STRATEGI PENINGKATAN KINERJA BONGKAR MUAT *CONTAINER* DAN *MATERIAL LOOSE CARGO* KAPAL BG *BAYSWATER* 128 DI PELABUHAN BATU AMPAR OLEH PT.PERSERO BATAM

SKRIPSI

Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran
di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Oleh

GUSHARIANTO
NIT. 551811316719 K

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

HALAMAN PERSETUJUAN

STRATEGI PENINGKATAN KERJA BONGKAR MUAT *CONTAINER* DAN *MATERIAL LOOSE CARGO* KAPAL BG *BAYSWATER* 128 DI PELABUHAN BATU AMPAR OLEH PT.PERSERO BATAM

Disusun Oleh :

GUSHARIANTO
NIT. 551811316719 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, Agustus 2022

Dosen Pembimbing I Materi	Dosen Pembimbing II Metodologi dan Penulisan
ROMANDA ANNAS AMRULLAH, S.ST., M.M.	**KRISTIN ANITA INDRIYANI, S.ST., M.M.**
Penata (III/c)	**Pembina (IV/a)**
NIP. 19840623 201012 1 005	**NIP. 19800602 200212 2 002**

Mengetahui
Ketua Program Studi
Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)

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

ii

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul **"STRATEGI PENINGKATAN KINERJA BONGKAR MUAT *CONTAINER* DAN *MATERIAL LOOSE CARGO* KAPAL BG *BAYSWATER* 128 DI PELABUHAN BATU AMPAR OLEH PT.PERSERO BATAM"** karya:

Nama : GUSHARIANTO

N I T : 551811316719 K

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

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

Semarang, Agustus 2022

Penguji I	Penguji II	Penguji III
Dr. NUR ROCHMAH, S.E., M.M.	**ROMANDA ANNAS A, S.ST., M.M.**	**H. MUSTHOLIQ, M.M, M.Mar.E**
Penata Tingkat I (III/d)	**Penata (III/c)**	**Pembina, (IV/a)**
NIP. 19750316 200312 2 001	**NIP. 19840623 201012 1 005**	**NIP. 19650320 199303 1 002**

Mengetahui
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

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

iii

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : GUSHARIANTO

NIT : 551811316719 K

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

Skripsi dengan Judul "STRATEGI PENINGKATAN KINERJA BONGKAR MUAT *CONTAINER* DAN *MATERIAL LOOSE CARGO* KAPAL BG *BAYSWATER* 128 DI PELABUHAN BATU AMPAR OLEH PT PERSERO BATAM"

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, ...2022

Yang membuat pernyataan,

GUSHARIANTO

NIT. 551811316719 K

iv

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto:

1. MAN JADDA WA JADA. MAN SHOBARO DZOFIRO. MAN SARA ‘ALA DARBI WASHOLA. (A. Fuadi)

2. Pada hakikatnya Engkau adalah penulis buku “catatan amalmu” yang akan diterbitkan pada hari kiamat, maka pilihlah kata-kata dan kalimat-kalimat yang terbaik untuk digoreskan dalam buku karyamu tersebut. (Ustaz Dr. Firanda Andirja Abidin, Lc, MA.)

3. Berbagai peristiwa sulit akan mengajarkanmu bahwa kamu tidak memiliki siapapun kecuali Allah.

Persembahan:

1. Kedua orang tuaku, Bapak Suharno dan Ibu Puji Rahayu yang senantiasa mendukung dan menjadi dosen pembimbing dalam hidup penulis

2. Kedua kakakku, Sari Dewi Yuliastuti dan Nunung Septriani yang senantiasa membantu, mendukung, dan memberikan semangat kepada penulis

3. 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 "Strategi Peningkatan Kinerja Bongkar Muat *Container dan Material Loose Cargo* kapal BG BAYSWATER 128 di Pelabuhan Batu Ampar Oleh PT. Persero Batam". Skripsi ini disusun guna memenuhi persyaratan dalam meraih dan memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) dalam bidang Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK) serta untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV (D. IV) TALK di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

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

1. Bapak Capt. Dian Wahdiana, MM. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

2. Ibu Nur Rohmah, S.E., M.M. selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK) di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Romanda Annas Amrullah, S.ST., M.M. selaku Dosen Pembimbing Materi.
4. Ibu Kritin Anita Idriyani, S.ST. M.M. selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan.
5. Bapak, ibu, dan adik peneliti yang senantiasa memberikan doa, dukungan, dan motivasi kepada peneliti dalam setiap peraihan cita-cita yang hendak dicapai.
6. Bapak dan Ibu dosen yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang bermanfaat kepada peneliti selama melaksanakan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
7. Seluruh staf, pegawai, dan senior yang bekerja di perusahaan PT. Jasindo Duta Segara yang telah membimbing dan membantu peneliti dan telah memberikan banyak ilmu pengetahuan serta kesempatan kepada peneliti untuk melaksanakan praktik darat.
8. Seluruh pihak yang telah membantu dan ikut andil dalam penyelesaian penulisan skripsi yang tidak dapat peneliti sebutkan satu per satu.

Demikian prakata dari peneliti, dengan segala kerendahan hati, peneliti menyadari masih banyak kekurangan sehingga peneliti mengharapkan adanya saran dan masukan yang bersifat membangun guna kesempurnaan skripsi yang penulis susun

ini. Peneliti 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, Agustus 2022

Peneliti

GUSHARIANTO

NIT. 551811316719 K

ABSTRAKSI

Rian, **Gusharianto**, NIT. 551811316719 K, 2022, "Strategi Peningkatan Kerja Bongkar Muat *Container* dan *Material Loose* Cargo Kapal BG BAYSWATER 128 di Pelabuhan Batu Ampar oleh PT. Persero", Skripsi, Program Diploma IV, Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Romanda Annas Amrullah, S.ST., M.M., Pembimbing II: Kristin Anita Indriyani, S.ST, M.M.

Pelabuhan Batu Ampar pada saat ini menjadi pilihan banyak orang dalam menggunakan jasa transportasi, selain bisa mengangkut muatan dalam jumlah besar, selain itu Pelabuhan Batu Ampar juga dekat dengan Negara tetangga yaitu Singapore. Oleh karena itu kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Batu Ampar meningkat, tetapi Pelabuhan Batu Ampar tidak memiliki *container crane* di pinggir dermaga, karena Pelabuhan Batu Ampar menggunakan dermaga gantung yang tida dapat menahan beban berat dari *container* crane dan mengandalkan *mobile crane* atau *crane* dari kapal itu sendiri.

Pada kegiatan bongkar muat di kapal BG BAYSWATER 128 yang bermuatan *container* dan *material loose cargo* yang dilakukan di Pelabuhan Batu Ampar mengalami keterlambatan yang diakibatkan oleh faktor Sumber Daya Manusia (SDM) yang melakukan kesalahan dalam melakukan bongkar muat selain faktor Sumber Daya Manusia (SDM), faktor peralatan yang rusak akibat adanya kesalahan pada saat bongkar muat dan peralatan yang sudah tua juga mengakibatkan keterlambatan bongkar muat di kapal BG BAYSWATER 128. Penelitian ini dilaksanakan dengan tujuan mengetahui faktor yang menyebabkan keterlambatan dan dampak yang disebabkan oleh keterlambatan kerja bongkar muat di kapal BG BAYSWATER 128 dan juga untuk mengetahui strategi apa yang digunakan untuk mengatasi keterlambatan bongkar muat di kapal BG BAYSWATER 128.

Dalam permasalahan keterlambatan bongkar muat di kapal BG BAYSWATER 128 peneliti menggunakan metodr penelitian kualitatif. Dari penelitian yang dilakukan, peneliti menarik kesimpulan yaitu faktor utama penyebab terjadinya keterlambatan bongkar muat kapal BG BAYSWATER 128 adalah Sumber Daya Manusia (SDM) dan peralatan yang rusak dan juga sudah tua. Peneliti juga menemukan strategi untuk mengatasi keterlambatan bongkar muat yaitu dangan melakukan perawatan rutin pada peralatan yang digunakan untuk kegiatan bongkar muat dan melakukan perawatan ekstra pada perlatan yang sudah tua.

Kata Kunci: Strategi, keterlambatan, bongkar muat.

ABSTRACT

Rian, Gusharianto, NIT. 551811316719 K, 2022, "*Strategy for Improving Loading and Unloading of Containers and Loose Cargo Materials for* BG BAYSWATER 128 *Ships at Batu Ampar Harbor by* PT. Persero", *Thesis*, Diploma IV Program, *Marine and Port Management Study Program*, Semarang *Shipping Science Polytechnic*, *Advisor* I: Romanda Annas Amrullah, S.ST., M.M., *Advisor* II: Kristin Anita Indriyani, S.ST, M.M.

Batu Ampar Port is currently the choice of many people in using transportation services, in addition to being able to transport large quantities of cargo, besides that Batu Ampar Port is also close to neighboring countries, namely Singapore. Therefore loading and unloading activities at Batu Ampar Port have increased, but Batu Ampar Port does not have container cranes on the edge of the pier, because Batu Ampar Port uses a hanging pier that cannot withstand the heavy load of container cranes and relies on mobile cranes or cranes from the ship itself. .

