

**LAPORAN PRAKTIK KERJA LAPANGAN (PKL) PADA BIDANG
PENGADAAN DENGAN DEPARTEMEN PURCHASER DI PT. JASA
ARMADA INDONESIA AREA CENTRAL WORKSHOP, JAKARTA
UTARA**

**MAULANA AWAN SETIAWAN
8135145153**



**Laporan Ini Disusun Sebagai Salah Satu Persyaratan Untuk Memperoleh
Gelar Sarjana Pendidikan Pada Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Jakarta**

**PROGRAM STUDI PENDIDIKAN TATA NIAGA
FAKULTAS EKONOMI
UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA
2017**

LEMBAR EKSEKUTIF

MAULANA AWAN SETIAWAN. 8135134110. Laporan Praktik Kerja Lapangan (PKL) Pada Divisi Pengadaan Bagian Purchaser Di PT. JASA ARMADA INDONESIA (JAI). Jakarta: Program Studi Pendidikan Tata Niaga, Fakultas Ekonomi, Universitas Negeri Jakarta 2017.

Praktik Kerja Lapangan (PKL) ini dilaksanakan di PT. JASA ARMADA INDONESIA (JAI) di Central Workshop pada divisi pengadaan selama 1 bulan terhitung pada tanggal 24 Januari 2017 sampai dengan tanggal 23 Februari 2017 yang beralamat di Jalan Ancol Baru No.1 Pademangan Kota Jakarta Utara - 14430

Tujuan dilaksanakannya Praktik Kerja Lapangan adalah untuk mendapatkan gambaran tentang dunia kerja yang sesungguhnya, membiasakan Praktikan dengan budaya bekerja pada perusahaan yang sangat berbeda dengan budaya belajar dari segi manajemen waktu, keterampilan berkomunikasi, kerjasama tim, serta untuk menyiapkan diri menjadi sumber daya manusia yang berkualitas karena memiliki pengetahuan, keterampilan, dan keahlian sesuai dengan perkembangan yang ada saat ini.

Selama kurang lebih satu bulan, Praktikan menghadapi kendala pada masa-masa awal pelaksanaan kegiatan Praktik Kerja Lapangan, diantaranya seperti perasaan gugup serta kesulitan dalam menyesuaikan diri dengan lingkungan kerja karena keterbatasan pengalaman.

Dalam mengatasi kendala tersebut, Praktikan harus berusaha menyesuaikan diri, membangun komunikasi yang efektif, membangun kerjasama dengan karyawan lain, dan melakukan manajemen waktu yang baik, serta manajemen stres. Dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan Praktik Kerja Lapangan bermanfaat bagi Praktikan diantaranya menambah wawasan pengetahuan mengenai dunia kerja yang sesungguhnya, seperti sistem kerja yang diterapkan PT. JASA ARMADA INDONESIA (JAI), membina disiplin, ketelitian, serta tanggung jawab diri dalam lingkungan kerja.

LEMBAR PERSETUJUAN SEMINAR

LEMBAR PERSETUJUAN SEMINAR

Judul : LAPORAN PRAKTIK KERJA LAPANGAN PADA
DIVISI PENGADAAN BAGIAN PURCHASER DI PT.
JASA ARMADA INDONESIA (JAI) AREA CENTRAL
WORKSHOP

Nama Praktikan : Maulana Awan Setiawan

Nomor Registrasi : 8135145153

Program Studi : Pendidikan Tata Niaga

Menyetujui,

Ketua Program Studi,


Dr. Corry Yohana, MM
NIP. 195909181985032011

Pembimbing,


Dra. Tjutju Fatimah M.Si
NIP. 195311171982032000

LEMBAR PENGESAHAN UJIAN

Koordinator Program Studi Pendidikan Tata Niaga

Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Jakarta



Dr. Corry Yohana, MM

NIP. 195909181985032011

Nama	Tanda Tangan	Tanggal
Ketua Penguji		
<u>Drs. Nurdin Hidayat, MM, M.Si</u> NIP. 196610302000121001		<u>5 - 1 - 2018</u>
Penguji Ahli		
<u>Dr. Corry Yohana, MM</u> NIP. 195909181985032011		<u>5 - 1 - 2018</u>
Dosen Pembimbing		
<u>Dra. Tjutju Fatimah, M. Si</u> NIP. 195411171982032001		<u>5 - 1 - 2018</u>

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Kuasa, yang telah melimpahkan anugerah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan Laporan Praktik Kerja Lapangan (PKL) di PT. JASA ARMADA INDONESIA (JAI) Area Central Workshop. Laporan PKL ini disusun untuk salah satu persyaratan memperoleh gelar Sarjana Pendidikan di Program Studi Pendidikan Tata Niaga, Fakultas Ekonomi, Universitas Negeri Jakarta.

Penulis mengakui bahwa dalam penyusunan laporan PKL ini tidak dapat diselesaikan tanpa ada bantuan dari berbagai pihak. Pada kesempatan ini penulis ingin berterimakasih kepada:

1. Dra. Tjutju Fatimah, M.Si. selaku dosen pembimbing praktikan selama melakukan program Praktik Kerja Lapangan dan telah memberikan banyak bantuan dalam penulisan laporan Praktik Kerja Lapangan.
2. Dr. Corry Yohana, MM. selaku Ketua Program Studi Pendidikan Tata Niaga yang telah memberikan banyak bantuan dalam penulisan laporan Praktik Kerja Lapangan.
3. Keluarga besar PT. JASA ARMADA INDONESIA (JAI) Area Central Workshop terutama kepada Bapak Debby Rahmad Wicaksono selaku Manager Pemasaran dan kepada Bapak Ibnu Adam dan

Bapak Hardyansah selaku Senior Purchaser dan selaku pembimbing praktikan.

4. Seluruh teman-teman Pendidikan Tata Niaga B 2014 yang telah memberikan dukungan dan bantuan, serta semua pihak yang tidak bisa disebutkan satu persatu.

Penulis menyadari berbagai keterbatasan yang dimiliki sehingga laporan PKL ini jauh dari kata sempurna. Untuk itu, penulis mengharap kritik dan saran untuk perbaikan penyusunan laporan selanjutnya agar laporan yang penulis buat menjadi lebih baik.

Akhir kata penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dalam penyusunan laporan PKL ini. Semoga bimbingan dan kebaikan yang telah diberikan kepada penulis mendapatkan ridho Allah SWT. Amin.

Jakarta, Januari 2017

Maulana Awan Setiawan

DAFTAR ISI

LEMBAR EKSEKUTIF	i
LEMBAR PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI.....	vii
BAB I.....	1
PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang PKL.....	1
B. Maksud dan Tujuan Praktik Kerja Lapangan.....	3
1. Maksud Praktik Kerja Lapangan.....	3
2. Tujuan Praktik Kerja Lapangan	4
C. Kegunaan Praktik Kerja Lapangan	5
1. Bagi Praktikan.....	5
2. Bagi FE UNJ	6
3. Bagi Instansi.....	6
D. Tempat Praktik Kerja Lapangan	7
E. Jadwal Waktu Praktik Kerja Lapangan.....	7
BAB II.....	10
TINJAUAN UMUM TEMPAT PKL	10
A. Sejarah Perusahaan.....	10
1. Visi dan Misi.....	24

2. Nilai Perusahaan dan Etika Kerja Perusahaan.....	24
B. Struktur Organisasi	27
C. Kegiatan Umum Perusahaan	28
BAB III	29
PELAKSANAAN PRAKTIK KERJA LAPANGAN	29
A. Bidang Kerja	29
B. Pelaksanaan Kerja	31
C. Kendala Yang Dihadapi	33
D. Cara Mengatasi Kendala	34
BAB IV	34
KESIMPULAN	37
A. Kesimpulan	37
B. Saran.....	38
DAFTAR PUSTAKA	41
LAMPIRAN.....	1

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang PKL

Pada era globalisasi seperti sekarang ini kemajuan teknologi sangatlah pesat, perkembangannya kian hari kian meningkat dan persaingan pun kian ketat. Banyak masalah yang timbul di berbagai kalangan, dan semua masalah muncul karena perbedaan pendapat antara manusia satu dengan manusia lainnya. Dari sekian banyak masalah yang paling sering dihadapi oleh setiap masyarakat adalah sulitnya mencari lahan pekerjaan.

Kita sebagai manusia yang memiliki visi misi, tujuan, strategi, dan wawasan ke depan hendaknya tidak melupakan akan perkembangan teknologi yang mempunyai arti penting dalam suatu pekerjaan, karena hal tersebut menuntut kita untuk mengikuti perkembangan zaman agar tidak ketinggalan dengan informasi yang ada. Saat ini ilmu pengetahuan dan perkembangan teknologi dengan sangat pesat serta dukungan dari media informasi yang sedemikian rupa sehingga mengakibatkan perubahan pola hidup di berbagai kalangan masyarakat tanpa kelas.

Saat ini kebutuhan untuk memperoleh ilmu pengetahuan informasi sangat meningkat dan semua ini di karenakan oleh persaingan manusia atau kelompok/instansi yang sangat ketat demi kemajuan usahanya, sehingga hal

ini berdampak terhadap beban setiap mahasiswa karena mereka dituntut untuk mampu menggali informasi dari berbagai sumber .

Banyak sekali sumber daya manusia yang memiliki latar belakang pendidikan yang tinggi tetapi sulit mendapatkan pekerjaan yang layak karena mereka tidak memiliki pengalaman yang cukup di dalam dunia kerja sehingga di saat mencari pekerjaan, mereka tidak dapat meyakinkan perusahaan untuk menempatkan mereka sebagai tenaga kerja perusahaan tersebut karena mereka tidak memiliki nilai lebih dibandingkan calon tenaga kerja lainnya.

Praktik Kerja Lapangan (PKL) merupakan salah satu syarat kelulusan program sarjana di Universitas Negeri Jakarta. Hal ini ditujukan bagi mahasiswa dalam rangka memperluas wawasan dunia kerja yang akan dihadapi nantinya. Walaupun praktikan merupakan mahasiswa dari program sarjana pendidikan, namun praktik tersebut memberikan pengalaman berarti untuk persiapan memasuki ke dunia kerja yang sesungguhnya.

