



**DAMPAK JEBOLNYA TANGGUL TERHADAP
KEGIATAN DI TERMINAL PETI KEMAS SEMARANG
(STUDI KASUS: PT. LAMICITRA NUSANTARA)**

SKRIPSI

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

Oleh

ROBI MAULANA HAFIZUDDIN
NIT. 551811316725 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
TAHUN 2022**

HALAMAN PERSETUJUAN
DAMPAK JEBOLNYA TANGGUL TERHADAP KEGIATAN DI
TERMINAL PETI KEMAS SEMARANG (STUDI KASUS: PT.
LAMICITRA NUSANTARA)

Disusun Oleh:

ROBI MAULANA HAFIZUDDIN
551811316725 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 11 Agustus 2022

Dosen Pembimbing I

Materi



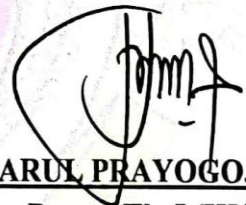
OKVITA WAHYUNI, S.ST. M.M.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 1970410 201012 1 002

Dosen Pembimbing II

Penulisan



DARUL PRAYOGO, M.Pd.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19850618 201012 1 001

Mengetahui
Ketua Program Studi Tatalaksana Angkutan
Laut dan Kepelabuhan



Dr. NUR ROHMAH, S.E., M.M.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19750318 200312 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “ **DAMPAK JEBOLNYA TANGGUL TERHADAP KEGIATAN DI TERMINAL PETI KEMAS SEMARANG (STUDI KASUS: PT. LAMICITRA NUSANTARA)**” karya:

nama : ROBI MAULANA HAFIZUDDIN

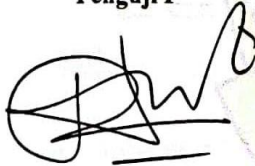
NIT : 551811316725 K

program studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)

telah dipertahankan dihadapan Panitia Penguji Skripsi Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK), Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari *Kamis* tanggal *11 Agustus* 2022.

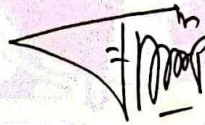
Semarang, Agustus 2022

Penguji I



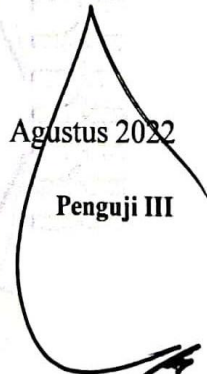
RETNO HARIYANTI, S.Pd., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19741018 199803 2 001

Penguji II



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

Penguji III



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

Mengetahui
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. DIAN WAHDIANA, M.M.
Pembina TK. I (IV/b)
NIP. 19700711 199803 1 003

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

nama : Robi Maulana Hafizuddin

NIT : 551811316725 K

program studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)

Skripsi dengan judul “Dampak jebolnya tanggul terhadap kegiatan di Terminal Peti Kemas Semarang (Studi kasus: PT. Lamicitra Nusantara)”.

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, 11 Agustus 2022

Yang menyatakan



ROBI MAULANA HAFIZUDDIN
NIT. 551811316725 K

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto:

1. Man Jadda Wa Jada. (A. Fuadi)
2. Kegagalan terbesar adalah apabila tidak pernah berani untuk mencoba.
3. Percayalah bahwa disetiap cobaan yang menimpa dirimu, ada rahmat yang telah Allah siapkan.

Persembahan:

1. Kedua orang tuaku, Bapak Samsuddin dan Ibu Darsona yang senantiasa mendukung, mendoakan dan menjadi semangat dalam hidup penulis.
2. Ketiga adikku, Rani Syahida Noorsyamsud, Muammar Rizki Assalamuddin dan Rara Assyifa Nadin yang senantiasa mendoakan dan memberikan semangat kepada penulis.
3. Ferial Sarah Wulansari yang telah membantu, mendukung, dan memberikan semangat kepada penulis.
4. Muhammad Reza Setiawan, Andika Putra Suranta Ginting dan Habil Saleh Tambunan yang telah membantu dan mendukung penulis.
5. Almamaterku, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

PRAKATA

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Assalamu'alaykum Warohmatullahi Wabarokatuh.

Segala puji dan rasa syukur, yang penulis lakukan sebagai bentuk pujian kepada Allah, Tuhan Yang Maha Esa atas segala limpahan nikmat, karunia dan rahmat-Nya, sehingga penulis mampu menyelesaikan dan menuntaskan penulisan skripsi yang berjudul **“Dampak Jebolnya Tanggul Terhadap Kegiatan Di Terminal Peti Kemas Semarang (Studi Kasus: PT. Lamicitra Nusantara)”**. Skripsi ini disusun guna memenuhi persyaratan dalam meraih dan memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) dalam bidang Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (TALK) serta untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV (D. IV) TALK di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam menyelesaikan penyusunan skripsi ini, penulis mendapat banyak dukungan, bantuan, bimbingan, arahan dan beberapa saran dari beberapa pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini, dengan penuh rasa hormat penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Bapak Capt. Dian Wahdiana, M.M selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

2. Ibu Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M. selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK) di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Ibu Okvita Wahyuni S.ST., M.M selaku Dosen Pembimbing Materi yang dengan sabar dan penuh tanggung jawab telah memberikan waktu, dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.
4. Bapak Darul Prayogo M.Pd selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan yang telah memberikan bimbingan dan arahan dalam penyusunan skripsi ini.
5. Bapak, Ibu, dan adik penulis yang senantiasa memberikan doa, dukungan, dan motivasi kepada penulis dalam penyusunan skripsi ini.
6. Bapak dan Ibu dosen yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang bermanfaat kepada penulis selama melaksanakan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
7. Bapak Kuntaufan Didik R yang telah membantu, mengarahkan, dan memberi masukan dan saran kepada penulis dalam penyusunan skripsi ini.
8. Seluruh taruna dan taruni angkatan 55 yang telah membantu dalam penyusunan skripsi.
9. Seluruh pihak yang telah membantu dan ikut andil dalam penyelesaian penulisan skripsi yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu.

Demikian prakata dari penulis, dengan segala kerendahan hati, penulis menyadari masih banyak kekurangan sehingga penulis mengharapkan adanya

saran dan masukan yang bersifat membangun guna kesempurnaan skripsi yang penulis susun ini. Penulis berharap semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi seluruh pembaca dan dapat menjadi literasi maupun pustaka di perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Wassalamu'alaykum Warohmatullahi Wabarokatuh.

Semarang, 2022

Penulis

ROBI MAULANA HAFIZUDDIN
NIT. 551811316725 K



ABSTRAKSI

Hafizuddin, Robi Maulana, NIT. 551811316725 K, 2022, “*Dampak jebolnya tanggul terhadap kegiatan di Terminal Peti Kemas Semarang (Studi kasus: PT. Lamicitra Nusantara)*”, Skripsi, Program Diploma IV, Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Okvita Wahyuni, S.ST., M.M., Pembimbing II: Darul Prayogo, M.Pd.

Jebolnya tanggul PT. Lamicitra Nusantara di kawasan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang merupakan kejadian luar biasa pada Senin, 23 Mei 2022. Derasnya air yang masuk dari tanggul yang jebol mengakibatkan tergenangnya kawasan di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang yang berdampak pada infrastruktur dan kegiatan yang ada di sekitar pelabuhan salah satunya di Terminal Peti Kemas Semarang. Kegiatan yang terdampak akibat dari kejadian itu adalah kegiatan bongkar muat dan *delivery/receiving*. Karena kegiatan tersebut terhambat sehingga mengakibatkan kerugian pada Terminal Peti Kemas Semarang dan juga terhadap pemilik barang. Penelitian ini bertujuan untuk mengambil tindakan atau kebijakan dari kejadian tersebut agar kejadian ini tidak terjadi kembali dimasa yang akan datang sehingga tidak menyebabkan kerugian kepada pihak manapun.

Metode penelitian yang digunakan pada skripsi ini adalah metode kualitatif. Sumber data penelitian diperoleh dari data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data melalui observasi, studi pustaka, dokumentasi, dan wawancara yang dilakukan penulis setelah kejadian terjadi, dikarenakan dampak yang ditimbulkan cukup besar dari kejadian tersebut. Penulis melakukan wawancara dengan tiga narasumber dari bidang berbeda terkait kejadian tersebut. Lokasi penulis melakukan penelitian yaitu di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, Kota Semarang, Jawa Tengah dan waktu penelitian pada 1 Juni 2022 hingga 31 Juli 2022.

Faktor yang menyebabkan tanggul PT. Lamicitra Nusantara jebol adalah tingginya debit air pasang disertai dengan gelombang tinggi pada saat itu serta dari faktor tanggul yang harus dilakukan pemeliharaan karena terdapat retak rambut serta rembesan air laut pada tanggul. Upaya dari pengelola pelabuhan terhadap kejadian itu adalah dengan membangun tanggul permanen dengan struktur lebih kuat dan lebih tinggi dari tanggul sebelumnya dan melakukan pengawasan secara berkala terhadap bangunan tanggul agar saat ditemukan kerusakan pada tanggul dapat segera diperbaiki sehingga *lifetime* dari tanggul dapat bertahan lama.

Kata Kunci: Tanggul jebol, banjir rob, terminal peti kemas semarang, bongkar muat

ABSTRACT

Hafizuddin, Robi Maulana, NIT. 551811316725 K, 2022, “*The impact of a broken embankment on activities at the Semarang Container Terminal (Case study: PT. Lamicitra Nusantara)*”, Thesis, Diploma IV Program, Marine and Port Management Study Program, Semarang Shipping Science Polytechnic, Advisor I: Okvita Wahyuni, S.ST., MM, Advisor II: Darul Prayogo, M.Pd.

The collapse of the embankment of PT. Lamicitra Nusantara in the Tanjung Emas Port area of Semarang was an extraordinary event on Monday, May 23, 2022. The heavy water entering from the broken embankment resulted in the flooding of the area at the Tanjung Emas Port of Semarang which had an impact on infrastructure and activities around the port, one of which was in Terminal Semarang Container. Activities affected as a result of this incident are loading and unloading activities and *delivery/receiving activities*. Because these activities were hampered, resulting in losses to the Semarang Container Terminal and also to the owner of the goods. This study aims to take action or policy from the incident so that this incident does not happen again in the future so that it does not cause harm to any party.

The research method used in this thesis is a qualitative method. Sources of research data obtained from primary data and secondary data. The technique of collecting data is through observation, literature study, documentation, and interviews conducted by the author after the incident occurred, because the impact caused is quite large from the incident. The author conducted interviews with three sources from different fields related to the incident. The location of the research is at Tanjung Emas Port, Semarang, Semarang City, Central Java and the research time is from June 1, 2022 to July 31, 2022.

The factors that cause the embankment of PT. Lamicitra Nusantara breaking down was high tidal water discharge accompanied by high waves at that time and from the embankment factor that had to be renovated because there were hair cracks and seawater seepage on the embankment. Efforts from the port manager to this incident are to build a permanent embankment with a structure that is stronger and higher than the previous embankment and to carry out regular supervision of the embankment building so that when damage is found to the embankment it can be repaired immediately so that *lifetime* of the embankment can last a long time.

Keywords: broken embankment, tidal flood, Semarang container terminal, loading and unloading

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
ABSTRAKSI.....	ix
ABSTRACT	x
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR GAMBAR.....	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xv
BAB I. PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Fokus Penelitian	5
C. Rumusan Masalah	6
D. Tujuan Penelitian.....	6
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	6
BAB II. KAJIAN TEORI.....	8
A. Deskripsi Teori.....	8
B. Kerangka Penelitian.....	33

BAB III. METODE PENELITIAN	35
A. Metode Penelitian.....	35
B. Tempat Penelitian.....	37
C. Sumber Data Penelitian	38
D. Teknik Pengumpulan Data.....	40
E. Instrumen Penelitian	44
F. Teknik Analisis Data Kualitatif	45
G. Pengujian Keabsahan Data.....	48
BAB IV. HASIL PENELITIAN.....	49
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	49
B. Deskripsi Data	52
C. Temuan.....	62
D. Pembahasan Hasil Penelitian	63
BAB V. SIMPULAN DAN SARAN.....	77
A. Simpulan.....	77
B. Keterbatasan Penelitian	78
C. Saran.....	78
DAFTAR PUSTAKA.....	79
LAMPIRAN-LAMPIRAN.....	81
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	118

DAFTAR TABEL

Tabel	4.1.	Perbandingan Dengan Penelitian Terdahulu.....	49
-------	------	---	----



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1.	<i>General Purpose Container</i>	18
Gambar 2.2.	<i>Open-Side Container</i>	18
Gambar 2.3.	<i>Open-Top Container</i>	19
Gambar 2.4.	<i>Ventilated Container</i>	20
Gambar 2.5.	<i>Insulated Container</i>	21
Gambar 2.6.	<i>Reefer Container</i>	21
Gambar 2.7.	<i>Heated Container</i>	22
Gambar 2.8.	<i>Tank Container</i>	23
Gambar 2.9.	<i>Dry bulk container</i>	23
Gambar 2.10.	<i>Flat rack container</i>	24
Gambar 2.11.	<i>Platform Based Container</i>	25
Gambar 2.12.	<i>Collapsible Container</i>	25
Gambar 2.13.	<i>Air Mode Container</i>	26
Gambar 2.14.	Kerangka Penelitian	34
Gambar 4.1.	Struktur Organisasi Terminal Peti Kemas Semarang	58
Gambar 4.2.	Monitoring Pasang Surut Harian	66
Gambar 4.3.	Terminal Peti Kemas Tergenang Banjir Rob.....	69
Gambar 4.4.	Antrian Karena Akses Jalan Tergenang Banjir.....	72
Gambar 4.5.	Sketsa Pembuatan Tanggul Permanen Oleh PT. Pelindo	74

