



**ANALISIS TERLAMBATNYA PROSES PEMUATAN
CONTAINER MV. BELIK MAS DI PELABUHAN TG. PRIOK**

SKRIPSI

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

Oleh

PATRICIA ANGELA UNZILA G.
NIT. 541711106344 N

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG**

2022

HALAMAN PERSETUJUAN

**ANALISIS TERLAMBATNYA PROSES PEMUATAN *CONTAINER* MV. BELIK
MAS DI PELABUHAN TG. PRIOK**

Disusun Oleh :


PATRICIA ANGELAU.G.
NIT. 541711106344 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan


Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 22-02 :.....2022

Dosen Pembimbing I
Materi


Capt. FIRDAUS SITEPU, S.ST, M.Si, M.Mar.
Penata (III/c)
NIP. 19780227 200912 1 002

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan


ARYA WIDIATMAJA, S.ST, M.Si.
Penata (III/c)
NIP. 19830911 200912 1 003

Mengetahui
Ketua Program Studi Nautika


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

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “ANALISIS TERLAMBATNYA PROSES PEMUATAN *CONTAINER* MV. BELIK MAS DI PELABUHAN TG. PRIOK” karya:

Nama : Patricia Angela Unzila Gunarto

NIT : 541711106344 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari ini JUMAT tanggal 25-02-2022

Semarang, 25-02-2022

Panitia Ujian

Penguji I

Penguji II

Penguji III

Capt. A. Ndori, S. ST., M.M., M.Mar.
Penata (III/c)
NIP. 19770410 201012 1 002

Capt. F. Sitepu, S.ST, MSi, M.Mar.
Penata (III/c)
NIP. 19780227 200912 1 002

Pranoto, S.Pi, M.AP.
Pembina Utama Madya, IV/d
NIP. 19610214 201510 1 001

Mengetahui,
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. Dian Wahdiana, MM
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19700711 199803 1 003

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : PATRICIA ANGELA UNZILA GUNARTO

NIT : 541711106344 N

Program studi : NAUTIKA

Skripsi dengan judul “ANALISIS TERLAMBATNYA PROSES PEMUATAN *CONTAINER* MV. BELIK MAS DI PELABUHAN TG. PRIOK”

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

Semarang, 22 - 02 -2022

Yang membuat pernyataan,



PATRICIA ANGELA U.G.

NIT. 541711106344 N

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto :

1. Bila telah diperjuangkan dengan sungguh-sungguh baik hasilnya sukses atau gagal, sesungguhnya semangat perjuangan itu adalah kesuksesan tersendiri.
2. Kamu tidak harus menjadi hebat untuk memulai, tetapi kamu harus memulai untuk menjadi hebat. Mulai dari diri sendiri, mulai dari yang terkecil, dan mulai dari sekarang.
3. Jangan bandingkan prosesmu dengan orang lain, karena tidak semua bunga tumbuh mekar secara bersamaan.

Persembahan :

1. Allah SWT. yang telah memberikan rahmat, karunia, serta hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
2. Yang tercinta, Bapak Bayu Miswa Gunarto, M.Mar.Eng dan Ibu Sri Ucik Susanti atas segala kasih sayang, dukungan secara moril dan materil, serta doa yang tiada hentinya diberikan selalu kepada penulis.
3. Bapak Capt. Firdaus Sitepu, S.ST., M.Si., M.Mar, selaku dosen pembimbing I dan Bapak Arya Widiatmaja, S.Si.T., M.Si, selaku dosen pembimbing II yang telah meluangkan waktunya untuk membimbing dan membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
4. Sahabat angkatan LIV, terutama kelas Nautika Bravo, selalu kompak dan semoga persaudaraan kita terjalin semakin erat.
5. Taruni angkatan LIV, terutama taruni periode 94. Terima kasih telah menjadi sahabat yang selalu menemani.

6. Sahabat CEO of Inteljen. Terimakasih telah memberi saya samangat dan motivasi setiap saat.
7. Seluruh kru kapal Belik Mas, yang telah memberikan kesempatan serta pengetahuan yang membantu penulis pada saat melakukan penelitian.
8. Dan semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu, terima kasih atas segala bantuan, dukungan dan juga doa sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.
9. Para pembaca yang budiman yang telah menyempatkan membaca skripsi ini.



PRAKATA

Alhamdulillah, segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas rahmat dan hidayah-Nya, sehingga dapat menyusun dan menyelesaikan penelitian yang berjudul “ANALISIS TERLAMBATNYA PROSES PEMUATAN *CONTAINER* MV. BELIK MAS DI PELABUHAN TG. PRIOK”

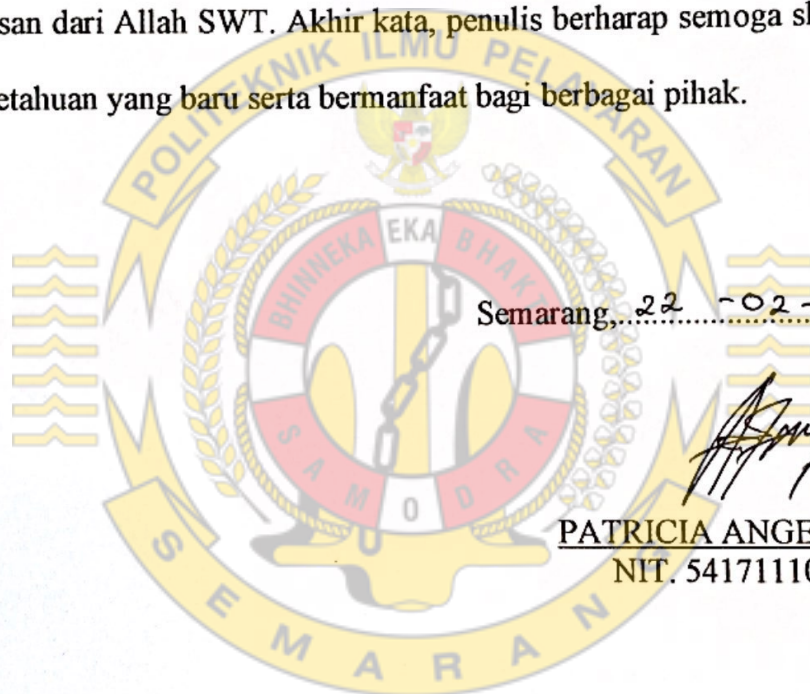
Penulisan skripsi ini disusun bertujuan untuk memenuhi persyaratan sebagai tugas akhir (Semester VIII) Program Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dan untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr. Pel) dalam bidang Nautika di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penulisan skripsi ini, penulis banyak mendapatkan bimbingan, dukungan, serta saran petunjuk dari berbagai pihak dengan penuh kesabaran dan keikhlasan. Oleh karena itu, dalam kesempatan kali ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada yang terhormat:

1. Bapak Dr. Capt. Dian Wahdiana, MM., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak Capt. Dwi Antoro, M.M., M. Mar., selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Capt. Firdaus Sitepu, S. ST, M.Si., M.Mar., selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi atas arahan dan bimbingannya.
4. Bapak Arya Widiatmaja, S.Si.T., M.Si., selaku Dosen Pembimbing Metodologi Penelitian dan Penulisan atas arahan dan bimbingannya.

6. Bapak Bayu Miswa Gunarto, M.Mar.Eng dan Ibu Sri Ucik Susanti yang senantiasa memberikan dukungan dan doa agar penulis dalam menggapai harapannya.
7. Seluruh kru kapal Belik Mas, PT. Asian Marine mas
8. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu, yang membantu dalam menyelesaikan penelitian ini.

Semoga segala bantuan yang telah diberikan kepada penulis menjadi amalan yang akan mendapatkan balasan dari Allah SWT. Akhir kata, penulis berharap semoga skripsi ini dapat memberikan pengetahuan yang baru serta bermanfaat bagi berbagai pihak.



