



**OPTIMALISASI PROSES PEMUATAN *PLYWOOD* DI
KAPAL MV. ASIKE GLOBAL**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

**ASEP SURYADI NUGRAHA
NIT. 52155587 N**

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2020

HALAMAN PERSETUJUAN

**OPTIMALISASI PROSES PEMUATAN *PLYWOOD* DI KAPAL MV.
ASIKE GLOBAL**

Disusun Oleh :

ASEP SURYADI NUGRAHA
NIT. 52155587 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran
Semarang, 2020

Dosen Pembimbing I
Materi



Capt, TRI KISMANTORO, MM, M.Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19751012 199808 1 001

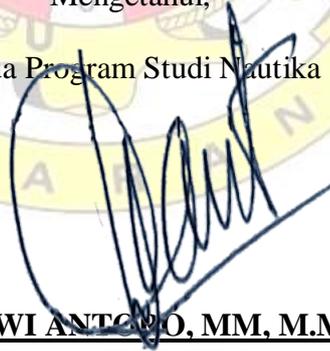
Dosen Pembimbing II
Metodelogi dan Penulisan



TONY SANTIKO, S.ST, M.Si., M.Mar.E
Penata Tk. I (III/b)
NIP. 19760107 200912 1 001

Mengetahui,

Ketua Program Studi Nautika



Capt. DWI ANTORO, MM, M.Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19740614 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “OPTIMALISASI PROSES PEMUATAN *PLYWOOD* DI KAPAL MV. ASIKE GLOBAL” karya,

Nama : ASEP SURYADI NUGRAHA

NIT : 52155587 N

Program Studi : NAUTIKA

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari, tanggal.....

Semarang,

2020

Penguji I

Capt. ARIKA PALAPA, M.Si., M.Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19760709 199808 1 001

Penguji II

Capt. TRI KISMANTORO, MM, M.Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19751012 199808 1 001

Penguji III

Capt. AKHMAD NDORI, S.ST., M.M, M.Mar
Penata Tk. I (III/c)
NIP. 19770401 201012 1 002

Mengetahui
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran
Semarang

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

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan di bawah ini :

Nama : ASEP SURYADI NUGRAHA

NIT : 52155587 N

Program Studi : NAUTIKA

Skripsi dengan judul “ OPTIMALISASI PROSES PEMUATAN *PLYWOOD* DI KAPAL MV. ASIKE GLOBAL”.

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 orang lain 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, 27 JANUARI 2020

Yang membuat pernyataan,



ASEP SURYADI NUGRAHA
NIT. 52155587 N

MOTO DAN PERSEMBAHAN

1. Pendidikan merupakan perlengkapan paling baik untuk hari tua.
(Aristoteles)
2. Banyak kegagalan dalam hidup ini dikarenakan orang-orang tidak menyadari betapa dekatnya mereka dengan keberhasilan saat mereka menyerah. (Thomas Alva Edison)
3. Ketergesaan dalam setiap usaha membawa kegagalan. (Herodotus)

Persembahan:

1. Orang tua saya, Ayah Suradi dan Ibu Endang
Siti Amini.
2. Almamater saya, PIP Semarang
3. Saudara kandung saya, teman-teman saya.

PRAKATA



Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena dengan rahmat serta hidayah-Nya penulis telah mampu menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Optimalisasi Proses Pemuatan *Plywood* Di Kapal MV. Asike Global”**

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. Ayah dan Ibu tercinta yang selalu memberikan dukungan, motivasi dan doa, serta saudara saya yang selalu menyemangati.
2. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc, M.Mar selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Capt. Dwi Antoro, MM, M.Mar selaku ketua jurusan Nautika PIP Semarang.
4. Bapak Capt. Tri Kismantoro, MM, M.Mar selaku dosen pembimbing materi skripsi.

5. Bapak Tony Santiko, S.ST, M.Si., M.Mar.E selaku dosen pembimbing metodologi dan penulisan skripsi.
6. Seluruh dosen di PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.
7. Perusahaan PT. Pelayaran Korindo dan seluruh *crew* kapal MV. Asike Global yang telah memberikan saya kesempatan untuk melakukan penelitian dan praktek laut serta membantu penulisan skripsi ini.
8. 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.

Semarang2020

Penulis

ASEP SURYADI NUGRAHA
NIT. 52155587 N

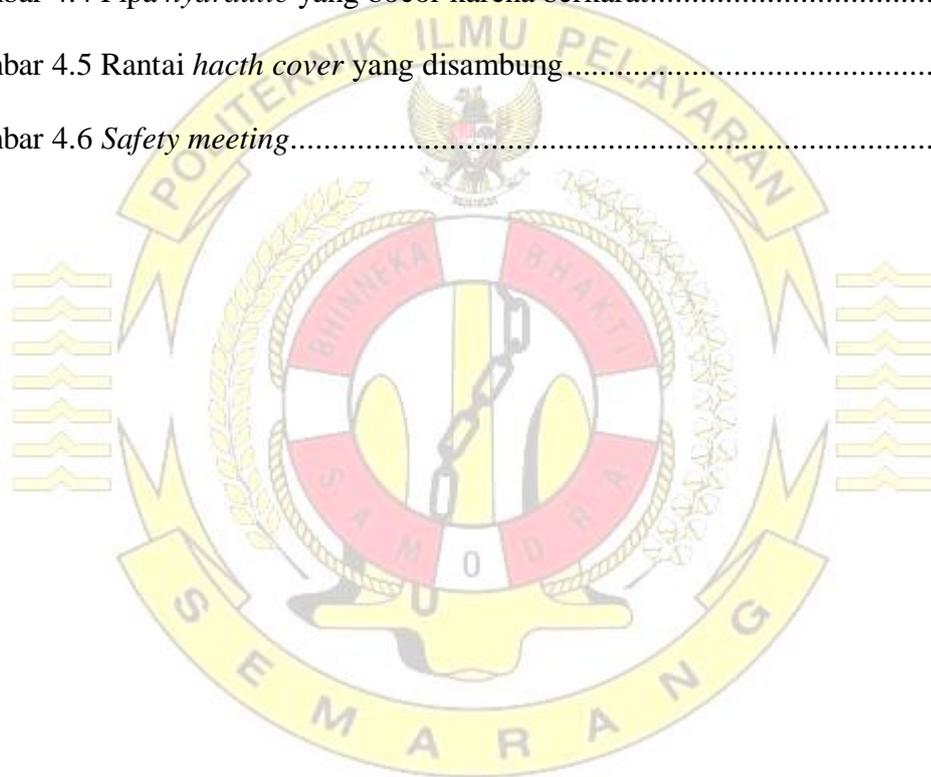
DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
INTISARI.....	xiii
ABSTRACT	xiv
BAB I : PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar belakang	1
1.2 Perumusan masalah.....	3
1.3 Batasan masalah	3
1.4 Tujuan penelitian	4
1.5 Manfaat penelitian	5
1.6 Sistematika penulisan.....	6
BAB II : LANDASAN TEORI.....	9
2.1 Tinjauan pustaka.....	9

