



**ANALISA FAKTOR-FAKTOR YANG MENGHAMBAT
PRODUKTIVITAS BONGKAR MUAT PETI KEMAS
DI MV. SINAR SABANG**

SKRIPSI

**Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran Pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

WAHYU DAMAYANTI

52155671 N

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

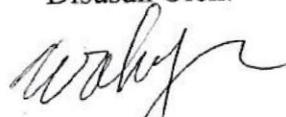
2020

HALAMAN PERSETUJUAN

**ANALISA FAKTOR-FAKTOR YANG MENGHAMBAT
PRODUKTIVITAS BONGKAR MUAT PETI KEMAS**

DI MV. SINAR SABANG

Disusun Oleh:



WAHYU DAMAYANTI

52155671 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 22 - 01 - 2020

Dosen Pembimbing I
Materi

Dosen Pembimbing II
Metodelogi dan Penulisan

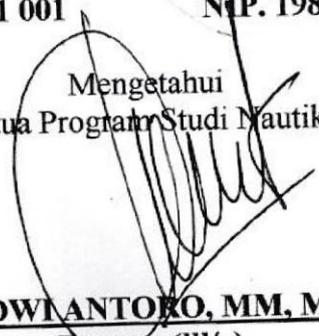


Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001



ROMANDA ANNAS AMRULLAH, S.ST., M.M.
Penata Muda Tk. I (III/b)
NIP. 19840623 201012 1 005

Mengetahui
Ketua Program Studi Nautika



Capt. DWIANTORO, MM, M.Mar
Penata, (III/c)
NIP. 19740614 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Analisa Faktor-Faktor Yang Menghambat Produktivitas Bongkar Muat Peti Kemas di MV. Sinar Sabang” karya,

Nama : Wahyu Damayanti

NIT : 52155671 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik

Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Senin, tanggal 3 Februari 2020

Semarang, 3 Februari 2020.

Penguji I,	Penguji II,	Penguji III,
		
<u>Capt. Anugrah Nur Prasetyo, M.Si</u> Pembina Tk. I (IV/b) NIP. 19710521 199903 1 001	<u>Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc</u> Pembina Tk. I (IV/b) NIP. 19670605 199808 1 001	<u>Purwantono, S.Psi, M.Pd</u> Penata Tk. I (III/d) NIP. 19661015 199703 1 002

Mengetahui
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc
Pembina Tk I, (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Wahyu Damayanti

NIT : 52155671 N

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan judul “Analisa Faktor-Faktor Yang Menghambat Produktivitas Bongkar Muat Peti Kemas di MV. Sinar Sabang”

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan oranglain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini, saya siap menanggung resiko/sanksi yang di jatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 22 JANUARI2020.

Yang menyatakan pernyataan,



WAHYU DAMAYANTI
NIT. 52155671 N

MOTO DAN PERSEMBAHAN

1. Harapan membutuhkan semangat agar terus berjuang, dan setiap perjuangan membutuhkan proses, namun proses itu tidak akan pernah terjadi apabila kita tidak pernah bertindak. Sesungguhnya Sholatku, Ibadahku, Hidup dan Matiku Hanya Untuk Allah SWT.
2. Keluarga adalah aset berharga yang menjadi landasan utama untuk menjalani kehidupan.

Persembahan:

1. Orang tua saya, Ayah Darmadi dan Ibu Sri

Wahyu Handayani

2. Almamater saya, PIP Semarang

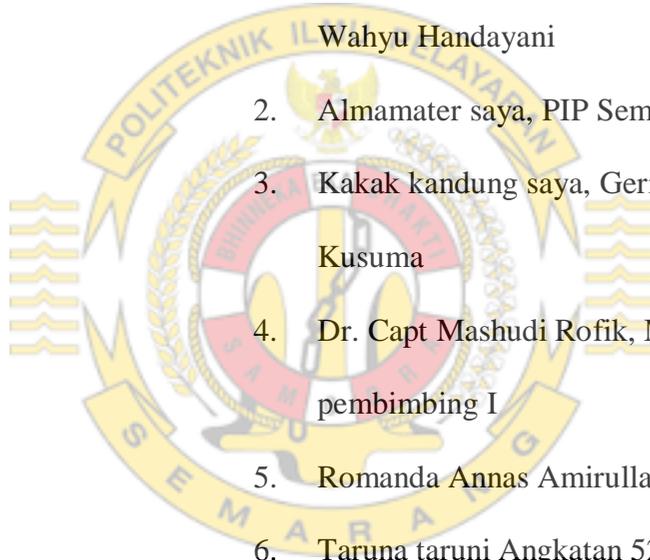
3. Kakak kandung saya, Gerilyawan Fandi

Kusuma

4. Dr. Capt Mashudi Rofik, M.Sc selaku dosen pembimbing I

5. Romanda Annas Amirullah, S.ST., M.M

6. Taruna taruni Angkatan 52



PRAKATA



Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena dengan rahmat serta hidayah-Nya penulis telah mampu menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Analisa Faktor-Faktor Yang Menghambat Produktivitas Bongkar Muat Peti Kemas di MV. Sinar Sabang”**.

Skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel), serta syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis juga banyak mendapat bimbingan dan arahan dari berbagai pihak yang sangat membantu dan bermanfaat, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak Capt. Dwi Antoro, MM, M.Mar selaku ketua jurusan Nautika PIP Semarang.
3. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc selaku dosen pembimbing materi skripsi.
4. Bapak Romanda Annas Amrullah, S.ST., M.M. selaku dosen pembimbing metodologi dan penulisan skripsi.

5. Seluruh dosen di PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermamfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.
6. Ayah dan Ibu tercinta yang selalu memberikan dukungan, motivasi dan doa, serta Kakak kandung saya, Gerilyawan Fandi Kusuma yang selalu menyemangati.
7. Pacar saya Muhamad Awwa Riyyin yang selalu menyemangati dan membantu saya dalam pembuatan skripsi ini.
8. Perusahaan PT. Samudera Indonesia Tbk dan seluruh crew kapal MV. Sinar sabang yang telah memberikan saya kesempatan untuk melakukan penelitian dan praktek laut serta membantu penulisan skripsi ini.
9. Semua pihak yang telah membantu penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Akhirnya, dengan segala kerendahan hati penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan-kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Akhir kata, penulis berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca.

Semarang, 22 JANUARI 2020

Penulis



WAHYU DAMAYANTI
NIT. 52155671 N

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
DAFTAR ISI	viii
ABSTRAKSI.....	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xv
BAB I : PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar belakang	1
1.2 Rumusan masalah	5
1.3 Tujuan penelitian	5
1.4 Manfaat penelitian	6
1.5 Sistematika penulisan.....	6
BAB II : LANDASAN TEORI.....	8
2.1 Tinjauan pustaka.....	8
2.2 Kerangka Pikir.....	22

BAB III : METODE PENELITIAN.....	26
3.1 Pendekatan dan desain penelitian	26
3.2 Fokus dan lokus penelitian	27
3.3 Sumber data penelitian.....	28
3.4 Teknik pengumpulan data	30
3.5 Teknik keabsahan data	32
3.6 Teknik analisa data	33
BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	37
4.1 Gambaran umum	37
4.2 Analisa Masalah	40
4.3 Pembahasan Masalah.....	43
BAB V : PENUTUP	62
5.1 Simpulan	62
5.2 Saran	63
DAFTAR PUSTAKA.....	64
LAMPIRAN	65
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	70