In loading and unloading activities on the BG BAYSWATER 128 *ship loaded with containers and loose cargo materials carried out at Batu Ampar Port experienced delays caused by Human Resources (HR) factors that made mistakes in loading and unloading other than Human Resources (HR) factors. the factor of damaged equipment due to errors during loading and unloading and old equipment also resulted in delays in loading and unloading on the* BG BAYSWATER 128 *ship. This study was carried out with the aim of knowing the factors that cause delays and the impact caused by delays in loading and unloading work on the* BG BAYSWATER 128 *ship and also to find out what strategies are used to overcome loading and unloading delays on the BG BAYSWATER 128 ship.*

In the problem of loading and unloading delays on the BG BAYSWATER 128 *ship the researchers used a qualitative research method. From the research conducted, the researchers concluded that the main factors causing the delay in loading and unloading the* BG BAYSWATER 128 *ship were Human Resources (HR) and damaged and old equipment. Researchers also found strategies to overcome loading and unloading delays, namely by carrying out routine maintenance on equipment used for loading and unloading activities and performing extra maintenance on old equipment.*

Keywords*: Strategy, delay, loading and unloading.*

DAFTAR ISI

HALAMAN COVER……..i
HALAMAN PERSETUJUAN……..ii
HALAMAN PENGESAHAN……...iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN…….iv
HALAMAN MOTO 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……1
B. Fokus Penelitian……..4
C. Rumusan Masalah……...4
D. Tujuan Penelitian……5
E. Manfaat Hasil Penelitian 6
BAB II KAJIAN TEORI……...8
A. Deskripsi Teori…….....8
B. Kerangka Penelitian 22
BAB III METODE PENELITIAN 24
A. Metode Penelitian 24
B. Tempat Penelitian 25
C. Sumber Data Penelitian 25
D. Teknik Pengumpulan Data 29
E. Instrumen Penelitian 33

F. Teknik Analisis Data Kualitatif.....35
G. Pengujian Keabsahan Data 38
BAB IV HASIL PENELITIAN 41
A. Gambaran Konteks Penelitian 41
B. Deskripsi Data 42
C. Temuan..... 57
D. Pembahasan Hasil Penelitian..... 59
BAB V Simpulan Dan Saran 66
A. Simpulan..... 66
B. Keterbatasan Penelitian 67
C. Saran..... 68
DAFTAR PUSTAKA..... 69
DAFTAR RIWAYAT HIDUP..... 83

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1. Orisinalitas penelitian dengan penelitian terdahulu 41

Tabel 4.2. Daftar fasilitas, sarana dan prasarana yang dimiliki PT. Persero Batam..... 55

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1. *General Cargo Container* 12

Gambar 2.2. *Thermal Container* 14

Gambar 2.3. *Tank Container*..... 15

Gambar 2.4. *Dry Bulk Container* 16

Gambar 2.5. *Plat Form Container* 16

Gambar 2.6. *Collapsible Container*..... 17

Gambar 2.7. *Air Mode Container*..... 18

Gambar 2.8. Kerangka Penelitian..... 22

Gambar 3.1. Teknik Analisis Data 38

Gambar 4.1. Gambar PT. Persero Batam..... 45

Gambar 4.2. PT. Persero Batam bekerjasama dengan PT. ILCS 46

Gambar 4.3. Gambar lambang perusahaan PT. Persero Batam 47

Gambar 4.4. Struktur Organisasi Perusahaan PT. Persero Batam 48

Gambar 4.5 Gambar jatuhnya *container* akibat kelalaian pekerja…….. 60

Gambar 4.5. Gambar *Mobile crane* yang sudah tua dan rusak 63

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Dokumen Bongkar Muat

Lampiran 2 Dokumentasi Kapal BG BAYSWATER

Lampiran 3 Dokumentasi Proses Bongkar Muat kapal BG BAYSWATER

Lampiran 4 Dokumentasi Kontainer diletakkan di atas chasis truk

Lampiran 5 Pencatatan Tally Sheet

Lampiran 6 Surat Jalan Truk

Lampiran 7 Dokumentasi Kerjasama PT. Persero Batam dengan Perusahaan Lainnya

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Menurut Moleong (2018) Indonesia adalah negara terdiri dari banyak pulau-pulau dan terletak pada geografis yang strategis dikarenakan terletak antara dua benua dan juga dua samudera, anatara lain adalah benua Australia dan benua Asia dan juga terletak antara samudra Pasifik dan juga samudra India. Oleh sebab itu sarana khususnya pada bidang transportasinya melalui laut tentu harus mumpuni selain sarana di bidang lainnya yaitu sarana transportasi darat dan udara. Dengan adanya suatu sarana transportasi yang mumpuni atau memadai di suatu daerah atau di suatu negara, maka dari itu suatu negara atau daerah tersebut tentu dapat memajukan atau meningkatkan kehidupan masyarakatnya menjadi lebih baik.

Transportasi sangat penting di dalam bidang social, politik, ekonomi, budaya dan juga terhadap pertahanan dan keamanan. Dengan adanya suatu transportasi, yang dapat menghubungkan suatu wilayah dengan wilayah lainnya yang dapat berjalan dengan lancar dan menghemat waktu dan biaya yang dapat bermanfaat bagi masyarakat. Apabila pelayanan jasa pada bidang transportasi dapat berjalan dengan baik maka dapat meningkatkan jasa transportasi, karena dengan transportasi orang lebih mudah dalam melakukan transaksi sehingga yang dibutuhkan masyarakat dapat dipenuhi. Dibidang transportasi ada dua hal

atau unsur yang sangat penting adalah pemindahan atau pergerakan bisa juga disebut *movement* yang secara fisik dapat menindahkan barang atau orang.

Indonesia mempunyai sangat banyak wilayah yang dapat di jadikan sebagai tempat industri dan pelabuhan. Wilayah Batam, Balai Karimun dan Bintan yang tergabung menjadi satu provinsi yaitu provinsi Kepulauan Riau (KEPRI) yang termasuk di dalam wilayah Indonesia, wilayah tersebut mempunyai berbagai kawasan industri dan juga kawasan pelabuhan yang banyak.

Dengan banyaknya kawasan pelabuhan di provinsi Kepulauan Riau (KEPRI) tentu banyak melakukan kegiatan bongkar muat. Kegiatan bongkar muat pada suatu kapal tentu harus berjalan dengan lancar agar tidak menghambat kegiatan bongkar muat pada kapal lainnya, apabila kegiatan bongkar muat pada suatu kapal mengalami keterlambatan tentu saja dapat merugikan pihak ekspedisi, karena apabila kapal bersandar di pelabuhan bertambah lama maka pembayaran penyewaan dapat bertambah perharinya. Karena hal tersebut, pihak ekpedisi atau distributor barang tentu akan menaikkan harga jual barang, hal tersebut dkarenakan untuk menutupi kerugian akibat waktu tambat kapal di pelabuhan yang bertambah lama. Hal tersebut tentu bisa berdampak pada minat beli masyarakat pada barang yang menurun akibat harga barang yang tinggi.

Keterlambatan adalah waktu pelaksanaan kegiatan yang tidak sesuai

dengan perencaan kegiatan, sehingga dapat menyebabkan suatu kegiatan yang dilakukan menjadi tertunda atau tidak dapat terselesaikan dengan tepat waktu sesuai jadwal yang telah direncanakan. Keterlambatan kegiatan bongkar muat petikemas/*container* dan *material loose cargo* di BG *BAYSWATER* 128 ini terjadi akibat kesalahan pada kegiatan bongkar muat di lapangan penumpukan dan mengakibatkan pihak ekspedisi dikenakan denda yang dapat berpengaruh terhadap PT. Persero Batam dan juga berpengaruh terhadap pemilik barang.

Pelabuhan Batu Ampar saat ini menjadi pilihan oleh banyak orang untuk melakukan dan menggunakan jasa transportasi, selain bisa mengangkut muatan dalam jumlah besar, pelabuhan Batu Ampar juga dekat dengan Negara tetangga yaitu Singapore. Oleh karena itu kegiatan bongkar muat *container* dan *material loose cargo* di pelabuhan Batu Ampar meningkat. Hal tersebut dapat dilihat dari peningkatan bongkar muat *container* dan *material loose cargo* dari tahun 2015 sampai sekarang. Dengan peningkatan arus *container* dan *material loose cargo* yang cukup tinggi, kondisi sarana dan prasarana pada sistem operasi yang sudah ada perlu dikaji kembali, apakah pada pengoperasiannya sudah berjalan optimal atau mungkin masih perlu ditingkatkan atau justru sudah perlu dilakukannya penambahan sarana dan prasarana untuk mengatasi permintaan angkutan pada masa yang akan datang.

Faktor dominan penyebab terjadinya keterlambatan bongkar muat pada kapal BG BAYSWATER 128 adalah akibat pekerja yang tidak telaten dan

mengakibatan peralatan bongkar muat menjadi rusak. Faktor pekerja dan peralatan yang digunakan pada pelabuhan adalah faktor paling dominan dalam menentukan proses bongkar muat. Tanpa adanya peralatan bongkar muat yang mencukupi dan memadai, tentu proses bongkar muat yang akan dilakukan dapat menjadi terkendala atau dapat mengalami keterlambatan. Berhubungan dengan itu, maka peneliti mencoba untuk menyusun skripsi yang berjudul **"STRATEGI PENINGKATAN KINERJA BONGKAR MUAT *CONTAINER* DAN *MATERIAL LOOSE CARGO* KAPAL BG *BAYSWATER* 128 DI PELABUHAN BATU AMPAR OLEH PT.PERSERO BATAM"**

B. Fokus Penelitian

Melihat dari latar belakang masalah tersebut maka dari itu peneliti fokus pada masalah factor keterlambatan kerja bongkar muat, dampak akibat keterlambatan bongkar muat, dan strategi peningkatan kerja bongkar muat petikemas atau *container* dan *material loose cargo* di kapal BG BAYSWATER 128 di pelabuhan Batu Ampar oleh PT. Persero Batam yang mengalami keterlambatan kerja.

C. Rumusan Masalah

Skripsi ini disusun berdasarakan hasil pengamatan, pengalaman dan pelaksanaan yang dilakukan secara langsung yang di dapatkan oleh peneliti pada saat melaksanakkan praktek darat (PRADA) dan digabungkan dengan

materi-materi yang didapatkan pada saat kuliah, dan juga data-data yang di dapatkan pada saat melaksakan praktek darat (PRADA) di PT. Persero Batam. Dari latar belakang masalah yang sudah di bahas diatas dan agar tidak menyimpang dari tema dan judul skripsi, peneliti tetap terfokus pada tema permasalahan yang di hadapi, serta tetap mengingat cakupan objek penelitian yang digunakan peneliti yang masih sangat luas dan juga terbatas oleh waktu, maka peneliti tidak membahas semua permasalahan tetapi hanya membahas sebagian dari beberapa permasalahan yang dihadapi pada saat proses kegiatan bongkar muat *container* dan *maretial loose cargo* di wilayah pelabuhan Batu Ampar Batam oleh PBM (Perusahaan Bongkar Muat) yaitu PT. Persero Batam adalah sebagai berikut:

1. Faktor–Faktor yang mempengaruhi keterlambatan kerja bongkar muat di kapal BG BAYSWATER 128?
2. Dampak yang terjadi akibat keterlambatan kerja bongkar muat di kapal BG BAYSWATER 128?
3. Strategi yang dapat di lakukan untuk peningkatan kerja bongkar muat di kapal BG BAYSWATER 128?