Dewasa ini, dunia kerja begitu kompetitif mengingat era globalisasi menuntut pekerjaan yang efisien dan efektif. Lapangan pekerjaan yang tersedia pun semakin sedikit sehingga persaingan lulusan Universitas Negeri Jakarta menjadi sangat ketat. Selain itu tantangan untuk menghadapi pasar bebas tenaga kerja sebagai konsekuensi dari kesepakatan Masyarakat Ekonomi ASEAN 2015 juga sudah berjalan. Salah satu solusi untuk menghadapi permasalahan tersebut, institusi pendidikan bekerjasama dengan dunia usaha, mengadakan program Praktik Kerja Lapangan. Hal ini bertujuan

untuk menghindari kecanggungan di dunia kerja sebagai lingkungan yang baru bagi para *fresh graduate*. Selain itu, aplikasi ilmu yang sesuai dengan latar belakang studi merupakan pengalaman kerja yang idealnya akan dialami oleh mahasiswa di tempat praktikan dalam melakukan Praktik Kerja Lapangan di Perusahaan Jasa Armada Indonesia (JAI) area Central Workshop. Praktikan dilatih keterampilan dan kedisiplinan sebelum terjun ke dunia kerja yang sesungguhnya serta praktikan mendapatkan wawasan dan pengetahuan tentang tata cara kerja di Divisi Pengadaan, Bagian Purchaser.

B. Maksud dan Tujuan Praktik Kerja Lapangan

Praktik Kerja Lapangan yang diprogramkan oleh Universitas Negeri Jakarta memiliki maksud dan tujuan yang berguna bagi mahasiswa yang melakukan Praktik Kerja Lapangan, Universitas, maupun pihak perusahaan tempat mahasiswa melakukan Praktik Kerja Lapangan. Maksud dan tujuan diadakannya Praktik Kerja Lapangan di antaranya yaitu :

1. Maksud Praktik Kerja Lapangan

- a. Mendapatkan pengalaman kerja sesuai dengan kompetensi yang dimiliki sebelum memasuki dunia kerja.
- b. Membandingkan dan menerapkan pengetahuan akademis berupa teori dan praktek yang telah didapatkan tentang aktivitas di dalam bidang pekerjaan yang sesuai dengan program studi yang dipelajari yaitu Pendidikan Tata Niaga Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Jakarta.

- c. Menambah wawasan, pengetahuan, pengalaman, kemampuan, dan keterampilan Praktikan
- d. Mempelajari seluk-beluk instansi tempat praktikan melaksanakan praktik kerja lapangan di Perusahaan Jasa Armada Indonesia (JAI) Area Central Workshop.
- e. Mempelajari bidang kerja pembelian di Perusahaan Jasa Armada Indonesia (JAI) Area Central Workshop
- f. Mengarahkan praktikan untuk menemukan permasalahan maupun data yang berguna dalam penulisan laporan PKL

2. Tujuan Praktik Kerja Lapangan

- a. Meningkatkan wawasan pengetahuan, pengalaman, kemampuan dan keterampilan di dunia kerja.
- b. Mengetahui secara langsung gambaran kegiatan perusahaan yang berhubungan dengan bidang manajemen pemasaran dan niaga.
- c. Mengaplikasikan teori serta bidang ilmu yang sudah didapat dari bangku perkuliahan.
- d. Melatih mahasiswa untuk mensosialisasikan diri pada suasana lingkungan kerja yang sesungguhnya berkenaan dengan disiplin ilmu dan tanggung jawab pekerjaan
- e. Membangun hubungan yang baik antara instansi tempat PKL dengan Universitas Negeri Jakarta.

- f. Memenuhi salah satu syarat kelulusan Program Studi S1 Pendidikan Tata Niaga, Fakultas Ekonomi, Universitas Negeri Jakarta.

C. Kegunaan Praktik Kerja Lapangan

Adapun kegunaan Praktik Kerja Lapangan (PKL) selama praktikan melaksanakan kegiatan di bagian *Purchaser* PT. Jasa Armada Indonesia (JAI) diharapkan antara lain:

1. Bagi Praktikan

- a. Menambah ilmu pengetahuan dan keterampilan mahasiswa tentang dunia kerja sehingga mendapatkan pengalaman kerja secara nyata di perusahaan/instansi dan bekerja sama dengan orang lain dengan latar belakang serta disiplin ilmu yang berbeda-beda.
- b. Mencoba menerapkan ilmu pengetahuan yang telah diperoleh selama perkuliahan.
- c. Membandingkan penerapan ilmu dan teori yang telah diperoleh di bangku kuliah dengan penerapannya di dalam dunia kerja.
- d. Memberikan gambaran tentang kondisi lapangan pekerjaan yang sebenarnya.
- e. Memperoleh pengalaman praktik secara langsung dan nyata di dunia kerja.
- f. Mengajarkan mahasiswa tentang cara bertanggung jawab terhadap suatu tugas yang diberikan.

2. Bagi FE UNJ

- a. Menjalin hubungan dan kerjasama yang baik antara FE UNJ dengan perusahaan dalam pelaksanaan praktik kerja lapangan pada waktu yang akan datang.
- b. FE UNJ mendapatkan standarisasi calon tenaga kerja yang sempurna untuk menyiapkan wisudawan baru.
- c. Dapat mempromosikan keberadaan akademik di tengah-tengah dunia kerja khususnya di Divisi Pengadaan, bagian *Purchaser* PT. Jasa Armada Indonesia (JAI) sehingga dapat mengantisipasi kebutuhan dunia kerja akan tenaga kerja yang profesional dan kompeten di bidang masing-masing.

3. Bagi Instansi

- a. Mewujudkan *Coorporate Sosial Responsibility (CSR)* yang sebenarnya dalam bidang edukasi.
- b. Mendukung pendidikan tinggi dalam melakukan program-program pendidikan yang telah direncanakan.
- c. Menumbuhkan kerjasama yang saling menguntungkan antara perusahaan dengan Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Jakarta.
- d. Membantu Instansi/Lembaga dalam menyelesaikan tugas sehari-hari selama Praktek Kerja Lapangan.

D. Tempat Praktik Kerja Lapangan

Nama Instansi/ Perusahaan : PT. JASA ARMADA INDONESIA Area
Central Workshop

Alamat : Jl. Ancol Baru Raya No.1
Pademangan Kota Jkt Utara,
Daerah Khusus Ibukota Jakarta
14430

Telepon : (021) 4306789

Website : www.ipcmarineservice.co.id

E. Jadwal Waktu Praktik Kerja Lapangan

Praktik Kerja Lapangan (PKL) yang dilakukan oleh praktikan berlangsung selama satu bulan, yakni terhitung mulai dari tanggal 24 Januari 2017 sampai dengan 23 Februari 2017. Dalam rangka pelaksanaan PKL ada beberapa tahap yang harus dilakukan yaitu:

a. Tahap Persiapan

Praktikan mencari informasi mengenai perusahaan atau dinas pemerintah yang dapat menerima kegiatan PKL. Setelah mengetahui bahwa di bisa melakukan kegiatan PKL, maka kelompok Praktikan membuat surat permohonan izin PKL ke bagian akademik Fakultas Ekonomi UNJ dan diteruskan ke bagian BAAK UNJ. Dibutuhkan waktu paling lambat tiga hari untuk membuat surat permohonan izin dari

universitas. Pada tanggal 21 Desember 2016 akhirnya surat permohonan izin Praktik Kerja Lapangan dikeluarkan oleh BAAK UNJ dengan Nomor: 0046/UN39.12/KM/2017, surat tersebut dikirim ke PT. JASA ARMADA INDONESIA pada Divisi SDM. Kemudian di tempatkan Divisi pengadaan melakukan pengecekan berkas pengajuan PKL. Setelah dicek, Divisi Pengadaan menginformasikan bahwa praktikan telah disetujui untuk melaksanakan PKL yang bertempat di PT. JASA ARMADA INDONESIA (JAI) melalui divisi SDM.

b. Tahap Pelaksanaan

Praktikan melakukan kegiatan PKL berlangsung selama satu bulan, yakni terhitung mulai dari tanggal 24 Januari 2017 sampai dengan 23 Februari 2017. Waktu tersebut merupakan waktu yang efektif bagi praktikan untuk melaksanakan Praktik Kerja Lapangan karena pada saat itu praktikan telah menyelesaikan program pembelajaran semester VII (tujuh). Praktikan melakukan kegiatan PKL dari hari Senin sampai hari Jumat, mulai pukul 08.00 – 16.00 WIB (Hari Senin – Kamis), pukul 08.00 – 16.30 WIB (Hari Jumat). Setiap hari senin sampai kamis menggunakan kemeja dan celana bahan dan Jumat memakai pakaian kemeja bebas / batik.

c. Tahap Pelaporan

Setelah melaksanakan Praktik Kerja selama satu bulan praktikan memiliki kewajiban untuk membuat laporan tertulis sebagai bukti telah

melaksanakan PKL. Pembuatan laporan ini juga merupakan syarat untuk kelulusan bagi praktikan sebagai mahasiswa Pendidikan Tata Niaga untuk mendapatkan gelar Sarjana Pendidikan pada Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Jakarta.

Laporan ini berisi hasil pengamatan dan pengalaman praktikan selama masa PKL di PT JASA ARMADA INDONESIA (JAI). Data-data yang diambil praktikan diperoleh langsung dari PT. JASA ARMADA INDONESIA (JAI) pada divisi pengadaan.

BAB II

TINJAUAN UMUM TEMPAT PKL

A. Sejarah Perusahaan Pelindo II

Indonesia merupakan negara kepulauan yang dua per tiga wilayahnya adalah perairan dan terletak pada lokasi yang strategis karena berada di persilangan jalur perdagangan internasional berbasis transportasi laut. Sehingga peran pelabuhan sebagai pintu perdagangan Ekonomi Internasional sangatlah vital bagi kegiatan ekonomi Indonesia. Oleh karena itu, keberadaan pelabuhan menjadi kunci utama pemerintah untuk menggerakkan aktivitas ekonomi dan mengundang masuk investasi. Berikut rentang perjalanan Perusahaan Pelabuhan Indonesia 2.

Tahun 1960 – 1970 (Awal Mula dan Perkembangan)

Didirikannya Perusahaan Negara (PN) Pelabuhan Indonesia I sampai dengan VIII pada tahun 1960 bertujuan untuk mengelola dan membangun pelabuhan di seluruh nusantara. Tidak lama kemudian, pada tahun 1964 aspek operasional Pelabuhan dilakukan oleh lembaga pemerintah yang disebut Badan Pengelolaan Pelabuhan. Sementara itu, untuk aspek komersial tetap dibawah kendali PN Pelabuhan I sampai dengan VIII.

Pada tahun 1979, tingginya aktivitas di Pelabuhan Tanjung Priok dengan mulai padatnya arus lalu lintas kargo membuat Pelindo 2 sebagai PN diberi mandat oleh pemerintah untuk melakukan pembangunan kawasan Pelabuhan Tanjung Priok yang dibiayai oleh Bank Dunia, dimana proses pengerjaannya dipimpin oleh staf ahli Direktorat Jenderal Perhubungan Laut RI (yang kelak akan menjadi salah satu dirut Pelindo 2), yaitu Richard Joost Lino. Menariknya pembangunan ini menjadikan Pelabuhan dengan lalu lintas tersibuk di Indonesia ini sebagai

Pelabuhan dengan infrastruktur dan fasilitas terbaik di Asia dan sejajar dengan Pelabuhan yang ada di Singapura, Hong Kong dan Jepang.

