

## KETERLIBATAN PLANNER PENYANDARAN DAN PEMBERANGKATAN KAPAL TERHADAP MARKETING PADA PERUSAHAAN PELAYARAN PT. NUSANTARA PASIFIK SENTOSA BELAWAN

<sup>1</sup> Yut Indah Sihotang, <sup>2</sup> Suratni Ginting, <sup>3</sup> Lilis, <sup>4</sup> Aja Avriana said

<sup>1,3</sup> KPNK, <sup>2</sup> NAUTIKA  
Politeknik Adiguna Maritim Indonesia Medan  
email: [lilismpd21@gmail.com](mailto:lilismpd21@gmail.com)

**Abstrak.** Perencanaan penyandaran dan pemberangkatan kapal merupakan salah satu aspek krusial dalam mendukung efektivitas operasional perusahaan pelayaran. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis keterlibatan penting Planner penyandaran dan pemberangkatan kapal terhadap kegiatan pemasaran (marketing) di PT. Nusantara Pasifik Sentosa Belawan. Metode yang digunakan adalah pendekatan deskriptif kualitatif dengan teknik observasi, dan studi dokumentasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa perencanaan yang matang dan terkoordinasi dalam penyandaran serta pemberangkatan kapal memberikan dampak signifikan terhadap kepuasan pelanggan, ketepatan waktu pengiriman, dan citra perusahaan di mata mitra bisnis. Namun, terdapat hambatan seperti kurangnya koordinasi antar bagian, keterbatasan informasi, dan gangguan jadwal akibat faktor eksternal. Oleh karena itu, diperlukan strategi peningkatan kompetensi SDM, digitalisasi sistem komunikasi, serta kerjasama lintas sektor untuk menunjang kelancaran aktivitas marketing perusahaan. Dengan adanya Planner yang terstruktur, PT. Nusantara Pasifik Sentosa dapat meningkatkan daya saingnya di industri pelayaran nasional.

**Kata Kunci:** Planner, Penyandaran, Kapal dan Marketing

**Abstract.** Planing of ship berthing and departure is one of the crucial aspects in supporting the operational effectiveness of shipping companies. This study aims to analyze the important involvement of the ship berthing and departure planner in marketing activities at PT. Nusantara Pasifik Sentosa Belawan. The method used is a qualitative descriptive approach with observation techniques and documentation studies. The results of the study indicate that thorough and coordinated planning in berthing and departure of ships has a significant impact on customer satisfaction, on-time delivery, and the company's image in the eyes of business partners. However, there are obstacles such as lack of coordination between departments, limited information, and schedule disruptions due to external factors. Therefore, strategies are needed to improve human resource competency, digitalize communication systems, and cross-sector collaboration to support the smooth running of the company's marketing activities. With a structured planner, PT. Nusantara Pasifik Sentosa can increase its competitiveness in the national shipping industry.

**Keywords:** Planner, Berthing, Ships, and Marketing

## PENDAHULUAN

Dalam industri pelayaran, marketing sangat berperan penting untuk kemajuan Perusahaan tersebut. Seorang marketing diwajibkan memiliki skill berbicara dan negosiasi yang baik serta memahami setiap prosedur atas layanan yang diberikan agar dapat memberikan penjelasan yang baik serta dapat meyakinkan customer untuk memperoleh kesepakatan kerjasama. Efektivitas dan efisiensi operasional kapal menjadi kunci utama dalam memenangkan per-saingan di pasar global. Salah satu faktor yang mempengaruhi kinerja operasional adalah perencanaan penyandaran dan pemberangkatan kapal. Perencanaan yang baik memungkinkan perusahaan pelayaran untuk mengelola jadwal kapal secara optimal, meminimalisir waktu tunggu di pelabuhan, serta meningkatkan kepuasan customer. Hal ini berdampak langsung terhadap strate-gi marketing perusahaan, mengingat pelayanan yang cepat dan tepat waktu, menjadi nilai jual utama bagi customer.

