



**KETERSEDIAAN FASILITAS DERMAGA DALAM
MENUNJANG KINERJA PROSES BONGKAR BATU BARA DI
PLTU PT. LESTARI BANTEN ENERGI**

SKRIPSI

**Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar
Sarjana Terapan Pelayaran**

Disusun Oleh:

**RIO DWIKY ALFIYANTO
NIT. 561911337488 K**

**PROGRAM STUDI TATALAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHAN DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2023**


HALAMAN PERSETUJUAN

**KETERSEDIAAN FASILITAS DERMAGA DALAM MENUNJANG
KINERJA PROSES BONGKAR BATU BARA DI PLTU PT. LESTARI
BANTEN ENERGI
DISUSUN OLEH:**

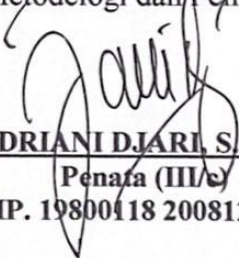
RIO DWIKY ALFIYANTO
NIT. 561911337488 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 25 Juli 2023

Dosen Pembimbing I
Materi


FAJAR TRANSELASI, S.Tr.,M.A.P
Penata (III/c)
NIP. 19760310 201012 1 001

Dosen Pembimbing II
Metodelogi dan Penulisan


JANNY ADRIANI DJARI, S.ST., M.M
Penata (III/c)
NIP. 19800118 200812 2 002

Mengetahui
Ketua Program Studi Talk


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

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "Ketersediaan Fasilitas Dermaga Dalam Menunjang Kinerja Proses Bongkar Batu Bara di PLTU PT. Lestari Banten Energi" karya,

Nama : RIO DWIKY ALFIYANTO

NIT : 561911337488 K

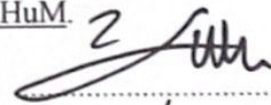
Program Studi : Tatalaksana Angkutan Laut Dan Kepelabuhanan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Tatalaksana Angkutan Laut Dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Senin, tanggal 07 Agustus 2023

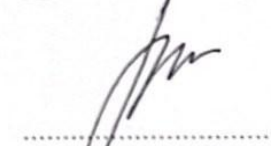
Semarang, 07 Agustus 2023

PENGUJI

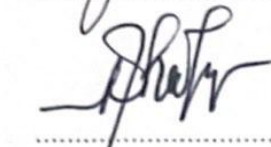
Penguji I : YOZAR FIRDAUS AMRULLAH, S.S., M.HuM.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19811007 200712 1 001



Penguji II : FAJAR TRANSELASI, S.Tr., M.A.P.
Penata (III/c)
NIP. 19760310 201012 1 001



Penguji III : Dr. MUH HARLIMAN SALEH, M.Pd.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19711102 199903 1 001



Mengetahui,
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. TRI CAHYADI, M.H., M.Mar.
Pembina Tingkat I (IV/b)
NIP. 19730704 199803 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : RIO DWIKY ALFIYANTO

NIT : 561911337488 K

Program Studi : TALK

Skripsi dengan judul **“KETERSEDIAAN FASILITAS DERMAGA DALAM MENUNJANG KINERJA PROSES BONGKAR BATUBARA DI PLTU PT. LESTARI BANTEN ENERGI”** karya,

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 kutipan 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, 25 Juli 2023.....

Yang membuat pernyataan,



RIO DWIKY ALFIYANTO
NIT. 561911337488 K

MOTO DAN PERSEMBAHAN

Motto:

1. “Allah SWT tidak akan membebani seorang hamba melainkan sesuai dengan kemampuannya” (Q.S Al-Baqarah : 286)
2. “Aku lambat bukan berarti gagal, semua bukan tentang perlombaan lari tapi semua ini tentang proses perjalanan panjang” (Rio Dwiky Alfianto)
3. “Pada akhirnya, ini semua hanyalah permulaan” (Nadin Amizah : Beranjak Dewasa”

Persembahan:

1. Ayah Dadi Saroni dan Ibu Rumiya, serta kakak saya Rizki Putri Martanti yang sangat saya cintai serta keluarga.
2. Almamater saya PIP Semarang.
3. Bapak Fajar Transelasi, S.Tr., M.A.P., dan Ibu Janny Adriani Djari, S.ST., M.M, selaku dosen pembimbing skripsi.
4. Semua orang yang pernah memberi arti dalam kehidupan saya.

PRAKATA

Alhamdulillah, segala puji syukur saya panjatkan kehadirat Allah SWT, yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala rahmat dan hidayah-Nya yang telah dilimpahkan kepada hamba-Nya sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik. Sholawat serta salam senantiasa tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah menghantarkan kita menuju jalan yang benar. Skripsi ini mengambil judul **“Ketersediaan Fasilitas Dermaga Dalam Menunjang Kinerja Proses Bongkar Batu Bara di PLTU PT. Lestari Banten Energi”** yang terselesaikan berdasarkan data-data yang diperoleh dari hasil penelitian selama melaksanakan praktek darat di perusahaan keagenan PT. Panca Global Energi Cab. Banten.

Dalam usaha menyelesaikan Penulisan Skripsi ini, dengan penuh rasa hormat Penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, dorongan, bantuan serta petunjuk yang berarti. Untuk itu kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada yang terhormat:

1. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar, selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Dr.Nur Rohmah, S.E., M.M selaku Ketua Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Fajar Transelasi, S.Tr., M.A.P selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi atas arahan dan bimbingannya.
4. Ibu Janny Adriani Djari, S.ST., M.M, selaku Dosen Pembimbing Metodologi Penelitian dan Penulisan atas arahan dan bimbingannya.

5. Seluruh dosen di PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.
6. Bapak (Dadi Saron) dan Ibu (Rumiyatun) tercinta yang selalu memberikan dukungan, motivasi dan doa, serta kakak kandung saya (Rizki Putri Martanti) yang selalu menyemangati.
7. Perusahaan PT. Panca Global Energi yang telah memberikan saya kesempatan untuk melakukan penelitian dan praktek darat serta membantu penulisan skripsi ini.
8. Novaliyanti Ananda Warsitaningrum (NIT. 190801054) yang telah memberikan dukungan, doa, serta memotivasi penulis dalam proses penyusunan skripsi ini.
9. Semua teman-teman kelas saya TALK 8 E yang selalu memberikan semangat serta dukungannya dalam penulisan skripsi.
10. Semua pihak rekan mess kasta kendal tercinta yang telah membantu penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Akhirnya, dengan segala kerendahan hati penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan-kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Akhir kata, penulis berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca.

Semarang
Penulis

RIO DWIKY ALFIYANTO
NIT. 561911337488 K

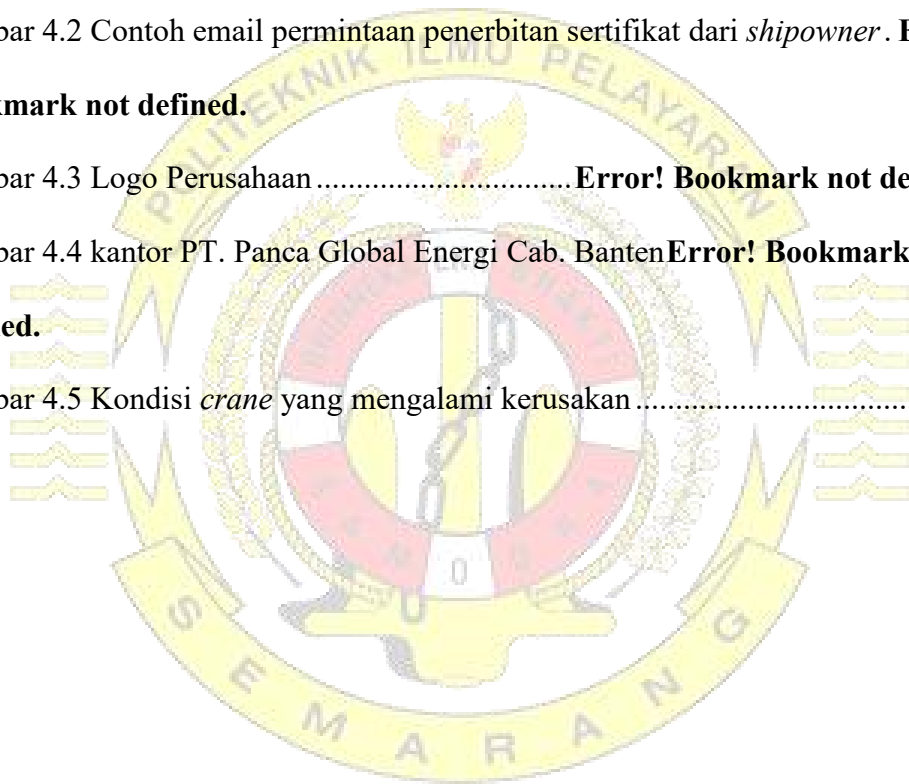
DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PERNYATAAN KEASLIAN	iv
MOTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
ABSTRAKS.....	xiii
ABSTRACT	xiv
BAB I : PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Fokus Penelitian	3
C. Rumusan Masalah	3
D. Tujuan Penelitian	4
E. Manfaat enelitian	4
BAB II : KAJIAN TEORI.....	6
A. Deskripsi Teori	6

B. Kerangka Berpikir	15
BAB III : METODE PENELITIAN	17
A. Metode Penelitian	17
B. Waktu dan Tempat Penelitian	19
C. Sampel Sumber Data Penelitian	21
D. Teknik Pengumpulan Data	24
E. Instrumen Penelitian	26
F. Teknik Analisis Data Kualitatif	27
G. Pengujian Keabsahan Data	30
BAB IV : HASIL PENELITIAN	33
A. Gambaran Konteks Penelitian	33
B. Deskripsi Data	35
C. Temuan	42
D. Pembahasan Hasil Penelitian	44
BAB V : SIMPULAN DAN SARAN	57
A. Simpulan	57
B. Keterbatasan Penelitian	58
C. Saran	60
DAFTAR PUSTAKA	62
LAMPIRAN-LAMPIRAN	65
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	80

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pikir Penelitian.....	16
Gambar 3.1 Trigulasi Dengan Sumber Data.....	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4.1 Stuktur organisasi PT. Panca Global Energi Cab. Banten	Error!
	Bookmark not defined.
Gambar 4.2 Contoh email permintaan penerbitan sertifikat dari <i>shipowner</i> .	Error!
	Bookmark not defined.
Gambar 4.3 Logo Perusahaan.....	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4.4 kantor PT. Panca Global Energi Cab. Banten	Error! Bookmark not
defined.	
Gambar 4.5 Kondisi <i>crane</i> yang mengalami kerusakan.....	49