Tahun 1980 – 1990 (Masa Emas)

Selesainya pembangunan Terminal Peti Kemas 1 pada tahun 1980 dan Terminal Peti Kemas 2 pada tahun 1982 menjadi bukti pesatnya perkembangan dan pembangunan yang dilakukan oleh Perum Pelindo 2 untuk menjadikan Pelabuhan Tanjung Priok sebagai ikon dan tolak ukur infrastruktur dan fasilitas serta, kegiatan kepelabuhanan di Indonesia. Hal ini terwujud dengan menjadi *benchmark* (acuan) dan *best practices* (praktik terbaik) di Asia untuk kegiatan pengelolaan dan pembangunan pelabuhan. Tercatat hingga saat ini, terdapat beberapa negara yang pernah menjadikan Pelindo 2 cabang Tanjung Priok sebagai benchmarking pembangunan pelabuhan dinegara mereka, dari Malaysia, Thailand dan Replubik Rakyat Tiongkok serta Korea Selatan hingga Uni Emirat Arab.

Namun, relevansi Pelindo 2 sebagai perusahaan logistik yang bergerak dibidang pengelolaan dan pengembangan Pelabuhan dengan praktik terbaik di Asia tidak bertahan lama. Meningkatnya jumlah peredaran kapal berukuran besar, pada tahun 1990an membuat banyak perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut dari Luar Negeri untuk menutup rute pengangkutan kargo menuju Pelabuhan Tanjung Priok. Hal ini tak lepas dari langkah direksi Perum saat itu yang hanya berfokus untuk meningkatkan keuntungan tanpa diikuti dengan perputaran uang yang signifikan bagi perusahaan, seperti pembangunan terminal baru yang tentunya akan meningkatkan keuntungan perusahaan seiring dengan makin membesarnya kapasitas tampung arus lalu lintas kargo. Lebih jauh lagi, para perusahaan EMKL membuka kartu dan menyatakan bahwa tingkat pengembalian keuntungan dari rute menuju Pelabuhan Tanjung Priok kecil, karena Kapal yang melayani rute kesulitan untuk bersandar, berlabuh dan melakukan bongkar

muat karena ukurannya yang besar, sehingga perusahaan yang melayani rute ke Pelabuhan Tanjung Priok terpaksa melayani rute tersebut menggunakan kapal kecil yang tertinggal jaman.

Hal ini tentunya membuka mata para anggota direksi, dimana secara jelas, singkat dan eksplisit bahwa Pelabuhan Tanjung Priok tidaklah sesuai, bahkan sejajar dengan pelabuhan yang ada kawasan sekitarnya. Pernyataan itu menjadi pukulan telak bagi Perum Pelindo 2 saat itu, karena dulunya Pelindo 2 lah yang justru menjadikan iklim usaha EMKL menjadi usaha yang menguntungkan, karena Pelabuhan Tanjung Priok menjadi acuan standar bagi Pelabuhan di Asia untuk berkembang lebih berkualitas dan perkembangan ini diikuti oleh perusahaan pengelola dan pengembang pelabuhan yang menjadi pemicu perubahan arah permainan usaha EMKL kelas global, malahan yang ironis adalah Pelabuhan yang pernah menjadi acuan di Asia tersebut malah menjadi kawasan yang kumuh, semrawut dan penuh kegiatan pungutan liar. Belum lagi pengelolaannya, akrab dengan kelambanan, fasilitas kuno dan tata kelolanya sangat tertinggal jaman.

Tahun 1990 – 2000 (Stagnansi dan Mengejar Keteringgalan)

Keteringgalan Pelindo 2 dalam kancah usaha logistik dengan bidang kepelabuhanan, membuat Pemerintah pada tahun 1992 mengeluarkan keputusan untuk mengubah status usaha Perum Pelindo I-VIII menjadi Perseroan Terbatas Pelindo I-IV agar BUMN pengelola dan pengembang pelabuhan ini bisa bersaing, tanpa mendapatkan kekhususan dan mampu mengikuti arus dan dinamika persaingan global. Dimulainya revitalisasi sejak diubahnya status usaha oleh Pemerintah, Pelindo 2 mengambil langkah strategis dengan membangun Terminal Peti Kemas Koja pada tahun 1995 dan membuka lelang terbuka untuk mengoperasikan Terminal Peti Kemas 1 dan 2. Jatuhnya pertumbuhan ekonomi Indonesia, hingga mencapai angka negatif akibat Krisis finansial Asia 1997, membuat Terminal Peti Kemas Koja yang

selesai pada tahun 1997, mengharuskan Pelindo 2 sebagai BUMN untuk mencari rekanan baru sekaligus melepas kepemilikan aset pelabuhan Tanjung Priok sebagai langkah untuk mengisi kekurangan kas perusahaan yang hampir default, karena hampir semua transaksi dilakukan dengan menggunakan Dolar Amerika. Hal ini bertepatan dengan kesepakatan paket normalisasi kegiatan ekonomi dari International Monetary Fund yang di tandatangani oleh Presiden Indonesia (saat itu) Soeharto bersama Direktur IMF saat itu, Michael Camdessus sebesar US\$ 40 Miliar yang mendorong BUMN untuk mengurangi besaran kepemilikan dan bekerjasama dengan investor asing sebagai langkah untuk berkompetisi secara terbuka dan adaptabel. Menindaklanjuti kesepakatan itu, Pelindo 2 langsung menyusun program pelelangan terbuka Pelindo 2 terhadap kedua Terminal Peti Kemas 1 dan 2 dengan skema KSO (Kerja Sama Operasional) yang bertujuan untuk, pertama meningkatkan keuntungan perusahaan, kedua mendorong kelayakan ekonomi perusahaan untuk mengembangkan Terminal Peti Kemas baru dan ketiga menggali pengalaman dengan memanfaatkan jaringan global rekanan kerjasama untuk membuat kegiatan kepelabuhanan di Tanjung priok secara ekonomi menjadi menguntungkan. Pelelangan yang dilakukan pada tahun 1997 ini menjadikan Hutchison Ports (Perusahaan asal Hong Kong yang dibentuk di Kepulauan Virgin Britania Raya yang mengoperasikan pelabuhan di 52 Negara dengan 26 Terminal Peti Kemas) keluar sebagai rekanan yang sesuai dengan kriteria dan syarat yang ditentukan oleh Pelindo 2, kesepakatan diraih oleh kedua pihak pada tahun 1999 dengan kepemilikan sebesar 51% milik Hutchison Ports, 48,9% milik Pelindo 2 dan sisanya milik Koperasi pegawai Maritim dengan jangka waktu selama 20 tahun dengan nilai kontrak investasi sebesar US\$ 423 Juta dengan *upfront payment* sebesar US\$ 243 Juta (sebelum pengembalian aset JICT 2) dengan skema pengembangan dan pengelolaan pelabuhan bahwa, Pelindo 2 harus membeli aset yang dikerjasamakan dengan harga pasar yang sesuai dan kesepakatan ini baru saja diamandemen

dengan perubahan kepemilikan sebesar 51% dimiliki oleh Pelindo 2 dan sisanya dimiliki oleh HPH dan besaran kontrak yang telah diperbarui dengan nilai sebesar 486,5 Juta dengan upfront payment sebesar US\$ 215 Juta (setelah pengembalian aset JICT 2) dengan skema pengembangan dan pengelolaan pelabuhan *Built-Operate-Transfer* yang dinilai lebih menguntungkan ketimbang kesepakatan sebestumnya, meski nilai pembayaran dimuka lebih sedikit, karena dialokasikan ke dalam belanja infrastruktur dan fasilitas baru yang nantinya akan dipindahtanggankan kepemilikannya kepada Pelindo kembali.

Tahun 2000 – 2010 (Menghadapi perubahan, Berubah dan Berkembang)

Pada Memasuki milenium baru, masuknya Richard "Manneke" Joost Lino kedalam jajaran Pelindo 2 oleh Menteri BUMN saat itu, Sofyan Djalil pada Bulan Mei 2009, menjadi tonggak awal perubahan di dalam Pelindo 2. Alumni Fakultas Teknik Sipil ITB Tahun 1977 yang pernah membidani kelahiran Pelabuhan Tanjung Priok itu kembali, setelah Ia sukses mengembangkan Pelabuhan Sungai Guigang, Provinsi Guangxi yang dikelola oleh Aneka Kimia Raya memimpin Pelindo 2 dengan penuh ketegasan, keberanian dan kelugasan yang tinggi dengan cara yang cerdas dan tidak kenal kompromi. Lino memutar balikkan situasi dan kondisi Pelabuhan Tanjung Priok yang semula kumuh, tidak terawat dan ketinggalan jaman. Mula-mula, Lino melakukan revitalisasi kompetensi SDM yang berkecimpung di perusahaan badan usaha milik negara (BUMN) itu, agar mental untuk melayani tetap ada, bukan sebaliknya. Reformasi Sumber Daya Manusia terjadi dengan perombakan standar pengisian jabatan berdasarkan kompetensi, bukan dengan melobi direksi atau pejabat tinggi. Pelindo 2 (kini menjadi IPC) pun melakukan investasi besar-besaran di human capital development. Tercatat lebih dari 500 pegawai dikirim ke berbagai Institusi berkelas dunia, baik di dalam dan luar negeri untuk mengikuti pelatihan, kuliah pascasarjana, dan program executive master of business administration (MBA).

Bahkan Ia tak gentar menghadapi para birokrat-birokrat mengobrak-abrik Pelindo 2, sebagai pimpinan perusahaan Ia juga tak pernah gentar saat digertak atau dibatasi. Dari Dirjen hingga Menteri, Ia memulai perubahan ini dengan serius dan memulai keseriusan untuk memimpin perubahan. Hal ini bukan alasan, banyak sekali upaya keras dari berbagai pejabat untuk menjatuhkan Lino. Hal itu bermula dari upaya Lino menata antrean panjang di pelabuhan pada tahun 2009. Penyebabnya ternyata ada di loket Bea dan Cukai yang sering kali hanya membuka satu loket. Melihat truk antre, ia menghubungi Bea dan Cukai setempat, tetapi tidak dilayani. Setelah itu, ia pun mengirim SMS ke Menteri Keuangan, yang saat itu dijabat Sri Mulyani. Ternyata Sri Mulyani menindaklanjuti dan para dirjen kalang kabut. Rupanya Lino telah mengusik ketentraman dan kesejahteraan Dirjen Bea dan Cukai, Dirjen Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan, serta mitra-mitranya dari pemerintah yang mengurus pelabuhan. Penataan yang dilakukan oleh R.J Lino di Perseroan BUMN rupanya telah mempengaruhi kerja berbagai kementerian. Tentunya, mengerti bukan, "bahwa kebanyakan regulasi yang diterbitkan oleh institusi pemerintah sendiri hanya membuat segalanya berbelit-belit dan sulit", dimana artinya adalah regulasi sudah tidak bertindak lagi sebagaimana regulasi bertindak mestinya, tetapi berubah menjadi sebuah formalitas yang hanya membatasi tetapi tidak menyelesaikan permasalahan dan digunakan oleh merekayang mengerti peraturan itu, untuk dijadikan "rezeki" bagi mereka dengan memperlambat proses di pelabuhan dan hal ini berhasil diberantas oleh Pelindo 2.

