabuhan Pantai

Yaitu pelabuhan yang disediakan untuk perdagangan dalam negeri, dan tidak bebas disinggahi oleh kapal-kapal yang berbendera asing namun demikian kapal-kapal asing masih menyinggahi

pelabuhan pantai dengan terlebih dahulu meminta dipensasi bendera kepada Departemen Perhubungan.

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Sedangkan yang dimaksudkan dengan pelabuhan adalah meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan berlayar, tempat perpindahan intra dan/atau antar moda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah.

Adapun beberapa jenis pelabuhan meliputi:

- 1) Pelabuhan Umum adalah pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum
- 2) Pelabuhan khusus merupakan pelabuhan yang dibangun dan dijalankan guna menunjang kegiatan yang bersifat khusus dan pada umumnya untuk kepentingan individu atau kelompok tertentu
- 3) Pelabuhan laut merupakan tempat yang digunakan untuk melakukan pelayanan angkutan laut
- 4) Pelabuhan penyebrangan merupakan pelabuhan yang digunakan khusus untuk kegiatan penyebrangan dari satu pelabuhan dengan pelabuhan lainnya yang mempunyai keterkaitan
- 5) Pelabuhan sungai dan danau merupakan pelabuhan yang melayani kebutuhan angkutan disebuah danau atau sungai
- 6) Pelabuhan daratan adalah suatu tempat tertentu di daratan dengan batas-batas yang jelas, dilengkapi dengan fasilitas bongkar muat, lapangan penumpukan dan

gudangserta prasarana dan sarana angkutan barang dengan cara pengemasan khusus dan berfungsi sebagai pelabuhan umum. Maksud dan tujuan tatanan pelabuhan nasional dimana Tatanan Kepelabuhan Nasional merupakan dasar dalam perencanaan pembangunan, pendayagunaan, pengembangan dan pengoperasian pelabuhan di seluruh Indonesia, baik pelabuhan laut, pelabuhan penyeberangan, pelabuhan sungai, dan danau, pelabuhan daratan, dan pelabuhan khusus yang bertujuan

- 7) Terjalannya suatu jaringan infrastruktur pelabuhan secara terpadu, selaras dan harmonis agar bersaing dan tidak saling mengganggu yang bersifat dinamis
- 8) Terjadinya efisiensi transportasi laut secara nasional;
- 9) Terwujudnya penyediaan jasa kepelabuhan sesuai dengan tingkat kebutuhan;
- 10) Terwujudnya penyelenggaraan pelabuhan yang handal dan berkemampuan tinggi dalam rangka

menunjang pembangunan nasional dan daerah.

Selain itu, tatanan kepelabuhan nasional ini juga dituntut untuk memperhatikan;

- a. Tata ruang wilayah
- b. Sistem transportasi nasional
- c. Pertumbuhan ekonomi
- d. Pola/jalur pelayanan angkutan taut nasional dan internasional
- e. Kelestarian lingkungan
- f. Keselamatan pelayaran
- g. Standarisasi nasional, kriteria dan norma.

Selain itu pelabuhan juga melaksanakan tugas dan peranan sebagai berikut;

- a. Pemerintahan
 - 1) Pelaksanaan fungsi keselamatan pelayaran
 - 2) Pelaksana fungsi Bea dan Cukai
 - 3) Pelaksana fungsi imigrasi
 - 4) Pelaksanaan fungsi karantina
 - 5) Pelaksana fungsi keamanan dan ketertiban
- b. Pengusaha jasa kepelabuhan:
 - 1) Usaha pokok yang meliputi pelayanan kapal, barang dan penumpang

2) Usaha penunjang yang meliputi persewaan gudang, lahandan lain-lainnya.

Pelabuhan terbagi menjadi beberapa jenis menurut hirarki dan fungsinya, yaitu :

- a. Pelabuhan internasional hub merupakan pelabuhan utama primer
- b. Pelabuhan internasional merupakan pelabuhan utama skunder.
- c. Pelabuhan nasional merupakan pelabuhan utama tersier
- d. Pelabuhan regional merupakan pelabuhan pengumpan primer
- e. Pelabuhan lokal merupakan pelabuhan pengumpan sekunder.

Selain itu ada beberapa jenis pelabuhan khusus, yaitu :

1. Pelabuhan khusus nasional/internasional.
2. Pelabuhan khusus regional.
3. Pelabuhan khusus lokal.

Ada beberapa fasilitas pokok dan penunjang yang wajib dimiliki oleh sebuah pelabuhan, yaitu ;

- a. Perairan tempat labuh termasuk alur pelayaran
- b. Kolam pelabuhan

- c. Fasilitas sandar kapal
- d. Penimbangan muatan
- e. Terminal penumpang
- f. Akses penumpang dan barang ke dermaga
- g. Perkantoran untuk kegiatan perkantoran pemerintahan dan pelayanan jasa
- h. Fasilitas penyimpanan bahan bakar (Bunker)
- i. Instalasi air, listrik dan komunikasi akses jalan dan atau rel kereta api
- j. Fasilitas pemadam kebakaran
- k. Tempat tunggu kendaraan bermotor sebelum naik ke kapal.

Dan fasilitas penunjangnya adalah :

- a. Kawasan perkantoran untuk menunjang kelancaran pelayanan jasa kepelabuhanan.
- b. Tempat penampung limbah
- c. Fasilitas usaha yang menunjang kegiatan pelabuhan.
- d. Area pengembangan pelabuhan.
- e. Fasilitas pokok sekurang-kurangnya meliputi :
 - 1. Perairan tempat labuh termasuk alur pelayanan
 - 2. Kolam pelabuhan
 - 3. Fasilitas sandar kapal

4. Fasilitas penimbangan muatan
5. Terminal penumpang.
6. Akses penumpang dan barang ke dermaga
7. Perkantoran untuk kegiatan perkantoran pemerintahan dan pelayanan jasa.

Didalam pengelolaannya pelabuhan juga diklasifikasikannya kedalam pelabuhan daratan. Pelabuhan daratan mempunyai peran sebagai terminal peti kemas untuk pengumpulan dan distribusi barang di daratan yang di hubungkan dengan pelabuhan induknya melalui jalan atau jalur kereta api.

Pelabuhan daratan menurut klasifikasinya, dikembangkan dengan memperhatikan :

- a. Kelas dari pelabuhan induknya
- b. Jaringan jalan dan/atau jalur kereta api
- c. Cakupan hinterland
- d. Kegiatan lalu lintas yang ada di dalam pelabuhan daratan
- e. Frekuensi kegiatan angkutan dari pelabuhan daratan kepelabuhan induknya atau sebaliknya
- f. Memiliki fasilitas :
 1. Bongkar muat

2. Lapangan penumpukan
3. Gudang
4. Prasarana dan sarana angkutan barang
5. Perlengkapan / peralatan untuk pengemasan
6. Kantor penyelenggara pelabuhan.

I. Lingkungan Bisnis

Sesuai dengan anggaran dasar perseroan, Bidang Usaha PT. Pelindo III (Persero) adalah menyediakan dan mengusahakan jasa kepelabuhan untuk menunjang kelancaran angkutan laut dalam rangka menunjang pelaksanaan pembangunan nasional, yang meliputi perusahaan :

1. Kolam-kolam pelabuhan dan perairan untuk lalu lintas dan tempat berlabuhnya kapal.
2. Jasa-jasa yang berhubungan dengan pemanduan (*pilotage*) dan penundaan kapal.
3. Dermaga dan fasilitas lain untuk bertambat, bongkar muat barang termasuk hewan dan fasilitas naik turunnya penumpang .
4. Gudang-gudang dan tempat penimbunan barang-barang angkutan bandar, alat

bongkar muat, serta peralatan pelabuhan.

5. Tanah untuk berbagai bangunan dan lapangan, industri dan gedung-gedung/bangunan yang berhubungan dengan kepentingan kelancaran angkutan laut.
6. Penyediaan listrik, bahan bakar minyak, air minum dan instalasi limbah pembuangan.
7. Jasa terminal, kegiatan konsolidasi dan distribusi barang termasuk hewan.
8. Pendidikan dan pelatihan yang berkaitan dengan kepelabuhan.
9. Jasa pelayanan kesehatan.
10. Jasa transportasi laut
11. Jasa persewaan fasilitas dan peralatan di bidang pelabuhan.
12. Jasa perbaikan fasilitas dan peralatan pelabuhan.
13. Properti di daerah lingkungan pelabuhan.
14. Kawasan industri di daerah lingkungan pelabuhan.
15. Kawasan wisata di daerah lingkungan pelabuhan.
16. Depo peti kemas.
17. Jasa konsultan dibidang kepelabuhan.
18. Jasa komunikasi dan informasi di bidang kepelabuhan.

