



**ANALISA KETERLAMBATAN PROSES BONGKAR
MUAT KM. NGGAPULU DI PELABUHAN TANJUNG PERAK
SURABAYA**

SKRIPSI

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

Oleh

FRANSISKUS JORDI HAPSORO

NIT. 56191117049 N

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

2023

HALAMAN PERSETUJUAN

**ANALISA KETERLAMBATAN PROSES BONGKAR MUAT KM.
NGGAPULU DI PELABUHAN TANJUNG PERAK SURABAYA**

Disusun oleh:

FRANSISKUS JORDI HAPSORO

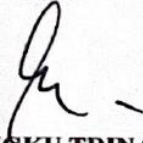
NIT. 561911117049 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran

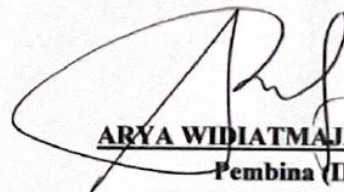
Semarang, 20 Juli 2023

Dosen Pembimbing I
Materi



MANUNGKU TRINATA
PRAMUDHITA, S.Si.T., M.Pd.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19770323 201012 1 001

Dosen Pembimbing II
Metodologi Penulisan

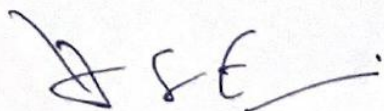


ARYA WIDIATMAJA, S.ST., M.M
Pembina (III/c)
NIP. 19830911 200912 1 003

Mengetahui,

Ketua Program Studi

Nautika



YUSTINA SAPAN, S.ST., MM
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19771129 200502 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "Analisa Keterlambatan Proses Bongkar Muat KM. Nggapulu di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya" karya,

Nama : Fransiskus Jordi Hapsoro

NIT : 561911117049 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari RABU, tanggal 26 Juli 2023.

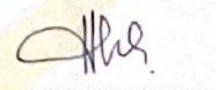
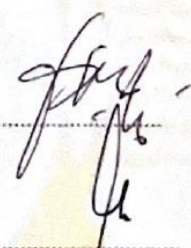
Semarang, 26 Juli 2023

PENGUJI

Penguji I : Capt. Dian Kurnianing Sari, S.ST., M.M
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 197660206 200812 2 001

Penguji II : Manungku Trinata P, S.Si.T, M.Pd
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19770323 201012 1 001

Penguji III : Fatimah, S.Pd., M.Pd
Penata (III/c)
NIP. 19850518 201012 2 005



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 di bawah ini :

Nama : FRANSISKUS JORDI HAPSORO

NIT : 561911117049 N

Program Studi : NAUTIKA

Skripsi dengan judul “ANALISA KETERLAMBATAN PROSES BONGKAR MUAT KM. NGGAPULU DI PELABUHAN TANJUNG PERAK SURABAYA”

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 etika ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 25 July 2023

Yang membuat pernyataan,



FRANSISKUS JORDI HAPSORO

NIT. 561911117049 N

MOTO DAN PERSEMBAHAN

Moto:

1. “Kuatkanlah hatimu, jangan lemah semangatmu, karena ada upah bagi usahamu” (2 Tawarikh 15:7)
2. “Seribu orang tua bisa bermimpi, satu orang pemuda bisa mengubah dunia”
(Ir. Soekarno)
3. “Sesungguhnya, terlalu perhatiannya orangtua kita adalah gangguan terindah yang pernah bisa kita terima” (Raditya Dika)

Persembahan:

1. Kedua orang tua saya, Bapak Kris Joenanto Antonius dan Ibu Cecilia Andrie Wireni, serta adik saya Maria Mahanani Widyoratri dan Josep Henri Trihanoko yang senantiasa memberikan do'a serta dukungan.
2. Kepada diri saya sendiri yang telah berusaha sekuat yang saya bisa dan bertahan sampai detik ini.
3. Almamaterku PIP Semarang beserta rekan-rekan Angkatan LVI.

PRAKATA

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, Tuhan Yesus Kristus karena atas berkat dan karuniaNya, peneliti dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Analisa Keterlambatan Proses Bongkar Muat KM. Nggapulu di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya”.

Skripsi ini saya susun dalam rangka memenuhi persyaratan meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel), serta syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam usaha menyelesaikan penulisan skripsi ini, peneliti juga banyak mendapatkan bimbingan dan arahan dari pihak yang sangat membantu dan bermanfaat, oleh karena itu dalam kesempatan ini peneliti ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Kris Joenanto dan Ibu Cecilia Andrie Wireni yang tercinta, serta adik saya Maria Mahanani Widyoratri dan Josep Henri Trihanoko yang memberikan dukungan, motivasi serta doa dalam memperlancar pengerjaan skripsi saya.
2. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Ibu Yustina Sapan, S.ST.,M.M selaku Ketua Program Studi Nautika.
4. Bapak Manungku Trinata Pramudhita, S.Si.T., M.Pd. selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi.
5. Bapak Arya Widiatmaja, S.ST., M.M. selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan Skripsi serta Dosen Wali.

6. Bapak/Ibu Dosen Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
7. Seluruh crew KM. Nggapulu yang telah memberikan saya kesempatan untuk melaksanakan praktek laut sekaligus penelitian serta membantu penulisan skripsi ini.
8. Seluruh warga mess Janoko Kasta
9. Seluruh teman-teman seangkatan LVI terkhusus kelas N VIII A, yang telah berjuang bersama dan selalu memberikan semangat dalam penyusunan skripsi ini.
10. Seluruh pihak yang telah membantu dan ikut andil dalam penyelesaian penulisan skripsi ini yang tidak dapat disebutkan satu per satu.

Demikian prakata dari peneliti dengan segala kerendahan hati. Semoga segala kebaikan yang telah diberikan kepada peneliti menjadi amalan yang akan mendapatkan balasan dari Tuhan Yang Maha Esa. Akhir kata, peneliti berharap semoga skripsi ini dapat memberikan pengetahuan yang baru serta bermanfaat bagi berbagai pihak

Semarang,.....2023



FRANSISKUS JORDI HAPSORO
NIT. 561911117049 N

ABSTRAK

Fransiskus Jordi Hapsoro, 2023, NIT: 561911117049 N, “Analisa Keterlambatan Proses Bongkar Muat KM. Nggapulu di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya”, skripsi Program Studi Nautika, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Manungku Trinata Pramudhita, S.Si.T., M.Pd, Pembimbing II: Arya Widiatmaja, S.ST., M.M

Dalam masalah memuat dan membongkar muatan dikapal manajemen waktu sangat diperhitungkan dikarenakan hal ini berhubungan dengan jumlah muatan yang akan di muat serta waktu keberangkatan kapal yang sudah terjadwalkan. Maka dari itu bila terjadi keterlambatan dalam proses pembongkaran dan muat akan menyebabkan terlambatnya kapal berangkat dan melencengnya dari jadwal yang sudah ditetapkan serta hal ini juga akan merugikan penumpang yang seharusnya sampai ketujuan tepat waktu. Pada penelitian ini penulis merumuskan masalah penelitian apa penyebab terjadinya keterlambatan proses bongkar dan muat? Dan bagaimana cara memaksimalkan proses bongkar muat pada saat sandar di Tanjung Perak Surabaya? Pengamatan ini dilakukan oleh peneliti pada saat melaksanakan praktek laut di KM. Nggapulu.

