



**“PENANGANAN PROSES BONGKAR *UNCONTAINERIZED CARGO*
MILIK PT. CMA CGM DI TERMINAL PETIKEMAS SURABAYA”**

SKRIPSI

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

Oleh:

SEPTYAN DWI PUTRANTO
NIT. 541711306506 K

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

HALAMAN PERSETUJUAN

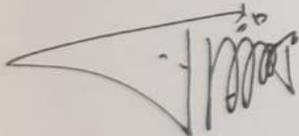
**PENANGANAN PROSES BONGKAR *UNCONTAINERIZED CARGO*
MILIK PT. CMA CGM DI TERMINAL PETIKEMAS SURABAYA**

Disusun Oleh :

SEPTYAN DWI PUTRANTO
NIT. 541711306506 K

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

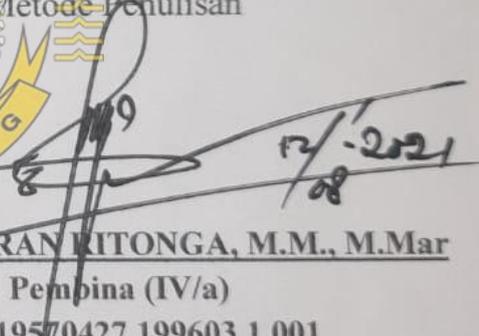
Dosen Pembimbing I
Materi



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

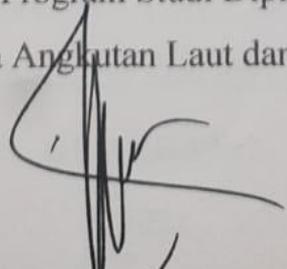


Dosen Pembimbing II
Metode Penulisan



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

Mengetahui,
Ketua Program Studi Diploma IV
Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan



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

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “**Penanganan Proses Bongkar *Uncontainerized Cargo* Milik PT. CMA CGM Di Terminal Petikemas Surabaya.**“

Karya,

Nama : **Septyan Dwi Putranto**

NIT : **541711306506 K**

Program Studi : **D.IV Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan**

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari _____ tanggal _____



Semarang,

2021

Penguji I

Capt. SAMSUL HUDA, M.M., M.Mar.
Penata Tk. I, (III/d)
NIP. 19721228 199803 1 001

Penguji II

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

Penguji III

AWEL SURYADI, S.ST., M.Si.
Penata Tk. I, (III/d)
NIP. 19770525 200502 1 001

Mengetahui

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

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

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertandatangan dibawah ini:

Nama : SEPTYAN DWI PUTRANTO

NIT : 541711306506 K

Program Studi : TALK

Skripsi dengan judul "Penanganan Proses Bongkar *Uncontainerized Cargo* Milik PT. CMA CGM Di Terminal Petikemas Surabaya"

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

Semarang,

2021

Yang menyatakan



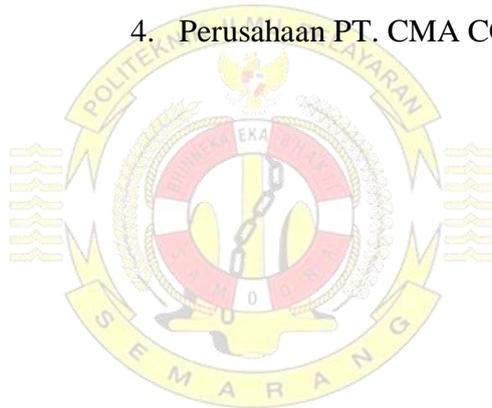
SEPTYAN DWI PUTRANTO
NIT. 541711306506 K

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Bersukacitalah dalam pengharapan, sabarlah dalam kesesakan, dan bertekunlah dalam doa. Apapun yang kamu perbuat, perbuatlah dengan segenap hatimu seperti untuk Tuhan dan bukan untuk manusia. Dan jadilah Garam dan Terang bagi Dunia.

Persembahan :

1. Kedua orang tua saya, Bapak Suroto dan Ibu Retno Fatimah yang selalu memberikan saya motivasi, semangat serta doa dalam penyusunan skripsi saya.
2. Desnanda Perdana Putra sebagai kakak saya.
3. Taruna- Taruni angkatan 54 PIP Semarang.
4. Perusahaan PT. CMA CGM Surabaya.



PRAKATA

Shalom,

Puji syukur kehadiran Tuhan Yesus Kristus karena berkat limpahan rahmat dan kasih-Nya, penulis dapat menyelesaikan skripsi ini yang berjudul “Penanganan Proses Bongkar *Uncontainerized Cargo* Milik PT. CMA CGM Di Terminal Petikemas Surabaya” dengan baik dan tepat waktu.

Skripsi berjudul “ Penanganan Proses Bongkar *Uncontainerized Cargo* Milik PT. CMA CGM Di Terminal Petikemas Surabaya” ini disusun oleh penulis guna memenuhi persyaratan untuk mendapatkan gelar Sarjana Sains Terapan Pelayaran di bidang Tatalaksana Angkutan Laut dan Keplabuhanan.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis banyak mendapatkan bimbingan secara materiil dan spiritual dari berbagai pihak. Untuk itu, dalam kesempatan ini penulis menyampaikan rasa terimakasih kepada yang terhormat :

1. Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc, selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Nur Rohmah, SE., MM selaku Ketua Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Keplabuhanan.
3. Ibu Okvita Wahyuni, S.ST., M.M. selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi.
4. Capt. Ali Imran Ritonga, MM., M.Mar selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan Skripsi.
5. Bapak/Ibu Dosen Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
6. Seluruh teman-teman angkatan LIV terkhusus kelas K VIII C (Keluarga Cupang), yang selalu memberikan semangat dan hiburan dalam penyusunan skripsi ini.
7. Seluruh anggota Mess Kedu, rekan, senior dan junior yang selalu memotivasi dalam penulisan skripsi ini.

8. *Last but not least, i wanna thank me, i wanna thank me for believing me, i wanna thank me for doing all this hard work, i wanna thank me for having no days off, i wanna thank me for, for never quitting, i wanna thank me for just being me at all times.*

Penulis menyadari dalam penyusunan skripsi ini masih banyak terdapat kekurangan, sehingga penulis mengharapkan kritik dan saran agar disaat mendatang penulis dapat membuat penulisan yang lebih baik. Akhirnya, penulis berharap skripsi ini dapat menjadikan ladang ilmu dan bermanfaat bagi pembaca.