19. Jasa konstruksi di bidang kepelabuhan.

J. Pelayanan Jasa Pelabuhan

Menurut Harry Gianto dan Arso Martopo (1990 : 10) mengemukakan bahwa, pelayanan jasa pelabuhan meliputi :

1. Pelayanan Kapal

Pelayanan kapal pada dasarnya meliputi 4 kelompok, yaitu :

- a. Pemberitahuan kedatangan kapal dan permintaan pemakaian jasa pelabuhan
- b. Kegiatan kapal memasuki perairan pelabuhan dan akan bertambat
- c. Kapal dalam kegiatan bongkar muat
- d. Kapal akan berangkat meninggalkan pelabuhan

2. P2T (Pusat Pelayanan Terpadu)

P2T (Pusat Pelayanan Terpadu) adalah perangkat yang berfungsi memadukan kegiatan pelayanan di pelabuhan apabila terjadi hambatan operasional bersama-sama dengan instansi lain dan inti kerja yang bersangkutan dilingkungan daerah pelabuhan.

K. Sarana Pelabuhan

Menurut Purba (1997 ; 328), mengemukakan yang termasuk sarana pelabuhan yaitu :

- a. Peranan pelabuhan
- b. Jembatan pendarat dan dermaga yang cukup kuat
- c. Gudang-gudang dan lapangan
- d. Tenaga-tenaga pekerja dan buruh
- e. Persediaan air yang cukup
- f. Alat-alat telekomunikasi



BAB III METODE PENELITIAN

A. Pendekatan dan Jenis Penelitian

Penelitian merupakan rangkaian proses pengumpulan yang sistematis serta analisis yang logis terhadap informasi (data) untuk tujuan tertentu. Sedangkan, metode penelitian (seringkali disebut metodologi) adalah cara atau strategi menyeluruh untuk menemukan atau memperoleh data yang diperlukan. (Irwan, 9:1995). Penelitian ini termasuk ke dalam jenis penelitian lapangan (*field research*), yaitu riset yang dilakukan melalui studi kasus dengan menginventarisir beberapa kasus yang berkaitan dengan topik penelitian.

Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan kualitatif dalam bentuk deskriptif. Penelitian kualitatif merupakan suatu proses penelitian yang dilakukan secara wajar dan natural sesuai dengan kondisi objektif dilapangan tanpa ada manipulasi, serta jenis data yang dikumpulkan terutama data kualitatif. (Arifin, 140:2011).

Bentuk penelitian deskriptif merupakan suatu kegiatan penelitian yang berusaha untuk menggambarkan, melukiskan dan

mengungkapkan sebuah ide, pemikiran secara apa adanya. (Nawawi, 63:2007) Pendapat ini sejalan dengan pemikiran Suharsimi Arikunto yang menyatakan bahwa penelitian deskriptif tidak dimaksudkan untuk menguji hipotesis tertentu, tetapi hanya menggambarkan “apa adanya” tentang suatu variabel, gejala dan keadaan. (Andi, 186:2012). Sehingga jenis penelitian deskriptif ini dipergunakan untuk menggambarkan, melukiskan dan mengungkapkan aktivitas yang terjadi pada PT (Persero) PELINDO III Cabang Kotabaru.

B. Data dan Sumber Data

Untuk menjaga kualitas data yang dijadikan sebagai bahan rujukan dalam penelitian ini, maka sumber primer lebih diutamakan. Sumber data primer menurut Sugiyono (62:2009) adalah sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data. Sedangkan sumber data sekunder yang merupakan sumber data pendukung adalah apa yang telah tersusun dalam bentuk dokumen dan dapat berupa buku-buku, jurnal dan sumber lain yang berhubungan dengan penelitian. (Sumadi, 85:1998)

Berangkat dari penelitian yang digunakan dalam penelusuran ilmiah ini bersifat normatif-lapangan, maka penyusun mengumpulkan bahan-bahan pustaka yang fokus kajiannya searah dengan pokok bahasan, baik dari data primer maupun data sekunder. Data primer peneliti kumpulkan mengenai PT (Persero) PELINDO III Cabang Kotabaru, baik melalui website resmi, observasi, maupun wawancara kepada pihak terkait. Adapun data sekunder penulis kumpulkan dari berbagai literatur.

C. Teknik Analisis Data

Setelah data yang diperoleh sudah terkumpul, maka langkah selanjutnya adalah menganalisis data tersebut sehingga diperoleh suatu kesimpulan akhir. (Sutrisno, 36:2000) Adapun metode analisis data yang digunakan adalah analisis data kualitatif, (Azwar, 5:2004) yaitu suatu proses penyelidikan fenomena-fenomena yang terjadi dengan merefleksikan, mengkategorikan dan melaksanakan verifikasi data yang bertujuan untuk menemukan jawaban dari permasalahan yang diteliti. Sementara itu, yang dimaksud dengan pendekatan kualitatif menurut

Bodgan dan Taylor adalah prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang dan perilaku yang dapat diminati. (Moloeng, 4:2004) Analisis data kualitatif di atas dibantu dengan menggunakan metode berfikir induktif, yaitu metode berfikir yang berpijak pada fakta yang bersifat khusus, kemudian diteliti sehingga ditemukan *problem solving* yang bersifat umum.



BAB IV BIAYA DAN JADWAL PENELITIAN

A. Anggaran Biaya

No	Jenis Pengeluaran	Biaya yang Diusulkan (Rp)
1.	Gaji dan Upah	Rp. 1.000.000,-
2.	Bahan habis pakai dan peralatan	Rp. 250.000,-
3.	Perjalanan	Rp. 500.000,-
4.	Lain-lain (Publikasi, Seminar, Laporan)	Rp. 250.000,-
Jumlah		Rp. 2.000.000,-

B. Jadwal Penelitian

No	Jenis Kegiatan	I				II				III			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	Persiapan dan penyusunan			*									
2	Penyerahan proposal				*								
3	Izin penelitian					*							
4	Pengumpulan data						*	*					
5	Pengolahan data									*	*		



BAB V

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

1. Ruang lingkup kegiatan PT. PELINDO III Cabang Kotabaru dalam pelayanan jasa kepelabuhanan yaitu pelayanan jasa kapal untuk keluar ataupun masuk perairan pelabuhan dalam melakukan operasionalnya.
2. Usaha-usaha yang dilakukan PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang Kotabaru dalam mengembangkan sarana dan prasarana kepelabuhanan dalam memberikan pelayanan jasa yang baik.
 - Jasa Pelayanan Kapal
 - 1) Pelayanan pemanduan
 - 2) Permohonan pelayanan jasa untuk kapal / formulir I A
 - 3) Bukti pelayanan jasa pandu dan tunda / formulir 2 A I
 - 4) Penghitungan uang pandu dan uang tunda / formulir 3 A I
 - 5) Penyediaan sarana dan prasarana yang dibutuhkan untuk pelayanan jasa yang dibutuhkan

3. Kendala yang dihadapi PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia Cabang Kotabaru dalam meningkatkan kualitas jasa kepelabuhanan
Pelayanan jasa kapal
 - 1) Penyerahan permohonan jasa untuk kapal / formulir I A
 - 2) Jumlah GRT kapal pada formulir I A
 - 3) Piutang

B. Pembahasan

1. Ruang lingkup kegiatan PT. PELINDO III Cabang Kotabaru dalam pelayanan jasa kepelabuhanan.

PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang Kotabaru dalam merupakan kantor cabang sebagai Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang mempunyai kegiatan dalam menunjang pertumbuhan ekonomi dalam rangka menunjang kelancaran arus kapal dan barang.

Pelayanan yang diberikan terhadap jasa kepelabuhanan mencakup berbagai aspek kegiatan seperti pelayanan jasa kapala untuk keluar ataupun masuk keperairan pelabuhan dalam melakukan kegiatan operasionalnya.

Dari bentuk pelayanan jasa pelabuhan yang dijalankan oleh PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang Kotabaru masih tergolong mampu untuk bersaing dalam memberikan pelayanan jasa yang baik dalam aktivitas kepelabuhanan.

- a. Pelayanan jasa labuh kapal yang akan memasuki perairan pelabuhan.
- b. Pelayanan jasa pandu dan tunda terhadap kapal yang akan merapat kepinggiran dermaga.
- c. Pelayanan jasa tambat terhadap kapal-kapal yang akan bertambat selama berada dipelabuhan dalam membantu aktivitas bongkar muat.

Menyangkut aktivitas pelayanan barang, spesifikasi barang yang ditangani yang dalam aktivitas bongkar muat yaitu sebagian besar ditunjukkan dalam penanganan bongkar muat konvensional. Dalam aktivitas pelayanan jasa terhadap barang aktivitas dapat diberikan dalam bentuk :

- a. Menyediakan fasilitas/peralatan untuk bongkar muat barang dari kapal untuk diangkat dari dan ke kapal atau gudang/lapangan penumpukan.

- b. Menyediakan gudang sebagai tempat penumpukan barang sebelum dan sesudah dimuat.
- c. Menyediakan lapangan penumpukan yang bisa digunakan untuk kegiatan bongkar muat muatan.
- d. Menyediakan sarana angkutan sebagai fasilitas transportasi darat.