Tidak hanya itu, Lino juga menata akses lalu lintas keluar-masuk pelabuhan yang selama ini sering terkenal dengan antrean macet dan semrawut dan penataan kawasan pelabuhan dengan melakukan pembenahan, termasuk fasilitas utama dan pendukungnya mendorong manajemen untuk mengatur pembelian alat-alat baru untuk mengganti peralatan yang lama, usang dan lambat. Kini, antrean tersebut telah terurai dan menghasilkan arus lalu lintas yang

lancar dan akomodatif bagi semua dan penataan kawasan pelabuhan berhasil melipatgandakan daya tampung kontainer dan arus lalu lintas kargo dipelabuhan hingga mencapai 7,2 TEUs. Lebih dalam lagi, untuk arus lalu lintas peti kemas sebelum dilakukan penataan kawasan, Dalam 10 tahun sejak 2000, volume container traffic di Tanjung Priok hanya tumbuh di kisaran 100.000 hingga 200.000 TEUs dari 2,4 juta TEUs per tahun ketika itu menjadi 3,8 juta TEUs pada 2009. Namun, sejak penataan dilakukan, pertumbuhan arus lalu lintas kontainer melesat menjadi 4,7 juta TEUs pada 2010, 5,7 juta TEUs pada 2011, dan 7,2 juta TEUs hingga kuartal III-2012. Selain itu, data juga menunjukkan bahwa, sebelum penataan dilakukan, pelayaran langsung menuju Jakarta hanya mengambil pangsa sebesar 35% dari keseluruhan lalu lintas kapal kontainer di Asia Tenggara, selebihnya melalui tiga pelabuhan tetangga, yaitu Pelabuhan Singapura, Tanjung Pelepas, dan Port Klang (dua terakhir di Malaysia). Pada 2010, pelayaran langsung ke Tanjung Priok mencapai 71% dan setahun kemudian menjadi 82%. Hal ini mendorong IPC (Pelindo 2) untuk menggulirkan berbagai proyek untuk meningkatkan daya tampung pelabuhan, dari daya tampung kontainer hingga dermaga sandar dan bongkar muat kapal, serta fasilitas terkait yang tentunya akan memberikan keuntungan bagi Pelindo 2, dari proyek pembangunan Terminal Pelabuhan Kalibaru, Tanjung Priok, Pelabuhan Tanjung Sauh, Batam, untuk menjadi transshipment hub port; dan Pelabuhan Sorong, Papua, untuk menjadi hub port ke kawasan Pasifik Barat. Menurut perhitungan yang sudah disusun, direncanakan bahwa, laba Pelindo 2 akan mencapai diatas Rp 20 triliun pertahun dengan peningkatan nilai aset, dari Rp 11 triliun menjadi Rp 40 triliun.

Pencapaian-pencapaian prestasi inilah yang membuat hegemoni pelabuhan di Singapura dan Malaysia menurun, seiring dengan digalakkannya pembangunan terminal peti kemas. Dulu hanya kapal-kapal kecil yang bisa merapat, kini kapal-kapal bermuatan 5.000 kontainer pun mulai berdatangan. Perusahaan EMKL kini justru ingin langsung melayani rute menuju

Tanjung Priok tanpa harus membongkar muat kontainer ke kapal-kapal kecil di Singapura atau Tanjung Pelepas. Meski kualitas pelayanan birokrasi (Bea dan Cukai dll) dalam Logistic Performance Index menurun, secara menyeluruh, malah jadi membaik. Padahal, ini belum termasuk dengan pengembangan infrastruktur. Tidak hanya itu, berkat kegigihannya membangun sistem dan manajemen, oleh KPK Ia juga diberi penghargaan sebagai instansi pemerintah yang melayani publik dengan baik dan setelah itu, reputasinya diakui dunia. Perusahaan yang ia pimpin pun memperoleh pendapatan yang bagus berkat negosiasinya dengan HPH yang mengelola pelabuhan lama. Meski ada yang mengatakan bahwa prosesnya melanggar hukum. Namun, dari kajian hukum yang dilakukan Fakultas Hukum UI, justru apa yang dilakukan telah sesuai dengan koridor hukum. Lino adalah contoh pejabat yang tertib dan selalu mengkaji segala kebijakan yang akan diambil.

2010 - Saat ini Pembangunan dan Pengembangan Infrastruktur Maritim

Sebagai perusahaan yang mengelola operasional pelabuhan dan mengembangkan kegiatan disektor kepelabuhanan, Pelindo 2 sebagai BUMN telah menangani berbagai proyek pembangunan pelabuhan baru dan pengembangan pelabuhan yang ada. Disamping membangun infrastruktur utama, Pelindo juga membangun infrastruktur pendukung yang dikerjasamakan oleh BUMN atau swasta, seperti pembangunan akses jalan tol (bekerjasama dengan Jasa Marga, rel kereta (bekerjasama dengan Kereta Api Logistik) dan kanal untuk mendorong diversifikasi penggunaan transportasi kargo dan mengoptimalkan moda transportasi kargo. Berikut beberapa proyek pengembangan dan pembangunan yang ditangani oleh Pelindo 2.

New Priok Container Terminal & Cikarang – Bekasi – Laut Inland Waterway

Terminal Petikemas Kalibaru atau sering disebut sebagai NPCT adalah proyek pengembangan Pelabuhan Tanjung Priok yang dilaksanakan oleh Pelindo 2 yang bekerjasama dengan investor asal Singapura dan Jepang, yaitu Mitsui & Co., NYK Line dan Port of Singapore Authority. Proyek yang diinisiasi sejak tahun 2010 ini diteken kontraknya pada pertengahan tahun 2012 dan diresmikan pembangunannya pada tahun 2013 awal. Pembangunan NPCT ini tergolong cepat, karena urgensinya yang besar dan proyek ini masuk kedalam program prioritas pemerintahan saat itu, Masterplan Percepatan, Pembangunan dan Perluasan Ekonomi Indonesia 2011-2015. Di dalam program tersebut, pengembangan pelabuhan ini ditujukan untuk menjadi gerbang perdagangan utama Indonesia ke pasar global dengan memanfaatkan momentum pengembangan dan pembangunan pelabuhan Tanjung Priok untuk bersaing secara global dalam sektor kepelabuhanan. Pengembangan dan pembangunan pelabuhan ini terbagi atas 2 tahap sekaligus. Tahap 1, pengembang bersama rekan investor akan membangun kompleks pelabuhan dan bongkar muat dari tahun 2012-2019 dengan luas sebesar 180 Ha yang mampu menampung lalu lintas kargo kontainer dan kargo produk hingga mencapai 4,5 Juta TEU's dan 10 Juta M3, area tambat kapal sepanjang 4000 Meter dengan biaya mencapai sebesar US\$ 2,5 Miliar. Pada tahap 2, pengembang dan rekan investor akan melanjutkan pembangunan komplek pelabuhan pada tahun pembangunan 2019-2024 dengan luas sebesar 300 Ha yang mampu menampung lalu lintas sebesar 8 Juta TEU's, area tambat kapal untuk bongkar muat sepanjang 4000 Meter dengan biaya mencapai sebesar US\$ 2,2 Miliar. Hal ini tentunya akan meningkatkan kapasitas maksimum pelabuhan dengan arus lalu lintas pertahun hingga mencapai 20 Juta kontainer berukuran 20 kaki, diikuti dengan pendalaman kolam berlabuh kapal hingga mencapai kedalaman -16 Meter Dpl akan mendorong perusahaan pelayaran logistik untuk memperbesar kapasitas angkut kontainer kapal

mereka dari rata-rata bekapasitas 3.000 kontainer TEU's menjadi 10.000 kontainer TEU's, bahkan lebih yang nantinya berdampak pada meningkatnya kapasitas muat kontainer kapal seiring dengan makin layaknya infrastruktur pelabuhan untuk menampung kapal berukuran besar. Tentunya akan menarik untuk melihat langkah berbagai perusahaan pelayaran logistic berbasis maritim dari Maersk Lines (Denmark), OOCL (Hong Kong), Evergreen (Taiwan), Hapag-Lloyd (Jerman) dan UASC (Uni Emirat Arab) hingga Samudera Indonesia, Tanto Intim Line, Mentari Line hingga Temas Line mendorong globalisasi perdagangan Indonesia ke pasar internasional dengan makin efektifnya kegiatan dan efisien serta layak. Dimana Pelabuhan Tanjung Priok akan disandari kapal-kapal berukuran besar seperti di pelabuhan negara tetangga seperti Keppel Port, Singapura; Port Klang, Malaysia dan Pelabuhan Laem Chabang, Thailand.

Selain itu, sebagai rangka untuk mengembangkan kegiatan interkoneksi logistik yang efektif, efisien dan terintegrasi dikawasan hinterland, perlu adanya diversifikasi moda transportasi. Saat ini, ruang interkoneksi logistik dikawasan ini saat terbatas, oleh karena itu diusulkanlah alternatif yang lebih efektif, modern dan rendah biaya dalam bentuk jaringan jalur air pedalaman dengan menggunakan tongkang. CBL Inland Waterways akan menghubungkan Pelabuhan Tanjung Priok dengan kawasan industri di sekitar Cibitung, Cikarang, dan Karawang dengan memanfaatkan arus CBL Canal. Pengembangan kanal CBL Inland Waterway dengan total panjang 25 km ini, terdiri dari proses pelebaran dan pengerukan kanal dan juga termasuk pembangunan sebuah Waterway Terminal Inland di sekitar Cikarang Industrial Estate. Pembangunan ini diharapkan menjadi solusi yang tepat untuk mengurangi kepadatan lalu lintas di jalan tol dikawasan industri dan menjadikan biaya logistik semakin kompetitif. CBL Inland Waterway diharapkan dapat meningkatkan arus

peti kemas volume yang menuju Pelabuhan Tanjung Priok dari Cibitung, Cikarang, dan daerah Karawang, dengan total kapasitas dalam fase operasional penuh 3 juta TEUs per tahun.