Semarang, 22 - 02 - 2022

PATRICIA ANGELA U. G.
NIT. 541711106344 N

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
DAFTAR TABEL.....	xiii
INTISARI.....	xiv
ABSTRACT	xv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
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.....	8
2.1. Tinjauan Pustaka.....	8
2.2. Definisi Operasional.....	26
2.3. Kerangka Berpikir.....	27
BAB III METODE PENELITIAN.....	28

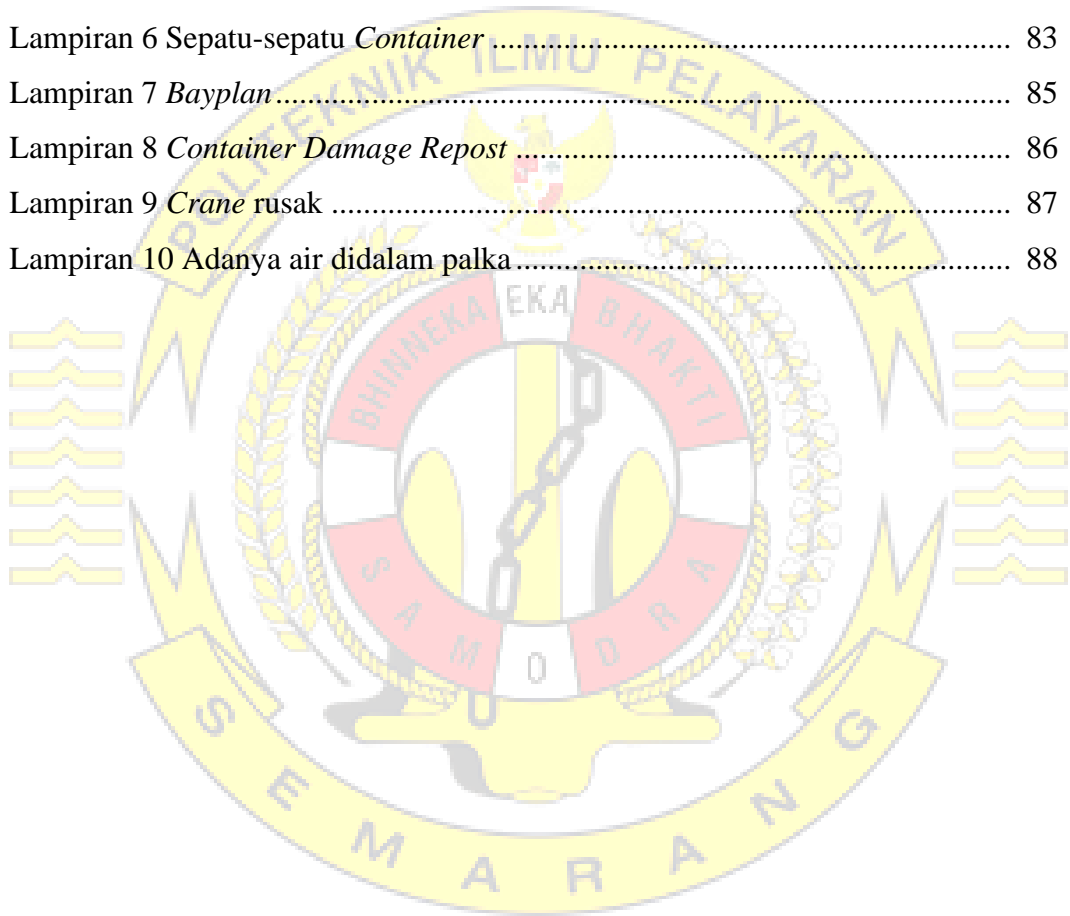
3.1. Pendekatan dan Desain Penelitian.....	28
3.2. Fokus dan Lokus Penelitian.....	30
3.3. Sumber Data Penelitian.....	30
3.4. Teknik Pengumpulan Data.....	32
3.5. Teknik Uji Keabsahan Data.....	34
3.6. Teknik Analisis Data.....	35
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	38
4.1. Gambaran Umum Objek Penelitian.....	38
4.2. Hasil Penelitian.....	41
4.3. Pembahasan Masalah.....	45
4.4. Keterbatasan Masalah.....	65
BAB V PENUTUP.....	66
5.1. Kesimpulan.....	66
5.2. Saran.....	67
DAFTAR PUSTAKA.....	68
LAMPIRAN.....	70
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	90

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1. <i>Single bridge base cone</i>	14
Gambar 2.2. <i>Stacking cone</i>	14
Gambar 2.3. <i>Manual locking twistlock</i>	15
Gambar 2.4. <i>Semi automatic twistlock</i>	15
Gambar 2.5. Saringan got palka MV. Belik Mas.....	17
Gambar 2.6. Pompa penghisap MV. Belik Mas.....	17
Gambar 2.7. Lubang got palka MV. Belik Mas.....	18
Gambar 2.8. Alarm pendetsi	18
Gambar 2.9. <i>Bayplan</i> MV. Belik Mas.....	22
Gambar 4.1. PT. <i>Asian Marine</i> Temas.....	39
Gambar 4.2. MV. Belik Mas.....	40
Gambar 4.3. <i>Ship Particular</i>	41
Gambar 4.4. <i>Container</i> terjatuh saat akan bongkar	49
Gambar 4.5. <i>Container</i> terjatuh saat akan bongkar	49
Gambar 4.6. <i>Crane</i> rusak	52
Gambar 4.7. Adanya air didalam palka.....	55
Gambar 4.8. Adanya air didalam palka.....	55
Gambar 4.9. Pemasangan sepatu <i>twistlock</i>	62
Gambar 4.10. Pemasangan sepatu semiauto <i>twistlock</i>	62
Gambar 4.11. Pemasangan sepatu <i>twistlock</i>	63

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 <i>Ship particular</i>	70
Lampiran 2 <i>Crew list</i>	71
Lampiran 3 Transkrip wawancara	72
Lampiran 4 <i>Container</i> jatuh di <i>maindeck</i>	80
Lampiran 5 Pemasangan sepatu <i>container</i>	81
Lampiran 6 Sepatu-sepatu <i>Container</i>	83
Lampiran 7 <i>Bayplan</i>	85
Lampiran 8 <i>Container Damage Report</i>	86
Lampiran 9 <i>Crane</i> rusak	87
Lampiran 10 Adanya air didalam palka	88



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1. Kerangka Berpikir.....	27
Tabel 4.1. Upaya pencegahan keterlambatan	60



INTISARI

Patricia Angela Unzila Gunarto, 2022. NIT: 541711106344 N, “Analisis Terlambatnya Proses Pemuatan *Container* MV. Belik Mas di Pelabuhan Tg. Priok”, Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Firdaus Sitepu, S.ST, M.Si, M.Mar., Pembimbing II: Arya Widiatmaja, S.ST, M.Si.

Peti kemas atau *container* adalah kotak besar dari berbagai ukuran yang terbuat dari berbagai jenis bahan pembangunan yang kegunaannya untuk mengangkut barang-barang baik melalui darat, laut, maupun udara. Saat proses pemuatan *container* MV. Belik Mas di pelabuhan pernah beberapa kali mengalami keterlambatan yang disebabkan oleh beberapa faktor. Berdasarkan hasil penelitian, ada beberapa faktor yang menyebabkan keterlambatan tersebut terjadi, baik itu faktor dari darat maupun dari kapal. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor penyebab terlambatnya proses pemuatan *container* MV. Belik Mas di Pelabuhan Tg. Priok dan menganalisis dampak yang ditimbulkan dari keterlambatan tersebut. Serta untuk mengetahui cara penanggulangan keterlambatan di pelabuhan pada saat proses pemuatan *container* di MV. BELIK MAS.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif. Dengan mendeskripsikan secara rinci mengenai faktor yang menyebabkan terlambatnya proses pemuatan *container* serta dampak yang di timbulkan dan juga upaya yang dilakukan untuk menanggulangi terjadinya keterlambatan pemuatan *container*. Salah satu faktor yang mempengaruhi terlambatnya proses pemuatan adalah kesalahan pemasangan sepatu *container*. Upaya untuk menanggulangi adanya keterlambatan proses pemuatan *container* yaitu melakukan komunikasi dan koordinasi yang baik antara pihak darat dan pihak kapal serta adanya pengawasan saat kegiatan bongkar muat, melakukan perawatan terhadap *crane* yang digunakan, memastikan palka dalam keadaan aman. Pengumpulan data dilakukan dengan metode wawancara, observasi, dan dokumentasi yang diambil secara langsung berupa data foto yang berhubungan dengan keterlambatan proses pemuatan *container* MV. Belik Mas di Pelabuhan Tg. Priok.

Kesimpulan faktor terlambatnya proses pemuatan *container* yang disebabkan karena kesalahan pemasangan sepatu *container*, adanya kerusakan *crane*, dan adanya air di dalam palka yang berdampak berubahnya jadwal yang sudah dibuat, penambahan biaya operasional dan adanya *complain* dari pemilik barang. Upaya untuk menanggulangi adanya keterlambatan proses pemuatan adalah adanya komunikasi dan koordinasi, perawatan *crane* secara teratur, dan mengeringkan palka dari adanya air.

Kata Kunci: analisis, *container*, deskriptif kualitatif, pemuatan.

ABSTRACT

Gunarto Patricia Angela Unzila, 2022. NIT: 541711106344 N, “Analysis of The Late Loading Process of Containers MV. Belik Mas at Tg. Priok port”, Diploma IV Program, Nautical Study Program, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Guide I: Capt. Firdaus Sitepu, S.ST, M.Si, M.Mar., Guide II: Arya Widiatmaja, S.ST, M.Si.

Containers or *containers* are large boxes of various sizes made of various types of construction materials whose use is to transport goods either by land, sea, or air. During the *container* loading process. MV. Belik Mas at the port has experienced several delays caused by several factors. Based on the results of the study, there are several factors that cause the delay to occur, both from land and from ships. The purpose of this study is to find out the factors that cause the late loading process of *containers* MV. Belik Mas at Tg. Priok Port and analyzed the impact of the delay. As well as to find out how to overcome delays at the port during the container loading process in the MV. BELIK MAS.

This research uses qualitative descriptive research methods. By describing in detail about the factors that cause the late loading process *of the container* and the impact caused and also the efforts made to overcome the occurrence of delays in container loading. One of the factors that affect the late loading process is the fault of container shoe installation. Efforts to overcome delays in the *container* loading process are to conduct good communication and coordination between the land and the ship and the supervisory during loading and unloading activities, maintaining the *cranes* used, ensuring the hatch is safe. Data collection is done by interview methods, observations, and documentation taken directly in the form of photo data related to delays in the process of loading MV *containers*. Belik Mas at Tg. Priok Port.