Semarang, 2021

Penulis,



SEPTYAN DWI PUTRANTO
NIT. 541711306506 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	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
ABSTRAK	xiii
ABSTRACT	xiv
BAB I Pendahuluan	
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Perumusan Masalah	4
1.3. Tujuan Penelitian	4
1.4. Manfaat Penelitian	5
1.5. Sistematika Penulisan	6
BAB II Landasan Teori	
2.1. Tinjauan Pustaka	8
2.2. Definisi Operasional	20

2.3. Kerangka Pikir Penelitian	23
BAB III Metode Penelitian	
3.1. Fokus dan Lokus Penelitian	24
3.2. Pendekatan dan Desain Penelitian	25
3.3. Teknik Pengumpulan Data	27
3.4. Teknik Analisi Data	31
BAB IV Hasil Penelitian dan Pembahasan	
4.1. Gambaran Umum Objek Penelitian	34
4.2. Analisa Masalah	44
4.3. Pembahasan Masalah	47
BAB V Penutup	
5.1. Kesimpulan	57
5.2. Saran	58
DAFTAR PUSTAKA.....	60
LAMPIRAN.....	61
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	72

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Terminal Petikemas Surabaya	10
Gambar 2.2	<i>Dry</i> Kontainer	14
Gambar 2.3	<i>Reefer</i> Kontainer	15
Gambar 2.4	<i>Open Side</i> Kontainer	16
Gambar 2.5	<i>Open Top</i> Kontainer.....	17
Gambar 2.6	<i>Flat Track</i> Kontainer	18
Gambar 2.7	<i>Tank</i> Kontainer	19
Gambar 2.8	<i>Uncontainerized Cargo</i>	20
Gambar 2.9	Kontainer <i>Crane</i>	21
Gambar 2.10	<i>Lowbed Trailer</i>	22
Gambar 2.11	Keragka Pikir	23
Gambar 4.1	Struktur Organisasi PT CMA CGM Surabaya	40
Gambar 4.2	Penanganan Bongkar <i>Uncontainerized Cargo</i>	53
Gambar 4.3	Kesalahan Ukuran <i>Chasis</i> dan <i>Cargo</i>	55
Gambar 4.4	Proses Bongkar <i>Uncontainerized Cargo</i>	56

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Biaya Bongkar Muat *Uncontainerized Cargo* 51



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Surat Pernyataan Kerja Bongkar Muat	60
Lampiran 2	Sertifikat Ijin Operator	61
Lampiran 3	Proses Bongkar <i>Uncontainerized Cargo</i>	63
Lampiran 4	Transkrip Wawancara 1	67
Lampiran 5	Transkrip Wawancara 2	70



ABSTRAK

Septyan Dwi Putranto, 2021, NIT : 541711306506 K. “*Penanganan Proses Bongkar Uncontainerized Cargo Milik PT. CMA CGM Di Terminal Petikemas Surabaya*”, Program Diploma IV, Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Okvita Wahyuni, S.ST., MM. dan Pembimbing II : Capt Ali Imran Ritonga, MM., M.Mar.

Perdagangan bebas yang semakin berkembang pesat menuntut perusahaan pelayaran seperti PT. CMA CGM Indonesia yang bergerak di dalam pelayanan jasa pengangkut dan kontainer ekspor maupun impor, untuk terus memberikan pelayanan yang maksimal terutama pada muatan yang memerlukan penanganan dan perhatian khusus yaitu *uncontainerized cargo*. Dibutuhkan seorang *ship yard planner* dan operator *crane* yang memiliki sertifikat keahlian agar proses bongkar *uncontainerized cargo* berjalan tepat waktu. Pemilihan *lowbed trailer* juga perlu di perhatikan dengan baik agar tidak terjadi kesalahan antara *chassis* dan *cargo* tersebut.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana penanganan proses bongkar *uncontainerized cargo* milik PT. CMA CGM di terminal petikemas Surabaya, mengetahui faktor yang menghambat dalam penanganan bongkar *uncontainerized cargo*, serta mengetahui upaya yang dapat dilakukan untuk mengatasi masalah pada penanganan *uncontainerized cargo*.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan mendeskripsikan secara terperinci penanganan proses bongkar *uncontainerized cargo* di terminal petikemas Surabaya. Pengumpulan data dilakukan dengan wawancara, observasi, studi pustaka, dokumentasi, dan keabsahan data.

Hasil penelitian dan pembahasan masalah mengenai penanganan *uncontainerized cargo* menunjukkan bahwa adanya keterlambatan dalam pemuatan ini disebabkan oleh kesalahan pemilihan ukuran *lowbed trailer* dari *consignee* serta operator *crane* yang tidak memenuhi kriteria yang seharusnya karena tidak mempunyai sertifikat ijin operasi yang dikeluarkan oleh KEMENAKER. Dengan mengetahui permasalahan tersebut, maka penanganan *uncontainerized cargo* dapat berjalan lebih tepat waktu, yaitu dengan melakukan evaluasi kerja saat dan setelah melakukan proses bongkar *uncontainerized cargo*, menambah operator *crane* yang memiliki sertifikat ijin operasi, serta menambah fasilitas jasa *lowbed trailer* dari pihak terminal.

Kata Kunci: Penanganan, Bongkar, *Uncontainerized Cargo*

ABSTRACT

Septyan Dwi Putranto, 2021, NIT : 541711306506 K. "Process Handling Unloading Uncontainerized Cargo Owned PT. CMA CGM In Terminal Petikemas Surabaya", Thesis. Diploma IV Program, Study Program of Port And Shipping Department, Merchant Marine Polytechnic of Semarang, Supervisor 1st: Okvita Wahyuni, S.ST., MM. and Supervisor 2nd: Capt Ali Imran Ritonga, MM., M.Mar.

Free trade is growing rapidly, these conditions makes PT. CMA CGM Indonesia as a shipping company that works on carrier services and export and import containers to provide maximum service, especially on cargo that requires special handling and attention such as uncontained cargo. It takes a ship yard planner and a crane operator who has a certificate of expertise so that the uncontainerized cargo unloading process cargo can run on time. The selection of lowbed trailers in the process of unloading uncontainerized cargo also needs to be considered carefully so that there are no errors between the chassis and the cargo.

The purpose of this study is to find out how to handle the process of unloading uncontainerized cargo belonging to PT. CMA CGM at the Surabaya container terminal, to find out the factors that hinder the handling of unloading uncontainerized cargo, and to find out the efforts that can be made to overcome problems in handling uncontainerized cargo.

This study used a qualitative descriptive method to describe in detail the handling of the process of unloading uncontainerized cargo at the Surabaya container terminal. Data was collected by interview, observation, literature study, documentation, and data validity.

The results of the research and discussion of problems regarding the handling of uncontainerized cargo shows that the delay in loading is caused by an error in choosing the size of the lowbed trailer from the consignee and the crane operator who does not meet the proper criteria because they does not have an operating license certificate issued by the Ministry of Manpower. By knowing these problems, the handling of uncontainerized cargo can run more on time, by evaluating work during and after the process of unloading uncontainerized cargo, adding crane operators who have class 1 certificates, and adding lowbed trailer service facilities from the terminal.

Keywords: Handling, Unloading, Uncontainerized Cargo.

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan Negara Kepulauan (*Archipelagic State*) terbesar di dunia, memiliki adalah 6.315.222 km² (luas laut seluruh dunia adalah 361 juta km²), terdiri dari luas wilayah laut teritorial 282.583 km 80% perairan dan 20% darat. Luas laut nasional atau perairan wilayah pedalaman dan kepulauan 3.092.085 km², dengan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) 2.936.345 km². Panjang garis pantai kepulauan Indonesia 99.093 km², memiliki lebih dari 17.504 pulau yang membentang dan deposit ke PBB adalah 13.466 pulau. Letak geografis antara dua benua (Asia dan Australia) serta dua samudera (Hindia dan Pasifik) yang dilalui garis khatulistiwa merupakan anugerah Tuhan kepada bangsa Indonesia dengan kekayaan sumber daya alam yang melimpah. Fungsi laut bagi bangsa Indonesia adalah sebagai alat pemersatu, sebagai alat perhubungan, bisnis pelayaran, sebagai pengelolaan sumber daya alam untuk kesejahteraan bangsa Indonesia.

Perdagangan internasional merupakan kegiatan keseluruhan dari proses transaksi bisnis yang dilakukan oleh dua negara atau lebih yang meliputi perusahaan pemerintah maupun swasta. Berbeda dengan perdagangan dalam negeri, perdagangan internasional dihadapkan dengan peraturan yang lebih ketat antara lain dalam hal peraturan kepabeanan, standar mutu produk, hukum

dan politik mitra dagang, serta peraturan perdagangan internasional lainnya yang telah ditetapkan setiap negara.