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian deskriptif kualitatif yang berupa gambaran dan uraian dari sebuah objek yang diteliti dengan berdasarkan fakta yang diperoleh langsung di lapangan. Metode penelitian deskriptif kualitatif menggunakan teknik pengumpulan data yang dilakukan secara observasi, dokumentasi, wawancara serta studi pustaka yang terkait, dan mengadalisa data dengan teknik triangulasi data.

Hasil penelitian ini dapat disimpulkan faktor-faktor keterlambatan proses bongkar muat yang terjadi di pelabuhan Tg. Perak Surabaya yaitu faktor manusia kurangnya tenaga kerja, faktor cuaca yang mempengaruhi kerjanya tenaga buruh dapat terhenti, faktor peralatan pada jala-jala dan *slings* yang kurang serta perawatan *crane*, dan faktor prosedur diperlukannya peran *Third Officer* dalam penataan muatan. Adapun saran penulis memaksimalkan proses bongkar muat dapat dilakukan dengan memaksimalkan banyaknya tenaga kerja yang sebanding dengan banyaknya muatan yang akan dimuat serta kelengkapan fasilitas pendukung untuk menunjang lancarnya proses bongkar muat dan menjaga komunikasi yang baik antara pihak kapal dengan *Shipper*.

Kata Kunci: Bongkar dan muat, keterlambatan, pelabuhan

ABSTRACT

Fransiskus Jordi Hapsoro, 2023, NIT: 561911117049 N, “Analisa Keterlambatan Proses Bongkar Muat KM. Nggapulu di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya”, skripsi Program Studi Nautika, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Manungku Trinata Pramudhita, S.Si.T., M.Pd, Pembimbing II: Arya Widiatmaja, S.ST., M.M

In the problem of loading and unloading cargo on ships, time management is very calculated because this is related to the amount of cargo to be loaded and the scheduled departure time of the ship. Therefore, if there is a delay in the unloading and loading process, it will cause the ship to depart late and deviate from the predetermined schedule and this will also harm passengers who should arrive at their destination on time. In this study, the author formulates a research problem, what causes delays in the loading and unloading process? And how to maximize the loading and unloading process when sanda in Tanjung Perak Surabaya? This observation was made by researchers while carrying out marine practices in KM. Nggapulu

The research method used in this study is a qualitative descriptive research method in the form of a description and description of an object under study based on facts obtained directly in the field. The qualitative descriptive research method uses data collection techniques carried out by observation, documentation, interviews and related literature studies.

The results of this study can be concluded the factors of delay in the loading and unloading process that occur at the port of Tg. Perak Surabaya, namely human factors, lack of labor, weather factors that affect the work, labor can stop, equipment factors on the nets and sling belts that are lacking and crane maintenance, and procedural factors requiring the role of the Third Officer in arranging loads. The author's suggestion is that maximizing the loading and unloading process can be done by maximizing the number of manpower proportional to the number of loads to be loaded and the completeness of supporting facilities to support the smooth loading and unloading process and maintain good communication between the ship and the Shipper.

Keywords: Loading and unloading, delay, port

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
PRAKATA.....	xiv
ABSTRAK.....	xvi
<i>ABSTRACT</i>	xvii
DAFTAR ISI.....	xviii
DAFTAR TABEL.....	xx
DAFTAR GAMBAR.....	xxi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xxii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Fokus Penelitian.....	4
C. Perumusan Masalah.....	4
D. Tujuan Penelitian.....	5
E. Manfaat Penelitian.....	5
BAB II ANALISIS TEORITIS.....	7
A. Dekripsi Teori.....	7
B. Kerangka Pikir Penelitian.....	18
BAB III METODOLOGI PENELITIAN.....	20
A. Metode Penelitian.....	20
B. Tempat Penelitian.....	20

C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan.....	21
D. Teknik Pengumpulan Data.....	23
E. Instrumen Penelitian.....	25
F. Teknik Analisis Data Kualitatif	26
G. Pengujian Keabsahan Data.....	29
BAB IV HASIL PENELITIAN	31
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	31
B. Deskripsi Data.....	37
C. Temuan.....	39
D. Pembahasan Hasil Penelitian	45
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....	49
A. Simpulan	49
B. Keterbatasan Penelitian.....	49
C. Saran.....	50
DAFTAR PUSTAKA	52
LAMPIRAN.....	54
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	63

