



**TERHAMBATNYA PROSES BONGKAR MENGGUNAKAN
CRANE DARAT PADA MUATAN CURAH SOYA BEAN MEAL
DI PELABUHAN CIGADING**

SKRIPSI

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

Oleh:

MUHAMMAD FAJRIL ISLAM ZEIN
541711306488 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG**

2021

HALAMAN PERSETUJUAN

**TERHAMBATNYA PROSES BONGKAR
MENGUNAKAN CRANE DARAT PADA MUATAN CURAH SOYA BEAN MEAL
DI PELABUHAN CIGADING**

Disusun Oleh:

MUHAMMAD FAJRIL ISLAM ZEIN
541711306488 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang,.....

Dosen Pembimbing I

Materi



OKVITA WAHYUNI, S.ST., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP.19781024 200212 2 002

Dosen Pembimbing II

Metode Penulisan



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

Mengetahui,

Ketua Program Studi Diploma IV
Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan



NUR ROHMAH, SE., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19750318 200312 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

TERHAMBATNYA PROSES BONGKAR MENGGUNAKAN CRANE DARAT
PADA MUATAN CURAH SOYA BEAN MEAL DI PELABUHAN CIGADING

Disusun oleh:

MUHAMMAD FAJRIL ISLAM ZEIN

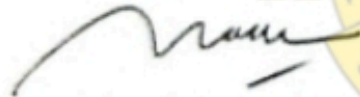
NIT. 541711306488 K

Telah Diujikan Dan Disahkan Oleh Dewan Penguji

Serta Dinyatakan Lulus Dengan Nilai.....

Pada Tanggal.....2021

Penguji I



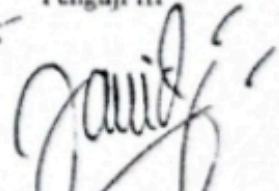
Capt. HADI SUPRIYONO, M.M., M.Mar
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19561020 198303 1 002

Penguji II



OKVITA WAHYUNI, S.ST., M.M
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19781024 200212 2 002

Penguji III



JANNY ADRIANSI DJARI, S.ST., M.M.
Penata (III/c)
NIP. 19800118 200812 2 002

Dikukuhkan oleh:

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG



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

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : MUHAMMAD FAJRIL ISLAM ZEIN
NIT : 541711306488 K
Jurusan : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul "**TERHAMBATNYA PROSES BONGKAR MENGGUNAKAN CRANE DARAT PADA MUATAN CURAH SOYA BEAN MEAL DI PELABUHAN CIGADING**" adalah benar hasil karya saya bukan jiplakan skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari skripsi ini.

Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang, 2021

Tang menyatakan



METERAL TEMPEL
10000
4D7E4A,IX414181752

MUHAMMAD FAJRIL ISLAM ZEIN
NIT. 541711306488 K

MOTTO

1. Man Jadda Wa Jadaa.
2. Percaya akan rencana Tuhan yang indah, kita hanya sebatas menjalaninya.
3. Sabar dalam kesulitan dan bertindak bijaksana dalam mengatasinya adalah sesuatu yang utama.
4. Selalu menjadi pribadi yang berguna untuk semua orang.



PRAKATA

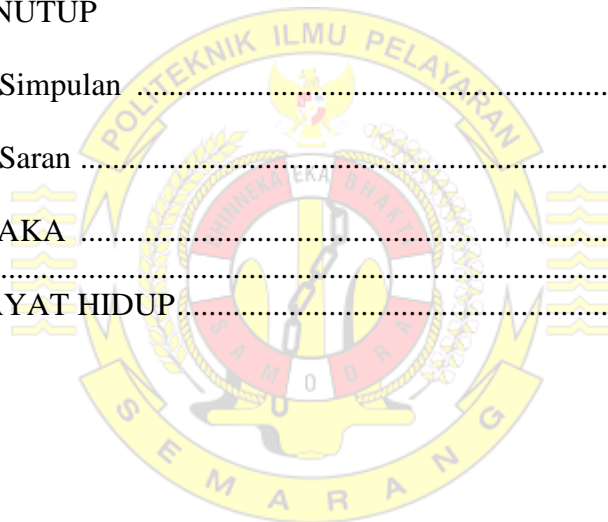
Skripsi ini penulis persembahkan untuk :

1. Allah SWT yang selalu memberikan rahmat dan hidayahnya dalam hidup penulis.
2. Rasullullah SAW yang telah memberi cahaya terang kepada umatnya dari masa jahiliyah ke masa yang penuh dengan ilmu pengetahuan dan kasih sayang.
3. Ayah Achmad Yaenu Najib dan Ibu Eni Retnowati tercinta yang tak hentinya memberikan doa dan kasih sayang serta jerih payah untuk keberhasilan dan cita-cita putramu ini.
4. Ibu OKVITA WAHYUNI, S.ST, M.M dan Bapak Capt. ARIKA PALAPA, M.Si., M.Mar yang selalu sabar membimbing hingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.
5. Teman-teman TALK yang selalu memberi dukungan kepada seluruh taruna dan taruni Prodi TALK.
6. Keluarga besar kelas KVIIIB (LIV) tetap kompak jangan lupakan kebersamaan kita dikala suka ataupun duka.
7. Seluruh teman-teman angkatan LIV, lanjutkan perjuangan kalian semua.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
HALAMAN MOTTO	v
PRAKATA	vi
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR LAMPIRAN	xi
ABSTRAKSI	xii
ABSTRACT	xiii
BAB I PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Rumusan Masalah	4
1.3. Tujuan Penelitian	4
1.4. Manfaat Penelitian	5
1.5. Sistematika Penulisan	6
BAB II LANDASAN TEORI	
2.1. Tinjauan Pustaka	8
2.2. Definisi Operasional	30
2.3. Kerangka Pikir Penelitian	32

BAB III METODE PENELITIAN	
3.1. Lokasi dan Waktu Penelitian	35
3.2. Data Yang Diperlukan.....	35
3.3. Metode Pengumpulan Data	36
3.4. Teknik Analisis Data.....	40
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
4.1. Gambaran Umum Objek Yang Diteliti	41
4.2. Analisa Hasil Penelitian	47
BAB V PENUTUP	
5.1. Simpulan	58
5.2. Saran	58
DAFTAR PUSTAKA	60
LAMPIRAN	61
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	78



DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Perbedaan Kinerja Operator <i>Crane</i>	55
---	----

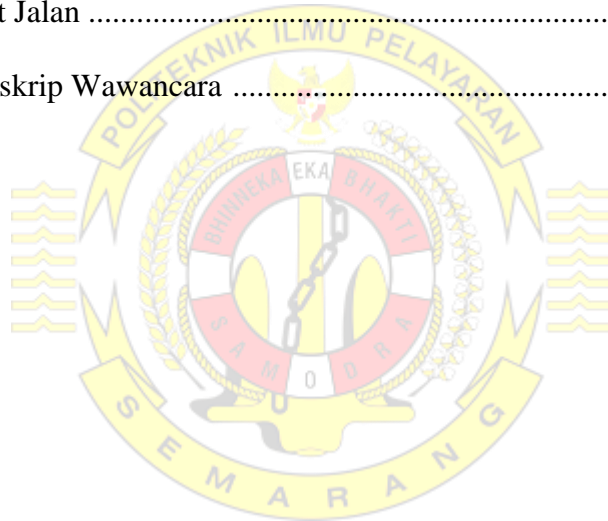


DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Gambar <i>Bulk Carrier</i>	10
Gambar 2.2 <i>Mini Bulk</i> ers	12
Gambar 2.3 <i>Handy Sized Bulk</i> ers.....	12
Gambar 2.4 <i>Handymax Bulk</i> ers	13
Gambar 2.5 <i>Panamax Bulk</i> ers.....	13
Gambar 2.6 <i>Cape-Sized Bulk</i> ers	14
Gambar 2.7 <i>VLBCs (Very Large Bulk Carriers)</i>	14
Gambar 2.8 <i>Crane Darat</i>	20
Gambar 2.9 <i>Ship Unloader</i>	20
Gambar 2.10 <i>Tiang Crane</i>	21
Gambar 2.11 <i>Boom</i> atau <i>Batang Pemuat</i>	22
Gambar 2.12 <i>Crane Hoist</i>	23
Gambar 2.13 <i>Kerek muat</i> atau <i>cargo block</i>	23
Gambar 2.14 <i>Wire</i>	24
Gambar 2.15 <i>Motor penggerak</i> atau <i>winch</i>	24
Gambar 2.16 <i>Penggaruk</i> atau <i>grab</i>	25
Gambar 2.17 <i>Conveyor</i>	26
Gambar 2.18 <i>Kerangka Pikir Penelitian</i>	32
Gambar 4.1 <i>Struktur pengelola di Pelabuhan Khusus Cigading</i>	45
Gambar 4.2 <i>Wire Crane</i> putus	49

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Surat Ijin Bongkar Muat	61
Lampiran 2 Nama-nama Pekerja	63
Lampiran 3 Permintaan Pelayanan Jasa	65
Lampiran 4 Lembar Ijin Kerja (LIK)	67
Lampiran 5 Dokumentasi Kantor PT. Wirama Indah Cigading	69
Lampiran 6 Bon Muat	71
Lampiran 7 Surat Jalan	73
Lampiran 8 Transkrip Wawancara	75



ABSTRAKSI

Zein, Muhammad Fajril Islam. 541711306488 K, 2021, “Terhambatnya Proses Bongkar Menggunakan *Crane* Darat Pada Muatan Curah *Soya Bean Meal* Di Pelabuhan Cigading”. Skripsi, Jurusan Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, PIP, Semarang. Pembimbing I: Okvita Wahyuni, S.ST, M.M., Pembimbing II: Capt. Arika Palapa, M.Si., M.Mar.