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Tampilan depan gedung PT. Pelindo Terminal Peti Kemas Semarang	81
Lampiran 2	Tampilan depan gedung ARTG CONTROL AREA PT. Pelindo Terminal Peti Kemas Semarang	82
Lampiran 3	Tampilan depan gedung Stasiun Meteorologi Maritim Tanjung Emas Semarang	83
Lampiran 4	Foto bersama narasumber bapak Kuntaufan Didik R.....	84
Lampiran 5	Foto bersama narasumber bapak Ganis Eruthjahjo	85
Lampiran 6	Foto bersama narasumber Bapak Dody W.A	86
Lampiran 7	Antrian <i>Truck Trailer</i> untuk memasuki <i>gate</i>	87
Lampiran 8	<i>Gate</i> Pelabuhan Tanjung Emas tergenang banjir rob	88
Lampiran 9	Jalan masuk ke Terminal Peti Kemas masih tergenang banjir rob.....	89
Lampiran 10	Notulen koordinasi penanganan banjir di Pantai Utara Jawa Tengah	90
Lampiran 11	Surat perjanjian HPL PT. Pelindo dan PT. Lamicitra Nusantara	93
Lampiran 12	<i>Berthing Plan</i> dari saat kejadian hingga kapal selesai melakukan kegiatan bongkar muat	94
Lampiran 13	Pengerjaan pembuatan tanggul permanen oleh PT. Pelindo	100
Lampiran 14	Hasil wawancara dengan narasumber.....	105

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Jebolnya tanggul di PT. Lamicitra Nusantara disebabkan oleh banjir rob yang mengakibatkan kawasan sekitar pelabuhan tergenang. Tanggul laut tersebut tidak dapat menahan derasny air laut yang masuk, sehingga menyebabkan air setinggi dua meter merendam sebagian kota semarang. Kejadian tersebut memperparah ketinggian air yang masuk ke kawasan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

Akibat dari kejadian tersebut tidak sedikit warga yang terjebak oleh genangan air rob dan beberapa dari mereka harus merelakan harta bendanya tergenang air serta memilih menyelamatkan dirinya. Terdapat juga beberapa kawasan yang berada di sekitar pelabuhan terdampak dari banjir rob tersebut. Terhitung terdapat delapan titik lokasi yang terdampak oleh banjir air laut, antara lain yaitu Jl. Coaster, depan pos 1, depan polsek Kawasan Pelabuhan Tanjung Emas, Jl. Deli, Terminal Semarang, Dok Koja Bahari, Dermaga Nusantara serta kawasan PT. Lamicitra Nusantara.

Jebolnya tanggul juga melumpuhkan aktivitas yang ada di sekitar pelabuhan. Kegiatan operasional proses bongkar muat dan *delivery/receiving* terkendala dan terhambat di Terminal Peti Kemas akibat dari banjir rob tersebut bahkan salah satu kegiatan di kawasan berikat PT. Lamicitra Nusantara di Semarang terhenti sehingga para karyawan di

perusahaan tersebut dipulangkan untuk mengantisipasi dampak banjir air laut. Terdapat juga puluhan peti kemas yang berada di Pelabuhan Tanjung Emas tergenang banjir rob yang terjadi diiringi dengan gelombang tinggi, dan diperparah dengan jebolnya tanggul di kawasan pelabuhan.

Kejadian jebolnya tanggul jebolnya tanggul Situ Gintung di daerah Cireundeu, Tangerang Selatan, Banten pada Jumat, 27 Maret 2009 kembali menambah daftar bencana alam yang terjadi di Indonesia dalam beberapa tahun terakhir ini. Lebih dari seratus korban jiwa meninggal dan ratusan korban lainnya mengalami luka-luka dalam musibah ini. Selain itu tercatat sebanyak 260 keluarga kehilangan tempat tinggal akibat air bah bagaikan tsunami yang menghantam daerah tersebut.

Sea dike atau yang biasa dikenal orang umum dengan tanggul laut, merupakan sejenis tembok yang posisinya miring yang berfungsi untuk mengatur muka air laut, tanggul merupakan buatan manusia maupun alam. Pembuatan tanggul bertujuan untuk melindungi daratan pantai yang kondisi geografis permukaannya rendah terhadap genangan air pasang, gelombang maupun badai.

Dikarenakan dataran di pesisir pantai sering mengalami banjir, untuk mencegah hal tersebut maka dibuatlah tanggul. Tanggul ini memegang peranan penting karena di sejumlah daerah di pesisir pantai, permukaan air laut ketika banjir akan selalu lebih tinggi dari sekitar wilayah tersebut. Disamping itu tanggul juga memiliki fungsi sebagai pengatur arah aliran air laut sehingga tidak menimbulkan banjir.

Pembangunan infrastruktur tanggul merupakan salah satu pendukung utama dalam mengatasi banjir dan rob. Sebagai dari salah satu kepentingan bagi sistem pengendalian banjir, tanggul memberikan nilai yang tak kalah penting dalam meningkatkan perkembangan kegiatan sosial dan wilayah. Menurut (Fahlevi, 2018), tanggul adalah suatu konstruksi yang gunanya untuk melindungi warga yang tinggal di pesisir pantai atau di pinggiran sungai dari datangnya banjir dan rob.

Di Pelabuhan Tanjung Emas sendiri pembuatan sarana tanggul laut (*sea dike*) sangat penting, dikarenakan letak geografis Kota Semarang itu sendiri yang menyebabkan banjir rob menjadi fenomena alam yang selalu terjadi di wilayah pesisir pantura Jawa Tengah setiap tahun nya. Banjir rob terjadi akibat tanah di sekitar wilayah pesisir mengalami penurunan permukaan tanah (*land subsidence*) dan ketika air laut pada kondisi pasang serta terjadinya kenaikan permukaan air laut (*sea level rise*).

Kondisi tingginya gelombang yang disebabkan oleh angin yang berhembus kencang juga dapat memperburuk fenomena dari banjir rob itu sendiri. Beberapa faktor lain juga mempengaruhi terjadinya fenomena banjir rob diantaranya: pemanasan global (*global warming*) yang mencairnya es di wilayah Kutub Utara maupun Kutub Selatan, gaya pengaruh dari gravitasi matahari dan bulan serta benda-benda yang ada di angkasa, intensitas dari abrasi, serta kerusakan dari pembuangan massa air (*drainase*). Dampak akibat banjir rob itu sendiri mencakup beberapa segi dari kehidupan seperti

mengubah kondisi fisik wilayah yang terdampak, penurunan kualitas dari daerah yang terdampak, serta kerugian ekonomi di wilayah tersebut.

Kerugian akibat banjir rob yang berlaku di kawasan Pelabuhan Tanjung Emas meliputi beberapa kegiatan operasional di Terminal Peti Kemas harus dihentikan sementara, dikarenakan akses jalan menuju terminal tergenang oleh banjir rob, selain itu karena peralatan bongkar muat yang dioperasikan oleh terminal menggunakan tenaga listrik karena tergenang oleh air juga dimatikan. Proses penumpukan peti kemas juga dilakukan secara manual, pada saat air naik sistem otomatis akan dimatikan karena panel listrik tergenang air. Sehingga proses kegiatan bongkar muat peti kemas menjadi tidak optimal serta menghabiskan waktu yang lebih panjang dari yang seharusnya.

Kegiatan bongkar muat peti kemas sendiri menjadi kegiatan terpenting dari sekian banyak kegiatan untuk perekonomian dari segmen ekspor impor yang ada di Indonesia untuk memperlancar arus kegiatan lalu lintas angkutan peti kemas dan kargo serta untuk mempermudah jalur rantai pasok khususnya dalam perdagangan internasional. Pelabuhan Tanjung Emas Semarang merupakan salah satu pelabuhan utama dan merupakan pintu gerbang perekonomian Jawa Tengah dan sekitarnya baik domestik maupun internasional.

Pelabuhan Tanjung Emas merupakan salah satu pelabuhan besar yang ada di Indonesia yang menangani penumpang, kargo umum dan juga penanganan bongkar muat kontainer. Kapasitas pengiriman kargo yang

menggunakan kontainer melalui pelabuhan Tanjung Emas terjadi peningkatan dari tahun ke tahun dikarenakan letak dari pelabuhan ini sendiri yang strategis karena dihimpit oleh dua pelabuhan besar yaitu Pelabuhan Tanjung Priok dan Tanjung Perak di berada di sebelah barat Pulau Jawa dan timur Pulau Jawa.

Selain itu, Pelabuhan Tanjung Emas juga merupakan pelabuhan keberangkatan dan singgah yang ada di Provinsi Jawa Tengah. Serta peran dan juga fungsi dari pelabuhan ini sangat didorong oleh eksistensi dan kemampuan dari daerah *hinterland*-nya yaitu wilayah Provinsi Jawa Tengah, Daerah Istimewa Yogyakarta, wilayah bagian barat Jawa Timur dan wilayah bagian timur Jawa Barat.

Atas alasan itulah saya sebagai penulis ingin mengangkat serta membahas penyebab jebolnya tanggul serta upaya yang diambil oleh pengelola pelabuhan terhadap jebolnya tanggul PT. Lamicitra Nusantara yang berdampak pada kegiatan di TPKS dan menuangkannya dalam skripsi saya yang berjudul “Dampak Jebolnya Tanggul Terhadap Kegiatan Di Terminal Peti Kemas Semarang (Studi kasus: PT. Lamicitra Nusantara)”.

B. Fokus Penelitian

Pada penulisan karya tulis ilmiah ini penulis hanya memfokuskan pembahasan tentang dampak dari jebolnya tanggul PT. Lamicitra Nusantara terhadap kegiatan di Terminal Peti Kemas Semarang (TPKS).

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan dari uraian latar belakang yang telah dijelaskan diatas maka disusunlah beberapa permasalahan yang timbul sebagai berikut:

- a. Apa penyebab jebolnya tanggul PT. Lamicitra Nusantara di Semarang?
- b. Apa saja dampak terhadap kegiatan di Terminal Peti Kemas Semarang?
- c. Bagaimana upaya pengelola pelabuhan terkait dampak yang ditimbulkan akibat jebolnya tanggul terhadap Terminal Peti Kemas Semarang?

D. Tujuan Penelitian

Dalam penyusunan skripsi ini, adapun beberapa tujuan yang hendak penulis capai antara lain:

- a. Untuk mengetahui penyebab jebolnya tanggul PT. Lamicitra Nusantara di Semarang
- b. Untuk mengetahui apa saja dampak terhadap kegiatan di Terminal Peti Kemas Semarang
- c. Untuk mengetahui upaya pengelola pelabuhan terkait dampak yang ditimbulkan akibat jebolnya tanggul terhadap Terminal Peti Kemas Semarang

E. Manfaat Hasil Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian skripsi ini yang ditulis sebagai berikut:

a. Manfaat secara teoritis:

- 1). Dapat memperdalam ilmu pengetahuan serta memperlihatkan sebuah gambaran umum untuk kampus Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang tentang akibat dari jebolnya tanggul laut terhadap kegiatan di Terminal Peti Kemas Semarang.

d. Sebagai pengetahuan kepada seluruh *civitas academica* Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dan pembaca bagaimana upaya pengelola pelabuhan terkait dampak yang ditimbulkan dari jebolnya tanggul terhadap Terminal Peti Kemas Semarang.

b. Manfaat secara praktis:

- Bagi PT. Pelindo dan PT. Lamicitra Nusantara diharapkan hasil dari penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan referensi serta masukan pentingnya pengawasan dan pemeliharaan terhadap tanggul guna menunjang kelancaran kegiatan di Terminal Peti Kemas Semarang.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Sebagai faktor pendukung dan pengetahuan skripsi mengenai jebolnya tanggul PT. Lamicitra Nusantara terhadap kegiatan di Terminal Peti Kemas Semarang (TPKS), maka perlu diketahui serta diberikan penjelasan atau uraian beberapa teori penunjang yang diambil oleh penulis untuk mempermudah dan menyempurnakan penulisan pada skripsi ini sehingga dapat menjawab rumusan masalah yang diteliti secara teoritis.

1. Pengertian Jebol

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), arti kata jebol adalah “1. terangkat dari tempat tertanam (tentang tanaman) sampai ke akar-akarnya; 2. Rusak parah (terbongkar) hingga tidak berfungsi (tentang tanggul air, dinding, dan sebagainya) karena tidak mampu menahan benturan keras yang melanda; 3. tidak mampu menahan serangan lawan (misalnya dalam pertandingan)”. Berdasarkan pengertian dari KBBI tersebut maka dapat disimpulkan bahwa pengertian dari kata jebol adalah suatu kejadian yang dimana pada kejadian itu tidak mampu untuk menahan atau mempertahankan. Jebol dapat diartikan sebagai sesuatu yang sudah tidak mampu untuk menahan sehingga tertembus akibat hantaman dari hal tertentu (Nadin, 2014).