Kegiatan ekspor impor merupakan salah satu faktor yang penting dalam dunia bisnis pelayaran. Maka Indonesia harus aktif terlibat dalam perdagangan internasional, khususnya di bidang pelayaran.

Pelabuhan merupakan salah satu rantai perdagangan yang penting dari seluruh proses perdagangan, baik untuk perdagangan antar pulau maupun internasional. Menurut Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang digunakan sebagai tempat kapal bersandar serta berlabuh, naik turun penumpang maupun bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Terminal Peti Kemas Surabaya atau sering disebut TPS yaitu terminal atau pelabuhan khusus yang digunakan untuk kegiatan bongkar muat kontainer dengan fasilitas yang cukup lengkap sehingga kegiatan pelayanan muatan ekspor maupun impor berjalan lancar. Dengan fasilitas ini, kinerja suatu pelabuhan ditentukan oleh baik buruknya kinerja dari terminal yang ada di pelabuhan tersebut, dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal, hal ini dikarenakan tujuan utama kapal menyinggahi suatu pelabuhan adalah untuk membongkar dan memuat barang (muatan). Berbagai fasilitas yang dibutuhkan dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat muatan

disesuaikan dengan jenis barang, kemasan barang yang akan ditangani dan jenis kapal yang akan dilayani oleh terminal tersebut. Terminal memberikan pelayanan kepada perusahaan pelayaran sebagai operator kapal dan pemilik sebagai pengirim atau penerima barang. Sehingga di terminal Peti Kemas Surabaya ini, yang merupakan anak dari perusahaan PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) atau yang sering disebut PELINDO III. Hal ini menunjukkan bahwa PT. TPS mempunyai sarana prasarana dan sistem yang mampu menjawab akan kebutuhan pasar internasional saat ini.

Peran perusahaan pelayaran penting untuk mendukung kegiatan ekspor impor terutama dalam pengangkutan menggunakan kontainer. Pesatnya perkembangan perdagangan bebas yang mulai terasa di negara kita menuntut perusahaan *Compagnie Maritime d'Affrètement Compagnie Générale Maritime* atau yang lebih dikenal PT. CMA CGM merupakan perusahaan yang bergerak dalam dunia perkapalan dan kontainer, PT. CMA CGM Indonesia selalu melakukan pelayanan yang maksimal untuk para pelanggan, terutama dalam bidang pengiriman barang menggunakan kontainer, terutama untuk jenis *uncontainerized cargo* yang membutuhkan penanganan khusus ketika proses bongkar maupun muat dibandingkan dengan jenis kontainer yang lain, maka dibutuhkan tenaga bongkar muat serta operator *crane* dan *ship and yard planner* yang berpengalaman dan ahli dalam penanganan bongkar muat *uncontainerized cargo* supaya tidak terjadi kecelakaan kerja saat proses bongkar *uncontainerized cargo* serta tidak menghambat proses bongkar kontainer yang lain agar estimasi keberangkatan kapal tidak mundur jauh. Serta

dibutuhkan truk yang berjenis *lowbed trailer* untuk pengangkutan dari dermaga ke lapangan penumpukan, truk juga harus berukuran panjang dan lebar sesuai dengan dimensi dari *uncontainerized cargo* yang akan dibawa.

Berdasarkan permasalahan di atas maka penulis memilih judul **“PENANGANAN PROSES BONGKAR *UNCONTAINERIZED CARGO* MILIK PT. CMA CGM DI TERMINAL PETIKEMAS SURABAYA”**.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang penelitian di atas, maka penulis dapat merumuskan masalah sebagai berikut.

- 1.2.1 Bagaimana proses bongkar *uncontainerized cargo* di terminal petikemas Surabaya?
- 1.2.2 Apa faktor yang menghambat proses bongkar *uncontainerized cargo* di terminal petikemas Surabaya ?
- 1.2.3 Upaya apa yang dilakukan pada proses bongkar *uncontainerized cargo* di terminal petikemas Surabaya?

1.3. Tujuan Penelitian

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

- 1.3.1. Untuk menganalisa proses bongkar *uncontainerized cargo* di terminal petikemas Surabaya.

1.3.2. Untuk mengetahui faktor yang menghambat proses bongkar *uncontainerized cargo*.

1.3.3. Untuk mengetahui upaya apa yang dilakukan pada proses bongkar *uncontainerized cargo* di terminal petikemas Surabaya.

1.4. Manfaat Penelitian

Dalam kegiatan penelitian ini terdapat beberapa manfaat yang dapat kita ambil dari penelitian ini sebagai berikut :

1.4.1. Manfaat Teoritis

Dari hasil penelitian ini diharapkan akan memberikan manfaat dan pengetahuan baru bagi dunia pelayaran dan dunia logistik, seperti :

1.4.1.1 Menambah pengetahuan atau wawasan mengenai proses bongkar *uncontainerized cargo* di terminal Peti Kemas dengan baik.

1.4.1.2. Dapat menjadi referensi untuk penelitian selanjutnya tentang penanganan dan fasilitas serta operator yang digunakan untuk menangani *uncontainerized cargo* di terminal petikemas.

1.4.2. Manfaat Praktis

1.4.2.1. Sebagai referensi PT TPS Surabaya dalam mengambil kebijakan untuk meningkatkan fasilitas dan penunjang bongkar muat *uncontainerized cargo*.

1.4.2.2. Dengan adanya penelitian ini, diharapkan pekerja di bidang bongkar muat ataupun lapangan di Terminal Petikemas

Surabaya dapat mengantisipasi penyebab terjadinya kesalahan saat pembongkaran *uncontainerized cargo* di pelabuhan.

1.5. Sistematika Penulisan

Untuk memudahkan skripsi ini maka penulis membuat sistematika penulisan sebagai berikut :

Bab I Pendahuluan

1.1. Latar Belakang Masalah

1.2. Rumusan Masalah

1.3. Tujuan Penelitian

1.4. Manfaat Penelitian

1.5. Sistematika Penulisan

Bab II Landasan Teori

2.1. Tinjauan Pustaka

2.2. Devinisi Operasional

2.3. Kerangka Pikir

Bab III Metodologi Penelitian

3.1. Waktu dan Tempat Penelitian

3.2. Jenis Data

3.3. Teknik Pengumpulan Data

3.4. Teknik Analisis Data

Bab IV Hasil Penelitian dan Pembahasan

4.1. Gambaran Umum

4.2. Hasil Penelitian

4.3. Pembahasan Masalah

Bab V Penutup

5.1. Simpulan

5.2. Saran

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN-LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Tinjauan Pustaka

Dalam mendukung pembahasan penulisan skripsi ini, maka perlu diketahui dan dijelaskan beberapa teori penunjang yang penulis ambil dari beberapa pustaka terkait.

2.1.1 Penanganan

Pengertian penanganan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi V (KBBI) adalah :

Penanganan berasal dari kata dasar tangan. Penanganan memiliki arti yang menyatakan sebuah tindakan yang dilakukan dalam melakukan sesuatu. Penanganan juga dapat berarti proses, cara, perbuatan menangani sesuatu yang sedang dialami.