Perkembangan transportasi laut begitu pesat sesuai perkembangan zaman. Pelabuhan Cigading merupakan salah satu Pelabuhan khusus curah kering yang terbesar di Pulau Jawa dan Bali yaitu pelabuhan penghasil curah pangan yang menyalurkan hasilnya di Pulau Jawa khususnya wilayah Banten. Dalam kegiatannya Pelabuhan Cigading melakukan pembongkaran *soya bean meal* untuk produksinya. Dalam pelaksanaan pembongkaran muatan tersebut sering terjadi hambatan.

Adapun tujuan yang hendak dicapai dari hasil penelitian yang dilakukan penulis adalah untuk mengetahui hambatan-hambatan apa saja yang sering dihadapi Pelabuhan Cigading dalam memperlancar proses bongkar muatan curah *soya bean meal* dan meningkatkan kinerja dalam suatu proses bongkar tersebut guna menghindari keterlambatan.

Dalam skripsi ini metode penelitian yang digunakan adalah metode penelitian kualitatif yang mengatur suatu metode penelitian dengan menggunakan beberapa aspek seperti pengumpulan data lewat riset pustaka, wawancara dan dokumentasi. Dalam hal ini penulis melakukan observasi langsung ke pelabuhan dan ke Perusahaan Pelayaran, penulis melaksanakan wawancara dengan supervisor yang berhubungan langsung dengan proses bongkar tersebut.

Kata Kunci : bongkar muat, *crane* darat, *soya bean meal*

ABSTRACT

Zein, Muhammad Fajril Islam. 541711306488 K, 2021, *“The Delay of the Unloading Process Using Land Cranes on Soya Bean Meal Bulk Loads at the Port of Cigading.”* Thesis, Diploma IV Program, Study Program of Marine and Port Management, Marine Science Polytechnic Semarang, Supervisor I: Okvita Wahyuni, S.ST, M.M., Supervisor II: Capt. Arika Palapa, M.Sc., M.Mar.

According to the times, the development of sea transportation is so fast. The port of Cigading is one of the largest dry bulk ports on Java and Bali, as a port of bulk food-producing that distributes its products in Java, especially in Banten and its area. In its activities, Cigading Port unloads soya bean meal for its production. In the implementation of the load, obstacles often occur.

The aims to be achieved by the author from the research conducted are to find out what Cigading Port often faces obstacles in facilitating the unloading of soya bean meal bulk and improving performance in an unloading process to avoid delays.

In this thesis, the research method used is a qualitative research method using several aspects, such as data collection through library research, interviews, and documentation. In this case, the author directly observed the port and the shipping company and conducted interviews with supervisors directly related to the unloading process.

Keywords: loading and unloading process, land cranes, soya bean meal

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Berbicara mengenai dunia pelayaran niaga tidak terlepas dari kegiatan pembongkaran dan pemuatan, pengangkutan barang dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya. Sedangkan pembongkaran dan pemuatan itu sendiri dikelola oleh perusahaan bongkar muat yang mempunyai tugas dan tanggung jawab mulai dari pengangkutan barang dari kapal sampai barang tersebut ke gudang pelabuhan.

Dalam pelaksanaan pembongkaran muatan tersebut sering terjadi keterlambatan, sehingga kapal sandar di dermaga lebih lama dari waktu yang sudah ditentukan sebelumnya. Berdasarkan masalah yang timbul dalam penanganan bongkar muatan *Bulk Carrier* diantaranya: terbatasnya peralatan bongkar muat, tingkat kemampuan para TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat) serta keterampilan para pekerja tersebut pula, maka dari itu untuk memperlancar proses bongkar muat tersebut diperlukan tenaga ahli dan para TKBM yang profesional dan peralatan bongkar muat yang baik pula kondisinya guna untuk kelancaran kegiatan bongkar muat tersebut. Kegiatan bongkar muat di pelabuhan laut dapat dikatakan lebih sulit dan rumit bila dibandingkan dengan kegiatan bongkar muat di terminal angkutan darat. Sebagaimana diketahui bahwa kegiatan bongkar muat di pelabuhan laut harus melibatkan banyak pihak atau instansi terkait, terlebih bila komoditas

(barang dagangan) barang ekspor atau impor. Instansi-instansi tersebut antara lain KSOP (Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan), Bea dan Cukai, Imigrasi, Karantina, dan PCM (Pelabuhan Cilegon Mandiri).

Sebagaimana disebutkan instansi-instansi tersebut mempunyai tugas sebagai berikut.

1.1.1. KSOP mempunyai tugas melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi pemerintahan kegiatan di pelabuhan serta pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.

1.1.2. Menurut UU Nomor 17 Th. 2006 kepabeanan mengenai perubahan atas UU Nomor 10 Th. 1995. Bea Cukai terdiri atas dua kata, yaitu Bea dan Cukai. Dimana Bea adalah tindakan pungutan yang dipakai pada beberapa barang impor dan ekspor, sedangkan Cukai adalah tindakan pungutan dari pemerintah yang dipakai pada beberapa barang yang memiliki karakteristik tertentu sesuai dengan ketentuan UU Cukai.

Jadi, Bea Cukai merupakan tindakan pungutan dari pemerintah terhadap barang impor dan ekspor serta suatu barang yang memiliki karakteristik khusus.

1.1.3. Imigrasi mempunyai tugas memberikan izin terutama *crew* kapal asing yang kapalnya akan sandar di pelabuhan tersebut. Karena jika

tidak izin terlebih dahulu maka *crew* kapal tersebut tidak diperbolehkan turun dari kapal menuju ke darat.

1.1.4. Karantina (Kantor Kesehatan) mempunyai tugas mengecek kesehatan kapal terutama yang berhubungan dengan tumbuhan dan hewan, sebelum kapal sandar di pelabuhan. Sebagai antisipasi jika kapal tersebut membawa penyakit yang membahayakan.

1.1.5. PCM mempunyai tugas memberikan jasa pandu jika Kapten pada kapal tersebut meminta jasa pandu.

Hal ini merupakan faktor pokok dari proses muat bongkar. Dengan terlaksananya prosedur di atas maka proses muat bongkar tersebut akan berlangsung dengan teratur, sistematis, cepat, aman dan biaya yang dikeluarkan sekecil mungkin. Akan tetapi pada kenyataannya saat penulis melaksanakan penelitian di Pelabuhan bongkar khusus Cigading. Pada saat proses bongkar muatan dari kapal ke truk pengangkut yang menggunakan *Crane* Darat (*Shore Crane*) masih terdapat kendala yang membuat proses bongkar muatan tersebut berjalan dengan lamban yang disebabkan TKBM dan Operator *Crane* serta peralatan bongkar seperti *grape crane* dan putusnya *wire crane* pada saat proses bongkar muatan curah *soya bean meal* tersebut. Tentunya hal ini membuat proses bongkar muat tersebut tidak efektif sehingga proses bongkar tersebut tidak sesuai dengan prinsip-prinsip yang telah disebutkan di atas.

Data pendukung yang dapat penulis kutipkan disini bahwa pada tanggal 23 Mei 2020 telah terjadi putusnya *wire crane* yang mengakibatkan

keterlambatan pada proses bongkar muatan curah *soya bean meal*, yang seharusnya selesai bongkar pada tanggal 27 Mei 2020 terjadi keterlambatan sampai tanggal 29 Mei 2020. Faktor yang menyebabkan keterlambatan adalah peralatan bongkar muatan.