Pada penulisan skripsi yang akan saya kerjakan ini, kata jebol yang dimaksud adalah jebolnya tanggul PT. Lamicitra Nusantara terhadap kegiatan di Terminal Peti Kemas Semarang akibat debit air yang tinggi.

2. Pengertian Kegiatan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), kegiatan memiliki makna yang berarti adalah aktivitas, usaha, dan pekerjaan atau kekuatan dan ketangkasan serta kegairahan. Dan merujuk juga pada suatu kejadian atau peristiwa yang pada umumnya tidak dilakukan secara terus menerus.

Menurut Sriyono dalam Rosalia (2005), kegiatan adalah segala aktivitas yang dilakukan secara fisik atau mental. Berdasarkan teori tersebut dapat dipahami bahwa kegiatan adalah aktivitas yang dilakukan baik secara fisik maupun mental. Mudah dan tidak melelahkan jika dilakukan pada saat yang sama, kebutuhan spiritual berkaitan dengan psikologi manusia, yang merasakan kebutuhan spiritual bukanlah pribadi fisik, tetapi jiwa manusia yang terdalam. Kegiatan merupakan aktivitas atau kearifan yang berkaitan dengan semua sesuatu yang dikerjakan atau beberapa kegiatan yang terjadi baik secara fisik maupun mental merupakan suatu aktivitas (Mulyono, 2019).

Dapat diambil kesimpulan berdasarkan teori tersebut bahwa kegiatan merupakan suatu aktivitas atau keaktifan yang dikerjakan secara fisik maupun mental, secara fisik yang dimaksud adalah suatu

kebutuhan yang dapat dirasakan serta dapat disentuh seperti benda padat dan benda yang memiliki massa. Sedangkan mental merupakan sesuatu yang dapat dirasakan tetapi tidak dapat diraba seperti perasaan dan kenyamanan.

Yang dimaksud penulis dalam penulisan skripsi yang berjudul jebolnya tanggul PT. Lamicitra Nusantara terhadap kegiatan di Terminal Peti Kemas Semarang di sini adalah segala kegiatan yang berada di wilayah Terminal Peti Kemas Semarang.

3. Tanggul

Tanggul memiliki nama lain *levee/dike* adalah dinding miring buatan dan alami yang digunakan untuk mengatur ketinggian air. Biasanya terbuat dari tanah dan dibangun sejajar dengan sungai atau pantai. Kata tanggul mungkin berasal dari kata Belanda *dijk*, di mana tanggul telah dibangun sejak Abad-12. Gedung Westfries Omringdijk selesai dibangun pada tahun 1250 dan didirikan dengan menghubungkan beberapa tanggul yang telah dibangun sebelumnya.

Menurut Surat Edaran Menteri Pekerjaan Umum No. 07/SE/M/2010 tentang Pemberlakuan Pedoman Pelaksanaan Konstruksi Bangunan Pengaman Pantai dijelaskan bahwa *sei dike* adalah konstruksi paralel yang dibangun sejajar pantai dengan tujuan untuk melindungi dataran pantai rendah dari genangan yang disebabkan oleh air pasang, gelombang dan badai.

Menurut Fahlevi (2018) tanggul adalah suatu struktur pengaman yang memiliki fungsi untuk melindungi warga yang tinggal di daerah tepi pantai atau di tepi sungai dari datangnya banjir dan air rob. Berdasarkan teori tersebut Tanggul adalah bangunan sarana maupun prasarana yang difungsikan untuk melindungi warga dan masyarakat yang tinggal di daerah pesisir pantai dan di pinggir sungai dari datangnya banjir dan air rob.

Pada dasarnya, suatu tanggul berguna untuk mencegah banjir di dataran yang dilindungi. Saat merencanakan dan merencanakan suatu tanggul, sebaiknya mempertimbangkan fungsi kebutuhan perlindungan saat terjadinya banjir, dan juga persyaratan teknis serta estetika meliputi: fungsi dan manfaat, kondisi lokasi, jenis konstruksi, biaya konstruksi, dan pelaksanaan pekerjaan (Ningsih, 2015)

4. Pelabuhan

Menurut Jinca (2019: 36) di dalam buku yang berjudul Transportasi Laut Indonesia, pelabuhan adalah suatu kawasan yang mempunyai infrastruktur (sarana dan prasarana) dalam menunjang kegiatan operasional. Infrastruktur tersebut merupakan fasilitas yang harus ada pada suatu pelabuhan untuk mendukung operasional atau usaha pelabuhan. Infrastruktur atau fasilitas pelabuhan terdiri atas fasilitas pokok (sarana) dan fasilitas penunjang (prasarana). Pembagian ini berdasarkan atas kepentingan terhadap kegiatan pelabuhan itu sendiri.

Berdasarkan PP No. 61/2009 tentang Kepelabuhanan, menjelaskan bahwa pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

a. Peranan dan fungsi pelabuhan

Pelabuhan berperan dan berfungsi sangat penting dalam perdagangan dan pembangunan regional, nasional dan internasional, yaitu sebagai pintu gerbang keluar masuk barang dan penumpang ke dan dari suatu daerah, di mana pelabuhan tersebut berada. Peranan dan fungsi pelabuhan meliputi berbagai aspek yaitu:

- 1). Ketersediaan prasarana dan sarana pelabuhan melayani kegiatan bongkar/muat barang dan kunjungan kapal, berkaitan dengan daerah belakang yang dihubungkan oleh transportasi darat, investasi, teknologi, manajemen, dan kualitas pelayanan.
- 2). Keterkaitan pelabuhan di pulau yang satu dengan pelabuhan di pulau lain (nasional dan internasional), dan pelabuhan sekitarnya, sebagai asal dan tujuan pergerakan barang.

3). Keterkaitan suatu pelabuhan dengan aspek-aspek yang berdampak sosial, ekonomi, dan lingkungan hidup dari pengembangan pelabuhan terhadap daerah sekitarnya.

b. Jenis-jenis pelabuhan

Berdasarkan definisi yang tercantum dalam PP No. 61/2009 tentang Kepelabuhanan, menjelaskan bahwa:

1). Pelabuhan Utama

Pelabuhan Utama adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi.

2). Pelabuhan Pengumpul

Pelabuhan Pengumpul adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi.

3). Pelabuhan Pengumpan

Pelabuhan Pengumpan adalah pelabuhan yang kegunaan utamanya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, merupakan pengumpan bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan dalam provinsi.

c. Fasilitas Pelabuhan

Menurut Suyono (2007: 13) di dalam buku yang berjudul *Pengangkutan Intermoda Ekspor Impor Melalui Laut*, untuk menunjang aktivitas di pelabuhan, dalam pelabuhan tersedia berbagai fasilitas. Kelengkapan fasilitas ini juga dapat menjadi ukuran baik buruknya suatu pelabuhan. Berikut ini adalah beberapa fasilitas utama yang ada di pelabuhan.

1). Alur Pelayaran

Fairway atau yang biasa disebut alur kapal adalah bagian perairan yang dilalui kapal, baik kapal masuk maupun keluar pelabuhan. Alur kapal memiliki kedalaman tertentu, sehingga kapal dapat keluar masuk pelabuhan atau bertambat di dermaga dengan aman dan lancar.

2). Kolam Pelabuhan

Kolam Pelabuhan adalah daerah perairan di depan dermaga yang digunakan untuk operasi sandar dan olah gerak kapal.

3). Penahan Gelombang

Penahan gelombang adalah konstruksi yang dibangun dari batu padat, kuat dan berbentuk lingkaran memanjang dari pelabuhan utama ke laut, dirancang untuk melindungi pelabuhan, tujuannya untuk menahan gelombang dan ombak, karena di pelabuhan terdapat dermaga tempat kapal-kapal bertambat. Oleh karena itu, di dalam kawasan perairan pelabuhan, cuaca lebih tenang daripada di luar karena terlindungi.

4). *Mooring Buoys* (Pelampung Pengikat)

Pelampung yang digunakan kegiatan penambatan kapal untuk melakukan suatu kegiatan serta sebagai marka untuk menjatuhkan jangkar.

5). *Single Buoy Mooring* (SBM)

SBM adalah pelampung perahu-perahu kecil yang dipergunakan untuk mengangkut muatan atau barang dari atau ke kapal yang dimuat/dibongkar, yang biasanya ditarik oleh kapal tunda.

6). Jembatan (*Jetty*)

Jembatan atau *jetty* merupakan bangunan berupa jembatan yang menjorok dari pantai atau dari darat ke laut.

7). *Dolphin*

Dolphin adalah kumpulan tiang-tiang yang terbuat dari besi, kayu atau beton yang digunakan kapal untuk bertambat ataupun sandar untuk kegiatan bongkar/muat ke tongkang(*lighter*).

8). Dermaga

Dermaga adalah tempat dimana kapal dapat berlabuh dan bersandar untuk memuat dan menurunkan barang atau untuk mengangkut serta menurunkan penumpang.

9). Gudang

Gudang adalah sarana berupa bangunan tertutup yang digunakan sebagai tempat penyimpanan dan penampungan kargo dari atau yang akan dimuat di kapal untuk melindunginya dari cuaca

10). Lapangan Penumpukan

Lapangan penumpukan adalah tempat untuk menyimpan dan meletakkan barang-barang yang tahan terhadap bongkar muat yang lokasi nya berada dekat dengan dermaga.

11). Terminal

Terminal adalah sarana yang ada di pelabuhan yang diperuntukkan sebagai tempat khusus kegiatan pelayanan bongkar muat barang, bongkar muat peti kemas, serta naik turunnya penumpang.

12). Rambu kapal

Rambu kapal adalah petunjuk berupa tanda-tanda yang diletakkan pada perairan yang akan menuju pelabuhan untuk memandu kapal berlabuh.

5. Peti Kemas

a. Pengertian Peti Kemas

Menurut Suyono (2007: 179) di dalam buku yang berjudul Pengangkutan Intermoda Ekspor Impor Melalui Laut, pengertian peti kemas (*container*) adalah kemasan yang dapat digunakan kembali dengan ukuran yang dirancang khusus untuk penyimpanan dan pengiriman barang secara bersamaan. Ide dibalik peti kemas adalah untuk mengemas atau mengangkut barang dalam peti yang sama, memungkinkan semua kendaraan diangkut sebagai satu kesatuan, baik kendaraan itu kapal, kereta api, truk atau lainnya, dan untuk diangkut dengan cepat, aman dan efisien, atau pintu ke pintu (*door to door*) jika memungkinkan.

b. Jenis-jenis Peti Kemas

Menurut Fakhurrozi (2017: 60) dalam buku yang berjudul mengutip dari *international standard organization* (ISO) membagi jenis peti kemas atau kontainer dalam beberapa golongan, yaitu: Part-I *General Cargo Container*, Part-II *Thermal Container*, Part-III *Tank Container*, Part-IV *Dry Bulk Container*, Part-V *Platform Container*, Part-VI *Collapsible Container*, Part-VII *Air Mode*.

1). *General cargo*

General cargo container adalah peti kemas yang digunakan untuk mengangkut muatan umum (*general cargo*).

Peti kemas yang termasuk dalam *general cargo*, adalah:

a) *General purpose container*



Gambar 2.1. *General Purpose Container*

Sumber: Artha Nugraha Jonar

Peti kemas inilah yang biasa dipakai untuk mengangkut muatan umum (*general cargo*).

b) *Open-side container*Gambar 2.2. *Open-Side Container*

Sumber: Artha Nugraha Jonar

Peti kemas yang bagian sampingnya dapat dibuka untuk memasukkan dan mengeluarkan barang yang karena ukuran atau beratnya lebih mudah dimasukkan atau dikeluarkan melalui samping peti kemas.

c) *Open-top container*Gambar 2.3. *Open-Top Container*

Sumber: Artha Nugraha Jonar

Peti kemas yang bagian atasnya dapat dibuka agar barang dapat dimasukkan atau dikeluarkan lewat atas. Tipe peti kemas ini diperlukan untuk mengangkut barang berat yang hanya dapat dimasukkan lewat atas dengan menggunakan derek.

d) *Ventilated container*



Gambar 2.4. *Ventilated Container*

Sumber: Artha Nugraha Jonar

Peti kemas yang mempunyai ventilasi agar terjadi sirkulasi udara dalam peti kemas yang diperlukan oleh muatan tertentu, khususnya muatan yang mengandung kadar air tinggi.

2). *Thermal container*

Thermal container adalah peti kemas yang dilengkapi dengan pengatur suhu untuk muatan tertentu. Peti kemas yang termasuk kelompok *thermal* adalah:

1). *Insulated container*

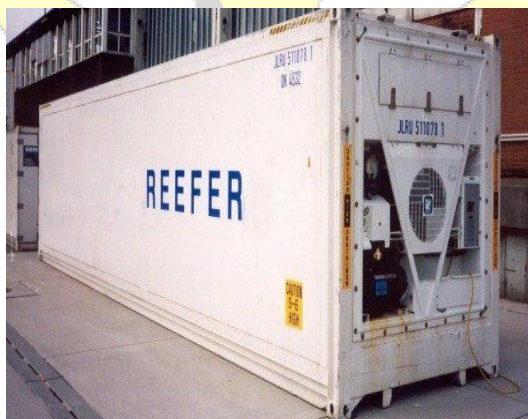


Gambar 2.5. *Insulated Container*

Sumber: Artha Nugraha Jonar

Peti kemas jenis ini dinding bagian dalamnya diberi isolasi karena digunakan untuk kargo yang berupa barang yang membutuhkan perlakuan khusus untuk suhunya dengan mempertahankan suhu agar tidak terpengaruh dengan suhu di luar peti kemas.

