

**PEMILIHAN MITRA UNTUK PENGEMBANGAN PROGRAM  
TOL LAUT DAN KAPAL TERNAK DI PT PELNI  
MENGUNAKAN METODE *SIMPLE ADDITIVE WEIGHTING*  
(SAW)**

**LAPORAN KERJA PRAKTIK**

*Diajukan untuk memenuhi kelulusan mata kuliah Kerja Praktik di*

*Program Studi S1 Manajemen Transportasi*



Oleh:

Nindya Bristella

13119046

**PROGRAM STUDI MANAJEMEN TRANSPORTASI  
SEKOLAH TINGGI MANAJEMEN LOGISTIK INDONESIA  
BANDUNG  
2022**

**PEMILIHAN MITRA UNTUK PENGEMBANGAN PROGRAM  
TOL LAUT DAN KAPAL TERNAK DI PT PELNI  
MENGUNAKAN METODE *SIMPLE ADDITIVE WEIGHTING*  
(SAW)**

**LAPORAN KERJA PRAKTIK**

*Diajukan untuk memenuhi kelulusan mata kuliah Kerja Praktik di*

*Program Studi S1 Manajemen Transportasi*



Oleh:

Nindya Bristella

13119046

**PROGRAM STUDI MANAJEMEN TRANSPORTASI  
SEKOLAH TINGGI MANAJEMEN LOGISTIK INDONESIA  
BANDUNG  
2022**

## **HALAMAN PERSETUJUAN**

Naskah laporan Kerja Praktik oleh mahasiswa:

Nama : Nindya Bristella

NPM : 13119046

Telah diperiksa dan dikoreksi dengan baik dan cermat. Oleh karena itu pembimbing menyetujui mahasiswa tersebut untuk diuji.

Bandung, 03 September 2022

Pembimbing

**Teguh Tuhu Prasetyo, S.T., M.T**

**NIK. 12081273**

## **LEMBAR PENGESAHAN**

**PEMILIHAN MITRA UNTUK PENGEMBANGAN PROGRAM  
TOL LAUT DAN KAPAL TERNAK DI PT PELNI  
MENGUNAKAN METODE *SIMPLE ADDITIVE WEIGHTING*  
(SAW)**

Oleh:

**Nindya Bristella**

**13119046**

**Telah dinyatakan lulus dalam Seminar Kerja Praktik**

**Pada 2022**

Mengetahui,

Ketua Program Studi Manajemen Transportasi

Menyetujui,

Pembimbing Kerja Praktik

**Pradhana Wahyu Nariendra, S.T., M.T**

**NIK. 11679216**

**Teguh Tuhu Prasetyo, S.T., M.T**

**NIK. 12081273**

## KATA PENGANTAR

Puji syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa karena kasih karunia dan penyertaan-Nya sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan Laporan Kerja Praktik yang berjudul “Pemilihan Mitra Untuk Pengembangan Program Tol Laut Dan Kapal Ternak Di PT. Peln Menggunakan Metode *Simple Additive Weighting* (SAW)” dengan baik.

Laporan Kerja Praktik ini ditulis dalam rangka untuk memenuhi kelulusan mata kuliah Kerja Praktik di Program Studi Manajemen Transportasi di Sekolah Tinggi Manajemen Logistik Indonesia.

Dalam hal ini penulis menyadari tanpa adanya bimbingan, pengarahan dan bantuan dari semua pihak tentunya Kerja Praktik ini tidak akan terselesaikan. Penulis menyampaikan terima kasih kepada:

1. Papa P. Simanjuntak, Mama L.R. Sianipar, Kakak Brigita beserta ketiga adik penulis yaitu Brizio, Britania & Briviola yang senantiasa memberikan dukungan, doa, motivasi, canda, tawa dan kebutuhan – kebutuhan lainnya.
2. Bapak Teguh Tuha Prasetyo, S.T., M.T selaku Dosen Pembimbing yang telah memberikan banyak masukan dan menuntun penulis.
3. Ibu Hartati Mediyanti Pakpahan, S.T., M.T selaku Dosen Penguji.
4. Bapak Robert MP Sinaga selaku Direktur Armada & Teknik.
5. Bapak Yossianis Marciano selaku Direktur Usaha Angkutan Barang & Tol Laut.
6. Mas Achmad D Tamzak selaku SPV di Angkutan Barang Non komersial yang sudah memberikan masukan kepada penulis.
7. Mas Ridho Kurniawan selaku Pembimbing Lapangan yang sudah memberikan banyak ilmu serta saran kepada penulis.
8. Mas Ahmad Ezat Abdullah selaku mantan Pembimbing Lapangan yang sudah membantu penulis saat pertama kali magang.
9. Mba Jeni Mery Siregar yang sudah membimbing dan banyak membantu penulis selama magang di PT. PELNI.
10. Seluruh staff di Departemen Usaha Angkutan Barang & Tol Laut.

11. Teman – teman seperjuangan penulis Ronauli Lumban gaol & Mega Tamara Lumban Gaol.
12. Sahabat rasa kakak yaitu Karolina Simanjuntak & Yuni Sara yang selalu memotivasi dan menemani penulis dalam segala kondisi.
13. Segenap jajaran para idola penulis *member* EXO & NCT terutama Baekhyun & Jaemin yang karya – karyanya selalu menghibur dan menginspirasi penulis agar terus bersemangat saat sedang Kerja Praktik.

Penulis menyadari bahwa ada kesalahan dan masih banyak kekurangan dalam penulisan Laporan Kerja Praktik ini, baik dari segi penyusunan, bahasa, dan teori yang kurang tepat. Oleh sebab itu penulis mengharapkan kritik dan saran untuk melakukan perbaikan penulisan selanjutnya.

Jakarta, 2022

Penulis

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN PERSETUJUAN .....</b>	<b>iii</b>
<b>LEMBAR PENGESAHAN .....</b>	<b>iv</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>v</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>vii</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>x</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>11</b>
1.1 Latar Belakang Dan Tujuan.....	11
1.2 Kerangka Pemikiran .....	12
1.3 Metodologi .....	13
1.4 Sistematika Laporan Kerja Praktik.....	16
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....</b>	<b>18</b>
2.1 Perusahaan Pelayaran .....	18
2.2 Tol Laut .....	22
2.3 Penugasan PT. PELNI oleh Pemerintah.....	23
2.4 Kapal ternak .....	24
2.5 Kemitraan .....	24
2.6 Metode SAW (Simple Additive Weighting).....	26
<b>BAB III PENGUMPULAN DATA &amp; PEMBAHASAN .....</b>	<b>28</b>
3.1 PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) .....	28
3.1.1. Visi dan misi .....	29
3.1.2. Logo & filosofi pt. pelayaran nasional indonesia .....	29
3.1.3. Struktur organisasi pt. pelayaran nasional indonesia .....	30
3.2 Aktivitas Kerja Praktik .....	32
3.3 Pengumpulan Data .....	33
3.4 Pengolahan Data & Analisis.....	35
3.4.1 Kriteria acuan dalam pengambilan keputusan .....	35
3.4.2 Normalisasi nilai alternatif pada setiap kriteria .....	36
3.4.3 Menghitung nilai bobot preferensi pada setiap alternatif.....	38

3.4.4	Melakukan Perankingan.....	39
3.4.5	Analisis.....	40
<b>BAB IV KESIMPULAN &amp; SARAN.....</b>		<b>42</b>
4.1	Kesimpulan.....	42
4.2	Saran.....	43
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>		<b>44</b>
<b>REFLEKSI DIRI.....</b>		<b>45</b>
<b>LAMPIRAN</b>		

## DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Data Bulk Carrier Shipping Companies In Indonesia.....	33
Tabel 3.2 Data Container Shipping Companies In Indonesia .....	33
Tabel 3.3 Pertanyaan Kuesioner .....	34
Tabel 3.4 Skala Penilaian .....	34
Tabel 3.5 Hasil Kuesioner.....	34
Tabel 3.6 Pengolahan Hasil Kuesioner .....	35
Tabel 3.7 Bobot Kriteria Pemilihan Mitra .....	35
Tabel 3.8 Nilai alternatif Bulk Carrier Shipping Companies.....	36
Tabel 3.9 Nilai alternarif Container Shipping Companies.....	37
Tabel 3.10 Nilai bobot preferensi Bulk Carrier Shipping Companies.....	38
Tabel 3.11 Nilai bobot preferensi Container Shipping Companies .....	39
Tabel 3.12 Perankingan Bulk Carrier Shipping Companies .....	39
Tabel 3.13 Perankingan Container Shipping Companies .....	40
Tabel 3.14 Urutan ranking mitra Bulk Carrier Shipping Companies .....	41
Tabel 3.15 Urutan ranking mitra Container Shipping Companies.....	41

## **DAFTAR GAMBAR**

Gambar 1.1 Flowchart Kerangka Pemikiran.....	13
Gambar 1.2 Diagram Alir Penelitian .....	14
Gambar 3.1 Logo PT. Pelayaran Nasional Indonesia .....	29
Gambar 3.2 Maskot PT. Pelayaran Nasional Indonesia.....	30
Gambar 3.3 Struktur Organisasi PT. Pelayaran Nasional Indonesia .....	31

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang Dan Tujuan**

Pada masa pemerintahan Jokowi – Jusuf Kalla, pemerintah Indonesia mencanangkan program Nawa Cita. Salah satunya adalah dengan menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dengan implementasi program tol laut. Tol laut merupakan program nasional dari Presiden ke-7 Indonesia yaitu Bapak Joko Widodo. Yang dilatarbelakangi karena adanya perbedaan harga yang sangat signifikan atas suatu komoditas bahan pokok tertentu antar daerah (*disparitas*) di wilayah Barat, Timur dan daerah 3TP (Tertinggal, Terpencil, Terdepan dan daerah Perbatasan). Yang bertujuan memotong ongkos produksi logistik dan memperkecil kesenjangan pembangunan di Indonesia bagian Barat & Indonesia bagian Timur.

Menurut Direktur Pengolahan dan Pemasaran hasil Peternakan (Fini, 2019), wilayah bagian timur Indonesia memiliki sumber daya alam yang sangat besar untuk dikembangkan, diantaranya adalah Provinsi NTT dan NTB yang merupakan daerah sentra produksi ternak sapi. Untuk itu berkaitan dengan pemanfaatan tol laut dengan membuat kapal khusus angkutan ternak. Yang secara operasional, moda transportasi laut angkutan ternak akan lebih efektif melayani pengangkutan ternak dari daerah sentra produksi menuju daerah konsumen.

Untuk pelaksanaan program tol laut, maka Pemerintah dalam hal ini Kementerian Perhubungan memberikan penugasan kepada PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero). Penugasan tersebut tertuang dalam Peraturan Presiden Nomor 106 tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang. Dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 161 tahun 2015 tanggal 16 Oktober 2015 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang di Laut.

Pada tahap awal program tol laut dilaksanakan, PT. PELNI merupakan operator pertama dan satu – satunya di tol laut. Kemudian, seiring bertambahnya kepercayaan Pemerintah kepada PT. PELNI untuk menjalankan penugasan tol laut, maka terdapat penambahan trayek disetiap tahunnya. Namun dikarenakan

perkembangan program tol laut inilah, PT PELNI memiliki keterbatasan armada. Untuk itu PT. PELNI perlu mencari mitra yang dapat membantu memenuhi kebutuhan armadanya dalam pelaksanaan program tol laut. Dimana dalam pemilihan mitra itu harus tepat, terdapat variabel – variabel yang harus digunakan untuk memilih.

