



**PENANGANAN KERUSAKAN CARGO DALAM
PROSES PEMUATAN *CLINKER* DI TERMINAL
KHUSUS PT. SEMEN INDONESIA TUBAN OLEH
PT. VARIA USAHA BAHARI**

SKRIPSI

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

Oleh :

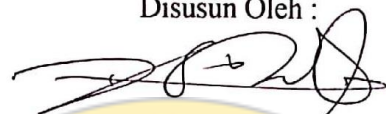
MUHAMMAD HUDHA IKHSANI

NIT: 541711306489 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV TATA LAKSANA
ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
TAHUN 2021**

HALAMAN PERSETUJUAN
PENANGANAN KERUSAKAN CARGO DALAM PROSES PEMUATAN
CLINKER DI TERMINAL KHUSUS PT. SEMEN INDONESIA TUBAN
OLEH PT. VARIA USAHA BAHARI

Disusun Oleh :



MUHAMMAD HUDHA IKHSANI
NIT. 541711306489 K

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

Dosen Pembimbing I
Materi

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan

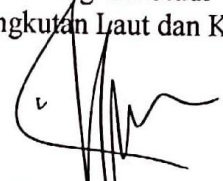


ROMANDA ANNAS A., S.ST, M.M
Penata Muda Tk. I (III/b)
NIP. 19840623 201012 1 005



Capt. ALI IMRAN RITONGA, M.M, M.Mar
Pembina (IV/a)
NIP. 19570427 199603 1 001

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan



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

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Penanganan Kerusakan *Cargo* Dalam Proses Pemuatan *Clinker* di Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban Oleh PT. Varia Usaha Bahari” karya,

Nama : MUHAMMAD HUDHA IKHSANI

NIT : 541711306489 K

Program Studi : TALK (Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan)

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi TALK, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari, tanggal 2021.

Semarang,

2021

Penguji I

Dr. RIYANTO, S.E., M.Pd.
Pembina/Tingkat I (IV/b)
NIP. 19600123 198603 1 002

Penguji II

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

Penguji III

MOH. ZAENAL ARIFIN, S.ST, M.M.
Penata (III/c)
NIP. 19760309 201012 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 bertandatangan di bawah ini :

Nama : MUHAMMAD HUDHA IKHSANI

NIT : 541711306489 K

Program Studi : TALK (Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan)

Skripsi dengan judul “PENANGANAN KERUSAKAN *CARGO* DALAM PROSES PEMUATAN *CLINKER* DI TERMINAL KHUSUS PT. SEMEN INDONESIA TUBAN OLEH PT. VARIA USAHA BAHARI”

Dengan ini saya sebagai penulis menyatakan bahwa yang tersurat dalam skripsi ini riil hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, tidak mengandung unsur plagiarisme dari karya tulis orang lain atau tidak mengutip dengan cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku. Pendapat atau temuan dari ahli atau orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasar pada kode etik ilmiah. Atas pernyataan yang saya buat ini, saya siap bertanggung jawab atas resiko/sanksi yang di jatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 2021

Yang membuat pernyataan,



MUHAMMAD HUDHA IKHSANI
NIT. 541711306489 K

MOTO DAN PERSEMBAHAN

1. “Ridha Allah tergantung ridha orang tua dan murka Allah tergantung murka orang tua.” (HR. Thabrani)
2. “Sura Dira Jayaningrat, Lebur Dening Pangastuti.”
3. “*Keep your eyes on the stars and your feet on the ground.*” (Theodore Roosevelt)

Persembahan :

1. Orang tua tercinta, Bapak Marlono dan Ibu Siti Sundari atas segala perjuangan dan kasih sayang yang selalu dicurahkan serta doa restunya kepada penulis.
2. Marlon’s Crew, Irwanto, Dedi Kurniawan, dan Asqina Dewi Amalia.
3. Almh. Ibu Taisah yang saya sayangi.
4. Keluarga besar Galangan B2 yang selalu memberikan dukungan.
5. Bapak Romanda Annas A., S.ST, M.M dan Capt. Ali Imran Ritonga, M.M, M.Mar selaku dosen pembimbing.
6. Almamater saya PIP Semarang.

PRAKATA

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas segala rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Penanganan Kerusakan *Cargo* Dalam Proses Pemuatan *Clinker* Di Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban oleh PT. Varia Usaha Bahari” guna memenuhi persyaratan memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) dalam program pendidikan Diploma IV Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis banyak mendapatkan bimbingan, dukungan, dan saran serta bantuan dari berbagai pihak. Untuk itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada :

1. Bapak dan Ibu tercinta yang selalu memberikan dukungan, motivasi dan doa, serta ketiga saudara kandung yang selalu memberikan dukungan.
2. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Ibu Nur Rohmah, S.E., M.M. selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
4. Bapak Romanda Annas Amrullah, S.ST, M.M. selaku dosen pembimbing materi skripsi.
5. Bapak Capt. Ali Imran Ritonga, M.M., M.Mar, selaku dosen pembimbing metodologi penelitian dan penulisan skripsi.

6. Semua dosen Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang sungguh bermanfaat dalam membantu penyusunan skripsi ini.
7. Seluruh Jajaran Staff dan Pegawai di PT. Varia Usaha Bahari serta para pekerja di Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban yang sangat membantu dan memberikan arahan serta pengetahuan kepada penulis pada saat penulisan skripsi ini.
8. Rekan-rekan seperjuangan taruna/i PIP Semarang angkatan LIV.
9. Semua pihak yang telah membantu penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Semoga Allah SWT melimpahkan rahmat dan keberkahan-Nya kepada semua pihak yang telah membantu menyelesaikan skripsi ini. Sungguh penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan di dalam skripsi yang penulis susun, sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Akhir kata, penulis berharap supaya skripsi ini bermanfaat bagi para pembaca.

Semarang.....2021

Penulis

MUHAMMAD HUDHA IKHSANI

NIT. 541711306489 K

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	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
ABSTRAKSI	xiv
ABSTRACT	xv
BAB I PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Pertanyaan Penelitian	4
1.3. Tujuan Penelitian	5
1.4. Manfaat Penelitian	6
1.5. Sistematika Penulisan	7
BAB II KAJIAN PUSTAKA	
2.1. Kajian Pustaka	9
2.2. Penelitian Terdahulu	17

2.3. Kerangka Berpikir	19
BAB III METODE PENELITIAN	
3.1. Pendekatan dan Desain Penelitian	22
3.2. Fokus dan Lokus Penelitian	24
3.3. Sumber Data Penelitian.....	25
3.4. Teknik Pengumpulan Data	28
3.5. Teknik Keabsahan Data	30
3.6. Teknik Analisis Data	32
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
4.1 Hasil Penelitian	35
4.2 Pembahasan Masalah	50
4.3 Keterbatasan Penelitian	62
BAB V PENUTUP	
5.1 Simpulan	63
5.2 Saran	64
DAFTAR PUSTAKA	65
LAMPIRAN	66
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	85

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1.	Kerangka Pikir	21
Gambar 4.1.	Logo PT. Varia Usaha Bahari	36
Gambar 4.2.	Bagan Struktur Organisasi PT. Varia Usaha Bahari.....	38
Gambar 4.3.	Gambar Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban.....	43
Gambar 4.4.	Sketsa Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban	44
Gambar 4.5.	<i>Siwertell</i>	46
Gambar 4.6.	<i>Conveyor</i>	47
Gambar 4.7.	<i>Hopper</i>	48
Gambar 4.8.	Struktur Organisasi Terminal Khusus PT. Semen Indonesia.....	48
Gambar 4.9.	Muatan <i>Clinker</i> yang Menumpuk Terlalu Tinggi.....	51
Gambar 4.10.	Muatan <i>Clinker</i> yang Tidak Tertutup Sempurna.....	52
Gambar 4.11.	Terpal yang Kurang Layak Pakai	53
Gambar 4.12.	Muatan <i>Clinker</i> yang Terkena Air	54
Gambar 4.13.	Permukaan <i>Jetty</i> yang Tergenang Air	55
Gambar 4.14.	Muatan <i>Clinker</i> yang Sudah Dipisahkan	56
Gambar 4.15.	Pemuatan Kembali Muatan <i>Clinker</i> yang Rusak ke <i>Truck</i>	57

Gambar 4.16. Pemuatan *Clinker* ke *Truck*..... 58

Gambar 4.17. Penggunaan Alas Muatan *Clinker* 62



DAFTAR TABEL

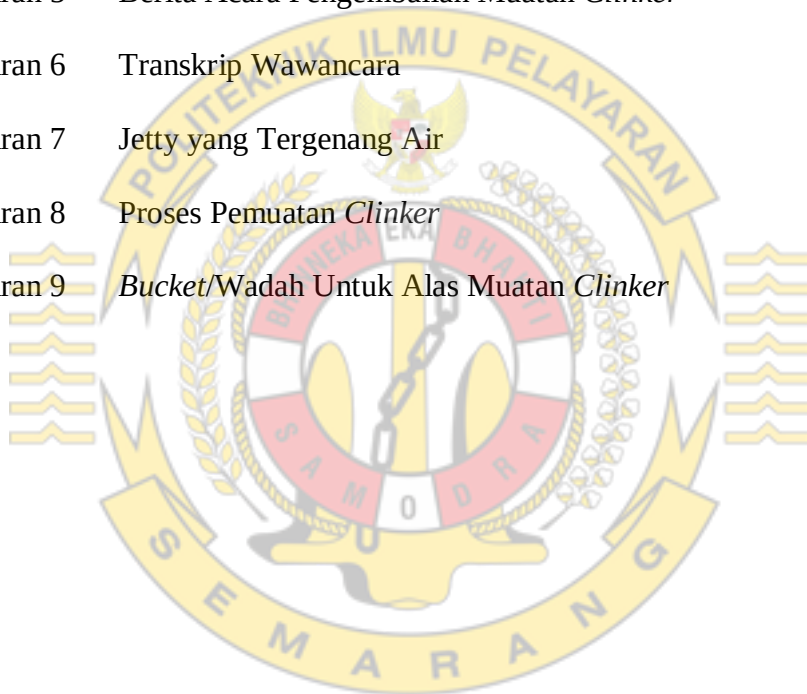
Tabel 2.1. Tabel Perbandingan Penelitian Terdahulu dan Penelitian Sekarang .. 19

Tabel 4.1. Spesifikasi *Jetty* Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban..... 45



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Dokumen <i>Statement Of Fact</i> MV. Tan Binh 234
Lampiran 2	Dokumen <i>Daily Report</i> MV. Tan Binh 234
Lampiran 3	Dokumen <i>Stowage Plan</i> MV. Tan Binh 234
Lampiran 4	Dokumen <i>Draft Survey</i> MV. Tan Binh 234
Lampiran 5	Berita Acara Pengembalian Muatan <i>Clinker</i>
Lampiran 6	Transkrip Wawancara
Lampiran 7	Jetty yang Tergenang Air
Lampiran 8	Proses Pemuatan <i>Clinker</i>
Lampiran 9	<i>Bucket/Wadah Untuk Alas Muatan Clinker</i>



ABSTRAKSI

Ikhsani, Muhammad Hudha, 2021, 541711306489, “*Penanganan Kerusakan Cargo Dalam Proses Pemuatan Clinker di Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban oleh PT. Varia Usha Bahari*”, Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Romanda Annas Amrullah, S.ST, M.M., Pembimbing II: Capt. Ali Imran Ritonga, M.M., M.Mar

Kerusakan *cargo* pada proses pemuatan *clinker* menyebabkan kualitas *clinker* menurun bahkan rusak. Menurunnya kualitas atau rusaknya *clinker* disebabkan karena *clinker* berada di ruang terbuka dan tidak mendapatkan penanganan yang tepat dan sesuai prosedur sehingga *clinker* memiliki resiko tinggi terkena air. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor yang menyebabkan kerusakan *clinker*, untuk mengetahui dampak yang ditimbulkan dari terjadinya kerusakan *clinker*, dan untuk mengetahui upaya yang dilakukan untuk mencegah terjadinya kerusakan *clinker*.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan mendeskripsikan penanganan kerusakan *cargo* dalam proses pemuatan *clinker* di Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban oleh PT. Varia Usaha Bahari. Pengumpulan data dilakukan dengan wawancara, observasi, dan dokumentasi.