2). *Reefer container*



Gambar 2.6. *Reefer Container*

Sumber: Artha Nugraha Jonar

Peti kemas yang dilengkapi dengan mesin pendingin untuk mendinginkan udara dalam peti kemas sesuai dengan suhu yang diperlukan bagi barang yang mudah busuk, seperti sayuran, daging, atau buah-buahan.

3). *Heated container*



Gambar 2.7. *Heated Container*

Sumber: Artha Nugraha Jonar

Peti kemas yang dilengkapi dengan mesin pemanas agar udara di dalam peti kemas dapat diatur pada suhu panas yang diinginkan.

3). *Tank*



Gambar 2.8. *Tank Container*

Sumber: Artha Nugraha Jonar

Tank container adalah tangki yang ditempatkan dalam kerangka peti kemas yang dipergunakan untuk muatan cair (*bulk liquid*) maupun muatan gas (*bulk gas*).

4). *Dry Bulk*



Gambar 2.9. *Dry bulk container*

Sumber: Artha Nugraha Jonar

Dry bulk container adalah *general purpose container* yang dipergunakan khusus untuk mengangkut muatan curah (*bulk*

cargo). Untuk memasukkan atau mengeluarkan muatan tidak melalui pintu depan seperti biasanya, tetapi melalui lubang di bagian atas untuk memasukkan muatan dan lubang atau pintu di bagian bawah untuk mengeluarkan muatan (*gravity discharge*). Lubang atas dapat juga dipergunakan untuk membongkar muatan dengan cara dihisap (*pressure discharge*).

5). *Platform*

Platform container adalah peti kemas yang terdiri dari lantai dasar.

Peti kemas yang termasuk jenis ini adalah:

a). *Flat rack container*



Gambar 2.10. *Flat Rack Container*

Sumber: Artha Nugraha Jonar

Flat rack container adalah peti kemas yang terdiri dari lantai dasar dengan dinding pada ujungnya. Peti kemas jenis ini digunakan khususnya untuk mengangkut muatan berat (Alat berat/*Heavy lift* dan *cargo overheight* atau *overwidth*)

b). *Platform based container*



Gambar 2.11. *Platform Based Container*

Sumber: Artha Nugraha Jonar

Platform based container adalah peti kemas yang hanya terdiri dari lantai dasar saja dan apabila diperlukan dapat dipasang dinding.

6). *Collapsible Container*



Gambar 2.12. *Collapsible Container*

Sumber: Artha Nugraha Jonar

Collapsible Container adalah peti kemas yang khusus dibuat untuk muatan tertentu, seperti peti kemas untuk muatan ternak (*cattle container*) atau muatan kendaraan (*auto container*).

7). *Air mode*



Gambar 2.13. *Air Mode Container*

Sumber: Artha Nugraha Jonar

Air mode container adalah peti kemas yang khusus dibuat dan dipergunakan oleh besar untuk pesawat terbang yang berbadan mengangkut barang-barang penumpang atau *air cargo* melalui udara.

6. Terminal Peti Kemas

Berdasarkan ketentuan Pasal 1d dari Keputusan Direksi Pelabuhan Indonesia II Nomor HK.56/2/25/P.I.II-2022, yang dimaksud dengan Terminal Peti Kemas adalah terminal yang dilengkapi sekurang-kurangnya dengan fasilitas berupa tambatan, dermaga, lapangan penumpukan (*container yard*), serta peralatan yang layak untuk melayani kegiatan bongkar muat peti kemas.

Berdasarkan ketentuan Pasal 1 Ayat 2 dari Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 83 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Terminal Peti Kemas yang dimaksud

dengan Terminal Peti Kemas adalah suatu tempat di dalam atau di luar Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) pelabuhan yang berfungsi untuk kegiatan penyimpanan, penumpukan, pembersihan/pencucian, perawatan, perbaikan peti kemas, pemuatan (*stuffing*), pembongkaran (*stripping*), serta kegiatan lain yang mendukung kelancaran penanganan peti kemas isi (*full*) dan/atau peti kemas kosong (*empty*).

Menurut Fakhurrozi (2017: 65) dalam buku yang berjudul Penanganan, Pengaturan Dan Pengamanan Muatan Kapal terminal peti kemas terdiri dari:

1). Unit Terminal Peti Kemas (UTPK)

Unit Terminal Peti Kemas adalah terminal di pelabuhan yang didedikasikan untuk menyediakan lapangan (*yard*) yang luas dan diperkeras bagi peti kemas untuk melakukan kegiatan bongkar/muat dan penumpukan peti kemas yang dibongkar atau peti kemas yang dimuat ke kapal. Lapangan luas untuk kegiatan penyusunan kontainer disebut *Marshalling yard*.

2). *Container Yard* (CY)

Container yard adalah wilayah di area pelabuhan yang difungsikan untuk menumpuk serta menimbun peti kemas FCL yang akan dimuat atau dibongkar dari kapal.

3). *Container Freight Station* (CFS)

Container freight station adalah wilayah di area pelabuhan yang dipakai untuk menumpuk serta menimbun peti kemas LCL,

melaksanakan *stuffing/stripping*, dan untuk menimbun *break-bulk cargo* yang akan di-*stuffing* ke peti kemas atau dari peti kemas di-*stripping*.

4). *Inland Container Depot* (ICD)

Inland container depot adalah area sekitar pedalaman atau di luar daerah pelabuhan yang berada di bawah pengawasan Bea dan Cukai yang difungsikan untuk menumpuk peti kemas FCL yang akan diserahkan kepada *consignee* atau diterima dari *shipper*.

7. Bongkar Muat

Bongkar Muat adalah kegiatan pelayaran yang membongkar atau menurunkan muatan dari dermaga, tongkang, truk ke palka atau geladak ke atas kapal dengan menggunakan derek dan katrol di atas kapal atau di darat atau dengan sarana bongkar muat lainnya. Menurut (Dirk Koleangan, 2008: 241) dalam buku yang berjudul “Sistem Peti Kemas”, pengertian kegiatan bongkar muat adalah sebagai berikut: kegiatan bongkar muat adalah kegiatan yang mengacu pada pemindahan barang dari alat angkut darat yang membutuhkan fasilitas atau peralatan yang memadai dalam moda transportasi atau prosedur untuk melakukan kegiatan *transshipment* barang tersebut.

Menurut pengertian di atas, bongkar muat adalah proses bongkar muat di pelabuhan dengan cara memindahkan barang dari darat ke kapal atau dari kapal ke darat di pelabuhan, mengangkat atau mengangkut barang dengan selamat sampai tujuan dan sesuai dengan ketentuan yang

berlaku. Prosedur pendaratan muatan dari kapal itu sendiri atau dari darat oleh awak kapal dan pihak-pihak dengan menggunakan peralatan bongkar muat yang ada.

Penyelenggara Bongkar Muat sebagaimana yang telah diatur dalam pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 60 Tahun 2014 adalah aktivitas usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang mekanismenya meliputi *stevedoring*, *cargodoring*, dan *delivery/receiving* dan dilaksanakan oleh badan usaha yang memiliki izin usaha dan didirikan khusus untuk bongkar muat. Penyelenggara bongkar muat di pelabuhan dilaksanakan dengan menggunakan peralatan bongkar muat yang telah memiliki layak operasi, menjamin keselamatan kerja, dan dilaksanakan oleh tenaga kerja yang wajib memiliki sertifikat kompetensi. Bongkar muat mempunyai tiga kegiatan pokok yaitu:

a. Stevedoring

Stevedoring adalah kegiatan membongkar muatan dari/ke kapal, dari/ke dermaga/tongkang/gudang/truk atau lapangan dengan menggunakan *crane* dari kapal ataupun *crane* darat atau sebaliknya.

b. Cargodoring

Cargodoring adalah kegiatan bongkar muat barang dari tali atau jaring di dermaga dan mengangkutnya dari dermaga ke gudang atau dari lapangan penumpukan barang atau sebaliknya.

c. *Delivery/receiving*

Delivery/receiving adalah rangkaian kegiatan pemindahan barang dari tumpukan ke gudang penyimpanan atau lapangan penumpukan dan dikirim sampai kegiatan dijadwalkan di pintu gudang/kendaraan pekarangan atau sebaliknya.

Menurut Suyono (2007: 249) di dalam buku yang berjudul *Pengangkutan Intermoda Ekspor Impor Melalui Laut*, prosedur bongkar muat dimulai dari mempersiapkan dokumen untuk kegiatan bongkar ataupun muat.

Dokumen yang diperlukan untuk kegiatan muat, yaitu:

- a. *Bill Of Lading* yang disebut juga konosemen, bagi pengangkut merupakan kontrak pengangkutan sekaligus sebagai bukti tanda terima.
- b. *Cargo List* adalah daftar semua muatan yang akan dimuat dalam kapal. *Cargo list* dibuat oleh perusahaan pelayaran atau agennya yang diserahkan kepada semua pihak yang terkait dengan pemuatan, yaitu kapal, *stevedoring*, gudang dan pihak-pihak lain.
- c. *Tally* muat yaitu untuk semua barang yang dimuat ke dalam kapal dicatat dalam keadaan *Tally sheet* (lembaran perhitungan yang menjelaskan berapa banyak muatan yang akan dimuat atau dibongkar di atau dari kapal), lalu *Tally sheet* juga dibuat untuk mencatat semua barang yang dibongkar. *Tally sheet* juga harus ditanda tangani oleh petugas yang mencatat juga harus di

countersigned oleh petugas kapal mungkin ada ketidaksesuaian (*dispute*) dari muatan yang ada.

- d. *Mate's Receipt* adalah bukti tanda terima yang akan dimuat kedalam kapal. *Mate's receipt* dibuat oleh agen pelayaran dan ditandatangani oleh mualim kapal.
- e. *Stowage Plan* adalah gambaran tata letak dan susunan semua barang yang dimuat kedalam kapal. Untuk peti kemas, *stowage plan* disebut *bay plan*, *stowage plan* dibuat oleh petugas kapal atau petugas *Tally*, sedangkan *bay plan* dibuat oleh *ship planner*.

Dokumen-dokumen yang diperlukan untuk kegiatan bongkar, yaitu:

- a. *Tally* bongkar adalah catatan jumlah *collie* (jumlah unit barang dalam satu kontainer) dan kondisinya terhadap barang yang dibongkar. *Tally sheet* harus di *countersigned* oleh nahkoda atau mualim yang berwenang.
- b. *Outturn Report* adalah daftar dari semua barang dengan mencatat *collie* dan kondisinya barang itu pada waktu bongkar. Barang yang kurang jumlahnya atau rusak diberi tanda *remark* pada *outturn report*.
- c. *Damaged Cargo List* yaitu khusus untuk barang yang mengalami kerusakan dibuat daftar sendiri.
- d. *Cargo Manifest* adalah keterangan rincian mengenai barang yang diangkut oleh kapal.

e. *Dangerous Cargo* adalah daftar muatan berbahaya baik yang ditetapkan oleh IMO ataupun yang ditetapkan oleh pejabat berwenang di pelabuhan.

8. Banjir rob

Menurut Desmawan dan Sukamdi (2012), banjir rob dan banjir pasang surut air laut adalah pola fluktuasi muka air laut yang dipengaruhi oleh gaya tarik menarik benda yang ada di angkasa, terutama oleh bulan dan matahari terhadap massa air laut yang ada di bumi. Berdasarkan teori tersebut Banjir rob adalah keadaan ketidakseimbangan permukaan air laut yang dipengaruhi oleh gaya gravitasi benda-benda yang ada di angkasa, terutama oleh bulan dan matahari terhadap massa air laut yang berada di bumi.

Banjir rob terjadi akibat adanya kenaikan muka air laut yang disebabkan oleh pasang surut air laut. Selain itu, banjir rob juga diakibatkan oleh faktor-faktor tenaga dari luar seperti dorongan air, angin, atau *swell* (gelombang yang bergerak dengan jarak yang sangat jauh meninggalkan daerah pembangkitnya); badai laut; serta pencairan es kutub yang dipengaruhi oleh pemanasan global (Karana dan Supriharjo, 2013).