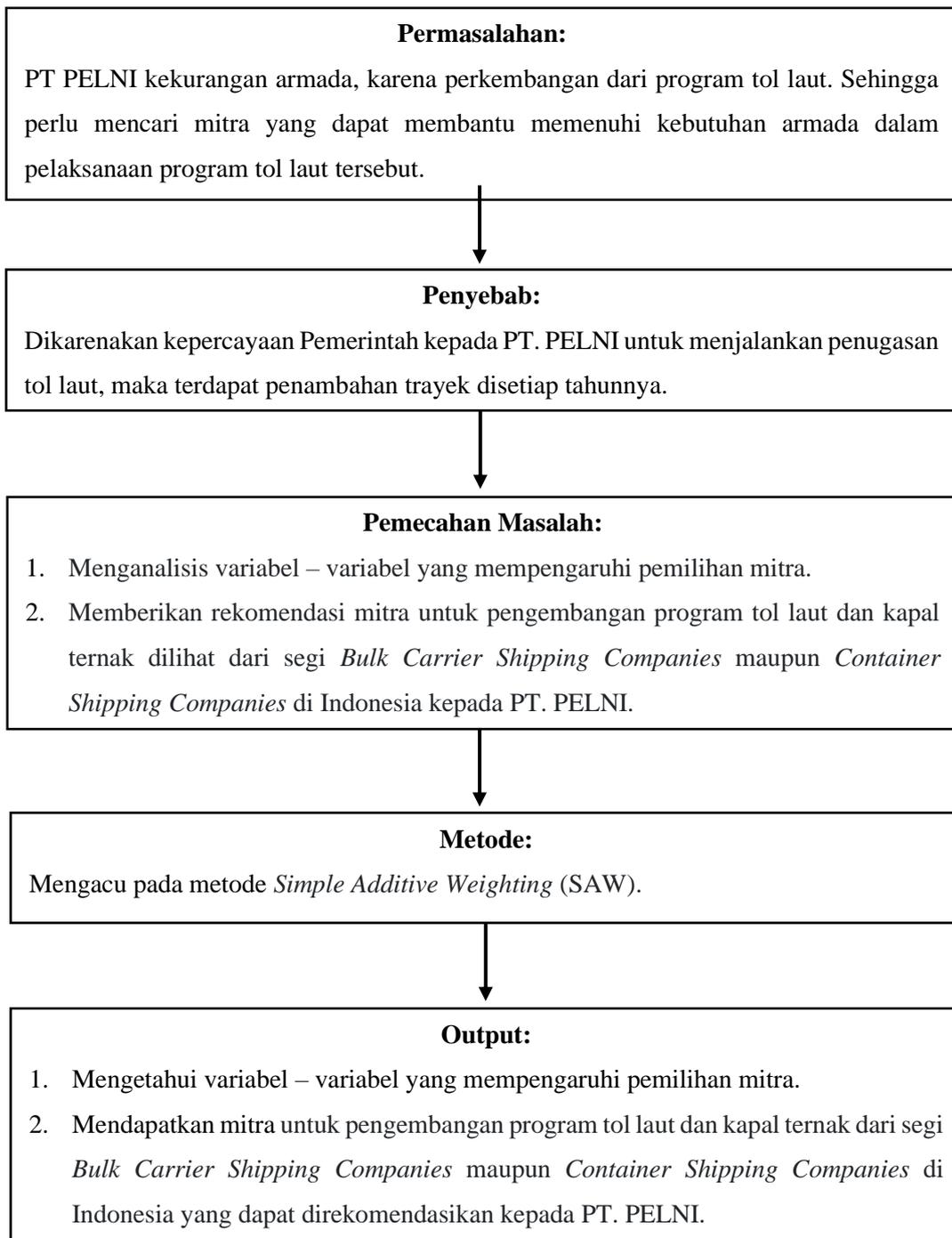
Maka dari itu studi ini dilakukan untuk menganalisis variabel – variabel yang mempengaruhi pemilihan mitra. Dan memberikan rekomendasi mitra untuk pengembangan program tol laut & kapal ternak dilihat dari segi *Bulk Carrier Shipping Companies* maupun *Container Shipping Companies* di Indonesia kepada PT. PELNI dengan menggunakan metode SAW (*Simple Additive Weighting*).

## **1.2 Kerangka Pemikiran**

Dikarenakan keberhasilan PT. PELNI dalam menjalankan program tol laut & kapal ternak, pemerintah memberikan tambahan trayek. Akan tetapi PT. PELNI memiliki keterbatasan armada, maka dari itu dibutuhkan pemilihan mitra untuk pengembangan program tol laut & kapal ternak.

Hasil dari laporan kerja praktik ini berkaitan dengan pemilihan mitra untuk pengembangan program tol laut & kapal ternak di PT. PELNI yang dimaksud untuk mengetahui mitra yang terbaik. Mitra yang terpilih dengan menggunakan metode SAW (*Simple Additive Weighting*) dapat digunakan oleh PT. PELNI sebagai acuan dalam memilih mitranya.

Berikut ini *flowchart* kerangka pemikiran:

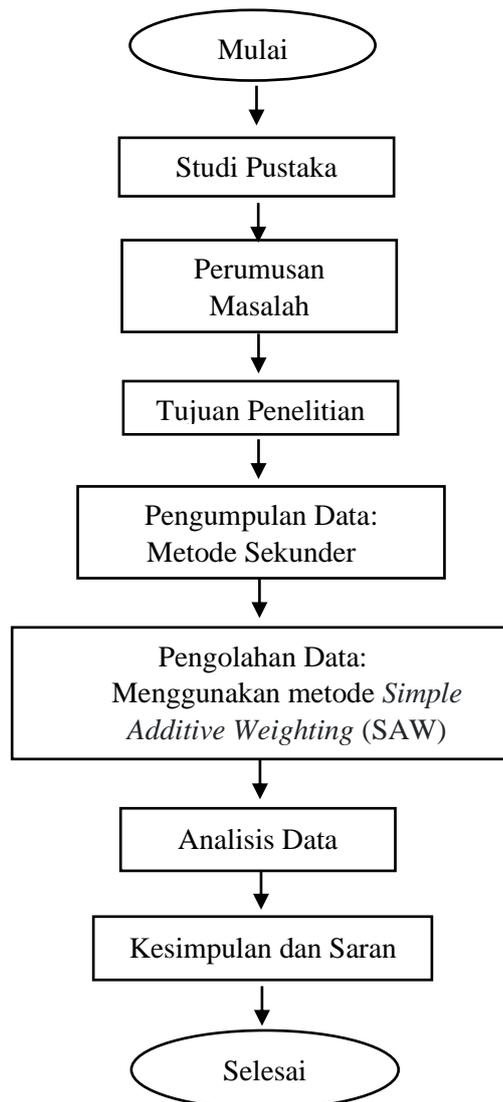


Gambar 1.1 *Flowchart* Kerangka Pemikiran

*Sumber: Diolah Penulis*

### 1.3 Metodologi

Dalam menyelesaikan masalah penelitian diperlukan langkah – langkah yang terstruktur dan sistematis. Supaya penelitian dapat dilakukan dengan terstruktur dan terarah. Sehingga memudahkan untuk melakukan pemilihan mitra untuk pengembangan program tol laut & kapal ternak yang merupakan permasalahan yang diteliti. Berikut ini merupakan langkah – langkah yang dilakukan dalam penelitian ini yang menerapkan metode SAW (*Simple Additive Weighting*):



Gambar 1.2 Diagram Alir Penelitian

*Sumber: Diolah Penulis*

### **Pembahasan Diagram Alir Penelitian**

Berikut ini merupakan pembahasan dari diagram alir pada gambar 1.2

1. Mulai

Menentukan permasalahan yang akan dijadikan bahan penelitian yang sesuai.

2. Studi Pustaka

Pada bagian ini peneliti melakukan pencarian informasi – informasi yang terkait dengan topik penelitian yang ingin diambil, yang dapat mendukung proses penelitian ini. Sumber – sumber diperoleh melalui buku, jurnal dan media elektronik.

3. Perumusan Masalah

Bagian ini adalah untuk merumuskan atau menentukan masalah apa yang akan dibahas dalam penelitian. Dimana peneliti menemukan permasalahan yaitu kurangnya armada yang dimiliki PT. PELNI untuk menjalankan program tol laut yang ditugaskan oleh Pemerintah.

4. Tujuan penelitian

Setelah merumuskan masalah penelitian maka didapat tujuan penelitian yaitu untuk menganalisis variabel – variabel yang mempengaruhi pemilihan mitra. Dan memberikan rekomendasi mitra untuk pengembangan program tol laut & kapal ternak dilihat dari segi *Bulk Carrier Shipping Companies* maupun *Container Shipping Companies* di Indonesia kepada PT. PELNI

5. Pengumpulan Data

Pada pengumpulan data menggunakan metode sekunder atau sering disebut juga dengan metode penggunaan bahan dokumen. Karena peneliti tidak secara langsung mengambil data, akan tetapi meneliti dan memanfaatkan data yang dihasilkan oleh pihak – pihak lain. Metode dokumentasi bertujuan untuk mencari data mengenai variabel penelitian yang berupa catatan, arsip atau dokumen, dan lain sebagainya. Dalam penelitian ini metode dokumentasi digunakan untuk mengetahui variabel – variabel yang dapat mempengaruhi pemilihan mitra serta daftar calon – calon mitra.

6. Pengolahan Data

Pengolahan data dilakukan dengan menggunakan metode SAW (*Simple Additive Weighting*) berdasarkan pada data yang telah diperoleh dari catatan,

arsip atau dokumen yang disediakan oleh PT. PELNI untuk mengetahui mitra yang terpilih yang dapat menjadi bahan pertimbangan PT. PELNI dalam memilih mitra.

#### 7. Analisis Data

Analisis ini dilakukan berkaitan dengan hasil data – data yang telah diolah dengan menggunakan Metode *Simple Additive Weighting* (SAW) berdasar pada variabel – variabel yang mempengaruhi pemilihan mitra.

#### 8. Kesimpulan dan Saran

Kesimpulan berisi jawaban dari permasalahan yang diangkat, dimana pada penelitian ini akan mendapatkan variabel yang mempengaruhi pemilihan mitra dan juga mendapatkan mitra yang terpilih untuk pengembangan program tol laut & kapal ternak di PT. PELNI dengan menggunakan metode SAW. Sedangkan untuk saran diperoleh dari hasil pengamatan peneliti dan analisis yang ditujukan kepada perusahaan yang menjadi subjek penelitian, yang berisi tentang perbaikan atau penambahan variabel untuk pemilihan mitra.

### 1.4 Sistematika Laporan Kerja Praktik

Dalam suatu penulisan dijelaskan sistematika penulisan yang merupakan gambaran umum mengenai isi dari keseluruhan pembahasan. Bertujuan untuk mengetahui alur – alur pembahasan pada penulisan tersebut. Adapun sistematika penulisannya sebagai berikut:

#### **BAB I PENDAHULUAN**

Pada bab ini berisikan tentang latar belakang yang menunjukkan urgensi dari topik yang dipilih dan tujuan yang menguraikan topik tersebut, kerangka pemikiran, metodologi, dan sistematika laporan kerja praktik.

#### **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Dalam bab ini berisi teori, landasan, paradigma, cara pandang, metoda – metoda yang akan digunakan dan konsep yang telah diuji kebenarannya berkaitan dengan penelitian.

#### **BAB III PENGUMPULAN DATA & PEMBAHASAN**

Dalam bab ini berisi tentang profil PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero), aktivitas kerja praktik, pengumpulan data dan pengolahan data & analisis.

#### **BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN**

Bab ini berisikan tentang kesimpulan yang diperoleh dari keseluruhan apa yang terdapat dalam hasil analisis, sedangkan saran mengarah kepada perbaikan, perluasan, pengembangan dan pendalaman baik dari organisasi, tempat kerja praktik maupun program studi.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

Pada bagian ini berisi tentang sumber – sumber referensi yang digunakan dalam penelitian.

#### **REFLEKSI DIRI**

Pada bagian ini dibahas mengenai penjabaran tentang hal – hal positif yang diterima selama perkuliahan yang bermanfaat terhadap pekerjaan selama Kerja Praktik di PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero), penjabaran tentang manfaat Kerja Praktik terhadap pengembangan *soft skills* dan kekurangan *soft skills* yang dimiliki serta penjabaran tentang manfaat Kerja Praktik terhadap pengembangan kemampuan kognitif.