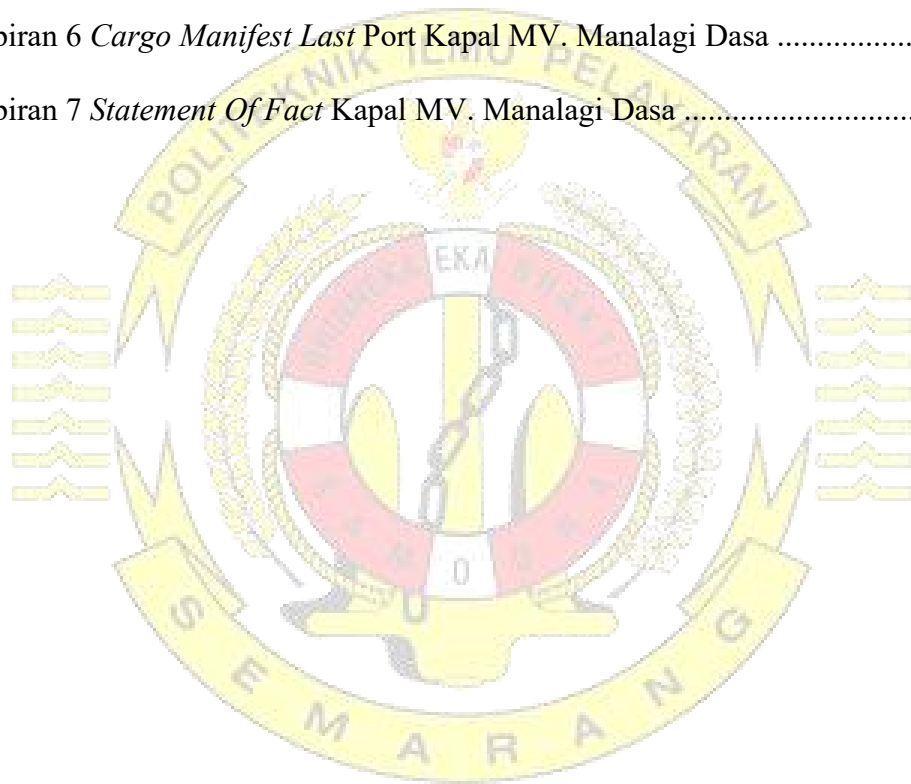
DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Penelitian Terdahulu.....	35
-------------------------------------	----



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Transkrip Wawancara	61
Lampiran 2 Kondisi Crane Yang Mengalami Kerusakan	67
Lampiran 3 Proses Sandar Kanan Kapal MV Manalagi Dasa.....	68
Lampiran 4 Dokumentasi Wawancara Saat Cash Off Kapal MV. Manalagi Dasa	69
Lampiran 5 Surat Penunjukan Keagenan Kapal	70
Lampiran 6 <i>Cargo Manifest Last Port</i> Kapal MV. Manalagi Dasa	71
Lampiran 7 <i>Statement Of Fact</i> Kapal MV. Manalagi Dasa	72



ABSTRAKS

Alfiyanto, Rio Dwiky. 2023. NIT: 561911337488K, “Ketersediaan Fasilitas Dermaga Dalam Menunjang Kinerja Proses Bongkar Batu Bara di PLTU PT. Lestari Banten Energi, Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Fajar Transelasi S. Tr., M.A.P. Pembimbing II: Janny Adriani Djari, S.ST., M.M.

Perkembangan moda transportasi yang sangat pesat sebagai sarana prasarana untuk menunjang kelancaran pengiriman barang dan jasa, metode pengiriman barang yang lebih efektif dan efisien sesuai dengan keadaan geografis Indonesia yaitu melalui jalur transportasi laut dengan mengandalkan angkutan barang dan sejenisnya sebagai alat transportasi laut. Pelabuhan menjadi tempat untuk melakukan seluruh kegiatan sandar kapal, bongkar muat, distribusi barang, serta naik turunnya penumpang yang diharapkan mampu memberikan pelayanan secara maksimal. Dalam penyediaan fasilitas pelabuhan harus memenuhi standar yang sudah ditentukan oleh pihak berwenang seperti otoritas pelabuhan utama sebagai lembaga yang mengatur seluruh kegiatan di wilayah pelabuhan. Guna terciptanya kelancaran serta keamanan kegiatan di pelabuhan, kantor syahbandar dan otoritas pelabuhan sebagai institusi pemerintahan yang melakukan pengawasan dan kontrol, serta dalam pengelolaan pelabuhan dapat dilakukan oleh negara maupun badan perseorangan yang sudah memiliki izin resmi untuk mengelola pelabuhan. Setiap pelabuhan memiliki beberapa dermaga untuk melakukan bongkar muat muatan tertentu seperti PT. Lestari Banten Energi memiliki dermaga khusus yang digunakan untuk melakukan bongkar batu bara guna memenuhi pasokan.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui: faktor yang mempengaruhi lamanya proses bongkar batu bara dan hubungan antara fasilitas dermaga dengan produktivitas bongkar batu bara di PT. Lestari Banten Energi. Metode pengumpulan data yang dilakukan dengan cara observasi dan wawancara. Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif kualitatif merupakan salah satu penelitian yang digunakan untuk menggambarkan suatu fenomena atau kejadian dengan cara yang mendetail dan mendalam.

Hasil penelitian menyimpulkan bahwa faktor yang mempengaruhi lamanya proses bongkar batu bara di *jetty* PT. Lestari Banten Energi adalah terjadi kerusakan di dalam *jetty*, hal tersebut akan berdampak pada kegiatan sandar kapal dan proses bongkar batu bara yang akan berlangsung. Salah satu masalah yang timbul adalah adanya kendala kerusakan salah satu *crane* darat yang tidak dapat berfungsi secara optimal sebagai penunjang dalam kegiatan proses bongkar batu bara tersebut. Akibatnya kegiatan yang berlangsung akan mengalami keterlambatan waktu dan menjadi tidak efektif dan efisien dan dapat menyebabkan penumpukan antrean kapal yang akan bergantian memasuki *jetty*.

Kata kunci: Fasilitas Dermaga, Bongkar Muat, Batu Bara, *Crane*, *Jetty*.

ABSTRACT

Alfiyanto, Rio Dwiky. 2023. NIT: 561911337488K, “Availability of Dock Facilities to Support the Performance of the Unloading Process at the Steam Power Plant of PT. Lestari Banten Energi, Thesis. Diploma IV Program, Marine and Port Management Study Program, Semarang Shipping Polytechnic, Advisor I: Fajar Transelasi S. Tr.,M.A.P. Advisor II: Janny Adriani Djari, S.ST., M.M.

The development of very rapid modes of transportation as a means of infrastructure to support the smooth delivery of goods and services, a more effective and efficient method of shipping goods following Indonesia's geographical conditions, namely through sea transportation routes by relying on the transportation of goods and the like as a means of sea transportation. The port is a place to carry out all activities of ship docking, loading, and unloading, distribution of goods, as well as boarding and dropping of passengers, which are expected to be able to provide top service. In providing port facilities, it must meet the standards set by the authorities, such as the central port authority as the institution that regulates all activities in the port area. In order to create smoothness and security of activities at the port, harbor master offices and port authorities as government institutions that carry out supervision and control, as well as port management, can be carried out by the state or individual bodies that already have official permission to manage ports. Each port has several piers for loading and unloading specific cargo, such as PT. Lestari Banten Energi has a unique jetty to unload coal to meet supply.

This study aims to determine: the factors that influence the length of the coal unloading process and the relationship between dock facilities and coal unloading productivity at PT. Lestari Banten Energi. Methods of data collection were carried out using observation and interviews. The research method used is descriptive qualitative, one of the studies used to describe a phenomenon or event in a detailed and in-depth way.

The results of the study concluded that the factors that affect the length of the coal unloading process at the jetty of PT. Lestari Banten Energi is that there is damage to the jetty, which will have an impact on ship berthing activities and the coal unloading process that will take place. One problem that arises is the damage to one of the onshore cranes, which cannot function optimally as a support in the coal unloading process. As a result, the ongoing activities will experience time delays and become ineffective and inefficient and can cause a buildup in the queue of ships that will take turns entering the jetty.

Keywords: Dock Facilities, Loading and Unloading, Coal, Crane, Jetty.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dermaga berperan sebagai fasilitas pelabuhan yang memberikan tempat bagi kapal-kapal untuk bersandar dan melakukan berbagai kegiatan bongkar muat barang, termasuk proses bongkar batu bara. Dermaga berfungsi sebagai titik hubungan antara kapal-kapal dan transportasi darat, memungkinkan pengangkutan batu bara dari darat ke kapal atau sebaliknya. Proses bongkar batu bara dilakukan dengan menggunakan peralatan khusus, seperti *conveyor*, *belt* atau *crane*, untuk memindahkan muatan batu bara dari kapal ke darat atau sebaliknya. Selain itu, dermaga juga berperan sebagai pusat distribusi dan penyaluran batu bara ke berbagai tempat. Aktivitas bongkar batu bara di dermaga harus dilakukan dengan hati-hati dan efisien untuk memastikan keselamatan dan efektivitas operasional.

Pentingnya dermaga sebagai tempat bongkar batu bara mencerminkan peran strategisnya dalam mendukung industri pertambangan dan sektor transportasi laut. Upaya perencanaan, pengelolaan, dan perawatan yang baik akan meningkatkan kinerja dermaga sebagai pusat kegiatan bongkar muat batu bara dan berkontribusi pada kelancaran rantai pasok energi dari batu bara.

Setiap pelabuhan memiliki beberapa dermaga untuk melakukan bongkar muat muatan tertentu seperti PT. Lestari Banten Energi memiliki dermaga khusus yang digunakan untuk melakukan bongkar batu bara guna memenuhi pasokan.

Untuk menunjang kegiatan di wilayah pelabuhan, terdapat fasilitas yang disediakan seperti alat - alat bongkar muat, gudang penyimpanan, kolam pelabuhan hingga dermaga. Dalam peyediaan fasilitas pelabuhan harus memenuhi standar yang sudah ditentukan oleh pihak berwenang seperti otoritas pelabuhan utama sebagai lembaga yang mengatur seluruh kegiatan di wilayah pelabuhan.