Menurut teori di atas, banjir rob terjadi karena kenaikan muka air laut yang disebabkan oleh faktor pasang surut, selain faktor tersebut, banjir rob juga disebabkan oleh faktor energi eksternal seperti air, angin

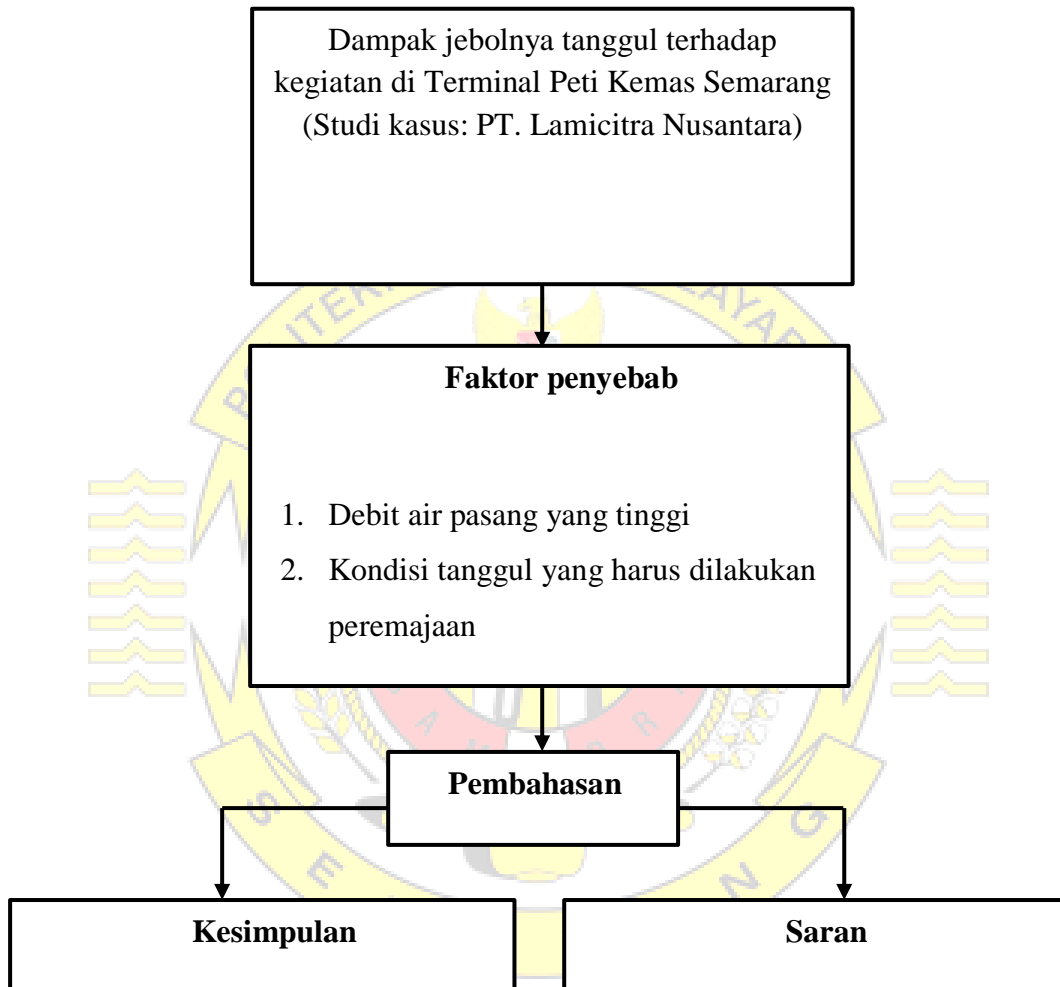
atau gelombang yang datang jauh dari pusat terciptanya , badai laut dan pencairan es kutub dikarenakan dampak dari pemanasan global.

Dampak akibat banjir rob itu sendiri mencakup beberapa aspek kehidupan seperti mengubah fisik lingkungan, penurunan kualitas lingkungan, dan kerugian ekonomi (Putra dan Marfai, 2012). Berdasarkan teori di atas dampak dari banjir rob mencakup beberapa aspek di dalam kehidupan seperti mengubah kondisi bentuk suatu lingkungan, penurunan kualitas pada lingkungan tersebut serta kerugian ekonomi pada warga yang terkena dampaknya.

B. Kerangka Penelitian

Kerangka penelitian merupakan suatu abstraksi dari kenyataan sehingga dapat mengkomunikasikan dan membentuk suatu teori yang menjelaskan hubungan antar variabel yang akan diteliti.

Setelah mengetahui definisi dari beberapa kosa kata yang tertera pada judul penelitian serta mempelajari definisi tersebut, maka disusunlah alur berupa bagan sederhana yang digunakan sebagai landasan atau kerangka dalam penelitian untuk mendapatkan pemahaman dalam memahami substansi materi yang tertera pada penelitian ini. Adapun kerangka penelitian ini dapat dijabarkan seperti bagan di bawah ini pada Gambar 2.14.



Gambar 2.14. Kerangka Penelitian



BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Hasil yang telah didapatkan penulis dari penelitian serta pembahasan terkait dengan jebolnya tanggul PT. Lamicitra Nusantara terhadap kegiatan di Terminal Peti Kemas Semarang, yang dapat penulis simpulkan adalah:

1. Faktor penyebab jebolnya tanggul PT. Lamicitra Nusantara terhadap kegiatan di Terminal Peti Kemas Semarang adalah:
 - a. Tingginya debit air pasang pada saat kejadian yang berada diangka 210 cm serta kuatnya hempasan gelombang Perairan Utara Jawa Tengah terhadap tanggul dengan ketinggian berkisar antara 1.5-2.5 meter yang masuk kategori sedang pada tanggal 23 mei 2022 pada pukul 15.00 kemudian membuat kondisi tanggul tidak tahan sehingga jebol.
 - b. Kondisi tanggul yang harus dilakukan peremajaan dan kemampuan masa layan (*lifetime*) bangunan tanggul yang telah mencapai batasnya karena ditemukan rembesan air laut dan retak rambut pada bangunan tanggul.
2. Upaya yang telah dilakukan pengelola pelabuhan terkait jebolnya tanggul pt. lamicitra nusantara yaitu
 - a. Pembangunan tanggul permanen oleh PT. Pelindo untuk mengatasi kejadian yang sama terulang kembali.

- b. Harus dilakukan pengawasan secara berkala terhadap tanggul oleh PT. Lamicitra Nusantara jika terdapat kerusakan pada tanggul dapat segera melakukan perbaikan agar kejadian yang sama tidak terjadi kembali.

B. Keterbatasan Penelitian

Terkait keterbatasan yang di cakup penulis dan diluar kendali penulis dalam penelitian ini adalah akses observasi penelitian penulis terkait pembahasan penulis dalam penelitian ini terbatas, karena saat penulis melakukan observasi dan pengambilan data di kawasan PT. Lamicitra Nusantara yang merupakan tempat kejadian sedang menjadi objek penyelidikan oleh pihak terkait dan pihak berwajib.

C. Saran

1. PT. Pelindo selaku pihak pengelola pelabuhan sebaiknya melakukan komunikasi dengan pihak PT. Lamicitra Nusantara ataupun penyewa selanjutnya terkait kondisi tanggul dengan memasukkan hal-hal penting di dalam isi Surat Perjanjian Pengikatan dan Penyerahan Penggunaan Tanah terkait hak dan kewajiban atas tanggul tersebut.
2. Sebaiknya PT. Lamicitra Nusantara melakukan pemeliharaan terhadap tanggul sesuai jadwal perawatan yang telah direkomendasikan oleh pihak BBWS Pemali Juana.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, S. (2019). *Prosedur Penelitian*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Dirk Koleangan. (2008). *Sistem Peti Kemas (Container System)*. Jakarta: C M P.
- Fahlevi, M. R. (2018). Pemilihan Alternatif Konstruksi Tanggul Dengan Metodeanalytical Hierarchy Process (AHP) (Studi Kasus : Proyek Pengembangan Kawasan Tambaklorok Semarang). *Semantic Scholer*.
- Fakhrurrozi. (2017). *Penanganan, Pengaturan, dan Pengamanan Muatan Kapal*. Yogyakarta: CV. BUDI UTAMA.
- Ir. K. M. Arsyad, M.Sc. (2018, 7). *Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Pusat Pendidikan dan Pelatihan Sumberdaya Air dan Konstruksi*. Diambil kembali dari <https://bpsdm.pu.go.id>: [https://bpsdm.pu.go.id > uploads > edok > 2018/07](https://bpsdm.pu.go.id/uploads/edok/2018/07)
- Jaya, I. M. (2020). *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*. Yogyakarta: Penerbit QUADRANT.
- Jinca, M. Y. (2019). *Transportasi Laut Indonesia*. Sidoarjo, Jawa Tengah, Indonesia: Brilian Internasional.
- Jonathan, S. (2006). *Metode Penelitian Kuantitatif & Kualitatif*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Moleong, L. J. (2018). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Muchtar, S. A. (2015). *Dasar Penelitian Kualitatif*. Bandung: Gelar Pustaka Mandiri.
- Mulyono, A. M. (2019). *Aktivitas Belajar*. Bandung: Yrama.
- Ningsih, N. W. (2015). Identifikasi Dan Analisis Penyebab Dan Akibat Contract Change Order Terhadap Biaya Dan Waktu Pada Proyek Konstruksi. *Vol 2, No 2 (2015)*, 1-6.

- Purhantara, W. (2010). *Metode Penelitian Untuk Bisnis*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Pemerintah Indonesia. 2009. Pp No. 61/2009 Tentang Kepelabuhanan. Jakarta.
- Pelabuhan Indonesia. 2002. Keputusan Direksi Pelabuhan Indonesia II Nomor Hk.56/2/25/P.I.Ii-2002 Tanggal 28 Juni 2002 Tentang Tarif Pelayanan Jasa Petikemas pada Terminal Petikemas Di Lingkungan Pt (Persero) Pelabuhan Indonesia Ii Pada Pasal 1. Jakarta.
- Republik Indonesia. 2010. Surat Edaran Menteri Pekerjaan Umum No. 07/Se/M/2010 Tentang Pemberlakuan Pedoman Pelaksanaan Konstruksi Bangunan Pengaman Pantai. Jakarta.
- Republik Indonesia. 2016. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 83 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Terminal Peti Kemas Pasal 1 Ayat 2. Jakarta.
- Republik Indonesia. 2014. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor Pm. 60 Tahun 2014 Pasal 2. Jakarta
- R. P. Suyono. (2007). *Pengangkutan Intermoda Ekspor Impor Melalui Laut*. Jakarta: Penerbit PPM.
- Rosalia, S. d. (2015). *Teknik Belajar Mengajar dalam CBSA*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: PT Alfabet.
- Sukamdi, B. T. (2012). Adaptasi Masyarakat Kawasan Pesisir terhadap Banjir Rob di Kecamatan Sayung, Kabupaten Demak, Jawa Tengah. *vol. 1, no. 1, 2012*.
- Tegor, S. M. (2020). *Metodologi Penelitian Kualitatif & Kuantitatif*. Klaten: Penerbit Lakeisha.

LAMPIRAN 1 : Tampilan depan gedung PT. Pelindo Terminal Peti Kemas Semarang



LAMPIRAN 2 : Tampilan depan gedung *ARTG CONTROL AREA* PT. Pelindo Terminal Peti Kemas Semarang



LAMPIRAN 3 : Tampilan depan gedung Stasiun Meteorologi Maritim Tanjung Emas Semarang