Faktor yang menyebabkan kerusakan muatan *clinker* ketika terjadi hujan adalah penumpahan muatan *clinker* yang terlalu banyak, perlengkapan terpal yang sudah tidak layak, dan permukaan *jetty* Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban yang tidak rata. Dampak yang ditimbulkan adalah pengembalian *clinker* ke pabrik yang juga secara tidak langsung menyebabkan naiknya biaya operasional bongkar muat. Upaya yang dilakukan untuk mencegah kerusakan *clinker* adalah dengan pengaturan dan pengawasan penumpahan muatan *clinker*, pengecekan, perawatan dan pembaharuan perlengkapan yang kurang layak, penggunaan alas untuk muatan *clinker* di *jetty*. PT. Semen Indonesia selaku pemilik Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban sebaiknya dapat menggunakan *conveyor* untuk melaksanakan pemuatan *clinker* ke kapal untuk mengurangi resiko kerusakan dan memperbaiki bagian *jetty* khususnya kade B3-B4 yang tidak rata, dan PT. Varia Usaha selaku perusahaan bongkar muat dapat meningkatkan kualitas pelayanan, serta pengawasan dan koordinasi dengan pihak terkait dalam kegiatan pemuatan *clinker*.

Kata Kunci: Kerusakan, *clinker*, *jetty*, terminal khusus

ABSTRACTION

Ikhsani, Muhammad Hudha, 2021, 541711306489, "Handling Cargo Damage In the Process of Loading Clinker in Special Terminal of PT. Semen Indonesia Tubanby PT. Varia Usha Bahari", Thesis. Diploma IV Program, Port and Shipping Management, Semarang Merchant Marine Polytechnic, Lecturer I: Romanda Annas Amrullah, S.ST, M.M., Lecturer II: Capt. Ali Imran Ritonga, M.M., M.Mar.

Cargo damage to the clinker loading process causes deteriorate of clinker quality. The decrease in clinker quality or damage is caused by clinker is in an open space and does not get proper handling and according to procedures so clinker has a high risk of exposure to water. The purpose of this study is to find out the factors that caused clinker damage, to know the impact caused by the occurrence of clinker damage, and to know the efforts to prevent the occurrence of clinker damage.

This study uses qualitative descriptive method by describing cargo damage handling in the process of loading clinker in Special Terminal of PT. Semen Indonesia Tuban by PT. Varia Bahari. Data collection was carried out by interviews, observations, and documentations.

Factors that cause clinker damage when there is rain is too much shedding of clinker cargo, tarpaulin equipment that is not feasible, and jetty surface of special terminal of PT. Semen Indonesia Tuban is uneven. The impact are return clinker to the plant which also indirectly leads to the increase in the operational cost of loading and unloading. Efforts made to prevent clinker damage are by setting and supervising the shedding of clinker payloads, checking, maintenance and renewal of improper equipment, the use of plinths for clinker payloads in jetty. PT. Semen Indonesia as the owner of special terminal of PT. Semen Indonesia Tuban should be able to use conveyors to carry out clinker loading to ships to reduce the risk of damage and repair jetty parts, especially uneven B3-B4 kade, and PT. Varia Usaha as a stevedoring company can improve the quality of service, as well as supervision and coordination with related parties in the loading activities of clinker.

Keywords: Damage, clinker, jetty, special terminal

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Indonesia merupakan salah satu negara kepulauan yang terdiri dari beberapa pulau yang tersebar di seluruh wilayah Indonesia. Berdasarkan letak geografisnya, Indonesia berada diantara dua benua yaitu Benua Asia di sebelah utara dan Benua Australia di sebelah selatan. Indonesia terletak diantara dua samudera, yaitu Samudera Pasifik di sebelah timur dan Samudera Hindia di sebelah barat. Letak Indonesia yang sangat strategis karena berada pada posisi silang dunia menjadikan Indonesia memiliki peran penting dalam perdagangan dunia. Hal ini harus ditunjang dengan sumber daya manusia yang unggul untuk dapat bersaing dengan negara-negara lain.

Sebagai salah satu negara berkembang, Indonesia sedang menggiatkan pembangunan dari segi infrastruktur. Melalui pembangunan infrastruktur yang merata di seluruh wilayah Indonesia diharapkan dapat menciptakan hubungan yang kuat antar wilayah Indonesia, menurunkan biaya logistik, memperkecil kesenjangan sosial serta membantu dalam meningkatkan kualitas hidup masyarakat Indonesia, yang pada akhirnya bertujuan pada meningkatnya daya saing dan pertumbuhan ekonomi guna mencapai Indonesia sebagai negara maju.

Semen merupakan salah satu komoditi yang menjadi penopang pembangunan infrastruktur di Indonesia. Hal ini menjadikan peran industri

semen menjadi sangat strategis dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia. Pembangunan infrastruktur yang sedang digiatkan oleh Pemerintah Indonesia mengakibatkan meningkatnya produksi semen dalam rangka memenuhi permintaan semen yang semakin melonjak di beberapa wilayah Indonesia.

Menyadari pentingnya peran industri semen dalam pembangunan yang ditunjukan dari meningkatkan permintaan komoditi semen, pemerintah Indonesia mendirikan pabrik-pabrik semen dibawah naungan BUMN (Badan Usaha Milik Negara) untuk memenuhi kebutuhan semen di Indonesia, sehingga Indonesia dapat menekan biaya impor semen dari luar negeri dan mengandalkan hasil produksi semen dalam negeri dengan kualitas yang baik. Pemerintah pada awalnya mendirikan PT. Semen Gresik yang sekarang berubah menjadi PT. Semen Indonesia dan diikuti dengan berdirinya Semen Tonasa. Perkembangan industri semen dari pemerintah ini juga diikuti dengan berkembangnya industri semen dari pihak swasta yang ditunjukkan dengan berdirinya PT. Semen Nusantara, PT. Indocement, PT. Semen Bosowa.

Salah satu bahan terpenting dalam proses produksi semen adalah *clinker*. PT. Semen Indonesia selaku perusahaan yang bergerak di bidang industri produksi semen ini juga memproduksi *clinker* sebagai salah satu bahan terpenting dalam proses pembuatan semen. Permintaan semen yang semakin meningkat di beberapa wilayah Indonesia mengakibatkan permintaan *clinker* juga meningkat untuk menunjang produksi semen di beberapa wilayah Indonesia. PT. Semen Indonesia selaku distributor penyedia

bahan baku semen yaitu *clinker* selalu berusaha untuk memenuhi kebutuhan *clinker* yang semakin meningkat. Untuk menunjang kelancaran distribusi *clinker* ke beberapa pabrik di Indonesia, PT. Semen Indonesia memiliki pelabuhan sendiri yaitu terminal khusus yang terletak di Tuban dengan tujuan untuk memperlancar pendistribusian *clinker* ke beberapa pabrik di wilayah Indonesia. Selain itu, PT. Semen Indonesia juga bekerjasama dengan perusahaan bongkar muat dan *trucking*.

Dalam proses kegiatan pemuatan *clinker* dari dermaga ke kapal PT. Semen Indonesia bekerjasama dengan PT. Varia Usaha Bahari yang merupakan anak perusahaan dari PT. Semen Indonesia. PT. Varia Usaha Bahari bergerak di bidang bongkar muat dan memiliki tanggung jawab untuk melaksanakan proses pemuatan *clinker* dari dermaga ke kapal. Proses pemuatan *clinker* dilakukan secara manual dan tidak menggunakan *conveyor*.

clinker yang merupakan bahan baku utama dalam pembuatan semen termasuk ke dalam muatan yang sifatnya mudah rusak atau mengeras jika terkena air. Untuk mencegah kerusakan *clinker* dibutuhkan penanganan yang tepat dan sesuai prosedur yang telah disepakati khususnya pada kondisi hujan sehingga dapat mencegah terjadinya kerusakan dan juga menjamin kelancaran proses pemuatan *clinker* dari dermaga ke kapal.

Berdasarkan pengalaman penulis selama melaksanakan praktek darat (prada), pemuatan *clinker* dilakukan secara manual yaitu dengan

menggunakan *shore grab* yang dikaitkan dengan *crane* kapal. Dalam proses pemuatan *clinker* secara manual ini menyebabkan resiko kerusakan *clinker* lebih besar karena *clinker* akan berada di ruang terbuka yang memiliki resiko tinggi terkena air. Pada saat penulis melaksanakan praktek darat, terdapat suatu kejadian yaitu muatan *clinker* terkena air, sehingga *clinker* menjadi rusak dan mengeras atau menggumpal dengan bentuk seperti bongkahan batu sehingga *clinker* tidak dapat di muat ke kapal.

Berdasarkan dengan permasalahan yang di alami penulis selama melaksanakan praktek darat (prada), penulis membahas permasalahan ini ke dalam skripsi yang berjudul **“Penanganan Kerusakan Cargo Dalam Proses Pemuatan Clinker di Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban Oleh PT. Varia Usaha Bahari”**

1.2. Pertanyaan Penelitian

Dalam proses penulisan sebuah skripsi, perumusan masalah adalah salah satu hal yang penting. Karena perumusan masalah memberikan kemudahan dalam melaksanakan penelitian serta memudahkan dalam menemukan jawaban. Berdasar dari pengalaman penulis selama melaksanakan praktek darat (prada) dan latar belakang yang sudah di sebutkan, terdapat suatu permasalahan yang akan di jadikan rumusan masalah dalam pembuatan skripsi ini. Perumusan masalah adalah sebagai berikut:

- 1.2.1. Faktor apa saja yang menyebabkan kerusakan *cargo* ketika terjadi hujan dalam proses pemuatan *clinker* di Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban oleh PT. Varia Usaha Bahari?