Kegiatan bongkar yang lancar memerlukan fasilitas yang memadai tanpa ada risiko kerusakan pada *crane*. Dalam proses bongkar muat barang, khususnya menggunakan *crane*, penting untuk memiliki fasilitas yang baik dan memadai agar operasi kegiatan bongkar dapat berjalan dengan baik tanpa mengalami kerusakan pada *crane* (Andromeda & Pratama, 2018).

Diperlukan fasilitas yang memadai seperti dermaga yang kuat dan kokoh, peralatan *crane* yang dalam kondisi baik dan terawat dengan baik, serta sistem pendukung lainnya seperti sistem pengamanan dan pengawasan. Dengan fasilitas yang memadai, risiko kerusakan *crane* dapat diminimalkan, sehingga operasi bongkar dapat berjalan lancar, efisien, dan aman.

Memastikan fasilitas yang memadai juga berarti memperhatikan kapasitas dan kemampuan *crane* yang sesuai dengan beban yang akan diangkat atau diangkut. Selain itu, pelatihan dan kualifikasi operator *crane* yang memadai juga menjadi faktor penting untuk menghindari kesalahan dalam penggunaan *crane* yang dapat menyebabkan kerusakan.

Dengan fasilitas yang memadai dan perawatan yang baik, diharapkan kegiatan bongkar muat barang menggunakan *crane* dapat dilakukan tanpa masalah dan dengan tingkat keberhasilan yang tinggi.

PT. lestari banten energi merupakan salah satu perusahaan yang bergerak dibidang industri listrik yang memiliki kerja sama dengan PT. Perusahaan Listrik Negara untuk memenuhi kebutuhan listrik serta melakukan kontruksi, operasi dan pemeliharaan pembangkit listrik tenaga uap dengan menggunakan bahan bakar yang terletak di wilayah pelabuhan banten.

Penulis dalam kegiatan praktek di PT. Panca Global Energi saat melakukan pengamatan proses bongkar batu bara menemukan beberapa kendala ketidak efektifan kegiatan bongkar batu bara dermaga PT. Lestari Banten Energi. dari uraian latar belakang diatas penulis ingin mengangkat dan membahas fasilitas yang berada di *jetty* PT. Lestari Banten Energi yang akan dituangkan dalam skripsi yang berjudul : **“KETERSEDIAAN FASILITAS DERMAGA DALAM MENUNJANG KINERJA PROSES BONGKAR BATU BARA DI PLTU PT. LESTARI BANTEN ENERGI”**

B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian ini menitik beratkan dalam masalah yang di sebabkan oleh adanya kerusakan *crane* yang terjadi di dalam PLTU PT. Lestari Banten Energi yang memiliki *jetty* khusus sebagai tempat bersandarnya kapal dan kegiatan bongkar batu bara. Kerusakan yang terjadi didalam *jetty* mengakibatkan terhambatnya terjadinya proses sandar dan proses bongkar yang berada di dalam PLTU PT. Lestari Banten Energi

C. Rumusan Masalah

Untuk memudahkan pembahasan masalah dan pemahamannya, maka penulis merumuskan permasalahan sebagai berikut :

1. Apa faktor yang mempengaruhi terhambatnya proses bongkar batu bara di *jetty* PT. Lestari Banten Energi ?
2. Bagaimana hubungan antara ketersediaan fasilitas dermaga dengan produktivitas bongkar batu bara di *jetty* PT. Lestari Banten Energi ?

D. Tujuan Penelitian

Dalam penulisan skripsi ini, penulis memiliki tujuan yang ingin dicapai.

Adapun tujuan dari penulis yaitu sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui faktor yang mempengaruhi terhambatnya proses bongkar batu bara di PT. Lestari Banten Energi.
2. Untuk mengetahui hubungan antara fasilitas dermaga dengan produktivitas bongkar batu bara di PT. Lestari Banten Energi

E. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini diharapkan mampu memberikan masukan bagi pihak-pihak yang terkait dalam dunia pelayaran, dunia keilmuan dan pengetahuan serta bagi penulis seperti :

1. Secara Teoritis
 - a. Untuk memberikan pengetahuan serta informasi yang mendalam bagi pembaca mengenai faktor yang mempengaruhi terhambatnya proses bongkar batu bara di PT. Lestari Banten Energi.
 - b. Sebagai tambahan wawasan informasi bagi pembaca dan instansi terkait tentang hubungan antara fasilitas dermaga dengan produktivitas bongkar batu bara di PT. Lestari Benaten Energi.
 - c. Memberikan tambahan pengetahuan tentang keagenan kapal dan terjadinya kegiatan proses bongkar batu bara secara langsung di

lapangan supaya tentunya para taruna lebih mudah untuk memahami keadaan di lapangan yang biasanya terdapat perbedaan dengan teori yang terdapat pada buku-buku.

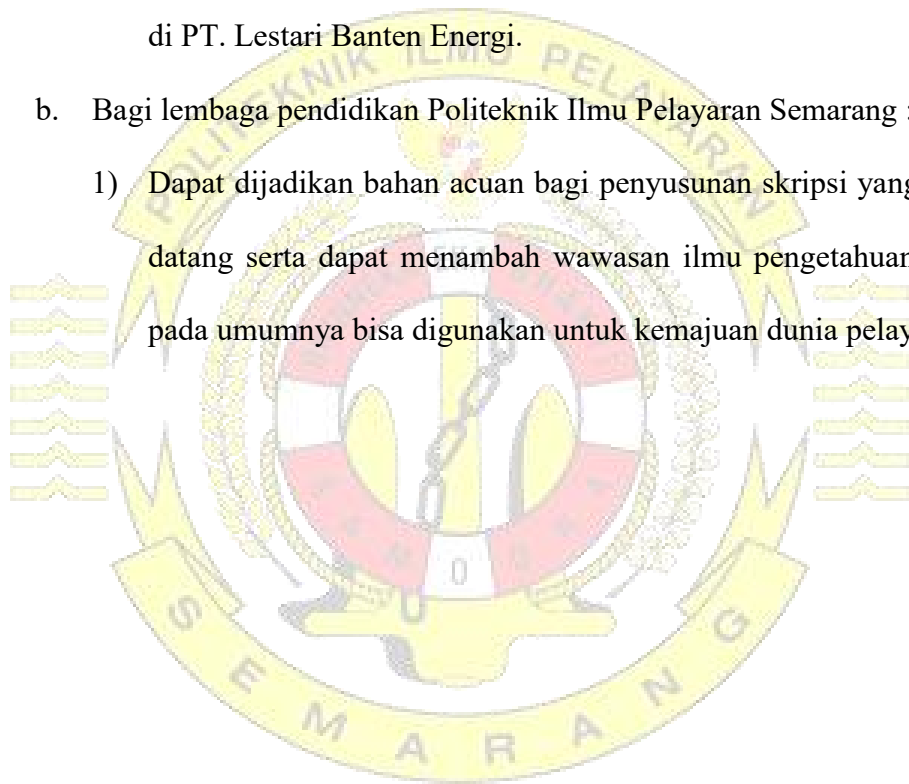
2. Secara Praktis

a. Bagi perusahaan keagenan PT. Panca Global Energi :

- 1) Memberikan informasi tentang apasaja kendala yang dapat terjadi sewaktu-waktu dalam kegiatan proses bongkar batu bara di PT. Lestari Banten Energi.

b. Bagi lembaga pendidikan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang :

- 1) Dapat dijadikan bahan acuan bagi penyusunan skripsi yang akan datang serta dapat menambah wawasan ilmu pengetahuan yang pada umumnya bisa digunakan untuk kemajuan dunia pelayaran.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Menurut Mulyadi & Abdullah (2023) Deskripsi teori adalah penjelasan sistematis mengenai teori yang terkait dengan variabel yang akan diteliti, berdasarkan hasil penelitian yang relevan dan pengamatan fenomena dalam sebuah kejadian di lapangan. Deskripsi teori ini berguna untuk melengkapi penjelasan dan pembahasan dalam penelitian tertentu. Judul penelitian yang berguna untuk melengkapi penjelasan dan pembahasan mengenai penelitian “Ketersediaan Fasilitas Dermaga Dalam Menunjang Kinerja Proses Bongkar Batu Bara di PLTU PT. Lestari Banten Energi”. Penjelasan tentang teori ini akan memberikan pemahaman yang lebih mendalam tentang konsep yang terkait dengan penelitian tersebut. Dalam deskripsi teori, akan dijelaskan teori-teori yang relevan dan peran mereka dalam mendukung penelitian tersebut.

1. Pelabuhan

Pelabuhan memainkan peran penting dalam proses transportasi, sebagai titik pertemuan antara moda transportasi, seperti transportasi laut dan darat, serta sebagai pintu gerbang suatu daerah atau negara. Sebagai *gateway*, pelabuhan mempunyai peraturan dan prosedur yang harus diikuti oleh setiap kapal yang berlabuh di daerah atau negara tersebut.

Selain itu, pelabuhan tidak hanya berperan sebagai tempat untuk memuat dan memindahkan barang, tetapi juga sebagai pusat kegiatan ekonomi, termasuk industri, perdagangan, dan pariwisata. Pelabuhan juga dapat menjadi sumber penghasilan bagi masyarakat sekitar melalui

berbagai aktivitas yang terkait dengan pelabuhan, seperti jasa transportasi dan jasa logistik (Wulandari et al., 2022). Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Bab VII Pasal 68 Tahun 2008 juga mengatur bahwa peran pelabuhan adalah sebagai fasilitas publik yang berfungsi untuk mendukung kegiatan ekonomi dan sosial di suatu daerah atau wilayah, yaitu:

- a. Simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya
- b. Pintu gerbang kegiatan perekonomian
- c. Tempat kegiatan alih moda transportasi
- d. Penunjang kegiatan industri dan/atau perdagangan
- e. Tempat distribusi, produksi, dan konsolidasi muatan atau barang
- f. Mewujudkan Wawasan Nusantara dan kedaulatan Negara.

Di Indonesia, terdapat berbagai jenis pelabuhan yang berfungsi sebagai penunjang pelayanan moda transportasi laut. Pelabuhan-pelabuhan tersebut dapat dibedakan berdasarkan jenis kapal yang dilayani, fungsi atau tujuannya, serta ukurannya. Beberapa jenis pelabuhan yang umum di Indonesia antara lain pelabuhan penumpang, pelabuhan peti kemas, pelabuhan nelayan, pelabuhan perikanan, pelabuhan minyak, dan pelabuhan industri. Klasifikasi tersebut didasarkan pada kriteria tertentu yang diatur oleh pemerintah, seperti jenis kapal yang dilayani, volume dan jenis barang yang ditangani, serta lokasi pelabuhan.