2.1.2 Pengertian Bongkar

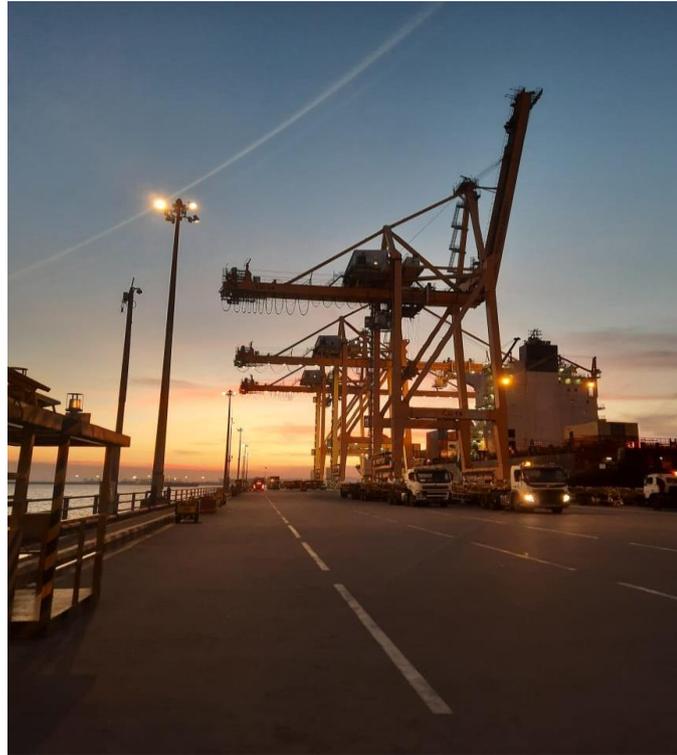
Menurut Fakhurrozi (2017:9) bongkar muat merupakan jasa pelayanan membongkar dari dan ke kapal, truk atau muat dari dan ke dermaga, tongkang, truk ke dalam palka dengan menggunakan alat bongkar muat seperti *crane*. Bongkar juga bisa diartikan sebagai mengambil muatan yang didaratkan oleh *crane* pada dermaga, memindahkan muatan dari dermaga ke gudang

atau dari dermaga ke lapangan penumpukan petikemas, atau menyusun atau menumpuk muatan di dalam lapangan penumpukan muatan.

2.1.3 Terminal Peti kemas

Terminal Peti kemas adalah suatu terminal yang menyediakan lapangan penumpukan (*Container Stacking Yard*) di *water front* atau di dermaga berhadapan langsung dengan kapal. Menurut DR.D.A Lasse dalam buku “Manajemen Kepelabuhanan” (2012: 169) Dalam terminal peti kemas juga terdapat lapangan penumpukan lainnya seperti Depo Peti Kemas.

Depo Peti Kemas adalah wilayah yang ada di pelabuhan yang digunakan untuk menyimpan kontainer dengan dilakukan proses pengeluaran, penerimaan, perawatan dan perbaikan. Menurut Subandi dalam buku “Manajemen Peti Kemas: (2013: 29) “depo” merupakan tempat khusus penumpukan semua kontainer kosong. Terminal peti kemas merupakan area dalam pelabuhan yang diusahakan oleh BUMN di bawah kementerian perhubungan sebagai lahan proses kegiatan peti kemas.



Gambar 2.1 Terminal Petikemas Surabaya
Sumber : Dokumen Pribadi

2.1.3.1 Kontainer (Peti kemas)

Berdasarkan Keputusan Presiden (KEPPRES) No. 45 Tahun 1989 tentang pengesahan *Customs Convention on Containers* di Swiss yang menyepakati bahwa kontainer adalah alat pengangkut barang yang berkarakteristik sebagai berikut :

2.1.3.1.1 Berbentuk permanen dan kokoh, sehingga dapat di pergunakan berungkali untuk pengangkutan barang.

- 2.1.3.1.2 Seluruh atau sebagian tertutup, sehingga bentuk peti atau kerat dan dimaksud untuk diisi barang yang akan diangkut.
- 2.1.3.1.3 Didesain sedemikian rupa untuk mempermudah mobilitas pengangkutannya, sehingga memungkinkan pemindahan barang antar sarana transportasi tanpa harus membongkar isi muatan terlebih dahulu.
- 2.1.3.1.4 Dilengkapi dengan perangkat yang memudahkan penanganan pemindahannya khususnya jika dipindahkan dari satu moda transportasi ke moda transportasi yang lain.
- 2.1.3.1.5 Dibuat dari baja, alumunium, fiber glass, dan dilengkapi pintu yang dapat dikunci dari luar.
- 2.1.3.1.6 Mempunyai isi, bila diukur dari dalam sebesar satu meter kubik atau lebih.
- 2.1.3.1.7 Termasuk perlengkapan atau peralatannya yang diangkut bersama-sama kontainer bersangkutan.
- 2.1.3.1.8 Dibuat sedemikian rupa sehingga mudah diisi dan dikosongkan.

Ukuran muatan dalam pembongkaran/pemuatan kapal peti kemas dinyatakan dalam TEUS (*twenty equivalent unit*). Sesuai dengan *International Standard Organization* (ISO) ukuran – ukuran dari peti kemas adalah sebagai berikut :

2.1.3.1.9 Kontainer 20' (20 kaki)
 Panjang 6 m
 Lebar 2,4 m
 Tinggi 2,6 m
 Berat maksimal 24 ton

2.1.3.1.10 Kontainer 40' (40 kaki)
 Panjang 12 m
 Lebar 2,4 m
 Tinggi 2.6 m
 Berat maksimal 32 ton

2.1.3.2 Jenis-jenis Kontainer

Pengertian Petikemas (kontainer) Menurut Soedjono Kramadibrata (2013:280) dalam buku Perencanaan Pelabuhan, petikemas adalah suatu kotak besar terbuat dari bahan campuran baja dan tembaga (antikarat) dengan pintu yang dapat terkunci dan pada tiap sisi-sisi dipasang suatu piting sudut dan kunci putar sehingga antara satu petikemas dengan petikemas lainnya dapat digunakan dengan mudah disatukan atau dilepaskan. Menurut Arlius

(2014) dalam buku Ramalan Tingkat Pemakaian Terminal Petikemas, petikemas adalah suatu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali, dipergunakan untuk menyimpan sekaligus mengangkut muatan yang ada di dalamnya. Menurut Dirk Koleangan (2014:6) dalam buku Sistem Petikemas, petikemas adalah semua media yang didalamnya dapat dimasukkan sesuatu barang atau tempat mengisi barang. Dapat disimpulkan bahwa petikemas adalah suatu tempat berupa peti yang terbuat dari bahan logam antikarat yang berfungsi untuk menyimpan dan mengangkut muatan untuk dibawa dari tempat satu ke tempat lain serta dapat dipakai berulang kali. Jenis Kontainer, yaitu :

2.1.3.2.1 *Dry* Kontainer adalah kontainer yang digunakan untuk mengangkut bermacam-macam muatan yang tidak memerlukan perhatian khusus.



Gambar 2.2 Dry kontainer

Sumber : kaskus.co.id

2.1.3.2.2 *Reefer* Kontainer adalah kontainer yang dioperasikan untuk mengangkut muatan dingin seperti daging, ikan, buah-buahan, obat-obatan, minuman yang harus didinginkan sampai suhu -30 derajat *celcius*.



Gambar 2.3 Kontainer *Reefer*

Sumber : cma-cgm.com

2.1.3.2.3 *Open Side* Kontainer adalah kontainer yang dapat dibuka dari samping. Juga diberi pintu pada salah satu ujungnya (*end door*) untuk memudahkan keluar/masuk barang yang berukuran normal. Pada dinding yang dapat diuka diberi pelindung dari terpal yang cukup kuat untuk melindungi muatan secara efektif.