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 4.1 <i>Ship's Particular</i>	39
Tabel 4.2 Diagram <i>fishbone Analysis</i>	44



DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1 <i>Crane kapal</i>	12
Gambar 2.2 <i>Hook crane</i>	12
Gambar 2.4 <i>Gantry crane</i>	13
Gambar 2.5 <i>Spreader</i>	14
Gambar 2.6 <i>Top Loader Truck</i>	14
Gambar 2.7 <i>Container Truck</i>	15
Gambar 2.8 <i>Peti kemas</i>	15
Gambar 2.9 <i>General cargo container</i>	16
Gambar 2.10 <i>Thermal container</i>	17
Gambar 2.11 <i>Insulated container</i>	17
Gambar 2.12 <i>Reefer container</i>	18
Gambar 2.13 <i>Heated container</i>	18
Gambar 2.14 <i>Tank container</i>	19
Gambar 2.15 <i>Dry bulk container</i>	19
Gambar 2.16 <i>Flat rack container</i>	20
Gambar 2.17 <i>Special container</i>	20
Gambar 2.18 <i>MV. Sinar Sabang</i>	20
Gambar 2.19 <i>Bagan alur kerangka pikir</i>	22
Gambar 3.1 <i>Fishbone diagram</i>	36
Gambar 4.1 <i>MV. Sinar Sabang</i>	37
Gambar 4.2 <i>MV. Sinar Sabang dengan Sembilan palka</i>	

dan dua <i>crane</i> sebagai alat bongkar muat	39
Gambar 4.3 Diagram <i>Fishbone Analysis</i>	44
Gambar 4.4 <i>Crane breakdown</i> di Terminal Peti Kemas Surabaya.....	47
Gambar 4.5 Perbaikan pada <i>cell guide</i> yang rusak.....	49
Gambar 4.6 Kondisi cuaca buruk di Terminal Pasir Panjang Singapura	51
Gambar 4.7 Peralatan <i>lashing</i> yang berkarat.....	52



DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran 1 <i>Ship's Particular</i>	65
Lampiran 2 <i>Crew list</i>	66
Lampiran 3 Wawancara	67



ABSTRAKSI

Damayanti, Wahyu, 52155671 N, 2020, ”*Analisa Faktor-Faktor Yang Menghambat Produktivitas Bongkar Muat Peti Kemas Di MV. Sinar Sabang*”, Program Diploma IV, Progam Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc, Pembimbing II: Romanda Annas Amirullah,S.ST.,MM

Kapal pengangkut peti kemas adalah sebuah kapal yang dirancang khusus untuk dapat mengangkut peti kemas (*container*) berbagai ukuran. Dalam pendistribusian barang dalam peti kemas terdapat proses bongkar muat. Bongkar dan atau muat bertujuan untuk menurunkan dan menaikkan barang dari kapal ke pelabuhan ataupun sebaliknya. Dan dalam mendukung tujuan tersebut memerlukan alat-alat bongkar muat. Alat-alat bongkar muat yang dimaksud berasal dari pelabuhan. Dalam melakukan proses bongkar muat MV. Sinar Sabang mempunyai kendala dalam pelaksanaan bongkar muat. Sehingga tujuan dari bongkar muat tidak tercapai secara optimal. Maka dari itu diperlukan analisa guna untuk mengetahui faktor-faktor yang menghambat produktivitas bongkar muat peti kemas agar kegiatan bongkar muat bisa berjalan dengan maksimal.

Metode penelitian ini adalah dengan dengan pendekatan kualitatif dan desain penelitian deskriptif. Sumber data penelitian yang diambil adalah data primer dan sekunder. Teknik pengumpulan data dengan riset lapangan yang meliputi wawancara dan observasi, serta studi pustaka dan dokumentasi, sehingga didapatkan teknik keabsahan data triangulasi. Teknik analisa data menggunakan *fishbone analysis*.

Hasil penelitian ini adalah bahwa pelaksanaan bongkar muat mempunyai faktor-faktor penghambat, yaitu faktor-faktor dari luar. *Crane breakdown*, cuaca buruk dan kerusakan pada *cell guide* merupakan faktor-faktor penghambat proses bongkar muat peti kemas. Dari faktor-faktor tersebut berdampak pada keterlambatan bongkar muat yang tidak sesuai *schedule* dan menambah antrian kapal. Oleh karena itu peneliti menyarankan agar operator pelabuhan ataupun *crew* kapal melakukan perawatan secara rutin terhadap peralatan yang di gunakan untuk bongkar muat agar bongkar muat peti kemas bisa berjalan secara maksimal.

Kata Kunci: Analisa, bongkar muat, peti kemas

ABSTRACT

Damayanti, Wahyu, 52155671 N, 2020, “*Obstacle Factors Analysis of the Cargo Operation Productivity on MV. Sinar Sabang*”, Diploma IV Program, Nautical Program Study, Semarang Merchant Marine Polytechnic, 1st Supervisor: Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc, 2nd Supervisor: Romanda Annas Amirullah,S.ST.,MM

Container vessel is a vessel designed to carry the containers in various size. In the distribution inside of the container, the cargo operation process happened. The purpose of cargo operation is to discharge and load the cargo from vessel to port, and otherwise. And in order to support that purpose, it requires discharge and loading equipment. The equipment itself came from the port. In the cargo operation process itself, MV. Sinar Sabang has obstacle in order to perform the cargo operation. Then, the purposes of the discharge and loading unable to be reached optimally. Therefore, analyzing is needed to know the factors that hamper the productivity of cargo operation so the activity could be maximized.

The research method used is by qualitative and descriptive research approach. The source of the data taken is primary and secondary. The data gathering technique is by field research, include interview and observation, as well as literature study and documentation, so it could be reached the validity of triangulation data techniques. Fishbone analysis is used in order to analyze the data.

The result of the research is the performance of cargo operation has several obstacle factors, which are outer factors. Crane breakdown, bad weather and the broken cell guide are the obstacle factors to cargo operation of container. From the factors above, it is affected to the delay of the cargo operation not according the schedule and increase the vessel line up. Therefore, the researcher suggested that the port operator or vessel crew do routine maintenance for the cargo operation equipment so the discharging and loading container could be done maximally.

Keywords: Analysis, cargo operation, container

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Menurut Nur Rohmah kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan tenaga mesin, tenaga angin atau tunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan yang berada dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang dapat berpindah-pindah.¹

Kapal juga berfungsi sebagai alat untuk mengangkut penumpang, barang disungai, laut dan sebagainya. Oleh karena itu kapal adalah sarana angkutan laut yang sangat dibutuhkan untuk menunjang kelancaran pengangkutan suatu barang. Proses pengangkutan barang dari satu tempat ke tempat yang lain tersebut dapat dilakukan dengan menggunakan berbagai sarana transportasi, salah satunya adalah kapal. Sedangkan sarana untuk menunjang proses pendistribusian barang dapat dilakukan melalui darat, udara, maupun melalui laut. Itu dikarenakan Indonesia merupakan negara kepulauan, dimana pulau yang satu dengan pulau yang lainnya dihubungkan dengan laut. Maka sarana angkutan laut untuk proses pendistribusian barang menjadi pilihan utama, selain itu kegiatan yang dilakukan akan lebih cepat, efektif, dan efisien.