- 1) Pelabuhan umum merupakan jenis pelabuhan yang difokuskan pada pelayanan kepada masyarakat umum. Pelabuhan ini menjadi tempat

bongkar muat barang dan penumpang serta memberikan layanan jasa pelabuhan secara umum.

- 2) Pelabuhan khusus adalah jenis pelabuhan yang dikhususkan untuk kegiatan industri, pertambangan, atau pertanian, dimana pembangunan dan pengoperasiannya ditangani oleh instansi yang bersangkutan untuk kegiatan bongkar-muat bahan baku dan hasil produksinya sendiri serta pelayanan khusus yang dibutuhkan. Pelabuhan ini biasanya memiliki fasilitas yang disesuaikan dengan jenis kegiatan yang dilakukan, seperti fasilitas bongkar-muat, gudang penyimpanan, dan fasilitas transportasi internal di dalam area pelabuhan.

2. Fasilitas Pelabuhan

Fasilitas pelabuhan merupakan infrastruktur penting yang berperan dalam memfasilitasi kegiatan pelayanan kapal di pelabuhan. Fasilitas tersebut bertujuan untuk membantu segala kegiatan yang dilakukan di dalam aktivitas pelabuhan, seperti saat proses berlabuhnya kapal, bongkar muat barang, dan kegiatan pelayanan kapal lainnya. Kesiapan dan pengoperasian fasilitas pelabuhan yang optimal sangat penting agar kegiatan pelabuhan dapat berjalan dengan lancar dan tidak terhambat. Proses pengelolaan pelabuhan harus dilakukan sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan agar fasilitas yang ada di dalam pelabuhan siap digunakan secara optimal dalam pelayanan kapal. Fasilitas yang ada di pelabuhan dapat dibagi menjadi dua, yaitu fasilitas yang berfungsi untuk mengakomodasi kapal dan fasilitas yang berfungsi untuk menunjang kegiatan pelayanan kapal (Khosiah & Purnawan, 2018).

a. Fasilitas pokok Pelabuhan

1) Dermaga

Dermaga merupakan suatu tempat yang digunakan untuk berlabuh dan merapatkan kapal di pelabuhan. Pada dermaga, terdapat berbagai kegiatan bongkar muat barang dan orang yang dilakukan dari kapal ke darat atau sebaliknya

2) Fasilitas *bunker*

Menurut Sandro et al. (2020) Fasilitas bunker merupakan salah satu fasilitas yang disediakan oleh pihak pelabuhan untuk menyediakan layanan pengisian bahan bakar minyak (BBM) pada kapal. Pengisian BBM bisa dilakukan melalui jalur laut dengan menggunakan kapal tanker ketika posisi kapal sedang berlabuh atau menggunakan jalur darat saat kapal bersandar di dermaga dengan bantuan truk tangki pengisi bahan bakar.

3) Fasilitas jaringan air limbah, drainase, dan sampah

Fasilitas seperti sistem jaringan air limbah, drainase, dan pengelolaan sampah merupakan fasilitas yang sangat penting untuk menjaga kebersihan dan mencegah genangan air di area pelabuhan akibat hujan. Ketersediaan fasilitas tersebut dapat membantu menjaga kebersihan lingkungan sekitar pelabuhan dan mencegah terjadinya pencemaran lingkungan yang dapat membahayakan kesehatan masyarakat setempat.

4) Fasilitas pemadam kebakaran

Fasilitas pemadam kebakaran diperlukan untuk menjaga keamanan dan keselamatan di pelabuhan. Fasilitas ini berfungsi untuk melakukan pemadaman kebakaran yang dapat terjadi sewaktu-waktu di area pelabuhan, baik itu kebakaran yang terjadi di daratan atau kebakaran yang terjadi di atas kapal dan berada di perairan. Fasilitas ini juga dapat membantu dalam mengurangi risiko kebakaran di pelabuhan dan mencegah kerugian yang lebih besar.

5) Fasilitas gudang untuk bahan atau barang berbahaya dan beracun

Fasilitas yang dirancang untuk menampung sementara bahan atau barang berbahaya dan beracun adalah gudang yang berfungsi sebagai tempat penyimpanan sebelum diangkat atau digunakan. Gudang ini berperan penting dalam mencegah terjadinya kebakaran atau bencana lingkungan akibat bahan kimia yang tidak terkendali. Oleh karena itu, gudang untuk barang berbahaya harus dirancang sedemikian rupa sehingga mampu melindungi barang-barang tersebut dari kejadian yang tidak diinginkan, serta terpisah dari lingkungan sekitar.

b. Fasilitas penunjang Pelabuhan

1) Gudang

Gudang merupakan suatu struktur bangunan atau tempat yang difungsikan untuk menampung, menyimpan, dan mengatur berbagai macam barang, baik itu yang berasal dari kapal maupun yang akan dimuat ke kapal. Fungsi gudang sangat penting dalam proses perdagangan dan distribusi barang, sehingga perlu

dirancang dengan baik agar dapat menampung barang dengan aman dan efisien.

2) Lapangan Penumpukan

Lapangan penumpukan merupakan area tempat penyimpanan barang di dekat pelabuhan yang digunakan untuk menampung barang yang kuat terhadap kondisi cuaca, baik sebelum maupun setelah barang tersebut dimuat atau dibongkar dari kapal.

3) Terminal

Terminal adalah suatu area yang ditetapkan untuk memberikan layanan bagi kegiatan bongkar muat barang atau petikemas serta penumpang di dalam pelabuhan. Tempat ini dirancang secara khusus untuk memfasilitasi kegiatan penumpang dan muatan yang akan masuk atau keluar dari pelabuhan.

4) Jalan

Jalan adalah sebuah jalur yang dapat dilalui oleh kendaraan ataupun pejalan kaki dan digunakan sebagai sarana transportasi untuk menghubungkan berbagai tempat atau lokasi. Fungsi utama jalan adalah untuk memperlancar pergerakan kendaraan di pelabuhan.

3. Bongkar Muat

Menurut Haris et al. (2017) mendefinisikan bongkar muat sebagai suatu kegiatan yang dilakukan dalam proses *forwarding* atau pengiriman barang. Kegiatan ini melibatkan pemindahan barang dari satu tempat ke tempat lain, seperti dari kapal ke dermaga, dari dermaga ke gudang, dari

gudang ke gudang, atau dari gudang ke dermaga kemudian diangkat ke atas kapal. Proses muat berarti memindahkan barang dari gudang, menaikannya ke atas kapal, dan menumpuknya di atas kapal. Sedangkan, proses bongkar berarti menurunkan barang dari atas kapal dan menyusunnya di dalam gudang pelabuhan.

Dalam kapal curah kering atau *Dry Bulk Carrier*, terdapat beberapa alat bongkar muat yang digunakan. Hal ini dilakukan untuk mempercepat proses bongkar muat barang dan mengoptimalkan waktu. Beberapa alat tersebut antara lain adalah *conveyor belt*, *crane*, *bucket elevator*, dan *hopper*.

a. Crane Kapal

Alat ini terletak pada bagian tengah kapal, berfungsi sebagai sarana untuk mengangkat barang dari dalam palka kapal dan memindahkannya ke dermaga. *Crane* kapal memerlukan lengan yang cukup panjang untuk memindahkan muatan dari dalam palka ke dermaga. Seperti halnya dengan *crane* pada umumnya, *crane* kapal menggunakan sistem kabel baja dengan motor sebagai penggerakannya. Terkadang, pada kondisi tertentu, *crane* kapal juga dapat digunakan untuk memuat dan membongkar barang di dermaga (Ihsan, 2020).

b. Loader

Kendaraan yang digunakan untuk membersihkan sisa muatan di atas dek kapal dan mengumpulkan muatan yang tersebar di dalam tongkang adalah alat yang sangat penting. Fungsi utama dari alat ini adalah untuk membantu mengumpulkan muatan agar dapat diangkat dengan

crane ke kapal, serta meratakan muatan di dalam palka untuk memaksimalkan penggunaan ruang muat.

c. *Grab*

Alat yang sering digunakan dalam aktivitas bongkar/muat, terutama muatan curah kering adalah *grab crane* yang dioperasikan oleh *crane*. Fungsinya adalah untuk mengambil muatan dari atas palka kapal dan kemudian memindahkannya ke *hopper*.

d. *Hopper*

Alat yang digunakan untuk mengatasi material curah kering seperti batu bara, bijih besi, pasir, dan lainnya adalah *hopper*. *Hopper* dilengkapi dengan *hopper* atau bak muatan yang dapat dibuka di bagian bawah *crane* untuk memudahkan proses bongkar muat material curah kering. *Hopper* umumnya digunakan di pelabuhan dan dermaga untuk mempercepat proses bongkar muat kapal dan transportasi material.

e. *Exchavator*

Exchavator adalah sebuah peralatan berat yang digunakan untuk mengangkat dan memindahkan material. Dalam proses bongkar-muat, *exchavator* juga berperan dalam membersihkan material atau mempermudah pengambilan material yang ada di dalam palka. Hal ini dilakukan saat muatan dalam palka sedikit atau untuk mempermudah *grab* dalam memindahkan muatan.

f. *Sling*

Sling atau tali jerat terbuat dari kawat baja yang digunakan untuk mengangkut muatan atau alat berat dari kapal ke pelabuhan atau sebaliknya. Fungsinya sebagai jerat untuk memuat barang dan alat berat dengan mudah dan aman. *Sling* dibuat dari kawat baja karena bahan ini kuat dan tahan terhadap beban berat.

g. *Hook Crane*

Hook adalah suatu alat yang terdapat pada ujung *sling crane*, digunakan untuk mengaitkan beban atau grab. Fungsi *hook* pada *crane* adalah untuk menempatkan dan memindahkan beban dari satu tempat ke tempat lainnya.