#### **LAMPIRAN**

Lampiran merupakan lembar tambahan yang dibutuhkan dalam penyusunan laporan kerja praktik ini.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Perusahaan Pelayaran**

Menurut (Suwarno, 2011) perusahaan pelayaran adalah badan usaha milik negara atau swasta, berbentuk perusahaan negara persero, perseroan terbatas (PT), persero comanditer (CV), dan lain – lain yang melakukan usaha jasa dalam bidang penyediaan ruang kapal laut untuk kepentingan mengangkut penumpang (orang) dan barang (dagangan) dari suatu pelabuhan asal (muat) ke pelabuhan tujuan (bongkar) baik dalam negeri (*interinsulair*) maupun ke luar negeri (*ocean going shipping*).

Perusahaan pelayaran adalah badan hukum atau badan usaha yang mengusahakan jasa angkutan laut dengan menggunakan kapal. Ada beberapa jenis kegiatan pengusahaan niaga, diantaranya:

a. Usaha Pokok Pelayaran

Mengangkut barang atau penumpang, khususnya barang dagangan dari suatu pelabuhan pemuatan untuk dikirim ke pelabuhan pembongkar (tujuan) dengan kapal milik sendiri, *charter*, atau bekerja sama dengan pihak ketiga.

b. Usaha Keagenan

Usaha keagenan adalah menjadi agen perusahaan pelayaran asing/lain atau *principal* dengan memberikan jasa dalam pengurusan segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapal, muatan, olein dan *freight* dari *principal*.

c. Usaha Sampingan

Usaha sampingan yaitu kegiatan di luar dari kedua usaha sebelumnya, tetapi menunjang usaha pelayaran baik dalam bentuk fisik atau keuntungan yang diperoleh.

Berikut ini penjelasan mengenai kegiatan pelayaran, potensi pelayaran niaga dan manfaat industri jasa pelayaran (Kosasih, 2010):

a. Kegiatan Pelayaran

Ada dua jenis kegiatan pelayaran yaitu:

- Pelayaran Niaga atau *Shipping Business, Commercial Shipping* atau *Merchant Marine* adalah usaha pengangkutan barang (khususnya barang

dagangan) atau penumpang melalui laut, baik yang dilakukan antar pelabuhan dalam wilayah sendiri maupun antar negara.

- Bukan pelayaran niaga yaitu pelayaran angkatan perang, dinas pos, dinas perambunan, penjagaan pantai, hidrografi dan sebagainya.

b. Potensi Pelayaran Niaga

- *Unit capacity* kapal jauh lebih besar untuk pengangkutan dalam jumlah besar sekaligus.
- Biaya bongkar muatnya lebih efisien dibanding melalui darat.
- Biaya angkut per unit lebih murah karena pengangkutannya dalam jumlah besar.

c. Manfaat Industri Jasa Pelayaran

Usaha pelayaran merupakan usaha industri bidang jasa transportasi laut atau *shipping* industry yang memberi manfaat sebagai berikut:

- *Place utility*, yaitu barang di satu tempat kurang bermanfaat sehingga dapat dipindahkan ke tempat yang manfaatnya lebih.
- *Time utility*, yaitu barang dari satu tempat yang saat tertentu sudah diproduksi dan berlebihan dapat dipindahkan ke tempat yang pada waktu tertentu belum memproduksi dan membutuhkan pengangkutan dengan kapal dapat dilakukan melalui laut, danau maupun sungai.

Jenis usaha pelayaran dapat dibedakan berdasarkan wilayah, sifat, usaha bentuk operasi, dan muatannya (Kosasih, 2010). Berikut ini penjelasannya.

a. Berdasarkan Wilayah

Berdasarkan dari wilayahnya, usaha pelayaran dibagi menjadi enam jenis, yaitu:

- Pelayaran Lokal

Usaha pelayaran terbatas pada radius 200 mil di dalam 1 atau 2 provinsi di Indonesia.

- Pelayaran Pantai

Usaha pelayaran pantai meliputi seluruh wilayah perairan di Indonesia, sering juga disebut pelayaran *interinsular*, pelayaran antar pulau, atau pelayaran nusantara.

- Pelayaran Samudra  
Pelayaran ini beroperasi dalam perairan internasional antara dua negara atau lebih, membawa muatan impor atau ekspor.
- Pelayaran Rakyat  
Dengan kapal kecil mengangkut muatan dari pedalaman yang tidak terjangkau kapal besar, dengan diberikan kemudahan atau keringanan persyaratan dari pemerintah.
- Pelayaran Perintis  
Pelayaran perintis adalah penugasan dari pemerintah untuk membuka trayek ke daerah *minus*, atau tidak ada muatan balik.
- Pelayaran *Cross Trading*  
Pelayaran ini melayani angkutan antar negara di luar negeri.

Jenis usaha pelayaran berdasarkan sifat usaha atau bentuk operasi usaha pelayaran dilihat dari sifat atau bentuk operasinya dibedakan menjadi lima jenis yaitu sebagai berikut (Kosasih, 2010).

#### 1. Pelayaran Tetap (*Liner Service*)

Pelayaran tetap mempunyai ciri-ciri sebagai berikut:

- Jalur pelayaran (*Trade Lane*) dan perjalanan kapal tertentu dan teratur, menyinggahi pelabuhan yang ditetapkan, mempunyai *sailing schedule* tertentu.
- Umumnya pelayaran tetap dapat menerima semua jenis muatan.
- Pelayaran tetap menawarkan *freight rate* (daftar tarif angkutan) yang telah ditetapkan dan telah berlaku umum.
- *Carrier* (pengusaha pelayaran) harus mempunyai peraturan atau syarat – syarat pengangkutan yang tercantum di *Bill of Lading* atau mungkin ada perjanjian antara *carrier* dan *shipper*.

#### 2. Pelayaran Tramp (*Tramper Service*)

Pelayaran *tramp* merupakan pelayaran bebas dan tidak terikat dengan ketentuan formal, tidak mempunyai jalur pelayaran tetap, dan kapal dapat berlayar kemana saja.

- Berikut ini adalah keuntungan Tramper.
  - a. Kapal hanya menyinggahi pelabuhan yang mempunyai prospek yang bermuatan cukup *cargo*.
  - b. Pelabuhan yang disinggahi kurang, tetapi muatan yang diangkut cukup banyak, jadi biaya cukup rendah dan pendapatan cukup tinggi.
  - c. Organisasi perusahaan cukup sederhana, yang penting ada unit armada.
- Berikut ini adalah kerugian – kerugian tramper.
  - a. Tidak mudah untuk mendapatkan *employment* kapal karena tidak mempunyai *customer* yang tetap.
  - b. Tidak ada kemungkinan berlayar dalam keadaan kosong menuju satu pelabuhan muat atau tidak memperoleh muatan balik.

### 3. Pelayaran Khusus

Pelayaran khusus adalah pelayaran yang tidak termasuk dalam liner maupun tramper dan mengangkut barang khusus. Pelayaran khusus meliputi beberapa jenis, yaitu:

- a. Melayani kepentingan perusahaan sendiri dan tidak melayani pihak lain.
- b. Angkutan minyak atau LNG.
- c. Pelayaran wisata laut.
- d. Pelayaran khusus mengangkut barang industri seperti angkutan pupuk, batu bara, semen, log dan lain-lain.

### 4. Pelayaran Global

Perusahaan pelayaran kelas dunia membentuk Aliansi Global Liner untuk memperkecil persaingan dan untuk memberikan pelayanan angkutan laut yang lebih kompetitif.

### 5. Pelayaran Feeder

Pelayaran feeder adalah pelayaran yang menggunakan kapal *container* dengan ukuran dan kapasitas lebih kecil yang mengumpulkan muatan di suatu pelabuhan untuk dipindahkan ke *mother vessel*-nya dan melayani jalur HUB Port.

Dalam kegiatan usahanya perusahaan pelayaran dapat dikelompokkan menjadi dua yaitu:

1. Usaha pelayaran dalam negeri yaitu kegiatan usaha pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antar pelabuhan di Indonesia.
2. Usaha pelayaran luar negeri yaitu kegiatan usaha pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan ke dan dari pelabuhan luar negeri.

## **2.2 Tol Laut**

Tol laut adalah konsep pengangkutan logistik kelautan yang dicetuskan oleh Presiden Joko Widodo, program ini bertujuan untuk menghubungkan pelabuhan – pelabuhan besar yang ada di Nusantara. Dengan adanya hubungan antar pelabuhan ini, maka dapat diciptakan kelancaran distribusi barang hingga ke pelosok (PELNI, 2019).

Tol laut adalah jalur pelayaran bebas hambatan bagi kapal laut yang menghubungkan hampir seluruh pelabuhan. Bertujuan untuk memudahkan para pengguna laut dalam berbagai aktivitas. Dan memudahkan proses pengiriman barang agar dapat lebih merata ke daerah – daerah terpencil.

Kapal – kapal yang digunakan untuk melintasi jalur pelayaran bebas hambatan merupakan kapal khusus. Kapal tersebut wajib memiliki daya angkut (kapasitas) dan volume yang sangat besar. Dikarenakan pelayaran di tol laut akan melewati jalur laut dengan jarak yang cukup jauh, yakni antar provinsi. Oleh karena itu, kondisi kapal yang akan melintas harus dalam kondisi baik dan layak berlayar.

Berikut ini adalah jasa – jasa tol laut terhadap Indonesia yaitu memudahkan transportasi; mengembalikan kejayaan Indonesia sebagai negara maritim; meningkatkan kesejahteraan semua lapisan masyarakat; meningkatkan pendapatan atau perekonomian negara; peningkatan sarana dan prasana serta menekan pengurangan.

Manfaat tol laut untuk berbagai kepentingan yaitu mewujudkan konektivitas; menurunkan harga barang di daerah tertinggal; mewujudkan nawacita pertama; meningkatkan kesejahteraan semua lapisan masyarakat; meningkatkan kemandirian; meningkatkan jumlah pendapatan; peningkatan pembangunan infrastruktur dan mengurangi pengurangan.

### 2.3 Penugasan PT. PELNI oleh Pemerintah

Pemerintah menugaskan PT. Pelayaran Nasional Indonesia (persero) sebagai badan penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik (*Public Service Obligation* – PSO) angkutan barang di laut. Penugasan tersebut tertuang dalam Peraturan Presiden No. 106 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang di Laut yang ditandatangani oleh Presiden Joko Widodo pada tanggal 1 Oktober 2015.

Kepala Pusat Komunikasi Publik Kementerian Perhubungan (Batara, 2015) menjelaskan, tujuan dikeluarkannya Perpres No. 106 Tahun 2015 adalah untuk menjamin ketersediaan barang dan mengurangi disparitas harga bagi masyarakat serta menjamin kelangsungan pelayanan penyelenggaraan angkutan barang ke daerah tertinggal, terpencil, terdepan dan perbatasan dalam mendukung pelaksanaan tol laut.

Penugasan ini, sesuai ketentuan pasal 75 ayat (2) Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 tentang Angkutan Perairan, yaitu dapat dilakukan penugasan kepada perusahaan angkutan laut nasional dengan mendapatkan kompensasi. Kompensasi adalah kewajiban Pemerintah untuk membiayai penugasan penyelenggaraan kewajiban pelayanan publik untuk angkutan barang di laut, yang besarnya merupakan selisih antara biaya produksi dan tarif yang ditetapkan Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah sebagai kewajiban pelayanan publik.

Dalam penyelenggaraan kewajiban pelayanan publik untuk angkutan barang di laut harus memenuhi beberapa prinsip yaitu, melaksanakan pelayaran angkutan barang berdasarkan tarif dan jaringan trayek yang ditetapkan Menteri; memberikan perlakuan dan pelayanan semua pengguna jasa sesuai standar pelayanan yang ditetapkan Menteri serta menjaga keselamatan dan keamanan angkutan barang.

Dalam hal pembiayaan angkutan barang di laut, telah dialokasikan dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) pada Bagian Anggaran Kementerian Perhubungan. Menurut (Batara, 2015) Alokasi anggaran penyelenggaraan kewajiban pelayanan publik angkutan barang di laut yang sudah ditetapkan dalam APBN digunakan sebagai dasar untuk membuat kontrak dengan BUMN di bidang laut yang akan melaksanakan kewajiban pelayanan publik.