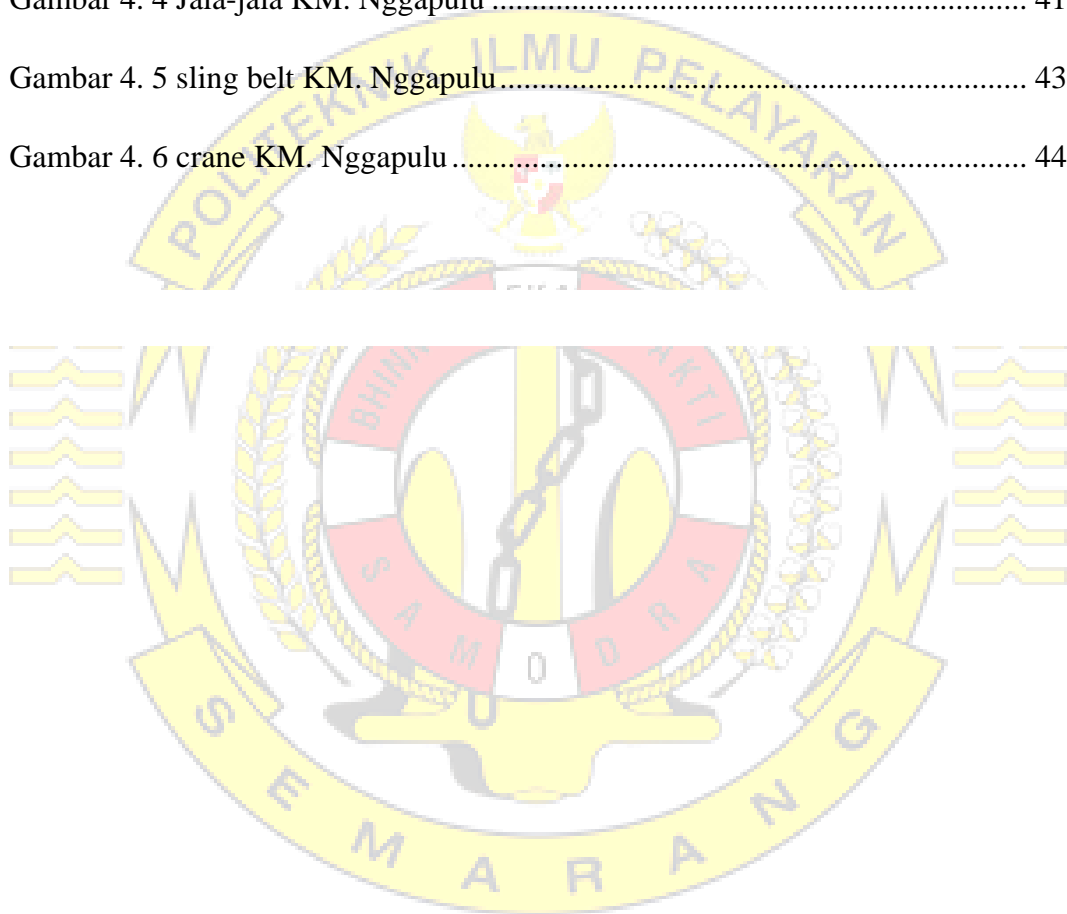
DAFTAR TABEL

Tabel 4. 1 Penelitian Terdahulu 32



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Kerangka Pikir Penelitian.....	19
Gambar 4. 1 PT. PELNI.....	34
Gambar 4. 2 KM. Nggapulu.....	37
Gambar 4. 3 Wawancara dengan Third Officer	40
Gambar 4. 4 Jala-jala KM. Nggapulu	41
Gambar 4. 5 sling belt KM. Nggapulu.....	43
Gambar 4. 6 crane KM. Nggapulu.....	44



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran I LAMPIRAN TRANSKIP WAWANCARA	54
Lampiran II Lampiran Ship Particulars.....	60
Lampiran III LAMPIRAN STOWAGE PLAN	61
Lampiran IV LAMPIRAN MANIFEST KAPAL.....	62



BAB I

PENDAHULIAN

A. Latar Belakang

Melirik beberapa tahun kebelakang, kita telah diguncangkan oleh virus baru yang telah menyebar keseluruh dunia, virus tersebut dikenal dengan *Corona Virus Disease* atau biasa di singkat COVID-19. Jenis penyakit covid yang bermigrasi melalui negeri China yang bertepatan di Kota Wuhan, Virus ini menyebar melalui udara sehingga penularannya sangat cepat, hal inilah yang menyebabkan pandemi terjadi di berbagai belahan dunia (Levani et al., 2021).

Pandemi merujuk pada keadaan penyakit yang timbul bersamaan, menimbulkan banyak objek manusia yang terkena waktu yang bersamaan. Bersamaan dengan mendeklarasikan pandemi global, WHO telah mengumumkan berita darurat mengenai COVID-19 (World Health Organization, 2022). Sehubungan dengan itu, seluruh dunia bersiap siap untuk menangani penderita maupun gejala oleh peningkatan institusi kesehatan.

Akibat terjadinya pandemi yang berlangsung, hal ini mengakibatkan terjadinya keterbatasan mobilitas seperti halnya dalam berintersaksi dengan orang lain. Oleh karena itu pandemi ini sangat berpengaruh di sektor perekonomian masyarakat, perputaran ekonomi yang sangat terbatas dan banyaknya perkerja-pekerja yang di PHK menjadikan suatu titik terendah bagi masyarakat pada saat itu.

Pada awal tahun 2022 situasi pandemi mulai mereda serta mobilitas masyarakatpun mulai kembali normal. Hal ini bisa terlihat dikarnakan

perputaran ekonomi dan transportasi antar daerah yang sudah berjalan normal tanpa harus menggunakan persyaratan - persyaratan kesehatan seperti pada waktu awal pandemi berlangsung. Dengan upaya pemerintah yang mewajibkan masyarakat untuk melakukan wajib vaksin, hal ini juga menjadi salah satu persyaratan untuk masyarakat berpergian dan berinteraksi dengan orang lain.

Dengan kembalinya kegiatan masyarakat seperti biasa pemerintah pun diharap mempersiapkan transportasi yang layak. Dalam perihal perputaran perekonomian di masyarakat, sektor transportasi laut adalah salah satu hal yang krusial, dikarenakan transportasi memberikan solusi untuk *supply* barang menjadi lebih aman dan mudah, hal ini akan berdampak baik karena harga angkut barang tidak membutuhkan biaya yang besar (Verawati et al., 2022). Transportasi menurut Zurkiyah & Asfiati (2021) berguna untuk perkembangan ekonomi masyarakat di suatu daerah. Sebaliknya, jika sarana transportasi kurang memadai, maka akan memperlambat berkembangnya daerah tersebut.

Banyaknya pulau di Indonesia sebagian besar wilayahnya dikelilingi oleh laut. Karena itu, transportasi laut dan pelabuhan utama memiliki peran penting dalam mendukung perdagangan antarpulau dan internasional di Indonesia. Laut menjadi infrastruktur yang vital, terutama dalam menggerakkan barang dan mengangkut penumpang (Zurkiyah & Asfiati, 2021).

Ditempat peneliti melakukan praktek berlayar di perusahaan PT.Pelni yang bertepatan di kapal KM.Nggapulu, peneliti memperhatikan bahwa transportasi laut sangat berpengaruh terhadap sistem perdanganan dan

perpindahan penduduk antar pulau. Bisa dilihat dari muatan yang kapal terima, permintaan barang maupun sembako dari pulau Jawa ke pulau yang kita tuju di daerah timur Indonesia sangatlah banyak dari muatan *container* hingga curah kapal dapat menampungnya.

Pada saat peneliti melaksanakan praktek layar dan mengamati proses bongkar muat terdapat fenomena yang menyebabkan keterlambatan seperti banyaknya muatan dan kurangnya fasilitas, masalah cuaca yang dapat memberhentikan kegiatan serta tenaga kerja yang kurang. Dalam masalah memuat dan membongkar muatan dikapal manajemen waktu sangat diperhitungkan dikarenakan hal ini berhubungan dengan jumlah muatan yang akan di muat serta waktu keberangkatan kapal yang sudah terjadwalkan (Widyawati, 2021). Maka dari itu bila terjadi keterlambatan dalam proses pembongkaran dan muat akan menyebabkan terlambatnya kapal berangkat dan melencengnya dari jadwal yang sudah ditetapkan serta hal ini juga akan merugikan penumpang yang seharusnya sampai ketujuan tepat waktu (Irawan, 2013).