Di bidang transportasi laut khususnya pengangkutan barang atau muatan, telah terjadi perubahan dan peningkatan, yaitu dengan hadirnya peti kemas (*container*) yang menjadi suatu sistem baru. Sekarang ini sudah

¹ Nur Rohmah, *Pengusahaan Pelabuhan*, (Semarang: UNNES PRESS, 2015), hlm. 27.

berdampak menyeluruh pada sistem pengangkutan muatan yang makin lama makin meningkat. Kemajuan sistem peti kemas yang cukup pesat ini tidak lain bertujuan mengantar muatan secara aman, cepat dan efisien dari pelabuhan asal hingga sampai pada pelabuhan tujuan untuk menghindari kerusakan muatan sekecil mungkin. Oleh karena itu kapal dipilih sebagai sarana angkutan laut yang utama karena pengiriman barang dapat dilaksanakan dalam jumlah yang besar serta biaya yang dikeluarkan lebih kecil dibandingkan dengan sarana angkutan laut yang lain. Pada dasarnya sarana transportasi laut lebih cenderung mengutamakan penanganan muatan yang lebih efektif dan efisien. Agar hal tersebut diatas dapat dilaksanakan dengan baik, dibutuhkan para tanggung jawab serta etos kerja yang tinggi para perwira maupun anak buah kapal serta para buruh atau orang darat lainnya dalam melaksanakan tugasnya selama diatas kapal.

Penggunaan peti kemas dalam transportasi muatan umum makin lama semakin meningkat dengan pesat dan dalam waktu dekat ini dunia pelayaran telah terjadi kemajuan yang cukup pesat dalam sistem pengamanan peti kemas yang bertujuan muatan dapat sampai di pelabuhan tiba dengan aman cepat dan biaya terjangkau oleh para pengguna jasa angkutan laut. Dalam lancarnya sarana transportasi laut ini kesenjangan harga barang satu dengan pulau lainnya dapat distabilisasikan terutama pada pulau penghasil (produsen) dan konsumen. Dengan demikian, program pemerintah dalam usaha pemerataan pembangunan akan dapat dilaksanakan dengan baik dan lancar. Dilihat dari efisiensinya, para produsen sekarang telah banyak

menggunakan peti kemas untuk pendistribusian barang mereka. Hal ini dikarenakan jalur pendistribusian barang-barang hasil produksi cukup panjang dan jauh hingga ke pelosok desa, sehingga dapat segera sampai ketempat tujuan distribusi tanpa mengopak kembali barang hasil produksi yang telah dibawa oleh kapal dari pelabuhan muat ke pelabuhan bongkar.

Menurut Subandi pelabuhan Muat: Istilah "*Container Freight Station*" berarti tempat yang ditunjuk oleh pengangkut dan/atau Pejabat Pemerintah untuk penerimaan oleh pengangkut atau Agennya barang-barang yang dimasukkan kedalam container. Pelabuhan Bongkar: Istilah "*Container Freight Station*" berarti tempat yang ditunjuk oleh pengangkut atau agennya untuk menyerahkan barang-barang yang telah dimasukkan ke dalam *container*.²

Kapal pengangkut peti kemas adalah sebuah kapal yang dirancang khusus untuk dapat mengangkut peti kemas (*container*) berbagai ukuran. Biasanya pada kapal demikian akan dilengkapi dengan alat-alat untuk dudukan serta penahan peti kemas seperti misalnya, *container base cone* atau disebut kaki *container* atau sepatu *container*. Begitu juga untuk kekuatan geladaknya harus cukup kuat untuk memikul beban peti kemas yang diangkutnya, agar nantinya tidak terjadi kesalahan-kesalahan atau hal-hal yang tidak diinginkan.

Dalam pendistribusian barang dalam peti kemas terdapat proses bongkar muat. Kegiatan bongkar adalah proses menurunkan barang dari kapal lalu menyusunnya di dalam *container yard* (gudang pelabuhan). Kegiatan muat adalah proses memindahkan barang dari gudang, menaikkan lalu menumpuknya di atas kapal. Untuk menunjang proses bongkar muat

² Subandi, *Manajemen Peti Kemas*, (Jakarta: Arcan, 2013), hlm. 23.

diperlukan alat-alat khusus yang digunakan dalam mengangkat, memindahkan, dan menyusun peti kemas adalah *gantry crane*, *container hook sling*, *container spreader*. Alat-alat tersebut salah satu penunjang produktivitas bongkar muat peti kemas. Produktivitas bongkar muat sangat penting untuk pendistribusian barang agar efektif, efisien, dan tidak ada keterlambatan yang dapat menyebabkan penumpukan peti kemas di terminal peti kemas serta denda. Keterlambatan tersebut dapat dipicu oleh berbagai faktor-faktor yang mempengaruhi produktivitas bongkar muat dikapal.

Berdasarkan pengalaman peneliti saat melaksanakan praktek laut selama satu tahun di MV. Sinar Sabang dengan rute pelayaran Surabaya, Singapura, Belawan, Malaysia, dan Thailand, penulis mengalami berbagai masalah yang berkaitan dengan bongkar muat. Pada saat proses bongkar muat di Terminal Peti Kemas (TPS) Surabaya terdapat masalah yang mengganggu produktivitas bongkar muat. Salah satunya adalah kerusakan pada *gantry crane* dimana pelabuhan mempunyai tiga buah *gantry crane* dan pada saat itu hanya berfungsi satu *gantry crane*. Dalam keadaan normal produktivitas bongkar muat satu *crane* bisa melakukan 25 box per jam jadi kalau kita memakai tiga *crane* berarti bisa menghasilkan 75 box perjamnya per satu *crane*. Akan tetapi bila *crane* tersebut mengalami kerusakan produktivitas akan terhambat. Permasalahan tersebut menyebabkan keterlambatan bongkar muat kurang lebih selama tiga puluh enam jam dan kapal peneliti harus menunggu antrian untuk memulai proses *cargo operation*. Terjadi di Terminal Peti Kemas Surabaya yang mengakibatkan produktivitas terhambat

karena kerusakan pada *gantry crane*. Cuaca juga termasuk salah satu faktor yang menghambat produktivitas bongkar muat, jika cuaca sedang buruk tidak ada toleransi untuk melanjutkan *cargo operation* di Terminal Peti Kemas Surabaya. Hal ini dikarenakan pentingnya keselamatan proses bongkar muat dan ketepatan waktu yang harus dipenuhi agar tidak menimbulkan masalah sedikitpun.

Berdasarkan permasalahan diatas, maka saya selaku penulis mengajukan judul:

**“ANALISA FAKTOR-FAKTOR YANG MENGHAMBAT
PRODUKTIVITAS BONGKAR MUAT PETI KEMAS DI MV. SINAR
SABANG”**

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang dan judul yang sudah ada, maka saya selaku penulis merumuskan masalah yang meliputi:

- 1.2.1 Faktor-faktor luar apa saja yang menghambat produktivitas bongkar muat peti kemas di MV. Sinar Sabang?
- 1.2.2 Dampak apa saja yang disebabkan dari terhambatnya produktivitas bongkar muat peti kemas di MV. Sinar Sabang?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan yang hendak dicapai penulis dalam penelitian ini sesuai dengan permasalahan yang telah dirumuskan sebagai berikut:

- 1.3.1 Untuk menganalisis faktor-faktor luar yang menghambat produktivitas bongkar muat peti kemas di MV. Sinar Sabang.
- 1.3.2 Untuk mengetahui dampak yang disebabkan dari terhambatnya produktivitas bongkar muat peti kemas di MV. Sinar Sabang.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat yang hendak dicapai penulis dalam penelitian ini sesuai dengan permasalahan yang telah dirumuskan adalah sebagai berikut:

- 1.4.1 Penelitian ini dapat menjadi tambahan informasi bagi pembaca tentang faktor-faktor luar yang menyebabkan terhambatnya produktivitas bongkar muat peti kemas di MV. Sinar Sabang.
- 1.4.2 Penelitian ini dapat menjadi acuan dan tambahan pengetahuan tentang dampak apa saja yang disebabkan dari terhambatnya produktivitas bongkar muat peti kemas di MV. Sinar Sabang.