## **2.4 Kapal ternak**

Penugasan angkutan kapal ternak dengan kapal khusus ternak didasari atas kebutuhan daging di DKI Jakarta mencapai 600 – 800 ekor per hari, dimana sebanyak 95% kebutuhan tersebut dipasok dari daerah penghasil ternak seperti NTT, NTB, Jawa, Bali dan Sulawesi. Untuk mengakomodir kebutuhan tersebut peternak melakukan pengiriman secara konvensional dengan menggunakan kapal konvensional dimana sarana & prasarana kapal tidak memadai yang dapat berakibat pada susutnya bobot sapi dan bahkan mati dalam pengiriman. Hal ini secara bisnis merugikan peternak karena kondisi ternak yang diangkut tidak dapat dijual dengan harga maksimal (PT. Pelayaran Nasional Indonesia, 2019).

Atas dasar hal tersebut tahun 2015 Pemerintah membangun kapal khusus muatan ternak (Sapi / Kerbau) dengan kapasitas 1 kali angkut dalam jumlah besar dimana PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) ditunjuk sebagai operator Kapal KM Camara Nusantara 1. Pengoperasian kapal tersebut menghadirkan solusi kepada para pengguna jasa berupa angkutan khusus ternak yang layak demi menjaga mutu hewan ternak yang diangkut serta biaya pengangkutan yang lebih murah (PT. Pelayaran Nasional Indonesia, 2019).

KM Camara Nusantara 1 merupakan kapal ternak pertama di Indonesia yang dibangun oleh Pemerintah. Kapal tersebut mampu membawa hingga 550 sapi dalam satu kali perjalanan. Sesuai dengan penugasan dari Kementerian Perhubungan, KM Camara Nusantara 1 melayani trayek Kupang – Waingapu – Tg Priok – Cirebon – Kupang. Dan pengguna jasa kapal ternak yang dioperasikan oleh PELNI adalah BUMN, BUMD, koperasi daerah, maupun badan hukum yang telah mendapatkan izin atau rekomendasi dari Direktorat Pengolahan dan Pemasaran Hasil Peternakan, Dirjen Peternakan dan Kesehatan Hewan, Kementerian Pertanian dan Dinas Peternakan Daerah asal ternak (PT. PELNI, 2020).

## **2.5 Kemitraan**

Menurut (Rachmat, 2004) Kemitraan merupakan hubungan Kerjasama usaha diberbagai pihak yang strategis, bersifat sukarela dan berdasar prinsip saling membutuhkan, saling mendukung, dan saling menguntungkan dengan disertai pembinaan dan pembangunan oleh usaha besar.

Menurut Undang – undang No. 20 Tahun 2008 tentang usaha mikro, kecil dan menengah pasal 11 tercantum bahwa tujuan program kemitraan sebagai berikut:

- a. Mewujudkan kemitraan antar usaha mikro, kecil dan menengah.
- b. Mewujudkan kemitraan antar usaha mikro, kecil, menengah dan usaha besar.
- c. Mendorong terjadinya hubungan yang saling menguntungkan dalam pelaksanaan transaksi usaha antar usaha mikro, kecil dan menengah.
- d. Mendorong terjadinya hubungan yang saling menguntungkan dalam pelaksanaan transaksi usaha antar usaha mikro, kecil, menengah dan usaha besar.
- e. Mengembangkan kerjasama untuk meningkatkan posisi tawar usaha mikro, kecil dan menengah.
- f. Mendorong terbentuknya struktur pasar yang menjamin tumbuhnya persaingan usaha yang sehat dan melindungi konsumen.
- g. Mencegah terjadinya penguasaan pasar dan pemusatan pasar oleh orang perorangan atau kelompok tertentu yang merugikan usaha mikro, kecil dan menengah.

(Wibisono, 2007) merumuskan tiga prinsip penting dalam kemitraan, yaitu:

- a. Kesetaraan (*equity*)  
Pendekatannya bukan berdasarkan kekuasaan semata, namun hubungan yang saling menghormati, saling menguntungkan dan saling percaya. Untuk menghindari antagonism perlu dibangun rasa percaya. Kesetaraan meliputi adanya penghargaan, kewajiban dan ikatan.
- b. Transparansi (*transparency*)  
Transparansi diperlukan untuk menghindari rasa saling curiga antar mitra kerja. Meliputi transparansi pengelolaan informasi dan transparansi pengelolaan keuangan.
- c. Saling menguntungkan (*win – win solution*)  
Suatu kemitraan harus membawa manfaat bagi semua pihak yang terlibat.

## 2.6 Metode SAW (Simple Additive Weighting)

Metode SAW (*Simple Additive Weighting*) disebut juga sebagai metode penjumlahan terbobot. Metode SAW (*Simple Additive Weighting*) dilakukan dengan mencari nilai bobot untuk setiap atribut, kemudian dilakukan proses perankingan yang akan menentukan alternatif yang optimal. *Simple Additive Weighting* (SAW) adalah metode penjumlahan bobot dari kinerja setiap objek – objek yang berbeda dan memiliki kesempatan yang sama pada semua kriteria. Metode SAW membutuhkan proses normalisasi matriks keputusan (X) ke suatu skala yang dapat diperbandingkan dengan semua rating alternatif yang ada. Metode ini merupakan metode yang paling banyak digunakan dalam menghadapi situasi *Multiple Attribute Decision Making* (MADM) (MacCrimmon, 1968).

MADM (*Multiple Attribute Decision Making*) merupakan suatu metode yang dipakai untuk mendapatkan alternatif optimal dari beberapa alternatif dengan kriteria tertentu. Sedangkan metode SAW mengharuskan pembuat keputusan menentukan bobot bagi setiap atribut. Skor total untuk alternatif diperoleh dengan menjumlahkan seluruh hasil perkalian antar rating (yang dapat dibandingkan lintas atribut) dan bobot tiap atribut. Rating tiap atribut haruslah bebas dimensi, artinya telah melewati proses normalisasi matriks sebelumnya.

Berikut ini adalah langkah – langkah penyelesaian dengan menggunakan metode *Simple Additive Weighting*:

1. Menentukan kriteria – kriteria yang akan dijadikan acuan dalam pengambilan keputusan, yaitu  $C_i$ .
2. Menentukan rating kecocokan setiap alternatif pada setiap kriteria.  
Penentuan bobot setiap kriteria, menggunakan pendekatan subjektif, dimana bobot ditentukan secara bebas oleh pengambil keputusan. Pada pendekatan subjektif adanya batasan dalam pemberian bobot

$$\sum_{i=1} w_i = 1$$

Bobot jika dijumlahkan decimal = 1,00 atau persen = 100%

3. Membuat matriks keputusan berdasarkan kriteria ( $C_i$ ), kemudian melakukan normalisasi matriks berdasarkan persamaan yang disesuaikan dengan jenis

atribut (atribut keuntungan ataupun atribut biaya) sehingga diperoleh matriks ternormalisasi R.

4. Hasil akhir diperoleh dari proses perankingan yaitu penjumlahan dari perkalian matriks ternormalisasi R dengan *vector* bobot sehingga diperoleh nilai terbesar yang dipilih sebagai alternatif terbaik ( $A_i$ ) sebagai solusi.

Formula untuk melakukan normalisasi adalah:

$$r_{ij} = \begin{cases} \frac{X_{ij}}{\text{Max } X_{ij}} & \text{jika } j \text{ adalah atribut keuntungan (benefit)} \\ \frac{\text{Min } X_{ij}}{X_{ij}} & \text{jika } j \text{ adalah atribut biaya (cost)} \end{cases} \quad (1)$$

Dimana  $r_{ij}$  adalah rating kinerja ternormalisasi [1],  $\text{Max } X_{ij}$  adalah nilai maksimum dari setiap baris [1] kolom.  $\text{Min } X_{ij}$  adalah nilai minimum dari setiap baris [1] dan kolom dari matriks. Dengan  $r_{ij}$  adalah rating kinerja ternormalisasi dari alternatif  $A_i$  pada atribut  $C_j$ ;  $i = 1,2,3,\dots,m$  dan  $j = 1,2,3,\dots,n$ .

Nilai preferensi untuk setiap alternatif ( $V_i$ ) adalah sebagai berikut:

$$V_i = \sum_{j=1}^n W_j r_{ij} \quad (2)$$

Dimana  $V_i$  adalah nilai akhir dari alternatif [2],  $W_j$  adalah bobot yang telah ditentukan [2] dan  $r_{ij}$  adalah normalisasi matriks [2]. Nilai  $V_i$  yang lebih besar mengindikasikan bahwa alternatif  $A_i$  merupakan alternatif terbaik.

## **BAB III**

### **PENGUMPULAN DATA & PEMBAHASAN**

#### **3.1 PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero)**

PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) atau biasa disingkat PELNI adalah sebuah badan usaha milik negara Indonesia yang bergerak di bidang pelayaran angkutan penumpang dan barang. Dan merupakan maskapai Pelayaran Nasional terbesar di Indonesia. Berdirinya PT. PELNI pada tanggal 28 April 1952 dengan 100% saham milik Pemerintah Republik Indonesia.

Seiring dengan dinamika dunia usaha dan berkembangnya tuntutan pasar, saat ini PELNI memiliki kegiatan usaha yang terdiri dari bisnis utama, bisnis penunjang dan bisnis diversifikasi. Bisnis utama terdiri dari jasa pelayaran penumpang dan jasa pelayaran barang. Bisnis penunjang yaitu bongkar muat, *freight forwarding*, *MRO services*, layanan perkapalan, layanan keagenan, logistik dan *lifestyle business*. Dan untuk bisnis diversifikasi yaitu aset / properti dan layanan perhotelan.

Ada enam nilai - nilai utama dalam PT. Pelayaran Nasional Indonesia:

1. **AMANAHAH:** Setiap insan Pelni mampu memegang teguh kepercayaan yang diberikan.
2. **KOMPETEN:** Setiap insan Pelni selalu terus belajar dan mengembangkan kapabilitas.
3. **HARMONIS:** Setiap insan Pelni selalu saling peduli dan menghargai perbedaan.
4. **LOYAL:** Setiap insan Pelni selalu berdedikasi dan mengutamakan kepentingan bangsa dan negara.
5. **ADAPTIF:** Setiap insan Pelni terus berinovasi dan antusias dalam menggerakkan ataupun menghadapi perubahan.
6. **KOLABORATIF:** Setiap insan Pelni selalu membangun kerja sama yang sinergis.

### 3.1.1. Visi dan misi

Visi: Menjadi perusahaan pelayaran dan logistik maritim terkemuka di Asia Tenggara.

Misi:

1. Memperlancar arus perpindahan orang atau barang melalui perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional.
2. Memberikan aksesibilitas untuk mobilitas penduduk di daerah Tertinggal, Terpencil, Terdepan dan daerah Perbatasan (3TP).
3. Memastikan ketersediaan *carrier* dan distribusi bahan – bahan pokok ke daerah terpencil guna meningkatkan kesejahteraan masyarakat serta membangun konektivitas antar pulau.

### 3.1.2. Logo & filosofi PT. Pelayaran Nasional Indonesia



Gambar 3.1 Logo PT. Pelayaran Nasional Indonesia

*Sumber: PELNI, 2022*

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

- a. Bendera PELNI melambangkan logo dalam pelayaran.
- b. Bintang 1 dalam bendera melambangkan cita – cita setinggi langit.
- c. Warna merah memiliki arti keberanian serta melambangkan jiwa raga manusia.
- d. Warna putih artinya kesucian yang melambangkan jiwa manusia.