D. Tujuan Penelitian

Pada penelitian ini peneliti ingin mengaplikasikan teori yang di dapatkan pada saat perkuliahan, studi pustaka dan studi dokumen yang berkaitan dengan suatu permasalahan yang ditemukan langsung dalam proses pelaksanaan

praktek darat (PRADA) yang telah peneliti lakukan. Skripsi ini memiliki beberapa tujuan yang bisa dijadikan bahan pertimbangan peneliti dalam membuat skripsi. Selain bertujuan sebagai tugas Akademik, skripsi ini nantinya juga dapat diperoleh manfaatnya oleh khalayak umum khususnya tentang keterlambatan yang bertujuan:

1. Mengetahui saja faktor–faktor yang mempengaruhi keterlambatan kerja bongkar muat di kapal BG BAYSWATER 128.
2. Untuk mengetahui saja dampak yang terjadi akibat keterlambatan kerja bongkar muat di kapal BG BAYSWATER 128.
3. Serta untuk mengetahui strategi yang dapat dilakukan untuk peningkatan kerja bongkar muat di kapal BG BAYSWATER 128.

E. Manfaat Hasil Penelitian

Selain sebagai penulisan, penulisan pada penelitian ini juga berguna untuk hal lainnya. Kegunaan penulisan yang ada di dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagi ilmu pengetahuan
    a. Untuk menambah suatu ilmu pengetahuan dan suatu wawasan untuk melakukan kegiatan bongkar muat dan tentu juga dapat mengetahui seberapa pentingnya pekerja atau sumber daya manusia yang harus atau wajib dimiliki oleh suatu perusahaan.

b. Sebagai langkah awal sebelum terjun ke lapangan kerja secara langsung.

2. Bagi perusahaan PT. Persero Batam

a. Dapat memberikan masukan kepada perusahaan yang nantinya dapat memberikan nilai tambah.

b. Dapat meningkatkan kinerja anggota atau karyawan yang ada di perusahaan

3. Bagi Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

a. Sebagai tambahan aset perpustakaaan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

b. Dapat memberikan suatu motivasi dan dukungan untuk diri sendiri dan orang lain, serta informasi tentang akibat keterlambatan terhadap suatu pekerjaan.

4. Bagi Pembaca

Skripsi ini dibuat agar dapat menambah pengetahuan bagi pembaca mengenai kegiatan bongkar muat dan bisa juga untuk bahan reverensi.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Deskripsi teori adalah suatu rangkaian dan penjelasan yang mengungkapkan suatu fenomena yang dirangkum menjadi konsep gagasan, yang awal mulanya menguraikan maksud dan tujuan serta nilai tertentu yang terbentuk dalam proses hubungan kondisional maupun hubungan fungsional yang mencakup suatu kejadian yang terekam dari kejaian realita atau fenomena tertentu. Dengan membahas lebih jauh di dalam deskripsi teori, dapat diketahui suatu kelemahan dan kekuatan pada teori tersebut. Di dalam suatu penelitian, deskripsi teori yaitu uraian yang bersifat sistematis pada suatu teori dan hasil penelitian yang bisa dikatakan relevan dan berkaitan dengan variabel yang akan diteliti. Jumlah teori yang perlu disampaikan atau dijelaskan akan tergantung pada luasnya suatu permasalahan dan jumlah variabel yang akan diteliti.

Pada suatu deskripsi teori berisi berupa penjelasan yang berkaitan dengan variabel yang diteliti, dengan melalui suatu pendefenisian dan uraian-uraian yang lengkap dari berbagai referensi yang ada, sehingga kedudukan dan prediksi yang dilakukan terhadap suatu hubungan antar variabel yang diteliti tentu menjadi lebih terarah. Suatu teori yang dijelaskan laporan penelitian dapat difungsikan sebagai suatu indikator dan mengetahui apakah peneliti dapat menguasai suatu teori dan konteks yang diteliti.

1. Pengertian Strategi

Strategi yaitu sebagai upaya yang dilakukan seseorang atau organisasi untuk membuat skema atau tujuan yang dituju. Adapun strategi juga diartikan sebagai suatu seni seseorang maupun organisasi yang memanfaatkan seni dan sumber daya yang dimiliki untuk menggapai suatu tujuan dengan cara yang lebih efektif guna untuk mencapai suatu yang diharapkan. Strategi juga dapat diartikan sebagai suatu tindakan yang berguna untuk menyesuaikan diri terhadap suatu reaksi dan situasi lingkungan yang terjadi dimasa yang akan datang. Baik itu situasi yang sengaja maupun tidak sengaja.

2. Pengertian Bongkar Muat

Bongkar muat adalah aktivitas yang berhubungan dengan pembongkaran barang dari palka ke dermaga yang dilakukan di lambung kapal ataupun sebaliknya atau disebut juga *stevedoring*, kegiatan yang dilakukan untuk memindahkan suatu barang dari suatu dermaga yang dilakukan di lambung kapal ke suatu gudang penumpukan atau lapangan penumpukan maupun juga sebaliknya bisa disebut juga *cargodoring*, dan kegiatan yang dilakukan untuk pengambilan suatu barang dari gudang penumpukan atau lapangan penumpukan yang di bawa ke truck maupun sebaliknya bisa disebut juga *receiving atau delivery*.

Proses muat barang adalah suatu proses atau suatu kegatan yang dilakukan untuk memindahkan suatu barang yang berasal dari gudang dan

kemudian dilakukannya penumpukan ke suatu kapal, sedangkan proses bongkar adalah suatu kegiatan yang dilakukan untuk menurunkan barang kapal kemudian barang tersebut disusun disuatu gudang pada pelabuhan. Pengertian proses kegiatan bongkar muat di suatu pelabuhan diatas, dapat dapat diartikan bahwa proses kegiatan bongkar muat barang merupakan suatu kegiatan yang dilakukan untuk memindahkan barang, baik dari suatu kapal kemudian dipidahkan ke dermaga atau bisa juga dipidahkan ke tongkang ataupun sebaliknya yaitu pemindahan dari suatu dermaga ataupun tongkang dan dipindahkan ke kapal.

3. Alat Penunjang Kegiatan Bongkar Muat di Pelabuhan

Terminal peti kemas atau TPKS tentu sangat bergantung pada kinerja alat yang digunakan untuk kegiatan bongkar muat, apabila terjadi kerusakan pada alat yang digunakan tentu akan menghambat proses kegiatan bongkar muat, kerusakan pada alat yang digunakan ataupun penggunaan alat yang digunakan untuk peroses kegiatan bongkar muat yang tidak mumpuni tentu saja dapat berakibat fatal terhadap kegiatan bongkar muat dan bisa mengakibatkan lumpuhnya proses kegiatan pada terminal peti kemas atau TPKS, lumpuhnya kegiatan pada terminal peti kemas atau TPKS mencangkup aktivitas pada dermaga, aktivitas *receiving* atau *delivery* dan kegiatan lapangan penumpukan. Pelabuhan Indonesia atau disebut juga Pelindo telah menjelaskan bahwa ada beberapa peralatan

yang dapat digunakan untuk kegiatan bongkar muat sebagai berikut:

1. *Reach Stacker* yaitu suatu alat yang dapat digunakan untuk menurunkan dan menaikkan *container* atau peti kemas di *Depo Container* ataupun CY (*container yard*).
2. *Forklift* adalah suatu alat yang memiliki garpu yang dapat digunakan untuk menaikkan / menurunkan *container* di lapangan penumpukan yang memiliki kapasitas mengangkat *cargo* sampai dengan 32 ton.
3. *Container Crane* adalah suatu alat yang digunakan untuk kegiatan bongkar muat petikemas atau *container* yang terletak di kapal dan diangkut ke suatu Dermaga atau daratan ataupun juga sebaliknya.

4. Pengertian *Container*

Container adalah suatu wadah yang bebentuk seperti gudang kecil yang digunakan untuk mengangkut suatu barang dan harus bersama alat yang mendukungnya seperti kapal, kereta api maupun truk agar sampai ke tempat tujuan, biasanya akan diantarkan menuju suatu gudang barang.

Container bergerak dari satu tempat ke tempat yang dituju tanpa adanya suatu pembatasan territorial atau suatu wilayah maka dari itu muatan yang berada di dalamnya akan aman dan efisien serta dapat dipindahkan dari satu angkutan ke angkutan yang lainnya, dan tidak diperlukan lagi untuk membongkar isi muatannya. Oleh sebab itu *container* harus dalam kondisi yang baik dan mampu menahan suatu getaran sewaktu

dalam proses pengangkutan.

5. Jenis-Jenis *Container*

Secara resmi, peti kemas disebut juga dengan istilah intermodal *container*, karena ia bisa ditempatkan dalam banyak mode transportasi sekaligus, sejak dari kapal, truck, kereta api, hingga pesawat terbang. Ini tentu bertujuan agar pengangkutan barang-barang dalam jumlah besar bias dilakukan dengan mudah, dan tidak perlu berganti "pembungkus" tiap kali dipindah untuk diangkut dengan jenis kendaraan berbeda (Romanda Annas Amrullah. 2020).

Peti kemas / *container* terbagi menjadi beberapa jenis atau terdiri dari berbagai golongan, *Internasional Standard Organization* menggolongkan jenis–jenis *container* dalam tujuh kelompok yaitu:

a. Container General Cargo

Container General Cargo yaitu *container atau disebut juga* peti kemas yang dapat digunakan mengangkut suatu barang atau muatan.

Gambar 2.1. *Container General Cargo*
Sumber: Pelindo

Ada beberapa *container* atau peti kemas yang tergolong di dalam *container general cargo* yaitu:

1). Container General Purpose

Container General Purpose adalah petikemas / *container* yang dapat digunakan mengangkut *cargo* seperti barang yang tidak memiliki kriteria khusus maupun penanganan khusus.

2). Container Open Side

Peti kemas ini mempunyai pintu di salah satu sisinya. Fungsinya untuk mengangkut kargo yang mempunyai ukuran yang melebar, seperti misalnya kargo berupa mesin industri.

3). Container Open Top

Peti kemas ini mempunyai bagian atas yang bisa dibuka. Fungsinya agar dapat digunakan untuk kargo/barang-barang

yang mempunyai tinggi ukuran yang melebihi dari tinggi peti kemas.

4). Container Ventilated

Peti kemas ini mempunyai ventilasi di sisi-sisinya. Fungsinya agar dapat digunakan untuk kargo yang memerlukan sirkulasi udara, misalnya saja untuk kargo yang berupa biji kopi.

b. Container Thermal

Container Thermal Adalah sebuah petikemas / *container* yang dilengkapi dengan pengatur suhu.

Gambar 2.2. *Thermal Container*
Sumber: Pelindo

Ada beberapa peti kemas yang termasuk kelompok *Thermal container* adalah:

1). Container Insulated

Peti kemas jenis ini digunakan untuk kargo / barang yang membutuhkan perlakuan khusus untuk suhunya, dengan mempertahankan suhu agar tidak bisa terpengaruh oleh suhu di luar peti kemas.