Dengan alasan tersebut, maka penulis tertarik untuk menuangkan dalam skripsi yang berjudul “**TERHAMBATNYA PROSES BONGKAR MENGGUNAKAN CRANE DARAT PADA MUATAN CURAH SOYA BEAN MEAL DI PELABUHAN CIGADING**”.

Hal ini bertujuan untuk mencari pemecahan masalah dengan mencari cara penanggulangan yang tepat dalam mengatasi permasalahan terhadap terjadinya keterlambatan proses bongkar muatan curah *soya bean meal* di Pelabuhan Cigading.

1.2. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas maka penulis merumuskan beberapa permasalahan sebagai berikut :

- 1.2.1. Faktor penghambat proses bongkar menggunakan *crane* darat ?
- 1.2.2. Apa saja dampak yang timbul pada proses bongkar menggunakan *crane* darat ?
- 1.2.3. Bagaimana tindakan yang dilakukan untuk menanggulangi hambatan tersebut ?

1.3. Tujuan Penelitian

Dalam penulisan skripsi ini, penulis mempunyai tujuan yang ingin dicapai, yaitu sebagai berikut.

- 1.3.1. Faktor penghambat penggunaan *crane* darat.
- 1.3.2. Dampak yang timbul pada proses bongkar menggunakan *crane* darat.
- 1.3.3. Tindakan untuk menanggulangi hambatan.

1.4. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian skripsi ini adalah :

1.4.1. Manfaat secara teoritis :

1.4.1.1. Dapat menambah wawasan, pengetahuan, pengalaman dan pengembangan pikiran bagi penulis dalam dunia kerja nantinya mengenai proses pembongkaran muatan curah *soya bean meal* dengan menggunakan *crane* darat.

1.4.1.2. Dapat menambah informasi dan wawasan bagi pembaca mengenai proses pembongkaran muatan curah *soya bean meal* dengan menggunakan *crane* darat.

1.4.1.3. Dapat menambah informasi dan wawasan kepada seluruh taruna-taruni Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang akan melaksanakan praktek darat.

1.4.2. Manfaat secara praktis :

Sebagai pertimbangan PT. Wirama Indah Cigading untuk mengambil keputusan terkait pemahaman proses pembongkaran muatan curah *soya bean meal* dengan menggunakan *crane* darat agar tidak terjadi kendala dalam proses pembongkarannya.

1.5. Sistematika Penulisan

Untuk memudahkan dalam mengikuti seluruh uraian dan pembahasan atas skripsi ini maka penulisan skripsi ini dilakukan dengan sistematika sebagai berikut.

BAB I. PENDAHULUAN

- 1.1. Latar Belakang
- 1.2. Rumusan Masalah
- 1.3. Tujuan Penelitian
- 1.4. Manfaat Penelitian
- 1.5. Sistematika Penulisan

BAB II. LANDASAN TEORI

- 2.1. Tinjauan Pustaka
- 2.2. Definisi Operasional
- 2.3. Kerangka Pikir Penelitian

BAB III. METODE PENELITIAN

- 3.1. Lokasi dan Waktu Penelitian
- 3.2. Data yang Diperlukan
- 3.3. Metode Pengumpulan Data
- 3.4. Teknik Analisa Data

BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

- 4.1. Gambaran Umum Objek yang Diteliti
- 4.2. Analisis Hasil Penelitian

BAB V. PENUTUP

5.1. Simpulan

5.2. Saran

LAMPIRAN

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



BAB II

LANDASAN TEORI

2.1. Tinjauan Pustaka

2.1.1. Pengertian Pelabuhan.

Berdasarkan PM Nomor 20 Tahun 2017 Bab I Pasal 1 Tentang Terminal Khusus dan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri, Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

2.1.2. Pelabuhan Khusus

Berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 20 Tahun 2017 Tentang Terminal Khusus dan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri, Terminal Khusus atau Pelabuhan Khusus adalah terminal yang terletak di luar Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan terdekat untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.

2.1.3. Kapal Curah

Kapal Curah (*Bulk Carrier*) merupakan jenis kapal yang digunakan untuk mengangkut barang atau muatan curah. Kapal ini biasanya dimanfaatkan oleh perusahaan semen dan pupuk untuk mengangkut bahan baku maupun produk dari perusahaan tersebut. Bulk carrier umumnya memiliki ukuran yang cukup besar dengan panjang rata-rata lebih dari 100 meter. (P. B. Pamungkas, dkk. 2014: 2) Jurnal Teknik Perkapalan, di akses melalui: <https://ejournal3.undip.ac.id/> pada tanggal 9 Juni 2021.

Setiap kapal curah memiliki cara tersendiri dalam pelaksanaan bongkar muat. Ada kapal curah menggunakan *crane* milik kapal sendiri yang biasa disebut *ship crane* dan ada juga yang menggunakan milik pelabuhan yang biasa disebut *shore crane* sebagai alat bantu bongkar muatannya tetapi kapal dengan muatan curah jarang menggunakan *ship crane* sebagai alat bantu bongkar muatannya. Yang dimaksud dengan *ship crane* adalah suatu alat bongkar muat yang memiliki *boom* (lengan pengungkit) dan dijalankan dengan bantuan tenaga listrik. *Ship crane* ini pada setiap kapal curah memiliki kemampuan yang berbeda-beda, kemampuan ini memiliki tergantung besar kecilnya DWT (*Deadweight Tonnage*) sebuah kapal curah, karena semakin besar DWT sebuah kapal semakin besar pula kekuatan *deck crane* yang biasa disebut SWL (*Safety Working Load*). *Safety Working Load* adalah kemampuan sebuah *crane* atau *ship*

crane untuk mengangkat suatu beban atau benda berat secara aman. Dengan memiliki SWL yang semakin besar, maka kemampuan *ship crane* ini pun semakin besar pula dan lebih cepat dalam pemakaian karena mampu mengangkat lebih banyak suatu beban. Di kapal curah ada tipe *ship crane* yang dilengkapi dengan dua buah *boom* atau sering disebut *boom ganda*. *Boom ganda* ini mempunyai kekuatan yang jauh lebih besar dari pada *ship crane* tunggal dalam proses pengangkatan barang atau muatan. Tetapi pada kenyataannya saat ini kapal dengan jenis muatan curah lebih banyak menggunakan *shore crane* sebagai alat bantu bongkar muat. Karena kapal curah dengan alat bantu bongkar muat yang menggunakan *shore crane* ternyata jauh lebih cepat pada saat pembongkaran muatannya.



Gambar 2.1 : Bulk Carrier

(Sumber: <https://www.kapalaku.com/index.php?threads/inilah-bulker-kapal-kargo-untuk-mengangkut-curah-kering.4020/>)

Kapal curah mempunyai banyak kelebihan dibanding dengan jenis kapal yang merupakan satu tipe yaitu kapal dengan jenis kapal *cargo*.

Sehingga beberapa kelebihan yang ada pada kapal curah adalah sebagai berikut :

- 2.1.3.1. proses bongkar muat dapat dilaksanakan dengan cepat dan aman.
- 2.1.3.2. dalam penggunaan tenaga kerja dapat diperkecil jumlahnya.
- 2.1.3.3. proses pembongkaran yang tidak terlalu rumit.
- 2.1.3.4. jika terjadi kerusakan muatan dapat diminimalkan.
- 2.1.3.5. biayanya tidak terlalu besar.

Dalam kenyataannya yang seiring dengan saat ini, yaitu peningkatan jumlah kebutuhan yang semakin meningkat. Maka untuk memenuhi kebutuhan tersebut khususnya jenis kapal curah, maka kapal curah dibuat dengan bermacam-macam ukuran dan tidak jarang pula dijumpai kapal curah yang memiliki tahun pembuatan yang masih baru. Hal ini membuktikan tidak hanya jenis dan ukuran saja yang meningkat, tetapi jumlah armada juga mengalami peningkatan.

Kapal curah mempunyai berbagai macam jenis menurut ukurannya, yaitu :

2.1.3.1.1. *Mini Bulkers*



Gambar 2.2 : Mini Bulkers

(Sumber: <https://www.indiamart.com/abg-shipyardlimited/77-9m-2250-dwt-mini-bulk-carrier.html>)

Yaitu kapal curah yang memiliki DWT kurang dari 10.000 ton.

2.1.3.1.2. *Handy Sized Bulkers*



Gambar 2.3 : *Handy Sized Bulkers*

(Sumber: <https://gcaptain.com/green-means-lean-eco-ships-deliver/>)

Yaitu kapal curah yang memiliki DWT antara 10.000 – 35.000 ton. Dan memiliki *draft* kurang dari 11,5 meter.