2.2 Definisi operasional	14
2.3 Kerangka berpikir	17
BAB III : METODE PENELITIAN.....	19
3.1 Pendekatan dan desain penelitian	19
3.2 Fokus dan Lokus Penelitian	20
3.3 Sumber Data Penelitian.....	21
3.4 Teknik pengumpulan data	22
3.5 Teknik analisa data	25
BAB IV : ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	28
4.1 Gambaran umum	28
4.2 Analisis Masalah.....	31
4.3 Pembahasan Masalah	44
BAB V : PENUTUP	55
5.1 Simpulan	55
5.2 Saran	55
DAFTAR PUSTAKA	57
LAMPIRAN	58
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	65

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Berpikir	19
Gambar 4.1 Gambaran Umum Kapal	29
Gambar 4.2 Gambar Buruh Bongkar Muat	33
Gambar 4.3 Bocornya pipa pada <i>control balance</i>	37
Gambar 4.4 Pipa <i>hydraulic</i> yang bocor karena berkarat.....	39
Gambar 4.5 Rantai <i>hatch cover</i> yang disambung.....	39
Gambar 4.6 <i>Safety meeting</i>	48



DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 <i>Ship Particullar</i>	29
---	----



INTISARI

Nugraha, Asep Suryadi, 52155587 N, 2020, “*Optimalisasi Proses Pemuatan Plywood Di Kapal MV. Asike GLobal*”, Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Tri Kismantoro, MM, M.Mar Pembimbing II: Tony Santiko, S.ST, M.Si., M.Mar.E

Banyaknya permasalahan-permasalahan manajemen, terutama dari segi perencanaan dan pengorganisasian di dalam lingkungan proses pemuatan *plywood* dan masalah teknis yaitu keterampilan tenaga kerja baik itu buruh dan awak kapal dalam penanganan *plywood* yang dimuat serta penguasaan alat-alat bongkar muat yang sangat kurang, faktor cuaca mengingiat kegiatan memuat dilakukan di muara dan keterlambatan datangnya muatan yang di tarik oleh *tug boat* karena faktor cuaca.

Metode penelitian ini adalah 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, dan dokumentasi, sehingga dapat ditarik kesimpulan sebagai penyelesaian masalah.

Hasil dari penelitian ini akan menjelaskan dan menyelesaikan masalah dari faktor internal dan eksternal yang mempengaruhi proses pemuatan di kapal MV. Asike Global, faktor internal yang terdapat di atas kapal itu sendiri yaitu mulai dari awak kapal serta buruh yang kurang terampil dalam penanganan muatan *plywood*, alat bongkar muat yang sering rusak. Dan faktor eksternal dari terlambatnya tongkang yang disebabkan oleh cuaca karena proses pemuatan yang dilakukan berada di muara Kumai Pangkalan Bun dan teluk Waru Balikpapan, ketika cuaca seperti hujan lebat dan angin kencang tidak memungkinkan tongkang datang tepat waktu ke kapal dan proses memuat ketika cuaca seperti itu tidak mungkin untuk dilakukan karena akan membahayakan keselamatan jiwa dan akan menimbulkan kerusakan pada muatan itu sendiri. Serta *forklift* yang sering rusak ketika digunakan dalam proses pemuatan *plywood*. Segala upaya telah dilakukan agar proses pemuatan *plywood* dapat terlaksana dengan baik mulai dari menyiapkan peralatan memuat baik dari kapal itu sendiri maupun dari darat seperti *forklift*, serta melakukan perawatan perawatan yang baik terhadap *derrick* dan *hatch cover*.

Kata Kunci: *Plywood*, buruh , awak, alat bongkar muat

ABSTRACT

Nugraha, Asep Suryadi, 52155587 N, 2020, "Optimizing Plywood Loading Processes on Mv. Asike Global", Diploma IV Program, Nautical Study Program, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Advisor I: Capt. Tri Kismantoro, MM, M.Mar Supervisor II: Tony Santiko, S.ST, M.Si., M.Mar.E

Many management problems, especially in terms of planning and organizing in the plywood loading process environment and technical problems, the skills of workers both laborers and crew in handling plywood loaded and the mastery of loading and unloading equipment which is very lacking, weather factors bearing in mind loading activities carried out at the estuary and delays in the arrival of cargo pulled by the tug boat due to weather factors.

The method of this research is to study qualitative and descriptive research designs. Sources of research data taken are primary and secondary data. Data collection techniques with field research that discusses interviews and observations, and conclusions can be drawn as a problem.

The results of this study will explain and resolve the problem of internal and external factors that influence the loading process on the MV. Asike Global, internal factors contained on the ship itself are starting from the crew and workers who are less skilled in handling plywood loads, loading and unloading equipment that is often damaged. And external factors from the delay in barging caused by the weather due to the loading process carried out at Kumai estuary of Pangkalan Bun and Waru bay at Balikpapan, when the weather such as heavy rain and strong winds does not allow the barge to arrive on time to the ship and the loading process when such weather is not possible to do because it will endanger the safety of the soul and will cause damage to the cargo itself. As well as forklifts that are often damaged when used in the process of loading plywood. All efforts have been made so that the loading process of plywood can be carried out well starting from preparing equipment for loading both from the ship itself and from the land such as forklifts, as well as taking good care of the derrick and hatch cover.

Keywords: Plywood, labour, crew, loading and unloading equipment

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Sehubungan dengan adanya peraturan pemerintah dalam rangka meningkatkan pendapatan devisa negara, yaitu larangan mengekspor kayu-kayu dalam bentuk gelondongan. Maka industri kayu lokal diharuskan untuk mengolahnya menjadi bahan kayu setengah jadi sebelum diekspor. Salah satu bentuk komoditinya adalah berupa *plywood*. Kualitas dari *plywood* harus dijaga, bahkan ditingkatkan lagi sesuai dengan kualitas atau standar internasional yang diinginkan oleh pembeli atau pemesan. Pengawasan kualitas harus dimulai dari awal produksi hingga diterima oleh konsumen melalui sebuah media transportasi. Oleh sebab itu kapal sebagai media transportasi dalam proses ekspor *plywood* dituntut penanganan yang profesional, sehingga tidak mengalami penundaan dan keterlambatan dalam kegiatan bongkar muat *plywood* di pelabuhan maupun di pelabuhan tujuan, serta menghindari terjadinya kerusakan dan *claim* dari pemilik muatan.