2). Container Reefer

Peti kemas / *container* ini digunakan untuk kargo yang selalu memiliki suhu rendah (dingin) yang terkontrol. Peti kemas / *container* ini biasanya digunakan untuk pengiriman barang – barang *perishable* / barang yang mudah rusak atau busuk yaitu seperti daging, ikan, sayur dan buah buahan agar dapat lebih tahan lama.

3). Heated Container

Peti kemas / *container* ini digunakan untuk barang-barang yang membutuhkan suhu tinggi, bisa melebihi dari 100 derajat celcius. Dan peti kemas ini juga mempunyai kontrol pengaturan suhu.

c. Tank Container

Peti kemas / *container* jenis ini berupa tanki yang ditempatkan di dalam kerangka peti kemas yang dipergunakan untuk muatan cair (*bulk liquid*).

Gambar 2.3. *Tank Container*
Sumber : Pelindo

d. Dry Bulk Container

Petikemas ini digunakan untuk mengangkut muatan dalam bentuk curah (*bulk cargo*), seperti butiran, bahan pakan, rempah dan sebagainya.

Gambar 2.4. *Dry Bulk Container*
Sumber : Pelindo

e. Plat Form Container

Plat Form Container Adalah petikemas / *container* yang hanya terdiri dari lantai dasarnya saja.

Gambar 2.5. *Plat Form Container*
Sumber: Pelindo

Ada beberapa peti kemas yang termasukdi dalam kelompok *Plat Form Container* yaitu:

1). Flat rack Container

Peti kemas jenis ini digunakan khusus untuk mengangkut barang berat atau muatan berat (Alat berat / *Heavy lift* dan *cargo overheight* atau *overwidth*)

2). Platform based Container

Peti kemas jenis ini digunakan untuk muatan yang ukurannya lebih besar dan lebih berat, yang ukuran dan beratnya melebihi standar muatan pada umumnya.

f. Collapsible Container

Petikemas ini khusus dibuat untuk muatan tertentu, seperti petikemas untuk muatan ternak (*cattle container*) atau muatan kendaraan (*auto container*).

Gambar 2.6. *Collapsible Container*
Sumber: Pelindo

g. Air Mode Container

Petikemas ini khusus dibuat dan dipergunakan oleh pesawat terbang yang berukuran besar untuk mengangkut barang-barang penumpang atau air cargo melalui udara.

Gambar 2.7. *Air Mode Container*
Sumber : Pelindo

6. Pengertian *Material Loose Cargo*

Material loose cargo adalah suatu barang atau muatan yang berada di atas kapal maupun di penumpukan barang yang tidak terletak di dalam peti kemas / *container* yang letaknya terpisah – pisah.

7. Pengertian Tongkang

Kapal BG BAYSWATER 128 adalah kapal tongkang atau kapal pontoon, tongkang atau disebut juga dengan ponton adalah suatu kapal yang lambungnya datar yang berbentuk kotak besar dan bisa mengapung diatas air, tongkang atau pontoon digunakan untuk membawa atau mengangkut suatu barang dan kemudian ditarik oleh tugboat atau kapal tunda yang memiliki mesin pendorong.

Pontonn atau disebut juga tongkang bisa digunakan mengangkut truk, mobil dan sepeda motor untuk menyeberangi sungai di suatu daerah yang tidak mempunyai jembatan penyebrangan, bisa juga digunakan untuk keperluan wisata.

8. Pengertian Pelabuhan

Berdasarkan Undang-Undang No. 17 tahun 2008 tentang pelayaran pelabuhan suatu tempat yang terdiri dari suatu daratan dan perairan dengan batas tertentu yang digunakan sebagai tempat proses kegiatan pemerintahan dan juga kegiatan pengusahaan dan digunakan sebagai tempat kapal untuk melakukan sandar, turun naiknya penumpang dan kegiatan bongkar muat suatu barang atau muatan berupa bentuk terminal dan suatu tempat berlabuhnya suatu kapal dan juga dilengkapi fasilitas keselamatan dan juga keamanan pelayaran sebagai bentuk kegiatan penunjang dipelabuhan dan juga befungsi sebagai suatu tempat perpindahan intramoda dan antarmoda transportasi.

9. Pengertian Keterlambatan

Keterlambatan yaitu waktu pelaksanaan suatu kegiatan yang tidak dimanfaatkan dengan maksimal dan tidak sesuai dengan suatu rancangan kegiatan, sehingga dapat menyebabkan kegiatan yang lainnya menjadi tertunda dan tidak dapat terselesaikan dengan tepat waktu sesuai dengan jadwal yang sudah direncanakan. Keterlambatan itu terjadi akibat adanya kecelakaan pada kegiatan pekerjaan atau kesalahan dalam melakukan pekerjaan, karena hal tersebut tentu dapat memakan waktu atau menghambat watu yang sudah di rencanakan. Akibat keterlambatan maka akan berpengaruh terhadap kegiatan yang dilakukan di lapangan.

Konsistensi ekspedisi sangat diperlukan dalam menyelesaikan kegiatan bongkar muat, karena merupakan suatu penunjang dalam kelancaran proses kegiatan bongkar muat. Dengan adanya keterlambatan dalam menyelesaikan kegiatan bongkar muat dan dapat melewati batas waktu yang telah ditentukan atau direncanakan, maka hal tersebut dapat mengakibatkan suatu ekspedisi akan dikenakan denda, serta pentingnya komunkasi, kerjasama dan koordinasi antara satu pihak dan ihak yang lainnya dalam proses kegiatan bongkar muat.

10. Faktor Yang Mempengaruhi Keterlambatan Kerja

Adapun beberapa faktor yang dapat membuat keterlambatan kegiatan bongkar muat petikemas adalah sebagai berikut:

a. Faktor Alam

Faktor alam sangatlah berpengaruh terhadap semua kegiatan di area lapangan perikemas, karena lapangan petikemas tidak memiliki atap dengan kata lain adalah di lapanganterbuka baik itu kegiatan bongkar atau muat. Misalnya pada saat cuaca hujan itu menghambat kegiatan pembongkaran dan pemuatan karena muatan/barang dapat basah jika kegiatan tersebut terus dilakukan, serta lapangan yang becek dapat menghambat para petugas di lapangan.

b. Faktor Sarana Pengangkutan Yang Kurang Memadai

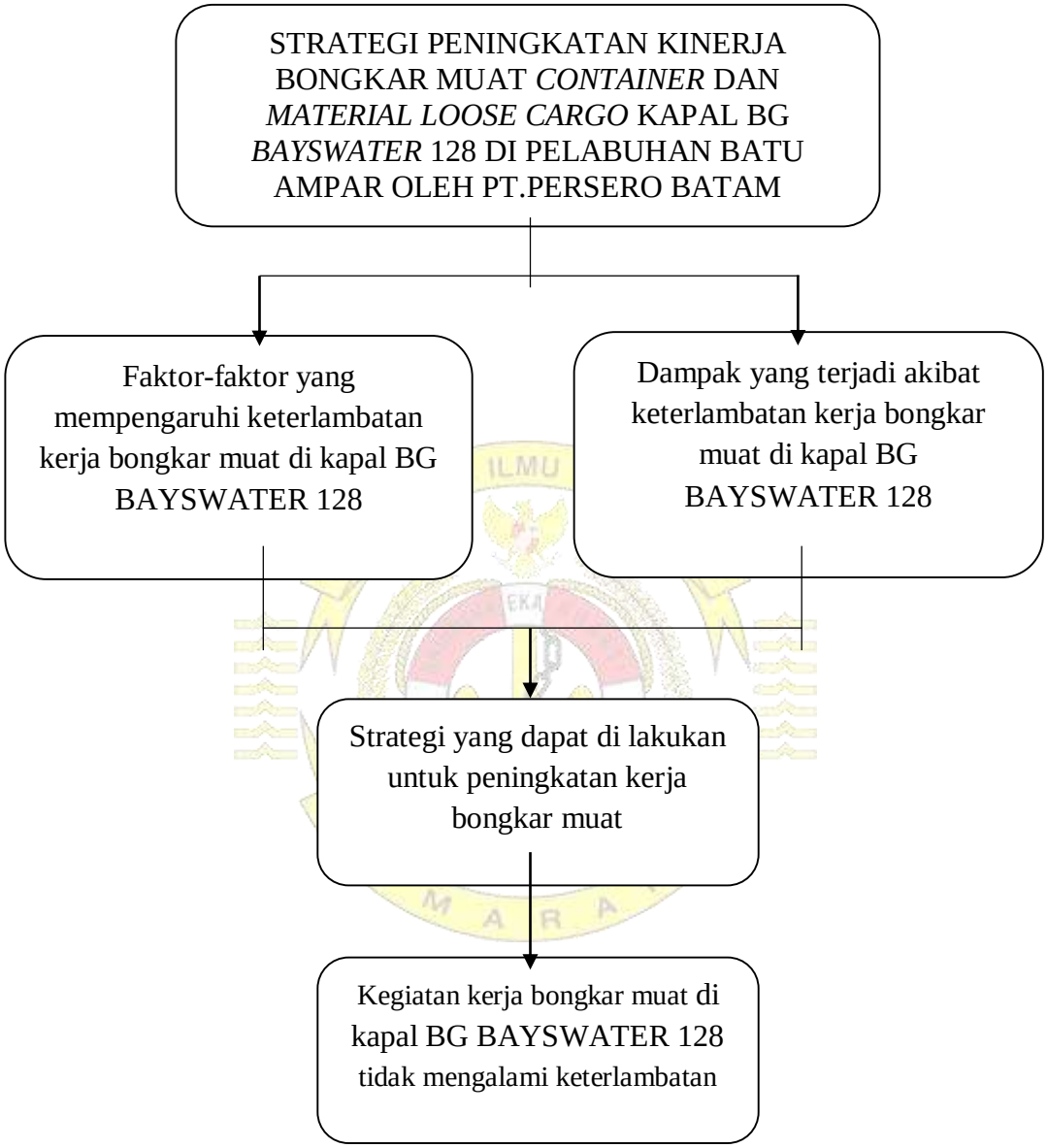
Seringkali sarana pengangkutan biasanya *Container Crane*

(CC), *reach stacker*, *forklift*, mengalami kendala kerusakan sehingga pada waktu pelaksanaan kegiatan bongkar muat akan menjadi terhambat dan berpengaruh terhadap kelancaran arus lalu lintas di lapangan petikemas.

c. Faktor atau Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM)

Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) merupakan pekerja yang sudah terdaftar pada suatu pelabuhan yang bertanggung jawab dalam melakukan kegiatan pekerjaan bongkar muat di suatu pelabuhan. Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) sangat berpengaruh terhadap proses kegiatan bongkar muat, karena apabila Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) tidak bisa bekerja sesuai standar operasional maka dapat mengakibatkan keterlambatan pada pekerjaan bongkar muat yang dilakukan.

