



**ANALISIS TERHAMBATNYA PROSES BONGKAR
PUPUK UREA CURAH PADA KM. PUSRI INDONESIA 1
DI DERMAGA DWIMATAMA SEMARANG**

SKRIPSI

**Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan pada
Politeknik Ilmu Pelayaran**

Oleh

NUNIK NURJANAH

NIT. 541711306497 K

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



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

HALAMAN PERSETUJUAN

ANALISIS TERHAMBATNYA PROSES BONGKAR PUPUK UREA CURAH
PADA KM. PUSRI INDONESIA I DI DERMAGA DWIMATAMA
SEMARANG

Disusun Oleh:

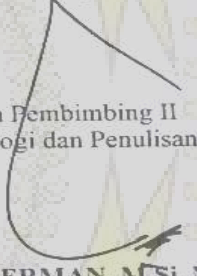
NUNIK NURJANAH
NIT. 541711306497 K

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

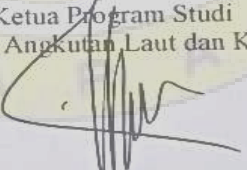
Dosen Pembimbing I
Materi


IRMA SHINTA DEWI, M.Pd
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19730713 199803 2 003

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan


Capt. SUHERMAN, M.Si., M.Mar
Pembina (IV/a)
NIP. 19660915 199903 1 001

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan


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

HALAMAN PENGESAHAN

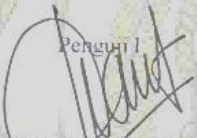
ANALISIS TERHAMBATNYA PROSES BONGKAR PUPUK UREA CURAH
PADA KM. PUSRI INDONESIA 1 DI DERMAGA DWIMATAMA SEMARANG

Disusun Oleh:

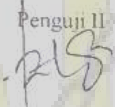
NUNIK NURJANAH
NIT. 541711306497 K

Telah disetujui dan disahkan oleh Dewan Penguji
Serta dinyatakan lulus dengan nilai
pada tanggal

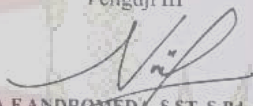
Penguji I


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

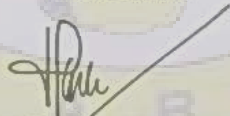
Penguji II


IRMA SHINTA DEWI, M.Pd
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19730713 199803 2 003

Penguji III


VEGA FANDROMEDA, S.ST., S.Pd., M.Hum
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19770326 200212 1 002

Mengetahui,
DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG


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

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Nunik Nurjanah

NIT : 541711306497 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Skripsi dengan judul "Analisis Terhambatnya Proses Bongkar Pupuk Urea Curah Pada KM. Pusri Indonesia 1 di Dermaga Dwimatama Semarang.

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

Semarang, 05 Agustus 2021

Yang membuat pernyataan,



NUNIK NURJANAH

NIT. 541711306497 K

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto:

1. Ingat ada orang tua yang berjuang untuk mempertahankan kita dalam menempuh pendidikan dan kita hanya berjuang untuk selalu belajar dalam mewujudkan mimpi kita.
2. Teruslah belajar dan berjuang dalam menempuh pendidikan ketika kamu sukses setidaknya kamu mewujudkan salah satu doa ayah ibu mu.

Persembahan:

1. Kedua orang tua saya, Bapak Sumino dan Ibu Tentrem (Alm)
2. Adik kandung saya, Rokhmad Nursahid
3. Almamater tercinta, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
4. Teman – teman KALK VIII C
5. Teman-teman angkatan LIV yang selalu berjuang bersama

PRAKATA



Alhamdulillah, puji syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas rahmat dan hidayah-Nya sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik.

Skripsi ini mengambil judul **“Analisis Terhambatnya Proses Bongkar Pupuk Urea Curah Pada KM. Pusri Indonesia 1 di Dermaga Dwimatama Semarang”** yang diselesaikan berdasarkan data-data yang diperoleh dari hasil penelitian selama 6 (enam) bulan melaksanakan praktek darat di departemen *Ship Management* PT. Pupuk Indonesia Logistik.

Dalam usaha menyelesaikan skripsi ini dengan penuh rasa hormat, peneliti menyampaikan ucapan terima kasih kepada pihak-pihak yang terkait yang telah memberikan bimbingan dan arahnya, dorongan, bantuan serta petunjuk yang sangat bermanfaat. Pada kesempatan ini, peneliti menyampaikan ucapan terima kasih kepada yang terhormat:

1. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Nur Rohmah, SE., MM selaku Ketua Program Studi Tata Laksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Ibu Irma Shinta Dewi, M.Pd selaku Dosen Pembimbing Materi skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.

4. Capt. Suherman, M.Si.,M.Mar selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan yang telah memberikan dukungan, bimbingan dan pengarahan dalam skripsi ini.
 5. Seluruh Dosen Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan bekal ilmu dan pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.
 6. Perusahaan PT. Pupuk Indonesia Logistik yang telah memberikan kesempatan kepada peneliti untuk melaksanakan penelitian dan praktek.
 7. Ayah dan Ibu tercinta yang selalu memberikan dukungan moril dan spiritual kepada peneliti.
 8. Semua pihak yang telah memberikan motivasi serta membantu peneliti dalam penyusunan skripsi ini, yang tidak dapat peneliti sebutkan satu persatu.
- Peneliti berharap skripsi ini dapat bermanfaat bagi diri sendiri dan orang lain, serta dengan kerendahan hati peneliti menyadari bahwa banyak kekurangan, sehingga peneliti mengharapkan adanya kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini.

Semarang, 05 September 2021

Peneliti



NUNIK NURJANAH
NIT. 541711306497K

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN	1
HALAMAN PENGESAHAN.....	Error! Bookmark not defined.
PERNYATAAN KEASLIAN.....	Error! Bookmark not defined.
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA	vi
DAFTAR ISI.....	viii
ABSTRAKSI.....	xi
ABSTRACT.....	xii
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR GAMBAR.....	xiv
DAFTAR LAMPIRAN.....	xv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.1 Rumusan Masalah	5
1.2 Tujuan Penelitian.....	6
1.3 Manfaat Penelitian.....	6
1.4 Sistematika Penulisan.....	7
BAB II LANDASAN TEORI.....	9
2.1 Penelitian Terdahulu	9
2.2 Kerangka Teori	11
2.3 Kerangka Pikir.....	26

BAB III METODE PENELITIAN	28
3.1 Metode Penelitian.....	28
3.2 Tempat dan Waktu Penelitian	29
3.3 Data dan Sumber Data	29
3.4 Metode Pengumpulan Data	31
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	39
4.1 Gambaran Umum Perusahaan	39
4.2 Hasil Penelitian	53
BAB V PENUTUP.....	69
5.1 Simpulan	69
5.2 Saran.....	70



ABSTRAKSI

Nunik Nurjanah 2021, NIT: 541711306497 K, “*Analisis Terhambatnya Proses Bongkar Pupuk Urea Curah Pada KM. Pusri Indonesia 1 di Dermaga Dwimatama Semarang*”, Program Diploma IV, Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Irma Shinta Dewi, M.Pd., Pembimbing II: Capt. Suherman, M.Si.,M.Mar.

Keterlambatan proses bongkar pupuk urea curah merupakan permasalahan yang sering terjadi pada PT. Pupuk Indonesia Logistik terutama pada KM. Pusri Indonesia 1 yang merupakan salah satu kapal milik dari PT. Pupuk Indonesia Logistik. Dalam kegiatan bongkar pupuk urea curah di dermaga Dwimatama Semarang KM. Pusri Indonesia 1 sering mengalami keterlambatan, hal ini dapat menimbulkan kerugian bagi perusahaan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor penyebab terhambatnya proses bongkar pupuk urea curah dan upaya yang dilakukan untuk mencegahnya.

Metode penelitian yang digunakan adalah metode penelitian deskriptif kualitatif. Sumber data penelitian yang diambil dari data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data dengan observasi, wawancara dan studi pustaka. Dari hasil penelitian terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi terhambatnya proses bongkar pupuk urea pada KM. Pusri Indonesia 1 di dermaga Dwimatama Semarang dan beberapa upaya yang telah dilakukan perusahaan dalam mengatasi permasalahan tersebut.

Kesimpulannya adalah pelaksanaan proses bongkar pupuk urea curah di dermaga Dwimatama Semarang oleh KM. Pusri Indonesia 1 sering terhambat karena dipengaruhi beberapa faktor yaitu faktor alat bongkar muat yang jumlahnya kurang memadai, faktor cuaca yaitu hujan, dan faktor gudang yang kapasitasnya terbatas. Upaya yang dilakukan untuk mencegah keterlambatan kegiatan bongkar pupuk urea curah dengan menambah jumlah sarana pengangkutan yaitu truk yang merupakan salah satu alat yang penunjang dalam kegiatan bongkar muat, pengiriman berita perkiraan cuaca yang *diupdate* dari *BMKG* bagi departemen DPA/HSSE, dan penambahan kapasitas gudang penyimpanan.

Kata Kunci: Proses Bongkar, Pupuk Urea Curah, Dermaga

ABSTRACT

Nurjanah, Nunik, NIT: 541711306497 K, 2021, “*Analysis of Delay in Unloading Poces of Urea Fertilizer at KM. Pusri Indonesia 1 in Dwimatama Semarang Warehouse*”, Thesis, Diploma IV Program, Port and Shipping Department, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Advisor I: Irma Shinta Dewi, M.Pd., Advisor II: Capt. Suherman, M.Si.,M.Mar.

The delay in the process of unloading bulk urea is a problem that often occurs at PT. Pupuk Indonesia Logistik, especially in KM. Pusri Indonesia 1 is one of the ships owned by PT. Pupuk Indonesia Logistik. In the activity of unloading bulk urea fertilizer at the Dwimatama pier, Semarang KM. Pusri Indonesia 1 often experiences delays, this can cause losses for the company. This research purpose to determine the factors causing the delay in the process of unloading bulk urea fertilizer and the efforts made to prevent it.

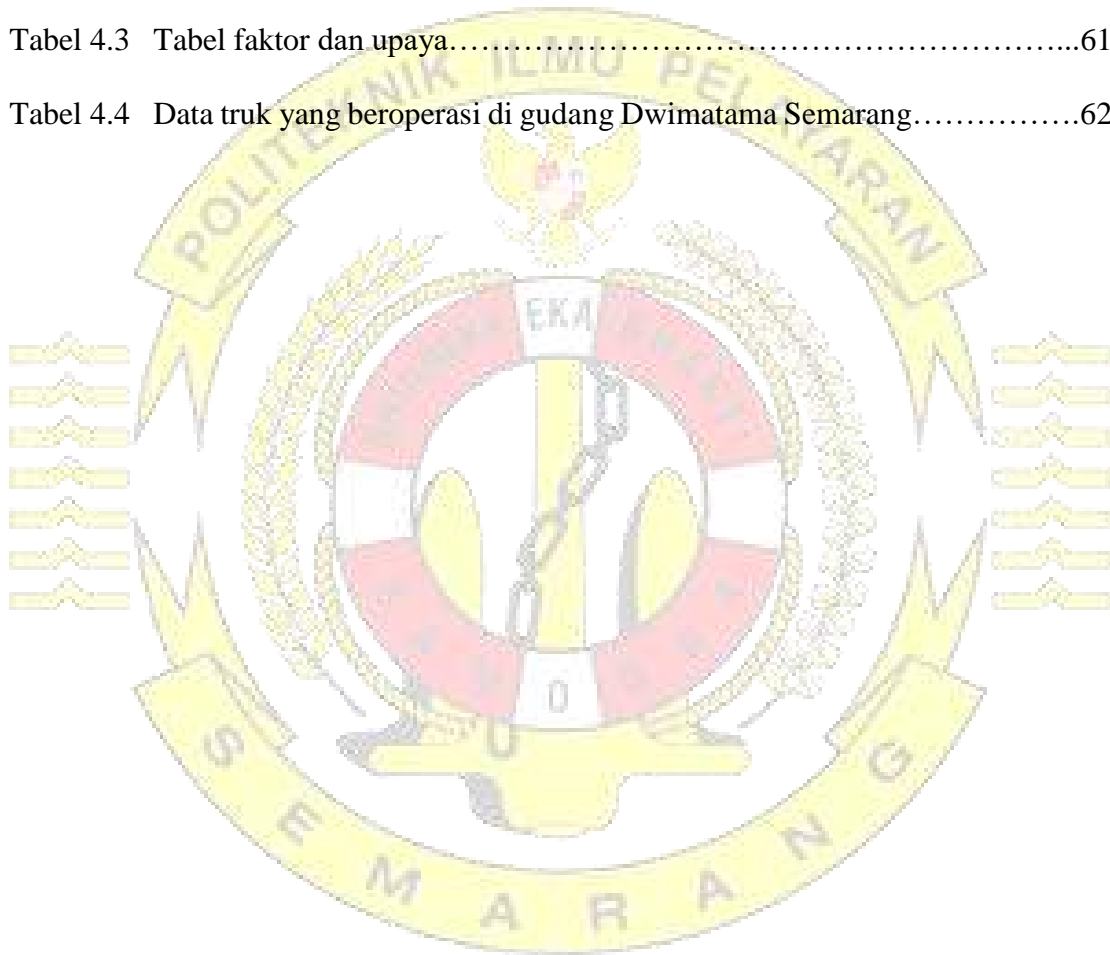
The research method used is descriptive qualitative research method. Sources of research data taken from primary data and secondary data. Data collection techniques by observation, interviews and literature study. From the results of the study, there are several factors that affect the delay in the process of unloading urea in KM. Pusri Indonesia 1 at the Dwimatama pier, Semarang and several efforts that have been made by the company in overcoming these problems.