- 1.2.2. Dampak apa yang ditimbulkan dari kerusakan *cargo* dalam proses pemuatan *clinker* di Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban oleh PT. Varia Usaha Bahari?
- 1.2.3. Bagaimana upaya yang dilakukan oleh PT. varia Usaha Bahari dalam mencegah terjadinya kerusakan *cargo* dalam proses pemuatan *clinker* di Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban?

1.3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan perumusan masalah yang sudah disebutkan, maka tujuan dari dilaksanakannya penelitian yang dilaksanakan oleh penulis yaitu sebagai berikut :

- 1.3.1. Mengetahui faktor yang mengakibatkan kerusakan *cargo* ketika terjadi hujan pada proses pemuatan *clinker* di Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban yang dilaksanakan oleh PT. Varia Usaha Bahari.
- 1.3.2. Mengetahui dampak yang terjadi dari kerusakan *cargo* pada proses pemuatan *clinker* di Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban yang dilaksanakan oleh PT. Varia Usaha Bahari.
- 1.3.3. Mengetahui upaya - upaya yang dilakukan oleh PT. Varia Usaha bahari yang ditujukan untuk mencegah terjadinya kerusakan *cargo* pada saat proses pemuatan *clinker* di Terminal Khusus Semen Indonesia Tuban.

1.4. Manfaat Penelitian

Berdasarkan hasil penelitian yang penulis laksanakan, penulis berharap dapat memberikan manfaat untuk pihak-pihak terkait. Adapun manfaat dari penelitian sebagai berikut:

1.4.1. Manfaat Teoritis

1.4.1.1. Untuk menambah informasi serta pengetahuan pembaca mengenai faktor yang menyebabkan kerusakan *cargo* ketika terjadi hujan pada saat proses pemuatan *clinker* di Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban oleh PT. Varia Usaha Bahari.

1.4.1.2. Untuk menambah informasi serta pengetahuan pembaca tentang bagaimana dampak yang terjadi akibat kerusakan *cargo* dalam proses pemuatan *clinker* di Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban oleh PT. Varia Usaha Bahari.

1.4.1.3. Untuk menambah informasi serta pengetahuan pembaca mengenai upaya yang dilakukan untuk mencegah terjadinya kerusakan *cargo* dalam proses pemuatan *clinker* di Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban oleh PT. Varia Usaha Bahari.

1.4.2. Manfaat Praktis

1.4.2.1. Dapat memberikan gambaran serta penjelasan untuk PT. Varia Usaha Bahari dan pembaca mengenai penyebab terjadinya kerusakan *cargo* dalam proses pemuatan *clinker* sehingga dapat mencegah dan mengatasi terjadinya kerusakan *cargo* dalam proses pemuatan *clinker*.

1.4.2.2. Dapat dijadikan sebagai sebuah referensi dan saran untuk PT. Varia Usaha Bahari guna memperbaiki dan

menyempurnakan kinerja terkait dengan proses pemuatan *clinker* oleh PT. Varia Usaha Bahari.

1.5. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan menjelaskan keterkaitan pokok pikiran yang dijelaskan di setiap bagian dalam penulisan skripsi. Dalam sistematika penulisan skripsi ini terbagi menjadi lima bagian (bab) yang saling berkaitan dengan harapan memudahkan pembaca untuk mengetahui dan memahami pembahasan yang dikemukakan. Sistematika penulisan penelitian di rangkai sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Dalam BAB I memaparkan perihal masalah yang menjadi latar belakang pemilihan judul penelitian, perumusan masalah yang diambil, tujuan dari penelitian yang dilakukan oleh penulis, manfaat dari penelitian serta sistematika penulisan.

BAB II KAJIAN PUSTAKA

Bab II memaparkan perihal tinjauan pustaka yang memberikan penjelasan mengenai teori atau pemikiran yang menjadi landasan judul penelitian serta disusun menjadi satu kesatuan dan dijadikan sebagai landasan untuk menyusun kerangka pemikiran.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab III memaparkan mengenai metode penelitian dalam pelaksanaan penulisan skripsi ini. Dalam bab ini, penulis menjelaskan cara pengumpulan data, waktu dan tempat

dilaksanakannya penelitian, jenis serta sumber data yang diperoleh, dan teknik analisis data.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab IV memaparkan hasil dari penelitian yang telah dilaksanakan oleh penulis, pembahasan mengenai rumusan masalah dan langkah yang diambil untuk mengatasi serta mencegah terjadinya permasalahan yang dihadapi.

BAB V PENUTUP

Bab V memaparkan kesimpulan dari hasil penelitian yang telah dilaksanakan dan pembahasan masalah yang telah dijelaskan. Dalam bab ini, penulis juga akan memberi saran yang dapat memberi manfaat kepada pembaca dan pihak-pihak terkait.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

2.1. Kajian Pustaka

Pada bab dua ini memuat kajian pustaka, penelitian terdahulu, dan kerangka pikir. Pada bagian kajian pustaka berisikan beberapa teori, pemikiran dan konsep-konsep dari beberapa sumber buku referensi yang relevan untuk menunjang pembahasan dan dijadikan sebagai landasan serta petunjuk dalam penyusunan skripsi yang berjudul “Penanganan Kerusakan *Cargo* Dalam Proses Pemuatan *Clinker* di Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban Oleh PT. Varia Usaha Bahari. Pada kerangka pikir berisikan uraian rinci pencapaian tujuan akhir dari penelitian.

2.1.1. Penanganan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) penanganan mempunyai satu arti yaitu penanganan yang berasal dari kata dasar tangan. Penanganan mempunyai arti sebuah tindakan yang dilakukan dalam melakukan sesuatu. Penanganan juga dapat diartikan sebuah proses, cara, perbuatan menangani sesuatu yang sedang dialami.

Penanganan *cargo* pada proses pemuatan *clinker* harus dilaksanakan secara tepat dan sesuai dengan prosedur karena *clinker* ditempatkan di ruang terbuka yang memiliki resiko tinggi terjadinya kerusakan *clinker*. Penanganan yang tidak tepat dan sesuai prosedur dapat menyebabkan kerusakan *cargo* pada proses pemuatan *clinker* sehingga *clinker* harus dipisahkan dengan muatan lain dengan tujuan

dikeringkan di dermaga atau dikembalikan ke pabrik dan tidak dapat dimuat ke kapal.

2.1.2. Kerusakan *Cargo*

Berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) kerusakan merupakan keadaan dimana sesuatu sudah tidak dapat diambil manfaatnya dan sukar untuk diperbaiki karena menurunnya kualitas benda yang terjadi karena adanya beberapa faktor yang mengakibatkan kerusakan terhadap benda tersebut.

Menurut Sugiyono (2008:13) kerusakan merupakan keadaan dimana suatu benda sudah tidak sempurna atau sudah tidak sesuai dengan keadaan awalnya yang menyebabkan turunnya kualitas dari muatan. Kerusakan *clinker* pada proses pemuatan harus di cegah meskipun dalam taraf yang kecil, karena dapat menurunkan kualitas *clinker* dan dapat mengakibatkan timbulnya kerusakan pada muatan *clinker* yang lainnya.

Rusaknya *cargo* pada proses pemuatan *clinker* menyebabkan kualitas *clinker* menurun bahkan rusak. Menurunnya kualitas atau rusaknya *clinker* disebabkan karena *clinker* berada di ruang terbuka dan tidak mendapatkan penanganan yang tepat dan sesuai prosedur sehingga *clinker* memiliki resiko tinggi terkena air.

2.1.3. *Cargo*

Cargo atau kargo merupakan muatan (*thing/goods*) yang dikirim melalui jalur udara, laut, atau darat untuk diperdagangkan,

baik antar wilayah/kota di dalam negeri maupun antar negara (internasional) atau yang dikenal dengan istilah *eksport-import* (Warpani, 2009:05).

Jenis muatan kapal sangat beraneka ragam. Muatan yang diangkut oleh kapal terbagi menjadi beberapa golongan menurut sifatnya (kualitas-nya) yaitu *wet cargo* (muatan basah), *dry cargo* (muatan kering), *dirty/dusty cargo* (muatan berdebu/kotor), *clean cargo* (muatan bersih), *odorous cargo* (muatan berbau), *delicate cargo* (muatan bagus/enak), *dangerous cargo* (muatan berbahaya).

Muatan kapal laut (*cargo*) dibedakan menurut beberapa pengelompokkan sesuai dengan jenis pengapalan, jenis kemasannya, dan sifat dari muatan itu sendiri (Arwinas, 2001:9)

2.1.3.1. Pengelompokkan muatan (*cargo*) menurut jenis pengapalan dapat dibagi sebagai berikut:

2.1.3.1.1. *Homogenous Cargo* (Muatan Sejenis)

Muatan sejenis merupakan muatan (*cargo*) yang dimuat di kapal secara bersamaan dalam suatu kompartemen atau palka tanpa adanya penyekat muatan dan dimuat dalam bentuk curah maupun dengan kemasan tertentu.

2.1.3.1.2. *Heterogenous Cargo* (Muatan Campuran)

Muatan campuran ini terdiri dari beberapa jenis dan sebagian besar muatan menggunakan

kemasan dalam bentuk *bag*, *drum*, dan *pallet*.

Muatan campuran juga disebut *general cargo*.

2.1.3.2. Pengelompokkan muatan (*cargo*) menurut kemasannya:

2.1.3.2.1. Muatan Curah

Muatan curah atau *bulk cargo* merupakan muatan yang terdiri dari suatu muatan yang tidak di kemas dan dikapalkan secara sekaligus dalam jumlah yang besar. Muatan curah dibagi menjadi sebagai berikut:

2.1.3.2.1.1. *Liquid Bulk Cargo* (Muatan Curah Dalam Bentuk Cair)

Muatan curah dalam bentuk cair ialah muatan curah yang memiliki bentuk cair yang dikapalkan dengan menggunakan kapal khusus yang disebut dengan kapal *tanker*. Contoh muatan curah dalam bentuk cair ini adalah *crude palm oil*, *chemical*.

2.1.3.2.1.2. Muatan Curah Kering

Muatan curah kering yaitu muatan curah dalam bentuk padat seperti serbuk, biji, butiran yang

dalam proses untuk pemuatan atau pembongkarannya dilaksanakan dengan cara mencurahkan muatan ke dalam palka yang dibantu dengan menggunakan alat-alat khusus. Contoh muatan curah kering antara lain biji gandum, jagung, pasir, semen, *clinker*.