Banyaknya permasalahan-permasalahan manajemen, terutama dari segi perencanaan dan pengorganisasian di dalam lingkungan proses pemuatan *plywood* dan masalah teknis yaitu keterampilan tenaga kerja baik

itu buruh dan awak kapal dalam penanganan *plywood* yang dimuat serta penguasaan alat-alat bongkar muat yang sangat kurang.

Pada waktu penulis melaksanakan praktek laut di MV. Asike Global, selama satu tahun yaitu pada Oktober 2017 sampai dengan Oktober 2018, penulis mengamati tentang penanganan muatan *Plywoods* dan kendala-kendala apa saja yang terjadi ketika penulis melakukan pengamatan ketika memuat muatan *plywoods*. Pada tanggal 25 April 2018 dikhawatirkan muatan bergeser didalam palka ketika melakukan pelayaran Balikpapan ke Pangkalan Bun dimana pada saat memuat *plywoods* terdapat ruang kosong yang seharusnya diberi *dunnage* agar muatan tersebut tidak bergeser yang mengakibatkan muatan menjadi rusak. Pada tanggal 3 Mei 2018 di Pangkalan Bun saat kegiatan memuat hampir selesai jumlah volume yang akan dimuat ternyata melebihi kapasitas ruang muat yang tersedia, sementara perusahaan pelayaran meminta agar muatan dapat dimuat semuanya ke dalam palka, proses memuat menjadi sulit dan lambat karena harus menyusun muatan secara rapat. Pada tanggal 29 April 2018 saat melakukan pemuatan di Pangkalan Bun kegiatan memuat dilakukan di muara sungai karena terbatasnya kedalaman air, muatan *plywoods* dan alat permuatannya diangkut dengan menggunakan tongkang dari lokasi pabrik ke kapal dengan waktu perjalanan 5-6 jam yang mengakibatkan lamanya proses pemuatan, serta terhentinya kegiatan memuat atas keterlambatan datangnya muatan. Jumlah alat permuatan seperti *forklift* yang kurang dan

ukuran *forklift* yang tidak sesuai mengakibatkan kegiatan memuat menjadi lama.

Maksud dari penulisan skripsi ini adalah sebagai bahan pertimbangan yang ditujukan baik kepada awak kapal maupun pihak terkait lainnya dalam mengambil tindakan untuk mengatasi masalah-masalah dalam bongkar muat *plywood* Berdasarkan uraian tersebut di atas maka penulis tertarik untuk mengadakan penelitian dengan judul “ **OPTIMALISASI PROSES PEMUATAN *PLYWOOD* DI KAPAL MV. ASIKE GLOBAL** ”

1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka dapatlah diambil beberapa perumusan masalah yang dapat menjadi pertanyaan dan membutuhkan jawaban, yang akan dibahas pada pembahasan bab-bab selanjutnya dalam skripsi ini. Adapun perumusan masalah itu sendiri, yaitu :

- 1.2.1 Bagaimana proses pemuatan *plywood* di MV. Asike Global?
- 1.2.2 Apa saja hambatan-hambatan dalam proses pemuatan *plywood* di MV. Asike Global?
- 1.2.3 Upaya apa saja yang dilakukan untuk mengatasi hambatan-hambatan dalam proses pemuatan *plywood* di MV. Asike Global?

1.3 Batasan Masalah

Mengingat beragamnya masalah-masalah yang terjadi pada setiap kapal dalam pemuatan muatan maka dalam skripsi ini diberikan batasan-

batasan pada pemuatan *plywood* di atas kapal MV. Asike Global. Pada proses pemuatan *plywood* ini dilakukan di pelabuhan Indonesia dengan menggunakan tenaga kerja warga negara Indonesia. Agar tidak terjadi kesimpangsiuran pengertian kata-kata dan istilah-istilah yang akan banyak digunakan dalam skripsi ini, maka dibuat batasan pengertian-pengertian istilah sebagai berikut :

- 1.3.1 *Lashing* : Kegiatan pengikatan muatan sebgan persiapan untuk menghadapi cuaca buruk dimana kapal akan mengoleng dan mengangguk.
- 1.3.2 *Dunnage* : Kayu terapan, kayu pematat atau ganjal.
- 1.3.3 *Forklift* : Truk kecil dengan alat dimukanya yang bentuknya dan cara kerjanya mekanis atau hidrolis dapat mengangkat muatan.
- 1.3.4 *Free Sling* : Area susunan *plywood* dimana luasnya kurang lebih 6 m yang sudah dipersiapkan dengan pre sling.
- 1.3.5 *Crate* : Satuan muatan *plywood* dalam bentuk kotak dengan ukuran yang bervariasi.
- 1.3.6 *Cargo Slings* : Tali kawat baja untuk mengangkat muatan.
- 1.3.7 *Belt Slings* : Sabuk untuk mengangkat muatan.

1.4 Tujuan Penelitian

Adapun maksud dan tujuan penulisan skripsi ini adalah :

1.4.1 Secara Umum

Untuk memenuhi program pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, sebagai syarat untuk mendapat ijazah Ahli Nautika Tingkat 3 (tiga) dan gelar Sarjana Sains Ilmu Terapan.

1.4.2 Secara Khusus

Untuk membantu memecahkan masalah yang sering timbul atau pada umumnya terjadi sehingga dapat dipakai bahan pertimbangan bagi pelaut atau pembaca guna menghasilkan pengoperasian kapal *general cargo* pada saat proses muat *plywood* dengan aman dan tepat waktu.

1.5 Manfaat Penelitian

Diharapkan dari hasil penelitian mengenai proses pemuatan *plywood* di kapal MV. Asike Global dalam skripsi ini diperoleh manfaat sebagai berikut :

1.5.1 Bagi Penulis

Akan menjadi suatu masukan yang sangat berarti untuk menambah wawasan dan pengetahuan tentang masalah-masalah yang akan dihadapi kelak apabila telah menjadi seorang Perwira di atas kapal, sehingga dapat memberikan suatu solusi yang mungkin dapat diambil berdasarkan teori-

teori yang telah didapat dibangku perkuliahan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang selama penulis menjadi Taruna.