Tanjung Carat Terminal & Musi- Lematang River inland Waterway

Pembangunan Pelabuhan Tanjung Carat adalah hasil kerjasama Pemerintah Provinsi Sumatera Selatan dan Pelindo 2. Untuk menunjang kegiatan ekonomi Sumatera Selatan yang terus bertumbuh, tentu membutuhkan fasilitas kepelabuhanan yang mampu menampung sesuai kebutuhan yang ada. Pada tahun 2014 saja, Sumatera Selatan menyumbang 30% dari total GDP Sumatera, dengan tingkat pembangunan ekonomi tahunan yang melebihi rata-rata di kawasan ini. Sumatera Selatan memiliki sumber daya alam yang kaya, khususnya di bidang pertanian (yaitu Kelapa Sawit), pertambangan (yaitu batubara), dan energi (yaitu minyak dan gas) yang memberikan daya tarik yang kuat bagi masuknya Foreign Direct Investment (FDI) dan juga investasi dalam negeri untuk meningkatkan perekonomian provinsi. Selain itu, Sumatera Selatan yang strategis dan dekat dengan Selat Malaka, Singapura dan Malaysia, menjadi beneficial effect dimana terdapat akses langsung ke simpul transportasi dan perdagangan internasional. Kedua alasan itu yang mendasari urgensi pembangunan Pelabuhan Tanjung Carat.

Pembangunan Pelabuhan Tanjung Carat menjadi penyelesaian dalam pengembangan dan pembangunan Pelabuhan Boom Baru, Palembang yang dikelola oleh Pelindo 2 yang sudah terbatas dalam pengembangan pelabuhan. Selain itu, Pelindo 2 telah menandatangani Memorandum of Understanding (MoU) dengan Pemerintah Provinsi Sumatera Selatan untuk mengembangkan Lematang dan Sungai Musi sebagai jaringan transportasi sungai yang nantinya akan memperluas akomodasi kegiatan penambangan batu bara dikawasan Muara Enim, serta mengembangkan pelabuhan baru laut dalam di Tanjung Api - Api yang berfungsi

sebagai pengganti Pelabuhan Boom Baru. Pengembangan jaringan transportasi Sungai Lematang dilakukan dari Muara Enim dengan bifurkasi hingga Sungai Musi di Muara Lematang untuk jarak 190km, dan Sungai Musi dari Muara Lematang hingga muara luar untuk jarak 200 km. Perkembangan ini juga meliputi kompleks bongkar muat terminal batubara di Muara Enim dan transshipment terminal batubara di Muara Lematang. Pembangunan terminal ini juga akan mendukung Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) baru yang akan dikembangkan Tanjung Api - Api.

Kijing Deep Sea Water Port Terminal

Pembangunan Pelabuhan Laut Dalam Kijing berawal dari urgensi yang mendesak, bahwa pelabuhan yang ada di Pontianak tidak mampu menampung lalu lintas kargo yang meningkat. Hal ini tentunya diakibatkan oleh beberapa permasalahan dilapangan, pertama dangkalnya kedalaman kolam labuh kapal untuk bersandar yang diakibatkan oleh tingginya sedimentasi di muara sungai yang terus meningkat, otomatis pengerukan bukan solusi yang layak. Terakhir, tingginya kapasitas muat kargo yang mulai melebihi kapasitas rasio hunian kontainer diakibatkan oleh berbagai pembangunan infrastruktur kota dikawasan muara sungai yang berdampak pada terbatasnya kapal besar untuk masuk dan berlabuh. Kebutuhan pembangunan Pelabuhan Kijing ini berbanding lurus dengan pertumbuhan ekonomi provinsi Kalimantan barat yang terus berkembang. Pelabuhan Kijing akan menjadi pelabuhan DSWP (Deep Sea Water Port) pertama di Indonesia yang akan menangani lalu lintas pengangkutan berbasis kontainer dan kargo curah yang nantinya akan menjadi gerbang perdagangan Kalimantan Barat. Hal ini tentunya mendorong economical feasibility dalam pendirian dan pembentukkan kawasan industri seiring dengan meningkatnya lalu lintas kargo. Selain itu, posisi strategis Pelabuhan Kijing yang langsung berhadapan dengan jalur

perdagangan laut Internasional tersibuk didunia menjadikan beneficial effect bagi pembangunan Pelabuhan Kijing dimana setiap tahun arus lalu lintas yang bergerak menuju Indonesia mencapai rata-rata 8% pertahun, otomatis pembangunan ini akan memungkinkan Indonesia untuk meningkatkan pertumbuhan arus lalu lintas kapal kargo yang sesuai dengan teknologi yang diterapkan diberbagai negara lain. Pembangunan Pelabuhan Laut Dalam Kijing bagi Pelindo menjadi strategis untuk mengurai keterbatasan Pelabuhan Pontianak, dari dangkalnya alur kolam labuh sandar kapal, tidak mencukupinya lapangan penapungan kontainer yang terus meningkat.

Memaksimalkan kesempatan ekonomi dari Kalimantan Barat melalui Pembangunan Pelabuhan Laut Dalam Kijing sangatlah tepat, karena multiplier effect (efek berganda) yang dihasilkan menjadi kunci utama untuk tetap menggerakkan pertumbuhan dan aktivitas ekonomi dikawasan ini dan terdapat alasan utama Pelabuhan Kijing Pelabuhan. Pembangunan Pelabuhan Laut Dalam Kijing sangat menarik bagi perusahaan pengiriman logistik kargo. Karena selesainya pembangunan Pelabuhan ini akan mengundang datangnya kapal berukuran besar seperti dinegara tetangga, dimana rata-rata kapal yang datang memiliki kemampuan angkut dari ukuran 10.000 kontainer berukuran 20 kaki, bahkan lebih. Hal ini tentunya akan menekan biaya pengiriman yang signifikan dan alokasi waktu yang digunakan akan berkurang drastis, karena kapal kargo berbasis kontainer berukuran besar tidak perlu lagi transit di Singapura untuk memindahkan kargo. Singkatnya, penggunaan biaya untuk pengiriman dan pemanfaatan waktu akan menciptakan efek berganda bagi kegiatan ekonomi dikawasan Pelabuhan Laut Dalam Kijing yang nantinya menjadi tonggak awal untuk memanfaatkan kesempatan dan mengembangkan kesempatan ekonomi di Kalimantan Barat.

B. Sejarah PT. Jasa Armada Indonesia

PT Jasa Armada Indonesia dengan nama dagang IPC Marine Service adalah perusahaan yang bergerak di bidang layanan pemanduan dan penundaan kapal. IPC Marine Service mentransformasikan nilai-nilai perusahaan induk PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) sebagai Aksi Korporasi dalam bentuk *Operational Excellence*, *Customer Centricity*, dan *Quantum Leap* guna mengoptimalkan kepuasan Pelanggan, Pemasok, Komunitas, Lingkungan, Karyawan, serta Pemegang Saham.

IPC Marine Service adalah anak perusahaan PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) yang bergerak di bidang layanan pemanduan & penundaan kapal, angkutan laut dan layanan maritim. Mulai beroperasi tahun 1960 sebagai unit usaha Perusahaan Nasional (PN) Pelabuhan, layanan pemanduan & penundaan pada tahun 1992 diubah menjadi unit usaha PT Pelabuhan Indonesia II (Persero), seiring dengan identitas baru yang diluncurkan oleh Pelindo II tahun 2012 sebagai IPC, bulan Juli 2013 unit usaha layanan pemanduan & penundaan *dispin-off* menjadi PT Jasa Armada Indonesia dengan nama dagang IPC Marine Service, Sejak *spin-off*, IPC Marine Service melakukan investasi secara masif untuk perbaikan kualitas armada dan peningkatan kapasitas SDM sesuai standar internasional, dibawah supervisi Thome Consulting, Singapore. Hasilnya, kualitas armada meningkat dari Grade 2.4 (48% dari skor tertinggi 100%) menjadi Grade 3.6 (72%). IPC Marine Service melakukan optimasi secara revolusioner di bidang pemeliharaan, perbaikan, dan sistem pengadaan barang. Hal ini dilakukan melalui *strong corporate governance* dan peningkatan integritas SDM, guna memastikan kualitas layanan dengan standar tertinggi serta tingkat profitabilitas secara berkelanjutan. Perusahaan juga meningkatkan kualitas dan memasarkan Layanan VVIP dengan standar Zero Waiting Time.

Hasilnya, market di luar Pelindo II berkembang, dan pendapatan meningkat 68% di tahun pertama operasi penuh setelah *spin-off*. Dengan pengalaman operasi selama 55 tahun, total armada 70 unit kapal, kinerja pemanduan & penundaan 52,000 kapal/tahun, melayani klien-klien ternama nasional dan asing, IPC Marine Service adalah perusahaan yang paling berpengalaman, paling besar, dan paling dapat diandalkan di Indonesia.

1. Visi dan Misi

a. Visi

“Menjadi operator pelabuhan kelas dunia yang unggul dalam operasional dan pelayanan”

b. Misi

1) Pelanggan & Mitra

Menyediakan, membangun dan mengoperasikan layanan kepelabuhanan dan logistik secara terpadu, berkualitas dan handal untuk memenuhi kepuasan pelanggan dan mitra.

2) Karyawan

Menciptakan lingkungan yang nyaman bagi karyawan, mewujudkan Insan perusahaan yang fokus pada pelanggan, berintegritas, tumbuh bersama perusahaan dan budayanya, serta memberikan kesejahteraan dan kepuasan kepada karyawan.

3) Penyertaan saham

Memaksimalkan bagi perusahaan bagi pemegang saham dan meningkatkan kesehatan perusahaan secara profesional dengan memenuhi aspek-aspek tata kelola perusahaan yang baik.

4) Masyarakat & Negara

Menjamin kelancaran dan keamanan untuk meningkatkan efisiensi masyarakat.

2. Nilai Perusahaan dan Karakter Perusahaan

Nilai perusahaan

a. Memenuhi Harapan Pelanggan

- 1) Secara proaktif mencari dan memahami kebutuhan pelanggan untuk solusi inovatif.
- 2) Membangun hubungan jangka panjang dengan pelanggan.
- 3) Konsisten memberikan pelayanan dan kualitas terbaik untuk membantu pelanggan tumbuh dan berkembang

b. Nasionalisme

- 1) Menumbuhkan semangat dan berkontribusi terhadap keberhasilan program pemerintah dalam membangun nasional.
- 2) Membina rasa bangga dan semangat nasionalisme dalam berkarya.
- 3) Terus tumbuh dan bersaing dengan perusahaan manajemen pelabuhan kelas dunia.

c. Integritas

- 1) Tingkat kepercayaan dengan mengatakan apa yang kita rasakan dan lakukan apa yang kita katakan.
- 2) Menunjukkan sikap profesional dan jujur dalam berinteraksi dengan pihak internal dan eksternal.
- 3) Berprilaku disiplin dan kepatuhan terhadap kode etik bisnis dalam melakukan pekerjaan sehari-hari

d. Kerja tim

- 1) Berkolaborasi dalam tim untuk mendapatkan hasil terbaik.