1.5 Sistematika Penulisan

Untuk memudahkan jalan penulisan dalam pembahasan permasalahan yang penulis amati, maka sangat diperlukan penyusunan skripsi penulis menggunakan sistematika dalam penulisannya. Adapun penulisannya sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini terdiri dari latar belakang, perumusan masalah, batasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Merupakan suatu tujuan pustaka yang berisikan landasan teori yang menjadi dasar penelitian suatu masalah dan kerangka pikir.

BAB III METODE PENELITIAN

Pada bab ini terdiri dari waktu dan tempat dimana penulis melakukan penelitian pada saat itu, teknik pengumpulan data, dan metode penelitian yang digunakan.

BAB IV ANALISA DATA DAN PEMBAHASAN MASALAH

Pada bab ini terdiri dari gambaran umum objek yang diteliti, analisa hasil penulisan, pembahasan masalah, dan menganalisa hasil permasalahan.

BAB V PENUTUP

Pada bab ini terdiri dari kesimpulan dan saran dari hasil penelitian.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Tinjauan Pustaka

2.1.1 Analisis

Menurut Lexy J. Moleong analisis data adalah proses mengorganisasikan dan mengurutkan data ke dalam pola, kategori, dan satuan uraian dasar sehingga dapat ditemukan tema dan dapat dirumuskan hipotesis kerja seperti yang disarankan oleh data.³

Menurut peneliti analisis merupakan penguraian suatu pokok secara sistematis dalam menentukan bagian, hubungan antar bagian serta hubungannya secara menyeluruh untuk memperoleh pengertian dan pemahaman yang tepat. Berdasarkan rumusan di atas dapatlah kita menarik kesimpulan bahwa analisis data bermaksud pertama-tama mengorganisasikan data. Data yang terkumpul banyak dan terdiri dari catatan lapangan dan tanggapan peneliti, gambar, foto, dokumen berupa laporan, biografi, artikel, dan sebagainya. Pengorganisasian dan pengelolaan data tersebut bertujuan menemukan tema dan hipotesis kerja yang akhirnya diangkat menjadi teori substansif.

2.1.2 Produktivitas

Menurut Eddy Herjanto produktivitas merupakan suatu ukuran yang menyatakan bagaimana baiknya sumber

³ Lexy J. Moleong, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, (Bandung: Remaja Rosdakarya, 2006), hlm. 280.

daya diatur dan dimanfaatkan untuk mencapai hasil yang optimal⁴. Jadi produktivitas adalah suatu ukuran untuk menyatakan kemampuan sumber daya untuk menghasilkan sesuatu dengan pengaturan dan pemanfaatan agar tercapai hasil yang optimal. Produktivitas dapat digunakan sebagai tolak ukur keberhasilan suatu industri dalam menghasilkan suatu barang atau jasa. Produktivitas sebagai perbandingan antara totalitas pengeluaran pada waktu tertentu dibagi totalitas masukan selama periode tersebut juga diartikan sebagai perbandingan ukuran harga bagi masukan dan hasil, perbedaan antara kumpulan jumlah pengeluaran dan masukan yang dinyatakan dalam satu-satu (unit) umum.

2.1.3 Bongkar Muat

2.1.3.1 Pengertian Bongkar Muat

Dalam proses distribusi barang terdapat proses bongkar muat yang dilakukan di dermaga atau terminal-terminal peti kemas. Barang yang diangkut dari pelabuhan asal dan selanjutnya akan dibongkar pada pelabuhan tujuan. Pelabuhan asal (produsen) yaitu pelabuhan atau tempat dimana barang dihasilkan dan selanjutnya akan didistribusikan. Sedangkan pelabuhan tujuan yaitu pelabuhan yang digunakan untuk proses bongkar. Dalam hal ini kegiatan

⁴ Eddy Herjanto, *Manajemen Operasi*, (Jakarta:Grasindo, 2007), hlm. 29.

bongkar muat sangat penting dalam proses pengiriman dan penerimaan barang. Menurut D.A. Lasse bongkar dan/atau muat adalah aktivitas menurunkan dan menaikkan barang dari/ke kapal ⁵. Pelaksanaan bongkar muat dari dan ke kapal dilakukan oleh perusahaan bongkar muat (PBM), baik swasta BUMN.

Apabila status muatan kapal adalah *charter*, maka penunjukan perusahaan bongkar muat dilakukan oleh pemilik barang dan apabila kapal itu adalah *liner service* maka penunjuk perusahaan bongkar muat dilakukan oleh perusahaan pelayaran satu hari sebelum pelaksanaan bongkar muat. Sistem ini tidak diperkenankan apabila barang memerlukan pemeriksaan bea cukai atau dokumennya belum siap. Untuk bongkar muat barang berbahaya harus disiapkan alat pemadam kebakaran. Peralatan yang digunakan dalam proses bongkar muat harus disesuaikan dengan jenis muatan, bentuk kemasan maupun berat volume. Kegiatan bongkar muat peti kemas dapat dilakukan di terminal konvensional maupun di terminal khusus peti kemas. Bongkar muat di terminal konvensional biasanya untuk pelayaran dalam negeri dengan menggunakan kapal semi *container*, sedangkan bongkar muat peti kemas di terminal khusus peti kemas

⁵ D.A. Lasse, *Managemen Kepelabuhan*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2016), hlm. 358.

diperuntukkan bagi kegiatan ekspor impor dan menggunakan *full container vessel*.

2.1.3.2 Alat-alat Bongkar Muat

Menurut Nur Rohmah alat bantu bongkar muat diartikan sebagai alat bantu yang dapat dipakai untuk kelancaran kegiatan membongkar barang dari kapal ke darat atau sebaliknya ⁶. Dengan pemakaian alat bantu bongkar muat yang sesuai dengan jenis barang yang akan dibongkar atau dimuat, maka kinerja akan lebih efektif dan efisien.

Untuk menunjang kegiatan bongkar muat peti kemas, maka dermaga peti kemas harus dilengkapi dengan alat-alat bongkar muat mekanis yang canggih, seperti *gantry crane*, *spreader*, dan lain-lain. Umumnya masalah yang sering dihadapi pada alat-alat mekanis seperti itu adalah teknik pemakaiannya sehingga tidak merusak muatan peti kemas serta tidak membahayakan keselamatan umum. Alat-alat bongkar muat peti kemas, antara lain:

⁶ Nur Rohmah, op.cit., hlm. 82.

2.1.3.2.1 *Crane Kapal (Ship Gear)*



Gambar 2.1 *Crane kapal*

Alat ini yang biasanya terletak dibagian tengah kapal berfungsi untuk mengangkat peti kemas dari palka kapal, kemudian dipindahkan ke dermaga. Lengan dari *crane* kapal harus cukup panjang, sehingga dapat memindahkan muatan dari palka ke dermaga. Sistem yang digunakan pada *crane* kapal serupa dengan *crane* kapal pada umumnya, yakni menggunakan kawat baja, dengan motor sebagai penggeraknya.