2.1.3.1.3. *Handymax Bulkers*



Gambar 2.4 : *Handymax Bulkers*

(Sumber: <https://www.marineinsight.com/types-of-ships/what-are-supramax-cargo-vessels/amp/>)

Yaitu kapal curah yang memiliki DWT antara 35.000 – 50.000 ton.

2.1.3.1.4. *Panamax Bulkers*



Gambar 2.5 : *Panamax Bulkers*

(Sumber: <https://3dwarehouse.sketchup.com/model/0acef4ca-cdf8-4fc0-b172-c8a1f0b499f9/Panamax-Bulk-Carrier>)

Yaitu kapal curah yang memiliki DWT lebih besar dari *Handy sized bulkers* dan disebut *Panamax Bulkers* karena dibuat sedemikian rupa agar bisa melewati *Panama Canal*.

2.1.3.1.5. *Cape-Sized Bulkers*



Gambar 2.6 : *Cape-Sized Bulkers*

(Sumber: <https://grabcad.com/library/capesize-bulk-carrier-model-1>)

Yaitu kapal curah dengan DWT antara 100.000 – 180.000 ton dan biasanya dengan *draft* maksimal 17 meter.

2.1.3.1.6. *VLBCs (Very Large Bulk Carriers)*



Gambar 2.7 : *VLBCs (Very Large Bulk Carriers)*

(Sumber: <https://blogkapal.blogspot.com/2015/10/jenis-kapal-menurut-bahan-dan-alat-penggeraknya.html>)

Yaitu kapal curah dengan DWT lebih dari 180.000 ton.

2.1.4. Pengertian Bongkar Muat

Menurut PM Nomor 152 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari dan Ke Kapal, Bongkar muat adalah kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang meliputi kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving atau delivery*.

2.1.4.1. Bongkar

2.1.4.1.1. Mengambil barang yang didaratkan oleh keran pada dermaga.

2.1.4.1.2. Memindahkan barang dari dermaga ke gudang atau lapangan penumpukan.

2.1.4.1.3. Meletakkan, menyusun atau menumpuk barang didalam lapangan penumpukan.

2.1.4.1.4. Mengembalikan peralatan ke dermaga untuk melaksanakan operasi selanjutnya.

2.1.4.2. Muat

2.1.4.2.1. Mengambil barang dari lapangan penumpukan atau gudang pelabuhan.

2.1.4.2.2. Memindahkan barang dari lapangan penumpukan atau gudang ke dermaga.

2.1.4.2.3. Meletakkan barang dibawah keran.

2.1.4.2.4. Mengangkat barang dari dermaga ke kapal.

2.1.5. Dokumen-dokumen pengapalan

2.1.5.1. Dokumen-dokumen yang dipergunakan dalam proses pengapalan barang antara lain. (Purwinarti, Titik. 2011: 3) Jurnal Ekonomi dan Bisnis, di akses melalui: <https://jurnal.pnj.ac.id/> pada tanggal 10 Juni 2021.

2.1.5.1.1. *Mate's Receipts* (resi mualim)

Resi Mualim adalah suatu tanda terima barang yang dimuat diatas kapal yang ditanda tangani oleh Mualim I.

Dalam resi ini tercantum keterangan sebagai berikut,

2.1.5.1.1.1. macam barang/muatan.

2.1.5.1.1.2. ukuran dan berat muatan.

2.1.5.1.1.3. merek dan nomor coli.

2.1.5.1.1.4. jumlah coli.

2.1.5.1.1.5. tempat dimana barang tersebut ditata di kapal.

2.1.5.1.2. *Cargo Manifest* (daftar muatan)

Dokumen ini merupakan suatu dokumen yang berisi rekapitulasi kumpulan B/L dari barang-barang yang telah dimuat di kapal.

Isi *manifest* tersebut adalah:

2.1.5.1.2.1. nomor B/L.

- 2.1.5.1.2.2. rincian barang.
- 2.1.5.1.2.3. tanda dan nomor (*mark and number*).
- 2.1.5.1.2.4. *shipper*.
- 2.1.5.1.2.5. *notify address*.
- 2.1.5.1.2.6. pelabuhan muat (*port of loading*).
- 2.1.5.1.2.7. pelabuhan bongkar (*port of discharging*)
- 2.1.5.1.2.8. jumlah uang tambang (*total freight*).
- 2.1.5.1.2.9. berat kotor dan volumenya (*gross weight and measurement*).
- 2.1.5.1.2.10. *freight manifest*

Dalam *manifest* ini kecuali dicantumkan berat dan ukuran barang, jumlah coli juga disebutkan "*total freight*" yang akan diterima, yang diperlukan oleh *Head Office*, kapal dan *agent*-nya.

2.1.5.1.2.11. *custom manifest*

Manifest ini diperlukan oleh pihak Pabean, *Stevedore*/PBM, Penguasa Pelabuhan. Dalam *manifest* ini dicantumkan *freight*. Cukup hanya merek dan nomor coli serta berat, volume barang-barang.

2.1.5.1.3. *Delivery Order (D/O)*

Delivery Order (D/O) adalah surat yang menyatakan kepemilikan atas barang atau muatan. *Delivery order* dapat diperoleh dengan menukarkan *Bill of loading* ke perusahaan pelayaran. *Delivery order* digunakan untuk mengeluarkan *container full* ke luar dari wilayah otoritas pelabuhan. *Delivery order* dapat diperoleh setelah mengirimkan *shipping instruction (SI)* kepada pihak pelayaran, setelah itu barulah perusahaan pelayaran menerbitkan *Delivery order*. (Prastyorini, J & Fahreza, A. 2020: 3) Majalah Ilmiah Bahari Jogja, di akses melalui: <http://jurnal.amy.ac.id/> pada tanggal 9 Juni 2021.

2.1.5.1.4. Shipping Instruction (SI)

Eksportir atau *shipper* akan mengapalkan barangnya setelah menerima L/C dari pembeli, yang merupakan jaminan pembayaran dari *bank paying*. Dalam L/C ada persyaratan yang harus dicantumkan dalam *shipping instruction* atau *shipping order* yang merupakan sebuah komitmen antara *shipper* dan *carrier* dalam menyiapkan dokumen yang tercantum dalam

SI.



2.1.6. Alat-alat bongkar muatan

2.1.6.1. *Crane Darat*



Gambar 2.8 : *Crane Darat*

(Sumber: Dokumentasi Pribadi)

Crane darat adalah alat yang digunakan untuk mengangkat dan memindahkan barang-barang berat dari satu tempat ke tempat lainnya.

2.1.6.2. *Ships Unloader*



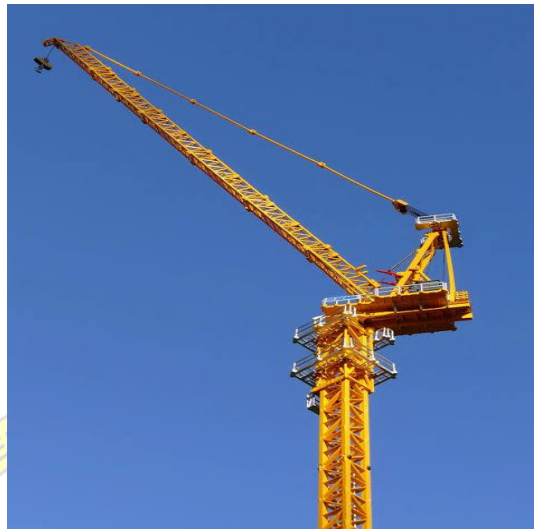
Gambar 2.9 : *Ships Unloader*

(Sumber: <https://www.ecvv.com/product/2645488.html>)

Crane yang berukuran besar yang dirancang khusus dan dikombinasikan dengan menggunakan penggaruk (*grab*)

untuk mengambil muatan dari kapal ke *conveyor*. *Ships unloader* terdiri dari:

2.1.6.3. Tiang *Crane*



Gambar 2.10 : Tiang *Crane*

(Sumber: <https://id.aliexpress.com/item/32966084918.html>)

Tiang *Crane* yang dilengkapi dengan rel *crane* agar bisa bergerak ke kanan dan ke kiri, juga lampu untuk peringatan pada setiap orang yang berada di bawah *crane* bila *crane* bergerak maka lampu akan menyala.