- 2) Bekerja sama menghasilkan gagasan yang dapat diterapkan untuk kebutuhan solusi layanan pengguna pelabuhan.
- 3) Semangat kebersamaan dan rasa hormat terhadap orang lain

e. Aksi

- 1) Berani bermimpi dan berusaha mewujudkan.
- 2) Proaktif untuk menemukan cara dalam mewujudkan visi perusahaan.
- 3) Lakukan terobosan dan langkah signifikan dalam mendorong pengembangan perusahaan

Karakter Perusahaan

1. Birokratis

Memiliki karakter proses pengambilan keputusan yang cepat, tepat dan akurat

2. Feodalisme

Memiliki karakter berhubungan yang dibangun diatas profesionalisme

3. Modern

Memiliki karakter perusahaan kelas dunia , berbasis IT dan fokus pada kepuasan pelanggan

4. Layanan Kelas Dunia

Memiliki karakter pelayanan yang optimal berkelas dunia dan memiliki hubungan yang erat dengan pelanggan.

D. Kegiatan Umum Perusahaan

Kegiatan umum perusahaan yang dilakukan oleh PT Jasa Armada Indonesia Area Central Workshop antara lain yaitu menyediakan jasa pelayanan pemanduan kapal dan penundaan kapal.

Untuk kegiatan jasa pelayanan pemanduan kapal yaitu pemandu yang memiliki pengetahuan lokal merupakan bagian dari kegiatan perkapalan selama berabad-abad untuk memandu kapal masuk dan keluar pelabuhan secara aman – atau dimana navigasi dianggap berbahaya terutama ketika nahkoda kurang mengenal area tersebut. Disamping pengetahuan dan keahlian lokal, pandu juga membantu komunikasi antara kapal dengan pelabuhan dan tug boat yang umum menggunakan bahasa lokal

Kegiatan perusahaan dalam penundaan kapal adalah bagian penting dalam lingkungan maritim, merupakan salah satu kegiatan terpenting maritim dimana pelabuhan tak dapat beroperasi tanpa *tug boat* dan sebagian besar kegiatan ekspor impor akan terhenti. Penundaan adalah kegiatan vital yang memberi keselamatan dan perlindungan lingkungan bagi pelabuhan dan pantai.

Selain dua kegiatan inti diatas PT. Jasa Armada Indonesia memiliki kegiatan tambahan seperti pengadaan barang / jasa yang dilakukan setiap 6 bulan sekali dan terseleksi. Dan kegiatan ini mengundang penyedia barang / jasa yang berminat dan memenuhi syarat untuk memenuhi proses seleksi penyedia barang/jasa di lingkungan PT. Jasa Armada Indonesia.

BAB III

PELAKSANAAN PRAKTIK KERJA LAPANGAN

A. Bidang Kerja

Praktik Kerja Lapangan dilaksanakan di PT. Jasa Armada Indonesia (JAI) Area Central Workshop, Jalan Ancol Baru No.1 Pademangan Kota Jakarta Utara - 14430 selama satu bulan, dua puluh dua hari kerja, yakni terhitung mulai dari tanggal 24 Januari 2017 sampai dengan 23 Februari 2017. Praktikan memiliki jadwal kerja dari hari Senin s.d Jumat, masuk pukul 07.30 WIB dan pulang pukul 16.00 WIB (pada hari senin-kamis) dan pulang pukul 16.30 (pada hari jumat). Praktikan diberikan kesempatan oleh kepala Divisi SDM untuk ditempatkan pada Divisi Pengadaan (*Purchaser*).

Pada hari pertama bimbingan praktikan dijelaskan mengenai ruang lingkup kegiatan perusahaan dan melakukan perkenalan diri kepada staff di tiap bagian. Sebelum melaksanakan pekerjaan pembimbing memaparkan terlebih dahulu proses kerjanya untuk selanjutnya praktikan mengaplikasikannya. Praktikan juga diharapkan dapat meningkatkan kedisiplinan, tanggung jawab dan mampu bekerja terampil dalam pelaksanaan Praktik Kerja Lapangan. Selama melaksanakan Praktik Kerja Lapangan praktikan diharuskan untuk mengikuti segala peraturan yang berlaku di PT. Jasa Armada Indonesia (JAI) Area Central Workshop seperti :

1. Menaati peraturan jam kerja
2. Berpakaian rapi dan sopan

3. Bersikap sopan santun terhadap semua pegawai
4. Bertanggung jawab terhadap tugas/pekerjaan
5. Tidak diperbolehkan keluar kantor pada saat jam kerja kecuali keadaan mendesak dan mengirim surat ke kantor pusat
6. Menjaga nama baik diri sendiri, Universitas Negeri Jakarta, dan PT. Jasa Armada Indonesia (JAI) Area Central Workshop

Dalam divisi pengadaan PT. Jasa Armada Indonesia ada 3 Departemen yaitu Dep. Pengadaan Bidang Teknik, Dep. Pengadaan Bidang Non Teknik dan Dep. Administrasi & Dokumen Pengadaan

Berikut ranah kerja dari masing-masing Departemen:

- a. Departemen Pengadaan Bidang Teknik memiliki ranah kerja sebagai berikut:
 - Mengecek sparepart – sparepart kapal yang kurang layak digunakan
 - Membuat surat hasil pengecekan sparepart kapal yang dibutuhkan
- b. Departemen Pengadaan Bidang Non Teknik memiliki ranah kerja sebagai berikut:
 - Mengecek barang ekspor – import yang ada di pelabuhan
 - Membuat surat hasil barang yang tersedia di dermaga baik barang ekspor maupun impor

c. Departemen Administrasi & Dokumen Pengadaan memiliki ranah kerja sebagai berikut:

- Menerima surat laporan / hasil yang ada pada dua departemen di atas
- Membuat surat pembelian pada perusahaan lain untuk memenuhi barang-barang yang dibutuhkan oleh perusahaan
- Melakukan pengecekan pada surat-surat pembelian yang sudah terkonfirmasi
- Membuat surat pengadaan pada perusahaan yang bersangkutan dengan pembelian barang pada perusahaan yang terkait
- Megecek surat penyewaan/pembelian/jasa perbaikan kapal yang sudah terkonfirmasi

B. Pelaksanaan Kerja

Selama pelaksanaan Praktik Kerja Lapangan, Praktikan berusaha menyelesaikan semua tugas yang diberikan dengan cepat dan tepat sesuai dengan arahan pembimbing. Untuk dapat menyelesaikan tugas yang diberikan, Praktikan dibimbing oleh Bapak Hardyansah sehingga Praktikan dapat memahami bidang pekerjaan yang dilakukan.

Adapun langkah-langkah pelaksanaan kerja yang Praktikan lakukan diantaranya sebagai berikut:

1. Melakukan pengecekan pada dokumen-dokumen pengadaan barang dan jasa yang kurang lengkap
2. Menyatukan surat-surat sesuai dengan hasil yang ada pada pendaftaran Surat Keterangan Pengadaan Barang dan Jasa Terseleksi (SKPBJT)

Langkah kerja yang dilakukan pada tugas ini adalah

- Melihat Surat permohonan pendaftaran penyedia barang/jasa terseleksi (asli)
- Melihat surat Akta pendirian perusahaan dan pengesahan dari kementerian hukum dan HAM
- Melihat surat ijin usaha perdagangan (SIUP)
- Melihat tanda daftar perusahaan (TDP)
- Mengecek surat pengukuhan kena pajak (SP PKP)
- Melihat surat nomor pokok wajib pajak (NPWP)
- Melihat surat tanda pengenal pengurus
- Mengecek surat keterangan domisi (SITU)
- Mengecek surat referensi bank dan nomor rekening
- Mengecek surat SPT tahun terakhir dan bukti pembayaran pajak
- Mengecek sertifikasi badan usaha pekerjaan konstruksi
- Mengecek surat pengalaman kerja
- Mengecek surat pernyataan tentang daftar susunan perusahaan
- Mengecek surat pernyataan tunduk pada ketentuan yang berlaku
- Mengecek surat mampu dan ahli pada bidangnya

- Mengecek surat pernyataan kebenaran dokumen
 - Mengecek surat kepemilikan email
 - Mengecek formulir sistem manajemen keselamatan untuk kontraktor
3. Menginput daftar Surat Keterangan Pengadaan Barang dan Jasa Terseleksi ke Ms.Excel
 4. Membuat sertifikasi Surat Keterangan Pengadaan Barang dan Jasa Terseleksi
 5. Mengecek hasil sertifikasi Surat Keterangan Pengadaan Barang dan Jasa Terseleksi

C. Kendala Yang Dihadapi

Selama melaksanakan Praktik Kerja Lapangan, Praktikan berusaha agar pekerjaan yang dilakukan dapat selesai dengan hasil yang maksimal dan tepat waktu. Namun dalam pelaksanaannya tidak semua pekerjaan dapat diselesaikan dengan sempurna. Beberapa kendala yang dihadapi Praktikan diantaranya:

1. Pada hari pertama Praktik Kerja Lapangan, Praktikan masih merasa canggung dengan suasana kerja di divisi Pengadaan, Praktikan masih malu dan tidak melakukan banyak komunikasi apabila tidak diajak berbicara dengan *staff* lainnya karena mayoritas *staff* juga sudah berumur di atas 30 tahunan dan mereka sibuk dengan pekerjaan masing-masing sehingga

Praktikan merasa kurang nyaman dalam bekerja dan pekerjaan yang Praktikan kerjakan memakan waktu lebih lama.

2. Fasilitas yang minim yang dimiliki JAI area central workshop seperti halnya kondisi kursi yang kurang baik dan meja yang kurang luas untuk menempatkan dokumen-dokumen tersebut
3. Masih banyak data dalam penginputan yang tidak jelas seperti data Akta pendirian perusahaan yang kurang jelas, sehingga kebingungan pada saat menginput data.