The conclusion is implementation of the process of unloading urea fertilizer at the Dwimatama pier in Semarang by KM. Pusri Indonesia 1 is often hampered because it is influenced by several factors, namely inadequate unloading equipment, weather factors, namely rain, and limited capacity warehouse factors. Efforts were made to delay the unloading of bulk urea fertilizer by increasing the number of transportation facilities, namely trucks which are one of the supporting tools in unloading activities, sending updated weather forecast news from BMKG to the DPA/HSSE department, and adding storage warehouse capacity.

Keywords: *Unloading process, bulk urea fertilizer, wharf*

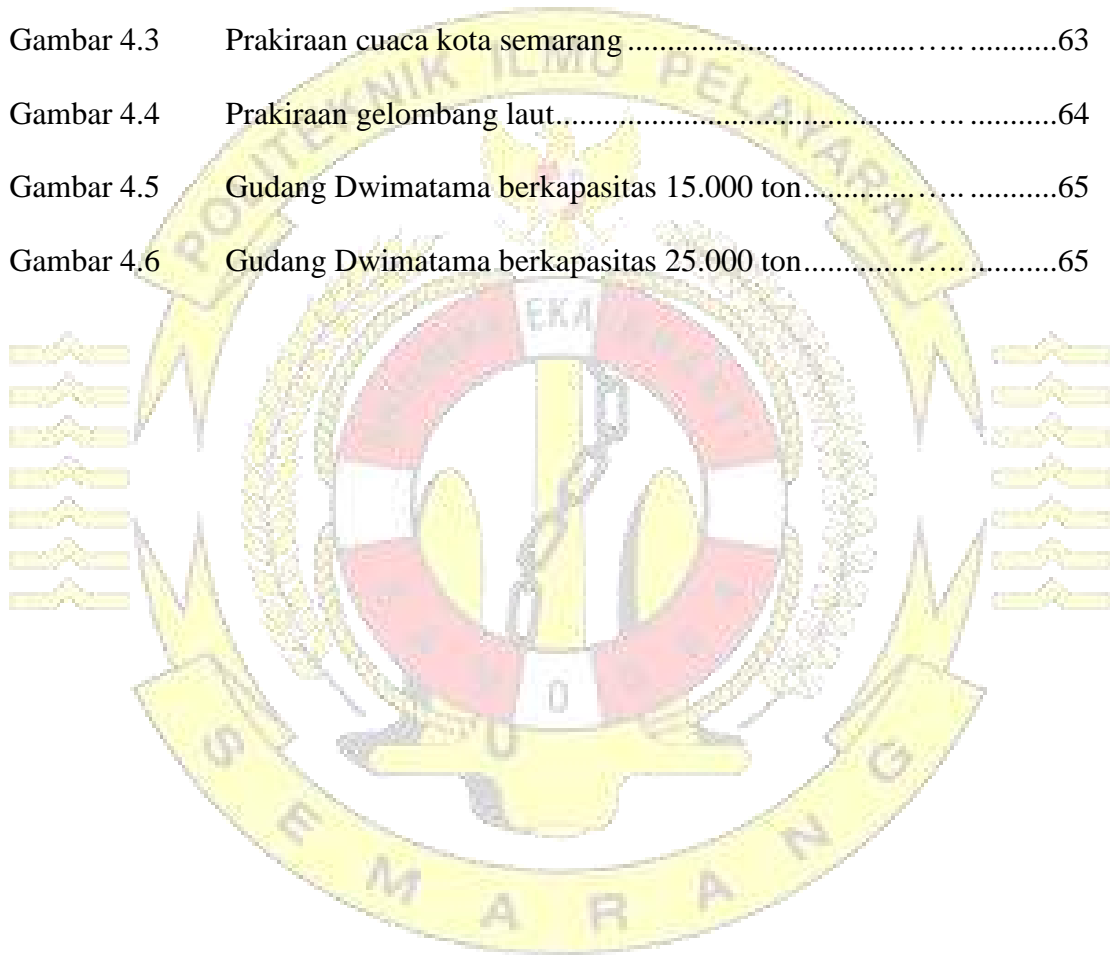
DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Tabel perbedaan penelitian terdahulu dengan penelitian sekarang.....	9
Tabel 4.1	Tabel faktor penghambat proses bongkar KM. Pusri Indonesia 1.....	55
Tabel 4.2	Tabel jumlah pupuk yang masuk ke gudang Dwimatama.....	60
Tabel 4.3	Tabel faktor dan upaya.....	61
Tabel 4.4	Data truk yang beroperasi di gudang Dwimatama Semarang.....	62



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Kerangka Pikir	27
Gambar 4.1	KM. Pusri Indonesia 1	43
Gambar 4.2	Struktur Organisasi	52
Gambar 4.3	Prakiraan cuaca kota semarang	63
Gambar 4.4	Prakiraan gelombang laut.....	64
Gambar 4.5	Gudang Dwimatama berkapasitas 15.000 ton.....	65
Gambar 4.6	Gudang Dwimatama berkapasitas 25.000 ton.....	65



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Transkrip Wawancara	74
Lampiran 2	Foto Kapal milik PT. Pupuk Indonesia Logistik.....	80
Lampiran 3	<i>Ship Particular</i> KM. Pusri Indonesia 1	85
Lampiran 4	<i>Crew List</i> KM. Pusri Indonesia 1	86
Lampiran 5	Struktur organisasi PT. Pupuk Indonesia Logistik.....	87
Lampiran 6	Nama-nama yang menempati departemen perusahaan	88
Lampiran 7	<i>Time Sheet</i> bulan Januari 2020.....	89
Lampiran 8	Berita acara keterlambatan bongkar.....	90
Lampiran 9	Gudang Dwimatama Semarang.....	91
Lampiran 10	Daftar Riwayat Hidup	94

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kegiatan proses bongkar muatan pupuk urea curah pada kapal milik PT. Pupuk Indonesia Logistik masih sering mengalami hambatan yang disebabkan karena adanya faktor – faktor yang mempengaruhi terhambatnya proses bongkar tersebut. Hal ini menunjukkan bahwa pelaksanaan mekanisme proses pembongkaran muatan yang belum berjalan dengan baik. Salah satu kapal yang masih sering mengalami hambatan adalah KM. Pusri Indonesia 1. Perusahaan sudah melakukan beberapa upaya perbaikan berkaitan dengan kendala tersebut akan tetapi belum memberikan hasil yang maksimal sehingga masih perlu dilakukannya perbaikan. Permasalahan tersebut harus dihindari guna mencegah adanya keterlambatan dalam proses pembongkaran muatan pupuk urea curah di pelabuhan tujuan.

Sebelumnya pernah dilakukan penelitian berkaitan dengan permasalahan terhambatnya proses bongkar oleh Agus Eriyanto, 2020 tentang “*Analisis Keterlambatan Proses Bongkar Muatan Curah Clinker Pada MV. KT 04 di Pelabuhan Semen Dumai*”. Dalam penelitian ini penulis hanya membahas tentang faktor penyebab keterlambatan proses bongkar muatan curah *clinker* yaitu kejadian putusnya *wire crane* kapal, patahnya penyanggah *roller belt* dan *as roller belt conveyor* karena *operator crane* yang kurang terampil, kurangnya pengawasan petugas jaga saat proses bongkar. Dwiki Nugraha, 2019 di kapal

MV. Abusamah yang berjudul “*Penanganan Muatan Pupuk Urea Curah Yang Membeku Guna Mengurangi Terhambatnya Proses Bongkar Di Kapal MV. Abusamah*”. Disini penulis hanya menjelaskan mengenai pelaksanaan pembongkaran pupuk urea curah pada kapal MV. Abusamah berjalan lambat akibat penanganan dan perlindungan muatan yang tidak sesuai prosedur dan mengakibatkan pembekuan pada pupuk urea serta perawatan system alat bongkar yang kurang maksimal.

Salah satu kapal milik PT. Pupuk Indonesia Logistik yang masih mengalami hambatan dalam proses bongkar muatan pupuk urea curah adalah KM. Pusri Indonesia 1. Kapal ini merupakan kapal terbesar milik PT. Pupuk Indonesia Logistik yang digunakan untuk mengangkut pupuk urea curah ke daerah - daerah yang memiliki permintaan pupuk yang tinggi. Salah satu daerah yang memiliki permintaan pupuk tertinggi adalah kota Semarang terutama untuk pupuk urea, sehingga perusahaan menggerakkan KM. Pusri Indonesia 1 untuk mengangkut pupuk urea dari kota Palembang ke Semarang, karena kapal ini memiliki daya angkut yang besar sehingga diharapkan dapat menekan biaya operasional kapal.

Pada saat melaksanakan proses pembongkaran di Dermaga Dwimatama Semarang kapal tersebut masih sering mengalami kendala dalam prosesnya. Selama peneliti melaksanakan praktek darat dalam waktu 6 (enam) bulan di departemen *Ship Management* terdapat laporan dari kapal bahwa KM. Pusri Indonesia 1 sering mengalami hambatan yang dapat dilihat dari *Time Sheet* dan berita acara yang di kirimkan oleh nakhoda kapal KM. Pusri Indonesia 1, tercatat

kegiatan proses bongkar pupuk urea curah pada KM. Pusri Indonesia 1 mengalami hambatan sebanyak 6 (enam) kali dalam jangka waktu 6 (enam) bulan. Hambatan ini tidak hanya terjadi pada KM. Pusri Indonesia 1 tetapi juga pada kapal milik PT. Pupuk Indonesia Logistik lainnya yang mengangkut muatan pupuk urea curah. Seharusnya perusahaan dapat mengatasi atau setidaknya mengurangi kendala dalam proses bongkar agar tidak menimbulkan dampak yang dapat merugikan perusahaan. Perusahaan pelayaran di Indonesia harus selalu diberikan perhatian khusus oleh pemerintahan di negara ini karena memiliki peran penting dalam menyediakan sarana transportasi.

Sebagai penyedia sarana transportasi perusahaan pelayaran memiliki peran penting dalam menyediakan sarana transportasi angkutan laut yang digunakan untuk kegiatan pengangkutan melalui jalur laut dengan menggunakan armada kapal, untuk dapat mempertahankan peran perusahaan pelayaran seharusnya pemerintah memberikan dukungan bagi seluruh perusahaan pelayaran di Indonesia untuk dapat meningkatkan peran perusahaan pelayaran dalam menyediakan jasa pelayaran dan sarana pengangkutan laut.