Gambar 2.4 *Open Side* Kontainer

Sumber : bslcontainers.com

2.1.3.2.4 *Open Top* Kontainer adalah kontainer yang digunakan untuk mengangkut barang yang ukurannya sangat besar dengan cara memasukkan muatan ke dalam konatiner dari atas kontainer.



Gambar 2.5 *Open Top* Kontainer

Sumber : ebay.com

2.1.3.2.5 *Flat Rack* Kontainer adalah kontainer yang digunakan untuk mengangkut muatan berat misal seperti mesin dan *spare part*. Bentuknya datar tanpa dinding disamping kanan, kiri, dan atas.



Gambar 2.6 *Flat Rack* Kontainer

Sumber : cma-cgm.com

2.1.3.2.6 *Tank* Kontainer adalah peti baja yang dibangun didalam kerangka kontainer digunakan untuk mengangkut tanki yang didalamnya dimuat muatan berbahaya misalnya gas, minyak dan bahan kimia yang mudah meledak.



Gambar 2.7 *Tank Kontainer*

Sumber : cma-cgm.com

2.1.4 *Uncontainerized Cargo*

Uncontainerized Cargo adalah barang tidak dalam kemasan petikemas dan memiliki dimensi yang berbeda dengan container pada umumnya yang dimuat atau dibongkar menggunakan kapal petikemas di fasilitas yang memberikan pelayanan petikemas.



Gambar 2.8 *Uncontainerized Cargo*
Sumber : Dokumen Pribadi

2.2 Devinisi Operasional

Agar memudahkan pembaca dalam memahami istilah-istilah yang terdapat dalam skripsi, maka peneliti memberikan pengertian yang kiranya dapat membantu pembaca memahami serta memberikan kemudahan pada penulis dalam pembahasan skripsi.

2.2.1 *Customs Convention on Containers* adalah perjanjian Perserikatan Bangsa-Bangsa dan Organisasi Maritim Internasional di mana negara-negara setuju untuk mengizinkan kontainer antar moda untuk sementara waktu dibawa ke negara mereka bebas bea dan bebas pajak.

2.2.2 Ekspor adalah pengiriman barang dagangan ke luar negeri atau juga bisa disebut suatu aktivitas mengeluarkan suatu barang dari daerah pabean. Daerah pabean adalah suatu

daerah milik Republik Indonesia yang terdiri dari wilayah darat, perairan, dan udara, yang juga mencakup seluruh daerah tertentu yang berada di dalam Zona Ekonomi Eksklusif.

2.2.3 Impor adalah pengiriman barang dagangan dari luar negeri ke dalam negeri atau suatu aktivitas memasarkan produk barang dari Daerah Pabean atau membeli suatu produk barang atau jasa dari negara lain untuk bisa memenuhi kebutuhan dasar dalam negeri.

2.2.4 Kontainer *Crane* adalah alat yang digunakan untuk membongkar atau memuat peti kemas dari dan ke dermaga ke kapal peti kemas atau memindahkan peti kemas dari satu tempat ketempat lain di dalam terminal peti kemas.



Gambar 2.9 Kontainer *Crane*

Sumber : worldcargonews.com

2.2.5 *Lowbed Trailer* adalah jenis truk *Trailer* yang mempunyai lantai sasis yang rendah dan dilengkapi dengan jembatan besi bertujuan untuk mengangkut barang - barang yang over tinggi atau alat berat agar alat berat bisa naik sendiri ke sasis tanpa bantuan alat berat lainya untuk mengangkutnya.digunakan khusus untuk mengangkut alat berat seperti *bulldozer*, *excavator*, kendaraan berat industri, ataupun kebutuhan khusus lainnya.



Gambar 2.10 *Lowbed Trailer*

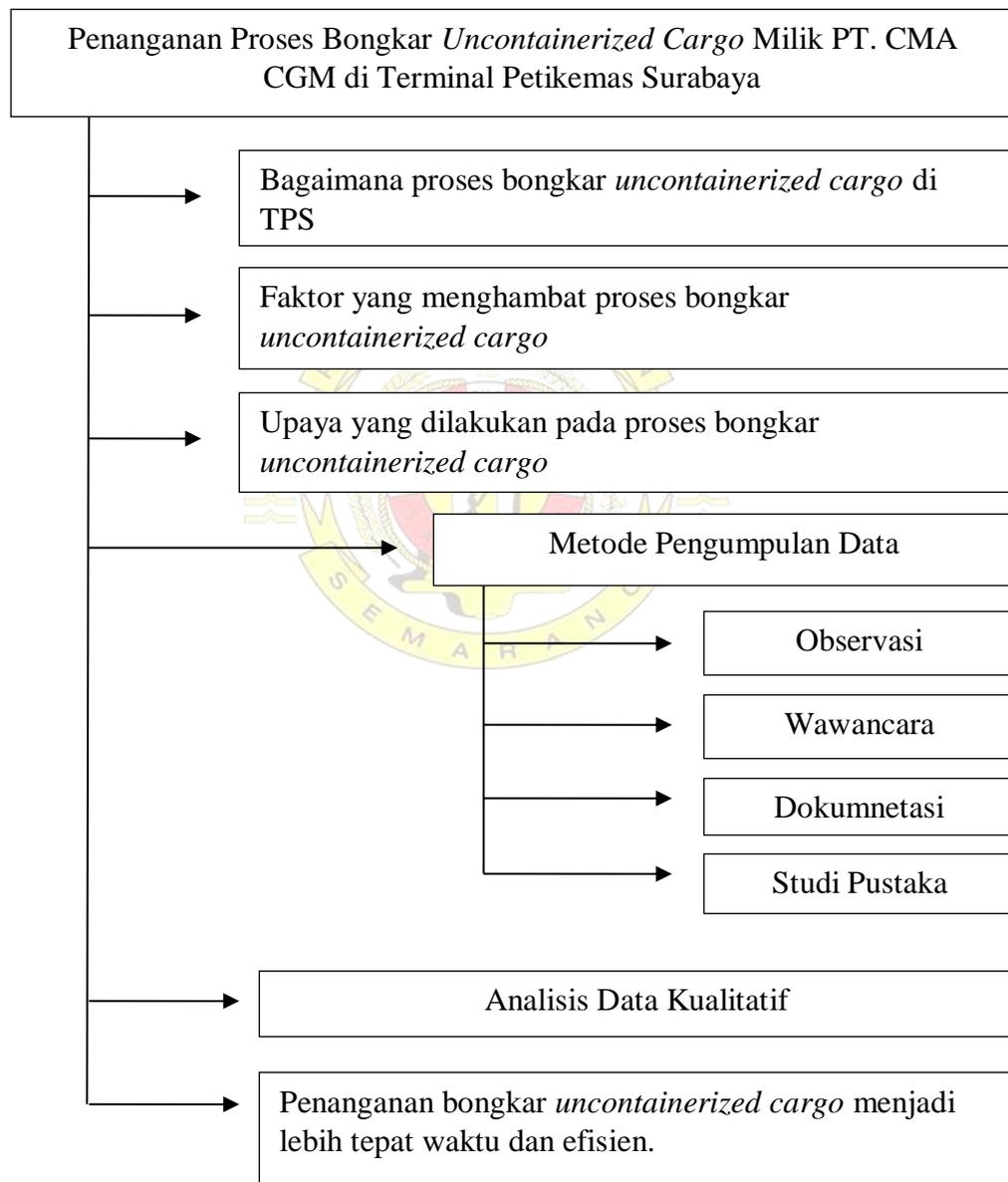
Sumber : ferrytrans.id

2.2.6 *TEUS* adalah singkatan dari *twenty-foot equivalent units*.