Conclusion of the late loading process of *the container* caused by the installation of *container shoes*, *crane damage*, and the presence of water in the hatch that has an impact on changes in the schedule that has been made, the addition of operational costs and complaints from the owner of the goods. Efforts to overcome delays in the loading process are communication and coordination, regular maintenance of cranes, and removing water in the hatch.

Key word: analysis, *container*, qualitative descriptive, loading.

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Mengingat keadaan geografis Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia dan dalam rangka mewujudkan wawasan nusantara yang mempersatukan seluruh wilayah Indonesia termasuk lautan Nusantara sebagai kesatuan wilayah nasional. Pengembangan transportasi laut harus mampu menggerakkan pembangunan Indonesia. Alat transportasi laut sekarang salah satunya yaitu kapal, baik berukuran besar maupun kecil. Dengan menggunakan alat transportasi laut yang dapat mengantarkan barang atau penumpang akan mempermudah untuk *import* maupun *export* bahkan keperluan bisnis lainnya yang relatif lebih murah, kapasitas angkutan banyak dan tepat waktu.

Salah satu sistem pengangkutan barang atau komoditas tersebut adalah sistem pengangkutan dengan menggunakan *container*. Dengan menggunakan sistem *container* maka banyak keuntungan yang dapat dicapai antara lain proses bongkar muatan lebih cepat, tepat, berkurangnya kerusakan akibat pemuatan, berkurangnya kemungkinan pencurian barang.

Pengangkutan barang dengan menggunakan *container* sudah dilakukan oleh Amerika Serikat sekitar tahun 1950-an oleh Firma MC Lean *Trucking Company*, milik seorang pengusaha bernama Malcolm MC Lean. Untuk perluasan pelayaran melalui laut maka pada tahun 1957 MC Lean membeli Perusahaan pelayaran “Pan Atlantic Steamship Company” kemudian

merubah susunan ruang muatan kapal-kapalnya menjadi sistem peti kemas dengan membentuk sel-sel peti kemas (*container*) dan selanjutnya perusahaan tersebut menjadi cikal bakal dari *Sea Land Service Inc.*

Penerapan sistem pengangkutan dengan *container* di Indonesia di mulai sejak tahun 1970-an dimana penanganannya masih secara konvensional, dan sejak saat itu pembangunan pelabuhan petikemas (*container*) di Tanjung Priok dilengkapi dengan *crane* khusus yaitu *gantry crane* serta *truck* khusus pengangkut *container* termasuk alat-alat lainnya seperti *transtainer*, *top-loader*, *straddle carrier* dan lain sebagainya.

Peti kemas atau *container* adalah kotak besar dari berbagai ukuran yang terbuat dari berbagai jenis bahan pembangunan yang kegunaannya untuk pengangkutan barang-barang baik melalui darat, laut, maupun udara. *Container* memiliki berbagai macam ukuran yang tidak seragam, namun sekarang sudah ditetapkan oleh “*International Standard Organization*” yang berisi tentang ukuran-ukuran, definisi-definisi, jenis-jenis dan lain sebagainya.

Kapal *container* adalah kapal yang digunakan untuk mengangkut *container* yang standar. *Container* diangkut ke atas kapal di terminal peti kemas (*container*) dengan menggunakan *crane* atau derek khusus, baik itu derek dari dermaga ataupun kapal. Dalam pemuatan *container* ada yang dimuat di dalam palka maupun di luar palka atau biasa disebut *on deck* dan *in hold*. Penempatan muatan *container on deck* adalah penempatan muatan di atas *hatch cover* sedangkan penempatan muatan *container in hold* adalah penempatan muatan di bawah *hatch cover* atau di dalam palka (*cargo hold*).

Saat pemuatan *container* sendiri harus memperhatikan *bay*, *row*, dan *tier* yang sesuai dengan *bay plan*.

Palka atau *cargo hold* adalah suatu ruangan khusus yang berguna sebagai tempat penyimpanan muatan diatas kapal. Konstruksi palka atau *cargo hold* harus tahan air atau *water tight* dari air laut maupun air hujan sehingga bisa melindungi muatan *in hold* agar tidak rusak. Untuk mengantisipasi adanya air di dalam palka maka setiap palka dilengkapi oleh got (*bilges*) yang berfungsi sebagai saluran pembuangan air apabila air masuk ke palka.

Ruang muat atau palka yang baik dan strategis secara langsung menjamin keamanan muatan itu sendiri, akan tetapi terkadang konstruksi palka (*cargo hold*) yang seharusnya *water tight* untuk mengamankan muatan *container* diatas kapal pada kenyataan tidak sesuai kondisi yang seharusnya yang mengakibatkan keterlambatan proses bongkar muat. Proses bongkar muat kapal yang mengalami keterlambatan akan merugikan banyak pihak. Seperti yang dialami penulis saat melakukan praktek laut (prala) di MV. BELIK MAS pada saat itu melaksanakan pelayaran hingga tiba di Pelabuhan Tanjung Priok. Saat di pelabuhan tersebut pernah beberapa kali mengalami keterlambatan pemuatan yang disebabkan karena beberapa faktor, baik itu faktor dari darat maupun dari kapal. Diantaranya saat kapal MV. Belik Mas melakukan proses bongkar muat perwira jaga menemui adanya air di dalam palka satu, yang mengakibatkan proses bongkar muat ditunda. Dampak dari adanya air di dalam palka adalah rusaknya muatan yang ada di dalam *container*, selain itu perusahaan juga mengalami kerugian yang cukup besar.

Berdasarkan latar belakang di atas, maka penulis tertarik mengambil judul karya ilmiah “ANALISIS TERLAMBATNYA PROSES PEMUATAN *CONTAINER* MV. BELIK MAS DI PELABUHAN TG. PRIOK”

1.2. Rumusan Masalah

Perumusan masalah dalam skripsi ini adalah:

- 1.2.1 Faktor –faktor apa sajakah yang menyebabkan terlambatnya proses pemuatan *container* di MV. BELIK MAS?
- 1.2.2 Apa dampak yang ditimbulkan akibat terlambatnya proses pemuatan *container* di MV. Belik Mas?
- 1.2.3 Bagaimana cara menanggulangi keterlambatan di pelabuhan pada saat proses pemuatan *container* di MV. BELIK MAS?

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian di atas adalah:

- 1.3.1. Untuk menganalisis faktor-faktor penyebab terlambatnya proses pemuatan *container* di MV. BELIK MAS.
- 1.3.2. Untuk menganalisis dampak yang timbulkan akibat terlambatnya proses pemuatan *container* di MV. Belik Mas.
- 1.3.3. Untuk mengetahui cara penanggulangan keterlambatan di pelabuhan pada saat proses pemuatan *container* di MV. BELIK MAS.

1.4. Manfaat Penelitian

Dalam kegiatan penelitian mengenai “Analisis terlambatnya proses pemuatan *container* MV. BELIK MAS di Pelabuhan Tg. Priok” ada beberapa manfaat yang dapat kita ambil baik bagi perusahaan, masyarakat, maupun untuk penulis sendiri. Berikut manfaat–manfaat dari penelitian diatas:

1.4.1. Manfaat Teoritis

1.4.1.1. Dengan adanya penelitian ini diharapkan pembaca ataupun penulis lebih sigap menangani permasalahan terlambatnya proses pemuatan yang ada di atas kapal yang sangat berpengaruh dalam proses bongkar muat.

1.4.1.2. Sebagai bahan informasi dan referensi untuk meningkatkan pengetahuan dan persepsi taruna taruni PIP Semarang maupun untuk masyarakat umum lainnya. Agar nantinya penelitian ini dapat menjadi acuan dalam penelitian berikutnya.

1.4.2. Manfaat Praktis

1.4.2.1. Dengan adanya penelitian ini diharapkan supaya perwira dan awak kapal dapat menerapkan dan mengaplikasikan hasil penelitian agar tidak terjadi kembali yang mengakibatkan terlambatnya proses pemuatan.

1.4.2.2. Penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan agar penulis lebih meningkatkan kewaspadaan pada saat berdinis jaga dan terhindar dari keterlambatan proses bongkar muat.