2.1.3.2.1.3. Muatan Curah Gas

Muatan curah gas merupakan muatan curah yang berbentuk gas yang dimampatkan. Contoh muatan curah dalam bentuk gas yaitu gas alam, *Liquid Petroleum Gas (LPG)*.

2.1.3.2.2. *Container Cargo* (Muatan Peti Kemas)

Yaitu muatan yang dimuat dalam suatu wadah/tempat yang terbuat dari besi, baja, aluminium yang digunakan sebagai tempat untuk menyimpan dan menghimpun barang. Adapun jenis-jenis dari *container* (peti kemas) adalah sebagai berikut:

2.1.3.2.2.1. *Container General Cargo*

Yaitu peti kemas atau *container* yang memiliki fungsi untuk mengangkut muatan yang bersifat umum (*general cargo*).

2.1.3.2.2.2. *Thermal atau Insulated Container*

Yaitu peti kemas atau *container* yang dilengkapi dengan pengatur suhu ruangan peti kemas. *Thermal* atau *Insulated Container* digunakan untuk memuat muatan yang tidak memiliki masa keawetan yang lama. Seperti sayur, buah, daging, ikan.

2.1.3.2.2.3. *Tank Container*

Yaitu peti kemas atau *container* yang memiliki bentuk berupa tanki yang ditempatkan dalam sebuah rangka peti kemas yang dipergunakan *bulk liquid* (muatan cair) ataupun *bulk gas* (gas)

2.1.3.2.2.4. *Dry Bulk Container*

Yaitu peti kemas atau *container* yang dipergunakan untuk

menampung muatan yang berbentuk curah (*bulk cargo*) seperti butiran, bahan pangan, dan rempah.

2.1.4. Proses Pemuatan

Dalam buku yang memiliki judul “Pokok-pokok Pelayaran Niaga” bongkar muat adalah pemindahan sebuah muatan dari atau ke atas kapal untuk dilakukan penimbunan ke dalam atau langsung diangkut ke tempat pemilik barang atau *consignee* melalui dermaga pelabuhan dengan menggunakan alat bongkar muat yang berada di dermaga ataupun yang berada di kapal (Sudjatmiko, 2007: 264).

Menurut Romanda Annas Amrullah dalam bukunya yang berjudul “Pelabuhan dan Serba-Serbinya” (2020:108) Penanganan proses pemindahan pada proses pemuatan curah dibagi menjadi ke dalam jenis muatan curah kering dan muatan basah. Untuk muatan kering, dikenal dengan dua sistem pemindahan atau pemuatan yaitu *indirect delivery* dan *direct delivery*. Pada pemindahan dengan cara *indirect delivery*, muatan curah kering mengalir dari kapal menuju lokasi penimbunan atau sebaliknya tanpa perlu diletakkan di dermaga. Ini dikarenakan pelabuhan telah menyediakan alat-alat pemindahan seperti *unloader*, *hopper*, *conveyor*, atau jaringan pipa. Sedangkan untuk *direct delivery* atau pemindahan langsung, muatan curah dipindahkan menggunakan *unloader* langsung ke kapal tongkang, kereta api barang, atau *dump truck*.

Berdasarkan beberapa definisi tersebut, maka dapat diambil kesimpulan bahwa proses pemuatan yaitu kegiatan memindahkan muatan dari dermaga ke ruang muat/palka dengan menggunakan peralatan yaitu *crane* kapal dan *grab*. Dalam proses pemuatan *clinker* ke kapal dilakukan dengan menggunakan cara pemindahan langsung atau *direct delivery*, karena proses pemindahan menggunakan *dump truck* untuk mengangkut muatan dari pabrik menuju ke dermaga untuk selanjutnya di muat ke kapal.

2.1.5. *Clinker*

Clinker merupakan bahan “setengah jadi” selama produksi semen. *Clinker* terbentuk dari beberapa macam *calcium silikat* seperti *alite*, *aluminoferrite aluminat*, *belite*, dan *calcium tricalcium*. Pembakaran dilakukan dalam dua tahapan yaitu pembakaran yang dilakukan di *preheater* (proses kalsinasi) dan pembakaran yang dilakukan di *kiln*. *Clinker* memiliki bentuk butiran kecil dengan diameter 0-40 mm (Yanuar, 2010).

International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code (2016) menyebutkan bahwa *clinker* dibentuk dengan cara membakar batu kapur yang dicampur dengan tanah liat. Dari proses pembakaran, maka menghasilkan butiran-butiran dengan tekstur kasar yang kemudian dihancurkan menjadi butiran halus yang kemudian menjadi semen.

Clinker termasuk ke dalam muatan yang tidak mempunyai bahaya yang khusus dan tidak mudah untuk terbakar. Tetapi penanganan dalam pemuatan *clinker* harus dilaksanakan secara tepat mengingat *clinker* termasuk ke dalam muatan yang mudah mengeras jika terkena air.

2.1.6. Terminal Khusus

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 20 Tahun 2017 tentang Terminal Khusus dan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri Pasal 1 (ayat 3) “Terminal 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.”

PT. Semen Indonesia memiliki pelabuhan sendiri yaitu Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban yang berada di wilayah Kabupaten Tuban, Jawa Timur. Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban bertujuan untuk kegiatan bongkar muat barang hasil penunjang pada kegiatan industri semen sehingga dalam pendistribusian bahan baku maupun hasil produksi yang dilakukan oleh PT. Semen Indonesia dapat berjalan secara lancar.

2.2. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu memiliki tujuan guna mendapatkan perbandingan dan acuan. Penelitian terdahulu juga bertujuan menghindari kesamaan dengan penelitian yang penulis laksanakan.

2.2.1. Penelitian Thersian P. (2017)

Penelitian yang dilaksanakan oleh Thersian P. (2017) berjudul “Pengaruh Tumpahan *Clinker* Terhadap Kelancaran Sandar di Lingkungan Dermaga Pelabuhan Semen Indonesia Tuban”. Penelitian ini merupakan penelitian yang menggunakan metode deskriptif kualitatif. Penelitian ini dilaksanakan dengan tujuan untuk mengetahui pengaruh dari tumpahnya *clinker* di dermaga Semen Indonesia Tuban terhadap kelancaran proses sandar kapal.

Berdasarkan penelitian yang dilaksanakan oleh Thersian P. dapat ditarik kesimpulan bahwa tumpahnya *clinker* di dermaga akan mempengaruhi proses sandar kapal, dikarenakan *clinker* yang tumpah ke dasar dermaga akan menyebabkan pendangkalan dan menghambat proses sandar kapal.

2.2.2. Penelitian Prasetyo Wahyu (2019)

Penelitian yang dilaksanakan Prasetyo Wahyu (2019) berjudul “Penanganan *Clinker* di MV. *Shanti Indah*” menggunakan metode kualitatif. Penelitian ini dilaksanakan dengan tujuan untuk mengetahui penanganan muatan *clinker* di kapal dan mengetahui faktor penyebab kerusakan *clinker*.

Berdasarkan penelitian tersebut dapat disimpulkan bahwa faktor yang menyebabkan kerusakan *clinker* adalah *clinker* terkena air hujan dan perlengkapan berupa *cargo box* dan alat penampungan *clinker* di dermaga yang kurang memadai untuk melaksanakan pemuatan *clinker*. Penanganan muatan *clinker* dilakukan dengan

perawatan ruang muat serta sesegera mungkin menutup palka ketika cuaca mengindikasikan akan turun hujan.

Perbedaan antara penelitian terdahulu dengan penelitian sekarang, dapat diamati pada tabel di bawah ini:

Penelitian Terdahulu		Penelitian Sekarang	
Thersian P.	Mengetahui dampak yang ditimbulkan dari tumpahnya muatan <i>clinker</i> di dermaga Semen Indonesia Tuban.	Muhammad Hudha Ikhsani	Mengetahui dampak yang ditimbulkan dari rusaknya muatan <i>clinker</i> .
Prasetyo Wahyu	Penanganan muatan <i>clinker</i> ditinjau dari perspektif <i>crew</i> kapal MV. Shanti Indah.		Mengetahui faktor penyebab rusaknya muatan <i>clinker</i> serta upaya untuk mencegah terjadinya kerusakan muatan <i>clinker</i> ditinjau dari perspektif perusahaan bongkat muat.

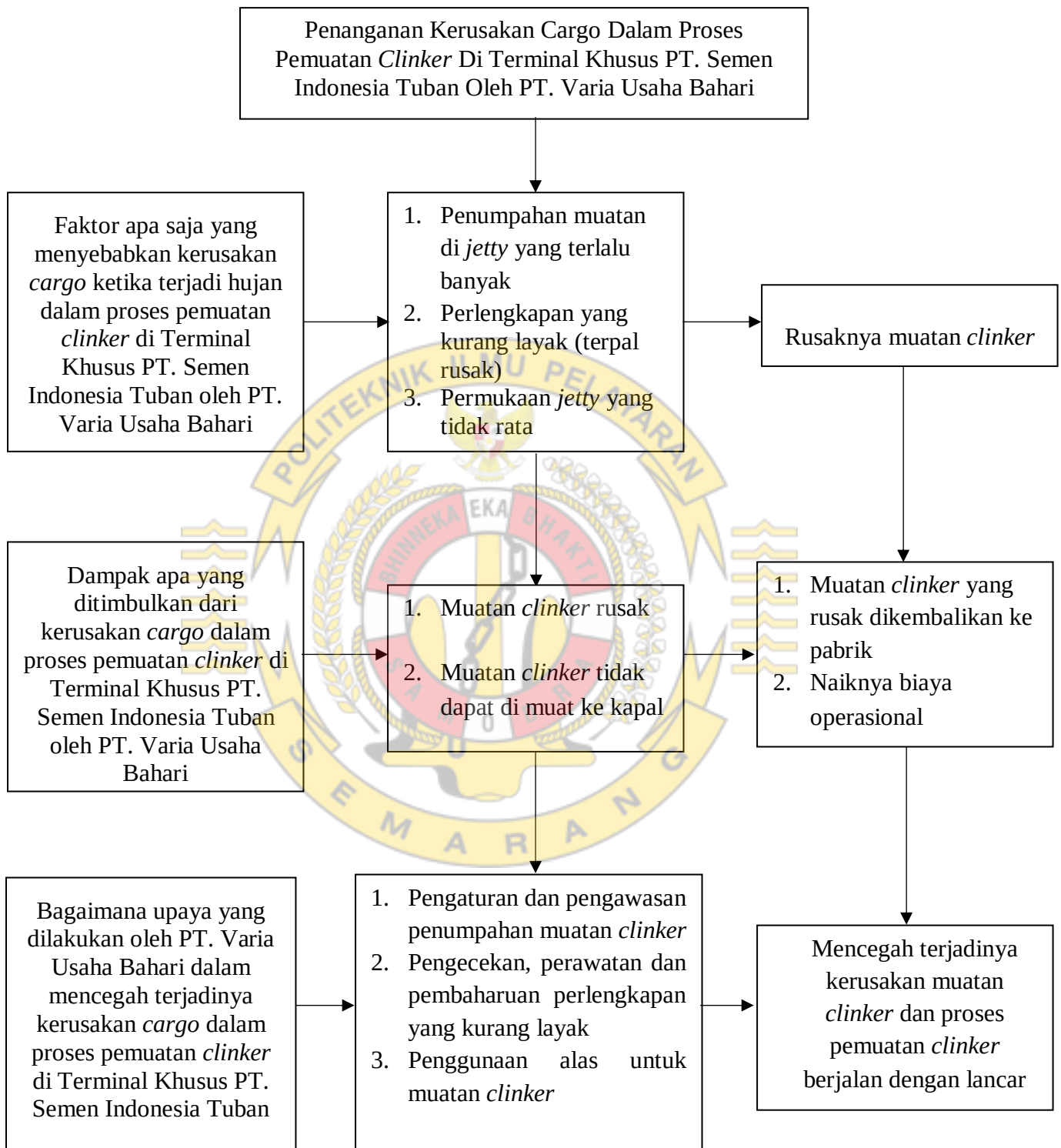
Tabel 2.1. Tabel Perbandingan Penelitian Terdahulu dan Penelitian Sekarang