1.5.2 Bagi Pembaca

1.5.2.1 Untuk meningkatkan keterampilan sumber daya manusia dalam hal pemuatan khususnya muatan *plywood*

1.5.2.2 Dapat memperoleh informasi dan pengetahuan guna dijadikan sebagai bahan acuan peneliti berikutnya sehingga dapat menyajikan hasil penelitian yang lebih baik dan akurat.

1.5.2.3 Memberikan sumbangan pemikiran kepada masyarakat pelaut pada umumnya dan dunia pada khususnya.

1.5.3 Bagi Lembaga Pendidikan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

1.5.3.1 Dapat memberikan perbendaharaan perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang.

1.5.3.2 Memberikan perbendaharaan karya ilmiah di kalangan Taruna Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, khususnya jurusan Nautika.

1.6 Sistematika Penulisan

Untuk memudahkan para pembaca dalam mengerti penyajian skripsi maka penulis menyusun dan menguraikan beberapa penjelasan singkat tentang materi pokok skripsi ini, dengan maksud supaya mudah dimengerti. Adapun penyusunan dan sistematika penulisan, adalah sebagai berikut.:

1.6.1 Bab I Pendahuluan

1.1 Latar Belakang Masalah.

1.2 Perumusan Masalah.

1.3 Batasan Masalah.

1.4 Tujuan Penelitian.

1.5 Manfaat Penelitian.

1.6 Sistematika Penulisan

1.6.2 Bab II Landasan Teori.

2.1 Landasan Teori.

2.2 Definisi Operasional

2.3 Kerangka Berpikir.

1.6.3 Bab III Metode Penelitian.

3.1 Pendekatan dan Desain Penelitian.

3.2 Fokus dan Lokus Penelitian.

3.3 Sumber Data Penelitian.

3.4 Teknik Pengumpulan Data

3.5 Teknik Analisa Data.

1.6.4 Bab IV Hasil penelitian dan Pembahasan masalah.

4.1 Hasil Penelitian.

4.2 Pembahasan Masalah.

4.3 Keterbatasan Penelitian.

1.6.5 Bab V Penutup

5.1 Simpulan.

5.2 Saran.

Daftar Pustaka.

Daftar Riwayat Hidup.

Lampiran-Lampiran.



BAB II

LANDASAN TEORI

2.1. Tinjauan Pustaka

2.1.1 Pengertian Muatan

Muatan kapal (*cargo*) merupakan objek dari pengangkutan dalam sistem transportasi laut, dengan mengangkut muatan sebuah perusahaan pelayaran niaga dapat memperoleh pendapatan dalam bentuk uang tambang (*freight*) yang sangat menentukan dalam kelangsungan hidup perusahaan dan membiayai kegiatan dipelabuhan.

Pengertian muatan kapal menurut Sudjatmiko (1995:64) adalah:

”Muatan kapal adalah; segala macam barang dan barang dagangan (*goods and merchandise*) yang diserahkan kepada pengangkut untuk diangkut dengan kapal, guna diserahkan kepada orang/barang dipelabuhan atau pelabuhan tujuan”.

Pengertian muatan kapal menurut PT Pelindo II (1998:9) adalah.

“Muatan kapal dapat disebut, sebagai seluruh jenis barang yang dapat dimuat ke kapal dan diangkut ke tempat lain baik berupa bahan baku atau hasil produksi dari suatu proses pengolahan”.

Menurut Arwinas (2001:9) “muatan kapal laut dikelompokkan atau dibedakan menurut beberapa pengelompokan sesuai dengan jenis pengapalan, jenis kemasan, dan sifat muatan.”

2.1.2 Pengertian *Plywoods*

Menurut J.F.Dumanaw (2007) dalam buku yang berjudul mengenal kayu, kayu lapis (*plywoods*) adalah papan buatan dengan ukuran tertentu yang terbuat dari beberapa lapisan finir yang jumlahnya ganjil dipasang dengan arah serat bersilangan saling tegak lurus, kemudian direkat menjadi satu pada tekanan tinggi dengan perekat khusus sesuai tujuan penggunaan kayu lapis. Finir adalah lembaran kayu yang tipis dari 0,23 mm sampai 6,00 mm, yang diperoleh penyayatan (pengupasan) dolok kayu jenis tertentu. Maksud dan tujuan pembuatan finir dan kayu lapis ialah untuk mendapatkan papan yang berukuran lebar. Selain itu juga untuk menghemat penggunaan kayu, memanfaatkan jenis-jenis kayu bernilai rendah, dan menambah kekuatan serta meningkatkan mutu kayu dengan memperindah segi dekoratif kayu.

Plywood dengan 3 lapisan disebut tripleks atau *three-ply*, lapis 5 (*5 ply*), lapis 7 (*7 ply*), lapis 9 (*9 ply*). Lapis 5 dan selebihnya disebut pula multipleks atau *multiply*.

2.1.3 Pengertian *Lashing*

Lashing atau pengikatan ialah tata cara dalam menjaga agar muatan itu kencang tidak bergeser terutama di atas dek dan berbentuk tali atau ikatan terhadap muatan agar tidak bergeser dari tempatnya. Yang dipergunakan ialah kawat baja atau rantai sesuai muatannya dan *long bar*. Muatan akan mengalami kerusakan jika tidak kencang atau

bergeser. *International Maritime Organization (Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing, London 2006)*. “*Lashing means is securing cargo to effectivelly ensure that a cargo is safe*“, yang mempunyai arti bahwa mengikat muatan adalah mengamankan muatan untuk dapat lebih meyakinkan bahwa keamanan muatan lebih efektif. Hal ini menekankan bahwa setiap muatan haruslah diikat sebagaimana mestinya sesuai standar keamanan bagi muatan itu sendiri. Dalam melaksanakan pengikatan muatan tersebut haruslah dapat diupayakan seefisien mungkin. Hal-hal yang menyangkut keamanan daripada muatan yang dimuat haruslah diperhatikan seteliti mungkin, karena mengikat muatan bukan suatu pekerjaan yang mudah untuk dikerjakan, sehingga muatan tersebut dapat terjamin keamanan dan keselamatannya.