1.5. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan skripsi ini dibagi menjadi 5 (lima) bab, dimana masing-masing bab saling berkaitan satu dengan yang lainnya sehingga tercapai tujuan yang diinginkan dalam penulisan skripsi ini. Sistematika tersebut dapat diuraikan sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini diuraikan tentang beberapa aspek antara lain latar belakang masalah skripsi, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan. Latar belakang berisi tentang alasan penulis melakukan penelitian analisis terlambatnya proses pemuatan *container* yang mempengaruhi proses bongkar muat yang telah diuraikan. Perumusan masalah adalah uraian tentang masalah terlambatnya proses pemuatan *container* diatas kapal. Tujuan penelitian merupakan sesuatu yang diperoleh setelah penelitian ini dilakukan dan manfaat penelitian merupakan dampak dari pencapaiannya tujuan. Sistematika penulisan merupakan gambaran atau isi dari skripsi ini.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam pembuatan sebuah skripsi landasan teori sangatlah penting karena pada bab ini berisi tentang teori-teori yang mendasari permasalahan dalam skripsi yang mengenai terlambatnya proses pemuatan *container*, hal-hal yang dapat digunakan sebagai landasan berfikir guna mendukung uraian serta menganalisis data yang didapat.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini membahas tentang metode penelitian yang akan dipakai. Berisi tentang waktu dan tempat penelitian, sumber data, metode pengumpulan data, dan teknik analisis data. Metode penelitian merupakan langkah-langkah yang perlu dilakukan seorang peneliti pada saat memecahkan suatu masalah.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini merupakan inti ataupun pokok dari skripsi yang berisi tentang hasil penelitian dan pembahasan masalah, yang sudah dianalisis dan berisi pembahasan mengenai hasil penelitian yang diperoleh.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Sebagai bagian akhir dari penulisan skripsi ini, maka akan ditarik kesimpulan dari hasil analisa dan pembahasan masalah, dan saran atau pendapat yang merupakan sambungan pemikiran penelitian dalam pemecahan masalah.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1. Tinjauan Pustaka

2.1.1. Pengertian Analisis

Analisis merupakan proses pemecahan suatu masalah kompleks menjadi bagian-bagian kecil sehingga lebih mudah untuk dipahami dengan cara memilah, mengurai, membedakan sesuatu untuk digolongkan dan dikelompokkan menurut kriteria tertentu lalu dicari makna dan kaitannya.

Menurut Sugiono (2015: 335), analisis adalah kegiatan berfikir untuk menguraikan suatu keseluruhan menjadi komponen sehingga dapat mengenal tanda-tanda pengenal, yang berhubungan satu sama lain dan berfungsi dalam satu keseluruhan yang terpadu untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya (sebab-akibat, inti permasalahan, dan sebagainya). Analisa berasal dari kata Yunani Kuno "*analisis*" yang berarti kembali. Analisis terdiri dari dua suku kata yaitu "*ana*" yang berarti kembali dan "*luin*" yang berarti melepas. Sehingga pengertian analisis yaitu suatu kegiatan yang mengamati secara detail pada suatu hal dengan cara menguraikan komponen-komponen sehingga lebih mudah dipahami. Dari pengertian tersebut maka penulis dapat mengambil kesimpulan bahwa yang dimaksud dengan analisis dalam penelitian adalah suatu

pengumpulan data dan argumentasi untuk mengetahui penyebab dan penanggulangan terjadinya keterlambatan proses pemuatan *container* di MV. Belik Mas yang mengakibatkan terganggunya proses bongkar muat dan dapat merugikan banyak pihak.

2.1.2. Kapal

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, dan energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Kapal sendiri memiliki jenis yang berbeda-beda. Berikut adalah jenis-jenis kapal menurut fungsinya:

2.1.2.1. Kapal *general cargo*

Kapal yang mengangkut muatan umum, yang terdiri dari bermacam-macam barang dalam bentuk potongan maupun kemasan, karung, peti, maupun keranjang dan lain sebagainya.

2.1.2.2. Kapal *tanker*

Kapal yang dirancang khusus untuk mengangkut muatan cair seperti minyak dan sejenisnya. Kapal *tanker* dapat membawa berbagai jenis muatan diantaranya minyak mentah, muatan bersifat kimia, gas cair, dan lain sebagainya.

2.1.2.3. Kapal penumpang (*passanger ship*)

Kapal ini digunakan untuk mengangkut penumpang, kapal ini dirancang khusus dengan banyak geladak untuk mengangkut orang sehingga memberikan kenyamanan bagi penumpang dengan adanya fasilitas yang tersedia.

2.1.2.4. Kapal curah

Kapal yang dirancang khusus untuk mengangkut muatan curah, yaitu muatan yang dikapalkan dalam jumlah besar sekaligus dan tidak dibungkus. Biasanya digunakan untuk memuat muatan batu bara, semen, biji-bijian, biji logam, pupuk, dan lain sebagainya.

2.1.2.5. Kapal peti kemas (*container ship*)

Kapal yang dirancang khusus digunakan untuk mengangkut peti kemas atau *container* standar, yang biasanya berukuran *20 feet* dan *40 feet*. *Container* diangkat diatas kapal dari dermaga *container* dengan menggunakan alat bantu *crane* atau derek yang ada di atas kapal ataupun di dermaga. Kapal *container* sekarang banyak digunakan untuk alat transportasi barang dikarenakan kapal *container* mempunyai kapasitas yang cukup banyak, barang menjadi aman tidak mudah rusak dan juga pengiriman cepat. Kapal *container* memiliki beberapa jenis, yaitu:

i. Kapal semi-*container*

Kapal semi-*container* adalah kapal yang biasanya digunakan untuk mengangkut *container* dan sisanya digunakan untuk muatan *break bulk* atau barang-barang yang tidak berada didalam *container* dengan jumlah yang kurang lebih seimbang. Kapal jenis ini biasanya tidak dipasang *cell guide* karena bila dipasang maka akan menghalangi muatan *break bulk*, serta ruangan untuk *break bulk cargo* akan berkurang.

ii. Kapal *full container*

Kapal jenis ini biasanya hanya digunakan untuk mengangkut *container* saja. Pada ruangan-ruangan muatannya sudah dipasang *cell guide* sehingga *container* yang akan dimasukkan ke dalam palka dapat dengan mudah diarahkan melalui *cell guide* tersebut. Karena ruangan pada kapal *container* sudah dibangun berupa *cell-cell* maka untuk menentukan letak dari *cell-cell* tersebut dibuatlah sistim penomoran dengan koordinat 3 dimensi. Pemberian nomor dari suatu *cell container* dibuat berdasarkan nomor *bay*, *row*, dan *tier*. Kapal jenis ini dianggap sebagai kapal yang paling ekonomis dari segala jenis kapal lainnya. Dengan harga yang lebih murah dan juga waktu bongkar muat yang dianggap cepat dan efisien.

iii. *Convertible container ship*

Kapal jenis ini merupakan kapal yang sebagian atau seluruh ruang muatannya dapat digunakan dengan baik untuk muatan *container* ataupun muatan biasa. Kapal jenis ini mempunyai bentuk khusus yang mempunyai kemungkinan dapat berubah fungsi. Untuk perubahan fungsinya berdasarkan *voyage to voyage*.

iv. Kapal dengan daya angkut *container* dalam jumlah terbatas.

Kapal jenis ini dilengkapi dengan peralatan-peralatan yang dibutuhkan oleh kapal *container* seperti *container handling* dan *securing device*. Bentuk bangunan kapal ini umumnya sama seperti kapal biasanya.

2.1.3. Keterlambatan

Pengertian keterlambatan menurut Ervianto (2004) adalah sebagian waktu pelaksanaan yang tidak dimanfaatkan sesuai dengan rencana kegiatan sehingga menyebabkan satu atau beberapa kegiatan menjadi tertunda atau tidak diselesaikan tepat sesuai jadwal yang telah direncanakan.

Dari pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa yang dimaksud dengan keterlambatan adalah suatu hal ataupun kegiatan yang tidak selesai tepat waktu atau tidak sesuai dengan jadwal yang telah direncanakan. Suatu keterlambatan pasti ada sebab dan akibatnya yang membuat kenapa hal itu bisa terjadi. Dan juga keterlambatan

pasti memberi dampak atau akibat yang dapat merugikan banyak pihak. Beberapa faktor yang menyebabkan terjadinya keterlambatan, yaitu:

2.1.3.1. Kesalahan pemasangan sepatu *container twistlock*

Sebelum melaksanakan kegiatan pemuatan *container* ke atas kapal, pastinya akan dilakukan kegiatan bongkar muatan *container* terlebih dahulu (*discharge*). Setelah kegiatan pembongkaran muatan *container* dilaksanakan, *container* tersebut langsung dibawa menggunakan truck menuju ke gudang. Namun sebelum *container* diangkut menggunakan truck, *container* tersebut dipastikan telah melepas sepatu-sepatu. Begitu juga saat *container* akan melakukan kegiatan pemuatan *container* (*loading*) harus dipastikan menggunakan sepatu *container* dengan benar sebelum dimuat di atas kapal. Perihal ini guna mengunci *container* satu dengan yang lainnya dan juga meminimalisir timbulnya masalah. Sepatu-sepatu *container* memiliki beberapa jenis, yaitu:

a. *Single bridge base cone*

Alat ini biasanya digunakan pada bagian dasar susunan *container* yang berada didalam palka (*in hold*). *Single Bridge base cone* berada di dasar palka yang bawahnya ditempatkan kedalam lubang penahan *base cone*, digunakan pada *container tier* pertama.



Gambar 2. 1 *Single Bridge base cone*

Sumber : <https://www.google.com/search?q=base+cone+container>

b. *Stacking cone*

Stacking cone merupakan alat yang digunakan pada *container* didalam palka (*in hold*) biasanya digunakan pada *tier* ke dua hingga paling atas yang berada di dalam palka.