2.1.6.4. *Boom*



Gambar 2.11 : *Boom* atau Batang Pemuat

(Sumber: <https://indonesian.alibaba.com/product-detail/telescopic-boom-hydraulic-ship-pedestal-crane-used-on-vessel-60506754083.html>)

Batang pemuat atau *boom* yang dilengkapi dengan *hydraulic* untuk mengangkat batang pemuat ke atas. Pada saat kapal mengolah gerak, batang pemuat tersebut dalam posisi mengarah ke atas dengan sudut kurang lebih 35° agar tidak terjadi benturan dengan bangunan anjungan kapal saat kapal akan sandar.

2.1.6.5. *Crane hoist*



Gambar 2.12 : *Crane hoist*

(Sumber: <https://www.megajaya.co.id/cari-tahu-spesifikasi-dan-komponen-overhead-crane-sebelum-anda-mulai-melakukan-perakitan/>)

Crane hoist atau rumah *crane* adalah tempat untuk mengontrol daripada *crane* tersebut dimana operator sebagai pengoperasiannya.

2.1.6.6. Kerek muat atau *cargo block*



Gambar 2.13 : Kerek muat atau *cargo block*

(Sumber: <https://indonesian.alibaba.com/product-detail/demag-partner-general-industrial-equipment-harga-hoist-crane-1-ton-5-ton-10-ton-60700246468.html>)

Kerek muat atau *cargo block* adalah jalur *wire* untuk bergerak yang berada di ujung batang pemuat.

2.1.6.7. *Wire*



Gambar 2.14 : *Wire*

(Sumber: <https://www.lkingroup.co/shop/transparent-pvc-coated-galvanized-wire-rope-sling-with-loop-and-thimble>)

Wire adalah sebagai penerus dari gerakan yang dihasilkan dari *winch*.

2.1.6.8. Motor penggerak atau *winch*



Gambar 2.15: Motor penggerak atau *winch*

(Sumber: <https://www.mediapangandaran.com/2018/02/kenali-kinerja-winch-elektrik-agar.html>)

Motor penggerak atau *winch* adalah penggerak utama dari setiap gerakan yang ada, seperti menaikkan dan menurunkan *grab*.

2.1.6.9. Penggaruk atau *grab*



Gambar 2.16 : Penggaruk atau *grab*

(Sumber: <https://arparts.id/jenis-alat-berat-untuk-penggalian/>)

Penggaruk atau *grab* adalah alat yang mengangkat muatan dengan menggaruk dan mencurahkan ke *conveyor* yang ada di dermaga. Untuk menggerakkan *grab* agar bisa naik-turun membuka dan menutup, serta bergerak dari palka kapal ke *conveyor* tentunya menggunakan *wire*. Untuk mengatur kegiatan tersebut tentu di kontrol di rumah *crane* dan yang mengontrolnya adalah operator *crane*.

2.1.6.10. Conveyor



Gambar 2.17 : Conveyor

(Sumber:

<https://m.bisnis.com/amp/read/20200630/192/1259610/harga-batu-bara-landai-emiten-genjot-kontribusi-kalor-tinggi>)

Conveyor adalah suatu mesin pemindah bahan yang umumnya dipakai dalam industri perakitan maupun industri proses untuk mengangkut bahan produksi setengah jadi maupun hasil produksi dari satu bagian ke bagian yang lain. Ada dua jenis material yang dapat dipindahkan, yaitu muatan curah (*bulk load*) dan muatan satuan (*unit load*).

Conveyor dapat ditemukan dalam berbagai jenis keadaan di suatu industri. *Conveyor* digunakan untuk memindahkan material atau hasil produksi dalam jumlah besar dari suatu tempat ke tempat lain. (Prasetio, P. J & Vendi, S. 2013: 16)

Jurnal Teknik Mesin, di akses melalui: <https://psppmpk.files.wordpress.com/2014/11/jurnal-teknik-mesin-volume-4-nomor-2-tahun-2013.pdf> pada tanggal 9

Juni 2021.

2.1.6.10.1. *feeder/Hover*: tempat untuk curahan muatan batubara atau menampung muatan batubara yang dikeruk menggunakan *grab*.

2.1.6.10.2. *feed belt*: alat yang berfungsi untuk menyalurkan atau meneruskan muatan dari *feeder* atau *hover* ke tempat penampungan muatan (*stockpile*).

2.1.6.10.3. *roller belt*: berfungsi sebagai alat bantu yang dapat berputar agar *feed belt* dapat bergerak sehingga *feed belt* dapat menyalurkan muatan,

dan

2.1.6.10.4. *stecker*: berfungsi untuk menempatkan muatan curah batubara secara teratur ditempat penyimpanan.

2.1.6.10.5. *stockpile*: sebagai tempat penampungan muatan curah.

2.1.6.11. *Loader Vehicle*

Loader vehicle adalah kendaraan yang dipakai dalam proses bongkar muatan curah *soya bean meal* yang berfungsi mengumpulkan muatan yang bersebaran di dalam palka menjadi satu tumpukan yang memudahkan *grab* mengangkat muatan tersebut dari dalam palka.

2.1.6.12. *sling* Baja

Digunakan untuk mengikat *loader vehicle* ke *grab* untuk memasukannya ke dalam palka.

2.1.7. Muatan Curah *Soya Bean Meal*

Muatan curah *soya bean meal* adalah muatan kering yang masih belum diolah dan tidak dikemas dalam karung, bungkusan atau kantung. Dalam pemuatannya langsung ke dalam palka. Adapun hal-hal yang perlu diperhatikan dengan muatan curah *soya bean meal* adalah:

Penanganan muatan curah *soya bean meal*:

Muatan *soya bean meal* dikapalkan dalam bentuk curah. Dalam pemuatan/pembongkaran *soya bean meal* tidak berbahaya karena bukan termasuk *dangerous cargo*. Namun yang perlu diperhatikan saat proses bongkar muat *soya bean meal* yaitu kondisi *grab* dalam keadaan bersih dan kering, jika terjadi hujan segera untuk menutup palka karena muatan *soya bean meal* mudah busuk jika terkena air.

Agar proses bongkar muat berjalan baik dan tidak terjadi hal-hal yang tidak diinginkan, maka sebelum kapal sandar di dermaga, dari pihak pelabuhan terlebih dahulu mengecek keadaan *grab* apakah dalam kondisi yang bagus dan tidak basah, serta membersihkan area dermaga yang akan dilakukan proses bongkar muat *soya bean meal*.

2.1.8. Fasilitas Pelabuhan

Untuk menyelenggarakan kegiatan dalam bongkar muat selama berada di pelabuhan, kapal menggunakan berbagai macam fasilitas kepelabuhanan. Diantaranya sebagai berikut:

2.1.8.1. fasilitas laut

2.1.8.1.1. alur pelayaran

Alur pelayaran bekerja sebagai area lintasan kapal yang akan masuk dan kelura dari kolam pelabuhan.

2.1.8.1.2. kolam pelabuhan

Kolam pelabuhan adalah tempat kapal dapat labuh sebelum kapal sandar di dermaga.

2.1.8.1.3. penahan gelombang

Penahan gelombang untuk melindungi daerah perairan dari gelombang air laut.

2.1.8.1.4. *mooring buoy*

Mooring Buoy terbuat dari pelampung penambat dan beton pemberat.

2.1.8.2. fasilitas darat

2.1.8.2.1. dermaga

Berfungsi untuk merapat dan menambatkan kapal yang akan melakukan bongkar muat barang. Pada umumnya dermaga memiliki tipe dengan bentuk

paralel dengan pantai serta *jetty* yang bentuknya menjorok ke laut.

2.1.8.2.2. gudang

Bangunan yang berada di area pelabuhan yang berfungsi untuk menyimpan barang-barang yang berasal dari kapal atau yang akan dimuat ke kapal.

2.1.8.2.3. lapangan penumpukan

Tempat yang luas dan terletak di dekat dermaga yang berfungsi untuk menyimpan barang-barang yang akan dimuat atau setelah di bongkar dari kapal. Pada umumnya barang yang disimpan pada lapangan penumpukan adalah barang yang harus memiliki ketahanan terhadap panas dan hujan.

2.2. Definisi Operasional

2.2.1. Palka menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi III adalah ruang kapal atau lubang pada ruang kapal (tempat menyimpan arang-barang).

2.2.2. *SWL* (*Safety Working Load*) adalah batas kapasitas yang dapat diangkut oleh sebuah *wire rope sling*. Mengangkut beban yang lebih berat dari batas tersebut akan mengakibatkan banyak kerugian, seperti merusak alat, dan dapat membuat pekerja dalam keadaan bahaya.

(Fransiska. Dkk, 2020:33) Jurnal Jelasena, di akses melalui: <https://ejurnal.universitaskarimun.ac.id/> pada tanggal 9 Juni 2021.