PT. Nusantara Pasifik Sentosa Balawan sebagai salah satu Perusahaan pelayaran yang beroperasi di wilayah Pelabuhan Belawan menghadapi tantangan besar dalam hal manajemen waktu sandar dan pemberangkatan ka-pal. Ketidaktepatan dalam perencanaan dapat menyebabkan keterlambatan pengiriman, pembengkakan biaya operasional, serta menurunkan citra Perusahaan di mata customer. Oleh karena itu, perencanaan yang sistematis dan terintegrasi antara bagian operasional dan marketing sangat dibutuhkan agar dapat menciptakan layanan yang profesional dan kompetitif.

Menurut Kotler, Kelller, & Chernev (2022,p.29:2) "Marketing Management is the art and science of choosing target market and geeting, keeping, and growing customers through creating, delivering, and communicating superior customer value". Dari pengertian tersebut diterjemahkan menjadi manajemen pemasaran adalah seni dan ilmu memilih pasar sasaran dan mendapatkan, mempertahankan, dan menumbuhkan pelanggan melalui penciptaan, penyampaian, dan pengomunikasian nilai pelanggan yang unggul. Permasalahan yang muncul dalam penelitian ini adalah kurangnya perencanaan yang matang dan koordinasi antar perusahaan yang terlibat dapat mengakibatkan keterlambatan dalam penyandaran dan pemberangkatan kapal.

## METODE PENELITIAN

### A. Observasi Lapangan (Field Research)

Observasi merupakan metode pengumpulan data yang dilakukan melalui pengamatan langsung, disertai dengan pencatatan terhadap kondisi atau perilaku objek yang diteliti. Dalam penerapannya peneliti turun langsung ke lapangan untuk menyaksikan secara langsung proses perencanaan sandar dan keberangkatan kapal, serta mengidentifikasi kontribusinya terhadap kegiatan pemasaran di PT.

Nusantara Pasifik Sentosa Belawan. Selain itu, peneliti juga memanfaatkan kamera digital untuk mendokumentasikan objek-objek yang relevan dengan fokus penelitian.

### B. Metode Perpustakaan (Library Research)

Metode ini memungkinkan penulis memperoleh data melalui studi literatur, yakni dengan menelaah berbagai buku yang tersedia di perpustakaan serta buku panduan dari Politeknik Adiguna Maritim Indonesia Medan yang relevan dengan penelitian ini. Pendekatan ini sangat membantu penulis dalam memahami berbagai istilah dan konsep yang tidak dapat dijelaskan secara langsung melalui penelitian lapangan.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### A. Peran Penting Planner Penyandaran dan Pemberangkatan Kapal terhadap Marketing

#### 1. Marketing

Seorang marketing yang terampil sangat dibutuhkan dalam Perusahaan, tanpa seorang marketing perusahaan akan buta dan tidak ada kegiatan, yang mana penghasilan perusahaan pelayaran berasal dari kegiatan Perusahaan tersebut (kapal yang di ageni), semakin banyak Kapal yang ditangani oleh perusahaan keagenan selama berada di pelabuhan tersebut maka akan semakin banyak penghasilan yang didapatkan oleh perusahaan tersebut.

Sehubungan dengan itu, seorang marketing berperan aktif dalam mencari customer dan melakukan negosiasi dengan customer. Negosiasi yang paling umum dalam perusahaan pelayaran adalah:

#### a. Memamerkan kemampuan Perusahaan dan team yang dimiliki.

Hal ini sangat penting dalam strategi pemasaran, karena kelancaran operasional kapal di pelabuhan dan keselamatan pelayaran adalah titik fokus pemilik kapal, sehingga pemilik kapal akan dengan teliti dan hati-hati dalam menunjukan agen yang akan mewakili pemilik kapal dalam memberikan pelayanan dan pengurusan kapal mereka di Pelabuhan yang dituju. Hal ini mengingat akan resiko dan besarnya biaya yang ha-rus dibayar jika operasional kapal tidak berjalan dengan lancar (delay).