D. Cara Mengatasi Kendala

1. Pada masa awal melaksanakan PKL, Praktikan masih merasa canggung dalam berkomunikasi sehingga suasana yang tercipta masih kurang nyaman bagi Praktikan dan membuat Praktikan bekerja lebih lama. Agar tercipta suasana kerja kondusif dan nyaman, hal yang dilakukan oleh Praktikan adalah dengan memulai membangun komunikasi dengan staff yang ada di lingkungan kerja bagian *Marketing and Customer Service*. Menurut James G. Robbin dan Barbara S. Jones dalam Nel Aryanti bahwa : “Komunikasi adalah suatu tingkah laku, perbuatan, kegiatan penyampaian atau pengoperan lambang-lambang yang mengandung arti atau makna”.¹

¹ Nel Aryanti, *Membentuk Komunikasi Efektif Dalam Dunia Kerja*, Jurnal Ilmiah Manajemen & Bisnis, Vol.02.No.01 April 2002, hal.33-40

Berdasarkan teori diatas, lebih jelasnya lagi komunikasi adalah suatu pemindahan, atau penyampaian informasi mengenai fikiran dan perasaan. Praktikan menyadari bahwa komunikasi merupakan hal yang penting dan harus dilakukan bagaimanapun keadaannya dan siapapun orangnya sehingga mempercepat pekerjaan yang akan dilakukan.

2. Fasilitas yang minim yang dimiliki JAI area central workshop seperti halnya kondisi kursi yang kurang baik dan meja yang kurang luas. Menurut Suad Husnan fasilitas kerja:

Fasilitas kerja merupakan suatu bentuk pelayanan perusahaan terhadap karyawan agar menunjang kinerja dalam memenuhi kebutuhan karyawan, sehingga dapat meningkatkan produktifitas kerja karyawan.²

Praktikan menyadari bahwa fasilitas yang memadai merupakan faktor yang dapat menunjang proses pekerjaan yang sesuai dengan harapan. Dapat diketahui bahwa kegiatan dalam didunia kerja, dan pasti membutuhkan peralatan dan perlengkapan yang lengkap. Terlebih dalam proses pemberkasan dokumen-dokumen.

Namun pada PT. Jasa Armada Indonesia (JAI) area central workshop hal tersebut belum terpenuhi dengan baik, hal tersebut dikarenakan kursi dan meja tersebut merupakan barang lama yang kurang layak untuk di pakai, akan tetapi dalam permasalahan kali ini Praktikan mengatasinya dengan

² Suad Husnan. *Administrasi Personel untuk Peningkatan Produktivitas Kerja*. (Jakarta: Haji Masagung, 2002). h.187

mengefisienkan tempat dokumen-dokumen sehingga cukup untuk menempatkan dokumen tersebut.

3. Masih banyak data dalam penginputan yang tidak jelas seperti data akta pendirian perusahaan yang kurang jelas.

Praktikan menyadari bahwa semua data yang jelas dan tersusun dengan rapi dan sistematis dapat mempermudah dan mempercepat seseorang dalam menyelesaikan pekerjaannya, termasuk dalam hal kegiatan penyusunan data yang salah satunya adalah kegiatan pengarsipan data di sebuah perusahaan. Zulkifli AM menyatakan bahwa: “penataan data dan arsip yang benar niscaya mempercepat penemuan kembali”.³

Namun pada permasalahan penginputan data di PT. Jasa Armada Indonesia (JAI) area central workshop, Praktikan melaksanakannya sesuai dengan arahan pembimbing, yaitu dengan memisahkan dokumen-dokumen yang sudah lengkap dan data yang sudah diinput dengan diberikan cap/stempel.

³Zulkifli AM, *Manajemen Kearsipan* (Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2003), h. 8.

BAB IV

KESIMPULAN

A. Kesimpulan

Praktik Kerja Lapangan (PKL) merupakan salah satu syarat untuk mendapat gelar Sarjana di Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Jakarta. PKL sangat bermanfaat bagi mahasiswa karena dapat memperoleh keterampilan, pengalaman kerja dan pengetahuan yang tidak pernah mahasiswa dapatkan sebelumnya. Selain itu, dengan diadakannya PKL mahasiswa akan memperoleh gambaran mengenai dunia kerja. PKL merupakan bentuk aplikasi dari perkuliahan yang telah berlangsung.

Setelah Praktikan melaksanakan Praktik Kerja Lapangan di PT. Jasa Armada Indonesia area central workshop dan membuat laporan ini, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Mendapatkan pengalaman kerja sesuai bidang dengan kompetensi yang dimiliki sebelum memasuki dunia kerja.
2. Membandingkan dan menerapkan pengetahuan akademis berupa teori dan praktek yang telah didapatkan tentang aktivitas di dalam bidang pekerjaan yang sesuai dengan studi yang dipelajari yaitu Pendidikan Tata Niaga Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Jakarta.

3. Menambah wawasan pengetahuan, pengalaman, kemampuan, dan keterampilan praktikan.
4. Mempelajari seluk- beluk instansi tempat praktikan melaksanakan praktik kerja lapangan di Perusahaan Jasa Armada Indonesia (JAI) Area Central Workshop
5. Mempelajari bidang kerja pembelian di Perusahaan Jasa Armada Indonesia (JAI) Area Central Workshop
6. Mengarahkan praktikan untuk menemukan permasalahan maupun data yang berguna dalam penulisan laporan PKL

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas, praktikan mencoba untuk memberikan beberapa saran kepada pihak industri dan pihak universitas yang sekiranya dapat dijadikan sebagai bahan pertimbangan guna kemajuan dimasa mendatang, diantaranya:

1. Bagi mahasiswa yang melaksanakan PKL
 - a. Kepada para mahasiswa yang akan melaksanakan PKL. Sebaiknya selalu menjalin berkomunikasi dengan mahasiswa lain atau senior yang telah melaksanakan PKL agar lebih memudahkan dalam mencari tempat PKL.
 - b. Mahasiswa yang akan melaksanakan PKL di harapkan mempersiapkan segala hal yang berhubungan dengan PKL dari

jauh-jauh hari seperti mencari tempat atau perusahaan untuk PKL dan berkas-berkas untuk memenuhi syarat PKL.

- c. Setelah mendapatkan tempat perusahaan untuk PKL mahasiswa diharapkan dapat melaksanakan setiap tugas yang diberikan dengan penuh tanggung jawab dan mematuhi peraturan yang telah ditetapkan oleh perusahaan atau instansi tempat pelaksanaan PKL agar menjaga nama baik Fakultas maupun Universitas.
- d. Mahasiswa harus memiliki kemampuan komunikasi yang baik agar mudah bersosialisasi dengan karyawan ataupun lingkungan sekitar dan memahami pekerjaan yang diberikan serta menjalin hubungan baik dengan para pegawai di tempat PKL untuk memperoleh informasi dan pengetahuan terkait dengan bidang kerja yang sedang dilakukan.

2. Bagi universitas

- a. Membuat hubungan yang baik dengan perusahaan atau instansi pemerintah agar mempermudah mahasiswa dalam melaksanakan PKL.
- b. Memberikan pengarahan yang sifatnya *universal* terhadap mahasiswa sebelum melaksanakan PKL.
- c. Memberikan pembekalan dan bimbingan terkait program PKL agar memiliki persiapan dalam melaksanakan PKL.

3. Bagi instansi atau perusahaan
 - a. Berikanlah penugasan yang sesuai dengan kemampuan kepada peserta kegiatan PKL yang sedang melaksanakan PKL di instansi tersebut sehingga peserta dapat melaksanakan tugasnya dengan baik dan benar.
 - b. Instansi memberikan bimbingan yang lebih kepada mahasiswa agar dapat melaksanakan tugas dengan baik dan melaksanakan kegiatan PKL

DAFTAR PUSTAKA

Nel Aryanti, "*Membentuk Komunikasi Efektif Dalam Dunia Kerja*", Jurnal Ilmiah

Manajmen & Bisnis, Vol.02.No.01 April 2002, hal.33-40

Husnan, S. *Administrasi Personel untuk Peningkatan Produktivitas Kerja*. Jakarta:

Haji Masagung, 2002.

Zulkifli A. *Manajemen Kearsipan*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama. 2003

LAMPIRAN



KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI, DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA

Kampus Universitas Negeri Jakarta, Jalan Rawamangun Muka, Jakarta 13220
Telepon/Faximile : Rektor : (021) 4893854, PR I : 4895130, PR II : 4893918, PR III : 4892926, PR IV : 4893982
BAUK : 4750930, BAAK : 4759081, BAPSI : 4752180
Bagian UHTP : Telepon. 4893726, Bagian Keuangan : 4892414, Bagian Kepegawaian : 4890536, Bagian HUMAS : 4898486
Laman : www.unj.ac.id

Nomor : 0046/UN39.12/KM/2017
Lamp. : 1 lembar
Hal : Permohonan Izin Praktek Kerja Lapangan

10 Januari 2017

Yth. Kepala Personalia PT. Jasa Armada Indonesia
Jl. Raya Ancol Baru, Ancol Timur,
Jakarta Utara

Kami mohon kesediaan saudara, untuk dapat menerima Mahasiswa Universitas Negeri Jakarta :

Program Studi : Pendidikan Tata Niaga
Fakultas : Ekonomi
Sebanyak : 2 Orang (Elvin Novian Syah, dkk) Daftar Nama Terlampir.
Dalam Rangka : Memenuhi Tugas Mata Kuliah Praktek Kerja Lapangan
Pada 16 Januari s.d. 16 Februari 2017
No. Telp/HP : 08979886290

Atas perhatian dan kerjasama Saudara, kami sampaikan terima kasih.