2.3. Kerangka Berpikir

Kerangka berpikir adalah sebuah model konseptual perihal bagaimana teori saling berkaitan dengan faktor yang sudah diidentifikasi sebagai hal yang penting. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa kerangka berpikir adalah sebuah pemahaman yang menjadi landasan pemahaman-pemahaman yang lain, sebuah pemahaman yang menjadi dasar dan menjadi pondasi untuk setiap pemikiran atau suatu proses dari keseluruhan penelitian yang dilakukan (Sugiyono dan Uma Sekaran, 2013:88).

Dalam penganalisaan masalah yang akan dibahas dan supaya susunan pemahaman skripsi ini dapat dipahami secara sistematis serta mudah untuk dimengerti, maka dibuatlah kerangka berpikir.





Gambar 2.1. Kerangka Berpikir

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

5.1. Simpulan

Berdasarkan penjelasan mengenai permasalahan “Penanganan kerusakan *cargo* dalam proses pemuatan *Clinker* di Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban oleh PT. Varia Usaha Bahari”, dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

- 5.1.1. Faktor yang menyebabkan kerusakan muatan *clinker* ketika terjadi hujan adalah penumpahan muatan yang terlalu banyak sehingga muatan *clinker* menumpuk terlalu tinggi dan mengakibatkan muatan *clinker* tidak tertutup terpal dengan sempurna, perlengkapan terpal yang tidak layak, dan permukaan *jetty* PT. Semen Indonesia Tuban khususnya pada kade B3-B4 yang tidak rata.
- 5.1.2. Dampak yang ditimbulkan akibat kerusakan muatan *clinker* adalah pengembalian muatan *clinker* ke pabrik yang juga secara tidak langsung menyebabkan naiknya biaya operasional bongkar muat.
- 5.1.3. Upaya yang dilakukan untuk mencegah kerusakan muatan *clinker* adalah dengan melakukan pengaturan dan pengawasan muatan *clinker* supaya muatan tidak terlalu banyak dan menumpuk sehingga dapat memudahkan dalam proses penutupan muatan *clinker* dengan menggunakan terpal ketika hujan. Selain itu dilaksanakannya pengecekan, perawatan, dan pembaharuan perlengkapan yang kurang layak. Dalam hal ini perlengkapan yang dimaksud adalah terpal.

Kemudian dengan menggunakan alas untuk muatan *clinker* berupa terpal dan *bucket* atau wadah/bak yang berbentuk balok terbuka supaya permukaan bawah *clinker* ketika dibongkar dari *truck* (*dumping cargo*) tidak menyentuh permukaan *jetty*.

5.2. Saran

Berdasarkan kesimpulan yang telah disebutkan sebelumnya, maka penulis akan memberikan saran yang sekiranya dapat bermanfaat bagi semua pihak yang terlibat ataupun yang membaca. Adapun saran yang penulis berikan antara lain:

- 5.2.1. PT. Semen Indonesia selaku pemilik dari Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban, sebaiknya dapat memperbaiki cara pemuatan *clinker* yaitu dengan menggunakan *conveyor* mengingat resiko kerusakan yang cukup besar jika pemuatan masih dilakukan dengan cara *manual*.
- 5.2.2. PT. Semen Indonesia dapat melakukan perbaikan *jetty* pada bagian kade B3-B4 yang memiliki kondisi permukaan tidak rata, sehingga setelah hujan tidak terdapat genangan air.
- 5.2.3. PT. Varia Usaha Bahari selaku perusahaan bongkar muat di Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban, harus lebih meningkatkan kualitas pelayanan, serta pengawasan dan koordinasi dengan pihak terkait terhadap kegiatan pemuatan *clinker* supaya kegiatan dapat berjalan dengan lancar.

DAFTAR PUSTAKA

- Amrullah, Romanda Annas. 2020. *Pelabuhan dan Serba-Serbinya (Bisnis, Jasa & Fasilitas)*. Semarang: PIP Semarang.
- Darmadi, Hamid. 2013. *Metode Penelitian Pendidikan dan Sosial*. Bandung: Alfabeta.
- Edy Hidayat. 2009. *Pengoperasian Pelabuhan*. PT. Pelabuhan Indonesia (Persero)
- Hikmawati, Fenti. 2017. *Metodologi Penelitian*. Depok: Rajawali Persada.
- Moelong, L. J. 2017. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosda Karya.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 20 Tahun 2017. Terminal Khusus dan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri. 08 Maret 2017. Lembaran Negara Republik Indonesia. Jakarta.
- SILOG. 2015. "PT. Varia Usaha Bahari", <http://silog.co.id/pt-varia-usaha-bahari-yuba/>, diakses pada 21 Juli 2021 pukul 19.35.
- Sugiyono. 2012. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&B*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono, P. D. 2017. *Metode Penelitian Bisnis: Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, Kombinasi, dan R&B*. Bandung: Alfabeta.
- Tim Penyusun PIP Semarang. 2020. *Pedoman Penyusunan Skripsi*. Semarang: PIP Semarang.

LAMPIRAN 1

DOKUMEN STATEMENT OF FACT MV. TAN BINH 234


STEVEDORING COMPANY
PT. VARIA USAHA BAHARI
 JL. VETERAN NO.171 A - GRESIK
 TELP. : 62-31-3987927
 FAX. : 62-31-3973410

DAILY REPORT

Name of Vessel : MV. TAN BINH 234 Number : 1 (one)
 Agent : PT. VARIA USAHA LINTAS SEGARA Date Activity : 18 - 19 March 2020
 Discharging Port : THILAWA Kind of Goods : Clinker In Bulk
 Loading Port : PT. SEMEN INDONESIA - Tuban

Hatches	Working-hours from-to	gangs	Previous		Today's Total		Total Loading	
			Truck	M/T	Truck	M/T	Truck	M/T
1	07.40 - 07.00				63	1,890.840	63	1,890.840
2	07.40 - 07.00				64	1,883.800	64	1,883.800
3	07.40 - 07.00				69	2,036.040	69	2,036.040
4	20.00 - 07.00				34	1,046.160	34	1,046.160
5	07.40 - 20.00				36	1,042.620	36	1,042.620
TOTAL					266	7,899.460	266	7,899.460

TIME SHEET

Working - hours from - to	Stopped hours from - to	REMARKS
17 March 2020	10.00	NOR Tendered
18 March 2020	01.24	Pilot on board
	02.54	Vessel alongside
	03.30 - 05.00	Initial draft survey and hold inspection by ship and surveyor
	05.00 - 07.00	Waiting jetty dry and clean
	07.00 - 07.35	Quarantine inspection on board
	07.00 - 07.40	Preparation loading by ship & stevadore for setting grabe
	07.40	Commenced loading (H 1.2.3.5)
	16.00 - 16.10	Trouble crane no. 2
	16.00 - 16.10	Resume loading (H 1.3.5)
	16.10 - 19.00	Resume loading (H 1.2.3.5)
	19.00 - 20.00	Stop loading due to rain
	20.00 - 20.40	Resume loading (H 1.2.3.4)
	20.40 - 21.30	Stop loading due to rain
	21.30 - 24.00	Resume loading (H 1.2.3.4)
19 March 2020	00.00 - 02.50	Resume loading (H 1.2.3.4)
	02.50 - 03.20	Stop loading due to rain
	03.20 - 04.00	Resume loading (H 1.2.3.4)
	04.00 - 07.00	Stop loading due to rain
		Shift 1 : 4
		Shift 2 : 4
		Shift 3 : 4

Acknowledge by,
MV. TAN BINH 234


M/V TAN BINH 234
C/O

Chief Officer

Tuban , March 19, 2020
PT. Varia Usaha Bahari


VARIA USAHA BAHARI

Gugust Mihard D
 Chief Foreman

Sumber : Dokumen PT. Varia Usaha Bahari

LAMPIRAN 2

DOKUMEN DAILY REPORT MV. TAN BINH 234

Dokumen Daily Report MV. Tan Binh 234 (hari pertama)



STEVEDORING COMPANY
PT. VARIA USAHA BAHARI
JL. VETERAN NO.171 A - GRESIK
TELP. : 62-31-3987927
FAX. : 62-31-3973410

DAILY REPORT

Name of Vessel : MV. TAN BINH 234 Number : 1 (one)
Agent : PT. VARIA USAHA LINTAS SEGARA Date Activity : 18 - 19 March 2020
Discharging Port : THILAWA Kind of Goods : Clinker In Bulk
Loading Port : PT. SEMEN INDONESIA - Tuban

Hatches	working-hours from-to	gangs	Previous		Today's Total		Total Loading	
			Truck	M/T	Truck	M/T	Truck	M/T
1	07.40 - 07.00				63	1,890.840	63	1,890.840
2	07.40 - 07.00				64	1,882.800	64	1,882.800
3	07.40 - 07.00				69	2,036.040	69	2,036.040
4	20.00 - 07.00				34	1,046.160	34	1,046.160
5	07.40 - 20.00				36	1,042.620	36	1,042.620
	TOTAL				266	7,899.460	266	7,899.460