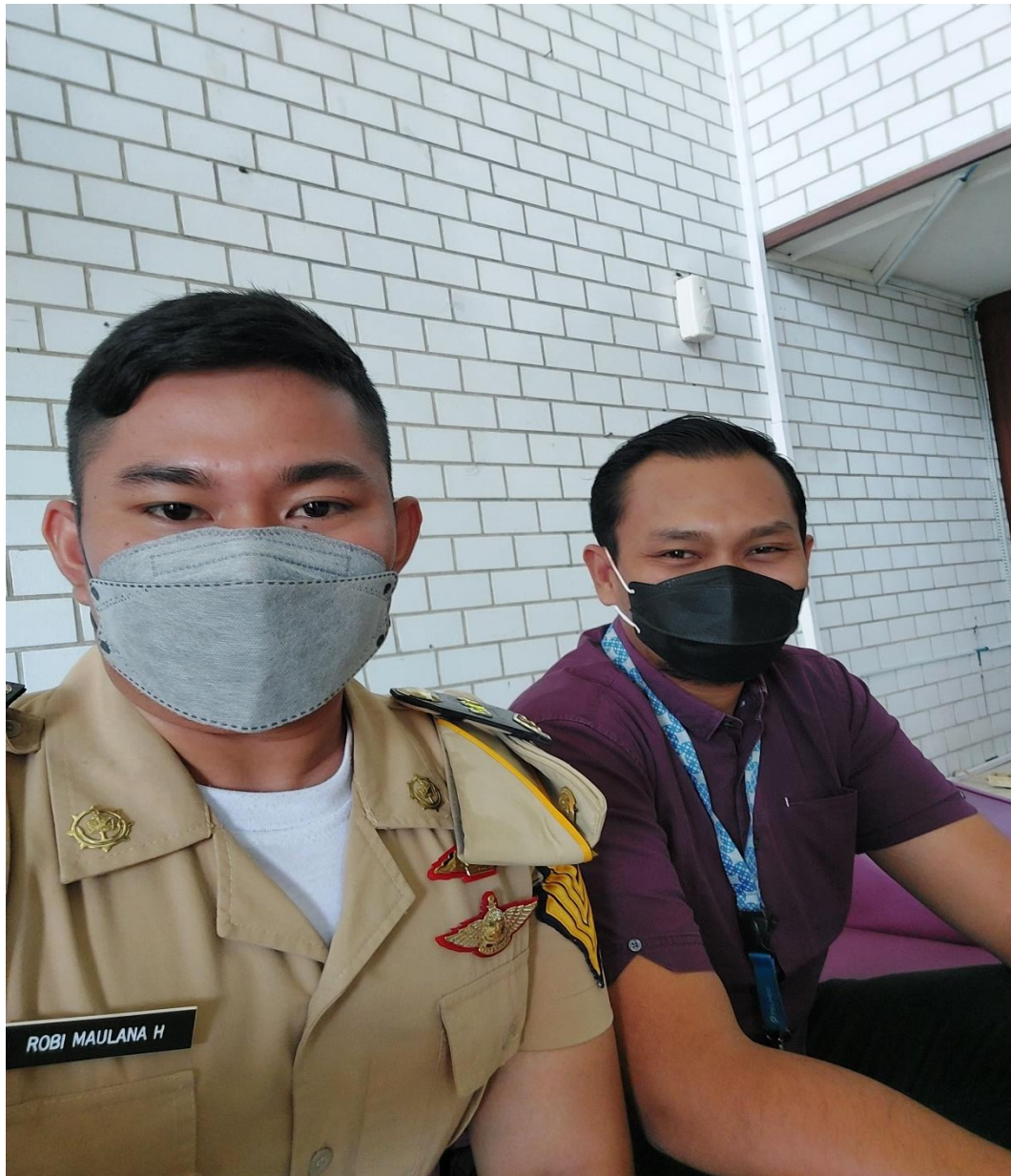


LAMPIRAN 4 : Foto bersama narasumber bapak Kuntaufan Didik R



LAMPIRAN 5 : Tampilan foto bersama narasumber bapak Ganis Eruthjahjo

LAMPIRAN 6 : Tampilan foto bersama narasumber Bapak Dody W.A



LAMPIRAN 7 : Antrian truk trailer untuk memasuki gate



LAMPIRAN 8 : Gate Pelabuhan Tanjung Emas tergenang banjir rob



LAMPIRAN 9 : Jalan masuk ke Terminal Peti Kemas maiah tergenang banjir rob



LAMPIRAN 10 : Notulen koordinasi penanganan banjir di Pantai Utara Jawa Tengah



PEMERINTAH PROVINSI JAWA TENGAH SEKRETARIAT DAERAH

Jalan Pahlawan Nomor 9 Semarang Kode Pos 50243 Telepon 024-8311173 (20 saluran)
Faksimile 024-8311266 Laman <http://www.jatengprov.go.id>
Surat Elektronik setda@jatengprov.go.id

NOTULEN

- Rapat : Koordinasi Penanganan Banjir di Pantai Utara Jawa Tengah
 Hari/Tanggal : Senin/30 Mei 2022
 Waktu : 13.00 WIB s.d. selesai
 Acara : Rapat Koordinasi Upaya Penanganan Banjir di Pantai Utara Jawa Tengah, khususnya di Pelabuhan Tanjung Emas
 Pimpinan Rapat : Asisten Ekonomi dan Pembangunan Sekda Prov. Jateng
 Peserta Rapat : *(Daftar hadir terlampir)*
- Kementerian PUPR RI**
 1. Dirjen Sumber Daya Air;
 2. Direktur Sungai dan Pantai;
 3. Direktur Bina Teknik Sumber Daya Air;
 4. Direktur Bina Operasi dan Pemeliharaan;
 5. Kepala BBWS Pemali Juana;
- Kementerian Perhubungan RI/BUMN**
 6. Dirjen Perhubungan Laut;
 7. Direktur Kepelabuhan;
 8. Kepala Kantor Kesyahbandaran & Otoritas Pelabuhan Kelas I Tg Emas Semarang
 9. Kepala Distrik Navigasi Kelas II Semarang;
 10. GM PT Pelindo Cab Tg Emas Semarang
 11. GM Terminal Peti Kemas Semarang
- Pemerintah Daerah**
 12. Kepala BAPPEDA Provinsi Jawa Tengah;
 13. Kepala Dinas PUSDATARU Provinsi Jawa Tengah;
 14. Kepala Dinas PUBMCK Provinsi Jawa Tengah;
 15. Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah;
 16. Kalakhar BPBD Provinsi Jawa Tengah;
 17. Kepala Dinas ESDM Provinsi Jawa Tengah;
 18. Kepala Dinas Sosial Provinsi Jawa Tengah;
 19. Kepala Dinas NAKERTRANS Provinsi Jawa Tengah;
 20. Kepala Dinas PERINDAG Provinsi Jawa Tengah;
 21. Kepala Biro Infrastruktur dan Sumber Daya Alam Setda Provinsi Jawa Tengah;
 22. Kepala Biro Perekonomian Setda Provinsi Jawa Tengah;
- Pemerintah Kota Semarang**
 23. Sekretaris Daerah Kota Semarang
 24. Kepala Dinas Pekerjaan Umum Kota Semarang;
 25. Kepala BAPPEDA Kota Semarang
- Stakeholder Terkait**
 26. Direktur Polair Polda Jateng;
 27. Komandan Lanal Semarang;
 28. Kepala Stasiun Meteorologi Maritim Semarang;
 29. Direktur PT Lamicitra Nusantara;
- Akademisi**
 30. Prof. Dr. Ir. Sriyana, MS. Fakultas Teknik Sipil UNDIP;
 31. Prof. Dr. Ir. Slamet Imam Wahyudi, DEA, Fakultas Teknik Sipil UNSSULA;

Hasil Pembahasan :

1. Kenaikan muka air pasang laut dan hantaman gelombang pada tanggal 23 Mei 2022 menyebabkan jebolnya beberapa tanggul/parapet di area Pelabuhan Tanjung Mas dan berakibat tergenangnya kawasan di sekitar pelabuhan (±100 ha) dengan tinggi genangan bervariasi antara 50 -150 cm;
 2. Tanggul yang jebol di Bandarharjo tertutup pada tanggal 24 Mei 2022;
 3. Tanggul yang jebol 2 titik telah tertutup menggunakan sandbag. Kawasan PT. Lamicitra Nusantara pada tanggal 27 Mei 2022.;
 4. Kawasan PT. Lamicitra Nusantara yang tergenang akan dikeringkan pada tanggal 30 Mei 2022;
 5. Profil pantai relatif landai dengan kedalaman perairan berkisar antara 1,4 – 4,3 m MSL;
 6. Iklim gelombang dan angin di perairan Semarang dominan pada musim timur. Arah gelombang dominan pada saat Rob 23 Mei 2022 berasal dari Timur Laut;
 7. Berdasarkan hasil analisis model numerik perambatan gelombang diperoleh tinggi gelombang desain di perairan Pelabuhan Tanjung Mas adalah 2,0 m.
 8. Upaya penanganan semi-permanen terhadap parapet PT. Lamicitra Nusantara adalah menggunakan *Geobox*. Hasil analisis menunjukkan bahwa *Geobox* dengan dimensi modul tinggi 2,4 m dan lebar 2,0 m memiliki nilai keamanan stabilitas yang paling tinggi terhadap geser dan guling hasil kajian Balai Teknik Pantai.
 9. Pemasangan *Geobox* dibuat 4 Lapis dengan tebal tiap lapis 0,60 m. Elevasi puncak *Geobox* berada pada +1,90 m MSL atau lebih tinggi 0,50 m dari parapet eksisting.
- 10. Rencana Penanganan Darurat :**
- a. **Tahap I : Penanganan Darurat**
 - 1) Penutupan 3 titik jebol parapet dan tanggul di Kelurahan Bandarharjo, PT. Lamicitra Nusantara dan PT. Fuji Metec Indonesia;
 - 2) Pengoptimalan pompa banjir di area genangan Kelurahan Banjarejo dan Pelabuhan Tanjung Emas;
 - b. **Tahap II : Penanganan jangka pendek**
 - 1) Pemasangan *Counterweight* dengan menggunakan *Geobox* sepanjang 600 m yang diinisiasikan oleh Kementerian PUPR dan ditargetkan selesai akhir juni 2022 dengan langkah-langkah sebagai berikut :
 - a) hasil identifikasi masih terdapat beberapa permasalahan antara lain :
 - Dudukan dasar/lantai bagi peletakan *Geobox* yang dipersyaratkan harus rata;
 - Adanya stut/penopang parapet eksisting dengan panjang 1.5 m dan interval 2 m serta bangunan rumah pompa/pabrik yang menempel pada tanggul sehingga akan menyulitkan saat penempatan *Geobox*;
 - Adanya bocoran/rembesan pada bagian parapet yang jebol dan parapet (eksisting) yang masih retak;
 - Material tanah timbunan menggunakan tanah lempung pengisi *Geobox*.
 - b) Pembangunan sepanjang 600 m tersebut berada pada wilayah HPL PT. Pelindo yang di kelola oleh PT. Lamicitra Nusantara sepanjang 330 m dan di kawasan PT. Indonesia Power sepanjang 270 m;
 - c) PT. Pelindo agar berkoordinasi dengan PT. Lamicitra Nusantara dalam mendukung pelaksanaan pembangunan *Geobox* dan memberikan kemudahan akses masuk ke kawasan ;
 - d) PT. Pelindo agar berkoodinasi dengan PT. Indonesia Power dengan difasilitasi oleh Dinas ESDM Provinsi Jawa Tengah dan Danlanal Semarang agar dapat memberikan kemudahan dalam akses masuk kawasan PT. Indonesia Power;
 - e) Dinas ESDM Provinsi Jawa Tengah agar memfasilitasi proses perijinan pengambilan tanah material untuk pengisian *Geobox*;
 - f) KSOP Kelas I Tanjung Emas, Danlanal Semarang, Polairud Polda Jateng agar membantu dan mengawasi pelaksanaan Pemasangan *Geobox*.
 - 2) Perlu dibentuk satgas/wadah yang berbasis berkolaborasi dalam rangka penanggulangan banjir rob pantura Jawa Tengah termasuk melakukan kajian terhadap dampak rob (lingkungan, ekonomi dan sosial).

c. Tahap III penanganan jangka panjang :

- 1) Melakukan percepatan pembangunan jalan tol yang terintegrasi dengan tanggul laut dan kolam retensi (tinggal menunggu kepastian pembangunan kolam retensi);
 - 2) PT. Pelindo agar melakukan Audit teknis *system clustering drainase* kawasan pelabuhan Tanjung Emas dan memprogramkan rekonstruksi bangunan *sea wall* dengan pendampingan dari Direktorat Bina Teknik SDA Kementerian PUPR;
 - 3) PT. Pelindo agar melakukan evaluasi dalam rangka mitigasi perubahan iklim yang berakibat pada gelombang tinggi/pasang dan selanjutnya dapat mempertimbangkan pengembangan pelabuhan Kendal dan Batang;
 - 4) KSOP Kelas I Tanjung Emas bersama PT Pelindo agar melakukan perbaikan Breakwater di area Tanjung Emas;
- d. Berdasarkan informasi prakiraan dari BMKG bahwa di bulan Juni 2022 masih ada potensi pasang dengan ketinggian antara 1 sampai 2 m pada tanggal 1-10 Juni 2022 pada pukul 12.00-16.00 WIB dan tanggal 16-23 Juni 2022 pada pukul 12.00-16.00 WIB, sehingga perlu dilakukan antisipasi.

Demikian Notulen rapat ini untuk dilaksanakan dengan penuh tanggungjawab.