KM.Nggapulu mengunjungi Pelabuhan Tanjung Perak, yang juga berfungsi sebagai gerbang utama Indonesia dan berperan penting dalam mengumpulkan serta mendistribusikan barang ke wilayah Indonesia Timur, termasuk Provinsi Jawa Timur. Pelabuhan Tanjung Perak memiliki posisi strategis sebagai pusat konektivitas pelayaran antarpulau di Indonesia bagian timur.

Berdasarkan permasalahan seringkali keterlambatan bongkar muatan yang sandar di Surabaya tepatnya Pelabuhan Tanjung Perak, judul yang dipilih peneliti yaitu **“ANALISA KETERLAMBATAN PEKERJAAN MEMBONGKAR MUATAN KM.NGGAPULU DI PELABUHAN TG.PERAK SURABAYA”**.

B. Fokus Penelitian

Penelitian ini memiliki batasan masalah yang diangkat oleh peneliti sebagai bahan penelitian. Fokus penelitian juga memiliki manfaat bagi peneliti agar tidak terkecoh dengan beragamnya data di lapangan. Penentuan ini berfungsi untuk memfokuskan tentang analisa keterlambatan kegiatan bongkar dan muat barang di Pelabuhan Tanjung Perak.

Banyak hal yang menyebabkan terjadinya keterlambatan bongkar dan muat. Berdasarkan latar belakang, peneliti memberi Batasan ruang lingkup dari topik yang diangkat. Peneliti hanya membatasi mengenai Analisa keterlambatan pekerjaan membongkar muatan KM.Nggapulu di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Penelitian ini difokuskan meliputi:

1. Penyebab terjadinya keterlambatan proses bongkar dan muat.
2. Cara memaksimalkan kegiatan bongkar-muat ketika proses sandar di Tanjung Perak Surabaya.

C. Perumusan Masalah

Berasaskan apa yang telah disampaikan di latar belakang, masalah yang akan dianalisis yaitu:

1. Apakah penyebab terjadinya keterlambatan proses bongkar dan muat di KM. Nggapulu?
2. Bagaimana cara memaksimalkan proses bongkar dan muat pada saat KM. Nggapulu sandar di Tanjung Perak Surabaya?

D. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan memberikan analisa mengenai keterlambatan proses membongkar muatan KM.Nggapulu di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya yaitu:

1. Untuk mengetahui penyebab terjadinya keterlambatan proses bongkar dan muat di KM. Nggapulu
2. Untuk mengetahui cara memaksimalkan proses bongkar dan muat pada saat KM. Nggapulu sandar di Tanjung Perak Surabaya

E. Manfaat Penelitian

Penelitian ini dapat menambah manfaat pengetahuan bagi pihak yang mana berkaitan langsung dengan dunia pelayaran, pengetahuan, serta keilmuan. Terdapat dua manfaat hasil penelitian ini yang terbagi menjadi:

1. Manfaat secara Teoritis
 - a). Untuk peneliti

Membuka wawasan baru serta pengetahuan untuk mengetahui gambaran bagaimana pencegahan keterlambatan bongkar muat KM. Nggapulu di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

b). Bagi institusi

Sebagai sumbangan wawasan guna meningkatkan mutu serta kualitas di dunia institusi pendidikan, juga pihak terkait kepelabuhanan.

c). Bagi pembaca

Memberikan wawasan kepada pembaca tentang permasalahan bongkar muat di kapal penumpang, khususnya sebagai bahan pertimbangan agen pengirim, perwira kapal dan perusahaan pelayaran untuk mencegah keterlambatan pekerjaan membongkar muatan KM. Ngapur di pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya.

2. Manfaat secara praktis

- a). Mengidentifikasi faktor yang menyebabkan terjadinya keterlambatan pekerjaan membongkar muatan KM. Nggapulu di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya serta menemukan informasi mengenai upaya yang dapat dilakukan untuk meningkatkan pencegahan keterlambatan bongkar muat KM. Nggapulu di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.
- b). Sebagai referensi dan panduan praktis untuk mengatasi kesulitan bagi peneliti. Ini juga dapat digunakan sebagai pembandingan antara pengetahuan teoritis yang diajarkan di kampus dan pengetahuan praktis yang diperoleh langsung dari *on-board training*.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deksripsi Teori

Dasar-dasar teori pada bab ini terkait dengan penelitian yang berguna untuk memudahkan pemahaman dalam skripsi ini. Adanya teori pendukung terdahulu berguna untuk memberikan gambaran mengenai analisis keterlambatan bongkar muat KM.Nggapulu di Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya. Penjelasan Informasi yang disajikan dalam bab ini didasarkan pada referensi yang dapat dipercaya dan dimaksudkan untuk menjadi referensi dan memberikan pemahaman yang mendalam kepada peneliti.

1. Analisa

Analisa adalah proses mendetail menggunakan alat khusus untuk membagi suatu objek menjadi beberapa komponen yang saling berhubungan sekaligus menilai dan memahami perbedaan antara dua objek yang berbeda (Fau et al., 2017).

Analisis yaitu ilmu yang mempelajari peristiwa untuk memahami keadaan sebenarnya. Mengamati dan menganalisis sesuatu memerlukan analisis, dan tujuan akhirnya adalah memperoleh hasil dari pengamatan yang dilakukan (KBBI, 2023).

2. Keterlambatan

Menurut Pinori et al. (2015;401) Keterlambatan adalah pelaksanaan yang diluar waktu rencana kegiatan sehingga mengakibatkan satu atau lebih kegiatan berikutnya tertunda atau tidak selesai tepat waktu sesuai jadwal yang telah direncanakan. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia/KBBI,

keterlambatan berarti terlambat, dan keterlambatan berarti melebihi waktu yang telah ditentukan.