Salah satu perusahaan pelayaran di Indonesia yang menyediakan sarana transportasi pengangkutan jalur laut adalah PT. Pupuk Indonesia Logistik. Perusahaan ini merupakan anak perusahaan dari PT. Pupuk Indonesia (Persero). PT. Pupuk Indonesia Logistik yang memiliki 7 (tujuh) kapal yang digunakan untuk mendistribusikan pupuk hasil produksi dari PT. Pupuk Sriwidjaja Palembang. Perusahaan ini tentunya menginginkan agar seluruh kapal miliknya dapat melaksanakan pembongkaran dengan waktu yang semaksimal mungkin,

agar dapat memperlancar pendistribusian pupuk urea ke seluruh daerah di Indonesia. Namun pada kenyataannya, masih sering terjadi proses pembongkaran pupuk yang belum memenuhi persyaratan dan mengakibatkan proses bongkar menjadi terhambat. Hal ini harus menjadi perhatian khusus karena armada kapal yang digunakan sangat memiliki peran penting dalam pendistribusian pupuk urea ke daerah – daerah di Indonesia.

Armada kapal merupakan sarana transportasi yang dapat digunakan untuk memindahkan dari suatu pelabuhan ke pelabuhan lain atau suatu daerah ke daerah lain melalui jalur laut atau sungai baik barang maupun orang. Armada kapal dapat di pilih sebagai salah satu sarana transportasi pengangkutan perpindahan barang karena memiliki keuntungan dibandingkan dengan sarana transportasi lainnya. Sarana transportasi ini juga memiliki kelebihan dalam proses pengangkutan karena sangat praktis dan efisien, dengan daya angkut yang cukup besar membuat biaya operasional sarana transportasi tersebut dapat ditekan dan menghasilkan biaya yang sekecil mungkin, sehingga banyak distributor pupuk urea yang menggunakan jasa pengangkutan jalur laut karena pupuk urea juga merupakan salah satu faktor yang dapat mempengaruhi hasil dari produksi pertanian di negara ini.

Salah satu faktor yang mempengaruhi hasil dari produksi pertanian adalah pupuk. Agar hasil produksi pertanian dapat mengalami peningkatan sangat diperlukan adanya pendistribusian pupuk yang merata ke seluruh daerah - daerah di Indonesia, maka dibutuhkan sarana transportasi yang memadahi untuk proses pendistribusian pupuk urea. Peningkatan hasil pertanian sangat diperlukan karena

kebutuhan pangan yang semakin meningkat dan merupakan salah satu permasalahan yang sedang terjadi di negara ini. Sehingga sangat diperlukan adanya peningkatan hasil produksi pertanian guna untuk mencapai hasil yang di targetkan.

Didukung juga Indonesia yang merupakan salah satu negara yang dikenal sebagai negara agraris karena sebagian besar dari masyarakat Indonesia bermata pencarian di sektor pertanian dan sektor pertanian memiliki peran penting untuk meningkatkan perekonomian dan memenuhi kebutuhan pangan bagi masyarakat di negara ini, maka dari itu sangat diperlukan adanya peningkatan hasil produksi pertanian untuk menunjang ketersediaan kebutuhan pangan di negara ini.

Berdasarkan latar belakang di atas maka peneliti membuat skripsi dengan judul **“Analisis Terhambatnya Proses Bongkar Pupuk Urea Curah Pada KM. Pusri Indonesia 1 di Dermaga Dwimatama Semarang”**.

1.1 Rumusan Masalah

Rumusan masalah dapat memberikan kemudahan bagi penulis dalam proses pelaksanaan sebuah penelitian serta dapat mendapatkan hasil yang tepat. Dari latar belakang yang dipaparkan di atas maka penulis dapat merumuskan masalah yaitu:

1.1.1. Apa saja faktor yang mempengaruhi terhambatnya proses bongkar pupuk urea curah pada KM. Pusri Indonesia 1 di Dermaga Dwimatama Semarang?

1.1.2. Bagaimana upaya yang dapat dilakukan untuk mencegah terhambatnya proses bongkar pupuk urea curah pada KM. Pusri Indonesia 1 di Dermaga Dwimatama Semarang?

1.2 Tujuan Penelitian

Dalam penulisan latar belakang di atas tentunya penulis mengharapkan hasil dari penelitian ini dapat memiliki tujuan. Tujuan penulisan dari skripsi ini adalah:

1.2.1 Untuk mengetahui apa saja faktor yang mempengaruhi terhambatnya proses bongkar pupuk urea curah pada KM. Pusri Indonesia 1 di Dermaga Dwimatama Semarang.

1.2.2 Untuk mengetahui upaya apa saja yang dapat dilakukan untuk mencegah terhambatnya proses bongkar pupuk urea curah pada KM. Pusri Indonesia 1 di Dermaga Dwimatama Semarang.

1.3 Manfaat Penelitian

Diharapkan dalam penulisan skripsi ini dapat bermanfaat bagi pihak - pihak yang terkait seperti di dalam bidang keilmuan, dunia pelayaran dan pengetahuan seperti:

1.3.1 Manfaat Teoritis

1.3.1.1 Menambah ilmu pengetahuan serta wawasan bagi pembaca mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi terhambatnya proses bongkar pada kapal bermuatan pupuk urea curah.

1.3.1.2 Memperdalam ilmu pengetahuan secara teori mengenai upaya untuk mengatasi hambatan ada pada kegiatan proses bongkar muatan pupuk urea curah.

1.3.2 Manfaat Praktis

1.3.2.1 Bagi pembaca dapat memberikan informasi tambahan mengenai muatan pupuk urea curah, serta faktor yang mempengaruhi terhambatnya proses bongkar pupuk urea curah.

1.3.2.2 Bagi perusahaan memberikan masukan dalam upaya yang dilakukan untuk mencegah terhambatnya kapal milik dalam proses bongkar pupuk urea curah.

1.4 Sistematika Penulisan

Sistematika harus ada dalam sebuah penulisan skripsi, agar memberikan kemudahan bagi pembaca dalam memahami isi pada skripsi. Berikut merupakan sistematika yang penulis gunakan dalam skripsi ini :

BAB I. PENDAHULUAN

Pada bab ini penulis memaparkan latar belakang penulis dalam memilih judul skripsi ini, rumusan masalah, tujuan dari penelitian, manfaat penelitian, serta sistematika penulisan skripsi.

BAB II. LANDASAN TEORI

Dalam bab ini berisikan tentang teori terdahulu, kerangka teori yang berisikan teori-teori keterangan dari buku atau referensi pendukung mengenai penelitian yang dibuat. Bab ini juga memuat

tentang kerangka pikir penelitian yang menjadi pedoman atau acuan dalam proses berjalannya penelitian.

BAB III. METODE PENELITIAN

Dalam bab ini berisi tentang metode penelitian yang digunakan oleh penulisan, yang terdiri dari penjelasan mengenai waktu dan tempat penelitian, jenis dan sumber data, metode dalam proses pengumpulan data, serta teknik analisa data mencakup tentang penyajian data dan penarikan kesimpulan.

BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini berisi tentang gambaran umum perusahaan atau tempat saat melaksanakan penelitian serta analisa masalah dari rumusan masalah dan juga pembahasan masalah.

BAB V. PENUTUP

Pada bab V peneliti menuliskan simpulan serta saran yang berdasarkan dari hasil penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Penelitian Terdahulu

Dalam melakukan penelitian ini penulis selain mengutip dan membahas teori – teori yang sudah ada juga melakukan pengkajian dari penelitian terdahulu yang diharapkan dapat membantu penulis dalam memahami permasalahan yang akan dipaparkan dengan melakukan pendekatan yang lebih spesifik. Dibawah ini merupakan hasil penelitian terdahulu yang berkaitan dengan Analisis Terhambatnya Proses Bongkar Pupuk Urea Curah Pada KM. Pusri Indonesia 1 di Dermaga Dwimatama Semarang yang disajikan dalam tabel, yaitu:

Tabel 2.1 Tabel penelitian terdahulu dengan penelitian sekarang

Perbedaan	Penelitian Saya	Penelitian terdahulu	
		Penelitian I	Penelitian II
Nama peneliti	Nunik Nurjanah, 2021	Dwiki Nugraha, 2019	Agus Eriyanto, 2020
Judul	Analisis Terhambatnya Proses Bongkar Pupuk Urea Curah Pada KM. Pusri Indonesia 1 di Dermaga Dwimatama Semarang	Penanganan Pupuk Urea Curah Yang Membeku Guna Mengurangi Terhambatnya Bongkar Muat di kapal MV. Abusamah	Analisis keterlambatan proses bongkar muatan curah clinker pada MV. KT 02 di pelabuhan semen Dumai
Variabel	Proses bongkar, pupuk urea dan dermaga	Pupuk urea, system alat bongkar dan penanganan muatan	Faktor keterlambatan, bongkar, muatan curah.

Objek penelitian	Faktor yang mempengaruhi hambatan dalam proses bongkar pupuk urea curah pada KM. Pusri Indonesia 1.	Terhambatnya proses bongkar pupuk urea curah di MV. Abusamah karena muatan pupuk urea curah yang membeku	Faktor penyebab keterlambatan proses bongkar muatan curah <i>clinker</i> yaitu kejadian putusanya <i>wire crane</i> kapal, patahnya penyanggah <i>roller belt</i> dan <i>as roller belt conveyor</i> , operator <i>crane</i> yang kurang terampil, kurangnya pengawasan petugas jaga saat proses bongkar
------------------	---	--	--

Dalam tabel penelitian terdahulu dan penelitian sekarang diatas oleh Dwiki Nugraha (2019), yang berjudul “*Penanganan Pupuk Urea Curah Yang Membeku Guna Mengurangi Terhambatnya Bongkar Muat Di Kapal MV. Abusamah*” dan Agus Eriyanto (2020), yang berjudul “*Analisis keterlambatan proses bongkar muatan curah clinker pada MV. KT 02 di pelabuhan semen Dumai*” keduanya menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif. Anantara penelitian terdahulu I dan II serta penelitian saya keduanya sama – sama membahas hambatan dalam kegiatan bongkar muatan curah serta memiliki tujuan yang sama yaitu mencari tau faktor penyebab serta upaya yang dapat dilakukan untuk mengatasi permasalahan terhambatnya kegiatan bongkar muatan curah.

Dalam penelitian terdahulu dan penelitian yang saya teliti memiliki perbedaan yaitu, pada penelitian terdahulu I membahas mengenai kurangnya prosedur penanganan muatan yang membuat muatan membeku dan mengakibatkan adanya kerusakan alat bongkar dan hal ini membuat proses

bongkar terhambat dan pada penelitian terdahulu II membahas faktor penyebab keterlambatan proses bongkar muatan curah *clinker* yaitu kejadian putusya *wire crane* kapal, patahnya penyanggah *roller belt* dan *as roller belt conveyor*, *operator crane* yang kurang terampil, kurangnya pengawasan petugas jaga saat proses bongkar. Sedangkan dalam penelitian saya membahas mengenai faktor terhambatnya proses bongkar pupuk urea curah pada KM. Pusri Indonesia 1 akan tetapi faktor hambatan dari cuaca, alat bongkar serta sarana dan prasarana yang kurang memadai.

Persamaan dalam penelitian terdahulu I dan penelitian saya adalah pada variable dan metode yang digunakan dalam penelitian. Pada penelitian terdahulu II dan penelitian saya yaitu membahas tentang keterlambatan proses bongkar muatan curah karena adanya hambatan yang mempengaruhi proses bongkar.

2.2 Kerangka Teori

2.2.1 Bongkar

2.2.1.1 Definisi Bongkar

Bongkar muat merupakan suatu kegiatan memindahkan barang atau muatan dari sebuah palka / geladak di atas kapal dengan menggunakan peralatan bongkar yang memadai baik dengan menggunakan alat bongkar yang terdapat di atas kapal atau menggunakan peralatan bongkar darat dari gudang ke dermaga atau dari dermaga ke gudang.

Pengertian bongkar muat adalah suatu pemindahan muatan yang berada di dalam palka atau deck (geladak) pada sebuah kapal dengan alat bongkar pada kapal tersebut ke dermaga pelabuhan atau ke dalam gudang (Fakhrurozi, 2017)

Berikut ini merupakan uraian dari kegiatan bongkar yang ada di atas kapal:

1. Bongkar palka

Merupakan kegiatan pembongkaran di atas kapal dengan memindahkan muatan yang ada pada palka atau geladak menggunakan alat bongkar baik alat bongkar kapal atau alat darat dan memindahkan muatan ke suatu dermaga atau ke dalam suatu gudang.

2. Muat bongkar

Merupakan suatu kegiatan muat atau bongkar muatan dari atau ke dermaga atau dari atau ke kapal tentunya menggunakan suatu alat bongkar yaitu *derrick* atau *crane* juga bisa menggunakan alat bongkar muat lain.