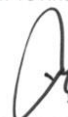
Semarang, 30 Mei 2022

Direktur Bina Operasi dan Pemeliharaan
Ditjen SDA Kementerian PUPR RI



ADENAN RASYID, ST, MT


Asisten Ekonomi Dan Pembangunan
Sekda. Provinsi Jawa Tengah



Dra. PENI RAHAYU, M.Si

LAMPIRAN 11 : Surat perjanjian HPL PT. Pelindo dan PT. Lamicitra Nusantara

DIVISI ANEKA USAHA


PELABUHAN INDONESIA III

SURAT PERJANJIAN

**PENYERAHAN PENGGUNAAN BAGIAN TANAH
HPL PELABUHAN TANPA PEMBERIAN HGB
BERJANGKA WAKTU 10 (SEPULUH) TAHUN**

ANTARA

**PT (PERSERO) PELABUHAN INDONESIA III
CABANG TANJUNG EMAS**

DENGAN

PT. LAMICITRA NUSANTARA

Seluas : 9.700 M²

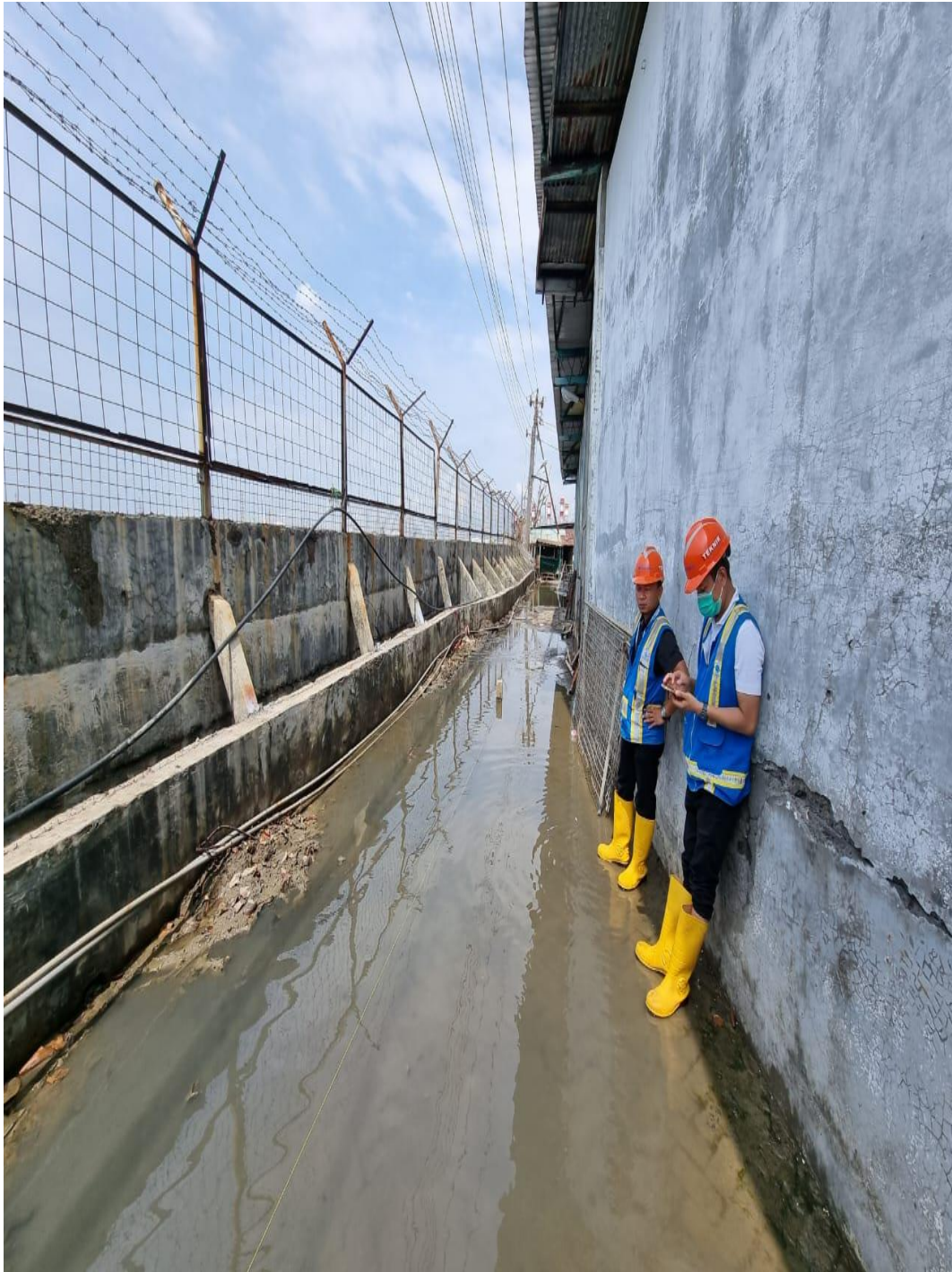
NOMOR : HHL.0.07/3/6/TMS-2001
TANGGAL : 6 Juni 2001

Jl. Cemer No. 10, Pelabuhan Semarang 50174
Telepon 3545721,3548666 Telex - 22305, Fax. - 3542649, Tromol Pos 819
Http://TGEMAS.PP.3.CO.ID EMAIL: TGEMAS@IDOLA.NET.ID

LAMPIRAN 13: Pembuatan tanggul permanen oleh PT. Pelindo











LAMPIRAN 14: Hasil wawancara dengan narasumber**PERTANYAAN WAWANCARA NARASUMBER**

Penulis : Robi Maulana Hafizuddin (Taruna Pip Semarang)

Narasumber : Bapak Ganis Erutjahjo (Koordinator Observasi Dan Informasi Stasiun Metereologi Maritim Tanjung Emas Semarang)

Pertanyaan wawancara:

P : Apa penyebab jebolnya tanggul PT. Lamicitra Nusantara di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang?

N : Berdasarkan perkiraan maupun kondisi di lapangan yang telah diamati pada saat itu, tepatnya tanggal 23 mei 2022, pada siang itu merupakan puncak pasang yang artinya pada saat itu merupakan saat pasang tertinggi. Pada saat puncak pasang tersebut bersamaan dengan kondisi gelombang perairan Utara Jawa Tengah masuk kategori sedang, yaitu berkisar antara 1.5-2.5 meter dan kondisi ini meningkatkan ketinggian pasang, sehingga akibat dari hempasan gelombang yang masuk kategori sedang dan pasang yang tinggi, itu kemungkinan yang membuat kondisi tanggul tidak tahan terhadap hempasan dari gelombang pada saat itu.

P : Apa penganangan pertama yang dilakukan pihak yang terkait terhadap jebolnya tanggul?

N : Pada saat kejadian jebol tanggul pihak-pihak yang bertanggung jawab di wilayah pelabuhan berkerja sama dan juga dari Kementrian PUPR telah mendatangkan teamnya serta juga dari TNI dan Polri juga mendatangkan teamnya untuk penanganan semerntara yaitu pembuatan bendung serta penutupan yang dilakukan menggunakan karung yang diisi pasir dengan harapan dapat mengurangi masuknya air ke daratan. Setelah dilakukan upaya tersebut sedikit demi sedikit banyak air yang masuk ke daratan mulai berkurang dan air dapat dibuang kembali kelaut.

Terkait pembuangan air yang dilakukan menggunakan pompa, baik menggunakan pompa portable ataupun pompa tetap yang berfungsi membuang genangan air yang masuk di sekitar pelabuhan, air tersebut masuk ke saluran yang telah disediakan bak penampungan yang telah ada pompa tetap nya lalu kemudian dibuang kembali ke laut, bagi bak dan daerah yang tidak tersedia pompa tetap, telah disediakan berupa pompa portable untuk membuang air kembali ke laut.

P : Apa peran serta tindakan yang dilakukan dari pihak-pihak yang bersangkutan terkait jebolnya tanggul?

N : Yang kami lakukan adalah kami memitigasi kepada pemerintah dalam hal ini baik provinsi maupun kota melalui informasi perkiraan pasang surut yang diterbitkan oleh pushidrosal dan kami sampaikan peringatan dini banjir pesisir yang sebetulnya telah kami sampaikan dari tanggal 19 Mei 2022, sampai hari ini pun kami masih mengeluarkan peringatan dini terkait potensi banjir pesisir atau banjir rob dan seperti kita ketahui baik kemarin maupun hari ini masih ada berupa genangan yang ada di wilayah Pelabuhan Tanjung Mas dan di kawasan PT. Lamicitra Nusantara.

P : Apakah sebelum kejadian ada himbauan kepada perusahaan bumh maupun swasta terkait peristiwa banjir rob ini?

N : Kalau untuk informasi kita telah menyampaikan ke beberapa instansi terkait juga ke masyarakat. Kami mempunyai media-media yang selama ini kami gunakan untuk penyebaran informasi baik itu mau melalui media cetak, elektronik maupun media sosial. Tetapi kami lebih gencar menginformasikan melalui media sosial baik kepada nelayan karena kami ada grup nelayan, terus ke user yang bergerak di bidang pelayaran, instansi-instansi terkait ataupun kelompok-kelompok masyarakat yang memang selama ini membutuhkan informasi kami. Jadi setiap hari kami selalu mengupdate informasi perkiraan cuaca dan juga kalau ada potensi gelombang tinggi maupun banjir pesisir, kami selalu menginformasikan ke masyarakat jadi setiap ada potensi yang sekira membahayakan

keselamatan baik jiwa maupun harta benda selalu kami sampaikan jika terdapat kondisi seperti itu.

P : Permasalahan apa saja yang dihadapi dalam pengendalian banjir rob?

N : Jadi kalau untuk pengendalian banjir itu sebetulnya bukan hanya dilakukan satu instansi atau kita saja tapi perlu peran serta masyarakat juga di mana kita berharap adanya sabuk pantai. Sabuk pantai itu tidak harus beton atau apa, tapi kami menyarankan alangkah baiknya menjaga hutan mangrove kita karena hutan mangrove itu dapat menahan gelombang sehingga dapat mengendalikan abrasi juga dapat mengurangi dampak saat pasang tinggi serta meminimalisir pasang tinggi lebih tertahan dibanding tidak ada penahan. Jadi untuk penanganan ini instansi yang ada di pelabuhan maupun dari instansi yang ada di luar pelabuhan yang telah sesuai dengan porsinya masing-masing baik dari Polair, dari TNI AL, Basarnas, PT. Pelindo, KSOP. Semua telah sesuai dengan porsi masing-masing, khusus untuk kami dari BMKG itu tadi telah saya sampaikan selalu mengupdate informasi perkiraan cuaca dan pasang surut dan juga perkiraan potensi gelombang tinggi maupun potensi banjir pesisir.

P : Langkah seperti apa yang akan dilakukan untuk menghadapi kemungkinan banjir yang akan datang?

N : Jadi untuk saat ini yang kami tahu langkah yang dilakukan oleh pemerintah adalah sementara membangun geobox dan tanggul yang sementara ini masih berupa karung yang diisi pasir atau dapat disebut juga *sand bag* lalu kedepannya akan di bangun tanggul permanen biar dia lebih tahan terhadap hantaman gelombang maupun pasang. dan juga khusus untuk kami yang kaitannya dengan kondisi banjir pesisir atau banjir rob untuk menyampaikan peringatan dini potensi banjir pesisir utamanya di wilayah Pantai Utara Jawa Tengah. Berarti kami update sesuai dengan analisa kami, apakah pasang kali ini akan berakibat banjir atau tidak, karena pada dasarnya setiap bulan akan selalu terjadi pasang ataupun surut. Tapi tidak semua pasang mengakibatkan banjir ada

pasang yang pasangya tinggi tetapi tidak mengakibatkan banjir, tapi giliran pasangya tidak terlalu tinggi, tapi kok dapat banjir itu juga ada itu salah satu yang selalu kami lakukan analisa supaya informasi yang kami sampaikan dapat benar-benar bermanfaat bagi masyarakat.

Jumat, 21 Juni 2022

Mengetahui

Koordinator Observasi Dan Informasi

Ganis Erutjahjo



PERTANYAAN WAWANCARA NARASUMBER

Penulis : Robi Maulana Hafizuddin (Taruna Pip Semarang)

Narasumber : Bapak Kuntaufan Didik R (Superintendent Pengelolaan Operasi Grup B)

Pertanyaan wawancara:

P : Apa penyebab jebolnya tanggul PT. Lamicitra Nusantara di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang?

N : Penyebab jebolnya itu memang karena debit air pasang yang sangat tinggi, air pasang yang tinggi melebihi prediksi di hari itu terus kemudian karena mungkin struktur tanggul yang berupa tembok 1 lapis itu juga telah lumayan berumur jadi untuk kekuatannya juga menurun.

P : Apa penanganan pertama yang dilakukan pihak yang terkait terhadap jebolnya tanggul?

N : Penanganannya pertama itu evakuasi pekerja atau karyawan perusahaan, evakuasi alat-alat yang vital kalau di terminal petikemas itu evakuasi peralatan bongkar muat kita. Kalau yang di pabrik itu mungkin berupa mesin-mesin pabrik yang dapat dilakukan evakuasi kita lakukan evakuasi.

P : Apa saja dampak yang ditimbulkan dari jebolnya tanggul PT lamicitra terhadap perusahaan di sekitar pelabuhan dan kepada Terminal Peti Kemas itu sendiri?

N : Kalau dampak untuk perusahaan pasti rusak semua barang berharga dan infrastrukturnya terus kemudian untuk Terminal Peti Kemas Semarang selain di infrastruktur berhentinya kegiatan bongkar muat dampak berikutnya tingginya angka penumpukan kontainer khususnya impor. Jadi kontainer impor itu tidak dapat keluar sehingga yor atau yard occupancy ratio di Terminal Peti Kemas Semarang tinggi pada waktu itu hampir mendekati angka 90%. Jadi pada saat itu kegiatan berhenti itu selama 12 jam pada saat itu suplai listrik dari PLN Itu benar-benar dimatikan untuk

menghindari hal-hal seperti konsleting listrik. kita dapat mengevakuasi peralatan kita khususnya genset di power house itu sekitar 12 jam setelah genset kita nyala kita pelan-pelan up, dalam arti kata menginventarisir alat-alat yang dapat digunakan dan apa yang tidak dapat digunakan, karena pada saat itu masih ada proses bongkar muat jadi kita menyelesaikan bongkar muat kapal-kapal tersebut dengan keterbatasan karena untuk kapal yang sandar di dermaga Selatan khususnya leveling kapal itu di bawah sedangkan armada armada, kita itu banyak yang mati makanya kita menggunakan armada-armada yang manual kayak yang armada hino yang quester itu, karna manual transfusi nya diatas aman buat kerja, sehingga kita kerja pelan-pelan jadi perusahaan menyelesaikan kapal yang saat itu melakukan bongkar muat.