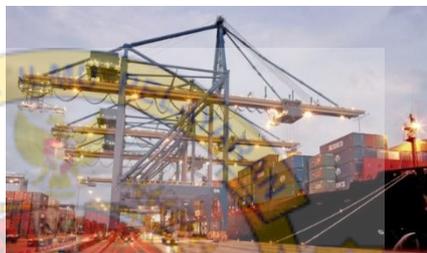
2.1.3.2.2 *Hook Crane*



Gambar 2.2 *Hook crane*

Hook/pengait adalah alat yang digunakan untuk membantu mengangkat beban dengan cara di kaitkan. Sebuah *hook* angkat biasanya dilengkapi dengan kait pengaman untuk mencegah pelepasan dari kaitan *wire rope sling* ataupun rantai dari beban yang terpasang.

2.1.3.2.3 *Gantry Crane*



Gambar 2.4 *Gantry crane*

Gantry crane adalah jenis *crane* portal tinggi berkaki tegak yang mengangkat benda dengan *hoist* yang dipasang di sebuah troli, *hoist* dan dapat bergerak secara horizontal pada rel atau sepasang rel dipasang di bawah balok atau lantai kerja. sebuah *gantry crane*, memiliki ujung balok pendukung bertumpu pada kaki tegak beroda berjalan pada rel diatas pondasi, sehingga bahwa seluruh *crane* dapat dipindahkan di sepanjang bangunan sementara *hoist* dapat dipindahkan ke

sana kemari. Sebuah *gantry crane* dapat pula ditempatkan di luar bangunan (*outdoor*).

2.1.3.2.4 *Spreader*



Gambar 2.5 *Spreader*

Spreader adalah alat yang digunakan untuk mengangkat peti kemas dan muatan yang disatukan. *Spreader* yang digunakan untuk wadah memiliki mekanisme penguncian di setiap sudut yang menempel empat sudut wadah

2.1.3.2.5 *Top Loader Truck*



Gambar 2.6 *Top Loader Truck*

Top loader truck alat bongkar muat kapal ini seperti *forklift* tetapi mempunyai kemampuan

mengangkat petikemas dan mempunyai jangkauan pengangkatan yang terbatas.

2.1.3.2.6 *Container Truck (Trailer atau Chasis)*



Gambar 2.7 *Container Truck*

Container truck (trailer atau chasis) adalah kendaraan pengangkut peti kemas dari *container yard* ke *gantry crane*.

2.1.2 **Peti Kemas**

2.1.2.1 Pengertian peti kemas



Gambar 2.8 **Peti kemas**

Menurut Sudarsono peti kemas dapat dikatakan sebagai gudang mini yang bergerak dari satu tempat ke lain tempat sebagai akibat dari adanya pengangkutan⁷.

⁷ Sudarsono, *Operasi Peti Kemas dan Pertanggungannya*, (Jakarta: Rineka Cipta, 1994), hlm. 1.

Penggunaan peti kemas pada waktu itu dimaksudkan untuk memperlancar arus angkutan, bahan-bahan, perlengkapan atau barang-barang dalam jumlah banyak dengan cepat tanpa menimbulkan resiko kerusakan serta mengimbangi kebutuhan di daerah lain. Peti kemas merupakan penerapan sederhana dari fasilitas-fasilitas penyimpanan sementara yang dapat dimuati dan dipindahkan sebagai unit dalam angkutan laut. Menurut penulis, peti kemas (*container*) adalah suatu kemasan yang dirancang khusus dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali, dipergunakan untuk menyimpan dan membungkus atau membawa muatan dalam peti-peti yang sama dalam proses pengiriman barang.

2.1.4.2 Jenis-jenis peti kemas

Peti kemas dibagi dalam enam kelompok, yaitu:

2.1.4.2.1 *General cargo container*



Gambar 2.9 *General cargo contain*

General cargo container adalah peti kemas yang dipakai untuk mengangkut muatan umum (*general cargo*).

2.1.4.2.2 *Thermal container*



Gambar 2.10 *Thermal container*

Thermal container adalah peti kemas yang dilengkapi dengan pengatur suhu untuk muatan tertentu. Peti kemas yang termasuk kelompok *thermal* adalah:

2.1.4.2.2.1 *Insulated container*



Gambar 2.11 *Insulated container*

Peti kemas yang dinding bagian dalamnya diberi isolasi agar udara

dingin di dalam peti kemas tidak merembes ke luar.

2.1.4.2.2.2 *Reefer container*



Gambar 2.12 *Reefer container*

Peti kemas yang dilengkapi dengan mesin pendingin unruk mendinginkan udara peti kemas sesuai dengan suhu yang diperlukan bagi barang yang mudah busuk, seperti sayuran, daging, atau buah-buahan.

2.1.4.2.2.3 *Heated container*



Gambar 2.13 *Heated container*

Peti kemas yang dilengkapi dengan mesin pemanas agar udara di

dalam peti kemas dapat diatur pada suhu panas yang diinginkan.

2.1.4.2.3 *Tank container*



Gambar 2.14 *Tank container*

Tank container adalah tangka yang ditempatkan dalam kerangka peti kemas yang dipergunakan untuk muatan cair (*bulk liquid*) maupun (*bulk gas*).

2.1.4.2.4 *Dry bulk container*



Gambar 2.15 *Dry bulk container*

Dry bulk container adalah *general purpose container* yang dipergunakan khusus untuk mengangkut muatan curah (*bulk cargo*).

2.1.4.2.5 *Flat rack container*



Gambar 2.16 *Flat rack container*

Flat rack container adalah peti kemas yang terdiri dari lantai dengan dinding pada ujungnya.

2.1.4.2.6 *Special container*



Gambar 2.17 *Special container*

Specials container adalah peti kemas yang khusus dibuat untuk muatan tertentu, seperti peti kemas untuk muatan ternak (*cattle container*) atau muatan kendaraan (*car container*).