Dalam menyediakan fasilitas sarana angkutan barang PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang Kotabaru terus berusaha mengatur dan mengkoordinir segala kegiatan yang ada dipelabuhan sesuai dengan tujuan yang diharapkan oleh pemerintah yaitu memberikan layanan yang maksimal terhadap kepentingan masyarakat dalam jasa kepelabuhanan.

2. Pelabuhan Indonesia III Cabang Kotabaru dalam mengembangkan sarana dan prasarana kepelabuhanan dalam memberikan pelayanan jasa yang baik.

Kegiatan yang dilakukan oleh PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang Kotabaru terhadap pelayanan jasa yang diberikan dalam bidang kepelabuhanan adalah jasa pelayanan kapal yaitu :

- a) Pelayanan pemanduan
 - 1) Prosedur Permintaan Pelayanan
 - 1. Setiap kapal wajib Pandu yang akan masuk atau meninggalkan perairan wajib Pandu atau mengadakan gerakan tersendiri di perairan wajib pandu, harus mengajukan permintaan jasa pandu sesuai dengan format Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang (PPKB) yang disampaikan kepada Penyelenggaran Pemanduan / Syahbandar.
 - 2. Permintaan pelayanan kapal (PPK) yang telah ditetapkan (PPK) dalam batas waktu permintaan dengan menggunakan formulir bukti pemakaian jasa pandu / formulir A I
 - 3. Formulir bukti pemakaian jasa pandu disiapkan oleh pelaksana pemanduan dan di tanda tangani oleh Nahkoda.
 - 4. Berdasarkan permintaan jasa pandu sebagai mana dimaksud dalam ayat (1), Penyelenggara Pemanduan menyiapkan petugas pandu dan fasilitas operasional pemanduan.
 - 2) Biaya Pemanduan
 - 1. Bagi kapal yang berlayar diperairan wajib pandu yang mendapat

- elayanan pemanduan dikenakan biaya pemanduan.
2. Biaya pemanduan dikenakan berdasarkan jenis, struktur dan golongan tarif yang ditetapkan oleh Menteri.
 3. Besaran tarif pemanduan yang diselenggarakan oleh penyelenggara pemanduan ditetapkan berdasarkan penetapan pemerintah.
 4. Biaya pemanduan tidak dikenakan bagi :
 - a. Kapal Negara atau kapal swasta yang digunakan untuk petugas pemerintah.
 - b. Kapal rumah sakit.
 - c. Kapal yang memasuki pelabuhan untuk keperluan meminta pertolongan dan penyelamatan terhadap jiwa manusia.
 - d. Kapal milik organisasi internasional.
 - e. Kapal yang berpindah dari tambatan atas pemerintah pengawasan pemanduan untuk keselamatan pelayaran dan kepentingan operasional.
 5. Apabila pandu telah berada diatas kapal sedangkan kapal belum siap

untuk dipandu, maka pandu yang bersangkutan dapat menunggu diatas kapal paling lama 30 menit.

6. Biaya yang timbul akibat keterlambatan sebagaimana tersebut ayat (5) pasal ini menjadi tanggung jawab pengguna jasa.
 7. Pemakai kapal tunda secara on call akan dikenakan beban / biaya sesuai ketentuan yang berlaku.
- 3) Pelaksanaan Pemanduan
- 1) Pemberlakuan dan pengecualian pemanduan kapal berdasarkan petunjuk teknis ini diberlakukan terhadap :
 - a. Setiap kapal berukuran tonase GT 500 atau lebih yang berlayar di perairan wajib Pandu, wajib menggunakan menggunakan jasa pemanduan.
 - b. Atas pertimbangan keselamatan pelayaran dari Pengawas Pemanduan dan atas permintaan Nahkoda, kapal berukuran kurang dari GT 500 yang berlayar di perairan wajib Pandu diberikan pelayanan jasa pemanduan.
 - c. Kapal Perang dan Kapal Negara yang digunakan untuk tugas

pemerintahan dikecualikan dari ketentuan pemanduan.

- 2) Pemanduan harus dilakukan dengan memberikan pelayanan secara wajar dalam arti pemanduan dilaksanakan secara fisik dan nyata yaitu petugas pandu melaksanakan tugas di kapal.
- 3) Kapal yang bergerak secara konvoi, pemanduannya dapat dilakukan dari kapal terdepan dengan menggunakan sarana bantu pemanduan.
- 4) Pemanduan harus dilakukan secara tepat dalam arti pemanduan dilakukan oleh petugas yang memenuhi persyaratan, dengan menggunakan sarana bantu pemanduan yang memenuhi syarat kelautan, fasilitas, kemampuan dan jumlah unit serta sesuai waktu permintaan.
- 5) Dalam rangka pelaksanaan pemanduan terhadap kapal ukuran tertentu, petugas pandu dapat menggunakan kapal tunda untuk membantu olah gerak kapal.
- 6) Penggunaan kapal tunda untuk membantu olah gerak kapal diatur sebagai berikut :
 - a. Panjang kapal 70 meter sampai dengan 100 meter menggunakan 1

- (satu) unit kapal tunda yang mempunyai daya minimal 800 DK
 - b. Panjang kapal diatas 100 meter sampai 150 meter menggunakan 2 (dua) unit kapal tunda dengan jumlah daya minimal 1.600 DK
 - c. Panjang kapal diatas 150 meter samapai dengan 200 meter menggunakan 2 (dua) unit kapal tunda dengan jumlah daya minimal 3.400 DK
 - d. Panjang kapal 300 meter keatas, ditunda minimal 3 (tiga) unit kapal tunda dengan jumlah daya minimal 10.00 DK
- 7) Sarana bantu pemanduan yang memenuhi kapasitas kemampuan meliputi kapal Pandu, kapal tunda dan kapal kepilyang digunakan dalam keadaan laiklaut dibuktikan dengan sertifikat yang masih berlaku sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- 8) Apabila dua kapal akan berpapasan di alur masuk maka Pemanduan kapal dapat diprioritaskan / didahulukan terhadap kapal yang akan keluar alur.
- 9) Bagi kapal-kapal wajib pandu yang melewati / berlayar perairan wajib

pandu (selat laut), wajib menggunakan Pandu.

10) Urutan pelayanan bagi kapal yang masuk berdasarkan azas skala prioritas dengan urutan sebagai berikut :

- a. Kapal penumpang;
- b. Kapal tanker;
- c. Kapal barang yang memuat bahan-bahan pokok;
- d. Kapal container;
- e. Kapal yang saratnya tergantung pasang surut;

11) Gerakan-gerakan pemanduan kapal diatur melalui perencanaan untuk pengendalian lalu lintas kapal di pelabuhan melalui stasiun Pandu.

4) Pergerakan Kapal dan Ketentuan Khusus

1. Pada saat kapal tunda melayani tali tunda, kapal yang bersangkutan harus mengurangi kecepatan atau menghentikan mesin dan kapal dalam keadaan sedemikian rupa, sehingga kapal tunda dapat dengan aman melayani tali tunda.
2. Setelah kapal sandar diikat dengan tali-tali tambat yang memenuhi syarat dengan cara sedemikian rupa dan

dijaga sehingga selama dalam tambatan kapal senantiasa dalam keadaan aman.

3. Selama kapal tambat kapal harus dilengkapi jala-jala keselamatan (safety net) pada tangga kapal dan penangkal tikus (rat guard) pada tali-talinya.
4. Atas pertimbangan keselamatan dari pengawas pemanduan bagi kapal wajib tunda dilarang meninggalkan dermaga tanpa menggunakan kapal tunda.
5. Untuk mengoptimalkan fasilitas pelabuhan, penyandaran kapal yang membutuhkan Over Stake (sebagai badan kapal menjorok melebihi panang kapal) dapat diberikan toleransi maksimum 5 meter.
6. Jarak antara dua kapal yang sandar di dermaga, minimal 10% dari LOA kapal yang terakhir dan atau minimal 10 meter.

Bagi kapal-kapal yang akan memasuki alur pelayaran Selat Laut minimal UKC (Under Keel Clearance) 10% dari draft Kapal, begitu kapal-kapal yang memasuki Pelabuhan :

Draft dan LOA dermaga di Pelabuhan Kotabaru dan sekitarnya :

TUKS

No	Nama Perusahaan	Draft	LOA
1	PT. IBT Jetty Muat (UKC) 15%	13.50	245
2	PT. IBT Jetty Bongkar (UKC) 15%	6	120
3	IBT (PT.Shalle) (UKC) 15%	12,50	185
4	PT. Pertamina (UKC) 15%	9,50	150
5	Dermaga Umum Curah Cair Stagen (UKC) 15%	10	185
6	Dermaga 1, 2, 3 Stagen	10	
7	PT. ITP Tarjun (UKC) 15% (LWS 8.73 + air pasang)	8	170-175
8	PT. Smart Tarjun (Sounding Januari 2011)	7	
9	Dermaga Umum Batulicin (UKC) 10%	7	
10	Kodeko Batulicin (UKC) 10%	5	
11	BCM Batulicin (UKC) 10%	5	
12	Liang Anggang Batulicin (UKC) 10%	5	
13	Power City Batulicin (UKC) 10%	5	

Khusus untuk SMART dan ITP Tarjun diadakan survey ulang dan No 8, No 9 akan ditinjau ulang setelah diadakan pengerukan alur.