#### b. Memberikan penjelasan terhadap strategi pelayanan dan memberikan solusi.

Masing-masing Perusahaan tentu memiliki strategi yang berbeda dalam memberikan pelayanan dan solusi setiap permasalahan yang mungkin timbul. Hal ini sangat berpengaruh untuk membuktikan bahwa seorang marketing itu memiliki pemahaman penuh dengan layanan yang akan diberikan. Pemilik kapal akan sangat ingin tahu bagaimana kapal dan crew mereka diperlakukan di pelabuhan yang akan dituju. Untuk itu marketing memahami secara detail kegiatan di pelabuhan mulai dari kedatangan sampai dengan keberangkatan serta pengurusan dokumen kapal tersebut. Pelayanan yang cepat akan sangat diharapkan oleh pemilik kapal untuk menghindari demurrage.

**c. Pengalaman**

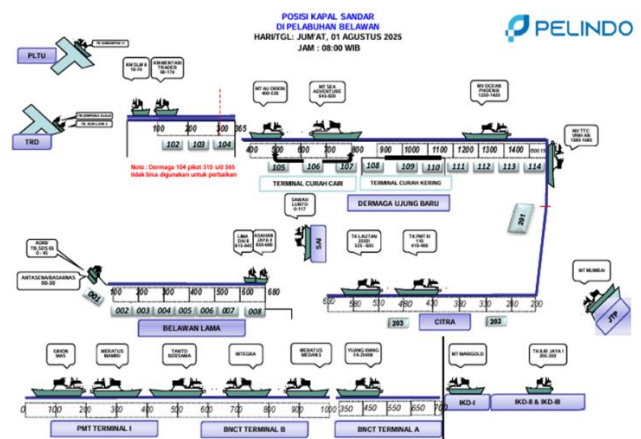
Seorang marketing akan memamerkan pelayanan yang sudah pernah diberikan serta customer yang sudah pernah dilayani. Pengalaman sebuah Perusahaan akan menjadi daya tarik besar bagi customer yang mana hal ini dapat meyakinkan customer bahwa Perusahaan tersebut adalah perusahaan yang profesional dan terpercaya. Semakin banyak pengalaman yang dipamerkan oleh marketing tersebut akan lebih meyakinkan customer untuk memberikan kepercayaan dan melakukan kerjasama dengan perusahaan pelayaran tersebut.

**d. Rincian Biaya dan Agency Fee**

Persaingan harga pada perusahaan pelayaran sudah sangat ketat dan kurang sehat. Yang mana agency fee yang ditawarkan oleh Perusahaan pelayaran sering sekali sudah tidak sesuai dengan pekerjaan dan resiko yang dihadapi. Seorang marketing harus dapat meneliti persaingan harga pada pelabuhan tersebut agar dapat berkompetisi dan dapat menarik perhatian customer. Pelayanan terbaik tetapi dengan harga yang murah akan menjadi pilihan utama customer.

Pelabuhan, KSOP, Imigrasi, dan Bea Cukai. Pendaftaran rencana kedatangan kapal ini bertujuan untuk membuat Planner ETB (Estimate Time Berthing) dan dimasukkan kedalam LINE UP (tabel kunjungan kapal ke Belawan). Setiap lokal agen wajib mendaftarkan rencana kedatangan kapal keagenannya agar semua lokal agen di belawan dapat memprediksi dan merencanakan kegiatan kapal keagenannya dan dermaga yang agak menjadi tempat kapalnya disandarkan.