“*International Maritime Organization (Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing, London 2006) pada chapter kedua yang menuliskan “Principle Of Safe Stowage and Securing of Cargoes (Cargo carried in containers, road vehicle ship born barges, railway wagons and other cargo transport unit should be secured to prevent from throught the voyage, damage or hazard to the ship, to the person on board and to the marine environment)”*”

Yang artinya bahwa setiap muatan dalam *container* atau mobil, peralatan kapal lain harus diberi pengamanan untuk mengatasi dari terjatuh sewaktu pelayaran, kerusakan ataupun mengundang resiko bahaya untuk kapal, kepada orang-orang di kapal dan terhadap lingkungan di sekitar perairan. *Lashing* adalah sistem pengamanan

muatan petikemas agar tidak bergerak dari tempatnya. Jangan sekali-kali melepaskan *lashing* dan menggantinya dengan yang baru, jika sedang berlayar. Lebih baik menambahkan lagi yang baru, dengan cara mengencangkan tambahan yang baru itu, kemudian yang lama dikencangkan. Adapun alat yang digunakan ialah kawat baja atau rantai sesuai muatannya dan *long bar*. Muatan akan mengalami kerusakan jika tidak kencang atau bergeser. Telah kita jelaskan bahwa *wire* dapat digunakan untuk mengencangkan muatan, akan tetapi ada cara lain yang di dalam bahasa Inggris disebut *lashing*. Penggunaan tali serabut (henep, manila, rami, nilon) hendaknya dihindarkan terutama bagi muatan karena berbahaya. Tali tersebut dapat molor dan mengendur jika ada tegangan, mudah terkelupas serta putus, dan mudah terpengaruh oleh perubahan cuaca. Kecuali dalam keadaan darurat sehingga tambahan boleh dengan tali lain untuk memperkuat dan mengencangkannya.

2.1.4 Pengertian Pengawasan

Dari sejumlah fungsi manajemen, pengawasan merupakan salah satu fungsi yang sangat penting dalam pencapaian tujuan manajemen itu sendiri. Fungsi manajemen lainnya seperti perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan tidak akan dapat berjalan dengan baik apabila fungsi pengawasan ini tidak dilakukan dengan baik. Dalam kamus bahasa Indonesia istilah Pengawasan berasal dari kata awas

yang artinya memperhatikan baik-baik, dalam arti melihat sesuatu dengan cermat dan seksama, tidak ada lagi kegiatan kecuali memberi laporan berdasarkan kenyataan yang sebenarnya dari apa yang diawasi”. Sedangkan menurut Prayudi (2008:80) pengawasan adalah suatu proses untuk menetapkan pekerjaan apa yang dijalankan, dilaksanakan, atau diselenggarakan itu dengan apa yang dikehendaki, direncanakan atau diperhatikan. Pengawasan terhadap *plywoods* secara obyektif harus dilakukan untuk memperlancar pemuatan, yang artinya pengawasan pemuatan dilakukan oleh satu orang anak buah kapal pada tiap-tiap palka, dimana pengawasan tidak hanya pengangkatan *plywoods* tetapi juga pengaturan penempatan *plywoods* di palka sesuai dengan rencana pemuatan. Pihak buruh mempunyai andil apabila terjadi kerusakan selama proses pemuatan. Posisi buruh mengenai hak dan kewajibannya sebagai pihak ketiga dalam bidang hukum perlu diperjelas lebih lanjut. Bilamana perusahaan bongkar muat (PBM) merusak perlengkapan kapal maupun muatan, maka Nahkoda atau Mualim I harus memperhatikan persyaratan tertulis yang menyangkut buruh.

2.1.5 Pengertian Kapal

Menurut UU RI No. 17 Th. 2008 Pasal 1, Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau

ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Sedangkan pengertian kapal menurut aturan 3 *International Regulation for Prevention Collision at Sea, 1972*. adalah: setiap jenis kendaraan air, termasuk kapal tanpa berat dan pesawat terbang laut, yang digunakan atau dapat digunakan sebagai sarana angkutan di air. Kapal *general cargo* adalah kapal yang dirancang untuk membawa muatan yang dikemas tetapi (*nonunitized*), pengiriman muatan dari segala jenis, bentuk, ukuran dan berat.

Dibandingkan dengan kapal container, kapal *general cargo* memakan waktu lebih lama untuk memuat dan membongkar muatan.

2.2. Definisi Operasional

Untuk memudahkan dalam pemahaman istilah-istilah yang terdapat dalam laporan penelitian terapan ini, maka penulis memberikan pengertian-pengertian yang kiranya dapat membantu pemahaman dan mempermudah dalam pembahasan laporan penelitian terapan yang dikutip dari beberapa buku (pustaka) sebagai berikut :

2.2.1. Anak buah kapal

Semua awak kapal kecuali Nakhoda secara administrasi tercantum dalam sijil anak buah kapal.

2.2.2. Tenaga kerja bongkar muat

Adalah orang yang bertugas di dalam palka untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang dibawah perintah *stevedore/foreman* kapal yang bertugas.

2.2.3. Foreman

Adalah pembantu *stevedore* untuk tugas tugas di dermaga untuk menunjang kelancaran kegiatan bongkar/muat.

2.2.4. Palka

Lubang pada ruang kapal tempat meyimpan muatan.

2.2.5. Tongkang

Suatu jenis kapal yang dengan lambung datar atau suatu kotak besar yang mengapung, digunakan untuk mengangkat barang dan ditarik dengan kapal tunda atau dengan mesin pendorong digunakan untuk mengangkat dan membawa muatan.

2.2.6. Barge to Ship

Barge to Ship adalah pemindahan muatan yang dilakukan dari tongkang ke atas kapal.

2.2.7. Stevedore

Adalah penanggung jawab bongkar muat barang di kapal sampai pekerjaan selesai atau hinggal kapal berangkat.

2.2.8. *Hogging*

Penempatan muatan yang di konsentrasikan pada ujung depan dan ujung belakang kapal.

2.2.9. *Sagging*

Penempatan muatan yang di konsentrasikan pada tengah - tengah kapal.

2.2.10. *Stowage plan*

Suatu bagan kapal dimana muatan ditempatkan, dilengkapi dengan data - data sebagai berikut: Pelabuhan muat, pelabuhan bongkar, jenis muatan, berat muatan dll.

2.2.11. *Dunnage*

Sesuatu yang ditempatkan antar muatan, atau antara muatan dan lantai atau dinding palka kapal, yang berfungsi sebagai penopang muatan untuk melindungi muatan.

2.2.12. *Forklift*

Suatu alat bantu yang digunakan untuk mengatur muatan di gudang dan untuk memindahkan muatan.