5) Prosedur Pemanduan

1. Dermaga PT. Indocement Tunggal Prakarsa Tarjun.

Dermaga PT. ITP Tarjun mempunyai alur khusus yang ditandai dengan buoy-buoy terutama untuk kapal besar, apabila keluar dengan draft ± 9 meter. Bagi kapal-kapal yang mempunyai draft lebih dari 4,5 meter direkomendasikan lewat alur bila keluar.

Prosedur Kapal Sandar

a. Kapal besar dengan panjang 100 meter – 170 meter hanya bisa disandarkan di dermaga A1 dan A2. Proses ssandar kapal lebih aman apabila melawan arus, tetapi untuk kapal besar yang sandar di dermaga A1 harus sandare kanan yang dibantu dengan 2 (dua) kapal tunda dan menggunakan jangkar kiri.

1) Kapal mendekati Jetty dengan kecepatan pelan dan sejajar dengan dermaga dengan mempertahankan jarak dengan dermaga ± 0.06 mill.

2) Apabila kapal sudah melintang dermaga dan posisi sudah sesuai dengan alat muat maka buang jangkar kiri dan dibuka remnya sehingga rantai jangkar akan terarea terus sampai kapal merapat dengan

dermaga yang dibantu dorong 2 (dua) kapal tunda.

Prosedur Kapal Lepas

Apabila kapal lepas, 1 (satu) kapal tunda diikat diburitan dan 1 (satu) kapal tunda siap dorong dihaluan sebelah kanan depan. Setelah tali-tali dilepas maka kapal dibuka buritan dengan kapal tunda yang dibarengi dengan hibob jangkar dan didorong kapal tunda. Setelah jangkar naik maka kapal bergerak keluar lewat alur sedemikian rupa diudahkan lewat alur yang ditandai dengan buoy-buoy kapal tunda tetap siap mengikuti sampai kapal bebas dari luar.

Kapal / Tongkang di Dermaga B1 (Sandar)

- a. Tongkang harus sandar kiri karena tempat mutar yang didepan jetty sangat sempit, yang dibantu dengan 2 (dua) kapal tunda :
 - 1) Kapal mendekati jetty pelan-pelan dengan jarak sejajar dengan memperhatikan arah arus sehingga jarak dengan jetty aman.
 - 2) Setelah tongkang sejajar dan dapat diposisi bongkar dirapatkan dengan didorong dengan kapal tunda pelan-pelan sedemikian rupa sehingga tidak membentur jetty.

- 3) Apabila kapal lepas hanya dipakai 1 (satu) kapal tunda, setelah tali-tali dilepas tongkang ditarik menjauhi jetty lalu mutar kanan.

Kapal Sandar / Lepas di Dermaga A2, B2, B3, A3

- a. Kapal sandar di dermaga ini dengan melawan arus apabila malam hari harus dengan kapal tunda untuk semua ukuran kapal dan bila siang hari untuk kapal-kapal yang panjangnya kurang dari 70 meter tidak wajib dengan kapal tunda. Kapal lepas dari dermaga ini harus memperhatikan arah arus.

2. Dermaga PT. SMART Tarjun

Dermaga PT. Smart dipakai untuk bongkar muat kapal muatan minyak sawit dan bahan baku minyak sawit.

Prosedur Kapal Sandar

- a. Dermaga luar :

Pada saat kapal akan sandar di dermaga ini harus memperhatikan arah arus, kapal besar dengan panjang kapal maksimal yang bisa sandar \pm 150 meter.

- 1) Kapal mendekati dermaga melewati alur dan sandar melawan arus.

Kapal dengan panjang antara 100 meter s/d 150 meter harus dengan bantuan 2 (dua) kapal tunda dan kapal

yang panjang 70 meter s/d 100 meter dengan bantuan 1 (satu) kapal tunda dan sedangkan untuk kapal yang kurang dari 70 meter tidak memakai kapal tunda.

- 2) Tali yang dipakai 3 (tiga) tross dan 2 (dua) spiring muka belakang.
- 3) Kapal yang dapat memuat dengan draft maksimal 8,2 meter.

b. Dermaga dalam sebelah utara :

Di dermaga ini, kapal yang dapat sandar hanya kapal yang panjang maksimal 70 meter dan harus memakai bantuan 2 (dua) kapal tunda dan kapal sandar melawan arus.

c. Dermaga dalam sebelah Selatan

- 1) Kapal yang bisa sandar di dermaga ini maksimal 100 meter dan draft maksimal 6 meter.
- 2) Kapal harus sandar kiri dan harus memakai 1 (satu) kapal tunda.
- 3) Kapal yang sandar di dermaga ini harus mendekati pelan-pelan setelah masuk di area dermaga, kapal mundur pelan sampai kapal sejajar dengan dermaga.
- 4) Di dermaga ini tidak harus melawan arus, tetap harus hati-hati apabila searah dengan arus.

Prosedur Kapal Keluar

- 1) Apabila kapal lepas untuk draft besar harus memperhatikan air pasang. Saat kapal akan lepas dari dermaga harus memperhatikan arah arus terutama pada saat air pasang tinggi karena arus sangat kuat.
- 2) Untuk kapal yang lepas dari dermaga luar diusahakan sedemikian rupa melewati tengah-tengah alur yang resmi.
- 3) Bagi kapal dengan ukuran lebih dari 70 meter harus menggunakan kapal tunda.

3. Dermaga PT. PERTAMINA

Prosedur Kapal Sandar

- 1) Setiap kapal sandar harus memperhatikan arah arus karena pada dasarnya menyandarkan kapal lebih bagus melawan arus.
- 2) Kondisi dermaga di Pertamina yang mempunyai karakter arus dari Utara ke Selatan atau sebaliknya dari Selatan ke Utara/
- 3) Dermaga Pertamina ada 2 (dua) yaitu :
 - a. Dermaga I
Digunakan untuk bongkar muat dan sandar kapal besar dengan panjang maksimal 150 meter dan kedalaman air disekitar dermaga \pm 14 meter

dengan karakter arus disekitar dermaga dari atau ke Utara.

b. Dermaga II

Digunakan untuk bongkar muat barang dan sandar kapal kurang dari 105 meter kedalaman air disekitar dermaga ± 10 meter dengan karakter arus sekitar dermaga dari atau ke Utara.

- 1) Setiap kapal sandar bagi kapal yang panjangnya lebih dari 100 meter menggunakan 2 (dua) kapal tunda dan untuk kapal yang panjangnya antara 70 meter s/d 100 meter menggunakan 1 (satu) kapal tunda sedangkan kapal yang panjangnya kurang dari 70 meter tidak diwajibkan menggunakan kapal tunda.
- 2) Tali (mouring) dibantu dengan menggunakan mouring bout (speed bout), tali yang di kapal untuk kapal besar 2 (dua) spiring) dan 3 (tiga) tross dan untuk kapal kecil 1 (satu) spring dan 2 (dua) tross muka belakang.

Prosedur Kapal Keluar

- 1) Apabila kapal lepas juga harus memperhatikan arah arus. Untuk kapal-kapal yang wajib memakai kapal tunda

harus memakai kapal tunda apabila kapal lepas dari dermaga.

- 2) Perhatikan keadaan lalu lintas air karena banyak kapal-kapal yang melewati disekitar dermaga.

Komunikasi dengan radio (VHF) chanel 12 dan 16.

4. Dermaga Stagen

Pada dasarnya kapal sandar di dermaga Stagen sama halnya di dermaga lainnya yaitu melawan arus. Untuk tongkang dan kapal yang panjang lebih dari 70 meter harus dibantu dengan 1 (satu) kapal tunda. Dan untuk kapal panjang lebih dari 100 meter harus menggunakan 2 (dua) kapal tunda.

a. Dermaga PT. AKR

Di dermaga ini kapal besar dan panjang \pm 180 meter dengan draft maksimal 10 meter, kapal mendekati jetty dengan kecepatan pelan sekali dan berputar didepan dermaga putar kiri karena di dermaga AKR kapal sandar kanan.

b. Dermaga Stagen 1, 2, 3

Di dermaga ini kapal bisa sandar kanan atau kiri disaat proses sandar melawan arus pada saat kapal lepas dari dermaga harus memperhatikan arah arus dan menggunakan kapal tunda. Untuk kapal

besar AKR disaat lepas apabila arus dari belakang dan kapal harus buka buritandan sedemikian rupa sehingga kapal putar kanan dengan aman.

5. Pelabuhan Kawasan Batulicin

Kapal-kapal yang sandar di pelabuhan Batulicin pada umumnya melawan arus tetapi ada dermaga tertentu yang harus sandar kanan. Untuk kapal penumpang yang memiliki pintu sebelah Kiri meskipun mengikuti arus yang akan dibantu dengan menggunakan 1 (satu) kapal tunda.