4. Produktivitas

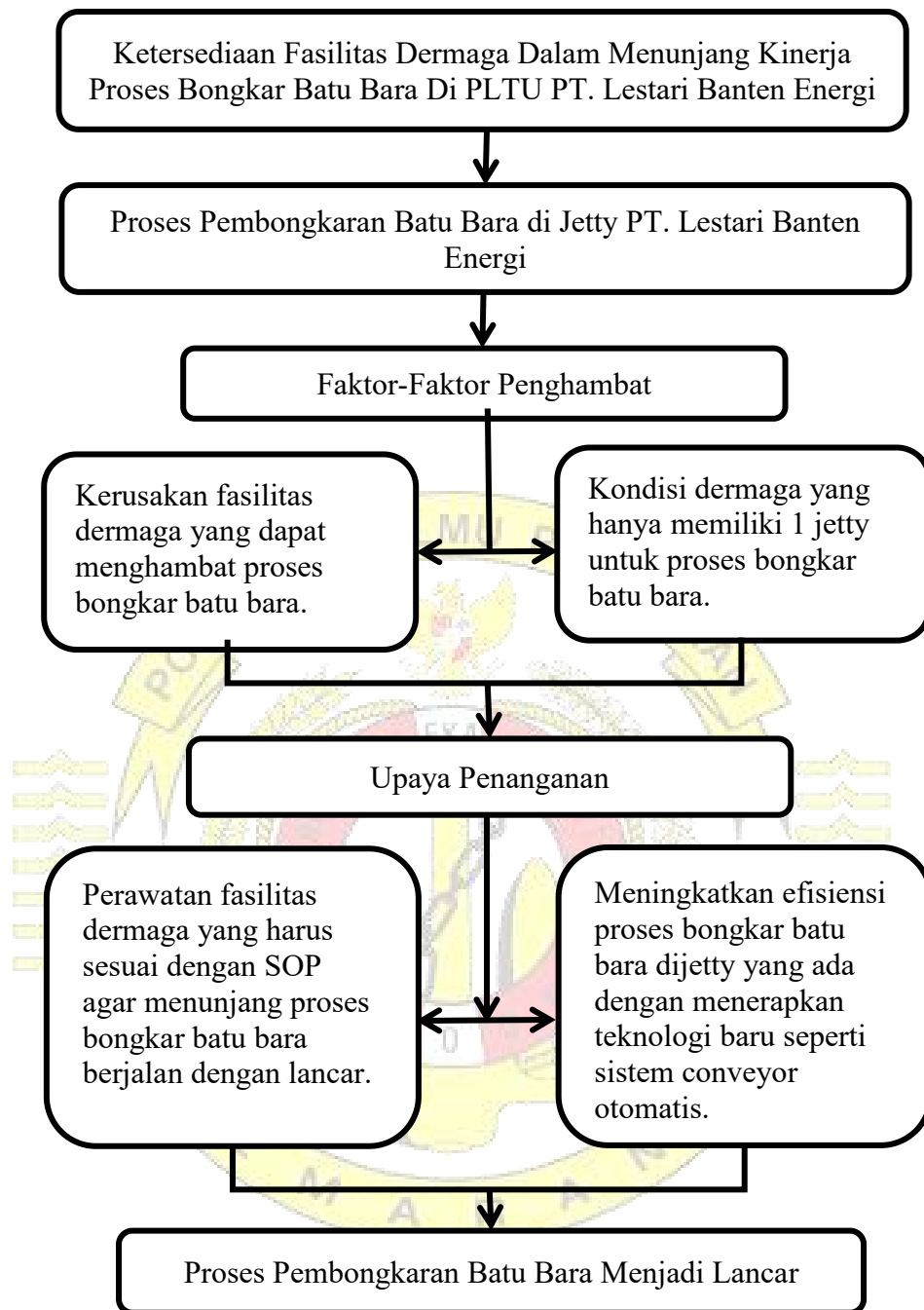
Menurut Sulisty, S. (2014), produktivitas adalah kemampuan untuk menghasilkan barang dan jasa dengan memanfaatkan sumber daya yang tersedia secara efisien dan efektif. Dalam hal ini, efisiensi terkait dengan penggunaan sumber daya dalam memproduksi barang dan jasa sedangkan efektivitas terkait dengan hasil akhir yang diperoleh dalam hal memenuhi kebutuhan pasar dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Jadi pada dasarnya produktivitas adalah suatu ukuran untuk menyatakan kemampuan sumber daya guna menghasilkan sesuatu dengan pengaturan serta pemanfaatan teknologi yang ada agar dapat mencapai hasil yang optimal. Sebagai pengukur keberhasilan sebuah industri juga dapat menggunakan produktivitas sebagai tolak ukur keberhasilan pemanfaatan sumber daya secara efektif dan efisien yang nantinya akan menghasilkan suatu produk barang atau jasa yang diinginkan.

B. Kerangka Berpikir

Untuk memudahkan pemahaman pembaca terhadap penulisan tesis ini, peneliti telah menyusun sebuah kerangka pemikiran. Kerangka pemikiran ini mengandung jawaban atas permasalahan utama penelitian yang disusun berdasarkan paparan kronologis yang didasarkan pada teori dan konsep yang relevan. Diharapkan bahwa kerangka pemikiran ini akan membantu pembaca untuk memahami penelitian dengan lebih mudah serta mengikuti alur penelitian yang telah disajikan dalam tesis.





Gambar 2.1 Kerangka Pikir Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan hasil temuan dan pembahasan yang telah dijabarkan oleh disimpulkan bahwa :

1. Faktor yang mempengaruhi lamanya proses bongkar batu bara di jetty PT Lestari Banten Energi adalah terjadinya kerusakan di dalam *jetty*, kerusakan salah satu *crane* darat, dermaga yang hanya memiliki satu *jetty*, kondisi cuaca yang kurang menentu dan menghambat kelancaran proses sandar kapal.
2. Hubungan antara ketersediaan fasilitas dermaga dengan produktivitas bongkar batu bara di *jetty* PT Lestari Banten Energi adalah sangat erat dan berpengaruh apabila fasilitas dermaga terganggu maka *crane* tidak dapat di fungsikan dengan baik yang berakibat pada produktivitas bongkar batu bara.

B. Keterbatasan Penelitian

Penulisan skripsi ini masih memiliki kekurangan karena adanya keterbatasan dalam melakukan penelitian yang dihadapi oleh peneliti. Beberapa keterbatasan tersebut antara lain adalah keterbatasan waktu, sumber daya, dan keterbatasan aksesibilitas terhadap informasi yang dibutuhkan untuk penelitian. Oleh karena itu, terdapat beberapa aspek yang belum dapat dijelaskan secara mendalam dalam penulisan skripsi ini:

1. Selama peneliti melakukan praktik darat, kondisi waktu sangat berpengaruh sebagai cara untuk melakukan pengumpulan data. Dalam

proses pengumpulan data pada studi kasus ini peneliti sangat terbagi akan waktu, dikarenakan kegiatan yang sering bertabrakan dalam satu waktu bersamaan ditempat yang berbeda. Selama melaksanakan praktik darat sebagai seorang *single cadet* peneliti bukan hanya berfokus pada kegiatan satu *jetty* saja, sama halnya jika terdapat kedatangan kapal yang bersamaan dengan tempat yang berbeda peneliti harus membagi waktunya supaya kegiatan dalam berjalan dengan lancar serta mengatur waktunya agar dapat lebih efektif dan efisien untuk melakukan semua kegiatannya.

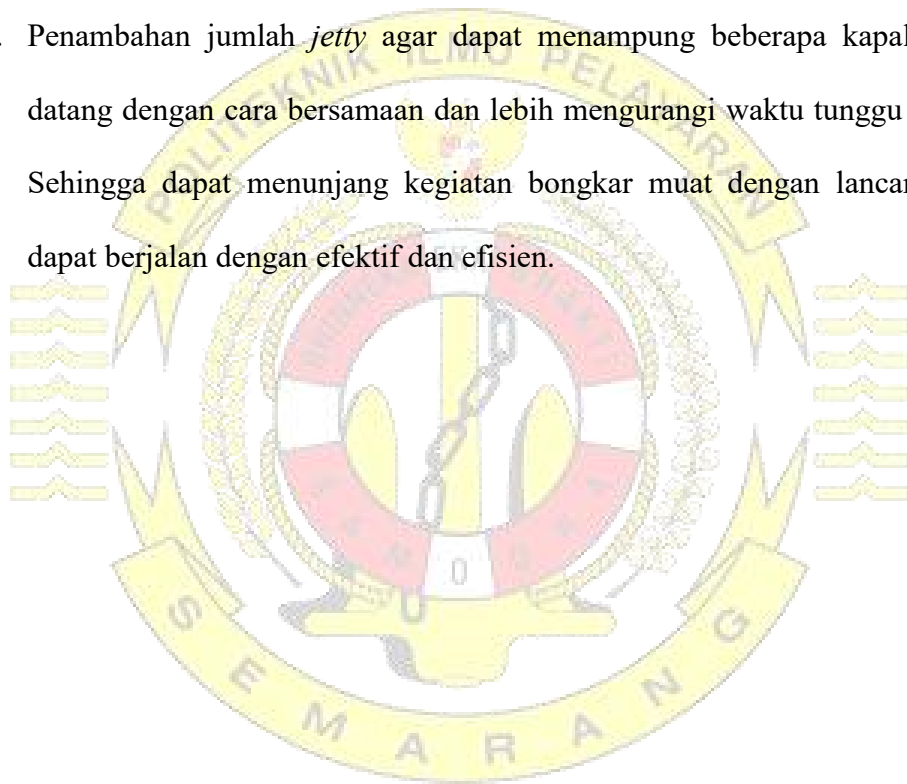
2. Keagenan kapal yang dilakukan selama berada di *jetty* PT. Lestari Banten Energi sangat jarang dilakukan oleh peneliti, dikarenakan kapal yang diageni oleh perusahaan keagenan PT. Panca Global Energi sangat minim memiliki kegiatan di *jetty* tersebut. Hal ini sangat berpengaruh kepada pengamatan peneliti selama kegiatan kapal yang hendak sandar dan bongkar. Adanya surat penunjukan keagenan yang sangat sulit untuk di prediksi menjadi salah satu faktor keterbatasan peneliti untuk melakukan pengamatan saat kegiatan. Kedatangan beberapa kapal milik perusahaan Pelayaran Manalagi sering juga di *handle* oleh beberapa agen lain sesuai dengan penunjukan agen yang dilakukan oleh *ship owner*, jadi peneliti hanya memiliki kesempatan untuk mengamati semua kegiatan yang berlangsung disaat perusahaan keagenan PT. Panca Global Energi mendapatkan surat penunjukan keagenan yang diterima.