2.2.13. *Safety Working Load (SWL)*

Keamanan muat adalah berat beban maksimum yang dapat diangkut dengan aman, jumlah bobot maksimum yang diijinkan bagi seutas tali untuk dapat mengangkat beban tersebut dengan aman.

2.2.14. *Sling*

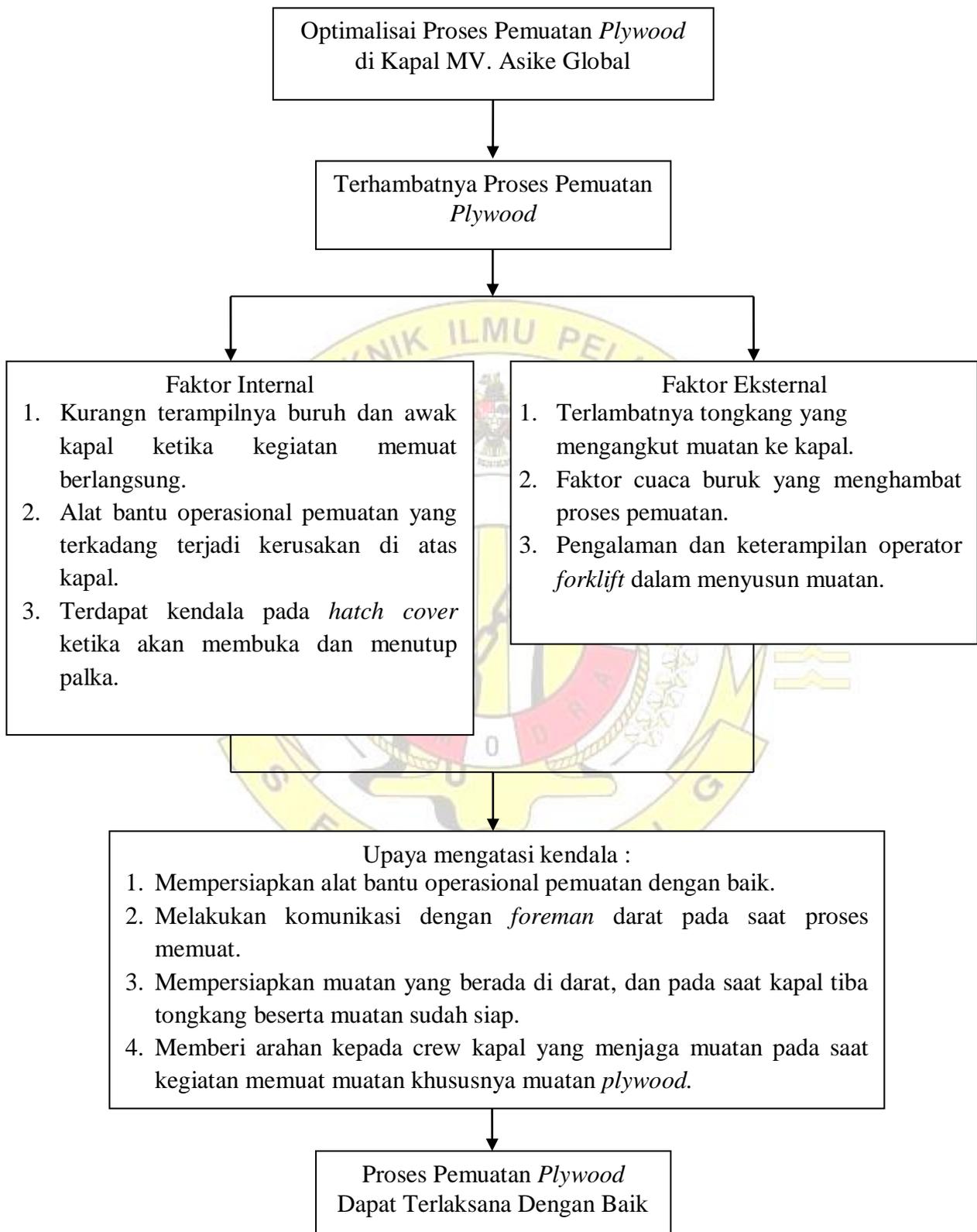
Suatu peralatan bongkar muat yang berupa tali manila atau kawat baja tak berujung pangkal, untuk mengangkut muatan atau peti.

2.2.15. *Stowage plan*

Rancangan penataan muatan adalah suatu bagan kapal dimana muatan ditempatkan, dilengkapi data-data pelabuhan muat dan pelabuhan bongkar, nama barang, jumlah, dan beratnya.

2.3. Kerangka Berpikir

Untuk mempermudah penulis dalam penyusunan skripsi, maka penulis menggunakan kerangka pemikiran secara sistematis berupa bagan. Pada kerangka yang disusun penulis, menitik beratkan pada penelitian tentang terhambatnya proses pemuatan di MV. Asike Global. Faktor-faktor tersebut antara lain disebabkan manusia, alat-alat dan cuaca yang tidak menentu, karena kegiatan memuat yang dilakukan tidak berada di suatu pelabuhan melaikan di muara sungai. Dengan memperhatikan fakta-fakta yang menyebabkan terjadinya hambatan, maka penulis yang telah melakukan observasi di atas kapal memberikan acuan-acuan dalam upaya pengoptimalan kegiatan memuat muatan *plywood* di atas kapal MV. Asike Global. Acuan tersebut berupa komunikasi yang dilakukan antara *crew* kapal dengan pemilik muatan, mempersiapkan muatan yang akan dimuat dan perawatan alat bongkar muat. Hal ini dilaksanakan dengan harapan proses memuat berjalan lancar dan aman.



Gambar 2.1 Kerangka Berpikir

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Setelah menganalisis masalah yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya penulis menarik kesimpulan bahwa terhambatnya proses memuat pada muatan *plywood* diakibatkan oleh beberapa faktor yaitu sebagai berikut :

- 5.1.1. Terlambatnya tongkang yang membawa muatan menuju ke muara.
- 5.1.2. Faktor cuaca seperti hujan, angin kencang dan kondisi muara yang berombak yang mengakibatkan proses pemuatan *plywood* menjadi terhambat.
- 5.1.3. Alat bantu operasional pemuatan yang terkadang terjadi kerusakan.
- 5.1.4. Kendala pada *hatch cover* ketika akan membuka dan menutup palka.
- 5.1.5. Kurangnya pengawasan terhadap muatan oleh mualim dan *crew* ketika kegiatan memuat berlangsung.