Gambar 3.2 Maskot PT. Pelayaran Nasional Indonesia

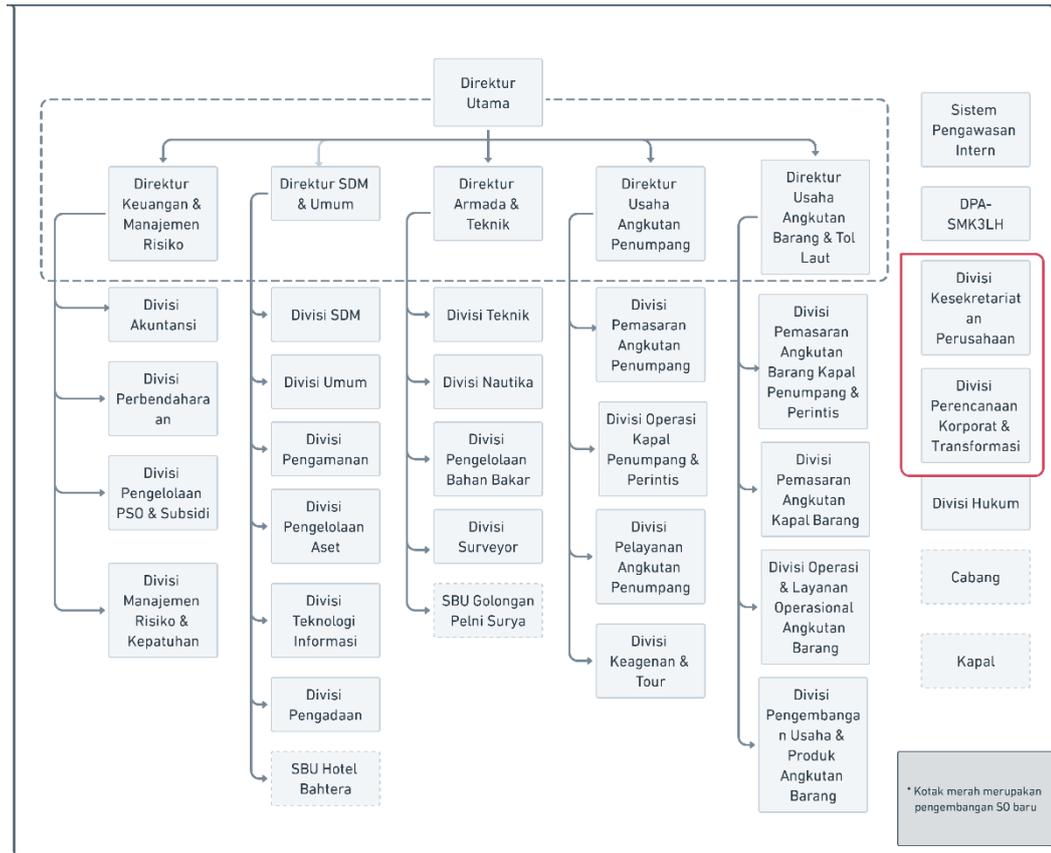
*Sumber: Hidayatullah, 2019*

Maskot PT. PELNI mempunyai filosofi sabagi berikut:

- a. Bendera PELNI yang berkibar, menjadi simbol bahwa PELNI siap melayani masyarakat Indonesia dalam mengarungi perairan Nusantara.
- b. Wajah yang tersenyum optimis, mewakili dari keramahan insan PELNI yang selalu memberikan pelayanan terbaik bagi pelanggan.
- c. Acungan jempol, melambangkan perilaku juara dari insan PELNI.
- d. Kapal PELNI diatas bola dunia, melambangkan PELNI yang akan berjaya mengarungi perairan dunia.
- e. Kaki yang melangkah, menggambarkan setiap insan PELNI yang terus berinovasi, dinamis, kreatif dan proaktif.

### **3.1.3. Struktur organisasi PT. Pelayaran Nasional Indonesia**

Struktur organisasi menggambarkan kinerja dari suatu kegiatan dan fungsi yang berbeda dari setiap bagian. Yang bertujuan agar pembagian kerja dapat dilakukan secara adil dan merata. PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) yang berlokasi di Jalan Gajah Mada memiliki struktur organisasi yang terbagi atas beberapa departemen yang terdiri dari beberapa divisi.



Gambar 3.3 Struktur Organisasi PT. Pelayaran Nasional Indonesia

Sumber: Profil Perusahaan Struktur Organisasi PT. PELNI, 2022

Di kantor pusat PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero), Direktur Usaha Angkutan Barang & Tol Laut bertanggung jawab dalam mengkoordinasi 4 divisi yang berada di bawahnya. Yaitu Divisi Pemasaran Angkutan Barang Kapal Penumpang & Perintis, Divisi Pemasaran Angkutan Kapal Barang, Divisi Operasi & Layanan Operasional Angkutan Barang dan Divisi Pengembangan Usaha & Produk Angkutan Barang.

Dan divisi pemasaran angkutan kapal barang memiliki beberapa tugas pokok, yaitu sebagai berikut:

- Menyiapkan *planning* dan konsep rencana kerja pemasaran dan penjualan yang handal dan efektif (*marketing mix*) atau strategi *marketing* lainnya.
- Menyelenggarakan kegiatan pemasaran meliputi strategi promosi dan komunikasi.

- Menyiapkan *product knowledge* angkutan barang untuk internal maupun eksternal.
- Memantau, mengkoordinir dan mengendalikan penyelenggaraan strategi / program pemasaran.
- Melakukan analisa dan evaluasi total untuk melakukan perbaikan – perbaikan terhadap program pemasaran yang telah dilakukan.

### 3.2 Aktivitas Kerja Praktik

Aktivitas kerja praktik yang dilakukan dalam pelaksanaan Praktik Kerja Lapangan ini adalah selama dua bulan satu minggu terhitung mulai tanggal 04 Juli 2022 sampai dengan 11 September 2022. Adapun waktu pelaksanaan Praktik Kerja Lapangan sesuai dengan jam kerja di PT. Pelayaran Nasional Indonesia yaitu sebagai berikut:

Hari : Senin – Jumat

Pukul : 09:00 WIB – 17:00 WIB

Praktikan melakukan kegiatan Praktik Kerja di PT. Pelayaran Nasional Indonesia, yang berlokasi di Jl. Gajah Mada No. 14, Jakarta Pusat, 10130 DKI Jakarta, Indonesia. Dalam aktivitas kerja praktik, Praktikan di tempatkan di divisi pemasaran angkutan kapal barang. Adapun garis besar kegiatan – kegiatan yang dilakukan selama melakukan Kerja Praktik di PT. Pelayaran Nasional Indonesia adalah:

- Pengenalan lingkungan dan peraturan selama Kerja Praktik di PT. PELNI oleh bagian SDM serta penempatan di divisi pemasaran angkutan kapal barang.
- Mencari *top ten shipping company* & Membuat trayek di Domestik & Asia Tenggara. Yaitu *Bulk Carrier & Container*.
- Menyusun arsip tagihan SBN (Sarana Bandar Nasional).
- Membantu membuat soal untuk calon kandidat baru Pemasaran maupun Penjualan usaha barang non komersial melalui platform kahoot.
- Membantu merapikan dokumen di Divisi Pemasaran Angkutan Kapal Penumpang & Perintis.
- Menghitung *call* kapal barang berdasarkan nama kapal dan per *voyage* untuk tahun 2018 – 2022.

- Membuat OTP (On Time Performance) dari trayek Kapal tol laut PT. PELNI tahun 2022.
- Melakukan analisis muatan kapal jenis kendaraan roda dua pada tahun 2016 – 2019
- Membuat 44 design banner untuk tarif barang Kapal Perintis.
- Melakukan pemetaan list *shipper & consignee* dari kapal perintis.

### 3.3 Pengumpulan Data

Pada sub bab ini dijelaskan mengenai data yang dibutuhkan dalam analisis, yang didapat dari metode sekunder diantaranya adalah sebagai berikut:

Tabel 3.1 Data *Bulk Carrier Shipping Companies In Indonesia*

No	Nama	Jumlah Kapal	Kapasitas (dwt)	Pangsa Pasar (%)
1	PT Salam Pacific Indonesia Lines	5	50000	0,05
2	PT Habco Trans Maritima	3	55000	0,64
3	PT IndoBaruna Bulk Transport	14	121036	0,92
4	PT Humpuss Intermoda Transportasi	43	590000	0,7
5	PT Gurita Lintas Samudera	4	187740	0,3
6	PT Djakarta Lloyd	6	55000	0,787
7	PT Samudera Indonesia	4	44000	0,5
8	PT Andhika Lines	5	313151	0,8
9	PT Global Putra Indonesia	1	38800	1,24
10	PT Pelita Samudera Shipping Tbk.	5	205552	2,859

Sumber: PT. Pelayaran Nasional Indonesia, 2022

Tabel 3.2 Data *Container Shipping Companies In Indonesia*

No	Nama	Jumlah Kapal	Kapasitas (TEUs)	Pangsa Pasar (%)
1	PT Meratus Line	27	23795	0,1
2	PT Salam Pacific Lines (SPIL)	31	29576	0,1
3	PT Samudera Indonesia	26	32038	0,2
4	PT Djakarta Lloyd	5	8000	0,073
5	PT Temas Tbk	32	25671	0,1
6	PT Tanto Intim Line	35	23094	0,1
7	PT Indo Container Lines	3	33416	0,1
8	PT Lintas Kumala Abadi	4	1244	0,3
9	PT Indonesia Shipping Gazette	12	107560	0,4
10	CTP Line	6	15002	0,6

Sumber: PT. Pelayaran Nasional Indonesia, 2022

a. Data bobot kriteria dari pemilihan mitra

Pengumpulan data bobot kriteria dari pemilihan mitra dilakukan dengan menyebarkan kuesioner kepada para pengambil keputusan terkait dengan mitra untuk pengembangan program tol laut & kapal ternak yaitu sebanyak 3 orang. Terdiri atas *Manager, Vice President* dan *Direktur Usaha Angkutan Barang & Tol Laut*. Berikut merupakan pertanyaan yang diajukan dalam kuesioner:

Tabel 3.3 Pertanyaan Kuesioner

No	Pertanyaan
1	Apakah penting memperhatikan jumlah kapal yang dimiliki calon mitra dalam memilih mitra untuk PT. PELNI?
2	Apakah penting memperhatikan kapasitas kapal yang dimiliki calon mitra dalam memilih mitra untuk PT. PELNI?
3	Apakah penting memperhatikan pangsa pasar yang dimiliki calon mitra dalam memilih mitra untuk PT. PELNI?

Sumber: Data Diolah Penulis

Tabel 3.4 Skala Penilaian

SKALA PENILAIAN	
1	Sangat Tidak Penting
2	Tidak Penting
3	Cukup Penting
4	Penting
5	Sangat Penting

Sumber: Data Diolah Penulis

Berikut ini adalah hasil kuesionernya:

Tabel 3.5 Hasil Kuesioner

Apakah penting memperhatikan jumlah kapal yang dimiliki calon mitra dalam memilih mitra untuk PT. PELNI?	Apakah penting memperhatikan kapasitas kapal yang dimiliki calon mitra dalam memilih mitra untuk PT. PELNI?	Apakah penting memperhatikan pangsa pasar yang dimiliki calon mitra dalam memilih mitra untuk PT. PELNI?
4	5	3
5	5	3
5	5	4

Sumber: Hasil Survei Kuesioner, 2022

### 3.4 Pengolahan Data & Analisis

Setelah melakukan pengumpulan data, maka data dapat diolah dengan menggunakan metode SAW (*Simple Additive Weighting*) kemudian di analisis. Berikut ini langkah – langkah pengolahan dengan metode SAW:

#### 3.4.1 Kriteria acuan dalam pengambilan keputusan

Langkah pertama pengolahan data dengan menggunakan metode SAW adalah menentukan kriteria – kriteria yang akan dijadikan acuan dalam pengambilan keputusan, yaitu  $C_i$ . Dalam penelitian ini kriteria – kriterianya adalah:

1. Jumlah kapal (C1)
2. Kapasitas (C2)
3. Pangsa Pasar (C3)

Hasil kuesioner yang telah didapat kemudian akan di ubah ke dalam bentuk pecahan yaitu dengan cara sebagai berikut ini:

Tabel 3.6 Pengolahan Hasil Kuesioner

No	Nama Kriteria		
	C1	C2	C3
1	4	5	3
2	5	5	3
3	5	5	4
<b>Jumlah total</b>	14	15	10

*Sumber: Data Diolah Penulis*

Kemudian jumlah total nilai tiap kriteria akan dibagi dengan jumlah keseluruhan nilai kriteria. Sehingga hasilnya adalah:

Tabel 3.7 Bobot Kriteria Pemilihan Mitra

Nama Kriteria	Nilai Bobot Kriteria	Ket
Jumlah Kapal (C1)	0,36	Benefit
Kapasitas Kapal (C2)	0,38	Benefit
Pangsa Pasar (C3)	0,26	Benefit

*Sumber: Data Diolah Penulis*

### 3.4.2 Normalisasi nilai alternatif pada setiap kriteria

Langkah kedua yaitu menormalisasi setiap nilai alternatif pada setiap kriteria dengan cara menghitung nilai rating kinerja. Yang akan disesuaikan dengan jenis atribut (atribut keuntungan ataupun atribut biaya). Dengan rumus berikut ini:

$$r_{ij} = \begin{cases} \frac{X_{ij}}{\text{Max } X_{ij}} & \text{jika } j \text{ adalah atribut keuntungan (benefit)} \\ \frac{\text{Min } X_{ij}}{X_{ij}} & \text{jika } j \text{ adalah atribut biaya (cost)} \end{cases}$$

Berdasarkan data yang diperoleh, berikut ini adalah tabel nilai alternatifnya:

Tabel 3.8 Nilai alternatif Bulk Carrier Shipping Companies

No	Alternatif	Nama Kriteria		
		C <sub>1</sub>	C <sub>2</sub>	C <sub>3</sub>
1	PT Salam Pacific Indonesia Lines	5	50000	0,05
2	PT Habco Trans Maritima	3	55000	0,64
3	PT IndoBaruna Bulk Transport	14	121036	0,92
4	PT Humpuss Intermoda Transportasi	43	590000	0,7
5	PT Gurita Lintas Samudera	4	187740	0,3
6	PT Djakarta Lloyd	6	55000	0,787
7	PT Samudera Indonesia	4	44000	0,5
8	PT Andhika Lines	5	313151	0,8
9	PT Global Putra Indonesia	1	38800	1,24
10	PT Pelita Samudera Shipping Tbk.	5	205552	2,859

Sumber: Data Diolah Penulis

Karena ketiga kriteria dari data diatas termasuk atribut keuntungan, maka menggunakan rumus:

$$R = \frac{X_{ij}}{\text{Max } X_{ij}}$$

Untuk kriteria C<sub>1</sub> (Jumlah Kapal) dari PT Salam Pacific Indonesia Lines

$$\begin{aligned} R_{11} &= \frac{5}{\text{Max } (5,3,14,43,4,6,4,5,1,5)} \\ &= 0,116 \end{aligned}$$

Sedangkan untuk hasil keseluruhannya adalah sebagai berikut:

$$R = \begin{pmatrix} 0,116 & 0,085 & 0,017 \\ 0,070 & 0,093 & 0,224 \\ 0,326 & 0,205 & 0,322 \\ 1,000 & 1,000 & 0,245 \\ 0,093 & 0,318 & 0,105 \\ 0,140 & 0,093 & 0,275 \\ 0,930 & 0,075 & 0,175 \\ 0,116 & 0,531 & 0,280 \\ 0,023 & 0,066 & 0,434 \\ 0,116 & 0,348 & 1,000 \end{pmatrix}$$

Tabel 3.9 Nilai alternarif Container Shipping Companies

No	Alternatif	Nama Kriteria		
		C <sub>1</sub>	C <sub>2</sub>	C <sub>3</sub>
1	PT Meratus Line	27	23795	0,1
2	PT Salam Pacific Lines (SPIL)	31	29576	0,1
3	PT Samudera Indonesia	26	32038	0,2
4	PT Djakarta Lloyd	5	8000	0,073
5	PT Temas Tbk	32	25671	0,1
6	PT Tanto Intim Line	35	23094	0,1
7	PT Indo Container Lines	3	33416	0,1
8	PT Lintas Kumala Abadi	4	1244	0,3
9	PT Indonesia Shipping Gazette	12	107560	0,4
10	CTP Line	6	15002	0,6

Sumber: Data Diolah Penulis

Ketiga kriteria dari data diatas termasuk atribut keuntungan, maka menggunakan rumus:

$$R = \frac{X_{ij}}{\text{Max } X_{ij}}$$

Untuk kriteria C<sub>3</sub> (Pangsa Pasar) dari PT Meratus Line

$$\begin{aligned} R_{13} &= \frac{0,1}{\text{Max } (0,1; 0,1; 0,2; 0,073; 0,1; 0,1; 0,1; 0,1; 0,3; 0,4; 0,6)} \\ &= 0,167 \end{aligned}$$

Sedangkan untuk hasil keseluruhannya adalah sebagai berikut:

$$R = \begin{pmatrix} 0,771 & 0,221 & 0,167 \\ 0,886 & 0,275 & 0,167 \\ 0,743 & 0,298 & 0,333 \\ 0,143 & 0,074 & 0,122 \\ 0,914 & 0,239 & 0,167 \\ 1,000 & 0,215 & 0,167 \\ 0,086 & 0,311 & 0,167 \\ 0,114 & 0,012 & 0,500 \\ 0,343 & 1,000 & 0,667 \\ 0,171 & 0,139 & 1,000 \end{pmatrix}$$

### 3.4.3 Menghitung nilai bobot preferensi pada setiap alternatif

Langkah ketiga adalah menghitung nilai bobot preferensi pada setiap alternatif ( $V_i$ ):

#### a. Bulk Carrier Shipping Companies

Nilai  $V_i$  dari PT Salam Pacific Indonesia Lines

$$V_1 = (C_1 \times R_{11}) + (C_2 \times R_{12}) + (C_3 \times R_{13})$$

$$V_1 = (0,36 \times 0,116) + (0,38 \times 0,085) + (0,26 \times 0,017)$$

$$V_1 = 0,078$$

Tabel 3.10 Nilai bobot preferensi Bulk Carrier Shipping Companies

Alternatif		Hasil
$V_1$	PT Salam Pacific Indonesia Lines	0,078
$V_2$	PT Habco Trans Maritima	0,119
$V_3$	PT IndoBaruna Bulk Transport	0,279
$V_4$	PT Humpuss Intermoda Transportasi	0,804
$V_5$	PT Gurita Lintas Samudera	0,182
$V_6$	PT Djakarta Lloyd	0,157
$V_7$	PT Samudera Indonesia	0,409
$V_8$	PT Andhika Lines	0,316
$V_9$	PT Global Putra Indonesia	0,146
$V_{10}$	PT Pelita Samudera Shipping Tbk.	0,434

Sumber: Data Diolah Penulis

#### b. Container Shipping Companies

Nilai  $V_i$  dari PT Meratus Line

$$V_1 = (C_1 \times R_{11}) + (C_2 \times R_{12}) + (C_3 \times R_{13})$$

$$V_1 = (0,36 \times 0,771) + (0,38 \times 0,221) + (0,26 \times 0,167)$$

$$V_1 = 0,6769$$

Tabel 3.11 Nilai bobot preferensi Container Shipping Companies

Alternatif		Hasil
V <sub>1</sub>	PT Meratus Line	0,6769
V <sub>2</sub>	PT Salam Pacific Lines (SPIL)	0,4851
V <sub>3</sub>	PT Samudera Indonesia	0,4673
V <sub>4</sub>	PT Djakarta Lloyd	0,4669
V <sub>5</sub>	PT Temas Tbk	0,4633
V <sub>6</sub>	PT Tanto Intim Line	0,4050
V <sub>7</sub>	PT Indo Container Lines	0,3744
V <sub>8</sub>	PT Lintas Kumala Abadi	0,1926
V <sub>9</sub>	PT Indonesia Shipping Gazette	0,1756
V <sub>10</sub>	CTP Line	0,1113

Sumber: Data Diolah Penulis

#### 3.4.4 Melakukan perankingan

Langkah keempat yaitu melakukan perankingan. Dalam melakukan perankingan itu berdasarkan nilai bobot preferensinya. Acuannya adalah berdasarkan nilai tertinggi (*maximal*) yang dijadikan ranking tertinggi.

Tabel 3.12 Perankingan Bulk Carrier Shipping Companies

Nama Alternatif	Nilai bobot preferensi (Vi)	Keterangan
PT Salam Pacific Indonesia Lines	0,078	Ranking 10
PT Habco Trans Maritima	0,119	Ranking 9
PT IndoBaruna Bulk Transport	0,279	Ranking 5
PT Humpuss Intermoda Transportasi	0,804	Ranking 1
PT Gurita Lintas Samudera	0,182	Ranking 6
PT Djakarta Lloyd	0,157	Ranking 7
PT Samudera Indonesia	0,409	Ranking 3
PT Andhika Lines	0,316	Ranking 4
PT Global Putra Indonesia	0,146	Ranking 8
PT Pelita Samudera Shipping Tbk.	0,434	Ranking 2

Sumber: Data Diolah Penulis

Tabel 3.13 Perankingan Container Shipping Companies

Nama Alternatif	Nilai bobot preferensi ( $V_i$ )	Keterangan
PT Meratus Line	0,4050	Ranking 6
PT Salam Pacific Lines (SPIL)	0,4669	Ranking 4
PT Samudera Indonesia	0,4673	Ranking 3
PT Djakarta Lloyd	0,1113	Ranking 10
PT Temas Tbk	0,4633	Ranking 5
PT Tanto Intim Line	0,4851	Ranking 2
PT Indo Container Lines	0,1926	Ranking 8
PT Lintas Kumala Abadi	0,1756	Ranking 9
PT Indonesia Shipping Gazette	0,6769	Ranking 1
CTP Line	0,3744	Ranking 7

Sumber: Data Diolah Penulis

### 3.4.5 Analisis

Dalam penentuan variabel – variabel yang mempengaruhi pemilihan mitra itu harus disesuaikan dengan variabel yang dibutuhkan oleh pengambil keputusan. Dimana PT Pelayaran Nasional Indonesia hanya membutuhkan variabel sebagai berikut ini:

1. Jumlah kapal
2. Kapasitas
3. Pangsa pasarnya.

Dan dilihat dari dua segi yaitu *Bulk Carrier Shipping Companies* dan *Container Shipping Companies*.

Namun (Wongthatsanekorn & Arunpornphaisal, 2013) melakukan studi terhadap kriteria orang di Thailand dalam memilih operator transportasi dan menyimpulkan ada tujuh kriteria yang digunakan yaitu, tarif; layanan purna jual; operasional; reputasi; infrastruktur; jadwal; teknologi informasi dan komunikasi. Dan juga (Lu, 2013) mengkaji faktor – faktor yang mempengaruhi orang di Taiwan dalam memilih operator transportasi dan hasil kajiannya ada enam faktor yang memiliki pengaruh. Diantaranya adalah keandalan; reputasi; tarif; kapabilitas layanan; operasional dan permintaan pengangkutan serta komunikasi. Dimana kriteria diatas dapat menjadi referensi untuk PT. PELNI dalam menambah variabel kriterianya. Yang mana dari kedua studi kasus tersebut terdapat variabel yang sama

yaitu: tarif, reputasi, operasional serta teknologi informasi dan komunikasi dari calon mitra.