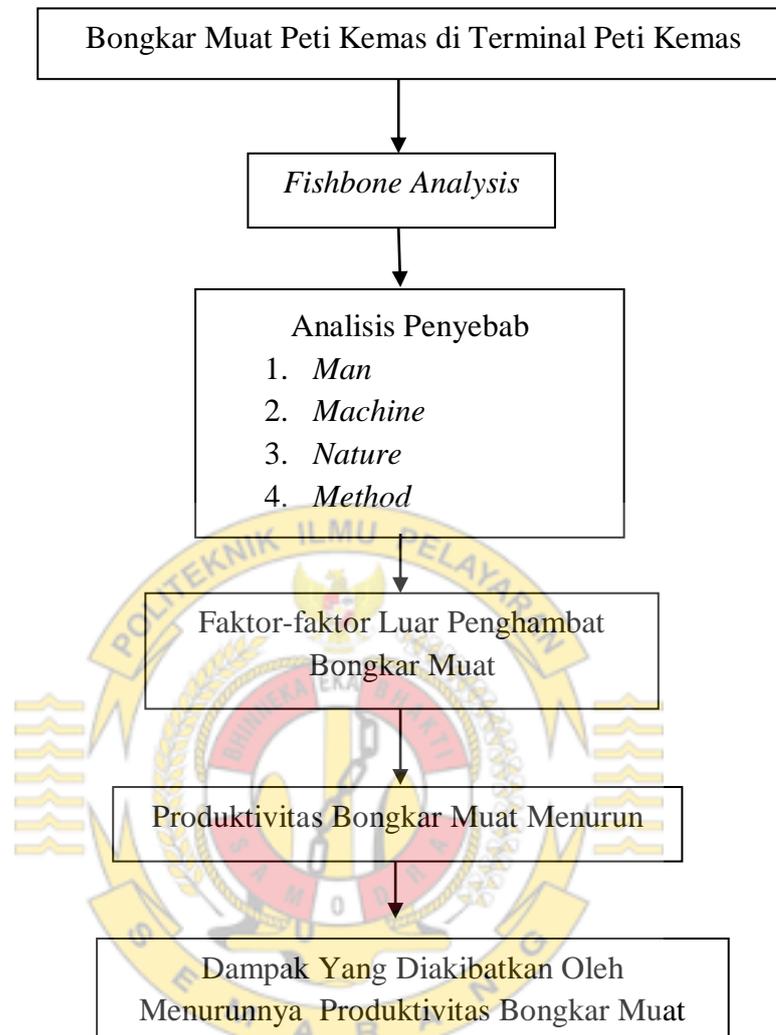
2.1.5 **MV. Sinar Sabang**



Gambar 2.18 MV. Sinar Sabang

MV. Sinar Sabang adalah sebuah kapal pengangkut peti kemas berbendera *Singapore* dengan *deadweight tonnage* 233351 T dengan kapasitas angkut 1740 peti kemas , milik perusahaan PT. Samudera Indonesia yang berada di jalan Kali Besar Barat nomor 39. Kapal ini berjenis *full container ship* atau disebut juga *cellular ship*, kapal tersebut dengan ciri-ciri dan kelengkapan khusus semata-mata hanya dipergunakan untuk mengangkut peti kemas dalam seluruh palka dan tempat yang tersedia. Dengan hanya mengangkut peti kemas baik dipalka maupun digeladak utamanya dengan cara menumpuk secara vertikal keatas. Kapal ini beroperasi dengan daerah pelayaran Surabaya, Belawan, Malaysia, Singapura, Thailand. Selama melaksanakan praktek laut di kapal ini, proses bongkar muat menggunakan *crane* dari darat, kapal ini mempunyai dua *crane* tetapi hanya digunakan di pelabuhan tertentu yang tidak memiliki *crane*.

2.2 Kerangka Pikir



Gambar 2.19 Bagan alur kerangka pikir

2.2.1 Faktor-faktor luar penghambat produktivitas bongkar muat peti kemas

Dalam proses bongkar muat sering ditemukan gangguan atau faktor penghambat bongkar muat yang mengakibatkan menurunnya produktivitas bongkar muat. Faktor-faktor luar penghambat antara lain:

2.2.1.1 Cuaca buruk (*bad weather*)

Cuaca buruk adalah salah satu faktor luar yang dapat menghambat proses bongkar muat peti kemas. Bongkar muat

akan di tunda untuk beberapa saat sampai cuaca membaik untuk alasan *safety*.

2.2.1.2 *Crane breakdown*

Crane breakdown atau disebut dengan kerusakan yang terjadi pada *Crane* pada pelabuhan, hal ini sangat berpengaruh pada proses bongkar muat dan dapat menyebabkan gangguan produktivitas bongkar muat

2.2.1.3 Kinerja *stevedoring* lambat atau tidak efektif

Stevedoring adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga atau muat barang ke dermaga ke dalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan *crane* kapal.

2.2.1.4 Keterlambatan alat pengangkut peti kemas

Alat pengangkut peti kemas adalah *truck container* yang membawa peti kemas dari *container yard* menuju *gantry crane*. jika dalam pengangkutan muatan peti kemas mengalami keterlambatan maka *gantry crane* akan menunggu *truck* sampai datang, hal ini dapat menyebabkan *delay*.

2.2.2 Dampak yang diakibatkan oleh menurunnya produktivitas bongkar muat.

Penurunan produktivitas bongkar muat menyebabkan berbagai masalah yang merugikan bagi perusahaan maupun

pihak pelabuhan dan pendistribusian barang, dampaknya antara lain:

2.2.2.1 Keterlambatan bongkar muat yang tidak sesuai *schedule*

Setiap kegiatan bongkar muat peti kemas dari kapal ke pelabuhan begitu sebaliknya, terdapat *schedule* dan *plan* yang sudah ditetapkan agar bongkar muat tepat waktu. Menurunnya produktivitas menyebabkan bongkar muat tidak sesuai jadwal dan tidak tepat waktu, hal ini dapat menyebabkan kerugian bagi pihak yang bersangkutan.

2.2.2.2 Muatan *delay*

Menurunnya produktivitas bongkar muat menyebabkan muatan menjadi *delay*. Di pelabuhan asal muatan peti kemas menumpuk dan di pelabuhan tujuan kekurangan muatan.

2.2.2.3 Menambah antrian kapal

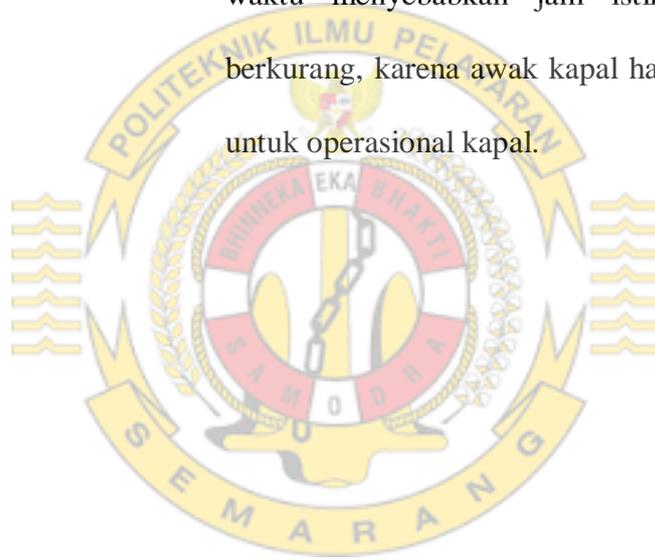
Bagi kapal yang melaksanakan proses bongkar muat dan mengalami penurunan produktivitas akan mengakibatkan penambahan waktu bongkar muat dan mengakibatkan kapal lain harus menunggu.

2.2.2.4 Kerugian operasional kapal

Produktivitas bongkar muat yang rendah menyebabkan kerugian bagi perusahaan pelayaran, dikarenakan penggunaan bahan bakar tidak sebanding dengan muatan yang dibawa.

2.2.2.5 Jam kerja awak kapal bertambah

Proses bongkar muat yang tidak tepat waktu menyebabkan jam istirahat awak kapal berkurang, karena awak kapal harus selalu *stand by* untuk operasional kapal.



BAB V

PENUTUP

5.1 Simpulan

Simpulan dari penelitian ini adalah :

5.1.1 Bongkar muat peti kemas dapat berjalan dengan lancar apabila dalam proses bongkar muat peti kemas tidak mengalami hambatan dari peralatan bongkar muat tersebut. Hambatan-hambatan yang dimaksud adalah faktor yang berasal dari luar dalam arti bukan dari kapal. Hambatan-hambatan tersebut antara lain:

5.1.1.1 *Crane breakdown*

Komponen utama bongkar muat peti kemas adalah *gantry crane* untuk memindahkan muatan peti kemas dari kapal ke pelabuhan serta sebaliknya. Jika *gantry crane* mengalami kerusakan, proses bongkar muat peti kemas akan terhambat.