Dalam bahasa Indonesia *TEUS* dapat kita artikan sebagai satuan yang menggambarkan ukuran sebesar kontainer 20 kaki. Kontainer 40 kaki sendiri didefinisikan sebagai 2 *TEUS*.

2.3 Kerangka Pikir

Untuk mempermudah pembahasan skripsi mengenai “ Penanganan Proses Bongkar *Uncontainerized Cargo* Milik PT. CMA CGM di Terminal Petikemas Surabaya ”. Maka peneliti membuat kerangka pikir sebagai berikut :



Gambar 2.11 Kerangka Pikir

BAB V

PENUTUP

5.1. Simpulan

Berdasarkan hasil dari pembahasan pada bab - bab sebelumnya tentang penanganan proses bongkar *uncontainerized cargo* di Terminal Petikemas Surabaya, maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

5.1.1. Penanganan bongkar *uncontainerized cargo*.

Penanganan *uncontainerized cargo* yang dilakukan oleh PT. TPS sudah dilakukan sesuai dengan prosedur, namun dalam memenuhi kebutuhan pasar internasional dalam penanganan bongkar muat seperti *uncontainerized cargo* masih belum memencapai target, maka sebagai salah satu terminal terbesar di Indonesia yang bertaraf internasional, penanganan untuk muatan seperti ini harus mendapat perhatian serius dalam penanganannya.

5.1.2. Faktor yang menghambat proses bongkar *uncontainerized cargo*.

Faktor yang menghambat proses bongkar *uncontainerized cargo* antara lain adalah:

5.1.2.1 Lambatnya operator *crane* dalam penanganan bongkar *uncontainerized cargo*, hal ini terjadi karena operator *crane* belum mempunyai keahlian yang dibuktikan dengan mempunyai Sertifikat Ijin Operasi (SIO).

5.1.2.2 Kesalahan pemilik barang (*consignee*) dalam pengaturan *lowbed trailer*.

5.1.3. Upaya yang dilakukan dalam proses penanganan *uncontainerized cargo*.

Upaya yang dapat dilakukan dalam proses penanganan *uncontainerized cargo* dalam menghadapi hambatan yang ada anatara lain adalah:

5.1.3.1 Melakukan evaluasi terhadap kegiatan proses bongkar bongkar *uncontainerized cargo*.

5.1.3.2 Menambah fasilitas jasa *lowbed trailer* guna memperlancar proses bongkar *uncontainerized cargo*.

5.1.3.3 Meningkatkan operator *crane* yang memiliki sertifikat keahlian yaitu Surat Ijin Operator (SIO).

5.2. Saran

Berkaitan dengan permasalahan dan kesimpulan diatas penulis menyampaikan saran yang dapat bermanfaat sebagai bahan pertimbangan dan masukan bagi PT. Terminal Petikemas Surabaya . Adapun saran-saran tersebut adalah :

Perlu adanya evaluasi kepada seluruh staf operasional yang akan bertugas menangani muatan tersebut, serta meningkatkan keahlian operator *crane* dengan cara mengikuti diklat agar proses bongkar muat yang akan dikerjakan tidak terhambat lagi. Untuk mengurangi kesalahan pemilihan *lowbed trailer* pihak Terminal seharusnya menambahkan fasilitas penunjang *lowbed trailer* agar proses penanganan muatan *uncontainerized cargo*

berjalan dengan tepat waktu dan tidak menimbulkan biaya tambahan bagi perusahaan pelayaran karena adanya tambahan waktu sandar.



DAFTAR PUSTAKA

- Capt. Fakhurrozi, 2017 : 5, *Penanganan, Pengaturan dan Pengamanan Muatan*, AKPELNI Semarang, Semarang
- D.A. Lasse. 2012, *Manajemen Kepelabuhanan*, Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- D.A. Lasse, 2012, *Manajemen Muatan*, PT. Rajawali Pers, Jakarta.
- Departemen Pendidikan Nasional, 2019, *Kamus Besar Bahasa Indonesia Cetakanke delapan Belas Edisi V*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.
- IMO, 2013 : 17, *Membawa dan mengamankan container di geladak*.
- Kramadibrata, Soedjono, 2013, *Perencanaan Pelabuhan*, Bumi Aksara, Jakarta.
- Koleangan, Dirk, 2014, *Sistem Petikemas*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Shouyang, B.W., 2016, *Critical factors for berth productivity in container terminal*, PT. Science Press, Beijing.
- Subandi, 2013, *Manajemen Peti Kemas*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Sujarweni, Wiratna (2014), *Metode Penelitian Bisnis & Ekonomi*, Pustaka Baru, Jakarta
- Sugiyono, 2015, *Metode Peneletian, Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, CV Alfabeta, Bandung.

Lampiran 1

No. PKK :	AGENDA NO :
	TERIMA TGL :

SURAT PERNYATAAN KERJA BONGKAR MUAT

Kami yang beranda tertera di bawah ini

I. Perusahaan Pelajaran / Agen : **PT. CONTAINER MARITIME ACTIVITIES**
 Penanggung Jawab : **EFFRAIM ZAKKA**
 Alamat Kantor : **JLN JEMBATAN MERAH NO 02 SURABAYA**

Selanjutnya disebut PIHAK PERTAMA mengoperasikan atau mengageni kapal :

Nama Kapal : **MV MORGANA**
 LOA / Draft / Grl / DWT : **262 MTR / 11.5 MT / 41.331 MT / 51.534 MT**
 Prinsipal : **CHA CGM MARSHIELLE PERANCIS**
 Tiba / Dari / Ke : **TANJUNG PRIOK / DAVA0 PHILIPINA**
 Tanggal Rencana Bongkar Muat : **25 JULI 2020**
 Jenis Komoditi : **GENERAL CARGO IN CONTAINER**

Menyatakan kesanggupan:

1. Menjamin peralatan Bongkar muat (Crane) bekerja dengan baik, bila terjadi kerusakan segera diadakan perbaikan / penggantian peralatan (apabila proses B / M menggunakan shjoran);
2. Bertambah sesuai basis waktu / closing time yang telah ditetapkan;
3. Menjaga kebersihan kotas pelabuhan / tempat bongkar muat yang telah ditetapkan;
4. Mendukung kebijakan pemerintah guna menekan Dwellling Time.

II. Pelaksana Bongkar Muat
 Penanggung Jawab : **EDEN HARINERWAN**
 Alamat Kantor : **JLN JEMBATAN MERAH NO 02 SURABAYA**

- Selanjutnya disebut PIHAK KEDUA menyatakan kesanggupan:
1. Menjamin ketepatan bongkar muat barang muat dan ke kwalitasnya 3 hari shift gar dan tidak terjadi gantung sling.
 2. Menyediakan tenaga kerja dan alat bongkar muat yang cukup.
 3. Menyediakan tempat penitipan.
 4. Menjaga kebersihan dan keselamatan kerja.
 5. Memenuhi target produktivitas Bongkar Muat yang telah ditetapkan.
 6. Mendukung kebijakan pemerintah guna menekan Dwellling Time.