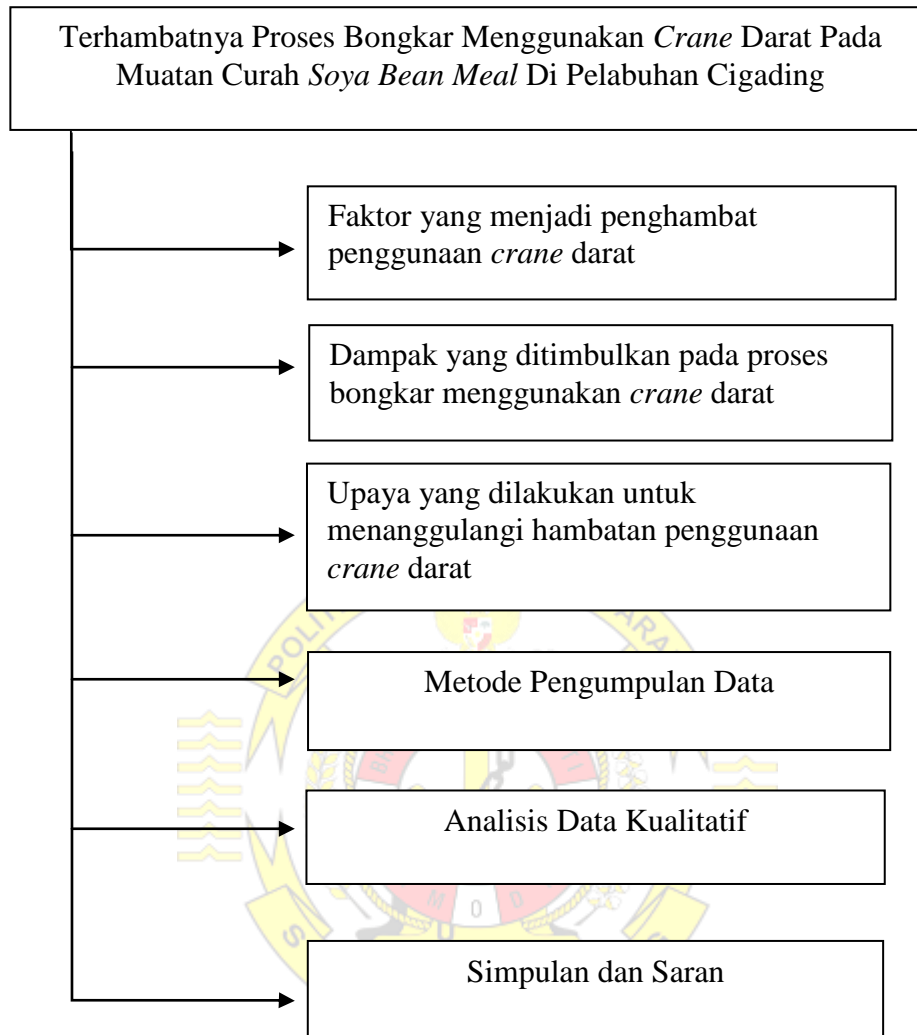
2.2.3. *DWT (Deadweight Tonnage)* adalah jumlah bobot atau berat yang dapat ditampung oleh kapal untuk membuat kapal terbenam sampai batas yang dinyatakan dalam *long ton* atau metrik ton. Batas maksimum yang diizinkan ditandai dengan garis *plimsoll* pada lambung kapal.

2.2.4. *Shore Crane* adalah alat mekanis untuk memuat barang dari dermaga ke kapal atau sebaliknya.

2.2.5. *Conveyor* adalah suatu mesin pemindah bahan yang umumnya dipakai dalam industri perakitan maupun industri proses untuk mengangkut bahan produksi setengah jadi maupun hasil produksi dari satu bagian ke bagian yang lain. Ada dua jenis material yang dapat dipindahkan, yaitu muatan curah (*bulk load*) dan muatan satuan (*unit load*). *Conveyor* dapat ditemukan dalam berbagai jenis keadaan di suatu industri. *Conveyor* digunakan untuk memindahkan material atau hasil produksi dalam jumlah besar dari suatu tempat ke tempat lain.

(Prasetio, P. J & Vendi, S. 2013: 16) Jurnal Teknik Mesin, di akses melalui: <https://psppmpk.files.wordpress.com/2014/11/jurnal-teknik-mesin-volume-4-nomor-2-tahun-2013.pdf> pada tanggal 9 Juni 2021.

2.3. Kerangka Pikir Penelitian



Gambar 2.18 : Kerangka Berpikir

Dalam penulisan skripsi ini, penulis menggunakan kerangka berpikir untuk memaparkan secara kronologis dalam setiap menyelesaikan pokok permasalahan penelitian, yaitu proses bongkar muatan curah *soya bean meal* dengan menggunakan *crane* darat agar dapat berjalan dengan lancar. Untuk memenuhi kelancaran tersebut maka harus mengadakan persiapan terlebih dahulu.

Untuk menunjang kelancaran kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Cigading harus didukung dengan sarana dan prasarana yang memadai, maka kegiatan bongkar muat dapat dilakukan dengan lancar. Namun masalah-masalah yang dihadapi Pelabuhan Cigading mengenai kondisi peralatan bongkar muat yang kurang memadai dan banyak mengalami kerusakan yang diakibatkan kurangnya perawatan dan pemeliharaan terhadap peralatan bongkar serta belum adanya penggantian alat-alat bongkar muat yang rusak dan sudah tua. Perawatan dan pemeliharaan terhadap alat-alat bongkar muat di Pelabuhan Cigading perlu diadakan, untuk menghindari terjadinya kerusakan alat bongkar yang sedang digunakan dalam kegiatan bongkar muat.

Selain pemeliharaan dan perawatan, faktor yang mempengaruhi lancarnya kegiatan bongkar muat yaitu adanya koordinasi yang kurang baik, karena bagaimanapun baiknya sarana dan prasarana bongkar muat tidak ada artinya apabila tidak didukung dengan koordinasi yang baik antara *crew* kapal dengan orang-orang yang berkepentingan.

BAB V

PENUTUP

5.1. Simpulan

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan oleh penulis selama melaksanakan penelitian di Pelabuhan Khusus Cigading, maka penulis dapat menyimpulkan dari permasalahan yang terjadi.

Adapun kesimpulan yang dapat diambil oleh penulis selama melakukan penelitian adalah:

- 5.1.1. putusnya *wire crane* menjadi penghambat pada proses bongkar menggunakan *crane* darat.
- 5.1.2. dampak yang ditimbulkan pada proses bongkar menggunakan *crane* darat yaitu terhambatnya proses bongkar muat.
- 5.1.3. upaya yang dilakukan untuk menanggulangi hambatan penggunaan *crane* darat yaitu dari pihak pelabuhan melakukan pengawasan terhadap *wire crane*.

5.2. Saran

Setelah memperhatikan kesimpulan di atas, maka penulis memberikan saran yang dapat bermanfaat dan dapat meningkatkan produktivitas hasil kerja bagi Pelabuhan Khusus Cigading. Adapun saran dari penulis, yaitu:

- 5.2.1. sebaiknya pihak pelabuhan melakukan perawatan secara rutin terhadap *wire crane*.

- 5.2.2. sebaiknya dari pihak pelabuhan melaksanakan pengawasan terhadap *wire crane* pada saat proses bongkar muat.
- 5.2.3. sebaiknya pihak pelabuhan mengadakan pelatihan kedisiplinan kerja agar dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan kerja.