Konsisten dengan kesimpulan penundaan, peneliti berpendapat bahwa penundaan bersifat sementara, material, dan finansial, dan beberapa kegiatan tindak lanjut menunggu tindakan dan target yang ditetapkan sebelumnya sehingga hasil dapat dicapai. Dirancang berdasarkan. Digunakan dengan cara sebaik mungkin, menggunakan alat yang tersedia.

a. Faktor Keterlambatan:

1). Faktor internal

Faktor internal merujuk pada deskripsi masalah utama aktivitas, atau akar penyebab masalah aktivitas. Penyebab faktor keterlambatan internal ada beberapa, yaitu:

- a). Kesalahan teknis dalam pekerjaan
- b). Gangguan pada fungsi struktural dalam pekerjaan
- c). Persyaratan biaya fungsional dalam pekerjaan

2). Faktor eksternal

Faktor eksternal merupakan gambaran mengenai kegiatan yang terjadi di luar dari permasalahan atau kejadian yang disebabkan oleh gejala alam yang tidak dapat diprediksi dalam konteks suatu permasalahan. Penyebab keterlambatan yang berhubungan dengan faktor eksternal dapat dijelaskan sebagai berikut :

- a). Tsunami
- b). Banjir

- c). Badai
 - d). Gunung meletus
 - e). Gempa bumi
3. Bongkar muat

Bongkar muat barang menurut Sakti (2017) Adisasmita Adji Sakti. (2011) *Perencanaan Pembangunan Transportasi*, Graha Ilmu, Yogyakarta. merujuk pada kegiatan pembongkaran barang dari palka kapal ke dermaga atau sebaliknya (*stevedoring*), pemindahan barang dari dermaga ke gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya (*cargodoring*), dan pengambilan barang dari gudang/lapangan dan pengangkutan ke truk atau sebaliknya (*receiving/delivery*).

Bongkar muat merupakan kegiatan usaha yang terlibat dalam proses pemindahan barang dari dan ke kapal di pelabuhan, termasuk kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery* (Nadia Ahsanaton, 2019). Pada dasarnya, bongkar muat barang melibatkan pemindahan barang antara moda transportasi darat dan kapal.

Maka "bongkar" merujuk pada proses menurunkan muatan melalui palka kapal ke dermaga atau tongkang, sedangkan "muat" merujuk pada proses menaikkan muatan melalui dermaga atau tongkang ke dalam palka pada kapal. Setiap kegiatan bongkar-muat membutuhkan dokumen-dokumen yang diperlukan untuk pelaksanaan bongkar muat kontainer atau muatan curah. Dokumen-dokumen tersebut meliputi:

- a. Muatan Dokumen

1). *Bill Of Lading*

Disebut juga konosemen diketahui merupakan sebuah dokumen bertanggal yang berisi pernyataan dari pihak pengangkut, artinya barang tertentu telah diterima dengan niat mengangkutnya sesuai ketentuan tujuan. Kemudian, sesuai perjanjian barang diberikan pada pihak yang ditunjuk sesuai prosedur penyerahan yang akan dijalankan.

2). *Cargo List*

Berisi muatan yang terdaftar pada list untuk dimasukkan ke kapal.

3). *Tally Muat*

Keseluruhan barang tertulis pada list untuk kemudian dicatat pada tally muat, kemudian dimuat diatas kapal.

b. Dokumen Bongkar

1). *Tally Bongkar*

Saat dilakukan pembongkaran, perlu dicatat secara rinci jumlah, kondisi serta kecocokan hasil koli yang akan dicatat pada *tally sheet* bongkar.

2). *Outturn report*

Keseluruhan daftar barang pada waktu bongkar yang berguna untuk melihat catatan jumlah serta kondisi barang.

3). *Cargo Manifest*

Rincian keseluruhan barang yang diangkut oleh kapal, Rincian tersebut berisi:

- a). Nama kapal
 - b). Pelabuhan pemuatan dan tujuan pelabuhan
 - c). Nama nahkoda
 - d). Tanggal
 - e). Nomor B/L (Bill of Lading)
 - f). Pengirim (Shipper)
 - g). Penerima (Consignees)
 - h). Tanda (mark)
 - i). Jumlah/kuantitas (Quantity)
 - j). Jenis barang/muatan (Description of goods)
 - k). Isi dan berat (Volume and weight)
- 4). *Special Cargo List*

Barang-barang khusus yang tercatat untuk dimuat oleh kapal. Contohnya yaitu barang berharga & berbahaya maupun lainnya.

c. Dokumen Lainnya

1). *Daily Report*

Pembuatan laporan berkala harian pada bongkar/muat pada total *tonnage*/kublikasi per palka.

2). *Balance Sheet*

Pembuatan laporan berkala harian total *tonnage*/kubikasi ketika menghasilkan per palka, Jumlah pekerja bongkar muat yang

digunakan dan hambatan yang dihadapi, serta muatan yang masih tersisa yang belum dibongkar dan dimuat.

3). *Statement of Facts*

Rangkuman dari semua lembar waktu yang dibuat selama berlangsungnya kegiatan bongkar muat.

4). *Stowage Plan*

Ilustrasi potongan memanjang atau penampang kapal dengan muatan yang menunjukkan lokasi penempatan muatan.

5). *Damage Report*

Laporan mengenai kerusakan barang yang terjadi saat bongkar muat dari kapal ke kapal atau di pelabuhan.

6). *Ship Particular*

Informasi mengenai kapal, termasuk panjang dan lebar kapal, desain kapal, serta jumlah dan kapasitas crane yang dimiliki. Data-data tentang kapal yang meliputi panjang dan lebar kapal, desain kapal, serta jumlah dan kapasitas crane..

7). *Manifest*

Data barang yang akan dibongkar/dimuat dari dan ke kapal, mencakup informasi nama kapal, perjalanan (*voyage*), jenis barang, tonase/kubikasi, Nomor B/L (*Bill of Lading*), pengirim (*shipper*), penerima (*consignee*), serta asal dan tujuan yang dilakukan oleh perusahaan pelayaran.

8). *Delivery Order*

Bukti mengenai kepemilikan barang yang mencantumkan informasi mengenai nama kapal, pemilik barang, jenis barang, pihak terkait, jumlah paket/koli, jumlah tonase/kubikasi, dan lain sebagainya. Dokumen ini dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran sebagai bukti kepemilikan atas barang tersebut.

9). *Mate's Receipt* (Resi Muatan)

Bukti barang ke kapal yang telah dimuat diberikan oleh perusahaan pelayaran, kemudian Chief Officer (Mualim 1) memeriksa kebenarannya. Dokumen ini mencantumkan informasi mengenai nama kapal yang mengangkut, apa saja dan jumlah jenis barang, dan total tonase/kubikasi, pengirim.

4. Kapal

Kendaraan air yang dikenal sebagai kapal digerakkan oleh tenaga mekanik, tenaga angin, termasuk kendaraan dengan daya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak dapat berpindah-pindah (Soerjono, 2015). Didefinisikan oleh Griyantia & Mulyatno (2015;548), alat pengangkut penumpang serta barang di laut atau sungai disebut sebagai kapal. Penjelasan UU mengenai pelayaran, kendaraan yang didefinisikan sebagai kapal merupakan sebuah alat yang beroperasi di atas air dan memiliki bentuk serta jenis yang spesifik. Kapal dapat digerakkan oleh tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya,

ditarik atau ditunda oleh kapal lain, dan termasuk dalam kategori kendaraan dengan daya dukung dinamis.