TIME SHEET

Working - hours from - to	Stopped hours from - to	REMARKS
17 March 2020	16.00	NOR Tendered
18 March 2020	01.24	Pilot on board
	02.54	Vessel alongside
	03.20 - 05.00	Initial draft survey and held inspection by ship and surveyor
	05.00 - 07.00	Waiting jetty dry and clean
	07.00 - 07.35	Quarantine inspection on board
	07.00 - 07.40	Preparation loading by ship & stevedore for setting grabe
	07.40	Commenced loading (H 1.2.3.5)
	15.00 - 16.10	Trouble crane no. 2
	16.00 - 16.10	Resume loading (H 1.3.5)
	16.10 - 19.00	Resume loading (H 1.2.3.5)
	19.00 - 20.00	Stop loading due to rain
	20.00 - 20.40	Resume loading (H 1.2.3.4)
	20.40 - 21.30	Stop loading due to rain
	21.30 - 24.00	Resume loading (H 1.2.3.4)
19 March 2020	00.00 - 02.50	Resume loading (H 1.2.3.4)
	02.50 - 03.20	Stop loading due to rain
	03.20 - 04.00	Resume loading (H 1.2.3.4)
	04.00 - 07.00	Stop loading due to rain
		Shift 1 : 4
		Shift 2 : 4
		Shift 3 : 4

Acknowledge by,
MV. TAN BINH 234

M/V TAN BINH 234
C/O

Chief Officer

Tuban , March 19, 2020
PT. Varia Usaha Bahari

VARIA USAHA BAHARI

Gugust Mihard D
Chief Foreman

Sumber : Dokumen PT. Varia Usaha Bahari

Dokumen *Daily Report* MV. Tan Binh 234 (hari kedua)



STEVEDORING COMPANY
PT. VARIA USAHA BAHARI
JL. VETERAN NO.171 A - GRESIK
TEL: 62-31-3987927
FAX: 62-31-3973410

DAILY REPORT

Name of Vessel : MV. TAN BINH 234 Number : 2 (two)
Agent : PT. VARIA USAHA LINTAS SEGARA Date Activity : 19 - 20 March 2020
Discharging Port : THILAWA Kind of Goods : Clinker In Bulk
Loading Port : PT. SEMEN INDONESIA - Tuban

Hatches	working-hours from-to	gangs	Previous		Todays Total		Total Loading	
			Truck	M/T	Truck	M/T	Truck	M/T
1	07.00 - 07.00		63	1,890.840	65	1,933.460	128	3,824.300
2	07.70 - 07.00		64	1,883.800	84	2,515.380	148	4,399.18
3	07.00 - 07.00		69	2,036.040	53	1,560.460	122	3,596.500
4	07.00 - 07.00		34	1,046.160	120	3,578.560	154	4,624.720
5	07.00 - 07.00		96	1,042.620	112	3,324.240	148	4,366.860
TOTAL			266	7,899.460	434	12,912.100	700	20,811.560

TIME SHEET

Working - hours from - to	Stopped hours from - to	REMARKS
19 March 2020	07.00 - 07.20	Stop loading due to rain
	07.20 - 15.20	Resume loading (H 2,3,4,5)
	14.30 - 15.00	Stop crane no 2, due to repair main engine
	14.30 - 15.00	Resume loading (H 3,4,5)
	15.20 - 16.00	Resume loading (H 1,2,3,4)
	16.00 - 24.00	Resume loading (H 1,2,4,5)
20 March 2020	00.00 - 00.45	Resume loading (H 1,2,4,5)
	00.45 - 07.00	Resume loading (H 1,3,4,5)
		Total gang per shift :
		Shift 1 : 4
		Shift 2 : 4
		Shift 3 : 4

Acknowledge by,
MV. TAN BINH 234

Tuban , March 20, 2020
PT. Varia Usaha Bahari



Gugust Mihard D
Chief Foreman

Sumber : Dokumen PT. Varia Usaha Bahari

Dokumen *Daily Report* MV. Tan Binh 234 (hari ketiga)



STEVEDORING COMPANY
PT. VARIA USAHA BAHARI
JL. VETERAN NO.171 A - GRESIK
TELP. : 62-31-3987927
FAX : 62-31-3973410

DAILY REPORT

Name of Vessel : MV. TAN BINH 234 Number : 3 (three)
Agent : PT. VARIA USAHA LINTAS SEGARA Date Activity : 20 - 21 March 2020
Discharging Port : THILAWA Kind of Goods : Clinker In Bulk
Loading Port : PT. SEMEN INDONESIA - Tuban

Hatches	working-hours from-to	gangs	Previous		Today's Total		Total Loading	
			Truck	M/T	Truck	M/T	Truck	M/T
1	07.00 - 07.00		128	3,824.300	29	881.620	157	4,705.920
2	07.00 - 07.00		148	4,399.180	51	1,546.080	199	5,945.260
3	07.00 - 07.00		122	3,606.500	52	1,565.980	174	5,162.480
4	22.30 - 07.00		154	4,624.720	55	1,708.500	209	6,333.220
5	07.00 - 18.00		148	4,366.860	18	533.620	166	4,900.480
TOTAL			700	20,811.560	205	6,235.800	905	27,047.360

TIME SHEET

Working - hours from - to	Stopped hours from - to	REMARKS
20 March 2020	07.00 - 08.30	Resume loading (H 1.3.4.5)
	08.30 - 11.00	Resume loading (H 1.2.3.4)
	11.00 - 13.00	Stop loading, due to Moeslem pray
	13.00 - 15.10	Resume loading (H 1.2.3.4)
	15.10 - 18.20	Resume loading (H 2.3.4.5)
	18.20 - 20.30	Resume loading (H 1.2.3) use 3 gangs due to ship order for trimming
	20.30 - 21.30	Draft surveyor come on board for counting the cargo
	21.30 - 24.00	Resume loading (H 2.3)
21 March 2020	00.00 - 00.30	Resume loading (H 2.3)
	00.30	Completed loading
	01.00 - 02.00	Final draft survey
		Total gang per shift :
		Shift 1 : 4
		Shift 2 : 4
		Shift 3 : 2

Acknowledge by,
MV. TAN BINH 234
FOR Receipt Only

MV TAN BINH 234
Chief Officer

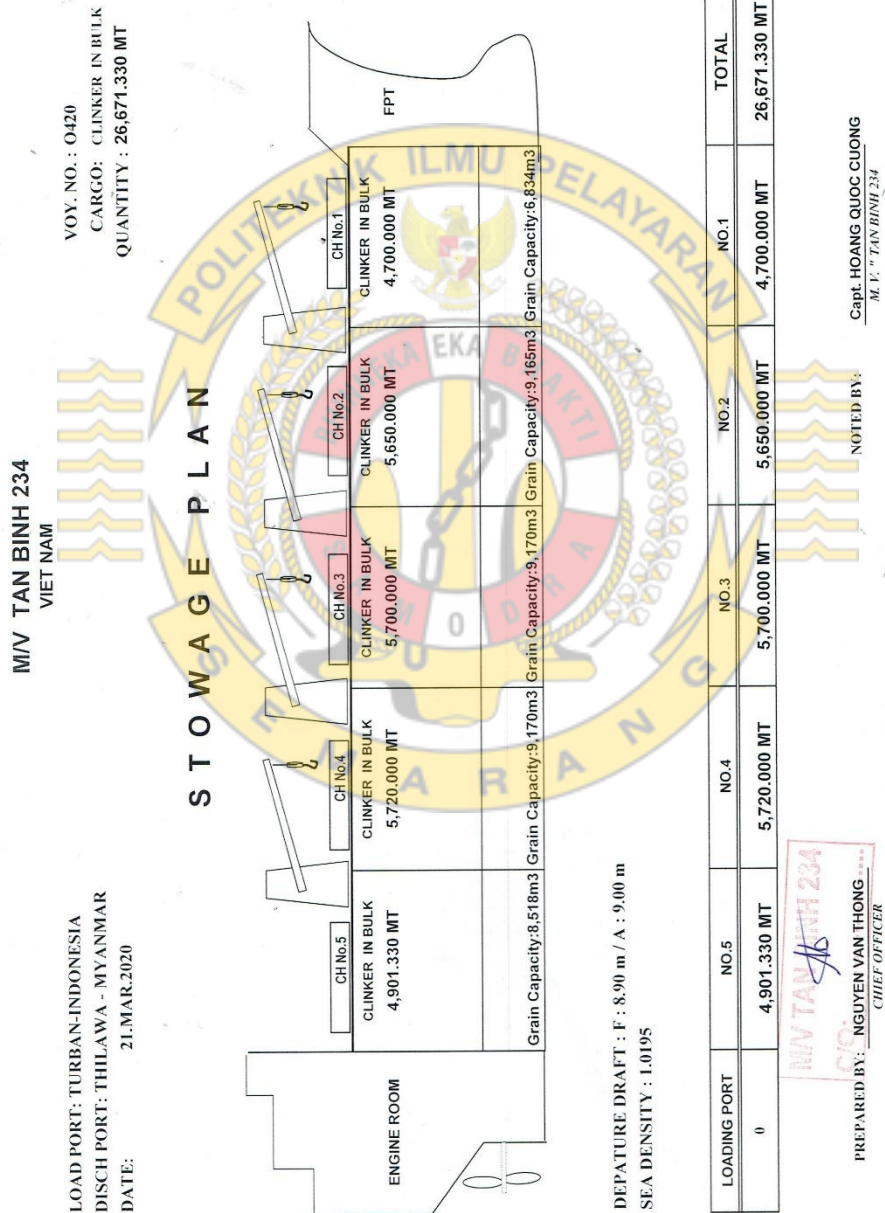
Tuban, March 21, 2020
PT. Varia Usaha Bahari

Gugust Mihard D
Chief Foreman

Sumber : Dokumen PT. Varia Usaha Bahari

LAMPIRAN 3

DOKUMEN STOWAGE PLAN MV. TAN BINH 234



Sumber : Dokumen PT. Varia Usaha Bahari

LAMPIRAN 4

DOKUMEN DRAFT SURVEY MV. TAN BINH 234

PROVISIONAL REPORT OF DRAUGHT SURVEY (VESSEL/BARGE)					
FILE / ORDER NO. : CAPS OPT / III / 2020					
APPLICANT : PT. SEMEN INDONESIA					
CONSIGNEE : CLINKER IN BULK					
VESSEL / VOYAGE : MV. TAN BINH 234					
PORT : PELUSU - TUBAN				TA : MAR. 18. 2020	
NATIONALITY/FLAG : VIETNAM				B/L : 26 Grl. 530 MT	
DEADWEIGHT : 32 936.00 MT				LIGHT SHIP : 6739.000 MT	
PORT OF REGISTRY : HAL. PHONG				CONSTANT : MT	