2.2.1.2 Proses Bongkar

Kegiatan bongkar muat lazim disebut sebagai kegiatan *Stevedoring*. *Stevedoring* adalah jasa pelayanan membongkar dari atau ke kapal, dermaga, truk dan sebaliknya dengan menggunakan *derrick* atau *crane* kapal (Afrian, 2012).

Berdasarkan pengertian di atas maka kegiatan proses bongkar merupakan proses pemindahan muatan dari kapal ke dermaga masuk kedalam kegiatan *stevedoring*. Dengan demikian proses bongkar muatan di pelabuhan merupakan proses pemindahan muatan dari atas kapal ke dermaga menggunakan alat bongkar baik alat bongkar yang ada di kapal atau alat bongkar darat.

2.2.1.3 Alat Bongkar Muatan Curah

Menurut Solossa et all (2013), alat – alat yang digunakan dalam kegiatan bongkar muat dengan tujuan agar kegiatan bongkar muat dalam berjalan dengan lancar dan cepat agar waktu tambat yang digunakan kapal dapat dipersingkat.

Dalam proses pembongkaran muatan curah kering atau biji-bijian dari palka atau geladak yang berada di atas kapal tentunya memerlukan peralatan bongkar yang memadahi dan mampu beroperasi dengan baik, sehingga diharapkan peralatan yang digunakan dapat memperlancar kegiatan bongkar muatan. Berikut ini merupakan peralatan darat yang digunakan untuk memperlancar kegiatan bongkar muatan curah kering berupa biji –bijian, yaitu:

1. *Belt Conveyor*

Alat ini memiliki bentuk yang cukup sederhana yang terdiri dari sebuah sabuk yang ditempelkan pada roda yang selalu berputar untuk mengantarkan muatan dari palka ke dalam gedung. Alat ini digunakan untuk membawa muatan curah yang dibongkar dari kapal untuk di bawa ke suatu gudang. Contoh muatan yang dapat di angkut adalah pasir, semen, dan *raw* material dengan kekuatan daya yang berkapasitas besar.

2. *Bucket Elevator*

Adalah suatu alat yang memiliki fungsi untuk membawa muatan terutama curah secara vertical dan dapat menaikkan muatan dengan ketinggian yang dapat dijangkau yaitu 50 meter serta kapasitasnya sampai dengan 50 m/jam.

3. *Hopper*

Merupakan peralatan yang berbentuk seperti corong dan memiliki fungsi untuk menerima kumpulan pupuk yang telah diambil dari dalam palka menggunakan *grab* yang terpasang pada *crane* kapal.

4. *Dump Truck*

Dump truck adalah suatu alat yang memiliki fungsi mengangkut muatan dengan jarak lebih dari 500 m. *Dump*

Truck digunakan dalam proses pengangkutan muatan curah sebagai contohnya ialah pupuk urea curah.

5. *Crane* kapal

Merupakan alat yang digunakan untuk memindahkan muatan dengan prinsip kerja tali, *crane* digunakan untuk mengangkat muatan secara vertikal dan bergerak dengan arah horizontal dan alat ini berada di atas kapal. Pada umumnya *crane* yang ada pada kapal curah adalah *general cargo crane*, *crane* ini dirancang untuk dapat bekerja dengan kondisi yang sesulit mungkin.

6. *Truck*

Merupakan salah satu alat transportasi atau sebuah kendaraan beroda empat untuk mengangkat barang dalam jarak jauh atau dekat, disebut juga sebagai mobil barang. Truk terbagi menjadi 3 (tiga) ukuran truk memiliki ukuran kecil, truk yang memiliki ukuran sedang dan truk yang memiliki ukuran besar.

7. *Grab*

Grab adalah salah satu alat bongkar untuk muatan curah kering yang dikaitkan dengan *hook* dari sebuah *crane* atau *derrick* yang ada pada kapal. Tentunya alat ini dilengkapi

dengan *system hidrolis* sehingga alat ini dapat mencangkup muatan dari dalam palka dalam jumlah yang besar.

8. *Wire*

Merupakan tali yang terbuat dari kawat atau baja, *wire* digunakan untuk menyambungkn *crane* dengan *grab* yang digunakan dalam proses bongkar muat.

2.2.1.4 Jenis - jenis Muatan

Pada umumnya kargo atau muatan yang diangkut menggunakan kapal dibagi menjadi beberapa jenis muatan yang disesuaikan dengan bentuk atau wujud dan sifat.

Menurut Gurning dan Eko Hariyanto (2007:101) dalam bukunya yang berjudul Manajemen Bisnis Pelabuhan jenis – jenis kargo / muatan dibagi menjadi lima, yaitu sebagai berikut:

1. Muatan sejenis (*bulk cargo*)

Muatan yang masuk dalam jenis ini bisa berwujud cair (*bulk liquid cargo*), contohnya minyak bumi, minyak kelapa sawit atau berwujud muatan kering (*dry bulk cargo*), seperti batu bara.

2. Muatan yang didinginkan (*refrigerated cargo*)

Muatan dengan jenis seperti ini harus menggunakan suhu dingin dalam mengawetkan muatan yang ada di

dalamnya, untuk suhu dibagi dalam kondisi dingin (*cold*) dan kondisi sangat dingin (*freeze*).

3. Muatan campuran (*general cargo*)

Muatan ini biasanya dimuat ke kapal dengan kondisi pembungkusan yang beraneka warna baik menggunakan peti, drum, karung, atau kaleng.

4. Muatan hewan hidup (*live stock*)

Muatan yang diangkut di atas kapal ini berasal dari tempat penghasil ternak, biasanya berupa hewan hidup yang ekspor untuk keperluan konsumsi. Biasanya berupa hewan ternak sapi, ayam atau babi.

5. Muatan unit (*unitize cargo*)

Muatan ini merupakan muatan yang berbentuk bingkisan asli dan dalam proses pengiriman dapat dikelompokkan dan disusun menjadi satu. Dengan menggunakan cara ini maka proses pengangkutan muatan dapat lebih mudah dilakukan.

Contoh barang dalam sebuah petikemas.

2.2.2 Pupuk Urea

2.2.2.1 Definisi Pupuk Urea

Menurut Asosiasi Angkutan Udara International (IATA) dalam buku peraturan barang berbahaya (*Dangerous Goods Regulation*) dan Annex 18 tentang *The Safe Transport of*

Dangerous Goods by Air pupuk urea merupakan muatan yang termasuk dalam muatan berbahaya kelas V yang termasuk *Oxidizer* (zat yang mudah beroksidasi dengan zat lain). Zat atau bahan yang termasuk kedalam barang berbahaya kelas 5 adalah *hidrogen peroksida, potasium permanganat, sodium nitrat, amonium nitrat, fertilizer, oksigen generator*.

Pupuk urea merupakan salah satu muatan yang tergolong dalam muatan curah atau *bulk carrier* dikarenakan pupuk urea dimuat secara langsung ke dalam palka kapal tanpa di kemas terlebih dahulu. Pupuk urea masuk ke dalam kategori muatan kering serta dalam proses penanganannya memerlukan penanganan secara khusus dan proses pengangkutannya tidak dikemas menggunakan karung.

Muatan curah atau *bulk carrier* ialah muatan yang dikapalkan tanpa kemasan. Jenis muatan ini antara lain: biji besi, biji tembaga *bauxite*, batu bara dan lain-lain (Fakhrurrozi, 2017:84).

Urea merupakan salah satu pupuk yang memiliki kandungan Nitrogen yang cukup tinggi. Kandungan unsur Nitrogen inilah yang memiliki peran penting bagi tanaman, karena di dalam Nitrogrn terdapat kandungan zat hara yang dibutuhkan bagi tanaman. Pupuk urea memiliki bentuk butir -

butir kristal yang berwarna putih yang memiliki rumus kimia NH_2CONH_2 , urea merupakan jenis pupuk yang sangat mudah larut dalam air dan memiliki sifat mudah menghisap air, dengan demikian urea harus disimpan pada tempat yang kering.

2.2.2.2 Proses Pembuatan Pupuk Urea

Bahan baku yang digunakan dalam proses pembuatan pupuk urea adalah CO_2 dan NH_3 yang di *supply* dari pabrik amonia dan kemudian di olah dengan melalui tahapan – tahapan agar dapat menjadi butiran – butiran pupuk urea.

Urea secara definisi diartikan sebagai salah satu produk kimia yang dihasilkan dari proses pencampuran antara amonia dan karbon dioksida. Urea pada umumnya digunakan untuk menambah unsur zat hara pada tanaman dan urea adalah pupuk yang masuk dalam kategori pupuk anorganik tunggal berkadungan Nitrogen yang cukup tinggi (Ahmad Khoir, 2017).

Tahap pembuatan pupuk urea dibagi dalam 6 (enam) tahapan, yaitu sebagai berikut:

1. Sintesa Unit

Sintesa unit merupakan hal yang paling terpenting dari pembuatan urea, unit ini digunakan untuk mensintesa urea dengan mereaksikan cairan NH_3 dan gas CO_2 dalam suatu reaktor dan pada reaktor tersebut dimasukkan larutan

karbonat yang berasal dari *recovery*. Tekanan operasi yang digunakan dalam sintesis ini adalah 175 kg/cm². Hasil dari proses sintesa ini kemudian di bawa ke bagian purifikasi untuk dipisahkan antara ammonium karbonat dan kelebihan ammonium.

2. Purifikasi Unit

Purifikasi merupakan proses penguraian ammonium karbonat yang belum terkonveksi. Hasil dari proses purifikasi berupa gas CO₂ dan NH₃ yang kemudian di lanjutkan ke bagian *recovery* dan larutan urea dibawa ke proses kirtalisasi.

3. Kristaliser unit

Kristaliser merupakan suatu proses pengkristalan larutan urea yang semula berasal dari proses purifikasi dalam unit ini larutan urea akan di kristalkan..

4. Priling unit

Pada proses ini kristal urea yang dikeluarkan dari *Centrifuge* dikeringkan sampai menjadi 99,8% berat dengan udara panas, kemudian dikirim ke bagian *Prilling Tower* untuk dilelehkan dan didistribusikan merata ke seluruh distributor. Kemudian produk urea dikirim ke *bulk storage* dengan *belt conveyor*.

5. *Recovery unit*

Recovery unit adalah suatu proses yang memisahkan gas dan gas CO₂ di suatu bagian proses purifikasi yang kemudian akan dikembalikan dengan 2 (dua) tahapan *absorpsi* menggunakan alat *mother liquor* sebagai *absorbent*.

6. Proses kondensat treatment unit

Proses kondensasi merupakan proses dengan menguapkan uap air yang memisahkan antara kristaliser yang didinginkan dan di kondensasikan. Partikel terkecil urea, NH₃ dan CO₂ yang tercampur pada kondensat akan dipisahkan di *hydrolizer*.

2.2.2.3 Sifat Pupuk Urea

Urea merupakan salah satu pupuk yang memiliki kadar Nitrogen yang cukup tinggi dan bermanfaat bagi tanaman dalam pertumbuhan, selain memiliki kandungan Nitrogen yang tinggi urea juga memiliki sifat yaitu mudah larut dalam air serta mudah berikatan dengan air, sehingga urea sangat mudah diserap oleh akar tanaman.

Kandungan Nitrogen dalam urea memang cukup tinggi karena Nitrogen merupakan salah satu sumber terpenting yang dimanfaatkan tanaman dalam pertumbuhan, kandungan Nitrogen dalam urea bisa mencapai 45%. Selain mengandung Nitrogen yang cukup tinggi urea juga memiliki sifat *higroskopis* yaitu sangat mudah berikatan dengan air serta dapat bereaksi dengan cepat, hal inilah yang membuat urea mudah untuk diserap oleh akar tanaman. Dalam pemberian pupuk urea tentunya diperlukan dosis yang tepat untuk menentukan pertumbuhan bagi tanaman tersebut. (Lingga dan Marsono, 2007).

Dari penjelasan proses pembuatan pupuk urea di atas dapat disimpulkan bahwa:

1. Urea mempunyai komposisi yang cukup kasar dan bentuk dari urea adalah berupa butiran kristal yang berwarna putih.
2. Bersifat *higroskopis* merupakan sifat pupuk yang mudah berikatan dengan air maka pupuk harus disimpan di tempat yang kering.
3. Mudah larut dalam air maka mudah larut dalam tanah

2.2.3 Dermaga

2.2.3.1 Definisi Dermaga

Dermaga merupakan suatu tempat yang digunakan untuk merapat dan menambatkan kapal untuk melakukan kegiatan bongkar atau muat barang atau naik - turunnya penumpang (Triatmodjo, 2009).