Berikut contoh Line Up Pelindo Belawan:



INFORMASI KUNJUNGAN DAN POSISI KAPAL DI PELABUHAN BELAWAN

NO	NAMA KAPAL	AGI	PMI	KD	PREK	BA	KONDISI	PEKERJAAN	JURAGAN	SDA BA	PELABUHAN KOL. BERKUT	WAKTU TIBAT PMB	WAKTU BERANGKAT
<b>LA BELAWAN LAMA</b>													
1	MA LAMAR I	NO	PMI	008	015-041	BAW	PETIKAN	LAPORAN	200000	00	LAMAT LAMAT	08:00:00:00:00	0:00:00:00:00
2	MA ALAMAR I	NO	PMI	007	000-000	BAW	PETIKAN	LAPORAN	300000	00	LAMAT LAMAT	08:00:00:00:00	0:00:00:00:00
<b>IS LUKUNG BARU</b>													
1	MA SARA	SLW	SPMT	101	10-10	BAW	CONTAINER	TRUCK LOADING			BETARABAW	07:00:00:00:00	08:00:00:00:00
2	MA MENYARI TRAKSE	TWN	SPMT	102	80-170	BAW	CONTAINER	TRUCK LOADING	3000	0000	BETARABAW	07:00:00:00:00	08:00:00:00:00
3	MT ALA OROON	SLI	SPMT	100	400-000	M	PMI	PPH LOADING	0000	0000	TS PRICK TERPICK	08:00:00:00:00	08:00:00:00:00
4	MT SEA ADVENTURE	TCK	SPMT	107	800-000	M	PMI	PPH LOADING	0000	0000	BELAWAN BELAWAN	07:00:00:00:00	08:00:00:00:00
5	MOCCASINAWORKS	PMI	SPMT	110	1000-1000	B	PMI/PAK CUKAI	TRUCK LOADING	30000	0000	BOKING BELAWAN	08:00:00:00:00	08:00:00:00:00
<b>IS CIKRA</b>													
1	MT TICORAMA	MTN	APN	200	1000-1000	B	ROCKING SPARE	TRUCK LOADING	0000	0000	CHANG ILAND SINGAPORE	08:00:00:00:00	08:00:00:00:00
2	MT PROGRESSIVE	SEA	APN	202	470-000	B	CPND	TRUCK LOADING	0000	0000	JAMBU JAMBU	07:00:00:00:00	08:00:00:00:00
3	MT SANGKAT PUKA	SLI	APN	201	100-000	B	CPND	TRUCK LOADING	3000	1000	SAPAT DANA	08:00:00:00:00	07:00:00:00:00
<b>IS BCI</b>													
1	MT BERKELD	OPM	PIS	800	10-100	B	CALISTO/SCA	PPH LOADING	0000	0000	SINGAPORE (SINGAPORE)	07:00:00:00:00	08:00:00:00:00
2	BERKELD	MSA	SPMT	801	100-000	B	CPND	TRUCK LOADING	7000	0000	TALANGKALANG TALANGKALANG	08:00:00:00:00	07:00:00:00:00
<b>IS PULAU JET</b>													
<b>IS PULAU JET</b>													
1	MT BERKELD	MSL	SPMT	300	0-111	B	SEKWA	PPH LOADING	0000	0000	LAKSEKAWAN LAKSEKAWAN	07:00:00:00:00	08:00:00:00:00
2	MT BERKELD	PIS	PMI	200	0-111	M	SEKWA	PPH LOADING	0000	0000	LAKSEKAWAN LAKSEKAWAN	07:00:00:00:00	08:00:00:00:00

**PORT LINE UP PELINDO BELAWAN**

**2. Planner Penyandaran dan pemberangkatan kapal**

**a. Planner penyandaran kapal**

Sebelum kapal sampai di pelabuhan, lokal agen membutuhkan beberapa dokumen pre-arrival untuk mendaftarkan kedatangan kapal ke pelabuhan tersebut, membuat pemberitahuan ke instansi terkait seperti, Pelindo, Karantina Kesehatan

NO	NAMA KAPAL	AGUN	LOA	PMR	EM	KONDISI	PERALATAN	JARAK KE BUKIT	KEBUNGAN	TANGKAL TIBA	PELABUHAN/DAL. BUKIT	RETRORANG
<b>III. KAPAL TIBA YANG SUDAH ELIJAWALKAN</b>												
1	SAI	100	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
<b>III. KAPAL TIBA YANG BELUM ELIJAWALKAN</b>												
<b>III.A. CUKUR CARB PIPA LOSSING</b>												
1	SAI	100	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
<b>IV. RENCANA KAPAL TIBA</b>												
<b>IV.A. CUKUR KERING UC. ETC</b>												
1	SAI	100	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
<b>IV.B. CUKUR KERING UC. ETC</b>												
1	SAI	100	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
<b>IV.C. CUKUR KERING UC. ETC</b>												
1	SAI	100	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10

Line Up tersebut adalah pusat data untuk membuat rencana penyandaran dan pemberangkatan kapal dan layanan yang akan diberikan terhadap kapal cus-tomer.