Gambar 2. 2 *Stacking cone*

Sumber : <https://www.google.com/search?q=base+cone+container>

c. *Manual Locking Twistlock*

Twistlock sering kali ditemui dan dipakai diatas kapal *container* terutama pada bagian atas palka (*on deck*). *Manual locking twistlock* ini bekerja dengan secara manual atau digerakkan oleh tenaga kerja manusia untuk mengunci dengan *container* lainnya.



Gambar 2. 3 *Manual Locking Twistlock*

Sumber : <https://www.google.com/search?q=base+cone+container>

d. *Semi Automatic Twistlock*

Sesuai dengan namanya, cara kerja sepatu *container* ini dapat dibilang *automatic*, jadi tidak perlu menggunakan tenaga kerja manusia untuk mengunci sepatu *container* satu ke *container* lainnya. Sepatu semi *automatic twistlock* ini biasanya digunakan untuk *container* bagian atas palka (*on deck*) di *tier* kedua dan *container* atasnya.



Gambar 2. 4. *Semi Automatic Twistlock*

Sumber : <https://www.google.com/search?q=base+cone+container>

2.1.3.2. Rusaknya peralatan bongkar muat (*crane*)

Crane adalah sebuah alat yang digunakan untuk bongkar muat *container* yang berada di pelabuhan dan di kapal, faktor ketergantungan peralatan bongkar muat yang ada di pelabuhan seperti *crane*, *top loader*, *head truck* dan *forklift* terhadap kecepatan pelayanan *crane* kapal menyebabkan terjadi antrean pada titik muat dimana proses ini *crane* bermasalah dan tidak dapat bekerja dengan maksimal.

2.1.3.3. Adanya air diruang muat palka

Ruang muat palka adalah ruang yang terletak dibawah geladak yang berguna sebagai tempat penyimpanan muatan kapal. Didalam ruangan ini, barang-barang atau muatan harus tersimpan dengan baik agar tidak rusak. Jika di dalam

palka terdapat air, muatan tidak dapat disimpan di dalam ruang muat karena untuk menyimpan muatan palka harus keadaan kering agar menjaga muatan tetap aman dan tidak rusak. Didalam palka ada juga lubang keringat palka (*bilge wells*) uap air di dalam palka yang menimbulkan adanya air Menurut Sugiyanto dan Martopo (2004: 21), uap air di dalam palka dapat menimbulkan kondensasi yang mengakibatkan timbulnya air atau keringat muatan. Didalam ruang muat terdapat satu bagian yang tidak kalah pentingnya yaitu lubang keringat muatan. Lubang keringat muatan (*bilge wells*) harus selalu dalam keadaan bersih dan kering.

Komponen-komponen *bilge wells* antara lain:

a. Saringan (*Strainer*)

Sebagai alat penyaring kotoran baik yang berupa padat, cair atau gas. Alat penyaring ini digunakan pada jalur pipa guna menyaring kotoran pada aliran sehingga aliran yang akan diproses lebih baik mutunya.



Gambar 2. 5 Saringan got palka MV. Belik Mas

Sumber : Dokumen Pribadi

b. Pipa penghisap

Sebuah alat yang digunakan untuk menyalurkan air dari satu tempat ke tempat lainnya menggunakan pompa.



Gambar 2. 6 Pompa Penghisap MV. Belik Mas

Sumber : Dokumen Pribadi

c. Pompa *bilges*

Salah satu jenis mesin untuk memindahkan zat yang berjenis cair melalui pipa dari suatu tempat ke tempat lainnya.

d. Lubang got (*Bilge box*)

Sebuah lubang atau tempat yang digunakan untuk penyimpanan keringat muatan.



Gambar 2. 7 Lubang got palka MV. Belik Mas

Sumber : Dokumen Pribadi

e. Alarm pendeteksi level air (*water ingress alarm system*)

Sebuah alat yang digunakan untuk mendeteksi tingginya level air pada suatu tempat dimana alarm tersebut ditempatkan.



Gambar 2. 8. Alarm Pendeteksi

Sumber : Dokumen Pribadi

2.1.3.4. Kondisi cuaca

Cuaca merupakan bagian kehidupan sehari-hari manusia di dunia, yang akan mempengaruhi aktivitas kegiatan bongkar muat yang sedang atau akan dilakukannya oleh kapal di dermaga ataupun pada saat kapal berlayar. Cuaca cerah menunjukkan langit dalam kondisi terang, sinar matahari terpecah terang dan pada umumnya tidak memiliki kendala bagi kapal untuk melakukan kegiatan bongkar muat di dermaga karena tidak ada pengaruh dari alam (angin, badai, gelombang) dan sebaliknya cuaca hujan yang berasal dari udara yang mengandung uap air, udara akan naik ke atas dan membentuk awan. Pada suhu tertentu uap air akan

mengembun menjadi titik-titik air, kemudian berubah menjadi air hujan. Pada saat kondisi hujan akan menghambat aktivitas kapal untuk melakukan bongkar muat karena dapat menyebabkan gelombang tinggi atau angin kencang sehingga dapat membahayakan muatan dan para pekerja.

2.1.4. Bongkar muat

Bongkar muat adalah salah satu kegiatan yang dilakukan dalam proses *forwarding*. Pekerjaan pemuatan barang-barang kedalam petikemas biasanya disebut sebagai *stuffing*, sedangkan operasi pembongkaran barang-barang biasanya disebut *stripping*. Menurut Gianto dan Martopo (1990; 30) bongkar muat merupakan jasa pelayanan membongkar dari atau ke kapal, dermaga, tongkang, *truck* dan memuat dari atau ke dermaga, tongkang, *truck* yang akan di tempatkan kedalam palka dengan menggunakan alat bongkar muat seperti *crane* atau derek yang berada diatas kapal ataupun di dermaga.

2.1.4.1. Bongkar

Bongkar merupakan suatu kegiatan mengambil muatan yang didaratkan oleh *crane* dari kapal ke dermaga atau memindahkan muatan dari dermaga ke gudang atau dari dermaga ke lapangan penumpukan. Bongkar juga dapat diartikan dengan menyusun atau menumpuk muatan di dalam lapangan penumpukan muatan.

2.1.4.2. Muat

Muat adalah kegiatan membawa muatan dari lapangan penumpukan muatan menuju ke kapal atau dermaga.

2.1.4.3. Prinsip memuat

Menurut Istopo (1999: 1) penataan atau *stowage* dalam istilah kepelautan merupakan salah satu bagian yang penting dari ilmu kecakapan pelaut. Menyusun (*stowage*) muatan di dalam kapal harus sedemikian rupa untuk dapat memenuhi persyaratan sebagai berikut:

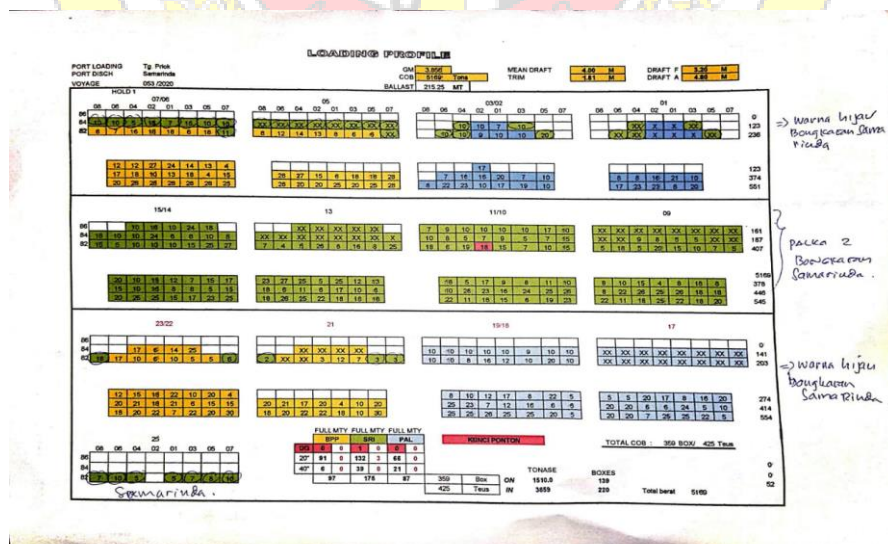
- Melindungi kapal (membagi muatan secara melintang dan membujur).
- Melindungi muatan agar tidak rusak saat dimuat selama berada di atas kapal, dan selama pembongkaran di pelabuhan tujuan.
- Melindungi awak kapal dan buruh yang dapat terjadi di atas kapal.
- *Stowage* harus dilakukan sedemikian rupa hingga *broken stowage* sekecil mungkin.
- Menjaga agar pemuatan dilaksanakan secara teratur dan sistematis untuk menghindari terjadinya *over stowage* dan *over carriage*, sehingga biayanya sekecil mungkin, dan bongkar muat dilaksanakan dengan cepat dan aman.