C. Saran

Berdasarkan simpulan di atas maka, peneliti menyampaikan saran sebagaimana sesuai dengan apa yang telah peneliti amati dan kendala yang

terjadi tentang ketersediaan fasilitas bongkar batu bara yang berada di *Jetty* PT. Lestari Banten Energi. Adapun saran yang disampaikan oleh peneliti yaitu sebagai berikut:

1. Sebaiknya dari pihak PLTU segera melakukan perbaikan terkait kerusakan yang dialami oleh *crane* darat agar dapat memperlancar kegiatan bongkar batu bara, memperbaiki fasilitas *jetty* yang telah rusak, menambah jumlah *jetty* agar.
2. Penambahan jumlah *jetty* agar dapat menampung beberapa kapal yang datang dengan cara bersamaan dan lebih mengurangi waktu tunggu kapal, Sehingga dapat menunjang kegiatan bongkar muat dengan lancar serta dapat berjalan dengan efektif dan efisien.



DAFTAR PUSTAKA

- Andromeda, V. F., & Pratama, D. W., 2018, *Penanganan Bongkar Muat Dengan Crane Kapal di MV. Oriental Jade*. *Dinamika Bahari*, 8(2), 2011–2028.
- Arikunto, Suharsimi, 2019, *Prosedur Penelitian*. Rineka Cipta, Jakarta.
- Beno, Jose, 2021, *Fator-Faktor Yang Mempengaruhi Kelancaran Kegiatan Bongkar Muat Batu Bara Di PT. Lambang Jaya Barito*. *Jurnal Cakrawala Bahari*, 4(2), 28–35.
- Bernard, H. Russel, 2017, *Research Methods In Anthropology, Qualitative And Quantitative Approaches*. Maryland, Rowman & Littlefield.
- Bryman, Alan, 2016, *Social Research Methods*. Oxford University Press, Oxford.
- Buchari, L., 2021, *Metode Ilmiah Penulisan Skripsi, Tesis, dan Disertasi*. Pustaka Obor Indonesia, Jakarta.
- Creswell, J. W., & Poth, C. N., 2018, *Qualitative Inquiry And Research Design, Choosing Among Five Approaches*. Sage Publication, Los Angeles.
- Darna, N., & Herlina, E., 2018, *Memilih Metode Penelitian Yang Tepat, Bagi Penelitian Bidang Ilmu Manajemen*. *Jurnal Ekonologi Ilmu Manajemen*, 5(1), 287–292.
- Haris, H., Sakti, Y. R., & Perawati, D., 2017, *Peranan Kinerja Operator Terhadap Kelancaran Kegiatan Bongkar Muat Perusahaan Freight Forwarding*. *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi Dan Logistik*, 3(3), 311–315.
- Ihsan, Muhammad, 2020, *Mengoptimalkan Perawatan Crane Guna Menunjang Kelancaran Proses Bongkar Muat Di Atas Mv. Pul Mandiri*. Skripsi Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta, Jakarta.
- Khosiah, K., & Purnawan, P., 2018, *Dampak Pelabuhan Lembar dalam*

Mendukung Peluang Usaha Untuk Meningkatkan Kesejahteraan Masyarakat. JUPE, Jurnal Pendidikan Mandala, 3(3), 71–91.

Miles, M. B., & Huberman, A. M., 1994, *Qualitative Data Analysis, An Expanded Sourcebook*. Sage Publication, Los Angeles.

Muchoeron, Rinaldi Fahlevi Joly Poetra, 2022, *Analisa Faktor Penghambat Dalam Proses Bongkar Batu Bara Di Mv. Manalagi Yasa Dengan Menggunakan Crane Darat*. Skripsi Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Semarang.

Muhammad, Fajril Islam Zein, 2021, *Terhambatnya Proses Bongkar Menggunakan Crane Darat Pada Muatan Curah Soya Bean Meal Di Pelabuhan Cigading*. Skripsi Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Semarang.

Mulyadi, A. P., & Abdullah, M. N., 2023, *Analisis Penyebab Keterlambatan Bongkar Muat Barang Akibat Faktor Peralatan Kapal Pelnic Cabang Surabaya (Studi Kasus, Km Sinabung)*. Skripsi Universitas Internasional Semen Indonesia, Gresik.

Pasolong, Harbani, 2020, *Metode Penelitian Administrasi Publik*. Alfabeta, Bandung.

Sandro, P. S. C., Jumriani, J., & Muhayyang, M., 2020, *Analisis Pelayanan Clearance In-out Passenger Ship Pada Pt. Pelnic Cabang Sampit Di Pelabuhan Sampit*. Jurnal Karya Ilmiah Taruna Andromeda, 4(1), 39–48.

Suryandari, Sofia Yustiyana, 2019, *Metode Penelitian Kualitatif, Untuk Penelitian Yang Bersifat Eksploratif, Enterpretif, Interaktif dan Konstruktif*.

Sugiyono, 2022, *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D* (2nd ed.). Alfabeta, Bandung.

Sujarweni, V. Wiratna, 2015, *Sistem Akuntansi*. Pustaka Baru Press, Yogyakarta.

Wulandari, I., Sulaiman, M., & Burhani, S., 2022, *Analisis Penerapan Standar Operasional Prosedur (SOP) Inspeksi Bongkar Ikan Di Pelabuhan Perikanan Samudera (PPS) Cilacap*. Prosiding Seminar Nasional Politeknik Pertanian Negeri Pangkajene Kepulauan, 3(1), 238–247.



LAMPIRAN-LAMPIRAN

Lampiran 1 Transkrip Wawancara

TRANSKIP WAWANCARA 1

A. DAFTAR RESPONDEN

Responden 1 : Kasman (*Jetty Master*)

B. HASIL WAWANCARA

Rio : Selamat malam pak, mohon izin pak apakah saya boleh melaksanakan wawancara dengan bapak?

Jetty Master : Ohhh iya malam juga det, apa yang mau kamu tanyakan det

Rio : Gini pak saya mau menanyakan soal kerusakan yang ada di salah satu crane darat di *jetty*

Jetty Master : Gimana, ada yang bisa saya bantu kan?

Rio : Mau tanya pak, apakah akibat kerusakan crane darat tersebut dapat mempengaruhi keterlambatan proses sandar kapal pak?

Jetty Master : Ohhh iya tentu det, kerusakan crane darat dan juga faktor cuaca sendiri dapat mempengaruhi keterlambatan proses sandar kapal contohnya saja tadi kapal MV. Manalagi Dasa yang mau sandar mengalami *delay*

Rio : Kenapa ga bisa langsung sandar saja pak?

Jetty Master : Karna kita harus menentukan cuaca dulu biar bisa melakukan sandar kanan, gunanya biar aman nantinya kalau kapal sudah

selesai bongkar dan juga kapal ini termasuk kapal pertama kali dengan GT 48.029 yg termasuk lumayan besar untuk masuk ke *jetty* PT. Lestari Banten Energi ini det

Rio : Kenapa tadi tidak dicoba sandar kiri saja pak? Apakah tidak bisa?

Jetty Master : Sebenarnya itu bisa bisa saja kok det, tapi resiko nya nanti saat kapal telah selesai melakukan bongkar posisi anjungan akan sangat berdekatan dengan *crane* darat yang sudah rusak tersebut dan bisa saja akan mengalami benturan

Rio : Apakah *crane* tersebut tidak bisa dipindahkan atau digeser terlebih dahulu pak?

Jetty Master : *Crane* itu ga bisa dipindahkan ataupun digeser det karena mesinnya saja sudah tidak ada jadi posisinya bakal disitu saja belum bisa untuk dipindahkan

Rio : Ohhh jadi begitu ya pak, terimakasih ya pak atas perhatiannya untuk menjawab pertanyaan saya

Jetty Master : Iya det sama sama

TRANSKIP WAWANCARA 2

A. DAFTAR RESPONDEN

Responden 2 : Firman (PBM)

B. HASIL WAWANCARA

Rio : Selamat malam pak, apakah saya boleh bertanya kepada bapak?

PBM : Malam juga det, iya gimana mau tanya soal apa?

Rio : Saya mau tanya soal tentang hubungan antara kerusakan *crane* darat dapat mempengaruhi terhadap produktivitas bongkar batu baranya pak?

PBM : Ohh iya soal itu dapat berpengaruh det, soalnya kerusakan salah satu *crane* jadi membuat bongkar agak sedikit melambat seperti pada kapal MV Manalagi Dasa ini yang seharusnya bisa cepat dengan 2 *crane* tapi harus melambat dengan 1 *crane* saja

Rio : Apakah ada kendala lain pak yg dapat mempengaruhi keterlambatan bongkarnya?

PBM : Kendala yg kedua yaitu soal cuaca, jika cuaca sedang buruk atau hujan proses sandarnya saja pasti sudah mengalami keterlambatan biasanya juga bisa mundur sampai 2-3 hari dan waktu pas bongkarnya saja pasti sering buka tutup palkanya det ga bisa langsung dipaksain bongkar saat hujan turun.

Rio : Jadi itu ya pak bebera kendal yang dapat mempengaruhi keterlambatan bongkarnya

PBM : Iya det, yang pertama karena kerusakan *crane* yang diujung itu sama

kondisi cuaca yang susah untuk di prediksi kapan baik atau buruknya

Rio : Baik pak terimakasih sudah mau menjawab pertanyaan saya

PBM : Iya det sama-sama



TRANSKIP WAWANCARA 3

A. DAFTAR RESPONDEN

Responden 3 : Anzari (*Agent*)

B. HASIL WAWANCARA

Rio : Selamat malam pak, mohon izin untuk bertanya pak

Agent : Iya det mau bertanya soal apa?

Rio : Apakah akibat yang terjadi dari keterlambatan proses sandar dan bongkar batu bara di kapal MV Manalagi Dasa sehubungan dengan kegiatan keagenan kapal di perusahaan kita ini pak?

Agent : Kalau dari contoh kegiatan keterlambatan sandar dan bongkar yang terjadi pada kapal MV Manalagi Dasa itu lebih ke pembagian waktunya yg menjadi kurang efektif dan efisien det

Rio : Kenapa bisa begitu pak?

Agent : Iya sebab dikarenakan membuat pembagian waktu yg menjadi tidak tersusun disaat ada kegiatan yg bersamaan tapi di beda *jetty* det, apalagi seperti kantor kita yg hanya memiliki satu operasional untuk menjalankan semua kegiatannya dan pastinya kita akan mengejar waktu yang ada agar semua kegiatan bisa berjalan dengan lancar dan bersamaan, terkadang juga kita masih ada kegiatan di kantor KSOP seperti pengurusan sertifikat perpanjangan atau pengurusan buku pelaut det

Rio : Apakah tidak ada solusi lain pak untuk dapat mengefesiensi kegiatan yg bersamaan?