Masing-masing agen lokal akan menyusun rencana penyandaran kapal berdasarkan informasi yang tercantum dalam line up, dengan mempertimbangkan sejumlah faktor berikut:

**3. Jenis Muatan yang akan dimuat atau dibongkar**

Tidak semua dermaga dapat ditempati semua jenis kapal dan kegiatan nya.

- a. Dermaga 002 di priotaskan untuk kapal KM. KELUD, 003-005 di prioditas kan untuk kapal RORO rutin, 002-005 boleh ditempati oleh kapal general cargo jika memungkinkan dan tidak mengganggu jadwal kapal rutin.
- b. Dermaga 006-007 khusus kapal general cargo dengan draft kurang dari 7 Meter.
- c. Dermaga 008 khusus kapal Ikan
- d. Dermaga 101-104 khusus kapal general cargo dan kapal tanker via Truck Lossing.
- e. Dermaga 105-107 khusus kapal tanker yang akan melakukan bongkar maupun muat Palm Oil Product (minyak sawit dan turunan nya) dengan prosedur bongkar muat menggunakan pipa lossing.
- f. Dermaga 108-114 khusus kapal general cargo

- g. Citra Kade 200 Khusus kapal General Cargo
- h. Citra Kade 201-203 khusus kapal general cargo, dan kapal tangka minyak via truck losing
- i. Dermaga SAI (Semen Andalas Indonesia), Dermaga milik SAI, khusus kapal yang mengangkut muatan semen andalas Indonesia. Planner penyandaran dan pemberangkatan nya diatur langsung oleh pihak SAI
- j. Waruna Shipyard, khusus kapal docking dan kapal milik waruna, Planner penyandaran dan pemberangkatan nya diatur langsung oleh pihak Waruna
- k. Dermaga IKD I khusus kapal tanker tongkang kimia untuk kegiatan bongkar aspal curah cair, methano dan kapal general cargo bongkar semen via conveyor.
- l. Dermaga IKD II-III, dermaga khusus kapal Tongkang bongkar Batubara, tanah liat, pasir, dan batu.
- m. Dermaga pertamina, dermaga khusus untuk kegiatan kapal pertamina, Planner penyandaran dan pemberangkatan nya diatur langsung oleh pihak pertamina.
- n. Dermaga PMT Terminal I, BNCT Terminal I dan I khusus kapal kontainer. Planner penyandaran dan pemberangkatan nya diatur langsung oleh pihak terminal peti kemas.

Selain itu terdapat aturan yang disepakati oleh Pelindo dan Bea Cukai untuk memisahkan dermaga khusus kapal asing dan kapal antar pulau. Dermaga khusus kapal asing di sebut dermaga Kawasan pabean, yang artinya dermaga yang kegiatan dan operasional nya dibawah pengawasan Bea dan Cukai. Sedangkan dermaga khusus kapal asing disebut dermaga Luar Kawasan Pabean, yang artinya dermaga yang setiap kegiatan dan operasional nya di luar dari pengawasan Bea dan Cukai. Dermaga Kawasan Pabean adalah: 001, 007-008, 105-111, 200 dan IKD I. Sedangkan Dermaga Luar Kawasan Pabean adalah:002-006, 101-104, 112-114, 201-203, SAI dan IKD II-III. Dermaga Kawasan Pabean mungkin saja disandarkan kapal antar pulau untuk keperluan opti-malisasi dermaga dan wajib mengurus izin ke Pelindo dan Bea dan Cukai, begitu pula sebalik nya.