B. Kerangka Penelitian



Gambar 2.8. Kerangka Penelitian

Pelaksanaan bongkar muat *container* dan *material loose cargo* pada kapal BG BAYSWATER 128 di pelabuhan Batu Ampar oleh PT. Persero Batam rutin

dilaksanakan, seiring berjalannya waktu pelaksanaan bongkar muat tidak serta merta berjalan lancar, terkadang terdapat beberapa faktor berupa kerusakan alat bongkar muat dan juga berupa faktor Tenaga Kerja Bongkar Muat. Akibat terjadinya keterlambatan kerja bongkar muat maka akan menimbulkan dampak, hal tersebut akan berdampak bagi PT.Persero Batam dan juga berdampak bagi pemilik barang. Dengan terjadinya keterlambatan tersebut maka penulis dapat mencari strategi yang cocok untuk mengatasinya, yang bias membuat kegiatan bongkar muat menjadi lancer dan tidak mengalami keterlambatan.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian ini, dapat disimpulkan beberapa hal mengenai faktor-faktor penyebab keterlambatan.

1. Faktor utama penyebab terjadinya keterlambatan proses bongkar muat akibat peralatan adalah karena kerusakan alat.
2. Berdasarkan dari pengamatan di lapangan serta diskusi dengan karyawan PT. Persero Batam, peralatan yang sering mengalami kerusakan pada umumnya terjadi pada mobile crane, hal itu terjadi karena aktifitas dan mobilitas mobile crane yang terlalu lama pada waktu sekali pengerjaan, ditambah dengan perawatan yang kurang memadai karena perawatan terjadi hanya pada saat alat mengalami kerusakan.
3. Strategi yang digunakan untuk mengatasi atau meminimalisir keterlambatan kinerja bongkar muat di kapal BG BAYSWATER 128 yang terjadi akibat kerusakan alat yang dapat dilakukan yaitu dengan melakukan perawatan rutin dan ekstra terutama terhadap peralatan yang sudah berumur tua dan kondisi yang kurang baik. Selain tu dapat dilakukan dengan melakukan penyewaan atau peminjaman peralatan yang dibutuhkan kepada perusahaan lain, agar proses bongkar muat

dapat selesai tepat waktu.

B. Keterbatasan Penelitian

Berdasarkan penelitian yang dlakukan oleh peneliti di perusahaan PT. Persero Batam serta dalam penyusunan skripsi ini telah peneliti sesuaikan dengan prosedur, kaidah dan pedoman dalam penyusunan skripsi untuk memperoleh validitas yang telah dianjurkan pada setiap penerbitan hasil karya tulis suatu penelitian. Namun di sisi lain, dalam pengembangan pengolahan sumber data yang diperoleh selama penelitian serta kemampuan atas suatu sumber daya manusia yang dipahami memiliki keterbatasan dalam mencakup ruang lingkup suatu hal yang dilakukanya perlu diketahui bahwasannya kapasitas berpikir, energi, serta usaha dari setiap orang yang berbeda-beda.

Maka dari itu, adapun keterbatasan penelitian yang penulis temukan dan dialami selama pelaksanaan penelitian ini telah penulis rangkum dan dicantumkan pada subbab di bawah ini.

1. Penelitian ini dikategorikan terbatas karena penelitian ini hanya dilakukan di kapal BG BAYSWATER 128 yang melakukakan kegiatan bongkar muat.
2. Suatu fenomena yang menjadikan terbatas pada penelitian ini yaitu dalam suatu kondisi yang terjadi dalam proses kegiatan kerja bongkar di kapal BG

BAYSWATER 128 di Pelabuhan Batu Ampar yang di oleh PT. Persero Batam.

3. Dalam memperoleh data peneliti melakukan wawancara dengan dua narasumber, yaitu seorang penanggung jawab dalam proses kegiatan kerja bongkar muat di kapal BG BAYSWATER 128, dan salah satu TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat), sehingga faktor lain yang berada di luar perusahaan PT. Persero Batam kurang diketahui oleh peneliti.

C. Saran

Berdasarkan kesimpulan yang didapat, maka penulis menyarankan hal- hal sebagai berikut:

1. Disarankan untuk melakukan pelatihan atau *training* kerja kepada pekerja atau karyawaan terutama yang bekerja dilapangan dan karyawan yang baru agar dapat meminimalisir kesalahan yang terjadi pada saat melakukan kegiatan bongkar muat.
2. Disarankan untuk melakukan perawatan secara rutin terhadap peralatan-peralatan bongkar muat yang digunakan dalam kegiatan bongkar muat dan melakukan perawatan ekstra khususnya pada peralatan yang sudah berumur tua dan perlatan-peralatan yang kondisinya kurang baik, sehingga dapat meminimalisir kerusakan peralatan yang digunakan untuk melakukan kegiatan operasional.
3. Untuk melaksanakan kegiatan bongkar muat agar tidak mengalami

hambatan, maka oleh sebab itu perlu dilakukan peremajaan terhadap peralatan-peralatan yang sudah tua atau lama dan peralatan yang kondisinya kurang baik. Selain untuk menghemat biaya pada saat proses perawatan peralatan yang tua atau sudah lama, peremajaan terhadap peralatan-peralatan juga dapat mempercepat suatu proses kegiatan bongkar muat yang terjadi akibat produktivitas peralatan baru yang masih tinggi.

DAFTAR PUSTAKA

Moleong. (2018). Indonesia terdiri dari banyak pulau-pulau dan terletak pada geografis yang strategis.

Fisu, A. A. (2018). Pengertian Pelabuhan.

Irawan, M. D., & Simargolang, S. A. (2018). Pengertian transportasi.

Prasetya, Y. K., Pahlevi, F., Sembiring, H. F. A., & Sugiyanto, S. (2021). Pengertian keterlambatan.

Peraturan Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan (Permen LHK), Pub. L. No. 4 (2021).

Kristanto, G. A., Pratama, M. A., & Rahmawati, D. F. (2020). Pengertian dan penjabaran rumusan masalah

Kuncowati. (2018). Pentingnya Pemahaman Awak Kapal Mengenai Annex I MARPOL1973/1978 Dan Latihan Pencegahan Pencemaran Minyak Terhadap Penanggulangan Pencemaran Minyak Dari Kapal.

Lestari, S. E., & Djanggih, H. (2019). Pengertian deskripsi teori.

Maharani, E. (2019). Pengertian Strategi dan pengertian bongkar muat.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia, Pub. L. No. 51 (2015).

Putri, A. H., MTS, J., & Pratiwi, R. (2019). Pengertian dan jenis jenis Container.

Undang Undang No. 17 (2018). Pengertian Pelabuhan

Rimadantia, A., Jasin, S. M. I., & Halim, F. (2018). Pengertian dan pembahasan metode penelitian.

Salam, M. F. (2019). Pengertian dan pembahsan tentang tempat penelitian.

Siddiq, M. N., Supriatno, B., & Saefudin, S. (2020). Pengaruh penerapan problem based learning terhadap literasi lingkungan siswa SMP pada materi pencemaran lingkungan

Ulfatimah, H. (2020). Implementasi Tabungan Baitullah IB Hasanah Dan Variasi Akad Pada PT. BNI Syariah Kantor Cabang Pekanbaru. UIN Sultan Syarif Khasim Riau.

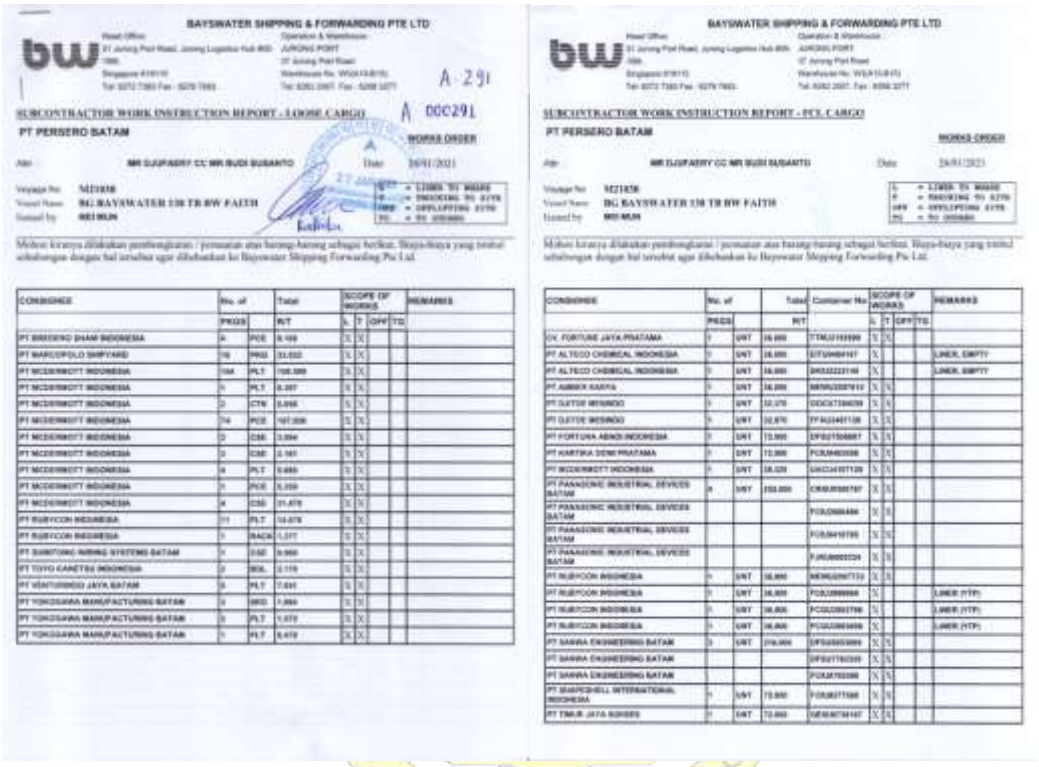
Ulfatimah, H. (2020). Implementasi Tabungan Baitullah IB Hasanah Dan Variasi Akad Pada PT. BNI Syariah Kantor Cabang Pekanbaru. UIN Sultan Syarif Khasim Riau.

Wachjoe, C. K., Zein, H., Supriyanti, Y., Gantina, T. M., Kurniasetiawati, A., & Marenshaputri, P. (2020). Pengurangan Pencemaran Udara berdasarkan Konsep Pelabuhan Hijau

Yolarita, E., & Kusuma, D. W. (2020). Hospital Medical Waste Management in West Sumatera during COVID-19 Pandemic. Jurnal Ekologi Kesehatan, 19(3), 148–160.