5.2. Saran-Saran

Setelah melakukan analisis masalah dan membahas masalah penulis memberikan saran-saran supaya proses pemuatan *plywood* dapat berlangsung dengan lancar, berikut adalah saran-saran yang penulis berikan yaitu :

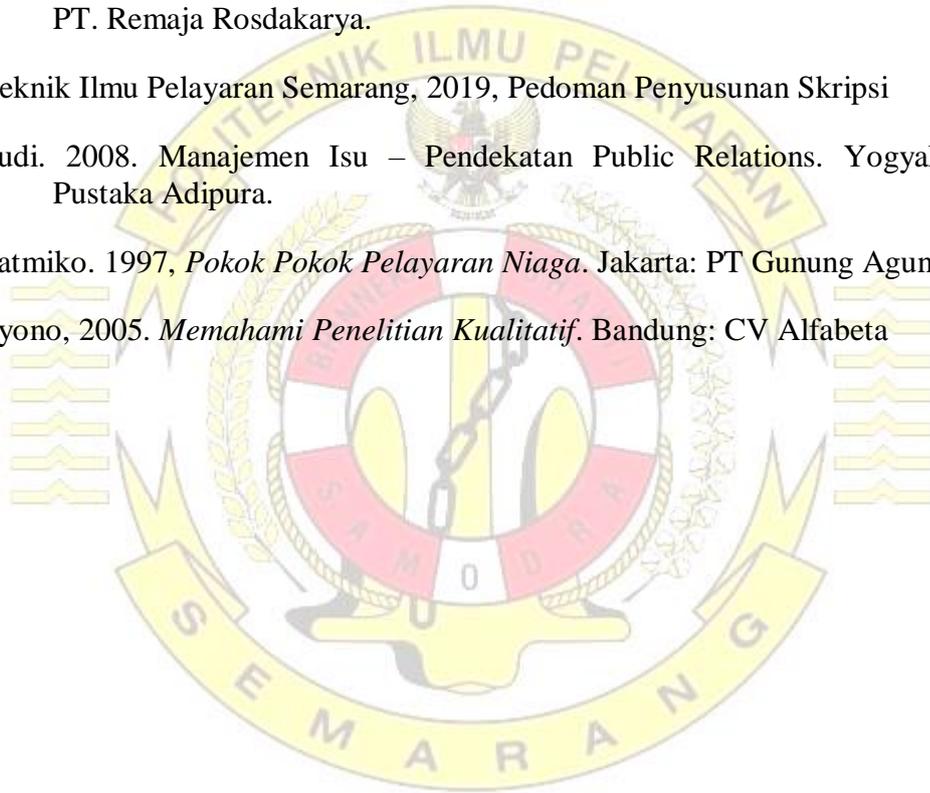
- 5.2.1. Mempersiapkan muatan yang berada di darat, dan pada saat kapal tiba tongkang beserta muatan sudah siap untuk dimuat.

- 5.2.2. Melakukan komunikasi yang baik antara pihak kapal dengan pihak darat pada saat proses memuat.
- 5.2.3. Mempersiapkan alat bantu operasional pemuatan dengan baik.
- 5.2.4. Memberikan arahan kepada *crew* kapal yang melaksanakan dinas jaga pada saat proses memuat
- 5.2.5. Melakukan perawatan pada *hatch cover* supaya pada ketika akan membuka palka tidak terjadi kendala.



DAFTAR PUSTAKA

- Arwinas, 2001, Petunjuk Penanganan Kapal dan Barang di Pelabuhan, Herindo Ergatama, Jakarta
- Dumanauw, J.F. 2007. Mengenal Kayu. Penerbit Kanius. Yogyakarta.
- Moleong, L.J. (2011). Metodologi Penelitian Kualitatif Edisi Revisi. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 2019, Pedoman Penyusunan Skripsi
- Prayudi. 2008. Manajemen Isu – Pendekatan Public Relations. Yogyakarta: Pustaka Adipura.
- Sudjatmiko. 1997, *Pokok Pokok Pelayaran Niaga*. Jakarta: PT Gunung Agung.
- Sugiyono, 2005. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: CV Alfabeta



LAMPIRAN WAWANCARA

Tanggal : 10 November 2019

Wawancara dengan : Mualim I MV. ASIKE GLOBAL (YOPY LAURENS
NGELO)

- 1 Hal apa saja yang menghambat proses pemuatan *plywood* menjadi tidak optimal selama bekerja di kapal MV. Asike Global ?

Jawab:

Selama saya bekerja sebagai mualim I dan menangani muatan *plywood* di kapal ini beberapa faktor mempengaruhi hal tersebut. Yang pertama faktor eksternal seperti cuaca, proses memuat dilakukan di muara dan di teluk jadi cuaca seperti angin kencang dan hujan sangat mempengaruhi kegiatan memuat muatan ke dalam palka dan dapat membahayakan bagi buruh dan muatan itu sendiri, memang faktor luar yang disebabkan oleh alam kita tidak bisa berbuat banyak yang dapat dilakukan hanyalah berdoa dan meminta keselamatan jiwa, kemudian selanjutnya adalah terlambatnya tongkang yang membawa muatan ke kapal, hal ini bisa disebabkan oleh kapal yang datang nya lebih cepat ke tempat tujuan sehingga tongkang belum siap di tempat, muatan belum selesai produksi dari pabrik sehingga tongkang harus menunggu sampai selesai produksi, jauhnya pabrik dengan posisi kapal berlabuh.

- 2 Bagaimana peranan awak kapal dalam dinas jaga untuk membantu agar proses pemuatan berjalan dengan lancar?

Sebelum melakukan pemuatan saya selaku mualim 1 dan bertanggung jawab atas muatan, saya selalu memberi arahan kepada mualim dan *crew* jaga pada saat itu juga untuk selalu berkomunikasi dengan *tally man* sudah berapa muatan yang masuk kedalam kapal dan kurang berapa yang masuk ke kapal, jika terjadi masalah segera melapor ke saya. Untuk pemuatan *plywood* ini biasanya ada dua pelabuhan bongkar yaitu Jakarta dan Surabaya, saya selalu menekankan kepada mualim jaga untuk berkomunikasi dengan *stevedor* agar tidak salah dalam peletakan muatan, karena jika terdapat kesalahan peletakan muatan waktu memuat akan menjadi lama lagi karena harus melakukan *shifting* untuk mengatur muatan kembali.

- 3 Apakah hal seperti itu pernah terjadi?

Ya, pernah suatu kejadian kita melakukan *shifting* karena komunikasi yang kurang baik mualim dan *crew* jaga dengan *stevedor*, mau tidak mau harus melakukannya agar proses bongkar menjadi mudah.