Kendaraan laut yaitu kapal diharapkan mampu dapat beroperasi juga bertahan dalam jangka waktu yang relatif lama dengan daya tahan tinggi di lingkungan yang berubah dengan cepat, memberikan kehidupan bagi penumpang dan penumpang di dalam kendaraan (Griyantia & Mulyatno, 2015).

Dilihat dari segi niaga, terdapat empat golongan kapal yang dibagi berdasarkan jenisnya, yaitu:

a. Kapal muatan barang (*Cargo Vessel*)

Kapal jenis ini bertujuan mengangkut barang, dan jenis barang yang diangkut dapat bervariasi. Beberapa contoh jenis kapal barang adalah,

- 1). Kapal Tanker Minyak (*Oil Tanker*)
- 2). Kapal Bahan Kimia (*Chemical Tanker*)
- 3). Kapal Peti Kemas (*Container Ship*)
- 4). Kapal Pengangkut Barang (*Bulk Carrier*)
- 5). Kapal LPG (*LPG Tanker*)

b. Kapal barang penumpang

Seperti namanya, kapal ini telah didesain khusus untuk mengangkut penumpang & barang secara simultan. Jenis ini seringkali berguna untuk pelayaran antar pulau dimana situasi antara pelabuhan satu dengan yang lain terlalu jauh untuk dilayani hanya oleh kapal penumpang biasa.

c. Kapal penumpang (*Passenger Vessel*)

Kapal penumpang yaitu jenis kapal yang dirancang secara khusus untuk mengangkut penumpang dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain atau tujuan tertentu. Stasiun penumpang terdapat 3 jenis yaitu:

- 1). Kapal Pesiar (*Cruise Ship*)
- 2). Kapal Samudra (*Ocean Line*)
- 3). Kapal Feri (*Ferry*)

d. Kapal Fungsional

Kapal fungsional merupakan kendaraan yang tidak dimanfaatkan mengangkut individu atau muatan, melainkan didedikasikan untuk melaksanakan berbagai tugas khusus.

- 1). Kapal Tunda (*Tug Boat*)
- 2). Kapal Derek (*Crane Ship*)
- 3). Kapal Pengebor (*Drilling Ship*)
- 4). Kapal Pengeruk
- 5). Kapal Ikan

5. Pelabuhan

Pelabuhan didefinisikan PP No 11 Tahun (1983), merupakan area di mana kapal dan kendaraan air lainnya bisa berlabuh dan bertambat. Tujuan pelabuhan adalah untuk melakukan kegiatan seperti mengangkut penumpang, bongkar-muat barang atau hewan, maupun menjadi zona kegiatan ekonomi di dalamnya.

Sementara itu Zurkiyah & Asfiati (2021) menjelaskan bahwa pelabuhan merupakan wilayah perairan yang dilindungi dari gelombang akibat adanya fasilitas terminal laut. Fasilitas ini mencakup dermaga tempat kapal dapat bertambat untuk melakukan bongkar muat barang, kran untuk bongkar muat barang, gudang laut (transit), serta bagian penyimpanan di mana kapal dapat memuat atau membongkar barangnya. Selain itu, terdapat juga penyimpanan di dalam gudang untuk sementara waktu sebelum dikirim ke tujuan akhir atau untuk proses pengapalan.

Berikut adalah beberapa fasilitas utama pada pelabuhan:

a. Penahan gelombang (*breakwater*)

Berguna melindungi wilayah pelabuhan bagian dalam dari gelombang. Terbuat dari batu buatan maupun alam dan dinding tegak

b. Jembatan (*jetty*)

Bangunan berbentuk jembatan yang dibuat menjorok keluar ke arah laut dari pantai atau daratan.

c. *Dolphin*

Rakitan tiang yang terbuat dari besi, kayu, atau beton tempat kapal dapat bersandar saat memuat atau menurunkan tongkang.

d. Pelampung Pengikat (*Mooring Buoys*)

Pelampung dimana kapal ditambatkan untuk melakukan suatu kegiatan

e. Tempat Labuh

Tempat perairan dimana kapal melego jangkarnya untuk melakukan kegiatan.

f. *Single Bury Moring* (SBM)

SBM (Single Bury Moring) adalah pelampung pengikat dimana kapal tanker dapat muat bongkar muatannya melalui pipa di pelampung itu yang menghubungkan ke daratan atau sumber pasokan.

g. Tongkang (*lighter*)

Tongkang yaitu jenis perahu/kano kecil yang digunakan sebagai angkutan muatan barang kapal yang dibongkar-muat. Umumnya, tongkang digerakkan menggunakan kapal tunda sebagai sarana penggerakannya..

h. Alur Pelayaran dan Kolam Pelabuhan

Alur kapal merujuk pada wilayah perairan yang digunakan sebagai jalur masuk dan keluar kapal di pelabuhan. Alur pelayaran biasanya mempunyai batas kedalaman yang memadai agar kapal dapat memasuki maupun meninggalkan kolam pelabuhan, serta untuk bersandar di dermaga.

i. Rambu Kapal

Rambu Kapal merupakan rambu yang ditegakkan sebagai panduan bagi kapal yang menuju pelabuhan untuk melakukan proses berlabuh. Rambu Kapal berfungsi sebagai penunjuk arah, batas-batas perairan, peringatan akan bahaya, serta informasi lain yang penting bagi

kapal untuk memastikan navigasi yang aman dan efisien saat menuju pelabuhan.