Lampiran 1 Dokumen Bongkar Muat

Keterengan : Dokumen Work Order kapal BG BAYSWATER



BAYSWATER SHIPPING & FORWARDING PTE LTD

SUBCONTRACTOR WORK INSTRUCTION REPORT - LOOSE CARGO

PT PERSERO BATAM

WORKS ORDER

Date: 26/01/2021

Voyage No: MZ1838

Vessel Name: BG BAYSWATER 138 TB BW FAITH

Issued by: MEI MUN

CONSIGNEE	No. of		Total	SCOPE OF WORKS				REMARKS
	PKGS		R/T	L	T	OFF	TG	
PT BREDERO SHAM INDONESIA	4	PCE	9.100	X	X			
PT MARCOPOLO SHIPYARD	16	PKG	33.032	X	X			
PT MCDERMOTT INDONESIA	104	PLT	108.000	X	X			
PT MCDERMOTT INDONESIA	1	PLT	8.387	X	X			
PT MCDERMOTT INDONESIA	2	CTN	5.058	X	X			
PT MCDERMOTT INDONESIA	74	PCE	107.008	X	X			
PT MCDERMOTT INDONESIA	2	CSE	3.094	X	X			
PT MCDERMOTT INDONESIA	2	CSE	2.161	X	X			
PT MCDERMOTT INDONESIA	4	PLT	5.080	X	X			
PT MCDERMOTT INDONESIA	1	PCE	5.250	X	X			
PT MCDERMOTT INDONESIA	4	CSE	21.478	X	X			
PT RUBYCON INDONESIA	11	PLT	14.478	X	X			
PT RUBYCON INDONESIA	1	RACK	1.377	X	X			
PT SUMITOMO WIRING SYSTEMS BATAM	1	CSE	9.960	X	X			
PT TOYO KANETSU INDONESIA	2	BOL	2.110	X	X			
PT VENTURINDO JAYA BATAM	5	PLT	7.831	X	X			
PT YOKOGAWA MANUFACTURING BATAM	3	MKD	1.864	X	X			
PT YOKOGAWA MANUFACTURING BATAM	3	PLT	1.073	X	X			
PT YOKOGAWA MANUFACTURING BATAM	1	PLT	6.478	X	X			

BAYSWATER SHIPPING & FORWARDING PTE LTD

SUBCONTRACTOR WORK INSTRUCTION REPORT - PCL CARGO

PT PERSERO BATAM

WORKS ORDER

Date: 26/01/2021

Voyage No: MZ1838

Vessel Name: BG BAYSWATER 138 TB BW FAITH

Issued by: MEI MUN

CONSIGNEE	No. of		Total	Container No	SCOPE OF WORKS				REMARKS
	PKGS		R/T		L	T	OFF	TG	
CV. FORTUNE JAYA PRATAMA	1	UNT	16.000	TTNU[illegible]	X	X			
PT ALTECO CHEMICAL INDONESIA	1	UNT	16.000	[illegible]	X				LINER, EMPTY
PT ALTECO CHEMICAL INDONESIA	1	UNT	16.000	[illegible]	X				LINER, EMPTY
PT AMBER KARYA	1	UNT	16.000	[illegible]	X	X			
PT GUTOE MESINDO	1	UNT	32.370	[illegible]	X	X			
PT GUTOE MESINDO	1	UNT	32.370	[illegible]	X	X			
PT FORTUNA ABADI INDONESIA	1	UNT	72.000	[illegible]	X	X			
PT KARTIKA DENI PRATAMA	1	UNT	72.000	[illegible]	X	X			
PT MCDERMOTT INDONESIA	1	UNT	16.320	[illegible]	X	X			
PT PANASONIC INDUSTRIAL DEVICES BATAM	4	UNT	250.000	[illegible]	X	X			
PT PANASONIC INDUSTRIAL DEVICES BATAM				[illegible]	X	X			
PT PANASONIC INDUSTRIAL DEVICES BATAM				[illegible]	X	X			
PT PANASONIC INDUSTRIAL DEVICES BATAM				[illegible]	X	X			
PT RUBYCON INDONESIA	1	UNT	16.000	[illegible]	X	X			
PT RUBYCON INDONESIA	1	UNT	16.000	[illegible]	X				LINER (YTP)
PT RUBYCON INDONESIA	1	UNT	16.000	[illegible]	X				LINER (YTP)
PT RUBYCON INDONESIA	1	UNT	16.000	[illegible]	X				LINER (YTP)
PT SAWIA ENGINEERING BATAM	3	UNT	216.000	[illegible]	X	X			
PT SAWIA ENGINEERING BATAM				[illegible]	X	X			
PT SAWIA ENGINEERING BATAM				[illegible]	X	X			
PT SHAPESHELL INTERNATIONAL INDONESIA	1	UNT	72.000	[illegible]	X	X			
PT TIMUR JAYA SUKSES	1	UNT	72.000	[illegible]	X	X			

Keterangan: Dokumen *Manifest* kapal BG BAYSWATER

CARGO MANIFEST

Page : 1
Date : 26/01/2021

Port of Loading : SINGAPORE
Port of Discharge : BATU AMPAR BATAM

Voyage : HE1030
Vessel : BG BAYSWATER LN TR BW FLTR

Port of Registry : SINGAPORE

B/L No.	CONSIGNEE	MARKS & NUMBERS	NO. OF PKGS DESCRIPTION OF GOODS	GWT	MT
B/L No. : BW-HE1030-001 DNA PRIVATE LIMITED 62 HACKNEY ROAD #03-02 HACKNEY SINGAPORE 209584	PT SATTOE MEKINDO JL TOEAR, KOMPLEK MEPINDO INDUSTRI ESTATE BLOK C II NO 10 BATU AMPAR, BATAM INDONESIA	NO MARKS USD2730425(HSBC) USD13/04: 1423940	1 SET	1X40FT HC CONTAINER STC 37 PACKAGES OF SPARE PARTS FOR CIGARETTE MACHINE 6000, MADE IN CHINA CONSIST OF : BODY FRAME & PARTS FOR QX4250 WRAPPER PACKING MACHINE BODY FRAME & PARTS FOR QX4250 HINGE PACKING MACHINE BODY FRAME & PARTS FOR QX4250 OVEN-HEATTER PACKING MACHINE BODY FRAME & PARTS FOR SE77 MAKING MACHINE TOTAL: 37 PACKAGES ONLY TOTAL: ONE (1) FORTY FOOTER CONTAINER ONLY. SEAL NO.: FCXL 4837596 /	17,568	32,370
B/L No. : BW-HE1030-002 DNA PRIVATE LIMITED 62 HACKNEY ROAD #03-02 HACKNEY SINGAPORE 209584	PT SATTOE MEKINDO JL TOEAR, KOMPLEK MEPINDO INDUSTRI ESTATE BLOK C II NO 10 BATU AMPAR, BATAM INDONESIA	NO MARKS USD2467128(HSBC) USD13/04: 1374/770	1 SET	1X40FT HC CONTAINER STC 74 PACKAGES OF SPARE PARTS FOR CIGARETTE MACHINE 6000, MADE IN CHINA CONSIST OF : BODY FILLER SET FOR PACKING MACHINE ELITE BODY TRAILER SET FOR PACKING MACHINE ELITE BODY HOUSING FOR PACKING MACHINE ELITE BODY LIGHT-UP FOR PACKING MACHINE ELITE BODY CONVEYOR FOR PACKING MACHINE ELITE BODY BLANK SET FOR PACKING MACHINE ELITE BODY INNER FRAME CUTTING UNIT FOR PACKING MACHINE ELITE BODY INNER FRAME TRANSFER FOR	11,913	32,870

Description contents, quantity & estimated weight/measurements as given above are declared by shippers.

Keterangan: Dokumen Surat Jalan kapal BG BAYSWATER

PT. PERSERO BATAM
PERINCIAN SURAT JALAN

Nomor WO : 2021A0291   Ditagih Pada : BAYSWATER SHIP & FWD,PTE,LTD   Eks. Kapal : Bayswater 138
Tanggal WO : 27-01-2021   Pekerjaan : BONGKAR   No. Voyage : M21030

JENIS JASA : Container Stevedoring   20 Feet Full   BONGKAR

NO.	PEMILIK BARANG	JENIS BARANG	NO. SJ	TON/M3	PARTY	TON	KUBIK
1	Panasonic Industrial Derive.PT	Container	02910010	0.000	1	0.000	36.000
2	Mc.Dermott Ind. PT.	Container	0291007	0.000	1	0.000	36.000
3	Rubycon Batam PT.	Container	0291005	0.000	4	0.000	144.000
4	FORTUNE JAYA PRATAMA	Container	0291013	0.000	1	0.000	36.000
5	Amber Karya. PT	Container	0291006	0.000	1	0.000	36.000
		JUMLAH		0.000	8	0.000	288.000

JENIS JASA : Stevedoring Container   20 Feet Empty   BONGKAR

NO.	PEMILIK BARANG	JENIS BARANG	NO. SJ	TON/M3	PARTY	TON	KUBIK
6	Store Container Tongkang	Container	0291014	0.000	2	0.000	72.000
7	Alteco Chimecal Ind.PT	Container	0291012	0.000	2	0.000	72.000
		JUMLAH		0.000	4	0.000	144.000

JENIS JASA : Stevedoring Container   40 Feet Full   BONGKAR

NO.	PEMILIK BARANG	JENIS BARANG	NO. SJ	TON/M3	PARTY	TON	KUBIK
8	FORTUNA ABADI INDONESIA. PT	Container	0291008	0.000	1	0.000	72.000
9	Panasonic Industrial Derive.PT	Container	0291009	0.000	3	0.000	216.000
10	Timur Jaya Sukses.PT	Container	0291002	0.000	1	0.000	72.000
11	Kartika Dewi Pratama. PT	Container	0291003	0.000	1	0.000	72.000
12	Sanwa Enginering PT	Container	0291011	0.000	3	0.000	216.000
13	Shapeshall international	Container	0291004	0.000	1	0.000	72.000
14	Djitoe Mesindo PT.	Container	0291001	0.000	2	0.000	144.000
		JUMLAH		0.000	12	0.000	864.000

JENIS JASA : Stevedoring Material   BONGKAR

NO.	PEMILIK BARANG	JENIS BARANG	NO. SJ	TON/M3	PARTY	TON	KUBIK
15	Bradero Shaw PT.	Material Proyek	0291021	8.106	4	7.330	8.106
16	Mc.Dermott Ind. PT.	Material Proyek	0291016	264.749	1	5.350	4.391
					1	0.036	0,397
					4	5.680	4.680
					4	11.331	31.470
					2	0.006	0.058
					74	98.378	107.930
					2	1.095	3.094
					104	108.589	96.614
					3	0.920	2.181
17	Sumitomo Wiring Systems	Material Proyek	0291017	2.000	1	0.139	0.960
18	Rubycon Batam PT.	Material Proyek	0291015	15.053	1	0.480	1.377
					11	9.180	14.576
19	Toyo Kanetsu Ind. PT.	Material Proyek	0291020	2.170	2	2.170	0.308
20	Venturindo Jaya Batam PT.	Material Proyek	0291022	7.931	5	4.441	7.931
21	Yokogawa Manufacturing PT.	Material Proyek	0291018	4.048	3	1.753	1.994
					2	1.130	1.575
					1	0.070	0.479
22	Marcopolo Shipyard.PT	Material Proyek	0291019	32.022	16	32.022	6.981
		JUMLAH		336.979	241	290.127	293.302
		TOTAL		336.979	265	290.127	1,591.302

Printed date : 01-02-2021 13:0   Halaman : # 1

Keterangan: Surat Permintaan Jasa untuk Dermaga Penumpukan / Bongkar Muat

BADAN PENGUSAHAAN KAWASAN PERDAGANGAN BEBAS DAN PELABUHAN BEBAS BATAM

BADAN PENGELOLA PELABUHAN BATAM

Bentuk : 1 B

No. :................/....................