FINDING		INITIAL *)	FINAL *)
Date and hour		MAR. 18. 2020	MAR. 21. 01.00 - 02.00
1.	Forward port	4.30	4.31
	Forward starboard	4.30	4.30
	Mean forward/forward correction	4.300 / 4.300	4.305 / 4.304
2.	After port	6.16	6.02
	After Starboard	6.16	6.08
	Mean after/after correction	6.160 / 6.240	6.000 / 6.004
3.	Midship port	5.16	5.07
	Midship starboard	5.21	5.08
	Mean midship/midship correction	5.185 / 5.185	5.045 / 5.045
4.	Mean draught	5.265	5.054
5.	Mean of mean draught	5.225	5.035
6.	Mean of Mean Corrected for deformation	5.205	5.025
7.	Displacement	19 587.170	34 959.080
8.	Trim correction : 1 st	- 819.930	- 0.302
	2 nd	13.083	0.107
	• LBP/LPP	168.500	168.500
	• Trim (actual)	1.950	0.100
	• LCF	- 4.747	- 0.119
	• TPC / TPI	40.045	42.782
	• DIFFERENT MTC/MTI	11.595	36.164
9.	Displacement for trim correction	19 380.263	34 958.685
10.	List correction	-	-
11.	Displacement for list correction	19 380.263	34 958.685
12.	Observe density	1.020	1.0195
13.	Density correction	- 94.528	- 187.584
14.	Displacement for density correction	19 285.735	34 771.301
15.	Deductible weight	12 291.025	1105.271
	• Ballast	11 347.980	112.271
	• Fresh Water	75.000	157.700
	• Fuel Oil (MFO)	616.421	609.000
	• Diesel Oil (MDO)	237.974	226.500
	• Lubricating Oil (LO)	13.650	15.500
	• Others	-	-
16.	Net Displacement	6 994.700	33 666.030
17.	Cargo loaded / discharged	26.671 220	MT/LT

Sumber : Dokumen PT. Varia Usaha Bahari

LAMPIRAN 5

BERITA ACARA PENGEMBALIAN MUATAN CLINKER



PT VARIA USAHA BAHARI

**PORT
SERVICE
COMPANY**

BERITA ACARA

Dengan ini bahwa PT. Varia Usaha Bahari menerangkan telah mengembalikan 4 unit armada yang tidak jadi dimuat yang tidak jadi dimuat oleh kapal MV. TAN BINH 234 pada tanggal 21 Maret 2020 dikarenakan muatan dalam keadaan basah adapun data armada berikut :

NO	NOMOR POLISI	TONASE
1	S 9651 UH	25.10
2	W 9115 UG	29.14
3	L 9013 UT	37.22
4	L 9416 UR	35.94

Dengan berita acara ini dibuat dengan sesungguhnya, atas perhatian dan kerja samanya disampaikan terima kasih.

Tuban, 21 Maret 2020
VUBA

VARIA USAHA BAHARI
(GUGUST MIHARD DHIKO)

PT VARIA USAHA BAHARI
Jl. Veteran No.171 A Gresik, Jawa Timur 61123
Phone (031) 3987927
Kantor perwakilan : Desa Glondong Gede No. 229
Depan Balai Desa, Kec. Tambak Boyo, Kab. Tuban
Phone. (0356) 411855
E-mail : vuba@sllog.co.id

Sumber : Dokumen PT. Varia Usaha Bahari

LAMPIRAN 6

TRANSKRIP WAWANCARA

Transkrip wawancara *Foreman* 1 (halaman 1)

Informan 1

Tanggal Wawancara : 14 Februari 2020

Tempat/ Waktu : Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban / 14.00 WIB – selesai

Identitas informan

Nama : Joko Sutejo

Jabatan : *Foreman*

Penulis : Selamat siang Pak Joko, mohon ijin apakah bapak sedang sibuk atau tidak ?

Foreman : Selamat siang mas, sedang tidak sibuk mas. Ada apa ?

Penulis : Boleh saya meminta waktu Pak Joko untuk melakukan wawancara ?

Foreman : Boleh mas. Wawancara mengenai apa mas ?

Penulis : Mohon ijin pak, saya ingin bertanya mengenai faktor penyebab kerusakan muatan *clinker* terlebih pada kondisi hujan pak ?

Foreman : Jadi begini mas, untuk faktor penyebab rusaknya muatan *clinker* itu ada beberapa faktor. Faktor yang pertama itu adalah dari *driver truck* biasanya saling berebut untuk melakukan penumpahan muatan *clinker* sehingga muatan *clinker* akan menumpuk terlalu tinggi mas, hal itu menyebabkan para buruh TKBM akan kesulitan untuk menutup muatan *clinker* dengan menggunakan terpal ketika hujan.

Penulis : Untuk hal tersebut apakah dari bapak sudah mengarahkan?

Foreman : Sudah mas, tapi untuk mengatur para *driver truck* itu susah mas. Soalnya mereka mendapatkan besaran upah tergantung berapa total *tonase* yang mereka bawa, jadinya para *driver* berusaha untuk mendapatkan total *tonase* yang banyak.

Penulis : Lalu apakah ada faktor penyebab lain pak ?

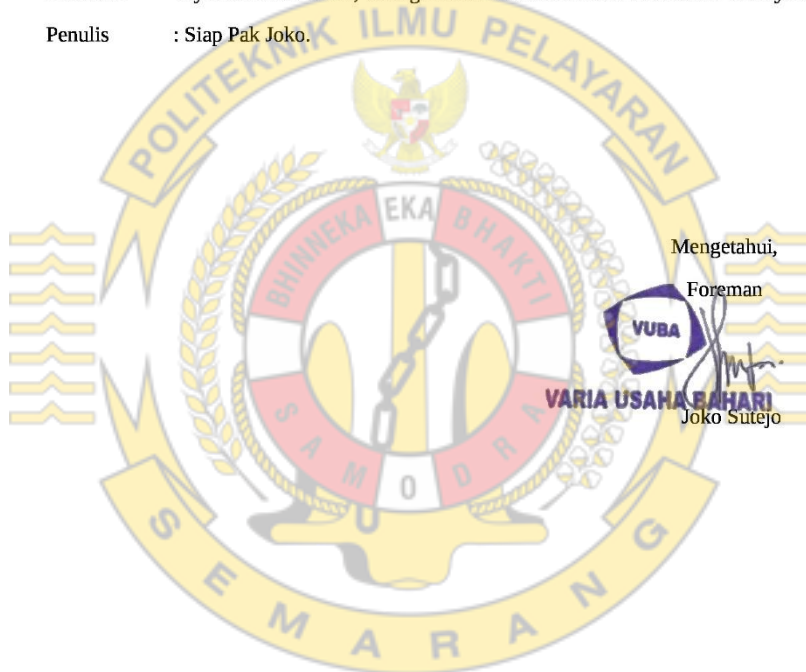
Foreman : Ada mas, faktor selanjutnya itu ada di masalah terpal itu sendiri mas. Biasanya terpal yang kita gunakan itu rusak karena setelah dipakai tidak dilipat dan disimpan dengan benar oleh para buruh TKBM, sehingga terpal itu cepat rusak mas.

Penulis : Maksud bapak setelah terpal digunakan langsung disingkirkan begitu saja tanpa dilipat dan dibiarkan begitu saja di pinggir *jetty* pak ?

Foreman : Betul sekali mas *cadet*. Nah ada faktor selanjutnya juga ini mas, ini terkait dengan struktur permukaan *jetty* Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban yang tidak rata mas, sehingga setelah hujan turun maka air akan menggenang.

Transkrip wawancara *Foreman* 1 (halaman 2)

- Penulis : Bagaimana solusi bapak untuk sementara ini dalam menangani air yang menggenang tersebut?
- Foreman : Biasanya saya akan memerintahkan para buruh TKBM untuk menyapu genangan air dan biasanya dibantu dengan menggunakan *wheel loader* mas, tapi hasilnya kurang efektif juga mas. Sehingga ketika dilakukan pembongkaran muatan *Clinker* dari *truck* maka bagian permukaan bawah *Clinker* akan basah mas
- Penulis : Baik Pak Joko terimakasih atas informasinya yang sangat bermanfaat ini
- Foreman : Iya mas sama-sama, semoga diberi kemudahan dan kelancaran terus ya mas
- Penulis : Siap Pak Joko.



Transkrip wawancara Ka. Operasional PBM (halaman 1)

Informan 2

Tanggal Wawancara : 12 Maret 2020

Tempat / Waktu : Kantor PT. Varia Usaha Bahari / 10.00 WIB – selesai

Identitas informan

Nama : Gugust Mihard Dhiko

Jabatan : Kepala Operasional PBM (Bongkat Muat)

Penulis : Selamat pagi Pak Gugust

Pak Gugust : Selamat pagi det

Penulis : Mohon ijin pak, apakah Pak Gugust sedang sibuk atau tidak ?

Pak Gugust : Wah sedang tidak sibuk ini det, ada apa det ?

Penulis : Mohon ijin mengganggu waktunya pak, saya ingin melakukan wawancara dengan Pak Gugust mengenai dampak dari rusaknya muatan *clinker* yang kita alami pak

Pak Gugust : Oalah iya det mengenai masalah itu ya, pastinya kerusakan muatan *clinker* ini memiliki dampak det.

Penulis : Siap pak, untuk dampak nya itu sendiri apa saja ya pak ?

Pak Gugust : Baik det, dampak pertama itu muatan *clinker* yang rusak itu harus dikembalikan ke pabrik det. Pastinya pengembalian itu akan menimbulkan kerugian dari pihak *Shipper*.

Penulis : Untuk proses pengembalian muatan *clinker* tersebut seperti apa pak ?

Pak Gugust : Untuk prosesnya itu pertama kita akan memisahkan muatan *clinker* yang rusak terlebih dahulu det, selanjutnya muatan *clinker* yang rusak itu akan kita muat kembali ke truck dengan menggunakan *wheel loader* yang sudah kita siapkan untuk kegiatan pemuatan *clinker*. Selanjutnya truck akan mengembalikan muatan ke pabrik. Untuk kegiatan pengembalian muatan *clinker* ini kita akan membuat Berita Acara tentang pengembalian muatan *clinker* yang rusak ini. Isi dari berita acara tersebut antara lain nomor polisi truck yang mengangkut dan besarnya tonase muatan *clinker* rusak yang dibawa oleh truck untuk dikembalikan ke pabrik.

Penulis : Siap pak, lalu apakah ada dampak yang terjadi lagi pak ?

Transkrip wawancara Ka. Operasional PBM (halaman 2)

Pak Gugust : Pastinya dari kegiatan tersebut akan berdampak pula untuk kita sebagai perusahaan bongkar muat det.