- 4 Apakah buruh bongkar muat sudah memenuhi?

Untuk buruh bongkar muat sendiri saya pikir dengan seiringnya waktu sudah baik tetapi saya khawatir dengan keselamatan dan kesehatan mereka yang tidak peduli dengan dirinya sendiri seperti contoh tidak memakai alat *safety* dalam bekerja dan waktu kerja yang berlebih yang akan berdampak

pada kesehatan mereka yang dikhawatirkan akan berpengaruh dalam proses pemuatan muatan.

- 5 Faktor internal apa yang menurut anda menjadi hambatan dalam proses pemuatan *plywood* ini?

Dari faktor internal seperti biasa *derrick* yang bermasalah pada *control ballance* yang bocor karena berkarat sehingga tidak bisa mengangkat beban yang berat meskipun *derrick* tersebut memiliki SWL 25 ton dan *wire derrick* yang sudah meragukan untuk mengangkat muatan yang lebih berat, dalam keadaan normal seharusnya *derrick* tersebut dapat mengangkat beban yang optimal. Kemudian palka yang terkadang mengalami kerusakan yang dikarenakan mesin *hydraulic* rusak dan pipa *hydraulic* yang bocor mengakibatkan palka tidak bisa dibuka maupun ditutup. Sekarang palka sudah ditutupi oleh terpal, hal tersebut digunakan untuk menghindari basahanya muatan ketika hujan dan hal ini akan berdampak ketika akan melakukan proses pemuatan harus mengangkat terpal tersebut oleh tenaga manusia. Hal tersebut akan berat kalau terpal dalam keadaan basah karena hujan.

- 6 Tindakan apa yang dilakukan untuk mengatasi hal tersebut?

Kami pihak kapal sudah melakukan yang terbaik dengan perawatan pada alat-alat tersebut seperti memberi *grease* pada *wire derrick*, mengganti *wire* jika di kapal terdapat *stock*. Di kapal perawatan sudah bagus tetapi ketika kapal membutuhkan *spare* selalu datang tidak tepat waktu. Untuk hal ini sudah hal biasa selama saya bekerja di perusahaan ini.

LAMPIRAN GAMBAR



Gambar 1 Pipa *jack hydraulic* pada palka yang berkarat



Gambar 2 Perawatan *wire derrick*



Gambar 3 *Forklift* yang mengangkat beban terlalu berat



Gambar 5 Tongkang muatan *plywood* *alongside* disisi sebelah kiri kapal



PT. PELAYARAN KORINDO

HEAD OFFICE:
WISMA KORINDO
JL. MT. HARYONO KAV. 62
JAKARTA 12780 INDONESIA

PHONE : 62-21- 797 5959 (HUNTING)
FAX : 62-21- 7976176
TELEX : 66034 ~ 6 KRD IA
PO. BOX: 3646, 4463, 4261, JAKARTA

SURAT PERINTAH MUTASI / NAIK No. 134 / PK – KPL – X /2017

Sesuai dengan Surat Perintah Mutasi dari PT. Pelayaran Korindo maka dengan diperintahkan kepada:

Nama : Asep Suryadi Nugraha
Tempat/Tgl. Lahir : Sumedang, 16 September 1996
Asal Diklat : Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang
Jurusan : Nautika

Yang bersangkutan dimutasi di atas kapal KM. Asike Global sebagai Cadet Deck Praktek Laut sejak tanggal 04 Oktober 2017.

Demikian Surat Perintah Mutasi ini kami buat untuk dapat dilaksanakan dengan baik dan penuh rasa tanggung jawab.

Dikeluarkan di Jakarta,
Pada tanggal 04 Oktober 2017

Iko Johansyah
Designated Person Ashore

Notes: Harap melapor ke kantor Agent PT. Pelayaran Korindo – Tg.Priok
Untuk sign On Buku Pelaut

Tembusan:

1. *Nahkoda KM. Asike Global*
2. *Dept. General Manager*
3. *Designated Person Ashore*
4. *Arsip*

TPI	CLERK	A. MGR	MGR	DEPELO	SH
TH	M. DIR	V. PRES	VPRES	V. DIR	UND



PT. PELAYARAN KORINDO

HEAD OFFICE:
WISMA KORINDO
JL. MT. HARYONO KAV. 62
JAKARTA 12780 INDONESIA

PHONE : 62-21- 797 5959 (HUNTING)
FAX : 62-21- 7976176
TELEX : 66034 ~ 6 KRD IA
PO. BOX : 3646, 4463, 4261, JAKARTA

SURAT PERINTAH MUTASI / TURUN
No. 316 / PK – KPL – X / 2018

Untuk Kelancaran pelayaran di kapal KM. Asike Global maka diinstruksikan kepada:

Nama : Asep Suryadi Nugraha
Tempat/Tgl. Lahir : Sumedang, 16 september 1996
Asal Diklat : Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang
Jurusan : Nautika

Yang bersangkutan dimutasi turun dari kapal KM. Asike Global sebagai Kadet Deck sejak tanggal 08 Oktober 2018, dengan alasan telah selesai masa PRALA 12 (Dua Belas) Bulan.
Demikian mutasi ini kami buat dengan sebenar-benarnya untuk dipergunakan seperlunya.

Dikeluarkan di Jakarta,
Pada tanggal 08 Oktober 2018

Iko Johansyah
Designated Person Ashore

Tembusan:

- 1. Nahkoda KM. Asike Global***
- 2. Dept. General Manager***
- 3. Designated Person Ashore***
- 4. Arsip***

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Asep Suryadi Nugraha
2. Tempat, Tanggal lahir : Sumedang, 16 September 1996
3. Alamat : Perum taman carina Blok 5 No. 15, Tg uncang,
Batu Aji, Batam
4. Agama : Islam
5. Nama orang tua
 - a. Ayah : Suradi
 - b. Ibu : Endang Siti Amini
6. **Riwayat Pendidikan**
 - a. SDN 02 Krendowahono Lulus 2009
 - b. SMP 1 Gondangrejo Lulus 2012
 - c. SMA Negeri Gondangrejo Lulus 2015
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
7. **Pengalaman Praktek Laut (PRALA)**

KAPAL : MV. Asike Global

PERUSAHAAN : PT. Pelayaran Korindo

ALAMAT : Wisma Korindo Lantai 6, Pancoran, Kota Jakarta Selatan, Daerah Khusus Ibukota Jakarta 12780