5.1.1.2 Cuaca buruk

Dalam hal kelancaran proses bongkar muat, cuaca merupakan faktor luar yang berkaitan dengan *safety* atau keselamatan. Cuaca yang buruk yang terjadi menjadikan kapal harus menunggu sampai cuaca kembali membaik.

5.1.1.3 Kerusakan *cell guide*

5.1.2 Dampak-dampak yang terjadi jika produktivitas bongkar mat peti kemas terhambat yaitu:

5.1.2.1 Keterlambatan bongkar muat yang tidak sesuai *schedule*

Bongkar muat yang berlangsung harus sesuai dengan *schedule* yang telah ditentukan. Keterlambatan dalam proses bongkar muat dapat mengacaukan *schedule* yang telah ada dan dapat menyebabkan kerugian pihak kapal maupun pelabuhan.

5.1.2.2 Menambah antrian kapal

5.2 Saran

Penulis menyarankan

5.2.1 *Crane Breakdown*

Nahkoda atau Muallim satu memberikan masukan atau saran agar operator pelabuhan melakukan perawatan secara rutin terhadap peralatan yang di gunakan untuk bongkar muat. Pihak kapal dan perusahaan agar saling aktif dalam melakukan pengecekan langsung terhadap kinerja *crew* dan peralatan bongkar muat di pelabuhan.

5.2.2 Cuaca Buruk

Nahkoda atau Muallim satu agar mewaspadaai perubahan cuaca yang terjadi, selalu berdiskusi dan mendapatkan *update* cuaca.

5.2.3 Kerusakan *cell guide*

Untuk *crew* kapal agar selalu mengawasi proses bongkar muat yang sedang berlangsung, agar proses bongkar muat tidak merusak *cell guide* dan melakukan perawatan *cell guide* kapal agar dalam proses bongkar muat tidak mengalami kerusakan *cell guide*.

DAFTAR PUSTAKA

- Bungin, Burhan, 2006, *Metode Penelitian Kuantitatif*, Kencana, Jakarta.
- Herjanto, Eddy, 2007, *Manajemen Operasi*, Grasindo, Jakarta
- Lasse, D. A, 2016, *Manajemen Kepelabuhan*, Raja Grafindo Pustaka, Jakarta
- Moleong, J. Lexy, 2006, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, PT Remaja Rosdakarya, Jakarta.
- Neolaka, Amos, 2014, *Metode Penelitian dan Statistik*, PT Remaja Rosdakarya, Bandung.
- Rohmah, Nur, 2015, *Pengusahaan Pelabuhan*, Unnes Press, Semarang.
- Suyono, R.P, 2003, *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*, PPM, Jakarta.
- Subandi, 2013, *Manajemen Peti Kemas*, Arcan, Jakarta.
- Sudarsono, 1994, *Operasi Peti Kemas dan Pertanggungannya*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Suryabrata, Sumadi, 2006, *Metodologi Penelitian*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Tim Penyusun PIP Semarang, 2019, *Pedoman Penyusunan Skripsi Jenjang Pendidikan Diploma IV*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Wikipedia, 2020, *Diagram Ishikawa*, diakses pada tanggal 6 Februari 2020
https://id.wikipedia.org/wiki/Diagram_Ishikawa

LAMPIRAN 1
SHIP PARTICULAR

SHIP PARTICULAR						
MV.SINAR SABANG						
SINGAPORE						
1	Name of Vessel	MV SINAR SABANG				
2	Flag & Port of Registry	SINGAPORE				
3	Official No.	394694				
4	CALL SIGN	9V7718				
5	INMARSAT F : TLX &TelNo	764872591				
	FAX No	764875753				
	Email	sinarsabang@samudera.dualog.net				
6	INMARSAT C No	456351610				
7	MMSI & DSC ID	563516000				
8	IMO. No	9435284				
9	Owner	Samudera Shipping Line.Ltd				
	Operator	Samudera Shipping Line.Ltd				
	Managing Company	Samudera Indonesia Ship Management				
10	Builder	WENCHONG SHIPYARD GUANGZHOU CHINA				
11	Class	Nippon KaijiKyokai				
12	Kind of Vessel	Container vessel				
13	Navigation Area	A1-A2-A3				
14	Type Of Vessel	Gear Full Cellular Container				
15	Date of Keel Laid	June 6,2008				
16	Date of launching	Oct 14,2008				
17	Date of Delivery	Oct 14,2008				
18	Length Over All	175.50 M				
19	Length Perpendicular	166.1 M				
20	Bredth Moulded	27.40 M				
21	Depth moulded	14.30 M				
22	Light Ships	8846.5				
23	Load Line	SUMMER	TROPICAL	WINTER	FRESH	TROPICAL FW
	Freeboard	3.433 M	3.206 M	3.360 M	3.234 M	3.206 M
	Draft Extreme	10.900 M	11.127 M	10.673 M	11.099 M	11.127 M
	Deadweight	23351.2 T	24269.3 T	22442.1 T	24155.6 T	24269.3 T
24	International Net Tonnage	10.392 T				
25	International Gross Tonnage	18.321 T				
26	Container Storage	On Deck	736 TEUS	Reefer Cntr. Cap.300 Point		
		In Hold	996 + 22 FEU			
		TOTAL	1740 TEUS			
27	Main Engine	MAN / B & W ,Type 7 S 60 MC-C,16660 KW				
	MCR	(16,660 kw) 22,332 PS X 105 Rpm				
	NOR	(15,785 kw) 22,332 PS X 105 Rpm				
28	Fo Tank Capacity	1639.6 T				
29	Service Speed	19.8 Kts				
30	Trial Max.Speed	21.76 Kts				
31	Fuel Oil Consumption of M/Eng	168 + 5% g/kw at 90% MCR (14206.5kw)				
32	Complements	22 Persons Including Master				

**LAMPIRAN 2
CREWLIST**

*Name/identification No.of*Vessel : **MV.SINAR SABANG/ 9V7718** *Master/owner/Charterer:
Agent in Singapore : **Samudera Shipping Line Ltd** **SAMUDERA SHIPPING LINE PTE.LTD**
Date of arrival **11-Jul-18**