Dermaga merupakan salah satu fasilitas yang berada di area pelabuhan dan digunakan sebagai tempat untuk merapatkan dan atau menambatkan kapal untuk melakukan kegiatan seperti bongkar muat barang dan atau orang dari atau ke atas kapal. Selain dermaga salah satu fasilitas penunjang yang berada di pelabuhan adalah gudang penyimpanan.

“Gudang atau *storage* merupakan sebuah bangunan yang digunakan untuk menyimpan barang” (Warman, 2012). Barang yang disimpan di dalam dapat berupa bahan baku, barang setengah jadi, suku cadang, atau barang dalam proses yang disiapkan untuk diserap oleh proses produksi.

2.2.3.2 Jenis Dermaga

Menurut Gurning dan Eko Hariyanto (2007:84) dalam buku Manajemen Bisnis Pelabuhan jenis / macam dermaga dibagi menjadi tiga, yaitu:

1. Dermaga *On Pile*

Dermaga *On Pile* adalah dermaga yang menerapkan struktur *Deck On Pile*. Dermaga ini dilengkapi beberapa tiang penyangga (*piles*) yang kokoh yang digunakan sebagai pondasi untuk dasar dermaga. Beban yang ada pada dermaga termasuk pada kegiatan *berthing* dan *mooring* akan diterima

oleh dasar lantai dermaga yang diperkuat oleh tiang pancang yang sesuai dengan struktur dermaga. Proses pembuatan dermaga akan disesuaikan dengan kondisi kemiringan tanah aslinya dan dilengkapi dengan penguatan (*revetment*) untuk mencegah kerusakan dari tanah yang tergerus oleh pergerakan air

2. Dermaga *Caisson*

Dermaga ini adalah dermaga dengan penerapan struktur gravitasi. Struktur dermaga ini menggunakan bobotnya sendiri untuk menopang beban vertikal dan horizontal pada struktur dermaga, serta untuk menahan tekanan tanah. *Caisson* merupakan struktur yang memiliki bentuk berupa balok – balok beton bertulang, dipasang dengan posisi berbentuk kotak, mengambang dan diatur pada posisi yang sesuai. Untuk area perairan dengan kondisi ombak yang besar penerapan *box dock* kurang cocok karena ombak akan menghantam dinding dan menyebabkan air di area *docking* menjadi tidak stabil.

3. Dermaga Turap

Nama lain dari dermaga ini adalah *sheet pile* yaitu dermaga yang menggunakan jenis *sheet pile* berbentuk seperti turap atau dinding penahan tanah. Dermaga ini di

bangun untuk menahan gaya-gaya akibat perbedaan elevasi antara lantai dermaga dengan dasar kolam. Dermaga ini dibangun dengan tidak memperdulikan kemiringan alami tanah, karena dermaga ini biasanya dibangun pada garis pantai yang memiliki kemiringan curam serta dilakukan pengerukan untuk menambah kedalaman dari dermaga.

2.2.3.3 Tipe Dermaga

Menurut Gurning dan Eko Hariyanto (2007:84) dalam buku Manajemen Bisnis Pelabuhan tipe dermaga dibagi dalam tiga, yaitu sebagai berikut :

1. Dermaga tipe *wharf*

Wharf merupakan tipe dermaga yang memiliki bentuk berjajar dengan garis pantai atau menghimpit dengan garis pantai.

2. Dermaga tipe *jetty*

Dermaga dengan tipe *Jetty* adalah dermaga yang mempunyai posisi menjorok kearah lautan dengan sisi depan yang berada di kedalaman yang cukup untuk mencapai kapal. Pada umumnya dermaga dengan tipe *jetty* ini digunakan untuk menambatkan atau merapatkan kapal jenis tanker yang mengangkut gas alam.

3. Dermaga tipe *pier*

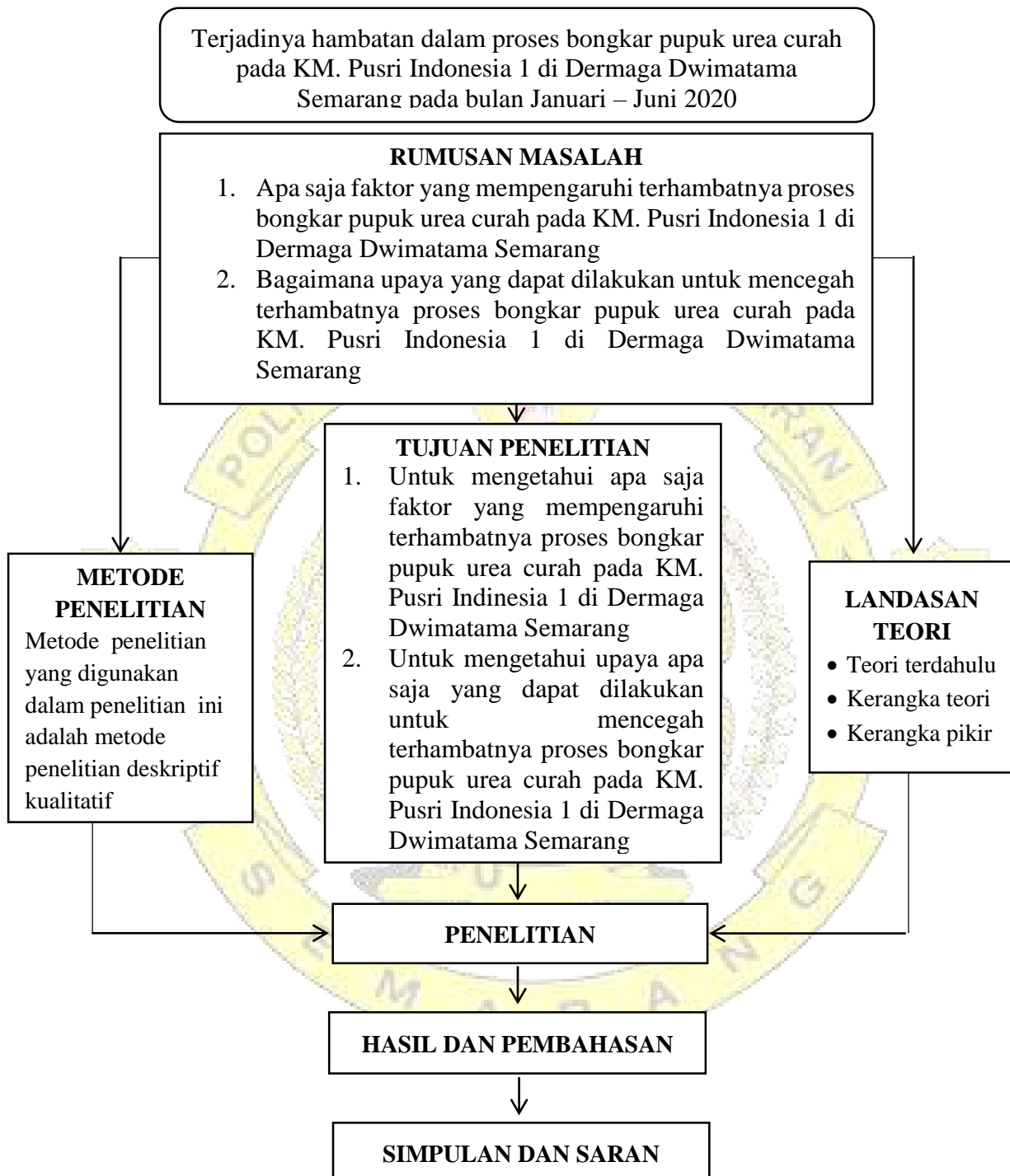
Dermaga ini memiliki tipe yang berbentuk seperti jari dan berada pada posisi garis pantai dan posisi dari dermaga ini tegak lurus dengan garis pantai.

2.3 Kerangka Pikir

Kerangka berfikir merupakan diagram yang berperan sebagai alur logika sistematis tema yang akan ditulis dan kerangka berfikir tersebut dibuat berdasarkan pertanyaan penelitian (Polancik, 2009). Dalam sebuah penulisan sebuah skripsi tentunya penulis menggunakan kerangka pikir penelitian untuk dapat digunakan sebagai alur dalam proses penelitian serta untuk dapat menjawab pertanyaan dari permasalahan dalam sebuah penelitian.

Dalam proses penelitian tentunya terdapat teori – teori yang digunakan sebagai dasar dari judul penelitian. Pada penelitian ini terdapat 3 (tiga) pendapat tokoh yang menjadi dasar dalam penelitian ini yaitu teori dari Solossa (2013), Lingga dan Marsono (2007), dan Triatmodjo (2009) yang berkaitan dalam proses bongkar pupuk urea curah pada KM. Pusri Indonesia 1 di dermaga Dwimatama Semarang. Ketiga pendapat ahli tersebut digunakan peneliti sebagai dasar dalam menyusun kerangka pikir serta digunakan untuk menjawab pertanyaan permasalahan sesuai dengan fakta yang ada.

Di dalam penelitian ini penulis memaparkan mengenai hambatan yang ada dalam proses bongkar pupuk urea curah serta upaya yang dilakukan agar dapat mencegah terhambatnya proses bongkar pupuk urea curah. Berikut ini merupakan kerangka pikir penelitian:



Gambar 2.1 Kerangka pikir

BAB V

PENUTUP

5.1 Simpulan

Dari hasil penelitian yang telah dilakukan dalam penelitian ini dan didasari oleh teori dari Solossa (2013), Lingga dan Marsono (2007), dan Triatmodjo (2009) yang berkaitan dalam proses bongkar pupuk urea curah pada KM. Pusri Indonesia 1 di dermaga Dwimatama Semarang, maka dapat disimpulkan bahwa:

5.1.1 Faktor – faktor yang mempengaruhi terhambatnya proses bongkar pupuk urea pada KM. Pusri Indonesia 1 di dermaga Dwimatama Semarang yaitu:

5.1.1.1 Alat bongkar muat yaitu truk untuk mengangkut pupuk dari gudang lini 2 ke gudang daerah yang jumlahnya kurang memadai.

5.1.1.2 Cuaca yaitu hujan yang membuat proses bongkar pupuk urea harus terhenti karena sifat pupuk urea yang tidak dapat terkena air.

5.1.1.3 Gudang penyimpanan yang terbatas membuat gudang tidak dapat menyimpan pupuk dalam jumlah yang besar.

5.1.2 Upaya yang telah dilakukan perusahaan untuk mencegah terhambatnya proses bongkar pupuk urea curah pada KM. Pusri Indonesia 1

5.1.2.1 Penambahan jumlah armada truk

5.1.2.2 Pengiriman berita cuaca mingguan oleh departemen DPA/HSSE yang *diupdate* dari Badan Meteorology, Klimatology dan Geofisika.

5.1.2.3 Serta melakukan penambahan kapasitas gudang penyimpanan yang berada di dermaga Dwimatama Semarang.

5.2 Saran

Berdasarkan beberapa kesimpulan diatas, maka penulis memberikan saran sebagai berikut:

5.2.1 Berdasarkan faktor – faktor yang mempengaruhi terhambatnya proses bongkar pupuk urea

5.2.1.1 Disarankan untuk perusahaan dapat melakukan kerjasama kepada PT. Samudera Perdana Selaras untuk melakukan penambahan jumlah armada truk.

5.2.1.2 Disarankan untuk perusahaan dapat melakukan koordinasi kepada staf gudang dalam mengatur penjadwalan proses bongkar pada KM. Pusri Indonesia 1 yang disesuaikan dengan kondisi cuaca di area dermaga.

5.2.1.2 Disarankan bagi perusahaan untuk dapat bekerja sama dengan PT. Dwimatama Multikarsa semarang dalam melakukan penambahan sewa kapasitas gudang untuk menyimpan muatan curah dan melakukan penambahan gudang untuk menyimpan pupuk yang telah selesai dikemas ke dalam karung.