Dermaga yang harus sandar Kanan :

1. Dermaga BCM
2. Dermaga LAC
3. Dermaga Liang Anggang manual

Dermaga yang harus sandar Kiri :

1. Dermaga Power City

Dermaga yang harus sandar Kanan dan Kiri:

1. Dermaga Kodeco Conveyor dan manual
2. Dermaga Johan Lama
3. Dermaga Johan baru
4. Dermaga Samudera

Prosedur kapal Sandar (Mengikuti Arus)

- 1) Dalam kondisi ini kapal mendekati dermaga sepelan mungkin dengan bantu 1 (satu) atau 2 (dua) kapal tunda, dimana kapal tundanya

berperan mengendalikan laju kapal / tongkang, usahakan tali terkirim secepatnya dan diutamakan karena tali dapat menahan agar kapal / tongkang tidak bergerak maju.

- 2) Untuk di dermaga di LAC dan Liang Anggang manual apabila arah arus keluar tetapi kapal harus sandar kanan maka untuk mengantisipasi keadaan tersebut maka tongkang lebih baik ditarik buritan.

Prosedur Kapal Sandar (Melawan Arus)

Untuk dermaga yang bisa disandari kanan atau kiri sebaiknya sandar melawan arus. Dalam proses sandar melawan arus adalah lebih mudah dari pada mengikuti arus.

Prosedur Kapal Lepas

Apabila kapal lepas dari dermaga harus memperhatikan arah arus, keadaan / ruang gerak sekitarnya dan lalu lintas yang ada.

b) Jasa Pelayanan kapal

Pelayanan jasa kapal diberikan terhadap kapal-kapal yang akan masuk dan keluar pelabuhan umum ataupun pelabuhan khusus dan juga pelayanan terhadap kebutuhan operasional kapal.

Apabila kapal akan memasuki perairan pelabuhan secara langsung pihak agen (perusahaan pelayaran) memberikan informasi kepada PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang Kotabaru mengenai jadwal kedatangan kapal untuk meminta pelayanan jasa terhadap kedatangan kapal.

Sesuai dengan master cable yang dikirimkan oleh nahkoda melalui radio disertai perkiraan tibanya kapal (ETA) maka petugas bagian operasi kapal mengadakan rapat untuk melakukan koordinasi terhadap pelayanan pelayanan yang diberikan atas kedatangan kapal.

Pelayanan yang diberikan terhadap kedatangan kapal dapat dilakukan dengan pelayanan jasa labuh dan bertambat kapal disertai persiapan terhadap segala fasilitas yang dilakukan, agar aktivitas operasional kapal dalam bongkar muat barang dapat berjalan dengan lancar.

Untuk mendapatkan jasa pelayanan kapal biasanya pihak perusahaan pelayaran meminta jasa pelabuhan dengan menandatangani formulir A yaitu yang berisikan permohonan jasa untuk keperluan operasional kapal seperti jasa labuh, jasa pandu tunda, jasa tambat, penyediaan air tawar dan biaya operasional kapal.

Dalam memberikan pelayanan jasa terhadap keperluan kapal (penyediaan jasa labuh, tunda, tambat) beberapa ketentuan yang perlu diperhatikan pelayanan jasa yaitu:

- 1) Sebelum kapal tiba agen akan memberitahukan rencana kedatangan kapal.
- 2) Permintaan terhadap pelayanan jasa yang dibutuhkan seperti jasa labuh, tunda dan tambat dari pihak agen kepada PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang Kotabaru.
- 3) Pengeluaran form formulir A bagi PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang Kotabaru terhadap pelayanan jasa yang diberikan yaitu :
 - a. Permohonan pelayanan jasa untuk kapal / Formulir I A
Dokumen untuk pengajuan penggunaan jasa pelayanan kapal yang akan memasuki perairan pelabuhan.
 - b. Bukti pelayanan jasa pandu tunda /Formulir 2 A I
Dokumen yang menyatakan bahwa telah dilakukannya pelayanan jasa pandu terhadap kapal pengguna

jasa yang telah mengajukan dokumen I A

- c. Perhitungan jasa pandu tunda
Dokumen perhitungan jumlah biaya atau tarif pandu dan tunda yang besarnya sesuai dengan perhitungan biaya pelabuhan yang bersangkutan.
- d. Nota Rampung Jasa Pelabuhan Formulir 4 A
Dokumen rampung terhadap penyelesaian seluruh biaya tagihan
- e. Menyediakan TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat) untuk kegiatan bongkar muat barang
- f. Menyediakan kebutuhan pelayanan air tawar apabila kapalertambat di pelabuhan umum
Apabila persiapan itu telah dilakukan oleh PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang Kotabaru dalam menangani operasional kapal di pelabuhan maka secara keseluruhan penanganan kelengkapan dokumen kapal, penyelesaian biaya keperluan lainnya menjadi tanggung jawab bersangkutan.

Sesuai dengan kegiatan yang dilakukan PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang Kotabaru dapat dijelaskan operasional kapal di pelabuhan yaitu :

1) Pelayanan jasa labuh kapal

Kapal dikatakan berlabuh jika kapal telah berada dalam lingkungan perairan pelabuhan yaitu sejak kapal menyentuh permukaan perairan pelabuhan dan berakhir jika kapal meninggalkan pelabuhan.

Pelayanan jasa labuh kapal diberikan dengan tujuan :

- a. Jasa labuh diberikan terhadap kapal ditujukan untuk keamanan sambil menunggu pelayanan berikutnya untuk melakukan tambat sampai dilaksanakannya aktivitas bongkar muat.
- b. Jasa labuh diberikan untuk penentuan batas-batas tambatan untuk keamanan kapal dalam melaksanakan aktivitasnya.

2) Pelayanan Jasa tunda/kepil

Pelayanan jasa tunda/kepil diberikan terhadap kapal-kapal yang akan bertambat dipinggiran dermaga perairan pelabuhan. Pelayanan yang diberikan biasanya dilakukan dengan cara menunda

(menggandeng) kapal yang siap untuk bertambat dengan menggunakan kapal tunda sampai dengan pengaturan secara optimal posisi kapal yang layak dan benar-benar aman selama merapat dipinggiran dermaga.

Dalam meberikan pelayanan jas tunda/kepil terhadap kapal-kapal yang akan bertambat perlu diperhitungkan oleh petugas operasi lapangan terhadap posisi kapl dengan memperhatikan karekteristik(panjang kapal, lebar, draft position) dari kapal yang bersangkutan, dengan maksud tempat tambatan yang disediakan harus sesuai dengan posisi yang diharapkan yaitu kapal benar-benar dalam stabilitas keseimbangan yang normal sehingga untuk melaksanakan secara aman dan lancar.

3) Pelayanan jasa tambat kapal

Pelayanan jasa tambat kapal dilakukan bagi kapal-kapal yang telah memasuki area pelabuhan untuk merapat ke dermaga. Pelayan ini ditunjukkan untuk mendukung kelancaran bongkar muat barang.

Dalam kegiatan tersebut, pihak PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang

Kotabaru telah melengkapi fasilitas tambat seperti :

- a) Dermaga
Suatu sarana (tempat) tambat kapal yang merapat/sandar untuk selanjutnya melakukan aktivitas bongkar muat.
 - b) Fender
Fasilitas pendukung untuk keamanan kapal bertambat/sandar dipinggir dermaga yang gunanya untuk menghindari terjadinya benturan kulit pelapis kapal dengan dermaga.
 - c) Bolder
Tiang/palang pintu besi yang dipasang dipinggiran atau diatas dermaga untuk menyangkutkan tali tambat kapal yang akan bertambat.
 - d) Fasilitas yang digunakan untuk mendukung kelancaran arus komunikasi khususnya dalam kegiatan operasional pelabuhan.
 - e) Kapal tunda
Kapal tunda yang digunakan untuk membantu aktivitas labuh, tambat, tunda sesuai dengan jasa yang dibutuhkan.
3. Kendala yang dihadapi PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang

Kotabaru dalam meningkatkan kualitas jasa kepelabuhanan.

1. Pelayanan Jasa Kapal

Kendala-kendala yang dihadapi adalah :

1) Penyerahan permohonan jasa untuk kapal / formulir I A

Permohonan jasa untuk kapal / formulir I A untuk memudahkan memproses lebih lanjut yaitu proses pembuatan 3 A I yang kemudian diserahkan ke pihak perusahaan pelayaran / agen kemudian dengan segera agen membayar tagihan tersebut, tetapi agen yang bersangkutan terlalu lama menyerahkan formulir I A tersebut sehingga memperlambat proses tagihan (3 A I) dan berpengaruh pada laporan bulanan kedatangan kapal di Pihak PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang Kotabaru.

2) Perubahan GRT kapal pada formulir I A

Perubahan GRT kapal pada waktu kapal tersebut meminta permohonan pelayanan kapal pada pihak PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang Kotabaru jumlahnya berbeda pada waktu permintaan pelayanan jasa yang selanjutnya untuk kapal yang sama, karena hal tersebut berpengaruh pada etmal, sehingga akan merubah

jumlah tagihan, contohnya jumlah tagihan kapal pertama jumlahnya lebih sedikit dari pada jumlah tagihan kapal berikutnya untuk kapal yang sama begitu juga sebaliknya.