2.1.4.4. Penataan *container* di atas kapal

Dalam penataan *container* di atas kapal Muallim 1 mempersiapkan *bayplan* sebelum dilakukannya bongkar muat yang disetujui oleh *operational* atau orang darat yang

bertanggung jawab akan muatan. Berikut hal-hal yang diperhatikan dalam pembuatan *bayplan*:

- *Container* yang diangkat di atas geladak di tempatkan secara membujur searah haluan dan buritan.
- Penataan *container* tidak boleh melebihi sisi kapal.
- *Container* disusun dan diamankan sesuai dengan izin dari orang yang bertanggung jawab terhadap operasional kapal.
- Berat *container* tidak boleh melebihi kekuatan dari geladak atau *hatch cover* dimana *container* itu ditempatkan.
- Pada bagian atas ponton penutup palka atau *hatch cover* dipasang secara tetap tempat-tempat untuk mengaitkan *container base cone* atau sepatu *container*.



Gambar 2. 9 Bayplan MV. Belik Mas

Sumber : Dokumen Pribadi

2.1.5. Pelabuhan

2.1.5.1. Pengertian Pelabuhan

Pelabuhan sebagai salah satu unsur dalam penyelenggaraan pelayanan, merupakan tempat untuk menyelenggarakan pelayanan jasa kepelabuhanan, pelaksanaan kegiatan pemerintah dan kegiatan ekonomi lainnya, disusun secara terpadu untuk mewujudkan penyediaan jasa kepelabuhan sesuai dengan tingkat kebutuhan.

Menurut Gurning dan Budiyanto (2007), Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan dan sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan layanan jasa. Utamanya pelabuhan adalah tempat kapal bersandar, berlabuh, bongkar muat barang, dan tempat untuk naik turunnya penumpang yang menggunakan alat transportasi laut, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Kepelabuhanan meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertibana arus lalu lintas kapal, penumpang, dan muatan atau barang-barang,

keselamatan berlayar, tempat perpindahan intra dan antar moda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah.

Pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, pelabuhan memiliki peran sebagai berikut:

- a. Simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hirarkinya.
- b. Pintu gerbang kegiatan perekonomian.
- c. Tempat kegiatan alih moda transportasi.
- d. Penunjang kegiatan industri dan/atau muatan atau barang.
- e. Mewujudkan wawasan nusantara dan kedaulatan negara.
- f. Tempat distribusi, produksi, dan konsolidasi muatan.

2.1.5.2. Fungsi Pelabuhan

Fungsi pelabuhan adalah sebagai pintu gerbang dalam memasuki wilayah suatu negara dari sisi perairan. Pelabuhan memiliki peran strategis salah satu indikator maju atau tidaknya suatu negara. Pelabuhan dengan tingkat produktivitas dan efisien yang tinggi, maka pelabuhan tersebut akan memberikan kontribusi terhadap biaya logistik yang kecil. Fungsi-fungsi pelabuhan, diantaranya:

Pelabuhan sebagai *interface*, artinya pelabuhan merupakan tempat dua moda atau sistem transportasi laut dan transportasi darat. Hal ini juga berarti pelabuhan harus menyediakan berbagai fasilitas dan pelayanan jasa yang dibutuhkan untuk perpindahan barang dari kapal ke angkutan darat atau sebaliknya. Keandalan metode kerja serta alat transportasi yang digunakan merupakan suatu hal yang menentukan tingkat kelancaran, efisien aktivitas pelabuhan, dan tingkat kecepatan.

Pelabuhan sebagai *link* mempunyai arti pelabuhan sebagai salah satu mata rantai dari sistem transportasi. Pelabuhan memiliki fungsi sebagai *link*, artinya unit kerja yang merupakan bagian suatu sistem transportasi laut serta moda transportasi yang lain seperti darat, udara, kereta api.

Pelabuhan sebagai *gate away* (pintu gerbang) yang berarti sebagai pintu gerbang kapal-kapal yang memasuki pelabuhan terkena peraturan perundang-undangan dari negara atau daerah tempat pelabuhan tersebut berada, yaitu ketentuan-ketentuan bea cukai, imigrasi, karantina peraturan *import/eksport* dan sebagainya, yang memegang peranan penting bagi perekonomian negara atau suatu daerah.

Pelabuhan sebagai *entity*, artinya pelabuhan diharapkan dapat mendorong perdagangan, transportasi, pelayaran, dan

industri sebagai penunjang pertumbuhan perekonomian suatu daerah atau negara. Dimana jika pelabuhan dapat berjalan dengan baik maka akan tumbuh dan menyuburkan bidang usaha lainnya sehingga dapat menjadikan semua area pelabuhan menjadi zona industri yang maju terkait dengan kepelabuhanan.

2.2. Definisi Operasional

2.2.1. *Container* merupakan peti atau kotak besar dengan berbagai ukuran yang digunakan untuk memuat barang atau muatan.

2.2.2. Awak kapal yaitu anak buah kapal yang bertugas mengoperasikan kapal.

2.2.3. *Crane* merupakan sebuah alat yang digunakan untuk mengangkat atau memindahkan barang atau muatan secara tegak lurus maupun mendatar dan menurunkan muatan ketempat yang ditentukan.

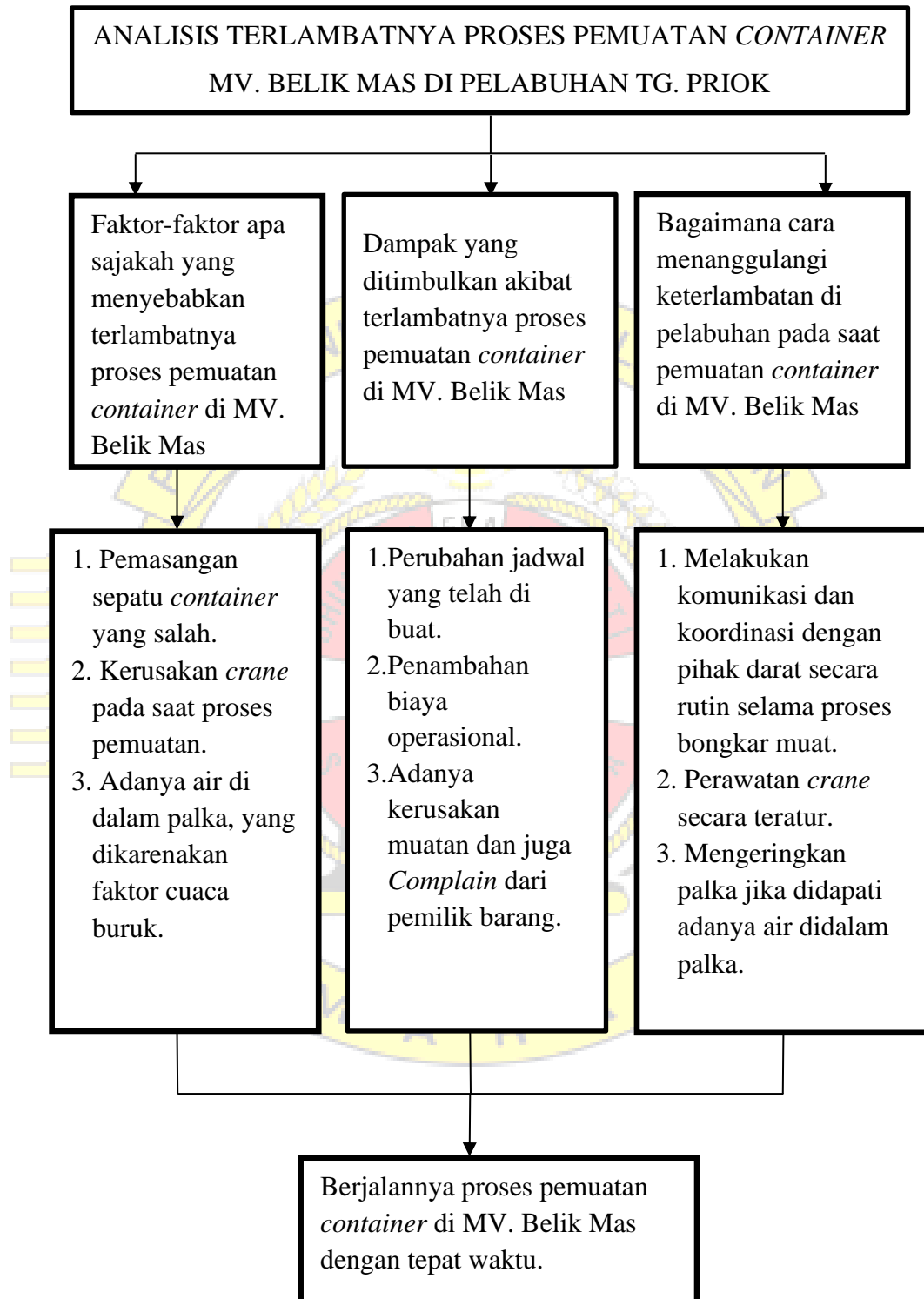
2.2.4. Palka adalah ruang muat yang berguna untuk menyimpan barang atau muatan di atas kapal.

2.2.5. *Hatch cover* merupakan penutup atas palka.

2.2.6. *Bilges* adalah suatu tempat dengan ukuran yang telah ditentukan untuk menampung berbagai kotoran dalam bentuk zat cair yang ada di kapal.

2.2.7. *Twistlock* merupakan salah satu sepatu *container* yang berguna untuk mengunci muatan satu dengan yang lainnya.