Agent : Ada det, solusinya jika kamu sudah pernah menguasai jetty tersebut maka saya akan melepasmu sendiri untuk menanganinya tapi jika kamu belum bisa maka harus tetap saya dampingi saat kegiatan

Rio : Ohh iya begitu ya pak, yasudah pak terimakasih atas waktunya

Agent : Baik det sama samaa



Lampiran 2 Kondisi Crane Yang Mengalami Kerusakan

LAMPIRAN

Kondisi *Crane* Yang Mengalami Kerusakan



Lampiran 3 Proses Sandar Kanan Kapal MV Manalagi Dasa

LAMPIRAN

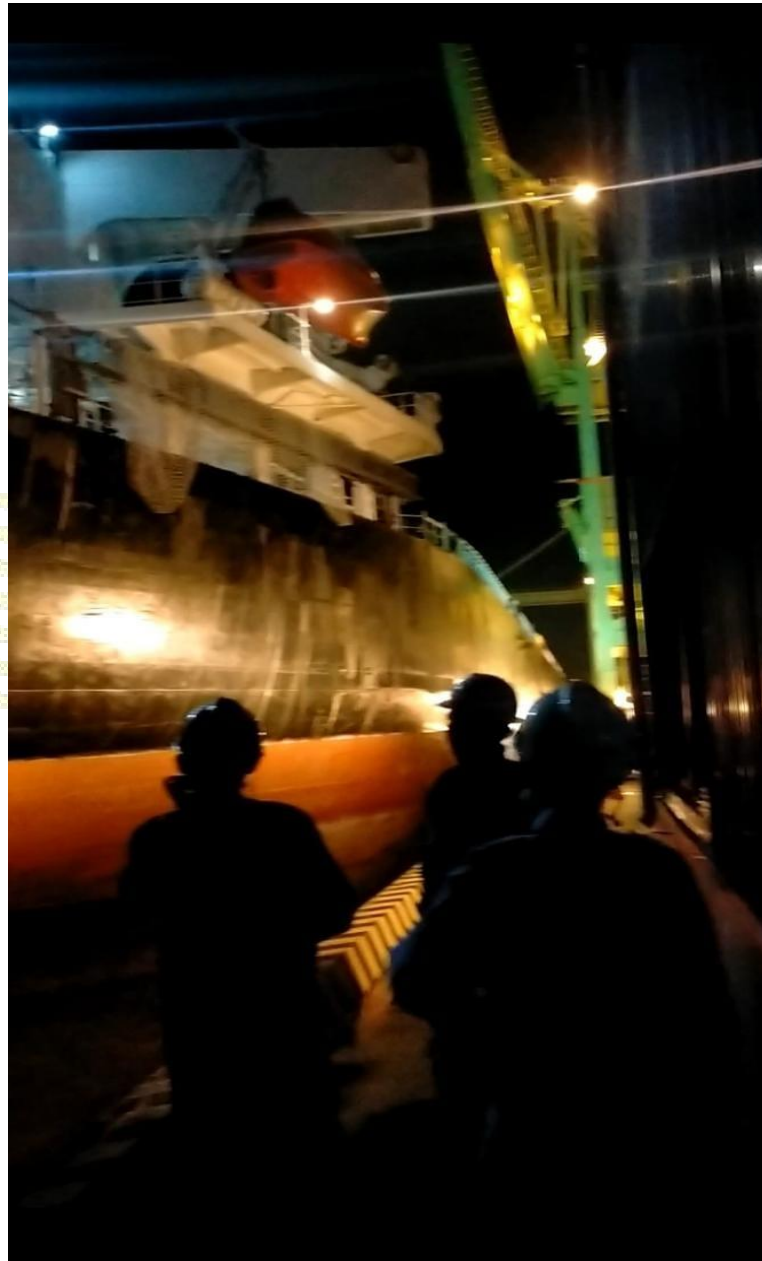
Proses Sandar Kanan Kapal MV Manalagi Dasa



Lampiran 4 Dokumentasi Wawancara Saat Cash Off Kapal MV. Manalagi Dasa

LAMPIRAN

Dokumentasi Wawancara Saat *Cash Off* Kapal MV. Manalagi Dasa



Lampiran 5 Surat Penunjukan Keagenan Kapal

LAMPIRAN

Surat Penunjukan Keagenan Kapal


PERUSAHAAN PELAYARAN
PT. "MANA LAGI"
 Kantor Pusat : Jl. Karet No. 104 Telp. 031-3533989 (Hunting)
 Fax. 031-3532793 SURABAYA

SURAT PENUNJUKAN KEAGENAN
NO:006/ML/FLEET/MDA/22

Yang Bertanda tangan di bawah ini:

Nama Perusahaan : PT. Pelayaran Mana Lagi
 Alamat : JL. KARET No. 104, SURABAYA 60161
 Telp : 031 3533989

Dengan ini menunjuk kepada:

Nama Perusahaan : PT. PANCA GLOBAL ENERGI
 Alamat : Perum Metro Cilegon Cluster Meditarenia Blok B1 No. 07 RT.001
 RW.008 Panggung Rawi, Jombang. Kota Cilegon, Banten
 Phone : +62 821-2184-0212

untuk menjadi AGEN dari kapal kami di LBE - Salira dibawah ini:

Nama Kapal : Manalagi Dasa
 Bendera : Indonesia
 DWT : 88.315 MT
 GRT : 48.029
 VOYAGE : 01.22

Yang akan melakukan proses Bongkar di LBE Salira

Segala permintaan Nahkoda / Kapal harus mendapat persetujuan dari PT Pelayaran Mana Lagi, sebelum dijalankan. Dan biaya-biaya disbursement yang timbul atas kapal tersebut diatas menjadi tanggung jawab kami, harap nota-nota asli harus dikirimkan ke kantor Pelayaran Mana Lagi – Surabaya

Ditetapkan di : Surabaya
 Pada Tanggal : 05 Januari 2022


 Johanna Adella

Lampiran 6 Cargo Manifest Last Port Kapal MV. Manalagi Dasa

LAMPIRAN

Cargo Manifest Last Port Kapal MV. Manalagi Dasa

**PT. PRIMA
KALTARA BAHARI**
Integrity, Quality & Ability

Jl. P. Diponegoro Rt. 05 Rw. 02 No.08 Tarakan - Kalimantan Utara

CARGO MANIFEST

NAME OF VESSEL : MV. MANALAGI DASA PORT OF LOADING : TANJUNG BATU, TARAKAN, NORTH KALIMANTAN, INDONESIA
 FLAG : INDONESIA PORT OF DISCHARGE : PT LESTARI BANTEN ENERGI JETTY PORT, BANTEN, INDONESIA
 DWT/GRT : 88,315 T / 48,029 T COMPLETED LOADING DATE : JANUARY 07, 2022
 NAME OF MASTER : CAPT. HANDOKO EKA SETIAWAN SAILING DATE : ~~JANUARY 07, 2022~~

B/L NO.	SHIPPER	CONSIGNEE / NOTIFY PARTY	QUANTITY	DESCRIPTION OF CARGO	WEIGHT	MEASUREMENT
PKBXXII/00401	PT MANDIRI INTIPERKASA PRO MANDIRI BUILDING RUKAN SENTRA LATUMENTEN NO. 50 GROGOL, PETAMBURAN, JAKARTA BARAT, DKI JAKARTA INDONESIA	Consignee: TO ORDER Notify Party: PT LESTARI BANTEN ENERGI CIPUTRA WORLD 1, DBS BANK TOWER LANTAI 13, JL. PORF. DR. SATRIO KAV. 3-5, JAKARTA 12940, INDONESIA		INDONESIA STEAM COAL CLEAN ON BOARD FREIGHT COLLECT	65,000 MT	

**PT. PRIMA
KALTARA BAHARI**
Integrity, Quality & Ability
MUSTHAFA FAKRI
AS AGENT



Lampiran 7 Statement Of Fact Kapal MV. Manalagi Dasa

LAMPIRAN

Statement Of Fact Kapal MV. Manalagi Dasa



PT PANCA GLOBAL ENERGI

NAME OF VESSEL : MV. MANALAGI DASA
FLAG : INDONESIA
PORT OF LOADING : PT. LESTARI BANTEN ENERGI - INDONESIA
DESCRIPTION OF CARGO : COAL ± 65.000 MT (As PER BL/Manifest)
COMPLETED BERTHING : On 12 Jan 2022 at 08.00 hours
COMMENCED DISCHARGE : On 12 Jan 2022 at 19.18 hours
COMPLETED DISCHARGE : On 19 Jan 2022 at 19.00 hours
WORKING TIME : On 08.00 – 16.00 / 16.00 – 24.00 / 00.00 – 08.00

STATEMENT OF FACT

DAY/DATE	WORKING TIME		HOURS START/STOPPED		NO. OF GANGS	QUANTITY LOAD/DISCH	REMARKS		
	Start	Until	Start	Until					
TUESDAY 11/01/2022	16.00	24.00		18.24			Arrived at Pilot Station / NOR Tendered		
				18.24			Drop Anchor		
			18.24	24.00			Waiting Instruction		
WEDNESDAY 12/01/2022	00.00	08.00	00.00	05.40			Waiting Instruction		
				05.40			OHN		
				06.36			SBE		
				06.36			Anchor up		
				06.57			Pilot onboard		
				07.54			1st Line Ashore		
			08.00	16.00		08.12			All Fast / Jetty LBE Salira
						08.12			Tug Assist Disconnect
						08.20			Pilot Off
				08.24			FWE		
				08.48			Agent and Surveyor on Board		
				09.00			Initial Draught Survey		
				09.00	09.18			Preparation For Commence Discharge	
				09.18	10.52			Commenced Discharge H/1	
				09.18	10.52			Continue Discharge	
	10.52	13.23			Stop discharge H/1, SR Use For Reclaime				
	13.23	14.42			Continue Discharge				
	14.42	18.00			Stop discharge H/1, SR Use For Reclaime				
16.00	24.00		18.00			Continue Discharge			
			18.38			Stop discharge H/1, SR Use For Reclaime			
			19.43			Stop discharge H/1, SR Use For Reclaime			
THURSDAY 13/01/2022	00.00	08.00	00.00	00.41			Continue Discharge		
				00.41			Stop discharge H/1, SU travelling to H/3		
				02.17			Start Discharge H/3		
				02.19			Continue Discharge		
				02.20			Stop discharge H/3, C2 Pullcord Indication		
				03.15	04.35			Continue Discharge	
				04.35	06.00			Stop discharge H/3, SR Use For Reclaime	
				06.00	06.50			Stop discharge H/3, SR Use For Reclaime	
				06.50	07.22			Continue Discharge	
				07.22	09.50			Stop discharge H/3, SR Use For Reclaime	
				09.50	11.14			Continue Discharge	
			08.00	16.00		11.14			Stop discharge H/3, SR Use For Reclaime
						12.40			Continue Discharge