Untuk alat automatic itu masih dapat dipakai, ketika genset nyala lalu alat-alat yang elektrikal suplai power, setelah dapat cuman kemarin itu kendalanya otomatisnya tidak jalan jadi kita menggunakan alat manual kita Panggil via HT kita komunikasi menggunakan HT dikarenakan konfirmasi manual. Dan untuk kegiatan delivery dan *receiving* itu berhenti total dari tanggal kejadian jebolnya tanggul sampai pada hari kamis saat pihak terminal peti kemas telah menginformasikan bahwa truck dapat masuk ke terminal peti kemas semarang. Sehingga untuk kegiatan *receiving* dan delivery tidak dapat dilakukan.

- P : Berapa kerugian financial yang ditimbulkan dari jebolnya tanggul tersebut?
- N : Kalau kerugian finansial tidak dapat kami jabarkan karena itu sebagian memang tercover sama asuransi telah tercatat dalam polis asuransi sehingga semua peralatan dan semua infrastruktur bahkan taman masuk ke polis asuransi, sehingga harus diinvestigasi dulu semuanya lalu kemudian dari pihak asuransi akan mengcover semua kerugian terkait kejadian tersebut.
- P : Siapa saja pihak yang bertanggung jawab terhadap kejadian jebolnya tanggul?

- N : Kalau yang bertanggung jawab karena ini merupakan yang telah dikategorikan sebagai *Force Majeure* ini merupakan sebuah bencana dari tidak ada yang bertanggung jawab karena ini telah dianggap sebagai bencana jadi menjadi masalah kita semua khususnya di provinsi Jawa Tengah. Jadi telah di handle sama karena bencana nasional telah diambil langsung dengan pak Gubernur sehingga yang bertanggung jawab Gubernur Jawa Tengah.
- P : Apa peran serta tindakan yang dilakukan dari pihak-pihak yang bersangkutan terkait jebolnya tanggul?
- N : Kalau untuk antisipasi pertama itu kita menggunakan *sand bag* yang berupa karung yang diisi pasir. Jadi kita untuk antisipasi saat kejadian itu kita dari beberapa instansi bekerjasama untuk menutup tanggul yang jebol tersebut menggunakan *sand bag*. dan juga terdapat beberapa satuan dari kepolisian TNI kemudian ada instansi pemerintah juga, terus dari pihak lamicitra dan dari PT Pelindo juga.
- P : Apakah sebelum kejadian ada himbauan kepada perusahaan BUMN maupun swasta terkait peristiwa banjir rob ini?
- N : Kalau BMKG setiap hari pasti rilis perkiraan air pasang jadi hari besok hari ini udah keluar jadi data-data berupa pasang tingginya jam berapa dan terkait itu BMKG itu selalu rilis perkiraan pasang surutnya, tapi yang kemarin itu benar-benar di luar dari perkiraan pada saat itu air pasang masuknya sangat cepat dan kita konsentrasi hanya pada depan dalam arti kan kita paling ujung kita lagi konsentrasi di depan Dermaga atau ke depan Dermaga dan ternyata yang di belakang yang di pabrik Lamicitra itu jebol, malah yang disana yang jebol jadi kita tidak memperkirakan kita tidak fokus ke sana makanya kita ini mikir juga kenapa tinggi air pasangnyanya masih segini biasanya cepat surut tapi pada saat itu malah tidak surut-surut airnya dan ternyata kita dapat kabar bahwa tanggul yang di lamicitra itu jebol.
- P : Apakah ada sosialisasi sebelumnya dari perusahaan kepada karyawan terkait banjir rob ini?

- N : Ya kalau dari Pelindo Terminal Peti Kemas Semarang ya *manager ship* sebelum kerja selalu mengingatkan prediksi air pasang kita selalu mengingatkan. Namun kemarin itu merupakan kejadian luar biasa yang saat itu masuk ke kantor ya itu yang terdampak bagi mereka yang libur tidak terdampak sebenarnya untuk banjir rob itu tidak menjadi masalah dikarenakan memang telah menjadi bencana tahunan akan tetapi dampak dari jebolnya itu yang mengakibatkan masalah karena banyaknya air masuk di kawasan Terminal Peti Kemas Semarang.
- P : Bagaimana upaya yang dilakukan pihak terkait terhadap kejadian jebolnya tanggul tersebut?
- N : Pelindo melakukan pembuatan tanggul permanen pada area yang jebol dengan konstruksi tanggul yang lebih kuat lagi, untuk ketebalan dari tanggul itu sendiri 3 meter.
- P : Permasalahan apa saja yang dihadapi dalam pengendalian banjir rob terhadap kawasan Terminal Peti Kemas Semarang?
- N : Permasalahan yang dihadapi itu debit air tidak kunjung surut di hari berikutnya pas prediksi air tinggi air juga ikut tinggi kemudian kita terkendala terhadap *Supply Power Electric* atau *Elektrikal Power*, jadi pada saat *elektrikal* nya itu mati karena debitnya tinggi kita tidak dapat bekerja jadi kita benar-benar menunggu pada saat adanya *supply* baru kita dapat melakukan pekerjaan.
- P : Langkah seperti apa yang akan dilakukan untuk menghadapi kemungkinan banjir yang akan datang?
- N : Kita meninggikan instrumen elektrik yang kita jadi untuk leveling terutama terhadap genset lalu kita tinggikan ke level yang memang kemarin di atas terdampaknya banjir tersebut, jadi kita meninggikan leveling terhadap genset dari batas yang terdampak banjir tersebut sebelumnya kemudian untuk panel yang berada di lapangan kita tinggikan jadi ketika ada air pasang tinggi suplai PLN *port* kita masih di cover dengan genset kita karena pada panel yang ada di lapangan itu berfungsi untuk menjalankan pompa kita menerapkan menerapkan sistem folder,

jadi kalau misalnya ada air kita sedot keluar lalu kita kembalikan ke laut,
Jadi sebenarnya kuncinya itu dipompa Jadi kalau semisalnya elektrikalnya
mati dan pompanya nggak jalan ya air yang masuk itu tidak dapat kita
kembalikan ke laut.

Jumat, 28 Juni 2022

Mengetahui

Superintendent Pengelolaan Operasi Grup B

Kuntaufan Didik R



PERTANYAAN WAWANCARA NARASUMBER

Penulis : Robi Maulana Hafizuddin (Taruna PIP Semarang)

Narasumber : Bapak Dody Bagus W.A (Manager Bidang Pengawasan dan Pengendalian Proyek Satuan Kerja PMO Jateng)

Pertanyaan wawancara:

P : Apa penyebab jebolnya tanggul PT. Lamicitra Nusantara di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang?

N : Saat kejadian terjadi kenaikan muka air laut atau biasa disebut dengan banjir rob yang tinggi yang menyebabkan tekanan vertikal yang cukup besar sehingga membebani dinding tanggul PT Lamicitra Nusantara.

P : Selain banjir rob faktor-faktor apa saja yang menyebabkan jebolnya tanggul tersebut?

N : Terdapat beberapa faktor yang menyebabkan jebolnya tanggul yaitu

1. Terdapat perbedaan/selisih antara muka air laut dan elevasi tanah *eksisting* didalam bangunan tanggul yang cukup besar, kurang lebih satu meter.
2. Terdapat banyak rembesan air laut (*sand boil*) di sekitar bangunan tanggul.
3. Ditemui beberapa retak rambut pada bangunan tanggul.

P : Apakah menurut bapak konstruksi tanggul tersebut telah sesuai standar?

N : Saya tidak memiliki data dan tidak melakukan assessment terhadap bangunan eksisting

P : Apakah menurut bapak perawatan pada fasilitas tanggul telah dilakukan dengan baik dan berkala?

N : Pemeliharaan sepenuhnya tanggung jawab dari PT Lamicitra Nusantara

P : Apa penanganan pertama yang dilakukan pihak yang terkait terhadap jebolnya tanggul?

- N : PT Pelindo memberikan support penuh berupa mensuplai ketersediaan sand bag yang di gunakan oleh BBWS Pemali Juana untuk membangun tanggul sementara pada area tanggul yang jebol.
- P : Apa saja dampak yang ditimbulkan dari jebolnya tanggul PT lamicitra terhadap perusahaan dan kawasan sekitar pelabuhan?
- N : Perusahaan yang terdampak banjir tidak dapat beroperasi karena alat produksinya terendam banjir sehingga membutuhkan waktu dan biaya yang tidak sedikit untuk recovery, sedangkan biaya operasional untuk karyawan tetap berjalan selama masa recovery tersebut.
- P : Apa saja dampak yang ditimbulkan terhadap kegiatan di TPKS?
- N : Saya tidak dapat menjawab karena bukan di bidang saya
- P : Siapa saja pihak yang bertanggung jawab terhadap kejadian jebolnya tanggul?
- N : Sesuai dengan Surat Perjanjian Pengikatan dan Penyerahan Penggunaan Tanah antara Pelindo dengan PT Lamicitra Nusantara, semua fasilitas umum yang berupa jalan maupun bangunan lainnya berada dalam Zona Industri dan Pergudangan yang dibangun oleh PT Lamicitra Nusantara selama dalam masa perjanjian, pemeliharaannya menjadi beban dan tanggung jawab PT Lamicitra Nusantara.
- P : Apa peran serta tindakan yang dilakukan dari pihak-pihak yang bersangkutan terkait jebolnya tanggul?
- N : Terdapat beberapa upaya yang dilakukan terhadap tanggul
1. Tahap awal dilakukan penanganan berupa menutup sumber kebocoran utama yaitu area jebolannya tanggul lebar 8 meter pada sisi utara dan lebar 20 pada sisi selatan, menggunakan tanggul sandbag.
 2. Tahap kedua BBWS Pemali Juana membangun konstruksi semi permanen berupa geobox di sepanjang tanggul eksisting PT Lamicitra Nusantara.
 3. Tahap ketiga PT Pelindo membangun tanggul permanen dari beton dibelakang konstruksi tanggul permanen milik BBWS Pemali Juana.

P : Bagaimana upaya yang dilakukan pihak terkait terhadap kejadian jebolnya tanggul tersebut?

Upaya yang dilakukan pihak terkait terhadap tanggul yaitu:

1. Pelindo berkerjasama dengan kementerian PUPR pada tahap pertama membangun tanggul sementara dari sand bag untuk menutup kebocoran yang disebabkan jebolnya tanggul di dua lokasi PT Lamicitra Nusantara
2. Pada tahap kedua PUPR membangun bangunan semi permanen berupa geobox di sepanjang tanggul milik PT Lamicitra Nusantara.
3. Pada tahap ketiga Pelindo membangun bangunan permanen, pelaksanaan pembangunan dimulai 1 Juni 2022, untuk 2 area jebolan diselesaikan dalam waktu 1 bulan dan untuk keseluruhan ditargetkan selesai akhir agustus berupa tanggul beton yang memiliki panjang kurang lebih 330 meter dengan mutu beton fc 35 Mpa memiliki ketebalan 40 cm dengan ketinggian top level tanggul di elevasi +3.200 mLWS di seluruh area yang berpotensi mengalami jebolan tanggul.

P : Permasalahan apa saja yang dihadapi dalam pengendalian banjir rob?

N : Kondisi lapisan tanah di Kawasan pesisir pantai utara pulau Jawa, khususnya Kota Semarang mengalami land subsidence / penurunan tanah yang cukup besar hingga mencapai rata – rata 10 cm per tahun.

P : Apa saja upaya yang telah dilakukan pengelolaan pelabuhan tanjung emas untuk mengatasi banjir rob?

N : Pelindo telah membangun sistem polder untuk mengelola air rob sejak tahun 2013 dan selalau dilakukan pemeliharaan terhadap seluruh fasilitas didalamnya.

P : Langkah seperti apa yang akan dilakukan untuk menghadapi kemungkinan banjir yang akan datang?

Terdapat beberapa langkah yang diambil oleh PT. Pelindo

1. Pelindo telah membantu PT Lamicitra Nusantara dengan membangunkan tanggul permanen dengan ketinggian / elevasi top tanggul di +3.200 mLWS.

2. Pelindo melakukan investasi untuk penanganan banjir berupa pelebaran saluran, peninggian tanggul, dan penambahan pompa banjir di beberapa titik rawan banjir.

Jumat, 1 Juli 2022

Mengetahui

Manager Bidang Pengawasan dan Pengendalian
Proyek Satuan Kerja PMO Jateng

Dody Bagus W.A



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Robi Maulana Hafizuddin
2. Tempat, Tanggal Lahir : Purnama, 3 Agustus 1999
3. N I T : 551811316725 K
4. Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan
Kepelabuhanan (TALK)
5. Agama : Islam
6. Alamat : Jalan Raja Ali Haji Rt 021 Rw 000 Kelurahan
Purnama Kecamatan Dumai Barat Kota
Dumai
7. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Samsuddin
 - b. Ibu : Darsona
8. Riwayat Pendidikan
 - a. SD Negeri 018 Dumai (2005 – 2011)
 - b. SMP Negeri 7 Dumai (2011 – 2014)
 - c. SMA Negeri 1 Dumai (2014 – 2017)

d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang (2018 – 2022)

9. Pengalaman Praktik Darat (Prada)

Perusahaan : **PT. SNEPAC SHIPPING CAB. DUMAI**

Alamat : Jalan Sultan Syarif Qasim Komplek PT.
Pelindo I No. 09 Dumai - Riau 28813 -
Indonesia

Periode Praktik Darat : 5 Oktober 2020 – 5 Juli 2021