j. Gudang

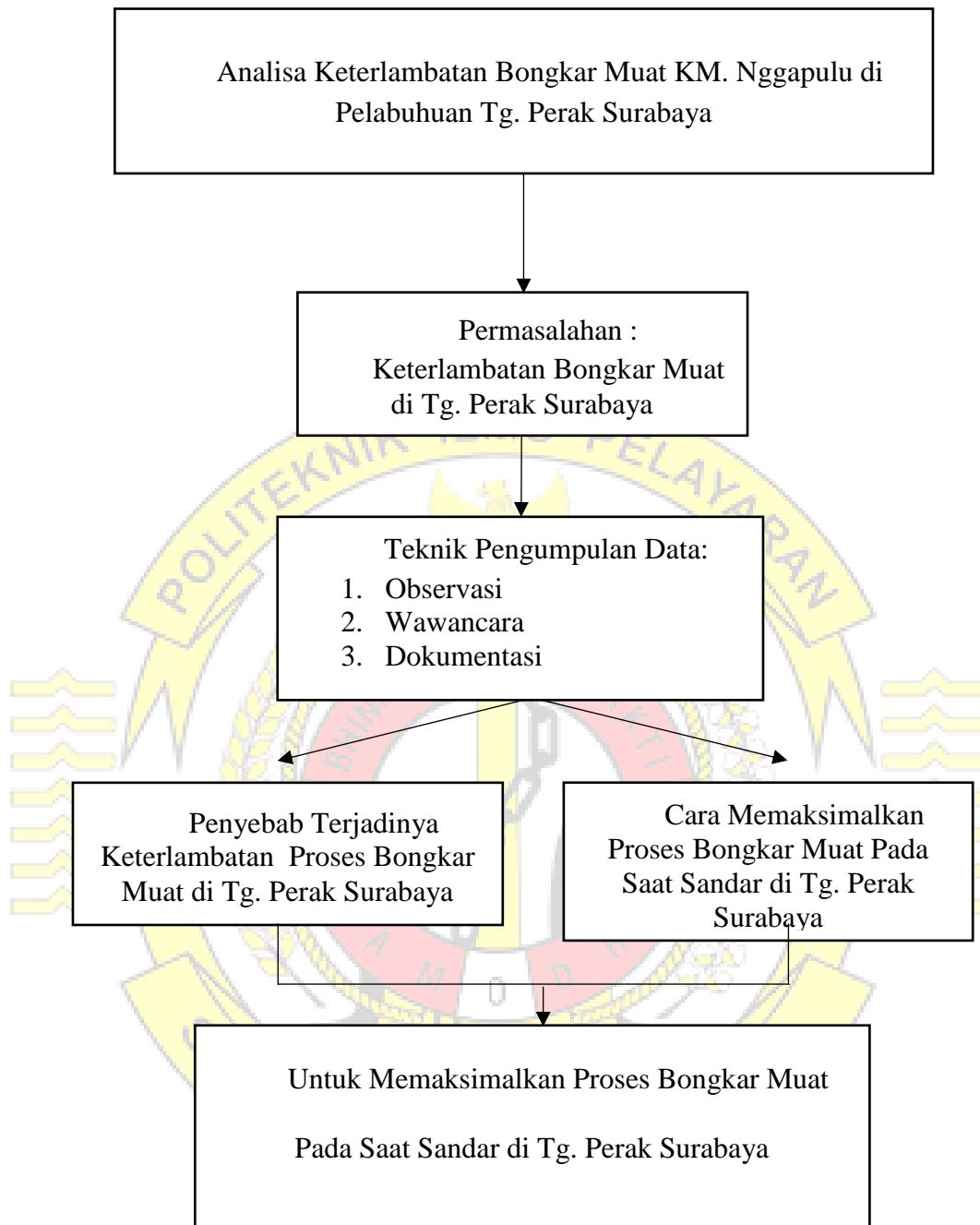
Gudang adalah suatu tempat di mana barang-barang disimpan atau ditampung untuk sementara waktu.

k. Dermaga

Dermaga adalah fasilitas yang disediakan oleh pelabuhan, berguna memberikan akses kapal-kapal yang masuk. Tempat ini merupakan daerah berlabuh maupun kapal bersandar untuk melaksanakan berbagai kegiatan, seperti bongkar muat barang atau kegiatan lainnya yang diperlukan.

B. Kerangka Pikir Penelitian

Model konseptual kerangka pikir digunakan untuk menggambarkan hubungan yang saling terkait antara berbagai teori terkait dengan kepentingan identifikasi faktor-faktor penting. Dalam analisis bongkar muat di KM.Nggapulu, kurang optimalnya kegiatan bongkar muat terdapat faktor-faktor yang menjadi hambatan. Peneliti memperjelas secara terperinci dalam kerangka pikir sebagai berikut:



Gambar 2. 1 Kerangka Pikir Penelitian

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Penelitian ini memberikan kesimpulan berdasarkan analisis keterlambatan proses bongkat muat KM. Nggapulu di Pelabuhan Tg. Perak Surabaya sehingga dapat meningkatkan lancarnya proses bongkat muat pada saat di pelabuhan Tg. Perak Surabaya, serta faktor-faktor yang menyebabkan keterlambatan bongkar muat dapat terjadi maka ditarik kesimpulan bahwa:

1. Faktor-faktor keterlambatan pekerjaan membongkar muatan yang terjadi di pelabuhan Tg. Perak Surabaya yaitu faktor manusia kurangnya tenaga kerja, faktor cuaca yang mempengaruhi kerjanya tenaga buruh dapat terhenti, faktor peralatan pada jala-jala dan *sling belt* yang kurang serta perawatan *crane*, dan faktor prosedur diperlukannya peran *Third Officer* dalam penataan muatan.
2. Cara memaksimalkan pekerjaan membongkar muatan dapat dilakukan dengan memaksimalkan banyaknya tenaga kerja yang sebanding dengan banyaknya muatan yang akan dimuat serta kelengkapan fasilitas pendukung untuk menunjang lancarnya proses bongkar muat. Menjaga komunikasi yang baik antara pihak kapal dengan *Shipper*.

B. Keterbatasan Penelitian

Dalam penelitian ini, peneliti sengaja membatasi penelitian yang dilakukan untuk menganalisa keterlambatan pekerjaan membongkar muatan KM. Nggapulu di Pelabuhan Tg. Perak Surabaya. Pembatasan yang dilakukan

peneliti bertujuan agar pembahasan berfokus sehingga diharapkan penelitian tidak bias, maka batasan dalam penyusunan skripsi ini yaitu:

1. Pembahasan serta permasalahan pada penelitian hanya mencakup pada penyebab terjadinya keterlambatan pekerjaan membongkar muatan KM. Nggapulu di Pelabuhan Tg. Perak Surabaya.
2. Pembahasan yang di bahas oleh peneliti dalam penelitian ini hanya mencakup tentang bagaimana cara memaksimalkan proses bongkar dan muat pada saat sandar di Tg. Perak Surabaya.

C. Saran

Peneliti memberikan beberapa saran yang kami harap dapat membantu semua orang yang terlibat. Bagus untuk perusahaan, maupun untuk penumpang yang berada di atas kapal KM. Nggapulu. Adapun saran yang bisa diberikan agar tidak terjadinya keterlambatan pada pekerjaan membongkar muatan KM. Nggapulu di Pelabuhan Tg. Perak Surabaya adalah sebagai berikut:

- 1) Ditambahkannya tenaga kerja buruh yang sesuai dengan banyaknya jumlah muatan yang dimuat agar dapat mempercepat pekerjaan membongkar muatan diatas KM. Nggapulu ketika sandar di Pelabuhan Surabaya Tg. Perak.
- 2) Jumlah jala-jala maupun *sling belt* diperbanyak agar tidak menghambat pada saat pergantian pekerjaan membongkar muatan serta melakukan perawatan yang rutin terhadap *crane* di KM. Nggapulu.
- 3) Kapal penumpang harus menjadikan penumpang sebagai prioritas utama agar tidak terjadinya keterlambatan dan perubahan jadwal akibat

keterlambatan pekerjaan membongkar muatan di Pelabuhan Surabaya Tg. Perak.