Dilihat dari hasil akhir pada langkah keempat pengolahan data yaitu tabel 3.12 & tabel 3.13, sudah didapat perankingan dari setiap alternatif. Dimana apabila diurutkan akan seperti berikut ini:

Tabel 3.14 Urutan ranking mitra Bulk Carrier Shipping Companies

<b>Rank</b>	<b>Nama Perusahaan</b>
1	PT Humpuss Intermoda Transportasi
2	PT Pelita Samudera Shipping Tbk.
3	PT Samudera Indonesia
4	PT. Andika Lines
5	PT IndoBaruna Bulk Transport
6	PT Gurita Lintas Samudera
7	PT Djakarta Lloyd
8	PT Global Putra Indonesia
9	PT Habco Trans Maritima
10	PT Salam Pacific Indonesia Lines

*Sumber: Hasil Analisis*

Tabel 3.15 Urutan ranking mitra Container Shipping Companies

<b>Rank</b>	<b>Nama Perusahaan</b>
1	PT Indonesia Shipping Gazette
2	PT Tanto Intim Line
3	PT Samudera Indonesia
4	PT Salam Pacific Lines (SPIL)
5	PT Temas Tbk
6	PT Meratus Line
7	CTP Line
8	PT Indo Container Lines
9	PT Lintas Kumala Abadi
10	PT Djakarta Lloyd

*Sumber: Hasil Analisis*

## BAB IV

### KESIMPULAN & SARAN

#### 4.1 Kesimpulan

Dari hasil akhir penelitian yang telah dilakukan dapat disimpulkan bahwa:

1. Variabel – variabel yang mempengaruhi pemilihan mitra adalah jumlah kapal dengan nilai bobot 0,36; kapasitas kapal dengan nilai bobot 0,38 dan pangsa pasar dengan nilai bobot 0,26.
2. Rekomendasi 3 mitra terbaik menggunakan metode SAW untuk pengembangan program tol laut & kapal ternak dari segi:
  - *Bulk Carrier Shipping Companies* adalah PT. Humpuss Intermoda Transportasi dengan nilai bobot 0,804 dimana variabel kriteria yang mewakilinya sehingga terpilih adalah jumlah kapal & kapasitasnya; kemudian PT. Pelita Samudera Shipping Tbk dengan nilai bobot 0,434 dengan variabel kriteria yang mewakili adalah kapasitas kapal & pangsa pasarnya dan PT. Samudera Indonesia dengan nilai bobot 0,409 dengan variabel kriteria yang mewakili yaitu kapasitas kapal & pangsa pasarnya.
  - *Container Shipping Companies* adalah PT. Indonesia Shipping Gazette dengan nilai bobot 0,6769 dimana variabel kriteria yang mewakilinya sehingga terpilih adalah kapasitas kapalnya; PT. Tanto Intim Line dengan nilai bobot 0,4851 dengan variabel kriteria yang mewakili adalah jumlah kapalnya dan PT. Samudera Indonesia dengan nilai bobot 0,4673 dengan variabel kriteria yang mewakili yaitu jumlah kapalnya.

#### 4.2 Saran

Berdasarkan dari penelitian yang sudah dilakukan, maka peneliti akan memberikan beberapa saran sebagai berikut:

1. Saran untuk PT. Pelayaran Nasional Indonesia adalah berdasarkan dari hasil penelitian yang sudah penulis lakukan, PT. Pelayaran Nasional Indonesia dapat menggunakan rekomendasi dari penulis sebagai acuan dalam pemilihan mitra.
2. Saran untuk penelitian selanjutnya diharapkan dapat menambah data – data terutama dibagian variabel kriterianya agar dapat menghasilkan hasil yang lebih optimal. Dimana berdasarkan dari beberapa studi kasus yang sudah diselesaikan oleh beberapa peneliti terdapat tambahan yang menurut penulis penting dalam menentukan variabel – variabel yang akan dijadikan kriteria yaitu: tarif, reputasi, operasional serta teknologi informasi dan komunikasi dari calon mitra.

## DAFTAR PUSTAKA

- Budihartanti, C. (2019). Sistem Pendukung Keputusan Dalam Penilaian Karyawan Dengan Menggunakan Metode SAW . 1 - 10.
- Darmawan, A., & Purwaningsih, E. (2019). Sistem Pendukung Keputusan Penilaian Kinerja Karyawan Dengan Metode SAW Pada PT. Anggada Perkasa Teknik .
- Dimiyati, T. T., & Dimiyati, A. (2018). *Operations Research*. Bandung: Sinar Baru Algensindo Bandung.
- Ferdika, E. A. (2015). Sistem Pendukung Keputusan Penilaian Kinerja Karyawan Kontrak Pada Kantor Perpustakaan dan Arsip Kota Semarang.
- Fini. (2019, 04 20). Kapal Ternak Sebagai Wujud Implementasi Kapal Tol Laut.
- Hasugian, Humisar, Imam, M., & Maya, H. (2018). Sistem Penunjang Keputusan Pemberian Kredit Dengan Metode SAW.
- Indonesia, P. P. (2020, April 29). Operasikan Kapal Khusus Ternak, PELNI Optimis Distribusi Hewan Ternak Terus Meningkatkan.
- Kusumadewi, Sri, Hartati, Harjoko, S., & Wardoyo, R. (2006). *Fuzzy Multi-Attribute Decision Making (FUZZY MADM)*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- PELNI, P. (2019). *Jasa Logistik Tol Laut*. Retrieved from PELNI: <https://www.pelni.co.id/jasa-logistik-tol-laut>
- pratiwi, H. (2016). *Buku Ajar Sistem Pendukung Keputusan*.
- PT. Pelayaran Nasional Indonesia. (2019). *PT. PELNI Kapal Ternak*. Retrieved from PELNI: <https://www.pelni.co.id/jasa-logistik-kapal-ternak>
- Salim, M. A. (2018). “*Sistem Pendukung Keputusan Pemilihan Penerima Bantuan Perbaikan Rumah Menggunakan Metode SAW* . Kota Pontianak.
- Tuban, E., Aronson, J., & Liang, T. (2005). *Decision Support Systems and Intelligent Systems*.

## REFLEKSI DIRI

Dalam pelaksanaan kegiatan kerja praktik, penulis merasa sangat terbantu dalam mengasah ilmu praktik terutama pada mata kuliah Manajemen Operasi Pelabuhan dan Manajemen Multimoda & *Freight Forwarding*. Penulis sangat bersyukur bisa melakukan kerja praktik di PT. Pelayaran Nasional Indonesia Pusat. Ditempat kerja praktik penulis mengetahui banyak tentang pelayaran dan juga program tol laut & kapal ternak.

Penulis ditempatkan di Departemen Usaha Angkutan Barang & Tol Laut. Yaitu Divisi Pemasaran Angkutan Kapal Barang. Selama kerja praktik ini banyak sekali ilmu baru yang didapat dan dipelajari. Penulis diminta untuk mencari *top ten shipping company* & membuat trayek di Domestik & Asia Tenggara. Yaitu *Bulk Carrier & Container*. Membuat soal untuk calon kandidat baru Pemasaran maupun Penjualan usaha barang non komersial melalui platform kahoot. Menghitung *call* kapal barang berdasarkan nama kapal dan per *voyage* untuk tahun 2018 – 2022. Membuat OTP (On Time Performance) dari trayek Kapal tol laut PT. PELNI tahun 2022 dan tugas yang paling menguji kesabaran penulis adalah Membuat *design* banner tarif barang dari 44 kapal perintis.

Dari tugas – tugas diatas dan juga segala keterbatasan yang ada, penulis dapat mengambil manfaat dari Kerja Praktik ini, diantaranya ialah sebagai berikut:

1. Mengembangkan sikap pantang menyerah karena saat pertama kali magang, penulis tidak langsung diberikan pekerjaan ataupun tugas. Penulis dan rekan penulis bolak – balik bertanya hal apa yang bisa di bantu atau apakah ada tugas yang bisa penulis kerjakan ke pembimbing lapangan, SPV dan staff lain.
2. Memperoleh ilmu baru di bidang pelayaran, dimana teori yang dipelajari di kampus tidak selamanya sama dengan di lapangan. Sehingga penting adanya Kerja Praktik ini sebagai sebuah kesempatan untuk menggali informasi baru dan pengalaman baru yang tidak diperoleh di kampus.
3. Dapat mengetahui dunia kerja yang sesungguhnya yang mana diharuskan dapat cepat beradaptasi dengan lingkungan dan orang – orang baru.
4. Belajar menerapkan budaya 5S (Senyum, Sapa, Salam, Sopan dan Santun) ketika bertemu dengan orang baru. Dimana Ketika berada di lingkungan kantor

Penulis harus menerapkan 5S kepada semua orang baik yang dikenal maupun belum dikenal.

5. Dapat meningkatkan kemampuan untuk berkomunikasi, dimana saat Penulis pertama kali menanyakan tentang topik yang akan Penulis angkat untuk laporan Kerja Praktik kepada pembimbing lapangan. Penulis menanyakan apa yang Penulis ingin tanyakan dengan kata – kata yang lebih sederhana kepada pembimbing lapangan.
6. Belajar dari kesalahan dimana saat Penulis dan rekan Penulis mengerjakan tugas yang diberikan pembimbing lapangan, tetapi hasilnya agak tidak sesuai dengan keinginan pembimbing lapangan. Kami meminta maaf kepada pembimbing lapangan dan mencoba mempelajari lagi hal – hal yang berkaitan dengan tugas tersebut.
7. Belajar untuk selalu sabar, karena saat pengerjaan tugas pembuatan *design* banner tarif barang dari 44 kapal perintis. Penulis dan rekan Penulis selalu mendapatkan revisi dari pembimbing dan juga pembimbing selalu mendesak agar tugas tersebut segera diselesaikan dengan baik dan benar.
8. Mendapatkan ilmu yang tidak bisa didapatkan orang lain karena terjun langsung menghadapi situasi nyata, berdiskusi, mengutarakan pendapat dan disiplin waktu. Dimana Penulis dan rekan Penulis selalu diberikan *deadline* dalam mengerjakan segala kegiatan. Dan puji Tuhan kami dapat mengerjakannya tepat waktu dan mendapatkan tanggapan baik dari pembimbing lapangan serta orang lain yang memberikan tugas.

## LAMPIRAN



**SEKOLAH TINGGI MANAJEMEN LOGISTIK INDONESIA  
PROGRAM STUDI S-1 MANAJEMEN TRANSPORTASI**

Jl. Sariosih No. 54 Sarijadi-Bandung 40151. Telp. 022-2019218, Fax. 022-2019218. <http://www.stimlog.ac.id>



### Jurnal Kegiatan Kerja Praktik

Nama : Nindya Bristella  
NPM : 13119046  
Posisi : Divisi Usaha Barang Non Komersial

No.	Tanggal	Kegiatan	Hasil Kegiatan	Paraf Pembimbing Lapangan
1	4 Juli 2022	Pengenalan lingkungan dan peraturan selama KP dan penempatan di Divisi Barang Non Komersial	90	ff
		Membantu membereskan file di Divisi Operasi & Layanan Operasional Angkutan Barang	100	ff
2	5 – 18 Juli 2022	Pemberian tugas mencari <i>top ten shipping company</i> & trayek di Domestik & Asia Tenggara. Yaitu <i>Bulk Carrier &amp; Container</i>	80	ff
3	20 Juli 2022	Menyusun arsip tagihan SBN (Sarana Bandar Nasional)	95	ff
4	21 – 22 Juli 2022	Membantu membuat soal untuk calon kandidat baru Pemasaran maupun Penjualan usaha barang non komersial melalui platform kahoot	100	ff
5	25 Juli 2022	Membantu membereskan file di Divisi Operasi & Layanan Operasional Angkutan Barang	100	ff
6	29 Juli 2022	Membantu merapikan dokumen di Divisi Pemasaran Angkutan Kapal Penumpang & Perintis	95	ff
7	01 Agustus 2022	Membantu memasukkan dokumen di Divisi Pemasaran Angkutan Kapal Penumpang & Perintis ke dalam map	95	ff
8	08 Agustus 2022	Menghitung <i>call</i> kapal barang berdasarkan nama kapal dan per <i>voyage</i> untuk tahun 2022	98	ff
9	09 Agustus 2022	Menghitung <i>call</i> Kapal barang berdasarkan nama kapal dan per <i>voyage</i> untuk tahun 2021	95	ff

10	10 Agustus 2022	Menghitung <i>call</i> Kapal barang berdasarkan nama kapal dan per <i>voyage</i> untuk tahun 2020	97	
11	11 Agustus 2022	Menghitung <i>call</i> Kapal barang berdasarkan nama kapal dan per <i>voyage</i> untuk tahun 2019	93	
		Membuat OTP (On Time Performance) dari trayek Kapal tol laut PT. PELNI tahun 2022	92	
12	15 – 19 Agustus 2022	Menghitung <i>call</i> Kapal barang berdasarkan nama kapal dan per <i>voyage</i> untuk tahun 2018	91	
		Bantu scan dokumen di divisi Operasi & Layanan Operasional Angkutan Barang	93	
13	22 Agustus 2022	Analisis muatan Kapal jenis kendaraan roda dua pada tahun 2016 – 2019	95	
14	23 – 30 Agustus 2022	Membuat 44 design banner untuk tarif barang Kapal Perintis	100	
15	31 Agustus – 5 September	Melakukan pemetaan list <i>shipper</i> & <i>consignee</i> dari kapal perintis	100	