3) Piutang

Banyak utang agen pada pihak PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang Kotabaru membuat pendapatan PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang Kotabaru menjadi tidak sesuai yang seharusnya, apabila tagihan sudah diserahkan harusnya pihak agen dengan segera membayar lunas tagihan tersebut guna kelancaran pelaksanaan pelayanan jasa kepelabuhanan.



BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Ruang lingkup kegiatan PT. PELINDO III Cabang Kotabaru dalam pelayanan jasa kepelabuhanan

PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang Kotabaru merupakan kantor cabang sebagai Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang mempunyai kegiatan dalam menunjang pertumbuhan ekonomi dalam crangka menunjang kelancaran arus kapal dan barang.

Pelayanan yang diberikan terhadap jasa kepelabuhanan mencakup berbagai aspek kegiatan seperti pelayanan jasa kapal untuk keluar ataupun masuk perairan pelabuhan dalam melakukan kegiatan operasionalnya.

Dari bentuk pelayanan jasa pelabuhan yang dijalankan oleh PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang Kotabaru masih tergolong mampu untuk bersaing dalam memberikan pelayanan jasa yang baik dalam aktivitas kepelabuhanan.

a. Pelayanan jasa labuh kapal yang akan memasuki perairan pelabuhan.

- b. Pelayanan jasa pandu dan tunda terhadap kapal yang akan merapat kepinggiran dermaga.
- c. Pelayanan jasa tambat terhadap kapal-kapal yang akan bertambat selama berada di pelabuhan dalam membantu aktivitas bongkar muat.

Menyangkut aktivitas pelayanan barang, spesifikasi barang yang ditangani yang dalam aktivitas bongkar muat yaitu sebagian besar ditunjukkan dalam penanganan bongkar muat konvensional. Dalam aktivitas pelayanan jasa terhadap barang aktivitas dapat diberikan dalam bentuk.

- a. Menyediakan fasilitas/peralatan untuk bongkar muat dari kapal untuk diangkut dari dan ke kapal atau gudang/lapangan penumpukan.
- b. Menyediakan gudang sebagai tempat penumpukan barang sebelum dan sesudah dimuat.
- c. Menyediakan lapangan penumpukan yang bisa digunakan untuk kegiatan bongkar muat muatan.

- d. Menyediakan sarana angkutan sebagai fasilitas transportasi darat.

Dalam menyediakan fasilitas sarana angkutan barang PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang Kotabaru terus berusaha mengatur dan mengkoordinir segala kegiatan yang ada di pelabuhan sesuai dengan tujuan yang diharapkan oleh pemerintah yaitu memberikan layanan yang maksimal terhadap kepentingan masyarakat dalam jasa kepelabuhanan.

2. Usaha-usaha yang dilakukan PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang Kotabaru dalam mengembangkan sarana dan prasarana kepelabuhanan dalam memberikan pelayanan jasa yang baik.

Kegiatan yang dilakukan oleh PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang Kotabaru terhadap pelayanan jasa yang diberikan dalam bidang kepelabuhanan adalah jasa pelayanan kapal yaitu :

- a. Pelayanan Pemanduan
 - b. Jasa Pelayanan Kapal
3. Kendala yang dihadapi PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang Kotabaru dalam meningkatkan kualitas jasa kepelabuhanan.

Pelayanan Jasa Kapal

Kendala-kendala yang dihadapi adalah :

- 1) Penyerahan permohonan jasa untuk kapal / formulir I A

Permohonan jasa untuk kapal / formulir I A untuk memudahkan memproses lebih lanjut yaitu proses pembuatan 3 A I yang kemudian diserahkan ke pihak perusahaan pelayaran / agen kemudian dengan segera agen membayar tagihan tersebut, tetapi agen yang bersangkutan terlalu lama menyerahkan formulir I A tersebut sehingga memperlambat proses pembuatan tagihan (3 A I) dan berpengaruh pada laporan bulanan kedatangan kapal dipihak PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang Kotabaru.

- 2) Perubahan GRT kapal pada formulir I A

Perubahan GRT kapal pada waktu kapal tersebut meminta permohonan pelayanan kapal pada pihak PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang Kotabaru jumlahnya berbeda pada waktu permintaan pelayanan jasa yang selanjutnya untuk kapal yang sama, karena hal tersebut berpengaruh pada etmal, sehingga akan merubah jumlah tagihan, contohnya jumlah tagihan kapal pertama jumlahnya lebih sedikit daripada jumlah tagihan kapal berikutnya untuk kapal yang sama begitu juga sebaliknya.

3) Piutang

Banyak utang agen pada pihak PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang Kotabaru membuat pendapatan pihak PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang Kotabaru menjadi tidak sesuai yang seharusnya, apabila tagihan sudah diserahkan harusnya pihak agen dengan segera membayar lunas tagihan tersebut guna kelancaran pelaksanaan pelayanan jasa kepelabuhanan.

B. Saran

Berdasarkan uraian diatas dapat ditentukan saran penelitian sebagai berikut ;

Saran-saran terhadap kendala yang menyangkut arus kelancaran kapal keluar masuk perairan pelabuhan Kotabaru :

- 1) Meminta kepada pihak perusahaan pelayaran / agen agar tepat waktu menyerahkan formulir I A yaitu minimal 3 jam sebelum kapal tiba.
- 2) Memastikan kepada pihak perusahaan pelayaran agar jumlah GRT kapal pada formulir I Atidak berubah-ubah karena apabila hal tersebut terjadi pihak PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang

Kotabaru biasanya mengikuti jumlah GRT kapal yang terdahulu.

- 3) Memberi surat permohonan atau mengadakan pertemuan antara pihak PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang Kotabaru dengan pihak perusahaan pelayaran dan pihak PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang Kotabaru memberitahukan bahwa pihak perusahaan pelayaran harus segera melunasi pembayaran tersebut, dan apabila tidak melunasi pembayaran maka pihak PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang Kotabaru memastikan tidak akan melayani pihak agen sebelum pembayaran lunas.



DAFTAR PUSTAKA

- Arianto Patunru ct.al,2007, [http : // www. Bumnri / news. detail. htm ? news_id](http://www.bumnri/news.detail.htm?news_id)
<http://kotabaru.pp3.co.id/index.php/berita/4/fasilitas>
<http://kotabaru.pp3.co.id/index.php/berita/4/interland>
<http://kotabaru.pp3.co.id/index.php/berita/4/lingkup-bisnis>
<http://kotabaru.pp3.co.id/index.php/berita/4/profil>
<http://kotabaru.pp3.co.id/index.php/berita/4/peralatan>
<http://kotabaru.pp3.co.id/index.php/berita/4/tarif>
http://www.bumnri/news.detail.htm?news_id
Gianto Herry dan Manopo Arso, 1990.
Pengoperasian Pelabuhan Laut Balai Pendidikan dan Pelatihan. Semarang.
Purba radiks, 1997. *Angkutan Muatan Laut I.*
Bharata Karya Aksara:Jakarta
Rachmawati.2008.*Pengertian Penelitian*
<http://digilib.petra.ac.id/viewer.php?page=1&submit.x=0&submit.y=0&qual=high&fname=/jiunkpe/s1/hotl/2009/jiunkpe-ns-sl-2009-33404071-12151-peninsula-chapter2.pdf>

- Soekarsono, 1995. *Kapal Kerja Kapal Pengangkut dan Transportasi Laut*
Pamator : Jakarta
- Triatmojo, 1996. <http://adenguntur.blogspot.com/2012/11/selayang-pandang.html?m=1>
- Soehartono, Irwan. *Metode Penelitian Sosial*, (Bandung: Remaja Rosdakarya, 1995)
- Sugiyono, *Memahami Penelitian Kualitatif*, (Bandung: CV. Alfabeta, 2009)
- Nawawi, Hadari. *Metode Penelitian Bidang Sosial*, (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2007), Cet. Ke – 12
- Narbuko, Cholid dan Abu Achmadi, *Metodologi Penelitian*, (Jakarta: PT Bumi Aksara, 2001)
- Arifin, Zainal. *Penelitian Pendidikan*, (Bandung: PT. Remaja Rosdakarya, 2011)
- Prastowo, Andi. *Metode Penelitian Kualitatif Dalam Perspektif Rancangan Penelitian*, (Yogyakarta : Ar Ruzz Media, 2012), Cet. 11
- Suryabrata, Sumadi. *Metodologi Penelitian*, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 1998)
- Hadi. Sutrisno, *Metodologi Research* (Yogyakarta: Andi Offset, 2000)

Azwar, Saifuddin. *Metode Penelitian*
(Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2004)
Lexy J, Moloeng. *Metode Penelitian*
Kualitatif, (Bandung: Rosdakarya, 2004)

LAMPIRAN



Foto 1 : Halaman Kantor PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang Kotabaru.