III. Perusahaan JPT / EMKL
 Penanggung Jawab : **HENDRA PRASETYA**
 Alamat Kantor : **JLN JEMBATAN MERAH NO 02 SURABAYA**

Selanjutnya disebut PIHAK KETIGA menyatakan sanggup:

1. Menyediakan gudang yang cukup di darat maupun di dalam pelabuhan;
2. Menyediakan angkutan (truck) yang cukup untuk angkutan langsung, sehingga menjamin tidak terjadi gantung sling.
3. Mendukung kebijakan pemerintah guna menekan Dwellling Time.

IV. Apabila butir I, II dan III tersebut diatas tidak terpenuhi, sehingga dapat mengganggu pelaksanaan **BATAS WAKTU TAMBAT KAPAL (Closing Time)** dan atau mengakibatkan tingginya **DWELLING TIME** di Pelabuhan, maka kami bersedia dikenakan sanksi sesuai ketentuan yang berlaku.

Demikian Surat Pernyataan ini kami buat dengan sebenarnya.

Surabaya, 24 JULI 2020

PIHAK KETIGA
 PERUSAHAAN JPT / EMKL*

PT. CONTAINER MARITIME ACTIVITIES
 di agensi
 HENDRA PRASETYA
 OPERATION DEPT.

PIHAK KEDUA
 PELAKSANA BONGKAR MUAT

Eden Harinernwan
 EDEN HARINERWAN
 PELAKSANA BONGKAR MUAT

PIHAK PERTAMA
 PERUSAHAAN PELAYARAN

PT. CONTAINER MARITIME ACTIVITIES
 di agensi
 EFFRAIM ZAKKA
 KEPALA GABANG

MENGETAHUI,
 AN. KANTOR OTORITAS PELABUHAN UTAMA TG. PERAK SURABAYA
 KEPALA BIDANG LALA, OPERASI & USANA KEPELABUHANAN

Catatan : *Untuk kegiatan pelikemas Perusahaan JPT / EMKL dapat ditandatangani oleh Perusahaan pelayaran / yang mewakili dengan melampirkan daftar Perusahaan JPT / EMKL.



TENAGAKERJAAN RI
 OF THE REPUBLIC OF INDONESIA
PENGAWASAN KETENAGAKERJAAN DAN
N KESEHATAN KERJA
 DEVELOPMENT AND OCCUPATIONAL SAFETY AND HEALTH

sertifikat

Certificate

Diberikan kepada :

Given to :

N a m a : **ALDI IBRAHIM**
 Name
Tempat, tgl. Lahir : **Cilegon, 29-07-2000**
 Place and date of birth
Perusahaan/Pekerjaan : **PT. KRANAT MELIOSKA STEEL**
 Company/Occupation

TELAH MENGIKUTI :

Has successfully followed :

PEMBINAAN TEKNIK KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA
 Technical Training of the Occupational Safety and Health
BIDANG PESAWAT ANGKAT DAN ANGKUT
 The Field of Lifting & Transport Equipment

Diselenggarakan oleh
 by
PT. DIAN PRO CONSULTING

Di Banten, pada tanggal 24 s.d. 28 September 2018
 in Banten, on the 24 to 28 September 2018

Pemegang sertifikat ini memenuhi persyaratan sebagai

OPERATOR K3 KERAN OVERHEAD KELAS : III (tiga)
 DAN OVERHEAD CRANE OPERATOR 3- GRADE

sesuai Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi RI No. Per.09/Men/VII/2010 jo Keputusan Dirjen
 Binwasnaker dan K3 Nomor 04 Tahun 2017

According to the Decree of the Minister for Manpower and Transmigration RI No. Per.09/Men/VII/2010 jo The decision of the Directorate General of Labour Inspection
 Development and Occupational Safety and Health Number 04 in 2017

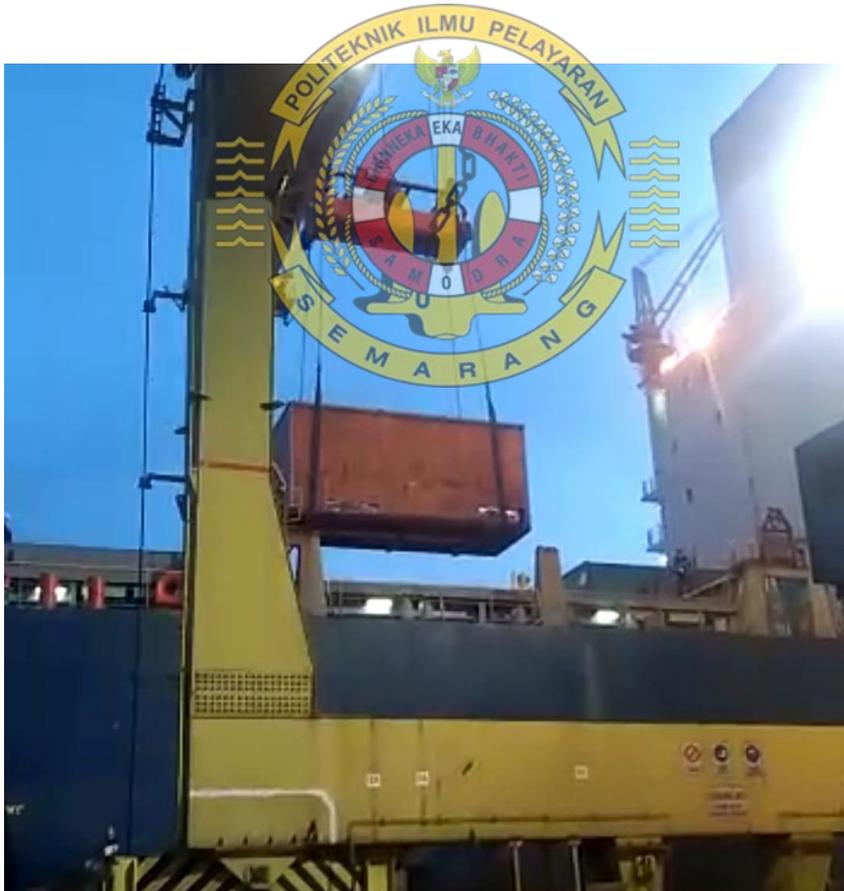
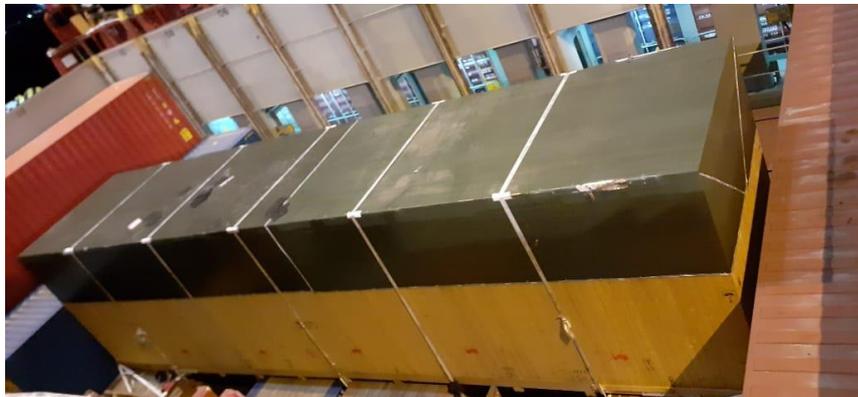
Jakarta, 05 Oktober 2018
 Jakarta, October 05, 2018

A.n. Direktur Jenderal
Pembinaan Pengawasan Ketenagakerjaan dan K3
 Director General for Labour Inspection Development and Occupational Safety and Health
Direktur Pengawasan Norma
Keselamatan dan Kesehatan Kerja
 Director of Occupational Safety and Health Norm Supervision

Drs. Herman Prakoso Hidayat, M.M
NIP. 19590412 198603 1 001



LAMPIRAN 3







LAMPIRAN 4

HASIL WAWANCARA

Wawancara dengan Responden 1 (Spv. Operasional)

Pewawancara : “Selamat pagi Bu.”