### Formulir Penilaian Akhir Kerja Praktik

Dengan ini,

Nama Pembimbing Kerja Praktik : Ridho Kurniawan, S.H  
Perusahaan/Lembaga/instansi Kerja Praktik : PT. Pelayaran Nasional Indonesia

Menyatakan bahwa peserta Kerja Praktik berikut ini:

Nama Mahasiswa : Nindya Bristella  
Nomor Pokok Mahasiswa : 13119046  
Waktu Pelaksanaan : 04 Juli 2022 – 11 September 2022

Telah menyelesaikan Kerja Praktik di perusahaan/Lembaga/instansi kami. Dengan mempertimbangkan segala aspek, baik dari segi bobot pekerjaan maupun pelaksanaan Kerja Praktik, maka kami memutuskan bahwa yang bersangkutan telah menyelesaikan kewajibannya dengan hasil sebagai berikut:

No.	Aktivitas Yang Dinilai	Nilai (Berbentuk Angka)
1	Sikap/Sopan Santun	80
2	Kedisiplinan	80
3	Kesungguhan	90
4	Kemampuan Bekerja Mandiri	80
5	Kemampuan Bekerja Sama	100
6	Ketelitian	80
7	Kemampuan Mengemukakan Pendapat	90
8	Kemampuan Menyerap Hal Baru	90
9	Inisiatif dan Kreatifitas	100
10	Tanggung jawab Kerja Praktik	100

Jakarta, 07 September 2022

Pembimbing Kerja Praktik

( Ridho Kurniawan, S.H)

Keterangan: Kriteria Penilaian sebagai berikut:

- Sangat Baik = A (85 – 100)
- Baik = B (71 – 84)
- Cukup = C (50 – 70)
- Kurang = D (<50)



### FORM BIMBINGAN KERJA PRAKTIK

**Nama** : Nindya Bristella  
**NPM** : 13119046  
**Nama Perusahaan KP** : PT. Pelayaran Nasional Indonesia  
**Dosen Pembimbing** : Teguh Tuhu Prasetyo, S.T., M.T

No.	Tanggal	Topik Bimbingan	Paraf Pembimbing	Paraf Mahasiswa
1	16 Juli 2022	Menceritakan permasalahan yang ada di Perusahaan		
2	23 Juli 2022	Penentuan Topik		
3	30 Juli 2022	Topik Laporan dan Metode Penelitian		
4	06 Agustus 2022	Bimbingan Bab 1 – 3		
5	13 Agustus 2022	Presentasi untuk UTS		
6	27 Agustus 2022	Bimbingan Bab 1 – 4		
7	03 September 2022	Finalisasi laporan		
8	06 September 2022	Acc sidang		

Nomor : 06.20/06/S-B/041/2022  
Perihal : Praktek Kerja Lapangan (PKL)  
Lampiran : Surat Permohonan PKL

Jakarta, 20 Juni 2022

Yth.

Ka. Prodi S-1 Manajemen Transportasi

Di

Tempat

Dengan hormat,

1. Menunjuk Surat dari Sekolah Tinggi Manajemen Logistik Indonesia Program Studi S-1 Manajemen Transportasi Nomor : 035/MTR/STIMLOG/E/KP/2022 tanggal 08 Juni 2022 perihal permohonan izin Praktik Kerja Lapangan di PT. Pelayaran Nasional Indonesia.
2. Sehubungan butir 1 (satu), mahasiswi dibawah ini dapat mulai melakukan praktek kerja lapangan di Direktorat Usaha Angkutan Kapal Barang dan Tol Laut (UAB) PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) mulai tanggal 04 Juli s/d 11 September 2022 Adapun mahasiswi tersebut adalah :

NO	N A M A	NPM	PROGRAM STUDI
1	Nindya Bristella	13119046	S-1 MANAJEMEN TRANSPORTASI
2	Ronauli Lumban Gaol	13119052	S-1 MANAJEMEN TRANSPORTASI

Demikian disampaikan atas perhatiannya kami ucapkan terima kasih.

Pjs. VICE PRESIDENT SDM



**CHRISTINA DEVYANTI**

Tembusan Yth :

- Manager Pengembangan SDM

## EVALUASI KEGIATAN KERJA PRAKTIK

Nama : Nindya Bristella  
 NPM : 13119046  
 Tempat KP : PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero)

Tugas ke-	Tugas yang diperintahkan <sup>1)</sup>	Kegiatan yang dilakukan <sup>2)</sup>	Keilmuan yang diaplikasikan <sup>3)</sup>	Keilmuan baru yang didapatkan <sup>4)</sup>	Evaluasi <sup>5)</sup>
1	Mencari <i>top ten shipping company</i> di Domestik & Asia Tenggara. Yang <i>Bulk Carrier &amp; Container</i> .	Melakukan pencarian <i>company profile</i> melalui berbagai sumber yaitu dari jurnal – jurnal, berita maupun internet.	Keilmuan dari mata kuliah manajemen freight, manajemen truk dan peti kemas serta manajemen Pelabuhan. Yaitu mengenai peti kemas.	Mendapatkan ilmu baru mengenai pangsa pasar dari mitra pengembangan bisnis tol laut di PT.Pelni.	Saat mengerjakan tugas ini, ada kendala dalam hal sumber untuk mendapatkan informasi <i>company profile</i> . Tetapi saat tugas ini selesai saya merasa senang.
2	Pembuatan trayek dari <i>top ten shipping company</i> di Domestik & Asia Tenggara. Yang <i>Bulk Carrier &amp; Container</i> .	Menggambarkan trayek dari <i>shipping company</i> yang sudah dapat <i>company profile</i> -nya.	Keilmuan dari mata kuliah geografi transportasi dan praktikum geografi transportasi. Mengenai jaringan sarana & prasarana.	Mendapatkan ilmu baru dalam hal pembuatan peta & trayek di Microsoft power point.	Ketika menggambarkan trayek ada kesulitan dalam hal pemakaian aplikasi untuk penggambarannya. Dan ketika tugas ini selesai saya merasa lebih puas dan lebih bersemangat.
3	Menyusun arsip tagihan SBN (Sarana Bandar Nasional).	Menyusun dokumen – dokumen arsip tagihan SBN (Sarana Bandar Nasional) di Divisi Pemasaran Angkutan Barang Kapal Penumpang & Kapal Perintis.	Keilmuan dari mata kuliah manajemen ekspor dan impor mengenai nomor invoice.	Mendapatkan ilmu baru mengenai status penagihan dari kapal – kapal.	Waktu melakukan penyusunan arsip tagihan SBN saya sempat merasa bingung. Karena banyaknya dokumen yang harus disusun serta penyusunannya yang harus sesuai dengan data yang

Tugas ke-	Tugas yang diperintahkan <sup>1)</sup>	Kegiatan yang dilakukan <sup>2)</sup>	Keilmuan yang diaplikasikan <sup>3)</sup>	Keilmuan baru yang didapatkan <sup>4)</sup>	Evaluasi <sup>5)</sup>
					sudah ada di susun di excel.
4	Menyusun soal untuk calon kandidat baru Pemasaran maupun Penjualan usaha Angkutan Barang non komersial melalui platform kahoot.	Mencari soal mengenai cara memasarkan maupun menjual jasa di usaha angkutan barang non komersial.	Keilmuan dari mata kuliah manajemen pemasaran & perilaku jasa transportasi mengenai <i>marketing</i> dan juga strategi pemasaran	Mendapatkan ilmu baru dalam menggunakan platform kahoot.	Ketika menyusun soal di platform kahootnya, saya sempat kebingungan. Karena saya kurang paham menggunakan platformnya.
5	Membereskan file di Divisi Operasi & Layanan Operasional Angkutan Barang.	Membedakan file spesifikasi, omisi, deviasi dan penggantian kapal.	Keilmuan dari mata kuliah manajemen Pelabuhan mengenai kapal.	Mendapatkan ilmu baru yaitu mengenai omisi, dan deviasi di kapal.	Saat membereskan file di Divisi Operasi & Layanan Operasional Angkutan Barang saya merasa sedikit bersemangat.
6	Memasukkan dokumen ke dalam map di divisi pemasaran kapal penumpang & perintis	Membedakan dokumen dari segi nama kapal dan menyusunnya sesuai voyage.	Keilmuan dari mata kuliah manajemen Pelabuhan mengenai kapal.	Mendapatkan ilmu baru mengenai voyage.	Sedikit bingung saat pertama kali melihat dokumennya, karena harus menyusunnya berdasarkan nama kapal dan voyagenya.
7	Menghitung <i>call</i> kapal barang berdasarkan nama kapal dan per voyage	Memperhatikan nama Kapal dan voyagenya serta menghitung <i>call</i> Kapal berdasarkan trayek yang sudah ada.	Keilmuan dari mata kuliah manajemen Pelabuhan mengenai Kapal.	Mendapatkan ilmu baru mengenai <i>call</i> dan LPK (Laporan Perjalanan Kapal)	Saya bersemangat dalam melakukan tugas ini, karena mentor saya mengajari saya secara perlahan, hingga saya dan rekan saya paham dalam melakukan tugas ini.
8	Membuat <i>On Time Performance</i> (OTP) dari	Menginput waktu dari Kapal tol laut berdasarkan	Keilmuan dari mata kuliah Pelabuhan mengenai	Mendapatkan ilmu baru mengenai TA ( <i>Time Arrive</i> )	Saya senang mendapatkan tugas ini, karena

Tugas ke-	Tugas yang diperintahkan <sup>1)</sup>	Kegiatan yang dilakukan <sup>2)</sup>	Keilmuan yang diaplikasikan <sup>3)</sup>	Keilmuan baru yang didapatkan <sup>4)</sup>	Evaluasi <sup>5)</sup>
	trayek Kapal tol laut PT. PELNI tahun 2022	trayek. Dimana akan dibandingkan jadwal Kapal dengan realisasinya.	Kapal dan waktu sandar serta labuhnya.	serta TD ( <i>Time Departure</i> ) dari Kapal tol laut. Serta cara membandingkan jadwal Kapal dengan realisasinya.	saya dapat banyak ilmu baru.
9	Menganalisis muatan Kapal yaitu kendaraan roda dua	Memasukkan <i>quantity</i> dari kendaraan roda dua berdasarkan dari <i>daily report</i>	Keilmuan dari mata kuliah Pelabuhan mengenai Kapal dan juga mata kuliah manajemen <i>freight</i> mengenai jenis – jenis muatan Kapal.	Mendapatkan ilmu baru mengenai POD ( <i>Port of Discharge</i> ) dan POL ( <i>Port of Loading</i> )	Saya antusias dalam mengerjakan tugas ini. Karena tugas ini saya dapat dari divisi sebelah yaitu Divisi Pemasaran Angkutan Barang Kapal Penumpang & Perintis.
10	Membuat design banner tarif barang Kapal perintis	Membuat designnya di aplikasi Canva			Saya stress mengerjakan design <i>banner</i> tarif ini karena saya kurang memiliki <i>skill</i> untuk mengedit.

# SERTIFIKAT MAGANG



PELAYARAN  
NASIONAL  
INDONESIA

Nomor Sertifikat : 0253/MAGANG/310/2022

Diberikan kepada :

*Nindya Bristella*

NIM : 13119046

yang telah melaksanakan magang di Divisi Operasi dan Layanan Operasional Angkutan Barang  
PT. PELAYARAN NASIONAL INDONESIA (Persero) pada tanggal 04 Juli – 11 September 2022  
dengan penilaian **SANGAT BAIK**.

Jakarta, 13 September 2022

**Pjs. VICE PRESIDENT SDM**



**CHRISTINA DEVYANTI**

PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero)

Kantor Pusat | Jl. Gajah Mada No. 14, Jakarta 10130 | T. +62-21-6334342 (Hunting) | F. +62-21-63854130 |  
Call Center : (021) 162 | www.pelni.co.id | Email: info@pelni162@pelni.co.id

*Always* **PELNI**  
4 Landscape Ways

Integrity | Continuous Improvement | Customer Focus | Competitive