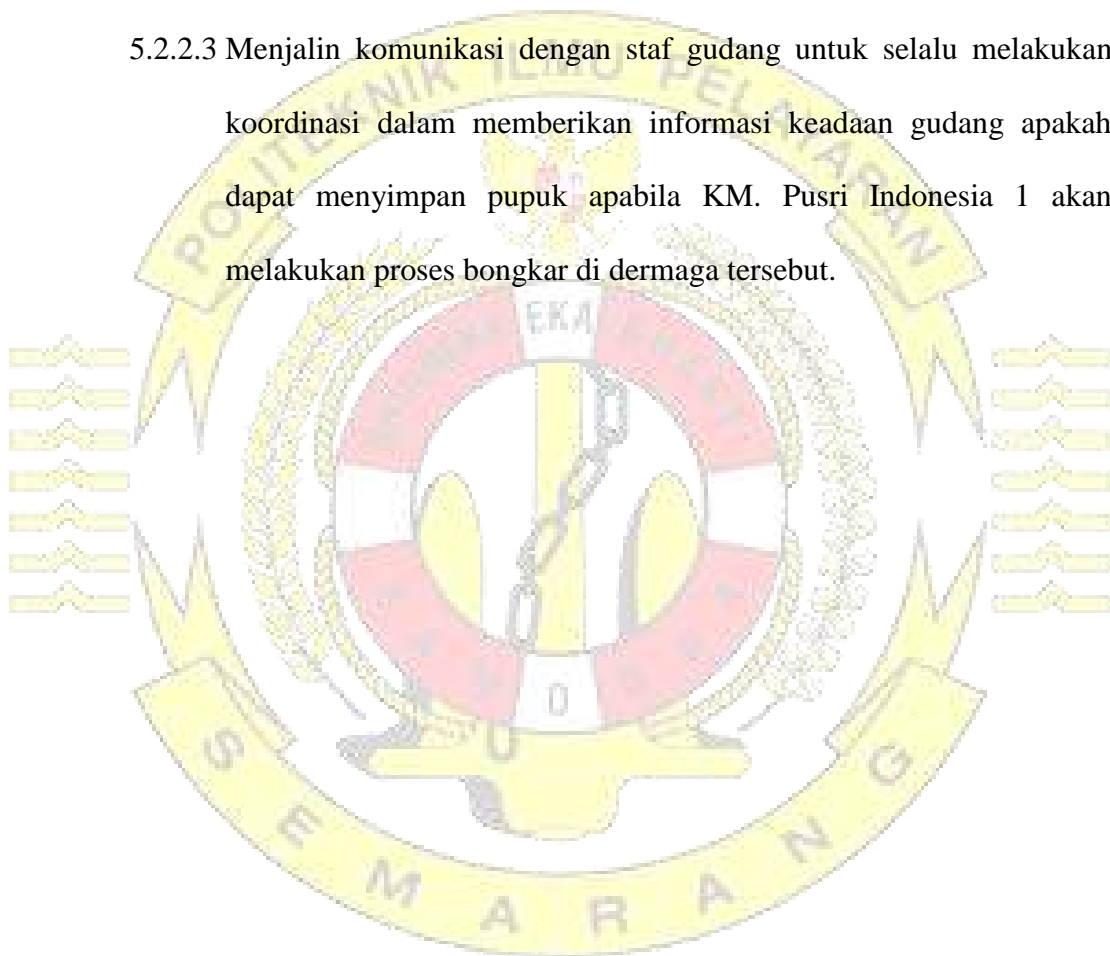
5.2.2 Berkaitan dengan upaya yang telah di lakukan perusahaan untuk mengatasi terhambatnya proses bongkar pupuk urea saya dapat memberikan saran yaitu:

5.2.2.1 Mengoptimalkan kembali kinerja staf gudang dalam menyusun jadwal

pengiriman pupuk urea yang telah dikemas ke gudang lini 3 atau ke gudang daerah.

5.2.2.2 Mengoptimalkan kinerja departemen DPA/HSSE dalam melakukan pengiriman berita cuaca mingguan.

5.2.2.3 Menjalin komunikasi dengan staf gudang untuk selalu melakukan koordinasi dalam memberikan informasi keadaan gudang apakah dapat menyimpan pupuk apabila KM. Pusri Indonesia 1 akan melakukan proses bongkar di dermaga tersebut.



DAFTAR PUSTAKA

Abidin, Yunus. 2010, *Strategi Membaca Teori dan Pembelajarannya*, Risqi Press, Bandung.

Afriani, Nian. 2017, *Upaya Peningkatan Proses Bongkar Muatan di Pelabuhan*. Jakarta

Annex 18 *The safe Transport of Dngerous Goods by Air*

AppimYamsos Solossa, M.J. Paransa, Lintong Elisabeth, T. K. Sendow. 2013, *Perencanaan Pengembangan Pelabuhan Laut Sorong di Kota Sorong*, Universitas Samratulangi, Manado.

Bungin, Burhan. 2007, *Penelitian Kualitati, Komunikasi, Ekonomi, Kebijakan Publik dan Ilmu Sosial lainnya*, Putra Grafika, Jakarta.

Eriyanto, Agus. 2020, *Analisis keterlambatan proses bongkar muatan curah clinker pada MV. KT 02 di pelabuhan semen Dumai*, PIP Semarang, Semarang.

Fahurrozi, 2017, *Penanganan, Pengaturan, Pengamanan Muatan Kapal*, CV Budi Utama, Yogyakarta.

Gianto, dan Martopo. 2004, *Pengoperasiaan Pelabuhan Laut*, PT.Remaja Rosdakarya, Bandung.

Gurning, dan Hariyanto. 2007, *Manajemen Bisnis Pelayaran*, PT. Andhika Prasetya Ekawahana ISBN.

Hikmawati, Fenti. 2017. *Metodelogi Penelitian*, Gaja Grafindo, Depok.

Karsono, Tri Harso. 2010, *Pengantas Pemahaman Arsitektur Hijau di Indonesia*. Jakarta

Lingga dan Marsono. 2007, *Petunjuk Penggunaan Pupuk*, Penebar Swadaya, Jakarta.

Mardalis, 2010, *Populasi dan Sample Penelitian*, Bumi Aksara, Jakarta.

Moleong, L. J. 2010, *Metodelogi Penelitian Kualitatif*, Remaja Rosda Karya, Bandung.

Nazir, Mohammad, Ph. D. 2011, *Metode Penelitian*, Ghalia Indonesia, Jakarta.

Noeng, Muhadjir. 2002. *Metodologi Penelitian Kualitatif Edisi IV*, Penerbit Rake Sarasin, Yogyakarta.

Polancik, G. 2009, *Empirical Research Method Poster*, Jakarta.

Prabowo, Dwiki Nugraha. 2019, *Penanganan muatan pupuk urea curah yang membeku guna mengurangi terhambatnya bongkar muat di kapal MV.Abusamah*, PIP Semarang. Semarang.

Setyosari, P. 2012, *Metode Penelitian Pendidikan dan Pengembangan*, Kencana, Jakarta.

Sugiyono, 2010, *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, kualitatif, dan R & D*, Alfabeta, Bandung.

Sugiyono, 2017, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, Alfabeta, Bandung.

Tim Penyusun PIP Semarang, 2020, *Pedoman Penyusunan Skripsi Jenjang Pendidikan Diploma IV*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Semarang.

Triatmodjo, Bambang. 2009, *Perencanaan Pelabuhan*, Beta Offset: Yogyakarta

Warman, John. 2012, *Manajemen Pergudangan*, Edisi Ketujuh, PT Puka Sinar Harapan, Jakarta.

Wawicaksana Khoir, Ahmad. 2017, *Pra Rancangan Pabrik Urea Bahan Baku Co2 dan Ammonia dengan Proses Stamicarbon CO2 Stirpping*, Fakultas Teknik, Indonesia.

Yuni, Dewi. 2011, *Penerapan Model Pembelajaran Snowball Throwing*. Semarang

Lampiran 1

HASIL WAWANCARA

Berikut ini merupakan hasil wawancara antara peneliti dengan narasumber yang merupakan salah satu staf yang berada di department marketing yang menangani muatan yang di angkut oleh kapal PT Pupuk Indonesia Logistik.

Responden I

Bapak Rainer Idat selaku staf marketing (pemasaran) PT Pupuk Indonesia Logistik.

Dengan hasil wawancara sebagai beriku:

Keterangan:

A : Peneliti

B : Bapak Rainer (Narasumber)

A : “Berapa lama bapak bergabung di PT Pupuk Indonesia Logistik?”

B : “Saya bergabung di PT Pupuk Indonesia Logistik sudah 3 tahun.”

A : “Apakah sejak bergabung di PT Pupuk Indonesia Logistik bapak sudah berada di department marketing?”

B : “Iya, selama 3 tahun ini saya berada di department marketing.”

A : “Bagaimana prosedur realisasi untuk pupuk di setiap daerah bapak?”

B : “Kalau untuk realisasi kita dapat dari PUSRI Palembang karena dari sana sudah merealisasikan dan untuk PILOG sendiri untuk proses pengapalannya.”

A : “Apakah ada proses pendataan pak untuk realisasi pupuk setiap bulan tersebut?”

B : “Ada.”

A : “Kalau untuk jumlah gudang di Semarang itu ada berapa bapak yang digunakan untuk menampung pupuk?”

- B : “Untuk gudang di Semarang terdapat 2 gudang yaitu gudang MBS PILOG dan Gudang Dwimatama.”
- A : “Untuk kapasitas gudangnya kisaran berapa ya pak?”
- B : “Untuk gudang MBS ada 2 10.000 dan 8.000 ton sedangkan gudang Dwimatama 15.000-20.000 ton.”
- A : “Apakah untuk proses di gudang sering mengalami kendala bapak?”
- B : “Kalau kendala ada, biasanya gudang penuh sehingga proses bongkar terhenti dan mengakibatkan bengkaknya biaya selama sandar kapal sehingga membuat perusahaan harus membayarkan biaya yang tidak seperti biasanya atau biayanya lebih tinggi.”
- A : “Apakah kendala yang mengakibatkan gudang penuh pak?”
- B : “Untuk kendala yang sangat terlihat yaitu angkutan truk yang membawa pupuk yang telah selesai dikemas ke dalam karung dari gudang lini II ke gudang lini III yang sangat minim armadanya.”
- A : “Selain armada truk yang kurang apakah ada kendala yang lainnya bapak?”
- B : “Ada, yaitu kapasitas gudang penyimpanan pupuk yang kurang memadai.”
- A : “Apakah sudah ada solusi bapak untuk kendala-kendala di tersebut.”
- B : “Sejauh ini belum ada tindakan tapi akan di rencanakan untuk penambahan kapasitas gudang di semarang.”

Responden II

Bapak Triyono selaku staf gudang Dwimatama Semarang

Dengan hasil wawancara sebagai berikut :

Keterangan :

A : Peneliti

B : Bapak Triyono

A : “Bagaimanakah alur proses bongkar di gudang Dwimatama ini bapak?”

B : “Untuk proses bongkar kapal melakukan pembongkaran muatan kemudian masuk ke gudang penampungan, pupuk masuk ke alat bagging untuk dikemas ke dalam karung setelah itu di angkut dengan alat angkut untuk keluar gudang dan untuk di angkut ke atas truk dan di kirim ke gudang lini III tiap daerah.”

A : “Apakah sering terjadi kendala bapak dalam proses bongkar pupuk di gudang Dwimatama ini?”

B : “Sering, misalnya gudang penuh, hujan, pupuk yang ada di dalam gudang menggumpal, truk pengangkut pupuk tidak tersedia lagi sehingga mengakibatkan proses bongkar terhenti.”

A : “Lalu apakah sudah ada solusi untuk mengatasi kendala-kendala tersebut bapak?”

B : “Sejauh ini belum ada mbak hanya saja kita memang kurang tersedia armada truk yang cukup untuk mengangkut pupuk dari gudang lini II ke gudang lini III.”

A : “Sebenarnya apa penyebab yang mengakibatkan kurangnya armada truk untuk proses pengangkutan tersebut bapak?”

B : “Yang mengakibatkan kurangnya armada truk itu karena di gudang lini III stok penuh sehingga membuat truk harus kembali membawa pupuk yang telah di angkut kembali ke gudang lini II sehingga mengakibatkan gudang lini II juga penuh.”

A : “Jika untuk penyedia truk itu dari siapa ya bapak?”

B : “Kalau untuk yang menyediakan itu dari pihak PUSRI mbak.”