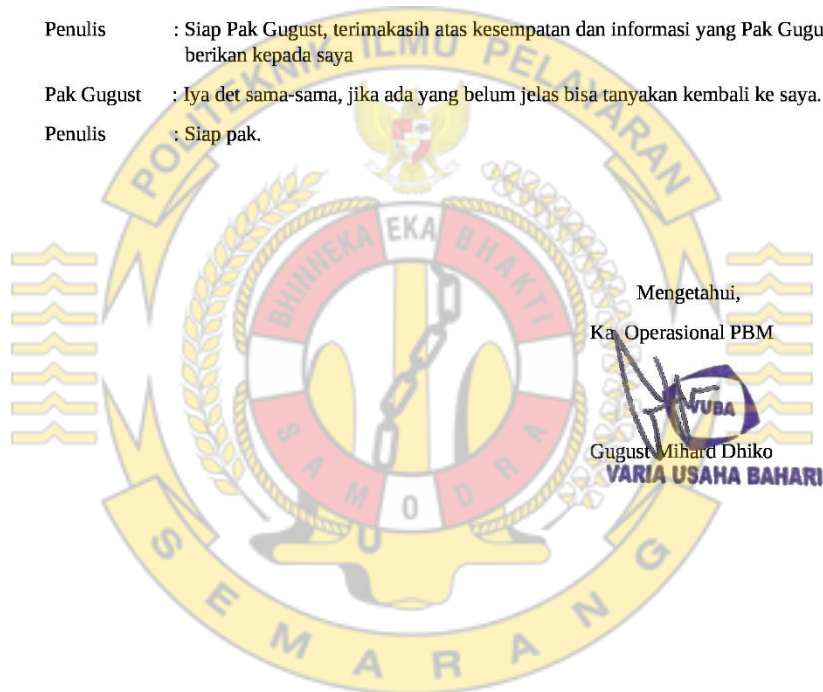
Penulis : Mohon ijin pak, dampak apa yang bapak maksud itu ?

Pak Gugust : Tadi sudah sempat saya jelaskan bahwa pengembalian muatan ke pabrik itu melibatkan *truck* yang digunakan sebagai media pengangkut muatan *clinker* ke pabrik dan *wheel loader* yang digunakan untuk memuat *clinker* yang rusak ke *truck*. Kegiatan tersebut pastinya akan menyebabkan meningkatnya penggunaan solar yang digunakan untuk *truck* dan *wheel loader*. Hal tersebut berdampak terhadap naiknya biaya operasional yang digunakan dalam kegiatan pemuatan *clinker*.

Penulis : Siap Pak Gugust, terimakasih atas kesempatan dan informasi yang Pak Gugust berikan kepada saya

Pak Gugust : Iya det sama-sama, jika ada yang belum jelas bisa tanyakan kembali ke saya.

Penulis : Siap pak.



Transkrip wawancara Mandor TKBM

Informan 3

Tanggal Wawancara : 17 Februari 2020

Tempat / Waktu : Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban / 16.00 WIB – selesai

Identitas informan

Nama : Pak Suntari

Jabatan : Mandor TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat)

Penulis : Selamat sore pak

Pak Suntari : Selamat sore mas, ada apa mas ?

Penulis : Saya ingin bertanya ke bapak mengenai pemuatan *clinker* ini pak

Pak Suntari : Oh ya boleh mas

Penulis : Mengenai muatan *clinker* yang terlalu menumpuk itu bagaimana ya pak ?

Pak Suntari : Untuk permasalahan itu biasanya para *driver truck* saling berebut mas, jadi dari kita mengalami kendala untuk mengatur para *driver truck* itu. Akibatnya muatan *clinker* itu terlalu tinggi mas, dan ketika hujan turun itu para buruh mengalami kesulitan untuk menutupi muatan *clinker* tersebut dengan menggunakan terpal karena terlalu tinggi.

Penulis : Jadi seperti itu ya pak, nah ketika *jetty* tergenang air mengapa pembersihan air nya kurang maksimal pak ?

Pak Suntari : Untuk pembersihan *jetty* tidak semudah yang dibayangkan mas, kita juga sudah berusaha semaksimal mungkin tapi memang dari permukaan *jetty* memang sudah tidak rata mas dan tenaga buruh kita juga terbatas mas.

Penulis : Baik pak terimakasih atas informasinya

Pak Suntari : Sama-sama mas

Mengetahui,

Mandor TKBM


VARIA USAHA BAKU
Suntari

Transkrip wawancara Chief Officer MV. Tan Binh 234

Informan 4

Tanggal Wawancara : 19 Maret 2020

Tempat/ Waktu : MV. TAN BINH 234 / 16.00 WIB - selesai

Identitas informan

Nama : Nguyen Van Thong

Jabatan : *Chief Officer*

Penulis : Selamat Sore *Chief*

Chief Officer : Selamat Sore pak. Ada apa pak?

Penulis : Jadi gini *Chief*, di jetty ada beberapa bagian muatan *clinker* yang basah *Chief*.

Chief Officer : Oh iya tadi saya juga lihat di *jetty*, perintah dari *Captain* untuk muatan *clinker* yang basah tolong dikembalikan ke pabrik pak. Saya juga tidak berani tanggung jawab nanti di pelabuhan bongkar jika ada kerusakan. Soalnya kalo basah seperti itu kualitasnya juga sudah beda dengan yang masih baik pak. Saya juga takut kalo ada yang sampe menempel di dalam palka, soalnya susah pada saat *cleaning* nanti.

Penulis : Baik *Chief*.

Chief Officer : Terimakasih pak.

Penulis : Siap *Chief*.

Mengetahui,

Chief Officer


VUBA
VARIA USAHA BAHARI
Nguyen Van Thong

Transkrip wawancara *Foreman* 2 (halaman 1)

Informan 5

Tanggal Wawancara : 15 Februari 2020

Tempat/ Waktu : Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban / 09.00 WIB – selesai

Identitas informan

Nama : Heri

Jabatan : *Foreman*

Penulis : Selamat pagi Pak Heri, mohon ijin apakah bapak sedang sibuk atau tidak ?

Foreman : Selamat pagi det, sedang tidak sibuk det. Ada apa ?

Penulis : Boleh saya meminta waktu Pak Heri untuk melakukan wawancara ?

Foreman : Boleh det. Wawancara mengenai apa det ?

Penulis : Mohon ijin pak, saya ingin bertanya mengenai faktor penyebab kerusakan muatan *clinker* terlebih pada kondisi hujan pak ?

Foreman : Faktor yang pertama itu adalah dari penumpahan *clinker*, *driver truck* biasanya saling berebut untuk melakukan penumpahan muatan *clinker* sehingga muatan *clinker* akan menumpuk terlalu tinggi det, hal itu menyebabkan para buruh TKBM akan kesulitan untuk menutup muatan *clinker* dengan menggunakan terpal ketika hujan.

Penulis : Lalu apakah ada faktor penyebab lain pak ?

Foreman : Ada det. Terpal yang kita gunakan itu rusak karena setelah dipakai tidak disimpan dengan benar oleh para buruh, sehingga terpal itu cepat rusak det. Nah dari terpal yang rusak itu air bisa masuk melalui celah-celah yang ada.

Penulis : Maksud bapak setelah terpal digunakan langsung disingkirkan begitu saja tanpa dilipat dan dibiarkan begitu saja di pinggir *jetty* pak ?

Foreman : Betul sekali mas *cadet*. Faktor selanjutnya terkait dengan struktur permukaan *jetty* Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban yang tidak rata det khususnya pada kade B3-B4, sehingga setelah hujan turun maka air akan menggenang.

Penulis : Bagaimana solusi bapak untuk sementara ini dalam menangani air yang menggenang tersebut?

Foreman : Biasanya saya akan memerintah buruh TKBM menyingkirkan genangan air dengan sapu ataupun menggunakan wheel loader, tapi hasilnya tidak maksimal det.

Penulis : Baik Pak Heri terimakasih atas informasinya yang sangat bermanfaat ini

Transkrip wawancara *Foreman* 2 (halaman 2)

Foreman : Iya det sama-sama.

Penulis : Siap Pak Heri.

Mengetahui,

Foreman



VARIA USAHA BAHARI
Heri



Wawancara Buruh TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat)

Informan 6

Tanggal Wawancara : 17 Februari 2020

Tempat / Waktu : Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban / 19.00 WIB – selesai

Identitas informan

Nama : Pak Pras

Jabatan : Buruh TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat)

Penulis : Selamat malam pak

Pak Pras : Selamat malam mas, ada apa mas ?

Penulis : Saya ingin bertanya ke bapak mengenai pemuatan *clinker* ini pak

Pak Pras : Oh ya boleh mas

Penulis : Mengenai muatan *clinker* yang terlalu menumpuk itu bagaimana ya pak ?

Pak Pras : Itu driver saling berebut untuk melakukan *dumping cargo* mas, soalnya kan mereka mendapat bayaran dari banyaknya total tonase yang mereka dapat dalam kegiatan satu kapal. Nah kalo muatan terlalu menumpuk itu kita dari buruh mengalami kesulitan untuk melakukan penutupan muatan dengan terpal soalnya kan muatan terlalu tinggi.

Penulis : Jadi seperti itu ya pak, nah ketika *jetty* tergenang air mengapa pembersihan air nya kurang maksimal pak ?

Pak Pras : Untuk pembersihan *jetty* tidak semudah yang dibayangkan mas, kita juga sudah berusaha semaksimal mungkin tapi memang dari permukaan *jetty* memang sudah tidak rata mas dan tenaga buruh kita juga terbatas mas. Harusnya dari pihak PT. Semen Indonesia Tuban ini melakukan perbaikan pada kade B3-B4 supaya permukaan *jetty* ini rata mas.

Penulis : Baik pak terimakasih atas informasinya

Pak Pras : Sama-sama mas

Mengetahui,

Mandor TKBM


VARIA USAHA BAHARI
Pras

LAMPIRAN 7

JETTY YANG TERGENANG AIR



Sumber : Dokumen pribadi

LAMPIRAN 8

PROSES PEMUATAN *CLINKER*



Sumber : Dokumen pribadi

LAMPIRAN 9

BUCKET/WADAH UNTUK ALAS MUATAN *CLINKER*



Sumber : Dokumen pribadi

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Muhammad Hudha Ikhsani
2. Tempat dan Tanggal Lahir : Tegal, 11 Oktober 1999
3. NIT : 541711306489 K
4. Agama : Islam
5. Alamat Asal : Jl. Cucakrawa Gg. Pipit No. 16 RT 01/RW
06, Randugunting, Kota Tegal
6. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Marlono
 - b. Ibu : Siti Sundari
7. Riwayat Pendidikan
 - a. Sekolah Dasar : SD Negeri Randugunting 1
 - b. SMP : SMP Negeri 7 Tegal
 - c. SMU : SMA Negeri 1 Tegal
 - d. Perguruan Tinggi : PIP SEMARANG
8. Pengalaman Praktek Darat (PRADA)
 - a. Perusahaan : PT. Varia Usaha Bahari
Alamat Perusahaan : Jl. Raya Glondong, Ds. Glondonggede, Kec.
Tambakboyo, Kab. Tuban, Jawa Timur.