Responden : ”Selamat Pagi.”

Pewawancara : “Mohon ijin bu, bolehkan saya menanyakan beberapa pertanyaan bu?”

Responden : ” Iya, Silahkan det.”

Pewawancara : “Menurut ibu bagaimana penanganan *uncontainerized cargo* pada saat ini buu?”

Responden : ”Kalau menurut saya, penanganan *uncontainerized cargo* sudah bagus, tapi masih terkesan agak lambat.”

Pewawancara : “Kenapa bisa seperti itu Bu?”

Responden :”Ya, mungkin karena kurangnya operator crane ahli untuk menagani muatan tersebut.”

Pewawancara : “Ternyata seperti itu ya bu, Selanjutnya menurut ibu apa kerugian yang timbul jika penanganan *uncontainerized* lambat bu?”

Responden :”Jika lambat ya jelas menimbulkan *delay* det.

Pewawancara : “Apa itu yg dimaksud dengan *delay* bu? ”

Responden :”*delay* itu bertambah waktu sandar kapal di pelabuhan karena muatan yang akan dibongkar muat di kapal harus mengantri untuk dimuat ke atas kapal, maka muatan yang seharusnya sudah dapat

dimuatan di kapal akan tertunda waktu pengangkutannya dan menyebabkan tambahan waktu det ”

Pewawancara :“Jadi seperti itu ya Bu, selanjutnya apa lagi kendala yang di hadapi dalam penanganan muatan *break bulk* bu? ”

Responden : “Kalau ada *delay* ya jelas ada *extra cost*”

Pewawancara :“*Extra cost* sendiri itu apa bu? ”

Responden :”*Extra cost* itu sendiri adalah bertambahnya nota penjualan jasa kepelabuhan yang akan di bebaskan kepada local agent dan kemudian di tagihkan ke operator kapal”

Pewawancara : “Apa yang dilakukan pihak terminal untuk menanggulangi masalah tersebut bu?”

Responden :”Kalau dari pihak terminal sendiri sekarang melakukan sosialisasi dan diklat khusus penanganan muatan *uncontainerized* yang bertujuan untuk menambah keterampilan pegawai di lingkungan terminal.”

Pewawancara :”Saya juga setuju bu, harus dilakukan diklat khusus agar para operator crane bisa bekerja secara maksimal bu”

Responden :”Iya benar det”

Pewawancara :“Saya rasa cukup sampai disini dulu pertanyaan yang saya ajukan bu. Terima kasih atas waktu yang ibu berikan dan maaf jika ada salah kata bu ”

Responden :”Iya det, gak papa nanti kalau ada pertanyaan lagi hubungi saya aja det”

Pewawancara : “Iya siap bu, Selamat siang bu ”

Responden : ”Selamat siang”

Hasil wawancara dengan Responden II (Planner)

Pewawancara : “Selamat siang pak ”

Responden : ”Selamat siang det”

Pewawancara : “Izin pak, apakah bapak punya waktu sebentar, saya akan menanyakan sedikit pertanyaan”

Responden : ”Iya tentu, silahkan tanya aja, saya akan coba jawab sebisanya”

Pewawancara : “Iya terima kasih pak, kemari saya sudah mewawancari Ops. Ass.

Manager tentang *uncontainerized cargo*, beliau menjelaskan bahwa dampak yang timbul dari lambatnya dan kurang terampilnya operator crane dalam penanganan *uncontainerized cargo* adalah timbulnya extra cost, jadi menurut bapak apalagi masalah yang mungkin timbul dilapangan pak?”

Responden : ”Menurut saya sebagai orang lapangan, pemilihan lowbed trailer untuk pengangkutan cargo tersebut juga sangat penting.

Pewawancara : “Maaf,sangat penting yang bagaimana ya pak?”

Responden : ”Jadi gini kalau lowbed trailer tidak sesuai dengan ukurannya maka pihak consignee akan menukarkan trailer tersebut dengan trailer yang sesuai dengan ukuran dari cargo, sehingga hal ini menyebabkan delay proses bongkar muat yang lainnya dan membutuhkan waktu yang lama, kemudian akibat dari delay ini akan menimbulkan biaya tambahan akibat dari delay tersebut”

Pewawancara :“Apakah pernah terjadi kesalahan pemilihan lowbed trailer pak?”

Responden :”Pernah det,”

Pewawancara :“Seperti apa itu kejadiannya pak?”

Responden :”Jadi kemarin saat muatan sudah mulai di proses bongkar saat akan di letakkan di lowbed trailer ternyata muatan tersebut tidak pas ke ukuran chasisnya, setelah di selidiki ternyata ukuran antara chasis dan muatan ini berbeda, disini pihak consignee kurang teliti dalam menyediakan lowbed trailer dalam ukurannya.”

Pewawancara :”Jadi pemilihan lowbed trailer ini juga sangat penting ya pak ketika akan melaksanakan proses bongkar uncontainerized cargo.”

Responden :”Iya benar sekali det.”

Pewawancara :”Lalu apakah pernah terjadi kecelakaan kerja pak ketika proses bongkar muat uncontainerized cargo ini?”

Responden :”Belom pernah sih det, akan tetapi jika operator crane tidak ahli sesuai prosedur, itu bisa bahaya det.”

Pewawancara :”Maaf bahaya yang seperti apa ya pak?”

Responden :”Jadi gini det, kalau operator crane tidak ahli ini akan menyebabkan hal yang bahaya untuk orang di sekitarnya, karena untuk menangani muatan ini kan membutuhkan penanganan khusus tidak seperti kontainer pada umumnya.”

Pewawancara :“Iya pak, jadi memang operator crane ahli itu sangat di butuhkan agar semua kegiatan operasional dapat berjalan dengan lancar pak.”

Responden :”Iya betul sekali, adakah yang mau di tanyakan lagi det?”

Pewawancara :“Saya rasa cukup pak, Terima kasih atas waktu yang diberikan

Responden :”Iya sama sama, kalau mau tanya lagi hubungin saya det.”

Pewawancara :“Iya siap, Selamat siang pak.”

Responden :”Siang det.”



DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama : SEPTYAN DWI PUTRANTO
2. Tempat/ Tanggal Lahir : TEMANGGUNG, 12 SEPTEMBER 1997
3. NIT : 541711306506 K
4. Agama : KRISTEN
5. Alamat Asal : GESING RT/ 03 RW/04, KEC,



KANDANGAN, KAB, TEMANGGUNG, JAWA TENGAH.

6. Nama Orang Tua

- a. Ayah : SUROTO
Pendidikan : SD
Pekerjaan : PETANI
- b. Ibu : RETNO FATIMAH
Pendidikan : SMA
Pekerjaan : IBU RUMAH TANGGA



7. Pendidikan Formal

- a. SD NEGERI 1 GESING : TAHUN 2004 - 2010
- b. SMP NEGERI 1 KANDANGAN : TAHUN 2010 - 2013
- c. SMA NEGERI 3 TEMANGGUNG : TAHUN 2013 - 2016
- d. PIP SEMARANG : TAHUN 2017 – 2021

8. Pengalaman Praktek Darat

PT. CMA CGM CABANG SURABAYA

01 AGUSTUS 2019 – 01 AGUSTUS 2020