- A : “Apakah sudah ada pengajuan bapak untuk penambahan armada truk itu sendiri?”
- B : “Belum ada mbak soalnya kita yang disini hanya menjalankan kegiatan di gudang saja untuk yang lainnya merupakan tanggung jawab dari PT. PILOG



Responden III

Capt. Agus Suhariyanto selaku manajer departemen *Ship Management*

Dengan hasil wawancara sebagai berikut:

Keterangan:

A : Peneliti

B : Agus Suhariyanto

A : “Selamat siang capt, mohon izin untuk melakukan wawancara berkenaan dengan proses bongkar kapal milik PT. Pupuk Indonesia Logistik yaitu KM. Pusri Indonesia 1?”

B : “Silahkan dek.”

A : “Apakah benar untuk proses bongkar pupuk urea oleh KM. Pusri Indonesia 1 masih sering terjadi hambatan?”

B : “Iya, berdasarkan laporan staf gudang kepada staf operasional di kantor memang untuk proses bongkar pupuk urea curah oleh KM. Pusri Indonesia 1 masih terjadi hambatan.”

A : “Kira – kira untuk hambatan yang sering di alami ini di karenakan apa ya capt?”

B : “Untuk hasil laporan dari pihak gudang yang menjadi hambatan itu bisa karena faktor cuaca yaitu hujan dan faktor gudang sendiri yang sering penuh.”

A : “Jika untuk gudang penuh sendiri apakah ada yang mempengaruhi capt?”

B : “Ya, gudang sering penuh karena permintaan pupuk untuk kota Semarang yang tinggi sehingga membuat gudang tidak mampu menampung pupuk, atau bisa di bilang kapasitas nya yang kurang memadai, penyebab yang lain karena jumlah armada truk yang membawa pupuk dari gudang lini 2 ke gudang lini tiga yang juga tidak memadai.”

A : “Lalu apakah sudah dilakukan upaya untuk mengatasi hal tersebut capt?”

B : “Sejauh ini yang bisa dilakukan staf operasional yang ada di departemen ship management hanya melakukan penjadwalan yang sebaik mungkin agar dalam proses pengiriman tidak melampaui batas penyimpanan di gudang.”

A : “Lalu apakah ada upaya lain capt untuk mengatasi masalah tersebut?”

B : “Untuk setiap kali ada permasalahan kami sendiri dari pihak yang bertanggung jawab untuk pengapalan muatan selalu mengadakan meeting untuk membahas mengenai masalah dan mencari jalan dari masalah tersebut tetapi yang bisa dilakukan kami saat ini hanya memperhatikan untuk penjadwalan dan koordinasi dengan pihak gudang untuk proses pengapalan muatan agar nantinya di pelabuhan bongkar tidak terjadi masalah.”

A : “Apakah selain upaya di atas belum ada upaya lagi cap?”

B : “Untuk sementara belum dek.”



Lampiran 2



KM. Pusri Indonesia 1

KM. Abusamah



KM. Soemantri Brodjonegoro

KM. Mochtar Prabu Mangkunegara



KM. Pusri Indonesia

KM. Julianto Moeliodihardjo



KM. Ibrahim Zahier

MT. Sultan Mahmud Badaruddin II



MT. Salmon Mustafa



Lampiran 3

		SHIPS PARTICULARS			
NAME	: MV.PUSRI INDONESIA 1				
SHIP'S DESCRIPTION	: SELF PROPELLED UREA BARGE (S.P.U.B)				
HULL No.	: AH - 025				
CALL SIGN	: J Z X M				
PORT of REGISTER	: PALEMBANG				
FLAG NATIONALITY	: INDONESIA				
OWNER	: PT.PUPUK INDONESIA LOGISTIK				
BUILDER / DELIVERY DATE	: PT.ANGGREK HITAM SHIPYARD, BATAM / 19 JUNE 2014				
KEEL LAID DATE / LAUNCHING DATE	: 22 MARCH 2014 / 17 APRIL 2014				
CLASSIFICATION	: BIRO KLASIFIKASI INDONESIA (B.K.I.)				
BKI REGISTER No.	: 120117852				
CLASS CHARACTER	: KI + A100 (1) BULK CARRIER + SM, CSR, IW				
IMO No.	: 9711640				
MMSI No.	: 525018380				
OFFICIAL No. (TANDA SELAR)	: GT.12206 No.6027 / PPM				
DEAD WEIGHT TONNAGE (D.W.T)	: 11485,372 Ts				
GROSS REGISTRY TONNAGE (G.R.T)	: 12454 Ts				
NETT REGISTRY TONNAGE (N.R.T)	: 5970 Ts				
LIGHT SHIP'S	: 5474,062 Ts				
LENGTH OVER ALL (L.O.A)	: 134,00 M				
LENGTH BETWEEN PERPENDICULAR (L.B.P)	: 130,70 M				
BREADH MOULDED	: 26,40 M				
DEPTH MOULDED (UP to UPPER DECK)	: 11,00 M				
	DRAFT	DISPLACEMENT	FREEBOARD		
TROPICAL	5,501 m	17.433,00 Ts	5,499 m		
SUMMER	5,614 m	17.789,00 Ts	5,386 m		
WINTER	5,727 m	18.135,00 Ts	5,273 m		
CARGO HOLD CAPACITY	: 11,250 MT (75%) at SUMMER		15.000 MT (100%)		
FRESH WATER 100 %	: 235,90 M ³				
BALLAST WATER 100%	: 9437,691 M ³				
ANCHOR + CHAIN (1 Ø : 27,5 m / 15 Fathom)	: 5,750 Ts + (10 Ø Port Anchor & 9 Ø Stbd Anchor)				
MAIN ENGINE	: MITSUBISHI S16R2 - T2MPTK. (2 Unit) Rated Output 1600 KW/1400 min-1				
SEA SPEED	: 7,0 Knots (LOADED)		8,0 Knots (BALLAST)		
ENGINE GENERATOR (A/E)	: MITSUBISHI S6A3 - MPTK. (2 Unit) Rated Output 430 KW/1500 min-1 400 V / 3 Phase / 722 Amp / 50 Hz				
EMERGENCY GENERATOR	: MITSUBISHI SGKT - MPTK. Rated Output 88 KW/1500 min-1 400 V / 3 Phase / 114 Amp / 50 Hz				
BOW THRUSTER	: KAMONE CPP type SIDE THRUSTER Rated Output 229 KW/1465 min-1 380 V / 4 POLES / 405 Amp / 50 Hz				
CARGO GEAR	: 2 Deck Crane type K026-4. Crane SWL 20 Ts Grab Volume 12 M ³				

Lampiran 4

	IMO CREW LIST	Form Code	PILOG-N-15
		Revision	1 02/2017
		Page	1 of 1

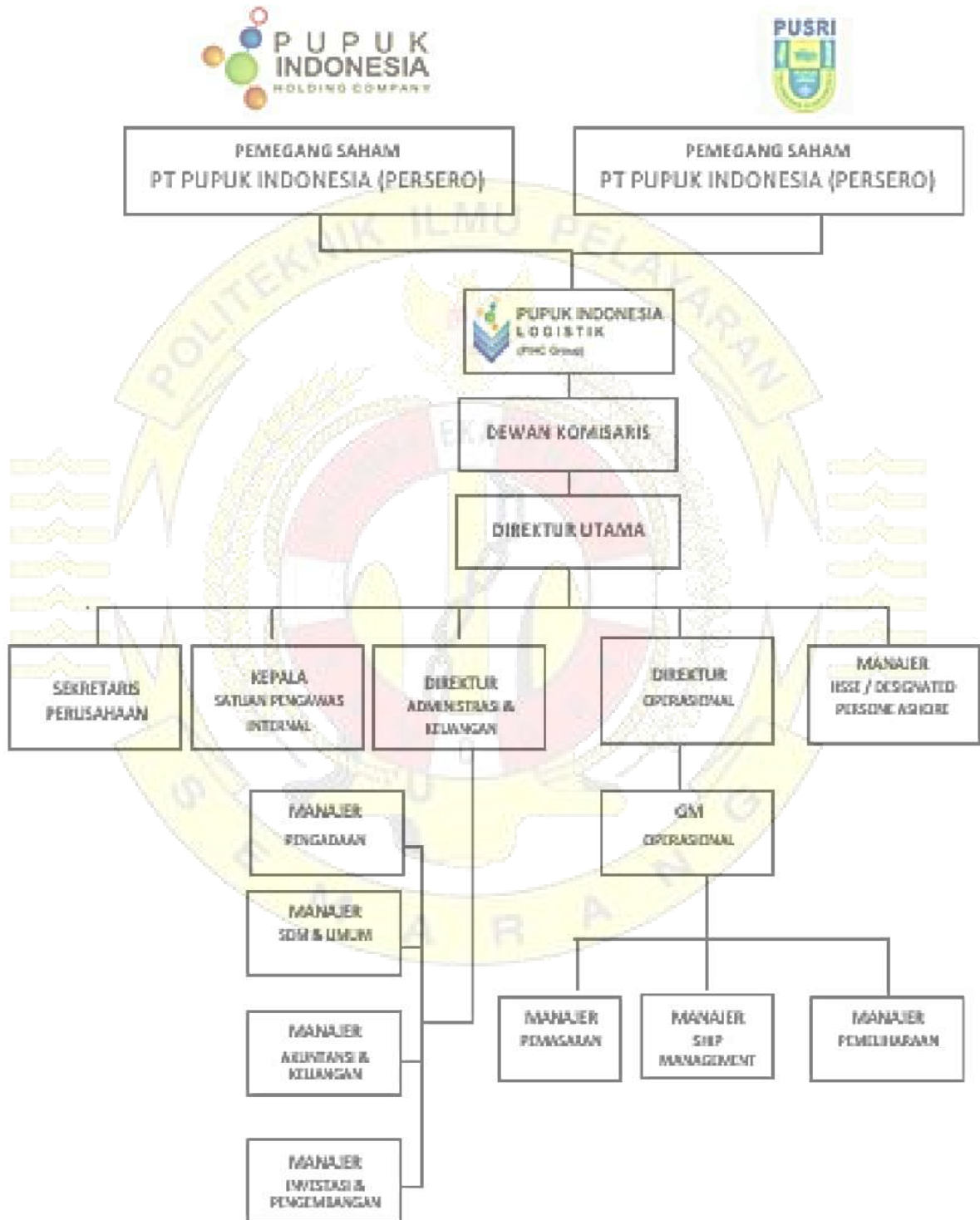
<input type="checkbox"/> Arrival		<input type="checkbox"/> Departure		Page Number 1		
1.1 Name of Ship : MV.PUSRI INDONESIA 1		1.2 IMO Number : 9711640				
1.3 Call Sign : JZXM		1.4 Voy Number : 013/MV.PI-1/X/2019				
2 Port of Arrival : SEMARANG		3 Date Arrival : 27-Jul-2021				
4 Flag State of Ship : INDONESIA		5 Last Port of Call : PALEMBANG				
No	Family Name, Given Name	Rank	Nationality	Place, Date of Birth	Nature & Number of Identity Document	
					C.O.C	Seaman Book
1	Capt. Riyanto M. Mar	Master	Indonesian	Semarang 18 Desember 1971	ANT.I 6200030972N10316	F020710 15-11-2020
2	Abdul Wafi	Chief Officer	Indonesian	Jakarta 13 Juli 1981	ANT.J 6200100582N10215	B 069718 05-16-2020
3	Rian Tri Widiatmoko	2nd. Officer	Indonesian	Bilora 24 Maret 1994	ANT.III 6202004745N30116	F244366 44781
4	Gabrian Novriyanto	3rd. Officer	Indonesian	Surabaya 13 November 1992	ANT.III 6211423437N30118	E009421 16-09-2022
5	Surojo	Chief Engineer	Indonesian	Surabaya 08 Februari 1961	ATT.J 6200063977T10315	D034748 44166
6	Dany Setiawan	2nd. Engineer	Indonesian	Surabaya 01 Agustus 1985	ATT.II 6200316180T20117	C001858 22-02-2021
7	Willem Evang Usasi Tarigan	3rd. Engineer	Indonesian	Sembahe 06 Januari 1983	ATT.III 6200257537S30217	F223587 14-06-2022
8	Andi Prayogo	4th. Engineer	Indonesian	Muara Enim 21 Mei 1992	ATT.III 6202005228T30316	F244358 44781
9	Agus Yulianto	Electrician	Indonesian	Sleman 31 Juli 1979	ABLE ENGINE 6200396216420210	E080689 44444
10	Ahmad Sukron	Boatswain	Indonesian	Demak 13 Maret 1976	ABLE DECK 6200501890340510	D057560 13-04-2020
11	Tri Widiyatmoko	Q. Master	Indonesian	Palembang 09 September 1982	ABLE DECK -	A037432 15-10-2019
12	Beny Atlyoso	Q. Master	Indonesian	Cilacap 30 Maret 1979	ABLE DECK 6200425856340510	E119737 44107
13	Yanuar Patra	Q. Master	Indonesian	Palembang 24 Januari 1981	ABLE DECK 6201015731340710	E159994 44169
14	Syaiful Bahri	Sailor	Indonesian	Demak 20 September 1992	ABLE DECK 6211618666330210	F028535 21-01-2020
15	K. Sutrisno	Engine Foreman	Indonesian	Sragen 24 Maret 1976	ABLE ENGINE 6200115671420710	C069540 44324
16	Antoni Saputra	Oiler	Indonesian	Payakumbuh 29 Mei 1980	ATT.IV -	Y052097 44777
17	Febriyanto	Oiler	Indonesian	Purworejo 24-09-1990	ABLE ENGINE 0	E073549 20-03-2021
18	Yatmanto	Oiler	Indonesian	Purworejo 17-03-1976	ABLE ENGINE 6200362174420710	F162218 44235
19	Caba Riansyah Siregar	Unloader	Indonesian	Jambi 09 Februari 1975	ABLE DECK 6200085469340710	B074075 44167
20	Toton Purcahyanto	Chief Cook	Indonesian	Pontianak 04 April 1977	ABLE ENGINE 6200156856340210	F265855 26-08-2022
21	Effendi	Steward	Indonesian	Palembang 23 September 1982	ABLE DECK 6200466251330710	C073515 44234
22	Samudra Kapama Putra	CADET Deck	Indonesian	Solo 19-06-1997	B S T 6211579436010116	F158179 44263
23	Triska Sekar Arum	CADET Deck	Indonesian	Semarang 28 Maret 1998	B S T 6211508674010310	F241833 27-06-2022
24	Sabilla Farin Laurasta	CADET Engine	Indonesian	Bandar Lampung 08 Agustus 1998	B S T 6211522812012510	F194081 24-11-2021
25	Muhammad Alfando Elhakim	CADET Engine	Indonesian	Klaten 09 Juli 1996	B S T 6211824852010310	F241501 16-05-2022
26						