DAFTAR PUSTAKA

- Peraturan Menteri Nomor 152 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari dan Ke Kapal.
- Peraturan Menteri Nomor 20 Tahun 2017 Bab I Pasal 1 Tentang Terminal Khusus dan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri Meleong, Lexy. 2006. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung : Remaja Rosda Karya.
- P. B. Pamungkas, dkk. 2014. *Perancangan Kapal Bulk Carrier 6200 DWT Untuk Rute Pelayaran*. Jurnal Teknik Perkapalan. Vol. 2, No. 2. Diakses pada tanggal 9 Juni 2021.
<https://ejournal3.undip.ac.id/>
- Prastyorini, J dan Fahreza, A. 2020. *Penukaran Delivery Order Online dan E-Container Equipment Interchange Receipt Terhadap Impor Barang Menggunakan Petikemas*. Majalah Ilmiah Bahari Jogja. Diakses pada tanggal 9 Juni 2021.
<http://jurnal.amy.ac.id/>
- Sugiyono. 2016. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung : Alfabeta.
- Sugiyono, 2012. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung : Alfabeta.
- Prasetio, P. J dan Vendi, S. 2013. *Rancang Bangun Belt Conveyor Trainer Sebagai Alat Bantu Pembelajaran*. Jurnal Teknik Mesin. Diakses pada tanggal 9 Juni 2021.
<https://psppmpk.files.wordpress.com/2014/11/jurnal-teknik-mesin-volume-4-nomor-2-tahun-2013.pdf>
- Purwinarti, Titik. 2011. *Prosedur Pengurusan Dokumen Barang Masuk Gudang Ekspor, Prosedur Pengurusan Pengangkutan Barang Ekspor Dan Prosedur Penanganan Dokumen Impor*. Jurnal Ekonomi dan Bisnis. Diakses pada tanggal 10 Juni 2021.
<https://jurnal.pnj.ac.id/>
- Undang-Undang No 17 Tahun 2006 Kepabeanaan mengenai Perubahan atas Undang-undang No 10 Tahun 1995
- Fransiska. Dkk, 2020. Jurnal Jalasena, Diakses pada tanggal 9 Juni 2021.
<https://ejournal.universitaskarimun.ac.id/>

**LAMPIRAN DOKUMENTASI
SURAT IJIN BONGKAR MUAT**





STEVEDORING COMPANY PT. WIRAMA INDAH CIGADING

Jl. Sunan Gunung Jati No.1 Tegal Ratu Ciwandan, Cilegon - Banten
Telp. (0254) 602424 Fax. (0254) 601580 - 605604

Cigading, 07 october 2020

Perihal : > Surat ijin kegiatan Bongkar-Muat dan Personil di Lapangan

NO : 83/PBM-WIC/X/2020 PPJ-2020/.

Kepada Yth,
DIVISI
1. KEAMANAN PT. KBS
2. K3LH DAN KAWASAN PT. KBS
PT. KRAKATAU BANDAR SAMUDERA
Di Cigading

Dengan Hormat,


Dengan ini mohon diberikan ijin masuk untuk kegiatan pembongkaran/muat dengan data sebagai berikut :

Nama Kapal	: MV. HUAYANG DREAM
LAMA KERJA	: 20 OCT 2020 Jam 09.00 - 23 OCT 2020 JAM 03.00
Muatan	: GANDUM
Jumlah cargo	: 35.000 MT
EST. KERJA	: 3 HARI
Peralatan kerja	: PERSONIL, MOBIL STORING, PERALATAN BM, SLING, SACLE, TERPAL, SKOP
Demaga	: D.I.I PT. KBS IWH SGT 2
Personil	
FOREMAN	: AGNI
FOREMAN	: PURNOMO
PARKIRAN	: IMAM
PENGAWAS	: cp ruri : 085740992927
KORLAP	: cp agus: 081210020103

DOK. TERLAMPIR

Demikian surat permohonan ijin ini kami sampaikan, atas perhatian dan kerjasamanya kami ucapkan terimakasih.

Hormat kami,
PT. Wirama Indah Cigading


Dwi Susanto
Manager Ops



PROVINSI BANTEN KABUPATEN SERANG	
NIK	3672044506850008
Nama	IMAM
Tempat/Tgl Lahir	CILEGON, 12-10-1990
Jenis Kelamin	LAKI-LAKI Gol. Darah
Alamat	KP. CISAWANG
RT/RW	004/006
Kel/Desa	KUBANG BAROS
Kecamatan	CINANGKA
Agama	ISLAM
Status Perkawinan	KAWIN
Pekerjaan	BURUH HARIAN LEPAS
Kewarganegaraan	WNI
Berlaku Hingga	SEUMUR HIDUP

PROVINSI BANTEN KOTA CILEGON	
NIK	3672051001820005
Nama	AGNI TENDHYAWAN HUTOMO
Tempat/Tgl Lahir	CILEGON, 10-01-1982
Jenis Kelamin	LAKI-LAKI Gol. Darah O
Alamat	KOMP. BPI BLOK D NO. 8
RT/RW	002/006
Kel/Desa	PANGOLING RAWI
Kecamatan	KEMBANG
Agama	KRISTEN
Status Perkawinan	BELUM KAWIN
Pekerjaan	KARYAWAN SWASTA
Kewarganegaraan	WNI
Berlaku Hingga	SEUMUR HIDUP

PROVINSI BANTEN KOTA CILEGON	
NIK	3672041604850004
Nama	RUSYKOMO
Tempat/Tgl Lahir	SLUKAMAJI, 10-04-1985
Jenis Kelamin	LAKI-LAKI Gol. Darah
Alamat	LINK. KUBANG LUMESTA
RT/RW	012/006
Kel/Desa	TEGAL KATU
Kecamatan	LEWANDAN
Agama	ISLAM
Status Perkawinan	KAWIN
Pekerjaan	WIRASWASTA
Kewarganegaraan	WNI
Berlaku Hingga	16-04-2017





PT KRAKATAU BANDAR SAMUDERA

Cilegon Office : Jl. May Jend S. Parman Km. 13 Cigading Cilegon - Banten - Indonesia
Phone : +62 254 311121 (Hunting), Facsimile : +62 254 311178
Jakarta Office : Krakatau Steel Building 6th floor, Jl. Jend Gatot Subroto Kav. 54 Jakarta Indonesia 12950
Phone : +62 21 5221249, Facsimile : +62 21 5221249



No. PPJ	PPJ-2020/08013
Tgl. PPJ	2020-10-19
No. Kontrak	HK.00.01/42.01/DU/XI/2015

Permintaan Pelayanan Jasa

Dengan ini Peminta jasa meminta kepada PT Krakatau Bandar Samudera, agar dapat diberikan pelayanan jasa berikut ini :

Jenis Jasa	Lokasi	Mulai	Selesai
CSU, PFS, DERMAGA & A2B (TO IWH)	QUAY/DERMAGA	2020-10-19 00:00:00	2020-10-21 00:00:00

Jasa tersebut dipergunakan untuk melayani :

Kapal : VRMN501 - MV. HUAYANG DREAM Bendera : HONG KONG
ETA : 2020-10-20 00:00:00 Import : CHORNOMOSK -

Owner	Kode Muatan	Keterangan	Kemasan	Package	Volume (Ton)
CERESTAR FLOUR MILLS PT.	WHAT	WHEAT	GRAIN BULK	1	35,750

Biaya Jasa dibebankan kepada perusahaan kami:

Nama : P0126 - CERESTAR FLOUR MILLS PT.
Contact Person : PT. CERESTAR FLOUR MILLS
Alamat : KAWASAN INDUSTRI KRAKATAU 2, JL. JAWA KAV A2 CIWANDAN,
CILEGON BANTEN,

Telepon :
Faksimili :
NPWP : 02.193.174.6-057.000

Kesepakatan antara Peminta Jasa dengan PT. Krakatau Bandar Samudera (PT. KBS) :





1. Peminta Jasa menyetujui dan akan melaksanakan semua ketentuan dan peraturan yang berlaku di PT. KBS
2. Peminta Jasa bersedia mengganti rugi atau kerusakan fasilitas PT. Krakatau Bandar Samudera yang diakibatkan kelalaian Pengguna Jasa dan Sub Kontraktornya
3. Peminta Jasa akan menandatangani Berita Acara (BA) dalam 1 x 24 jam setelah pelayanan selesai, bila tidak ditandatangani dalam 1 x 24 jam, Peminta Jasa dianggap telah menyetujui isi BA tersebut dan dapat diproses menjadi tagihan
4. Peminta jasa akan menyelesaikan pembayaran seluruh sisa tagihan PT. KBS berkaitan dengan jasa yang sudah diterima berdasarkan Berita Acaranya paling lambat 2 minggu setelah invoice PT. KBS diterbitkan
5. Pelayanan Jasa tidak dapat diberikan apabila sampai pada saat pelaksanaannya Peminta jasa belum memenuhi salah satu persyaratan PPJ dan ketentuan tarif PT. KBS

Dengan ditandatanganinya PPJ ini, kami menyetujui semua ketentuan diatas :

Menyetujui untuk melayani, PT. KRAKATAU BANDAR SAMUDERA	Peminta Jasa, CERESTAR FLOUR MILLS PT.
TEDDY KHAIRUDDIN DIREKTUR KOMERSIAL & PU	