Beberapa dermaga dapat disandarkan kapal dengan jenis kapal dan muatan di luar dari ketentuan Pelindo dan Bea dan Cukai jika memungkinkan dan tidak mengganggu aktifitas kapal rutin serta mengurus izin penyandaran dan

pemberangkatannya kepada pihak Pelindo dan Bea dan Cukai. Dipelabuhan Belawan juga berlaku aturan First Come, First Service (yang pertama tiba akan mendapatkan layanan terlebih dahulu). Khusus kapal tidak prioritas.

#### 4. Mengikuti rapat permintaan sandar (Plotting)

Melaksanakan rapat permintaan sandar (Plotting). Ploting dilaksanakan di kantor Otoritas Pelabuhan, dimana setiap kapal yang akan sandar wajib mengikuti rapat plotting baik kapal yang sudah tiba maupun kapal yang belum tiba. Plotting ini bertujuan untuk menetapkan waktu dan posisi kapal di dermaga, seperti kade (wharf) piket (Pier) serta batas waktu tambat (etmal) yang diberikan oleh otoritas pelabuhan.

Hal-hal yang perlu dipertimbangkan pada saat plotting adalah:

- a. Jenis kapal
- b. Jenis muatan kapal, baik muat maupun bongkar
- c. Besar kapal seperti anjang keseluruhan kapal/length over all (LOA), Lebar kapal dan draft kedatangan kapal (Arrival Draft).
- d. Kapal yang sandar dan akan sandar di antara posisi kapal yang akan kita sandarkan
- e. Kedalaman air dan kolam pelabuhan (Low Water Standard)
- f. Tabel pasang surut air laut
- g. Draft tolak kapal (Departure Draft)

#### 5. Monitoring Kegiatan Kapal Selama di Dermaga/Pelabuhan

Selama kegiatan kapal di dermaga atau di Pelabuhan, lokal agen akan terus melakukan monitoring kegiatan kapal dan memberikan update kepada pemilik kapal atau General Agent selaku agen yang menunjuk lokal agen di pelabuhan tersebut. Adapun monitoring kegiatan yang dilakukan oleh lokal agen adalah sebagai berikut:

- a. Kapal berlabuh di area labuh/tidak sandar di dermaga, pada umumnya kapal memiliki kegiatan Pengisian Bahan Bakar Kapal (Bunker Bahan Bakar) dan pengisian air tawar (Supply Fresh Water). Update yang diberikan adalah estimasi Boat/SPOB bunker sampai ke kapal, estimasi mulai bunker, estimasi selesai bunker, estimasi selesai pengurusan dokumen keberangkatan (SPB), estimasi pengantaran dokumen dan estimasi berangkat ke pelabuhan tujuan.

- b. Kapal sandar di dermaga kegiatan bongkar/muat barang. Update yang diberikan adalah estimasi mulai bongkar/muat, estimasi selesai bongkar/muat dan estimasi keberangkatan. Selama kegiatan bongkar/muat, agen akan memonitor kegiatan kapal dan memberikan update jumlah muatan atau bongkaran setiap 3 jam sekali. Ini merupakan pelayanan prima untuk pemilik kapal karena pemilik kapal tentu ingin mendapatkan update kegiatan keadaan kapalnya tanpa harus diminta terlebih dahulu.

#### 6. Planner Pemberangkatan Kapal

Pemberangkatan kapal adalah suatu aktifitas memberangkatkan atau melayarkan kembali kapal yang sandar dan telah selesai melaksanakan aktifitasnya di dermaga dan telah memenuhi persyaratan ke lautan. Pada PT. Nusantara Pasifik Sentosa Belawan telah memberlakukan Planner dan prosedur kepada karyawan untuk melakukan persiapan pemberangkatan kapal guna untuk memberikan pelayanan terbaik kepada pemilik kapal. Ada-pun Planner dan prosedur pemberangkatan kapal yang di berlakukan pada PT. Nusantara Pasifik Sentosa Belawan adalah sebagai berikut:

- a. 12 jam sebelum kapal selesai bongkar/muat, operasional akan melakukan clearance out karantina kesehatan pelabuhan, yang mana dokumen ini berlaku selama 1 X 24 jam.
- b. 12 jam sebelum kapal selesai bongkar/muat, operasional akan melakukan pengesahan Crew List ke kantor kesyahbandaran utama belawan dan kantor imigrasi belawan (jika kapal asing atau kapal bendera Indonesia berangkat ke luar negeri)
- c. 6 jam sebelum kapal selesai bongkar / muat, operasional akan melakukan persiapan dokumen bongkar / muat seperti:
  - 1) Manifest Nihil (kapal bongkar)
  - 2) Emptynes Certificate (kapal bongkar)
  - 3) Master Sailing Declaration
  - 4) Pembayaran jasa VTS (Vessel Traffic Service)
  - 5) Pembayaran Jasa Rambu
  - 6) Receipt Fresh Water (jika ada kegiatan supply fresh water)
  - 7) Watchman Report (jika ada permintaan penjagaan kapal)
  - 8) Cargo Manifest (Kapal Muat)

- 9) Mate's Receipt (Kapal Muat)
  - 10) Bill Of Lading (Kapal Muat)
  - 11) Time Sheet/Statement of Fact
- d. Setelah kapal selesai bongkar/muat dan dokumen bongkar/ muat dari PBM (Perusahaan Bongkar Muat) dan surveyor sudah selesai dan telah ditanda tangani oleh agen dan pihak kapal, lokal agen akan melakukan clearance out (Proses penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) kepada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan) dilakukan melalui sistem Inaportnet.
- e. Setelah SPB terbit dari KSOP Utama Belawan dan kapal dinyatakan layak dan siap untuk diberangkatkan, operasional kan mengantar dokumen kapal dan SPB serta dokumen bongkar/muat ke kapal.
- f. Sebelum kapal diberangkatkan lokal agen harus mempertimbangkan beberapa hal terutama untuk kapal yang melakukan kegiatan muat. Hal yang perlu di perhatikan adalah draft kapal tolak, terutama untuk kapal besar dan memiliki draft dalam. Alur Pelabuhan belawan sekitar Bouy 7-5 hanya memiliki kedalaman 8.25 meter tanpa air pasang, jika draft tolak kapal mencapai 9.5 meter, kapal hanya dapat diberangkatkan pada air pasang tinggi + UKC 10% dengan perhitungan sebagai berikut:

- 1) Departure draft = Alf: 9.5 m
  - 2) LWS alur = 8.25 meter
  - 3) UKC = 10%
  - 4) Rumus= LWS + pasang surut – draft
- $$= 9.5 + 0.95 - 8.25$$
- $$= 2.2 \text{ meter}$$

## KESIMPULAN

Keterlibatan planner penyardaran dan pemberangkatan kapal sangat penting bagi marketing perusahaan pelayaran. Perencanaan yang baik memastikan kapal dapat sandar dan berangkat tepat waktu, mengurangi keterlambatan serta biaya tambahan. Hal ini berdampak pada kepuasan pelanggan, memperkuat cit-ra perusahaan sebagai penyedia layanan yang profesional dan terpercaya, serta meningkatkan daya saing dalam pemasaran jasa pelayaran. Dengan demikian, kinerja planner secara langsung mendukung strategi marketing melalui pelayanan yang efisien, tepat waktu, dan berkualitas.