Total crew 25 person, Including Master
Date and Signature by Master, Authorized Agent or Officer

PORT of SEMARANG
Tuesday, July 27, 2021
KM PUSRI INDONESIA ;
Call Sign : **JZXM**
IMO Number : **9711640**
Port Registry : **PALEMBANG**

Capt. Riyanto M. Mar
Master

Lampiran 5



Lampiran 6

Nama-nama yang menempati struktur organisasi di atas:

Dewan Komisaris :

Komisaris Utama : Nugroho Christijianto

Komisaris : Asep Syaifullah

Direktur Utama : Budi Asikin

Sekretaris Perusahaan : Pinky Mauliedannia

Kepala Satuan Pengawas Internal : Ira Purnama Sari

Direktur Administrasi & Keuangan : Teguh Hidayat

Manajer Investasi & Pengembangan : Sunarso

Manajer Akutansi & Keuangan : Anindita Nareswari

Manajer SDM & Umum : Herry Sumantry

Manajer Pengadaan : Erdiasa Nursaman

Direktur Operasional : Budiarto

General Manager Operasional : Prasongko

Manajer Pemasaran : Taufiek Arma Putra

Manajer Ship Management : Capt. Agus Suhariyanto

Manajer Pemeliharaan : Sahurullah

Manajer HSSE : Agung Iman S

Lampiran 7

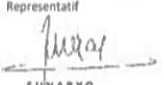
	PT PUPUK INDONESIA LOGISTIK Wisma Puari 101 lantai 2 & 3 Jl. Letjen S Parman Kav 101 Jakarta Barat 11440 Tel (021) 567.1506	
---	---	---

SHIPS DISCHARGING TIME SHEET

VESSEL :	SPUB.PUSRI INDONESIA 1	PORT :	SEMARANG	ETA :	05 January 2020	:	12:36 LT
FLAG :	INDONESIA	DATE :	08 Januari 2020				
MASTER :	CAPT. RIYANTO, M.Mar	VOY No. :	017/DMV.PI-1A/2020	DRAFT C	FWD	MEAN	AFT
NT / GT :	5970 / 124T	LAST POF :	SEMARANG	ARRIVAL	5.48 m	5.51 m	5.45 m
DWT :	11485.37 T	NEXT POF :	PALEMBANG	DEPARTU	3.29 m	4.13 m	5.00 m

STATEMENT OF ACTIVITY	DATE	TIME	REMARKS
Actual Time Arrived (EOBV)	05.01.2020	12:36 LI	
Anchor at Outer Bar	05.01.2020	13:36 LI	
Pilot On Board (Laut)		LI	08 Januari 2020
Anchor Up	06.01.2020	0:48 LI	08.00 LI : Mulai pemasangan Instalasi Listrik darat
Anchor at Inner Anchorage		LI	08.54 LI : Selesai pemasangan Instalasi Listrik darat
Pilot On Board (Bandar)	06.01.2020	1:12 LI	08.60 LI : Pengecekan peralatan bongkar & Wae grab
Pilot Off (Laut)		LI	14.30 LI : Berhenti bongkar tojan
Anchor Up		LI	
NOR Tendered	06.01.2020	3:35 LI	
NOR Accepted	06.01.2020	6:40 LI	
First Line	06.01.2020	4:30 LI	07 Januari 2020
All Made Fasted	06.01.2020	4:42 LI	17.00 LI : Berhenti bongkar tojan
Pilot Off (Bandar)	06.01.2020	4:48 LI	
LAM & Surveyor O/B	06.01.2020	5:00 LI	
INITIAL Draught Survey	06.01.2020	5:30 LI	08 Januari 2020
Commenced Discharging	06.01.2020	10:30 LI	13.00 LI : Pengecekan peralatan bongkar & Wae grab
Stopped Disch by Shore (Rain)	06.01.2020	14:30 LI	14.00 LI : Mulai Trimming Palka No.1
Resume Disch	07.01.2020	3:00 LI	21.00 LI : Selesai Trimming Palka No.1
Stopped Disch by Shore (Rain)	07.01.2020	17:00 LI	22.00 LI : Berhenti bongkar gudang penuh
Resume Disch	07.01.2020	19:00 LI	01.00 LI : Berhenti bongkar gudang penuh
Stopped Disch by Shore (Change Excavator)	07.01.2020	13:50 LI	07.00 LI : Pengecekan peralatan bongkar & Wae grab
Resume Disch	07.01.2020	14:20 LI	08.30 LI : Berhenti bongkar gudang penuh
Stopped Disch by Shore (Rain)	07.01.2020	15:30 LI	09.00 LI : Mulai Trimming Palka No.3
Resume Disch	07.01.2020	20:00 LI	12.00 LI : Berhenti bongkar gudang penuh
Stopped Disch by Shore (Change Shift Operator)	07.01.2020	21:00 LI	12.30 LI : Selesai Trimming Palka No.3
Stopped Disch by Shore (Full Warehouse)	07.01.2020	22:00 LI	13.12 LI : Mulai Trimming Palka No.2
Resume Disch	07.01.2020	23:30 LI	14.40 LI : Selesai Trimming palka No. 2
Stopped Disch by Shore (Full Warehouse)	08.01.2020	1:00 LI	16.00 LI : Selesai menggunakan Listrik Darat
Resume Disch	08.01.2020	6:00 LI	
Stopped Disch by Shore (Full Warehouse)	08.01.2020	8:30 LI	
Resume Disch	08.01.2020	9:50 LI	
Stopped Disch by Shore (Full Warehouse)	08.01.2020	12:00 LI	
Resume Disch	08.01.2020	13:12 LI	
Mula Trimming / Cleaning Palka	08.01.2020	14:00 LI	
Completed Discharging	08.01.2020	14:40 LI	
LAM & Surveyor O/B	08.01.2020	16:15 LI	
FINAL Draught Survey	08.01.2020	16:30 - 17:30 LI	
Ship's & Cargo Document on Board	08.01.2020	18:00 LI	
Pilot On Board (Bandar)	08.01.2020	21:18 LI	
Cast Off		LI	
Anchor at Inner Anchorage		LI	
Pilot Off (Bandar)	08.01.2020	23:30 LI	
Pilot On Board		LI	
Anchor Up		LI	
Anchor at Pilot Station Anchorage		LI	
Pilot Off (Laut)		LI	
Anchor Up		LI	
Actual Time Departure / Sailed	15.01.2020	0:00 LI	



SHORE FIGURE (BL)		C A R G O	SHIPS FIGURE	
GRADE	UREA FERTILIZER IN BULK		GRADE	UREA FERTILIZER IN BULK
MT	10821.929		MT	10922.544

PT. DWIMATAMA MULTIKARSA
 Representatif

SUNARYO
 Ka Pwk UPP Semarang

SPUB.PUSRI INDONESIA 1
 Mengetahui

Capt. Riyanto M. Mar
 Nakhoda

Lampiran 8

	PUPUK INDONESIA LOGISTIK (PIHC Group)		PUPUK INDONESIA HOLDING COMPANY
---	---	---	---

Semarang, 08 Januari 2020

Nomor : 018 / D/SPUB.PI-1/1/2020
Kepada : Manager Ship Management
Dari : Nakhoda SPUB. Pusri Indonesia-1
Hal : Berita Acara Keterlambatan Bongkar


Pada hari Senin, tanggal 06 Januari 2020 pukul 10.30 WIB, SPUB. Pusri Indonesia-1 voy : 017/D/MV. PI-1 /I/2020 sandar di dermaga Dwimatama Semarang.
Pada pukul 16.30 WIB kapal mulai melaksanakan kegiatan pembongkaran pupuk urea curah dengan jumlah muatan 10.921,929 MT sampai dengan selesai bongkar pada tanggal 08 Januari 2020 pada pukul 18.00 WIB.
Pada saat pembongkaran pupuk berlangsung telah mengalami beberapa kendala sehingga mengakibatkan terjadinya keterlambatan bongkar.

Adapun kendala-kendala tersebut adalah sebagai berikut:

1. Gudang darat penuh dan menunggu truk, Total tidak bekerja 19 jam 00 menit
2. Cuaca buruk/Hujan, Total jam tidak beroperasi 9 jam 02 menit

Demikian berita acara ini dibuat dengan sebenarnya untuk dapat dipergunakan seperlunya, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terimakasih.

Mengetahui
KM PUSRI INDONESIA 1
Call Sign : P-1140
IMO Number : 911140
Port of Origin : ALEMBANG


Capt. Riyanto M. Mar
Nakhoda

Head Office :
PT PUPUK INDONESIA LOGISTIK
Wisma Pusri 101 lantai 2 & 3
Jl. Letjen S Parman Kav 101
Jakarta Barat 11440, Indonesia
Tel (021) 567.1506

Lampiran 9



Gambar gudang Dwimatama Multikarsa Semarang

Gambar alat *bagging* yang berada di gudang

Dwimatama Multikarsa Semarang



Gambar proses pemuatan pupuk urea ke atas truk

Proses pemuatan pupuk ke atas kapal



Proses bongkar pupuk urea menggunakan alat bongkar *grab*



Proses *bagging* dan menimbang pupuk urea dalam karung

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Nunik Nurjanah
2. Tempat, Tanggal lahir : Boyolali, 12 Februari 1999
3. Alamat : Taruban RT/RW 08/02, Mojolegi Teras, Boyolali
4. Agama : Islam
5. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Bapak Sumino
 - b. Ibu : Ibu Tentrem (Alm)
6. Riwayat Pendidikan
 - a. SD Negeri 3 Ketaon
 - b. SMP Negeri 1 Teras
 - c. SMA Negeri 3 Boyolali
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
7. Pengalaman Praktek Darat (PRADA)
 - a. PT. Pupuk Indonesia Logistik (PILOG)
(14 Agustus 2019 – 14 Agustus 2020)