**LAMPIRAN DOKUMENTASI
LEMBAR IJIN KERJA (LIK)**



 PORT & SERVICES <small>PT. BANGKALU BANGSA GARUDA</small>		FORM		No. Dok. : FMPS-DKWS-11-0	
		LEMBAR IJIN KERJA (LIK)		Revisi : 01	
Divisi Kawasan & K3LH				Tgl. Terbit : 15-08-2019	
				Halaman 1 dari 1	
Nomor : 111/LIK-K3LH/X/2020					
Bagian 1 : Informasi Pekerjaan	Jenis Resiko		Resiko Tinggi		
	Kategori Ijin Kerja (Beri tanda "X" pada kotak sesuai dengan jenis resiko)				
	<input type="checkbox"/> Ketinggian	<input type="checkbox"/> Penggalian	<input type="checkbox"/> Pekerjaan di bawah air		
	<input type="checkbox"/> Kerja Panas	<input checked="" type="checkbox"/> Area Terbatas	Lainnya		
	Izin diberikan kepada		No. PO/PPJ/KONTRAK		PPJ2020/08013
			Perusahaan		PT. WIRAMA INDAH CIGADING
			Penanggung jawab	SALMA DIAN SURURI	No. HP
	Masa Berlaku Tanggal		20/10/2020 16:00 s/d 23/10/2020 0:00		
Lokasi Pekerjaan		DERMAGA 1.1/ MV HUAYANG DREAM			
Uraian Singkat Pekerjaan		BONGKAR MUAT GANDUM			
Bagian 2 : Tindakan Pencegahan Kecelakaan	Jenis Bahaya (Beri tanda "X" pada kotak yang sesuai dengan jenis bahaya)				
	<input type="checkbox"/> Spark (loncatan api)	<input type="checkbox"/> Gas Berbahaya	<input checked="" type="checkbox"/> Tertabrak		
	<input type="checkbox"/> Panas	<input type="checkbox"/> Electrical Shock	<input type="checkbox"/> Terpotong		
	<input checked="" type="checkbox"/> Debu	<input checked="" type="checkbox"/> Kebakaran	<input checked="" type="checkbox"/> Terjatuh/Tersandung		
	<input type="checkbox"/> Bahan Kimia	<input checked="" type="checkbox"/> Kejatuhan Benda	Lainnya		
	Alat Pelindung Diri (Beri tanda "X" pada kotak yang sesuai dengan kebutuhan alat pelindung diri)				
	<input checked="" type="checkbox"/> Helmet	<input checked="" type="checkbox"/> Masker	<input checked="" type="checkbox"/> Life Jacket & Ring Buoy		
	<input checked="" type="checkbox"/> Safety Shoes	<input type="checkbox"/> Pelindung Muka	<input type="checkbox"/> Alat Bantu Pernapasan (SCBA)		
	<input checked="" type="checkbox"/> Sarung Tangan	<input type="checkbox"/> Pelindung Telinga	Lainnya		
	<input checked="" type="checkbox"/> Kacamata Safety	<input type="checkbox"/> Full Bodyharness			
Catatan Safety Officer					
UTAMAKAN KESELAMATAN SAAT BEKERJA					
Bagian 3 : Dokumen Pendukung	Dokumen Pendukung				
	<input type="checkbox"/> JSA/HIRA			<input checked="" type="checkbox"/> Daftar Peralatan	
	<input type="checkbox"/> Sertifikat Peralatan A2B dan SIO Operator			<input checked="" type="checkbox"/> Daftar Pekerja	
	<input checked="" type="checkbox"/> PO/PPJ/KONTRAK/Memo Dinas			Lainnya	
	 (Pemohon Penanggung Jawab)		 (Safety Officer)		 (Kadis K3LH)
Bagian 4 : Perpanjangan Ijin Kerja	Perpanjangan Ijin Kerja				
	Dari Tanggal:				
Bagian 5 : Penutupan Ijin Kerja	Penutupan Ijin Kerja		Safety Officer		Catatan Lainnya
	Kondisi Setelah Bekerja Dilaksanakan		Tanggal & Jam		
	<input type="checkbox"/> Jumlah Personil Lengkap				
	<input type="checkbox"/> Seluruh Peralatan Dirapikan				
	<input type="checkbox"/> Kebersihan				
<input type="checkbox"/> Lainnya		Nama :			




**LAMPIRAN DOKUMENTASI
KANTOR PT. WIRAMA INDAH CIGADING**





**LAMPIRAN DOKUMENTASI
BON MUAT**

14.020.T 05505

 **BON MUAT** *AGRISTAR*
PERUSAHAAN BONGKAR MUAT
PT. Wirama Indah Cigading
Jl. Sunan Gunung Jati No.1 Tegal Ratu
Ciwandan, Cilegon - Banten 33

Nama Kapal	: GOLDEN. K	Checker
Tanggal	: 15.07.21	
Jenis Barang	: SBM ARG	
No. Polisi	: B.9095.UIS	
Nama Sopir	: Agus.m / Rm	
Jam Keluar	:	
Palka	:	





TERAKHIR

PT. RATU MELATI
Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi
Jln. Sunan Gunung Jati No. 1 Ciwandan, Cilegon - Banten
Phone : (0254) 602424 Fax. : (0254) 605604 / 601580


No. S J : 28
No. Polisi : B 9138415

Kepada : PT-SACMA
Nama Kapal : CAPTAIN MIKE
Port Of : CIGADING

SURAT JALAN

NAMA BARANG	ANGKUTAN	KETERANGAN		GROSS : <u>28.470</u> TARRA : <u>13.180</u> NET : <u>15.290</u>
		Jam	Palka	
<u>SBM AN6</u>	<u>RM</u>		<u>4</u>	

Yang Menerima _____ Sopir SODIKEN Cilegon, 13 07 / 20 21





TRANSKRIP WAWANCARA

Wawancara I :

Wawancara kepada loading master Pelabuhan Cigading

Waktu : 3 Juni 2020

Tempat : Pelabuhan Cigading, Banten.

Penulis : Apa saja faktor penghambat proses pembongkaran muatan curah soya bean meal dengan menggunakan crane darat ?

Loading master :“Dalam proses bongkar soya bean meal sering terjadi hambatan yang sering terjadi terutama masalah pada crane”.

Penulis : Apa yang terjadi dengan crane tersebut sehingga menjadi penyebab hambatan pembongkaran ?

Loading master :“Masalah pada crane yang sering dialami putusnya wire crane dan juga pada desain kapal dengan muatan soya bean meal ini tidak ada ship crane jadi harus menggunakan crane dari dermaga, seringnya crane dermaga dipakai terus-menerus sehingga crane di dermaga kami sering mengalami masalah”.

Penulis : Hal apa yang sebaiknya dilakukan oleh pihak dermaga untuk menanggulangi hambatan tersebut ?

Loading master :“Dengan melakukan perawatan peralatan bongkar muat secara berkala”.

Penulis : Selain faktor crane, adakah faktor lain yang menjadi penghambat proses pembongkaran ?

Loading master : “Sampai sekarang belum ditemui hambatan lain selain yang saya sebut tadi”.



Wawancara II :

Wawancara kepada penanggung jawab operasional PT. Wirama Indah Cigading

Waktu : 3 Juni 2020

Tempat : Pelabuhan Cigading, Banten

Penulis : “Apa saja faktor penghambat proses pembongkaran muatan curah soya bean meal dengan menggunakan crane darat ?”

PJ Operasional : “Untuk hambatan yang terjadi pada proses bongkar muatan curah soya bean meal yaitu putusnya wire crane, dikarenakan crane yang digunakan secara terus menerus dan perawatan terhadap wire crane yang tidak optimal.

Penulis : “Hal apa yang sebaiknya dilakukan oleh pihak dermaga untuk menanggulangi hambatan tersebut ?”

PJ Operasional : “Upayanya yaitu dengan melakukan perawatan terhadap crane secara berkala agar mengurangi terjadinya hal-hal yang menyebabkan proses bongkar menjadi terhambat”.

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama Lengkap : MUHAMMAD FAJRIL ISLAM ZEIN
2. Nomor Induk Taruna : 541711306488 K
3. Agama : Islam
4. Tempat Tanggal Lahir : Magelang, 28 Juli 1998
5. Alamat : Krajan II Rt14/04 Secang, Magelang
6. Nama dan Pekerjaan Orang tua
 - a. Bapak : ACHMAD YAENU NAJIB
Pekerjaan : PNS
 - b. Ibu : ENI RETNOWATI
Pekerjaan : Wiraswasta
7. Riwayat Pendidikan
 - a. Lulus TK : Tahun 2004 (TK Patal Secang)
 - b. Lulus Sekolah Dasar : Tahun 2010 (SDN 1 Secang)
 - c. Lulus SMP : Tahun 2013 (SMPN 3 Magelang)
 - d. Lulus SMA : Tahun 2017 (MAN 1 Kota Magelang)
 - e. Sekarang : Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dari Tahun 2017
8. Pengalaman Praktek Darat : PT. Wirama Indah Cigading