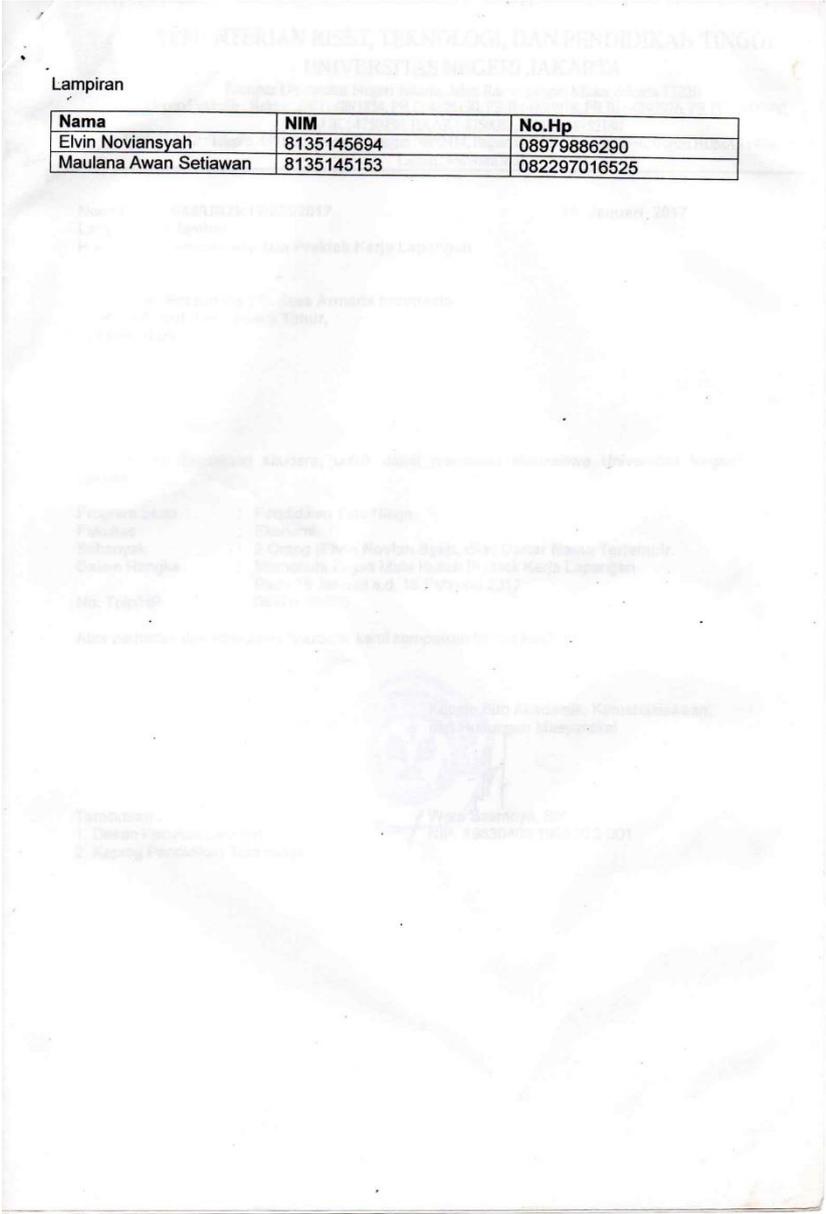


Kepala Biro Akademik, Kemahasiswaan,
dan Hubungan Masyarakat

Woro Sasmoyo, SH
NIP. 19630403 198510 2 001

Tembusan :
1. Dekan Fakultas Ekonomi
2. Kaprog Pendidikan Tata Niaga

Lampiran 1 - Surat Permohonan Izin PKL



Lampiran 2

NOTA DINAS

No: UM. 23 / 02 / 05 / PKL-17

Kepada : Manager Pengadaan
Dari : Manager SDM & Adm. Kantor
Perihal : Penempatan Siswa PKL

1. Sehubungan dengan surat dari Kepala Biro Akademik, Kemahasiswaan Universitas Negeri Jakarta nomor 0046/UN39.12/KM/2017 perihal Permohonan Ijin Praktek Lapangan.
2. Mengalir butir 1 (satu) tersebut di atas, mohon kiranya dapat diberikan kesempatan kepada Mahasiswa atas nama:

NO	NAMA
1	ELVIN NOVIANSYAH
2	MAULANA AWAN S

Untuk Praktik Kerja Lapangan di lingkungan unit Operasi Wilayah Pengadaan mulai tanggal 24 Januari s/d 23 Februari 2017.

3. Untuk menjalankan fungsi kontrol, dimohon untuk dapat dibuatkan daftar hadir dan evaluasi PKL kepada siswa tersebut, dan harap disampaikan ke bagian SDM & Adm. Kantor setelah selesainya pelaksanaan PKL.
4. Demikian disampaikan, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terimakasih

Jakarta, 24 Januari 2017
MANAGER SDM & ADM. KANTOR


FIRMAN BUDI WIRAWAN
NIPP. 283037244

Lampiran Nota Dinas
No:
Tanggal:

EVALUASI PELAKSANAAN PKL
PT JASA ARMADA INDONESIA

NAMA: MAULANA AWAN. S
NIS: 8135145153
ASAL SEKOLAH: UNJ

NO	ASPEK PENILAIAN	NILAI	
		ANGKA	HURUF
I	MOTIVASI		
	1 Perhatian terhadap petunjuk	95	
	2 Inisiatif Kerja	75	
	3 Disiplin	90	
II	KEMAMPUAN KERJA		
	1 Pengetahuan tentang pekerjaan	95	
	2 Kualitas / Keterampilan pekerjaan	95	
	3 Kerja sama	95	
	4 Efektivitas penggunaan waktu kerja	80	
	5 Etika komunikasi kantor	80	
III	KEPRIBADIAN		
	1 Kebersihan	80	
	2 Tanggungjawab	85	
	3 Kesopanan	85	
JUMLAH		955	
NILAI RATA - RATA		86.9	

Keterangan Nilai:

91 - 100 : Baik Sekali
71 - 90 : Baik
51 - 70 : Cukup
≤ 50 : Kurang

PENILAI


MARINE SERVICE
PURCHASER
(Ibnu Adnan)



DAFTAR HADIR
PRAKTEK KERJA LAPANGAN
...?.. SKS

Nama : Maulana Awan Setiawan
No. Registrasi : 93514515.3
Program Studi : Pert. Jasa Niaga
Tempat Praktik : PT. Jasa Niaga Indonesia
Alamat Praktik/Telp : Jl. Anlat Baru No.1
Pekelangan kota Jakarta Utara

NO	HARI/TANGGAL	PARAF	KETERANGAN
1.	Selasa, 24 Januari 2017	1. <u>Awan</u>	
2.	Rabu, 25 Januari 2017	2. <u>Awan</u>	
3.	Kamis, 26 Januari 2017	3. <u>Awan</u>	
4.	Jumat, 27 Januari	4. <u>Awan</u>	
5.	Senin, 30 Januari	5. <u>Awan</u>	
6.	Selasa, 31 Januari	6. <u>Awan</u>	
7.	Rabu, 1 Februari	7. <u>Awan</u>	
8.	Kamis, 2 Februari	8. <u>Awan</u>	
9.	Jumat, 3 Februari	9. <u>Awan</u>	
10.	Senin, 6 Februari	10. <u>Awan</u>	
11.	Selasa, 7 Februari	11. <u>Awan</u>	
12.	Rabu, 8 Februari	12. <u>Awan</u>	
13.	Kamis, 9 Februari	13. <u>Awan</u>	
14.	Jumat, 10 Februari	14. <u>Awan</u>	
15.	Senin, 13 Februari	15. <u>Awan</u>	

Jakarta, 23 Februari 2017
Penilai,

Catatan :
Format ini dapat diperbanyak sesuai kebutuhan
Mohon legalitas dengan membubuhi cap Instansi/Perusahaan

(
MARINE SERVICE
PURCHASER)
Ibnu Adam



DAFTAR HADIR
PRAKTEK KERJA LAPANGAN
...3... SKS

Nama : Maulana Awan Selicvan
No. Registrasi : B3115153
Program Studi : Pend. Taka Niaga
Tempat Praktik : PT. Jasa Prima Indonesia
Alamat Praktik/Telp : Jl. Ancol Baru No. 1
Palemangan, Kota Jakarta Utara

NO	HARI/TANGGAL	PARAF	KETERANGAN
1.	Selasa, 14 Februari 2017	1. Awan	
2.	Rabu, 15 Februari 2017	2. Awan	
3.	Kamis, 16 Februari 2017	3. Awan	
4.	Jumat, 17 Februari 2017	4. Awan	
5.	Senin, 20 Februari 2017	5. Awan	
6.	Selasa, 21 Februari 2017	6. Awan	
7.	Rabu, 22 Februari 2017	7. Awan	
8.	Kamis, 23 Februari 2017	8. Awan	
9.	.....	9.	
10.	.....	10.	
11.	.....	11.	
12.	.....	12.	
13.	.....	13.	
14.	.....	14.	
15.	.....	15.	

Jakarta, 23 Februari 2017
Penilai,

Catatan :
Format ini dapat diperbanyak sesuai kebutuhan
Mohon legalitas dengan membubuhi cap Instansi/Perusahaan

(
IPCS
MARINE SERVICE
PURCHASER)
Bnu Awan



Lampiran 7 – Foto bersama Bapak Manager Pengadaan

LOG HARIAN

NAMA: MAULANA AWAN SETIAWAN

JURUSAN: PENDIDIKAN TATA NIAGA 2014

NOREG: 8135145153

Pada tanggal: 24 Januari 2017 – 23 Februari 2017

NO	HARI / TANGGAL	URAIAN TUGAS	KET
1	Selasa, 24 Januari 2017	Perkenalan lingkungan kantor	
2	Rabu, 25 Januari 2017	Perkenalan ruang lingkup kerja di bagian pengadaan departemen purchaser	
3	Kamis, 26 Januari 2017	Memahami berkas – berkas yang harus disusun berdasarkan kelengkapan SKPBJT (Surat Keterangan Pengadaan Barang Jasa Terseleksi)	
4	Jumat, 27 Januari 2017	Melakukan pengecekan dokumen pada perusahaan yang sudah mendaftar pengadaan barang dan jasa	
5	Senin, 30 Januari 2017	Melakukan pengecekan dokumen pada perusahaan yang sudah mendaftar pengadaan barang dan jasa	
6	Selasa, 31 Januari 2017	Melakukan pengecekan dokumen pada perusahaan yang sudah mendaftar pengadaan barang dan jasa	
7	Rabu, 1 Febuari 2017	Menerima tamu dari perusahaan yang mengikuti pengadaan barang dan jasa	

8	Kamis, 2 Februari 2017	Melakukan pengecekan kekurangan pada perusahaan yang sudah terseleksi	
9	Jumat, 3 Februari 2017	Melakukan pengecekan kekurangan perusahaan yang sudah terseleksi	
10	Senin, 6 Februari 2017	Idem	
11	Selasa, 7 Februari 2017	Idem	
12	Rabu, 8 Februari 2017	Menginput data – data perusahaan yang dokumennya sudah lengkap	
13	Kamis, 9 Februari 2017	Menginput data – data perusahaan yang dokumen nya sudah lengkap	
14	Jumat, 10 Februari 2017	Membuat sertifikat untuk perusahaan yang sudah lengkap dokumennya	
15	Senin, 13 Februari 2017	Menerima tamu pengambilan sertifikat	
16	Selasa, 14 Februari 2017	Menerima tamu pengambilan sertifikat	
17	Rabu, 15 Januari 2017	Menerima tamu yang dokumennya kurang melengkapi syarat pendaftaran pengadaan barang dan jasa	
18	Kamis, 16 Februari 2017	Menerima tamu yang dokumennya kurang melengkapi syarat pendaftaran pengadaan barang dan jasa	
19	Jumat, 17 Februari 2017	Melakukan pengecekan kembali	
20	Senin, 20 Februari 2017	Menerima tamu pengambilan sertifikat	
22	Selasa, 21 Februari 2017	Memahami sedikit tentang sistem kerja AMOS	
23	Rabu, 22 Februari 2017	Memahami sedikit tentang sistem kerja Oracle	
24	Rabu, 23 Februari 2017	Berpamintan kepada seluru karyawan PT. Jasa Armada Indonesia	

Lampiran 8 – Log Harian Kerja