Foto 2 : kegiatan penundaan kapal dari alur menuju dermaga.



ses kapal sandar didermaga stagen (1)



ses kapal sandar didermaga stagen (2)



Foto 5 : kapal yang bertambat didermaga stagen (1)

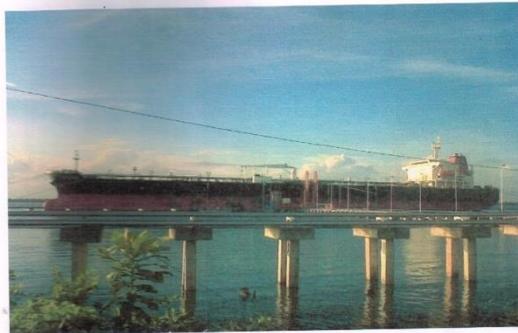


Foto 6 : kapal yang bertambat didermaga stagen (2)

PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO)
 CABANG

NRF: 13 003075

PERMINTAAN PELAYANAN KAPAL DAN BONGKAR / MUAT BARANG (PPK B)
 Kepada Yth: PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang

Kedatangan Keberangkatan 1. Pencatatan NRF 1 [] [] [] [] [] []
 2. Pembekalan NRF P [] [] [] [] [] []
 3. Perpanjangan
 4. Fording

12. a. Isi Kotor : XXXXXXXX 11 046 GR
 b. Panjang (LOA) : 145415 M
 c. Berat Mati : 160118 M
 d. Draft Muka/Belakang : 6x0 M 6x0 M
 13. Jumlah Paika : 6 Paika
 14. Rencana Bongkar : TonM3Box
 15. Rencana Muat : TonM3Box
 16. Pelancong Asli :
 17. Perbaikan Tujuan : 130613 / 20:24

BUH / TAMBAT

Permintaan	Penetapan Pelayanan	Paraf
Tambat di [] [] [] [] [] []	Posisi muka [] [] [] [] [] []	Blk [] [] [] [] [] []
Permintaan Tgl [] [] [] [] [] [] Jam [] [] [] [] [] []	Tgl [] [] [] [] [] [] Jam [] [] [] [] [] []	Jam [] [] [] [] [] []
Tambah Tgl [] [] [] [] [] [] Jam [] [] [] [] [] []	Tgl [] [] [] [] [] [] Jam [] [] [] [] [] []	Jam [] [] [] [] [] []

PERMINTAAN AIR

Permintaan (P = Pipa = Tongkang) [] [] [] [] [] [] Ton [] [] [] [] [] []
 Tgl [] [] [] [] [] [] Jam [] [] [] [] [] []

PERMINTAAN HENDU / TUNDA / TELEPON

Permintaan Tgl [] [] [] [] [] [] Jam [] [] [] [] [] []
 Lokasi Ke [] [] [] [] [] [] Ke [] [] [] [] [] []
 Permintaan Tgl [] [] [] [] [] [] Jam [] [] [] [] [] []
 Permintaan Tgl [] [] [] [] [] [] Jam [] [] [] [] [] []

PERMINTAAN PPK di Kepanduan Tgl [] [] [] [] [] [] Jam [] [] [] [] [] [] Status Hari Kerja [] [] [] [] [] []
 Permintaan Pembatalan Tgl [] [] [] [] [] [] Jam [] [] [] [] [] [] Status Hari Kerja [] [] [] [] [] []
 Permintaan Pembatalan Status pembatalan Tunda [] [] [] [] [] []

PERMINTAAN PELAYANAN BARANG PBM :

Lapangan	Gudang	Truck	Pipa	Conveyor	Tongkang	Penetapan Pelayanan	Lampiran :
[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	1 () Master Cable
[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	2 () Manifest D/O
[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	3 () Stowage Plan
[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	4 () Shipping Order
[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	5 () Surat Ukur
[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	6 () Surat Status Pelayanan
[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	7 () C V I A
[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	8 () Bay Plan BIM
[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	9 () Export Summary List
[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	[] [] [] [] [] []	10 () Daftar Pali Kemas

ABANG PELABUHAN
 MANAGER (PBM)

Tanggal: 10/06/2013
 PBM

BUKTI PEMAKAIAN PANDU / TUNDA
CERTIFICATE OF PILOTAGE / TOWAGE SERVICE

Nama Kapal : Nama Panggilan :
sel : Call Sign :

Nama Nakhoda :
ster Name :

Jenis : Keagenan Kapal :
g : Agency :

Port dari : Tujuan ke :
rt port of Call : Next port of call :

Port :
kotor :

Draft : Sarat Muka : Sarat Belakang :
ft Draft : Aft Draft :

DINYATAKAN BAHWA SESUAI PPKB NO :
CLARES THAT IN ACCORDANCE HARBOUR WITH PPKB NO :

KAPAL BERLAUH DI AMBANG LUAR TANGGAL : Time
SHIP ANCHORAGE OUTSIDE HARBOUR / OUTER BAR ON DATE :

IA TELAH DIPANDU OLEH PANDU BANDAR : Kode
SHE HAS BEEN DULLY PILOTED BY HARBOUR PILOT : Code

Dari : Ke :
From : To :

Pada tanggal :
On Date :

Pandu Naik Kapal Pukul : Selesai dipandu Pukul :
Pilot on board Time : Finished Time :

Kapal bergerak Pukul : Pandu Turun Pukul :
Ship start moving Time : Pilot off time Time :

III. IA TELAH MENGGUNAKAN KAPAL TUNDA
SHE HAS USED THE TUG BOAT

<u>Nama Kapal Tunda</u> Tugs Name	<u>Tiba di lokasi Pukul</u> Arrive at location time	<u>Meninggalkan lokasi Pukul</u> Return from location time
.....
..
.....
..
.....
..
.....
..

IV. Ja telah menggunaKepil darat : Ya / Tidak
She Has Dully Used Mooring Land

Note / Catalog

Kapal terlambat / dipercepat / batal, karena :

Ship delay / acceler / cancelled, due to

Jumlah penundaan dihitung selama pemakaian di lokasi ditambah waktu perjalanan dari dan ke pangkalan.
Work it of calculated since arriving at location until work finished plus time used for moving from and to base

Bila ada kejadian / keterangan yang penting, dapat ditulis dilembar belakang
If accident for anya remarks could be written at the back of paper

ASSISTEN MANAGER PEMANDUAN
PILLOTAGE ASSISTEN MANAGER

PANDU BANDAR
HARBOUR PILOT

NAKHODA
MASTER

		: 00088/3A1/1V/2013	
PERHITUNGAN JASA PANDU/TUNDA/KEPIL			
Perlama:	1304250203 / 12005107	Pelanggan	SUMBER KEKASABANHA S. SYL.P
Uraian:	DAMPAI BEJAYHTERA.6	V a l u e a	IDR
Aspek:	GENERAL CARGO	Pibh. Asal/Tujuan:	TABAKAN / TABAKAN
Waktu:	DALAM WISKRI	Bendera:	INDONESIA
Uraian:	MCH RESILIKR	Kemasan Bkr/Huat:	/ BAG CARGO
Uraian:	KAPAL NIAGA	Torasa Bkr/Huat:	/ 4,400
Uraian:	2,646 / 86	Bts. Masa Tambat:	4 Etal
=====			
RANGAN JASA PANDU			
1304250203 No. 1A :12005107 No. 2 A 1 :13001283			
Dari 08-03-2013 07:45 sampai 08-03-13 08:30			
Dari OUTBAR TG. PEMANCINGAN Ke DERHAGA PT. ITP TARJUN			
B. Tetap (	300,000.00 X	1X 1	X 100%)X 100%=Rp. 300,000.00
B. Var (	45.00 X 2,646K	1 X	1X 100%)X 100%=Rp. 119,070.00
Biaya Jasa - Biaya Reduksi / Diskon :			419,070.00 - = Rp. 419,070.00
Pelayanan PANDU			Rp. 419,070.00
=====			
1304250206 No. 1A :12005108 No. 2 A 1 :13002033			
Dari 12-03-2013 15:30 sampai 12-03-13 15:55			
Dari DERHAGA PT. ITP TARJUN Ke OUTBAR TG. PEMANCINGAN			
B. Tetap (	300,000.00 X	1X 1	X 100%)X 100%=Rp. 300,000.00
B. Var (	45.00 X 2,646K	1 X	1X 100%)X 100%=Rp. 119,070.00
Biaya Jasa - Biaya Reduksi / Diskon :			419,070.00 - = Rp. 419,070.00
Pelayanan PANDU			Rp. 419,070.00
=====			
Biaya			Rp. 838,140.00
=====			
RANGAN JASA TUNDA			
1304250203 No. 1A :12005107 No. 2 A 1 :13001283			
Dari 08-03-2013 07:50 sampai 08-03-13 08:30			
Dari OUTBAR TG. PEMANCINGAN Ke DERHAGA PT. ITP TARJUN			
B. Tetap (	950,000.00 X	2.5	X 100%)X 100%=Rp. 2,375,000.00
B. Var (	20.00 X 2,646	X 2.5X 100%)X 100%=Rp.	132,300.00
Biaya Jasa - Biaya Reduksi / Diskon :			2,507,300.00 - = Rp. 2,507,300.00
Pelayanan TUNDA + SURCHARGE			Rp. 2,507,300.00
=====			
1304250206 No. 1A :12005108 No. 2 A 1 :13002033			
Dari 12-03-2013 15:30 sampai 12-03-13 15:40			
Dari DERHAGA PT. ITP TARJUN Ke OUTBAR TG. PEMANCINGAN			
B. Tetap (	950,000.00 X	2	X 100%)X 100%=Rp. 1,900,000.00
B. Var (	20.00 X 2,646	X 2X 100%)X 100%=Rp.	105,840.00
Biaya Jasa - Biaya Reduksi / Diskon :			2,005,840.00 - = Rp. 2,005,840.00