PERMINTAAN JASA UNTUK DERMAGA / PENUMPUKAN / BONGKAR - MUAT

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama Perusahaan (PBM / EMKL) : No :

Alamat :

Telpon :

Berdasarkan peraturan yang berlaku, agar dapat diberikan fasilitas untuk jasa dermaga / penumpukan dari / ke :

1. Nama Kapal
2. Agent Pelayanan
3. Rencana Bongkar / Muat .... Ton / MT / M3
4. Asal Muatan / Tujuan Muatan
5. Di Dermaga / Di Gudang BATU AMPAR
6. DO / Model-H/PEB/Manifest

I. JASA DERMAGA / BONGKAR - MUAT

MELALUI	JENIS BARANG	JUMLAH				KETERANGAN
		TON	MT	M3	UNIT	
TRUCK						Import
PIPA						

MELALUI	JENIS BARANG	ISI		KOSONG		KETERANGAN
		20'	DIATAS 20'	20'	DIATAS 20'	
TRUCK	CONTAINER (FCL)					Import
TRUCK	CONTAINER (LCL)					

II. JASA PENUMPUKAN

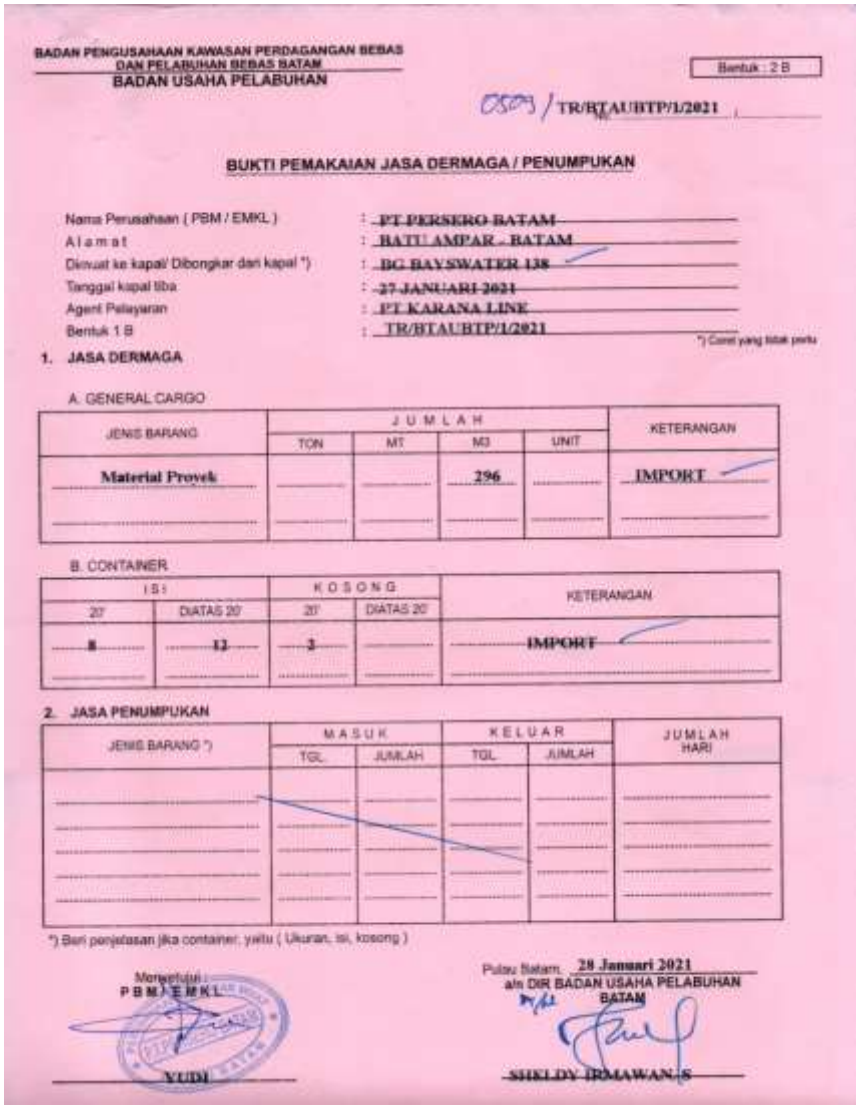
JENIS BARANG	JUMLAH				KETERANGAN
	TON	MT	M3	UNIT	
GENERAL CARGO					
ALAT BERAT					
CHASIS					

JENIS BARANG	ISI		KOSONG		KETERANGAN
	20'	DIATAS'	20'	DIATAS'	
CONTAINER					
OVER					

Manyetujui :
a/n DIREKTUR BADAN PENGELOLA PELABUHAN BATAM

Pulau Batam,
PBM / EMKL

Keteranga: Surat bukti pemakaian jasa Dermaga / Penumpukan



BADAN PENGUSAHAAN KAWASAN PERDAGANGAN BEBAS DAN PELABUHAN BEBAS BATAM
BADAN USAHA PELABUHAN

Bentuk : 2 B

0509 / TR/BTAUBTP/1/2021

BUKTI PEMAKAIAN JASA DERMAGA / PENUMPUKAN

Nama Perusahaan (PBM / EMKL) : PT PERSERO BATAM
Alamat : BATU AMPAR - BATAM
Dikuat ke kapal/ Dibongkar dari kapal *) : BG BAYSWATER 138
Tanggal kapal tiba : 27 JANUARI 2021
Agent Pelayaran : PT KARANA LINE
Bentuk 1 B : TR/BTAUBTP/1/2021

*) Coret yang tidak perlu

1. **JASA DERMAGA**

A. GENERAL CARGO

JENIS BARANG	JUMLAH				KETERANGAN
	TON	MT	M3	UNIT	
Material Proyek			296		IMPORT

B. CONTAINER

ISI		KOSONG		KETERANGAN
20'	DIATAS 20'	20'	DIATAS 20'	
8	12	3		IMPORT

2. **JASA PENUMPUKAN**

JENIS BARANG *)	MASUK		KELUAR		JUMLAH HARI
	TGL	JUMLAH	TGL	JUMLAH	

*) Beri penjelasan jika container: yaitu (Ukuran, isi, kosong)

Pulau Batam, 28 Januari 2021
a/n DIR BADAN USAHA PELABUHAN BATAM

Menyetujui :
P B M / E M K L

YUDI

SHELDY IRMAWAN, S

Keterangan: Faktur Pelunasan Pembayaran jasa Dermaga / Penumpukan

BADAN PENGUSAHAAN KAWASAN PERDAGANGAN BEBAS DAN PELABUHAN BEBAS BATAM

BADAN PENGELOLA PELABUHAN BATAM
JALAN [illegible] BATU AMPAR, PULAU BATAM
[illegible]

NOTA PEMAKAIAN JASA BONGKAR MUAT **Terminal Umum Batu Ampar**

Informasi Pelanggan
Customer Detail

PERSERO BATAM, PT
JL. [illegible] BATU

Nomor Nota
Invoice Number : [illegible]

Tanggal Terbit
Invoice Date : 28/01/2021

Informasi Permohonan
Service Detail

PUK NO : 210001305/BM
No Realisasi : 010201210557
No permohonan : 010201210556

ID NOTA JASA : [illegible]

Nama Kapal
Vessel's Name : BAYSWATER 138, BG

Bendera
Flag : Singapore

Pelabuhan Asal
Last Port : Singapore
Singapore

Pelabuhan
Port of : Indonesia
batam

Jenis Ekspedisi : Import
Jenis Kegiatan : Kegiatan BM di Dermaga
Tanggal Kegiatan : 27/01/2021
Catatan :

NO	JENIS JASA / TYPES OF SERVICES	JENIS BARANG / TYPES OF GOODS	DETAIL BARANG / DETAIL OF GOODS	VOLUME	URAIAN PERHITUNGAN / CALCULATION	JUMLAH / TOTAL PRICE
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Sub jumlah : Rp. [illegible]

Total Tagihan: Rp 3,243,528

TERBILANG : *[illegible]*

[illegible]

*) Dokumen ini tidak memerlukan tanda tangan, Tanggal Cetak [illegible]