## DAFTAR PUSTAKA

- Andrias, A., Alfina, A., Wahyuni, L. S., Rinah, S. A., Khotimah, K., Winarni, W., Sapinah, S., Wahyono, W., Yuana, I., & Febriani, B. (2023). Pengantar manajemen. Selat Media.
- Adrianus Dalia, Pengetahuan dan Kesadaran Keterlibatan Umat dalam Pen-erimaan Sakraman Tobat.2022
- Drs. R. Hardjoeno, Strategi Perencanaan Korporasi Tantangan Transpormasi Digi-tal Setelah Pandemi,2024.
- Dr.M. Fadillah,S.Pdi., M.Pdi, Manajemen Pendidikan di Sekola,2023.
- Farida Hasyim, Hukum Dagang 2023.
- Fofid, W. T., & Laju, I. K. (n.d.). Hukum maritim untuk DP-IV (ATT IV dan ANT IV). PIP Semarang.
- Giyono, U. (2021). Pembaharuan hukum ketenagakerjaan di Indonesia: Penetapan upah minimum regional berbasis keadilan Pancasila. Rajawali Pers.
- Ginting, D., Sembiring, M. E. B., & Lilis, L. (2025). TANGGUNG JAWAB BAGIAN OPERASIONAL TERHADAP PENANGANAN MUATAN CURAH CAIR PADA PT. USDA SEROJA JAYA CABANG BATAM. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 7(1), 814-818.
- Ginting, D., Taruna, T., & Raja, B. (2022). IZIN TINGGAL CREW ASING YANG AKAN BEKERJA DI ATAS KAPAL LAY UP PADA PT. ANSARI SHIPPING BATAM DI PELABUHAN BATU AMPAR. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 4(2), 400-406.
- Habeahan, H. R., & Lilis, L. (2024). Kinerja Agen Diatas Kapal Dalam Menangani Kedatangan Dan Keberangkatan Kapal Di Pt. Putra Andalas Samudera Dumai. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 6(1), 615-626.
- I Wayan Agus Vijayantera,S.H.,M.H, Ni Komang Ratih Kumala Dewi, S.H.,M.H, Pengantar Hukum Bisnis bagian Pengenalan Pertama Dasar-dasar Hukum Bisnis.2021
- Kalangi, Ester., MH.2024. Administrasi Pekayaran Niaga. Surabaya: Sucopindo.
- Keputusan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor 425/MENKES/SK/IV/2007 Tentang Pedoman Penyelenggaraan Karantina Kesehatan di Kantor Kesehatan Pelabuhan, Jakarta:KEMENKES.2007.
- Lilis, L., Dirhamsyah, D., Fransiska, E., & Sartika, D. (2023). PELAKSANAAN EKSPOR IKAN PARI

KE NEGARA SINGAPORE PADA CV. INDO PACIFIC JAKARTA. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 5(1), 469-474.

Lilis, L., Siregar, N. S., & Abdullah, P. (2022). TATA CARA PERPANJANGAN SERTIFIKAT KONSTRUKSI KAPAL PADA KANTOR KSOP (KESYAHBANDARAN DAN OTORITA PELABUHAN) KELAS I DUMAI OLEH PT. WASAKA INDONESIA JAYA DUMAI. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 4(1), 318-324.

Lilis, L., & Fadillah, N. (2021). PROSEDUR PENANGANAN CREW KAPAL ASING YANG MASUK KE PERAIRAN INDONESIA PADA PT. BAHARI EKA NUSANTARA CABANG BATAM. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 3(1), 168-175.

Lilis, L., & Rizki, M. U. (2022). AKTIVITAS PELAYANAN PENUMPANG KAPAL KM. WIRA ONO NIHO DI DERMAGA PELABUHAN PADA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS IV SIBOLGA. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 4(2), 394-399.

Setianingsih, R. E., Mustafa, M. Y., Rakhman, C. U., Sudirman, A., Yudawisastra, H. G., Sumarni, S., Hehanussa, F. A., Darmanto, D., Kusuma, C. A., Suharyati, S., Aswar, N. F., & Kusumawati, R. (n.d.). *Manajemen pemasaran kontemporer (Konsep dasar, teori, dan strategi)*. (2022) Penerbit Widina.

Taruna, T., Sinaga, M. A., & Lilis, L. (2024). PROSES PENERBITAN SURAT PERSETUJUAN BELAYAR (PORT CLEARANCE) PADA KAPAL DI KANTOR KESYAHBANDARAN OLEH PT. PELAYARAN SEMESTA SEJAHTERA LESTARI BELAWAN. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 6(1), 561-567.