2.3. Kerangka Pikir



Tabel 2. 1 Kerangka Pikir

BAB V

PENUTUP

5.1. Simpulan

Berdasarkan hasil dari pembahasan, penguraian, dan penjelasan tentang analisis terlambatnya proses pemuatan *container* MV. Belik Mas di Pelabuhan Tanjung Priok yang sudah di jabarkan pada bab 1 sampai bab 4, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

- 5.1.1. Faktor penyebab terlambatnya proses pemuatan *container* MV. Belik Mas yaitu kesalahan pemasangan sepatu *container twistlock* dan kurangnya komunikasi antar pihak, kerusakan *crane* pada saat kegiatan bongkar muat, dan adanya air di dalam palka serta keadaan cuaca yang tidak mendukung.
- 5.1.2. Dampak yang timbulkan dari terlambatnya proses pemuatan *container* adalah berubahnya jadwal yang sudah dibuat sebelumnya yang mempengaruhi terlambatnya pemberangkatan kapal, penambahan biaya waktu dan biaya operasional, dan adanya *complain* dari pemilik barang.
- 5.1.3. Upaya yang dilakukan untuk menghindari adanya keterlambatan proses pemuatan *container* adalah adanya komunikasi dan koordinasi yang baik antar pihak serta adanya pengawasan saat kegiatan bongkar muat berlangsung, perawatan *crane* secara teratur, dan pengecekan palka secara berlaka yang dipastikan palka aman tidak ada air sebelum dilaksanakan pemuatan.

5.2. Saran

Setelah penulis melaksanakan penelitian dan pembahasan terkait terlambatnya proses pemuatan *container* MV. Belik Mas di Pelabuhan Tanjung Priok, penulis memberikan saran supaya kedepannya tidak terjadi lagi peristiwa terlambatnya proses pemuatan *container* dan juga dapat bermanfaat bagi pembaca. Berikut saran yang penulis berikan untuk semua pihak yang terkait dengan penelitian ini baik pihak kapal maupun pihak darat:

- 5.2.1. Meningkatkan komunikasi antara pihak darat dan pihak kapal maupun pihak darat dengan pihak darat dalam berbagai hal demi kelancaran operasional kapal, serta adanya koordinasi yang baik antar pihak untuk mengurangi adanya kesalah pahaman (*miscommunication*).
- 5.2.2. Pihak darat sebaiknya melakukan perawatan pada *crane* secara teratur dan terjadwal supaya tidak terjadi lagi kerusakan pada *crane* saat kegiatan bongkar muat berlangsung, dan memastikan *crane* dalam keadaan baik atau tidak rusak sebelum kegiatan berlangsung.
- 5.2.3. Pihak kapal sebaiknya melakukan pengecekan palka terutama pada bagian got palka secara berkala untuk di pastikan palka aman untuk dimuat *container*. Jika didapati adanya air di dalam palka, pihak kapal harus segera membuang air got supaya tidak meluap di dalam palka dan merusak muatan *container*.

DAFTAR PUSTAKA

- Martopo Arso dan Soegiyanto. 2004. *Penanganan Muatan*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Fakhurrozi. 2017. *Penanganan, Pengaturan, dan Pengamanan Muatan Kapal*. Semarang: Akademi Pelayaran Niaga Indonesia
- Azizi R.P. Dwiki. 2020. *Penanggulangan adanya air didalam palka*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Arso Martopo, dan Herry Gianto. 1990. *Pengoperasian Pelabuhan Laut*. Semarang: BPLP Semarang.
- Istopo. 1999. *Kapal dan Muatannya*. Jakarta: Koperasi Karyawan BP3IP.
- Burhanuddin Muhammad. 2018. *Penanganan Muatan Kapal*. Jakarta. Wordpress
- Rubiyanto. 2014. *Nautika*. Jakarta: Djangkar Penerbit Buku Maritim.
- Suzdayan. 2012. *Container Ships and Cargo Securing Training*. Jakarta: PT. Samudra Indonesia.
- Moleong, Lexy J. 2012. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Republik Indonesia. 2008. *Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*. Jakarta: Legalitas.
- Rinduwan. 2014. *Metode & Teknik Penyusunan Proposal Penelitian*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. 2017. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Tim Penyusun PIP Semarang. 2019. *Modul Rancangan Penelitian*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

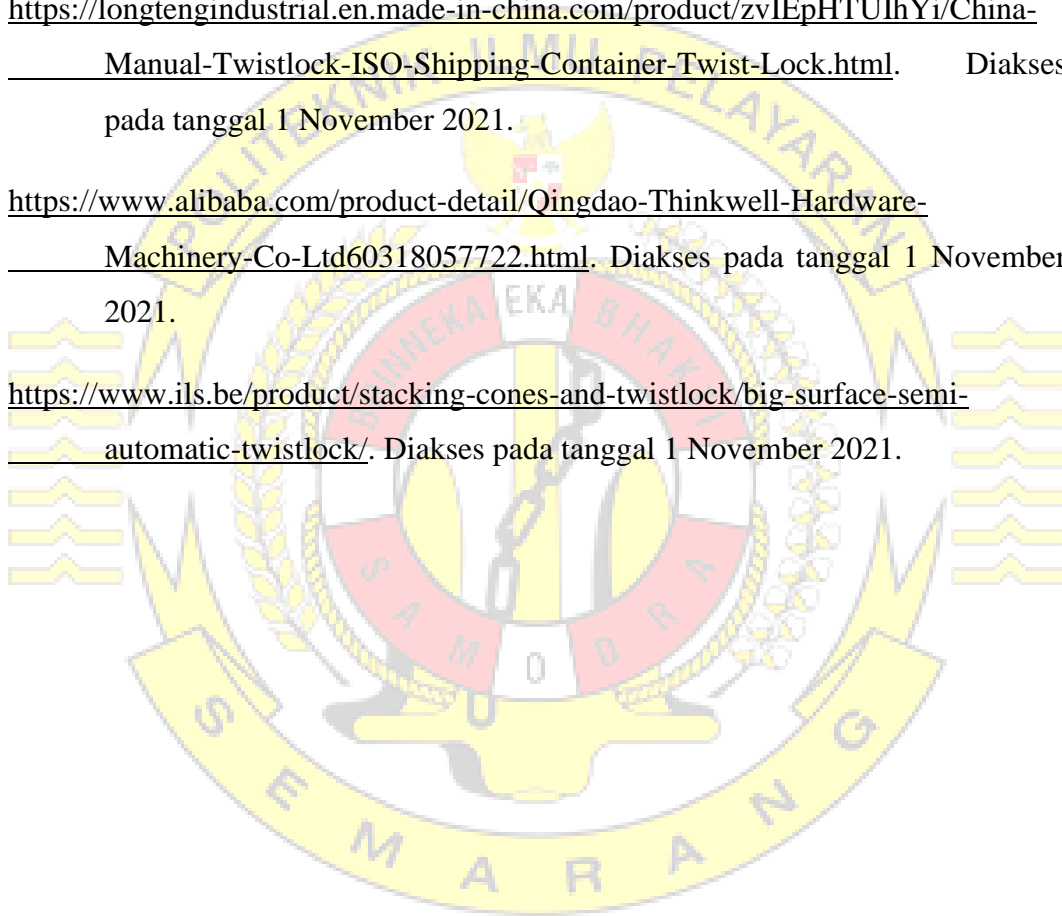
<https://WWW.maritimeworld.web.id/2013/10/Prinsip-Dasar-Memuat-dan-Istilah-Pada-Muatan.html>. (maritimeworld.web.id). Diterbitkan pada tanggal 22 Oktober 2013

[https://WWW.China Bottom Stacking Cone in Hold for Container Lashing - China Base Stacker, Bottom Stacker \(made-in-china.com\)](https://WWW.China%20Bottom%20Stacking%20Cone%20in%20Hold%20for%20Container%20Lashing%20-%20China%20Base%20Stacker,%20Bottom%20Stacker(made-in-china.com)) Diakses pada tanggal 1 November 2021.

<https://longtengindustrial.en.made-in-china.com/product/zvIEpHTUIhYi/China-Manual-Twistlock-ISO-Shipping-Container-Twist-Lock.html>. Diakses pada tanggal 1 November 2021.

<https://www.alibaba.com/product-detail/Qingdao-Thinkwell-Hardware-Machinery-Co-Ltd60318057722.html>. Diakses pada tanggal 1 November 2021.

<https://www.ils.be/product/stacking-cones-and-twistlock/big-surface-semi-automatic-twistlock/>. Diakses pada tanggal 1 November 2021.



DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN 1

SHIP'S PARTICULAR	
VESSEL NAME	: BELIK MAS (Ex. BODA 3)
TYPE	: Container Vessel NO.8180 DWT, 558 TEUs
OWNERS	: PT. PELAYARAN TEMPURAN EMAS TBK (IMO: 1296233)
MANAGEMENT	: PT. PELAYARAN TIRTAMAS EXPRESS (IMO: 1903936)
BUILDER/YARD NUMBER	: Ningbo Boda Shipbuilding Co. Ltd. Address: Paxiang West Road Hepu Town, Xiangshan County 315731, Zhejiang Province, Ningbo (Shipbuilding area), China, 80 1203
KEEL LAID	: 18 April 2012
LAUNCHING	: 14 October 2012
DELIVERY	: 06 December 2012
FLAG	: INDONESIA
PORT OF REGISTRY	: JAKARTA
OFFICIAL NO./MARK	: Registry No. : 2013 Pst No. 7734/L Selar : GT. 6640 No. 3513/Da
IMO NUMBER	: 9672363
CALL SIGN	: PDYH
INMARSAT-C ID	: 5250190774
MMSI	: 5250190774
CLASS/REGISTER NO.	: 0 K 1 REG. No. 109722 Class Notation: + A 100 P, SM
NUMBER OF HOLDS/HATCHES	: 3 Holds: 12 HC + 11 HC (P277 + 1 HC, 8P: 18.5m, L.S. 65m, T: 80 cm)
DIMENSION OF HATCHES	: No. 1 : 18.90 x 17.80 m and 6.4 x 12.4 m No. 2 : 25.20 x 17.80 m No. 3 : 25.20 x 17.80 m
LOA	: 119.00 met
LWL	: 117.40 met
LBP	: 115.00 met
BREADTH MOULDED	: 23.80 met
DEPTH MOULDED	: 7.30 met
HEIGHT OF AFTERWARD MAST	: met
TONNAGE	: GRT : 6640 NRT : 3718
DEAD WEIGHT (DWT)	: 8180 tons TPC : tons
LIGHT WEIGHT/LIGHT SHIP	: 3048.5 tons
SUMMER DRAFT	: 5.20 met
FREEBOARD	: 1761 mm (rule), 2122 mm (actual) at design draft 5.2 m
COMPARTMENT/CABIN CAP.	: 21 Persons
ANCHOR	: 2 Pcs.
BUNKER CAPACITY	
FO Tank	: Port: 189.7 m ³ Starb: 189.7 m ³
FO Day Tank	: No.1: 4.9 m ³ No.2: 7.1 m ³
FO Sett. Tank	: 11.7 m ³
DO Tank	: Port: 47.7 m ³ Starb: 47.7 m ³
DO Service Tank	: No.1: 4.0 m ³ No.2: 4.3 m ³
LO Circulating Tank	: 7.6 m ³
LO Tank	: 8.6 m ³
FRESH WATER	: 87.4 m ³
BALLAST	: 5033.8 m ³
/ The figures of bunker tank capacity are based on 100% volume /	
MAIN ENGINE	: Guangzhou/8320C6-6, 2060KW / 2800PS, 525RPM, by Guangzhou Diesel Engine Factory Co. Ltd. 4-stroke Combustion, 320 x 440 mm, 8 cyl, T/C VTR321-2P
GEAR BOX	: GWC52.62, ratio 3.449 : 1, by Chongqing Gear Box Co. Ltd.
AUXILIARY ENGINE	: 3 x Weichai/R61602Cd-2, 255 kW, 1000 RPM, 4-stroke 6 cylinders, by Weichai Heavy Machinery Co. Ltd.
EMERGENCY GENERATOR	: 1 x TD2268-6CD, 90kW, 1500rpm, by Weichai Heavy Machinery Co. Ltd.
SPEED / FUEL CONSUMPTION	: 10.5 knots
FIGURES BASED ON GOOD WEATHER CONDITION (MAX BEAUFORT 3 AND SEA STATE DOUGLAS 2) WITHOUT ANY ADVERSE CURRENT AND IN DEEP WATER ON A DRAFT OF 9.0 M.	
FUEL SPECIFICATION	: HFO 180 cst
CONTAINER INTAKE	: TOTAL : 558 TEUs DWCC : 7800 MT UNDER DECK : 246 TEUs ON DECK : 312 TEUs
REEFER PLUG	: 50
CONTAINER STACK WEIGHT	:
PARTICULARS IS GIVEN IN GOOD FAITH BUT UNDERSTOOD TO BE "ABOUT"	

Gambar 1. Ship particular MV. Belik Mas

LAMPIRAN 2

PT TELUK SURABAYA										039 CREW LIST									
Name of Vessel : BELIK MAS										Voy. No. : 48									
Flag / Standard : Indonesia										Agreed Details : PT TELUK SURABAYA									
Company / Trade Registration : PT TELUK SURABAYA										Agreed Contact No. : 081112018119K									
IMO / MMSI : 6040 / 70000000										Agreed Contract No. : 1411718									
Arrival Date / Tanggal Tiba : 20/02/20										Ship Type / Tipe Kapal : CONTAINER SHIP									
Departure Date / Tanggal Berangkat : 20/02/20										Email of Ship : web@belik-mas.com									
Last Port of Call / Port Asal : Jakarta										Head Port of Call / Port Tujuan : Banyuwangi									
No.	Name / Nama	Sex	Rank	Date of Birth / Tanggal Lahir	Date of Sign On	Nationality	No. of O.C.C	Passport No.	Agreement No.	Signature / Tanda Tangan	Signature / Tanda Tangan	Signature / Tanda Tangan	Signature / Tanda Tangan	Signature / Tanda Tangan	Signature / Tanda Tangan	Signature / Tanda Tangan	Signature / Tanda Tangan	Signature / Tanda Tangan	Signature / Tanda Tangan
1	Capt. Arman Haryanto	M	Master	24-Aug-69	18-Dec-19	Indonesia	62000430710214	81112018119K	1411718	F 241480	20-Jan-22								
2	1st Officer	F	Chief Officer	3-Aug-74	30-Jul-20	Indonesia	62000430710214	1411718	1411718	F 004133	27-Oct-20								
3	2nd Officer	M	2nd Officer	1-Oct-91	30-Jul-20	Indonesia	62000430710214	1411718	1411718	F 141718	4-Jun-21								
4	3rd Officer	M	3rd Officer	4-Nov-94	25-Mar-20	Indonesia	62112020100218	1411718	1411718	D 070208	3-Jun-22								
5	Chief Engineer	M	Chief Engineer	14-Jul-75	30-Jul-20	Indonesia	62000430710214	1411718	1411718	F 040887	8-Jan-21								
6	1st Engineer	M	1st Engineer	14-Jul-80	5-May-20	Indonesia	62000430710214	1411718	1411718	F 003070	24-Sep-21								
7	2nd Engineer	M	2nd Engineer	24-Jan-95	19-Jul-20	Indonesia	62112011010218	1411718	1411718	F 003413	18-Mar-22								
8	3rd Engineer	M	3rd Engineer	25-Jan-87	13-Feb-20	Indonesia	62112011010218	1411718	1411718	E 044787	1-Feb-21								
9	4th Engineer	M	4th Engineer	19-Jul-90	19-Jul-20	Indonesia	62112011010218	1411718	1411718	E 003040	21-Oct-21								
10	Chief Mate	M	Chief Mate	9-Jul-85	18-Dec-20	Indonesia	62112011010218	1411718	1411718	F 480216	10-Sep-21								
11	1st Mate	M	1st Mate	11-Nov-85	20-Aug-20	Indonesia	62112011010218	1411718	1411718	G 000945	29-Jul-20								
12	2nd Mate	M	2nd Mate	19-Oct-90	24-Feb-20	Indonesia	62112011010218	1411718	1411718	C 074024	23-Jun-21								
13	3rd Mate	M	3rd Mate	1-Sep-86	8-Aug-20	Indonesia	62112011010218	1411718	1411718	E 060014	10-Feb-21								
14	Deck Officer	M	Deck Officer	23-Feb-84	18-Jul-20	Indonesia	62112011010218	1411718	1411718	F 210248	15-Feb-22								
15	Deck Officer	M	Deck Officer	2-Sep-79	19-Mar-20	Indonesia	62112011010218	1411718	1411718	F 280204	27-Sep-22								
16	Deck Officer	F	Deck Officer	29-Jan-20	19-Jul-20	Indonesia	62112011010218	1411718	1411718	F 141457	28-May-21								
17	Deck Officer	F	Deck Officer	9-Jan-00	19-Jul-20	Indonesia	62112011010218	1411718	1411718	F 241828	27-Jun-22								
18	Deck Officer	M	Deck Officer	15-Feb-00	10-Mar-20	Indonesia	62112011010218	1411718	1411718	F 200803	20-Dec-22								
19																			
20																			
21																			
22																			
23																			
24																			
25																			

Gambar 2. Crew List MV. Belik Mas

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Nama : Patricia Angela Unzila Gunarto

NIT : 541711106344 N

Tempat/Tanggal Lahir : Semarang, 09 Januari 2000

Jenis Kelamin : Perempuan

Agama : Islam

Nama Orang Tua

Nama Ayah : Bayu Miswa Gunarto

Nama Ibu : Sri Ucik Susanti

Alamat : Jl. Medoho Safari No.20, Semarang.

Riwayat Pendidikan

1. SD Negeri Kartini 03 : 2005 - 2011

2. SMP PMS Kendal : 2011 - 2014

3. SMA Kesatrian 2 : 2014 - 2017

4. PIP Semarang : 2017 - sekarang

Pengalaman Praktek Laut

1. Perusahaan Pelayaran : PT. Asian Marine Temaas

2. Alamat : Jl. Yos Sudarso kav.33, Tanjung Priok, Jakarta Utara

3. Nama Kapal : MV. Sendang Mas & MV. Belik Mas

4. Masa Layar : 25 September 2019 – 20 Desember 2020