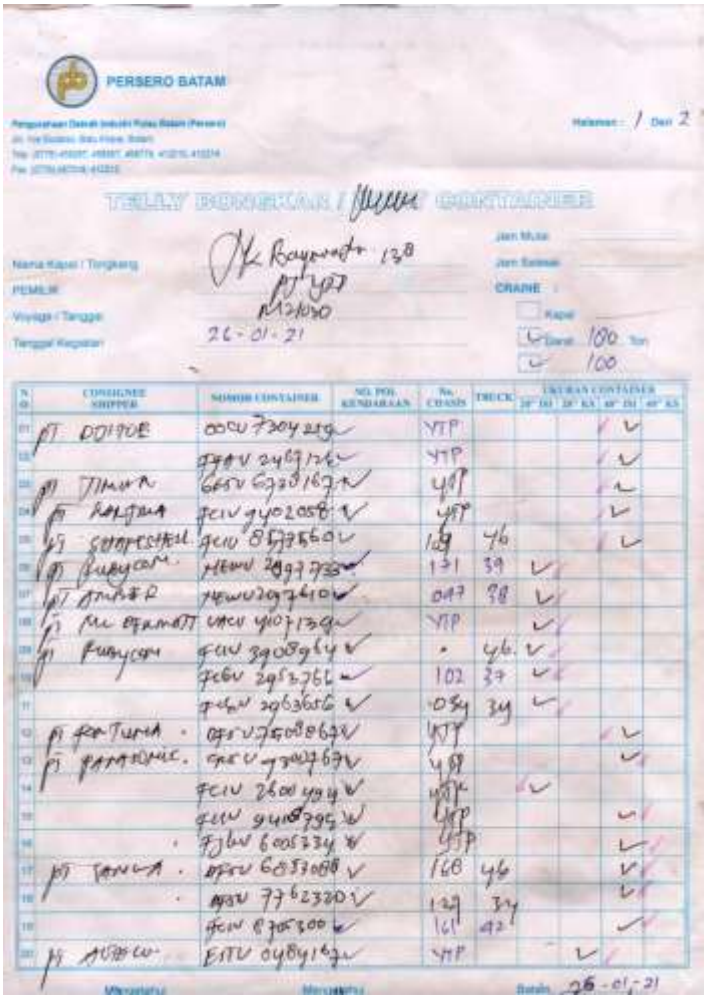
LUNAS
DIBAYAR MELALUI
SISTEM ONLINE HOST TO HOST
TANGGAL : 28/01/2021

Lampiran 2 Dokumentasi Kapal BG BAYSWATER

Lampiran 3 Dokumentasi Proses Bongkar Muat kapal BG BAYSWATER

Lampiran 4 Dokumentasi Kontainer diletakkan di atas chasis truk

Lampiran 5 Pencatatan Tally Sheet



PERSERO BATAM

TALLY BONGKAR / MUAT CONTAINER

Nama Kapal / Tongkang: Kayumas 138

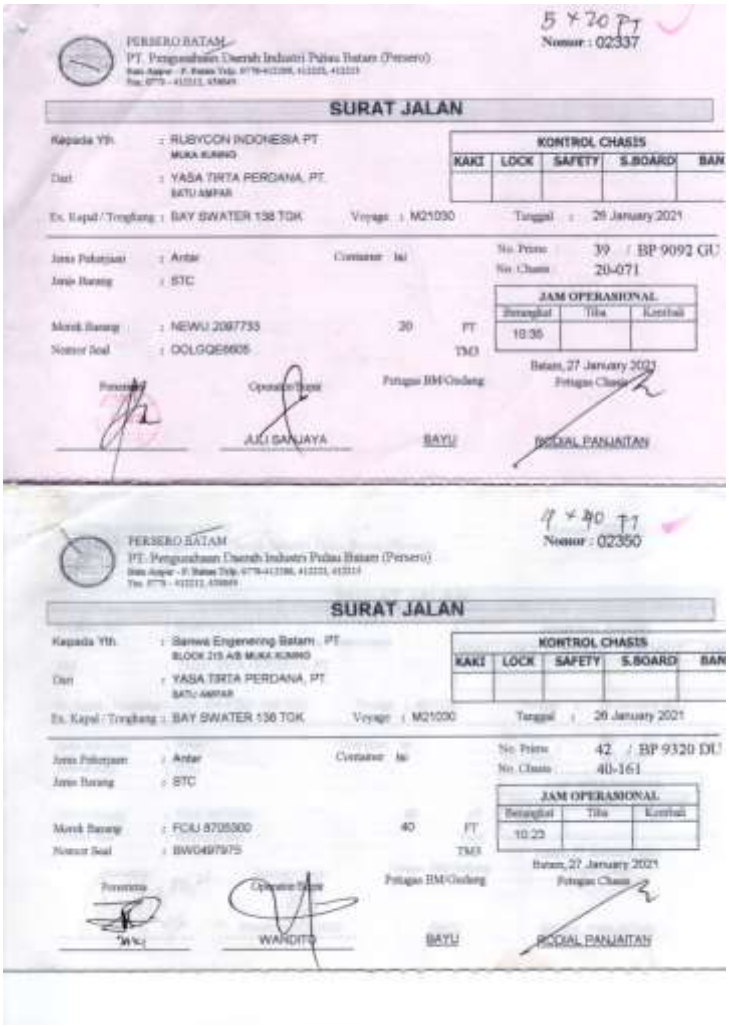
Voyage / Tanggal: 26-01-21

CRANE: Kapal, Darat 100 Ton, 100

NO	CONSIGNEE SHIPPER	NOMOR CONTAINER	NO. POL KENDARAAN	No. CHASIS	TRUCK	UKURAN CONTAINER 20' DC	20' KS	40' DC	40' KS
01	PT DOLPOE	OOCU 7304219	YTP					✓	✓
02		TTAU 2467126	YTP					✓	✓
03	PT TIMUR	665U 6730167	487					✓	✓
04	PT KALTIMA	FCIU 9402058	YTP					✓	✓
05	PT SEMPESTAL	FCIU 8578560	189	46				✓	✓
06	PT RUBYCOM	HEMU 2897738	131	39	✓				
07	PT AMBER	HEMU 2977610	047	98	✓				
08	PT PLASTOTT	UACU 9107139	YTP		✓				
09	PT RUBYCOM	FCIU 3908964	.	46	✓				
10		FCGU 2953762	102	37	✓				
11		FCGU 2963656	054	34	✓				
12	PT KALTIMA	TTAU 7508062	YTP					✓	✓
13	PT PANASONIC	CAEU 7302763	498					✓	✓
14		FCIU 2600984	YTP		✓				
15		FCIU 9408795	YTP					✓	✓
16		FJBU 6005734	YTP					✓	✓
17	PT KALTIMA	665U 6837088	168	46				✓	✓
18		TTAU 7762320	139	34				✓	✓
19		FCIU 8705300	161	42				✓	✓
20	PT ASIA CO.	EITU 0486162	YTP				✓		

Diterima / Menyetujui: Mengetahui: Batam, 26-01-21

Lampiran 6 Surat Jalan Truk



PERSERO BATAM
PT. Pengusahaan Daerah Industri Pulau Batam (Persero)

5 x 20 FT
Nomor : 02337

SURAT JALAN

Kepada Yth. : RUBYCON INDONESIA PT
MUKA KUNING
Dari : YASA TIRTA PERDANA, PT.
BATU AMPAR

KONTROL CHASIS				
KAKI	LOCK	SAFETY	S.BOARD	BAN

Ex. Kapal / Tongkang : BAY SWATER 138 TGK Voyage : M21030 Tanggal : 26 January 2021

Jenis Pekerjaan : Antar Container : Isi No. Polisi : 39 / BP 9092 GU
Jenis Barang : STC No. Chasis : 20-071

JAM OPERASIONAL		
Berangkat	Tiba	Kembali
10:36		

Merek Barang : NEWU 2097733 20 FT
Nomor Seal : OOLGQE6605 TMO

Batam, 27 January 2021

Penerima Operator Crane Petugas BM/Gudang Petugas Chasis

JUJI SANJAYA BAYU RIDIAL PANJAITAN

PERSERO BATAM
PT. Pengusahaan Daerah Industri Pulau Batam (Persero)

4 x 40 FT
Nomor : 02350

SURAT JALAN

Kepada Yth. : Siemens Engineering Batam , PT
BLOCK 215 A/B MUKA KUNING
Dari : YASA TIRTA PERDANA, PT
BATU AMPAR

KONTROL CHASIS				
KAKI	LOCK	SAFETY	S.BOARD	BAN

Ex. Kapal / Tongkang : BAY SWATER 136 TGK Voyage : M21030 Tanggal : 26 January 2021

Jenis Pekerjaan : Antar Container : Isi No. Polisi : 42 / BP 9320 DU
Jenis Barang : STC No. Chasis : 40-161

JAM OPERASIONAL		
Berangkat	Tiba	Kembali
10:23		

Merek Barang : FCIU 8705300 40 FT
Nomor Seal : BW0497975 TMO

Batam, 27 January 2021

Penerima Operator Crane Petugas BM/Gudang Petugas Chasis

WARDITO BAYU RIDIAL PANJAITAN

Lampiran 7 Dokumentasi Kerjasama PT. Persero Batam dengan Perusahaan Lainnya

Keterangan: Dokumentasi Kerjasama PT. Persero Batam dengan PT. KIM (Kawasan Industri Medan)

Keterangan: Dokumentasi Kerjasama PT. Persero Batam dengan PT. SIER

LAMPIRAN 14: Hasil wawancara dengan narasumber

PERTANYAAN WAWANCARA NARASUMBER

Penulis : Gusharianto (Taruna Pip Semarang)

Narasumber : Ibu Citra Sitoruz (Penanggung jawab divisi Bongkar Muat)

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 berkitar 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 tertanggung 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 kelaut, 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 bumn 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.

Jumat, 21 Juni 2022

Mengetahui

Koordinator Observasi Dan Informasi

Citra Sitoruz A.md

PERTANYAAN WAWANCARA NARASUMBER

Penulis : Gusharianto (Taruna Pip Semarang)

Narasumber : Bapak Budi Hermansyah (Tenaga Kerja Bongkar Muat di PT. Persero Batam)

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 penganangan 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 Termianal 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 mengiventasir 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 Majuere 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 istansi 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 pasangnya 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? 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

Budi Hermansyah

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama : Gusharianto
2. Tempat, Tanggal Lahir : Payakumbuh, 18 Agustus 1998
3. N I T : 551811316719 K
4. Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)
5. Agama : Islam
6. Alamat : Padang Rajo Tanjung Pati Kecamatan Harau Kabupaten 50 kota Sumatera Barat
7. Nama Orang Tua
   a. Ayah : Suharno
   b. Ibu : Puji Rahayu
8. Riwayat Pendidikan
   a. SD N 16 Payakumbuh (2004 - 2010)
   b. SMP Fidelis Payakumbuh (2010 – 2013)

c. SMA N 1 Payakumbuh (2013 – 2016)

d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang (2018 – 2022)

9. Pengalaman Praktik Darat

Perusahaan 1	:	**PT. Persero Batam**
Alamat	:	Jalan Tenggiri, Batu Merah, Kecamatan Batu Ampar, Kota Batam, Kepulauan Riau 29444.
Periode Praktik Darat	:	03 Agustus 2020 – 04 April 2021
Perusahaan 2	:	Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan Kelas II Tanjung Pinang
Alamat	:	WCJR+524, Tanjung Pinang Kota, Kec. Tj. Pinang Kota, Kota Tanjung Pinang, Kepulauan Riau 29111
Periode Praktik Darat	:	08 Juni 2021 – 27 Juli 2021