PT PANCA GLOBAL ENERGI

			14.38	14.44					Stop discharge H/3, SR Use For Reclaime
			14.38	15.43					Stop discharge H/3, SU travelling to H/5
			15.43	15.43					Start Discharge H/5
			16.02	16.02					Continue Discharge
	16.00	24.00	16.15	16.15					Stop discharge H/5, Checking Boom Conveyor SR
			17.13	17.13					Continue Discharge
			18.00	18.00					Stop discharge H/5, SR Use For Reclaime
			18.15	18.15					Stop discharge H/5, SR Use For Reclaime
			19.39	19.39					Continue Discharge
			21.05	21.05					Stop discharge H/5, Heavy Rain
			21.05	22.56					Continue Discharge
			22.56	24.00					Stop discharge H/5, SR Use For Reclaime
FRIDAY	00.00	08.00	00.00	00.25					Continue Discharge
14/01/2022			00.25	02.48					Stop discharge H/5, SR Use For Reclaime
			02.48	05.03					SU travelling to H/2, Start Disch H/2
			05.03	07.50					Continue Discharge
	08.00	16.00	07.50	09.20					Stop discharge H/2, SR Use For Reclaime
			09.20	11.10					Continue Discharge
			11.10	11.22					Stop discharge H/2, SR change to bypass mode
			11.22	13.03					Continue Discharge
			13.03	13.06					Stop discharge H/2, SU travelling to H/4
			13.06	13.52					Start Discharge H/4
			13.52	15.50					Stop discharge H/4, SR Use For Reclaime
	16.00	24.00	15.50	23.16					Continue Discharge
			23.16	23.47					Stop discharge H/4, C2 Tripped
			23.47	24.00					Continue Discharge
SATURDAY	00.00	08.00	00.00	03.09					Stop discharge H/4, SR Use For Reclaime
15/01/2022			03.09	05.09					Continue Discharge
			05.09	08.13					Stop discharge H/4, Cleaning Cute
	08.00	16.00	08.13	08.35					Continue Discharge
			08.35	08.57					Stop discharge H/4, SU travelling to H/2
			08.57	09.00					Continue Discharge
			09.00	10.15					Stop discharge H/2, Cleaning Cute
			10.15	10.43					Continue Discharge
			10.43	13.41					Stop discharge H/2, MIntenance activity at SR
			13.41	15.40					Continue Discharge
			15.40	15.58					Stop discharge H/2, SR change to full stacking mode
			15.58	16.08					Continue Discharge
	16.00	24.00	16.08	18.49					Stop discharge H/, C2 tripped continue reclaime
			18.49	24.00					Continue Discharge
SUNDAY	00.00	08.00	00.00	00.17					Stop discharge H/2, C2 tripped continue reclaime
16/01/2022			00.17	03.08					Continue Discharge
			03.08	03.10					Stop discharge H/4, cleaning cute
			03.10	06.47					Continue Discharge
			06.47	07.27					Stop discharge H/4, SU travelling to H/2
	08.00	16.00	07.27	09.05					Continue Discharge
			09.05	09.08					Stop discharge H/2, MIntenance activity at SR
			09.08	13.58					Continue Discharge
			13.58	15.38					Stop discharge H/2, SU travelling to H/5
			15.38	17.32					Continue Discharge
	16.00	24.00	17.32	17.35					Stop discharge H/5, C2 tripped
			17.35	21.35					Continue Discharge



			21.35	22.03			Stop discharge H/5, Cleaning Cute SR
			22.03	22.27			Continue Discharge
			22.27	23.43			Stop discharge H/5, SU travelling to H/3
			23.43	24.00			Continue Discharge
MONDAY	00.00	08.00	00.00	02.08			Continue Discharge
17/01/2022			02.08	02.10			Stop discharge H/3, haeavy rain & SU travelling to H/1
			02.10	04.11			Continue Discharge
			04.11	05.19			Stop discharge H/1, cleaning chute & cooling down
			05.19	06.49			Continue Discharge
			06.49	08.00			Stop discharge H/1, cleaning chute & cooling down
	08.00	16.00	08.00	09.17			Continue Discharge
			09.17	09.27			Transfer whell loader from jetty to H/2
			09.27	10.15			Setting grab and travelling to H/1
			10.15	10.36			Continue Discharge
			10.36	11.00			Transfer whell loader from jetty to H/2
			11.00	11.02			Setting grab and travelling to H/1
			11.02	12.39			Continue Discharge
			12.39	12.41			Stop discharge H/2, SU travelling to H/1
			12.41	13.07			Continue Discharge
			13.07	13.36			Stop discharge H/1, C2 tripped & SU travelling to H/2
			13.36	14.08			Continue Discharge
			14.08	16.15			Stop discharge H/2, maintenance activity at SR
	16.00	24.00	16.15	17.47			Continue Discharge
			17.47	17.49			Stop discharge H/2, SU travelling to H/1
			17.49	18.37			Continue Discharge
			18.37	18.38			Stop discharge H/1, SU travelling to H/2
			18.38	19.16			Continue Discharge
			19.16	21.14			Stop discharge due to C2 tripped
			21.14	21.22			Continue Discharge
			21.22	21.27			Stop discharge H/1, SU travelling to H/4
			21.27	21.39			Continue Discharge
			21.39	23.57			Stop discharge H/4, checking and cleaning chute
			23.57	24.00			Continue Discharge
TUESDAY	00.00	08.00	00.00	00.22			Continue Discharge
18/01/2022			03.00	03.00			Stop discharge H/4, heavy rain & strong wind
			03.15	03.15			Continue Discharge
			03.30	03.30			Stop discharge H/4, heavy rain & strong wind
			04.18	04.18			Continue Discharge
			04.19	04.19			Stop discharge H/4, SU travelling to H/3
			06.08	06.08			Continue Discharge
			06.09	06.09			Stop discharge H/3, SU travelling to H/4
			06.46	06.46			Continue Discharge
			07.50	07.50			Stop discharge H/4, cleaning chute
			07.50	08.10			Continue Discharge
	08.00	16.00	08.10	08.15			Stop discharge H/4, SU travelling to H/1
			08.15	09.18			Continue Discharge
			09.18	09.23			Stop discharge H/1, SU travelling to H/4
			09.23	10.16			Continue Discharge
			10.16	10.18			Stop discharge H/4, SU travelling to H/3
			10.18	10.35			Continue Discharge
			10.35	10.40			Stop discharge H/3, SU travelling to H/1
			10.40	12.33			Continue Discharge
			12.33	12.36			Stop discharge H/1, SU travelling to H/3

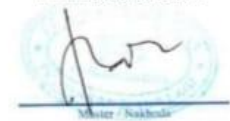


			12.36	12.46			Continue Discharge
			12.46	12.47			Stop discharge H/3, SU travelling to H/4
			12.47	13.33			Finished discharge H/4
			13.33	13.38			SU travelling to H/1
			13.38	13.53			Continue Discharge
			13.53	16.45			Stop discharge H/1, heavy rain & strong wind
	16.00	24.00	16.45	17.58			Continue Discharge
			17.58	18.02			Stop discharge H/1, SU travelling to H/5
			18.02	19.14			Continue Discharge
			19.14	19.16			Stop discharge H/5, SU travelling to H/3
			19.16	19.38			Continue Discharge
			19.38	19.40			Stop discharge H/3, SU travelling to H/1
			19.40	20.38			Continue Discharge
			20.38	20.40			Stop discharge H/1, SU travelling to H/3
			20.40	20.54			Continue Discharge
			20.54	20.56			Stop discharge H/3, SU travelling to H/5
			20.56	21.44			Continue Discharge
			21.44	23.58			Stop discharge H/5, cleaning all chutes
			23.58	24.00			Continue Discharge
WEDNESDAY 19/01/2022	00.00	08.00	00.00	01.28			Continue Discharge
			01.28	01.32			Stop discharge H/3, SU travelling to H/5
			01.32	02.20			Continue Discharge
			02.20	02.24			Stop discharge H/5, SU travelling to H/3
			02.24	03.10			Continue Discharge
			03.10	03.14			Stop discharge H/3, SU travelling to H/5
			03.14	03.35			Finished discharge H/5
			03.35	04.29			Transfer wheel loader to H/1 and SU traveling to H/3
			04.29	05.24			Continue Discharge
			05.24	05.28			Stop discharge H/3, SU travelling to H/1
			05.28	06.45			Continue Discharge
			06.45	08.00			Stop discharge H/1, cleaning chute and cooling down
	08.00	16.00	08.00	11.12			Continue Discharge
			11.12	11.15			Stop discharge H/1, SU travelling to H/3
			11.15	11.35			Continue Discharge
			11.35	11.42			Stop discharge H/3, SU travelling to H/1
			11.42	11.58			Finished discharge H/1
			11.58	12.37			Stop discharge H/3, SU travelling to H/1
	16.00	24.00	12.37	19.00			Continue Discharge
				19.00			DS ± 65.000 MT
							As per
							Draught Survey
				20.50			OHN
				21.36			SBE
				22.00			Pilot On Board
				22.05			Assist Connect
				22.18			Cast Off Jetty LBE, Salira
				22.24			Tug Disconnect
				22.30			Pilot Off
				22.48			Sailing to Balikpapan

Merak, 19 Januari 2022
 Name an Signature / Agent
 PT. Panca Global Energi



Name and Signature (Master)
MV. MANALAGI DASA



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Nama : Rio Dwiky Alfiyanto
 Tempat, Tanggal lahir : Kendal, 15 Agustus 2001
 Jenis Kelamin : Laki-laki
 Agama : Islam
 Alamat : Rejosari Rt 02/Rw 01 Desa Magelung

Kec. Kaliwungu Selatan Kab. Kendal

Orang Tua

Nama Ayah : Dadi Saroni

Pekerjaan : Perangkat Desa

Nama Ibu : Rumiyaatun

Pekerjaan : Ibu Rumah Tangga

Riwayat Pendidikan

SD : SD Negeri 1 Magelung (2007-2013)

SMP : SMP Negeri 1 Kaliwungu (2013-2016)

SMA : SMA Negeri 1 Kaliwungu (2016-2019)

Perguruan Tinggi : Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
 (2019-2023)

Praktek Darat

Nama Perusahaan : PT. Panca Global Energi

Masa Praktek : 13 Agustus 2021 – 08 Juli 2021