No.	Name	Sex	Date of birth	Nationality	Travel Document No.	Expire Date of Travel Document	Duties on Board
1	INDRA CHANDRA	M	22.12.1965	Indonesia	B 1975328	09.09.2020	MASTER
2	EDY APRIANSYAH	M	17.04.1978	Indonesia	A 8715728	11.08.2019	C/O
3	HUSEIN ISKANDAR ALAM	M	23.02.1978	Indonesia	C 0411063	16.05.2023	2/O
4	FRANSISCUS RENDDY IVVANI	M	17.02.1995	Indonesia	A 8202338	04.07.2019	3/O
5	AGUSTINUS PENGA PARU	M	18.08.1960	Indonesia	A 2581622	24.11.2020	C/E
6	RAHHARJO	M	02.10.1967	Indonesia	A 9195060	22.10.2019	2/E
7	DAVID DOMMITS	M	24.05.1979	Indonesia	B 7609006	24.07.2022	3/E
8	PRISTI ADI NUGRAHA	M	10.03.1995	Indonesia	A 806532	05.05.2019	4/E
9	SUPENO	M	29.04.1967	Indonesia	A 9248173	30.10.2019	BOSUN
10	CHARIS MUNANDAR	M	05.09.1969	Indonesia	B 4283541	01.07.2021	A/B
11	MULYADI	M	03.06.1977	Indonesia	B 9707794	09.03.2023	A/B
12	RICHARD ROYKE SUPIT	M	17.11.1967	Indonesia	B 8869530	02.01.2023	A/B
13	CORNELIS TANAMAL	M	30.06.1971	Indonesia	B 1664447	30.07.2020	E/F/MAN
14	KUSNAN	M	18.01.1974	Indonesia	B 4567199	10.08.2021	OILER
15	ASEP SAMSUDIN	M	05.04.1972	Indonesia	B 4931452	05.09.2021	OILER
16	ACEP SOLEHUDIN	M	13.11.1981	Indonesia	B 0619447	09.03.2020	ELECT
17	TARYONO	M	05.08.1973	Indonesia	B 0728673	16.03.2020	CH.COOK
18	SUAIB HASANUDDIN	M	18.12.1995	Indonesia	B 6870397	10.01.2022	STEWARD
19	ALDO SHARON RORING	M	31.10.1982	Indonesia	B 4331552	10.06.2021	O/S
20	WAHYU DAMAYANTI	F	16.06.1996	Indonesia	B 7142210	14.06.2022	D / CADET
21	MAHENDRALDO PUTRA AKBAR	M	22.07.1998	Indonesia	B 9598673	15.03.2023	D / CADET
22	SUPRABOWO	M	24.06.1997	Indonesia	B 9191483	13.02.2023	E / CADET

I certify that above information is, to be the best of my knowledge and belief, true in every particular.
Date this made : 08 July 2018

* Delete whichever is inapplicable



Capt. Indra Chandra

* Master/Owner/Charterer/Agent

LAMPIRAN 3

WAWANCARA

A. Daftar Responden

1. Responden 1 : Nahkoda
2. Responden 2 : *Chief Officer*
3. Responden 3 : Bosun

B. Hasil Wawancara

Wawancara terhadap Nahkoda MV. Sinar Sabang penulis lakukan saat melaksanakan praktek laut pada periode Oktober 2017 sampai dengan Oktober 2018. Berikut adalah daftar wawancara beserta respondennya.

1. Responden 1

Nama : Akbar Saleh

Jabatan : Nahkoda

Tanggal wawancara : 17 April 2018

Cadet : “Selamat pagi *capt*, mohon izin bertanya *capt*. untuk kejadian kemarin apa yang menyebabkan *crane breakdown*?”

Nahkoda : “oh iya pagi det, tentang kejadian kemarin itu banyak penyebabnya det “.

Cadet : “Mohon izin bertanya *capt*, salah satu penyebab

terjadinya *crane breakdown* itu apa ya *capt*?”.

Nahkoda : “Salah satunya adalah kurangnya perawatan pada alat-alat bongkar muat yang ada di darat dan juga operator kurang berhati-hati dalam

pemakaian alat bongkar muat peti kemas tersebut”.

Cadet : “Lantas, bagaimana cara untuk mencegah terjadinya *crane breakdown capt*, dan apa dampaknya bagi kapal?”.

Nahkoda : “kerusakan seperti ini sangat merugikan, sebenarnya, kerusakan seperti ini dapat dicegah dengan selalu memaintenance peralatan bongkar muat agar pada saat digunakan bisa berjalan dengan baik”.

Cadet : “ Terima kasih *capt* untuk penjelasannya”.

Nahkoda : “ Iya det sama-sama”.

2. Responden 2

Nama : Edy Apriansyah

Jabatan : *Chief Officer*

Tanggal wawancara : 24 Januari 2018

Cadet : “ Deras sekali *chief* hujannya, padahal ini bongkar muat belum selesai “

Chief Officer : ” Iya det, kalau hujan deras dan cuaca tidak mendukung seperti ini bongkar muat akan berhenti det, demi menjaga keselamatan *crew* dan operator yang sedang bekerja”.

Cadet : “Jika bongkar muat berhenti, apa tidak membuang waktu *chief* ? padahal kapal harus berangkat sesuai *schedule Chief*?”

Chief Officer : “kalau kondisi cuaca kita tidak bisa menebak, baik buruknya cuaca kita tidak bisa mengatur, jadi kalau sudah datang hujan pasti cargo operation sudah berhenti, itu sangat merugikan juga. Pasalnya waktu terbuang untuk menunggu hujan atau angin kembali stabil dan reda”.

Cadet: : “Terimakasih *chief* atas penjelasannya”.

Chief Officer : “ Iya det sama-sama”.

3. Responden 3

Nama : Supeno

Jabatan : Bosun

Tanggal wawancara : 16 Juni 2018

Cadet : “Itu kenapa ya bos kok *cell guide* kapal selalu bengkok kalau waktu bongkar muat?”.

Bosun : “Itu karena benturan pada saat bongkar muat det, operatornya tidak pas waktu melakukan pemuatan atau pembongkaran, muatan dipaksa masuk, tapi posisinya tidak pas pada *cell guide* kapal”.

Cadet : “Kalau sudah seperti itu, apa yang kita lakukan bos?”.

Bosun : “Ya kita bilang ke *crew* darat supaya operatornya berhati-hati lagi”.

Cadet : “Apa penyebab hal tersebut terjadi bos dan apa dampaknya bagi kapal kita?”.

Bosun : “*cell guide* sering sekali mengakali kebengkokan bahkan bisa patah, kebanyakan karena operator saat menjalankan crane tidak berhati hati dan menimbulkan kejadian tersebut. Hal ini membuat jam kerja awak kapal bertambah dengan harus memperbaiki *cell guide* dan menghambat proses bongkar muat peti kemas”

Cadet : “Terima kasih bos atas penjelasannya”.

Bosun : “Iya det sama-sama”.

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Wahyu Damayanti
2. Tempat, Tanggal lahir : Ponorogo, 16 Juni 1996
3. Alamat : Jl Srigading no. 3A RT 03 RW 02 Kelurahan Paju,
Kecamatan Ponorogo, Kabupaten Ponorogo, Jawa
Timur
4. Agama : Islam
5. Jenis Kelamin : Perempuan
6. Nama orang tua
 - a. Ayah : Darmadi
 - b. Ibu : Sri Wahyu Handayani
 - c. Alamat Orang tua : Jl Srigading no. 3A RT 03 RW 02 Kelurahan Paju,
Kecamatan Ponorogo, Kabupaten Ponorogo, Jawa
Timur
7. **Riwayat Pendidikan**
 - a. SD : SD Negeri 2 Paju Ponorogo lulus tahun 2009
 - b. SMP : SMP Negeri 4 Ponorogo lulus tahun 2012
 - c. SMA : SMA Negeri 3 Ponorogo lulus tahun 2015
 - d. Perguruan Tinggi : Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang lulus
tahun 2020
8. **Pengalaman Praktek Laut (PRALA)**

PERUSAHAAN : PT. Samudera Indonesia Tbk.

KAPAL : MV. Sinar Sabang

MASA LAYAR : 17 Oktober 2017- 17 Oktober 2018

ALAMAT : Jalan Kali Besar Barat No.39, RT. 7/RW. 3,
Roa Malaka, Tambora, Kota Jakarta Barat,
Daerah Khusus Ibukota Jakarta 11230).