1 00088/3AL/IV/2013

PERHITUNGAN JASA PANDU/TUNDA/KEPIL

no: 1304250203 / 12005107	Pelanggan	: SUMSER REKASARANA S. BTL.P
: DAMAI SEJAHTERA.6	V a l u t a	: IDR
: GENERAL CARGO	P1bh. Asal/Tujuan	: TARAKAN / TARAKAN
: DALAM NEGERI	Berdara	: INDONESIA
: NON REGULER	Kemasan Ekr/Huat	: / BAG CARGO
: KAPAL HIAGA	Tonase Ekr/Huat	: / 4,400
: 2,646 / 86	Bta. Masa Tambat	: 4 Etmal

yanan	TUNDA	+	SURCHARGE	Rp. 2,005,840.00
-------	-------	---	-----------	------------------

	TUNDA	+	SURCHARGE	Rp. 4,513,140.00
--	-------	---	-----------	------------------

	Biaya Jasa Pandu/Tunda/Kepil/Surcharge :	Rp. 5,351,380.00
--	--	------------------

ma juta Tiga ratus Lima puluh Satu ribu Dua ratus Delapan puluh Rupiah

KOTABARU, 09-APR-2013
AN.MANAGER OPERASI

ASDAR MUZAKKAR

PT. PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO)
CABANG KOTABARU

No. 12 000700
A07419

BUKTI PEMAKAIAN JASA LABUH / JASA TAMBAT

Berdasarkan permintaan bentuk A tersebut dibawah menerangkan dengan

sebenarnya bahwa : **TB. SANCHUAN VI / TK. ARIEL TRIJAYA VIII** ✓
 Nama Kapal : **87 / 1315** ✓
 Isi Kotor : **87 / 1315** ✓ GRT
 Pelayaran / Agen : **PT. Spectra** ✓
 Tiba Tanggal : **24 Mei 2013 / 02.00**
 telah memakai Fasilitas

JASA LABUH

No. 1 A	Berlabuh di	MASUK		KELUAR	
		Tanggal	Pukul	Tanggal	Pukul
3159	Rede,Smart	240513	02.00	280513	07.00

Penjumlahan terakhir Kapal tersebut yang terkena uang labuh
pada tanggal

JASA TAMBAT

A	BERTAMBAT			M U L A I		BERAKHIR	
	Di	Muka	Belakang	Tanggal	Pukul	Tanggal	Pukul
59		Der maga,Smart		240513	15.15	280513	07.00

disebabkan :

Dokumen	Tgl.	Pukul	Tgl.	Pukul
Pen Kapal/Barang				s/d
Tambat				s/d
Pandu				s/d
				s/d

PT. PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO)
CABANG KOTABARU

No. 12 000386

BUKTI PEMAKAIAN JASA LABUH / JAS. TAMBAT

Berdasarkan permintaan bentuk A tersebut dibawah menerangkan dengan sebenarnya bahwa :

Nama Kapal : MT. SLOMAN HERMES ✓

Isi Kotor : 11.246 ✓ GRT

Pelayaran / Agen : PT. Tirta Samudera Caraka ✓

Tiba Tanggal : 13 Juni 2013 / 20:24

telah memakai Fasilitas

JASA LABUH

Nomor 1 A	Berlabuh di	MASUK		KELUAR	
		Tanggal	Pukul	Tanggal	Pukul
3075	Rede,Smart	130613	20.24	150613	19.56

Kunjungan terakhir Kapal tersebut yang terkena uang labuh pada tanggal

JASA TAMBAT

1 A	BERTAMBAT			M U L A I		BERAKHIR	
	Di	Muka	Belakang	Tanggal	Pukul	Tanggal	Pukul
3075	Dermaga,Smart			150613	00.48	150613	19.56

itu disebabkan :

	Tgl.	Pukul	Tgl.	Pukul
tu Dokumen				
men Kapal/Barang				s/d
tu Tambat				s/d
tu Pandu				s/d
ain				s/d

PERSEKUTUAN PELABUHAN INDONESIA ITICABANG : NO. PRANDTA : &VPRANDTANG
 3A2 :

PERHITUNGAN JASA LABUH/TAMBAT/AIR KAPAL

No. Perantara : 1306250326 / 13003075 Nama Kapal : SIDHAN HERMES/MT Tujuan : CAIR NON BEH Status : LUAR NEGERI Jenis : NON REGULER Muatan : KAPAL NIAGA No. / LOA : 11,246 / 145 Asal : ANTIGUA	Pelanggan : TIRTA SAMUDRA CARAKA.PT Bank : Valuta : USD Pibh. Asal : PALEMBANG Pibh. Tujuan : MALAYSIA Kemasan Bkr/Muat : Tonase Bkr/Muat : Bte. Masa Tambat : 4 / 4
--	---

=====

AWAL MASA LABUH = 13-JUN-13 BATAS AKHIR MASA LABUH = 22-JUN-13 LABUH KE = 1

PERHITUNGAN JASA LABUH

No. : 1306250326 No. JA : 13003075 No. 2 A 2 : DSMART060026 Dari 13 JUN 2013 sampai dengan 15 JUN 2013 DERHAGA SMART	$(11,246 \times 0,089 \times 1 \times 100\%) \times 100\% = \text{US\$ } 1,00$
--	--

Biaya LABUH US\$ 1,00

PERHITUNGAN JASA TAMBAT

No. : 1306250326 No. JA : 13003075 No. 2 A 2 : DSMART060026 Dari 15 JUN 2013 00:48 sampai dengan 15 JUN 2013 19:56 DERHAGA SMART	$(11,246 \times 0,1 \times 1 \times 100\%) \times 100\% = \text{US\$ } 1,12$
--	--

Biaya TAMBAT US\$ 1,12

Biaya Jasa Labuh/Tambat/Air Kapal US\$ 2,12

Salang : Dua ribu Seratus Dua puluh Lima US Dollar Empat puluh Sembilan Sen

KOTABARU, 21 JUN 2013 16:57
 AN MANAGER OPERASI

ASDAR MUZAKKAR

(SERO) PELABUHAN INDONESIA ITICABANG : NO. PRANOTA : &VPRANOTAND.
 PERHITUNGAN JASA LABUH/TAMBAT/ATR KAPAL JAD :

Pertama: 1306250230 / 13003159	Pelanggan :	SPECTRA TIRTASEGARA LINE.R
1 : SAMUDRA-VI/TH ✓	Bank :	
Kapal : TUG BOAT	V a l u t a :	IDR
tan : DALAM NGERI	Pibh. Asal :	SAMARINDA
20 : NON REGULER	Pibh. Tujuan :	SAMARINDA
LOA : KAPAL NIAGA	Kemasaan Bkr/Muat :	CURAH CATR /
87 / 20 ✓	Tonase Bkr/Muat :	3,000 /
INDONESIA	Bts. Masa Tambat :	3

AL MASA LABUH = 24 MAY-13 BATAS AKHIR MASA LABUH = 02 JUN-13 LABUH KE = 1

NGAN JASA LABUH

1306250230 No. 1A : 13003159 No. 2 A 2 : DSMART060017
 Dari 24-MAY-2013 sampai dengan 28-MAY-2013
 DERHAGA SMART

(	87 X	70X	1 X 100%)X 100 % = Rp.	6,090.00
Biaya	LABUH		Rp.	6,090.00

NGAN JASA TAMBAT

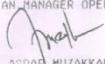
1306250230 No. 1A : 13003159 No. 2 A 2 : DSMART060017
 Dari 24-MAY-2013 15:15 sampai dengan 28-MAY-2013 07:00
 DERHAGA SMART

(	87 X	90X	3 X 100%)X 100 % = Rp.	23,490.00
(	87 X	90X	.75 X 200%)X 100 % = Rp.	11,745.00
Biaya	Pelayanan TAMBAT		Rp.	35,235.00	
Biaya	TAMBAT		Rp.	35,235.00	
			Biaya Jasa Labuh/Tambat/Air Kapal	Rp.	41,325.00

Total : Empat puluh Satu ribu Tiga ratus Dua puluh Lima Rupiah

KOTABARU, 21-JUN-2013 15:45

MANAGER OPERASI


 ASDAR MUZAKKAR