- 4) Menjaga selalu komunikasi antara pihak kapal dengan *Shipper* agar tidak terjadi kesalah pahaman yang mengakibatkan waktu terbuang sia-sia pada saat pekerjaan membongkar muatan KM.Nggapulu di Pelabuhan Tg. Perak Surabaya.



DAFTAR PUSTAKA

- Bogdan dan Biklen . (2014). *Qualitative Research for Education: An Introduction to Theory and Method* .
- A. Supratiknya. (2015). *Metode penelitian kuantitatif & kualitatif dalam psikologi*. Universitas Sanata Dharma.
- Fau, A., Mesran, & Ginting, G. L. (2017). Analisa Perbandingan Boyer Moore Dan Knuth Morris Pratt Dalam Pencarian Judul Buku Menerapkan Metode Perbandingan Eksponensial (Studi Kasus : Perpustakaan STMIK Budi Darma). *Jurnal Times (Technology Informatics & Computer System)*, 6(1), 12–22.
- Griyantia, C. R., & Mulyatno, I. P. (2015). Studi Rancang Reschedule Pembangunan Kapal Baru Menggunakan Full Outfitting Block System (Fobs) Dengan Project Cpm Pada Kapal Lct 200 Gt. *Jurnal Teknik Perkapalan*, 3(4), 546–556.
- Irawan, H. G. (2013). Manajemen Transportasi Pelabuhan di Indonesia. *Jurnal Manajemen Transportasi*.
- Levani, Prastya, & Mawaddatunnadila. (2021). Coronavirus Disease 2019 (COVID-19): Patogenesis, Manifestasi Klinis dan Pilihan Terapi. *Jurnal Kedokteran Dan Kesehatan*, 17(1), 44–57.
<https://jurnal.umj.ac.id/index.php/JKK/article/view/6340>
- Nadia Ahsanatan. (2019). PROSEDUR PERHITUNGAN PENDAPATAN JASA LAYANAN BONGKAR/MUAT PETI KEMAS PADA PT PELINDO III (PERSERO) CABANG LEMBAR Ka. *Jurnal Sosial Ekonomi Dan*

Humaniora (JSEH), 5(1), 42–47.

Pinori, M., Sompie, B. ., & Willar, D. (2015). Analisis Faktor Keterlambatan Penyelesaian Proyek Konstruksi Gedung Terhadap Mutu , Biaya. *Jurnal Ilmiah Media Engineering*, 5(2), 401–405.

Simarmata, N. (2023). Konsep Dan Karakteristik Penelitian Kualitatif. In *Paper Knowledge . Toward a Media History of Documents* (Issue May).

Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan Tindakan*.

Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Evaluasi* (Y. Yuniarsih (ed.)). Alfabeta, CV.

Verawati, K., Rahmayanti, H., Hadi, W., & Costa, A. (2022). Keterlambatan Pengeluaran Barang Impor di Lapangan Penumpukan Wilayah 2 Terminal Multipurpose PT Pelabuhan Tanjung Priok. *Jurnal Penelitian Transportasi Laut*, 24, 21–32.

Widyawati, N. (2021). *Analisis Keterlambatan dan Efektifitas Kinerja Bongkar Muat Petikemas Terhadap Pendapatan Terminal Mirah*.

World Health Organization. (2022). Interim recommendations for use of the Pfizer–BioNTech COVID-19 vaccine, BNT162b2, under Emergency Use Listing. https://www.who.int/publications/i/item/WHO-2019-NCov-Vaccines-SAGE_recommendation-BNT162b2-2021.1, 19(January), 1–13.

Yusanto, Y. (2020). Ragam Pendekatan Penelitian Kualitatif. *Journal of Scientific Communication (Jsc)*, 1(1), 1–13. <https://doi.org/10.31506/jsc.v1i1.7764>

Zurkiyah, & Asfiati, S. (2021). Analisis Tingkat Pelayanan Dermaga Pelabuhan Penumpang Teluk Nibung Asahan, Tanjung Balai Sumatera Utara. *Semnastek Uisu*, 248–252.

LAMPIRAN

Lampiran I LAMPIRAN TRANSKRIP WAWANCARA

LAMPIRAN
TRANSKRIP WAWANCARA I

Informan I

Nama : Ari Prihatnanto
Jabatan : Chief Officer
Tanggal : 22 Januari 2023
Tempat : KM. Nggapulu (Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya)

Dengan hasil wawancara sebagai berikut:

Jordi : Selamat pagi chief terimakasih telah meluangkan waktunya untuk melakukan tanya jawab mengenai penelitian saya chief. Mohon izin bertanya chief

Chief Ari : Iya bagaimana det?

Jordi : Sebelumnya chief Ari sudah berapa lama menjabat sabagai Chief Officer di KM. Nggapulu?

Chief Ari : Saya sudah sekitar 2 tahun di kapal ini det

Jordi : Baik chief, selama menjabat sebagai chief officer di KM. Nggapulu ini apakah ada kendala keterlambatan pada saat proses bongkar muat?

Chief Ari : Banyak det kendala yang menyebabkan keterlambatan proses bongkar muat seperti fasilitas pendukung seperti kurangnya jala-jala dan sling lalu dari sektor SDM tenaga buruh yang naik kekapal untuk menata barang kurang tidak sebanding dengan barang yang akan dimuat lalu faktor kontainer *shifting* juga terkadang belum siap yang menyebabkan kapal menunggu

Jordi : Apakah dengan keterlambatan proses bongkar muat dapat menjadikan masalah yang serius chief?

Chief Ari : Tentu saja det, karena dengan terlambatnya proses bongkar muat ini dapat mengakibatkan jadwal yang telah diterbitkan perusahaan

dapat terganggu dan merusak jadwal kedatangan di pelabuhan berikutnya, mengingat kapal kita adalah kapal penumpang kita juga harus mempertimbangkan dan mempertahankan jadwal yang sudah terbit agar penumpang dapat sampai di tujuan dengan tepat waktu.

Jordi : Mungkin apa yang harus di persiapkan chief agar hal tersebut diminimalisir atau agar tidak terjadi?

Chief Ari : Dari fasilitas pendukung diharap *shipper* mempersiapkan jala-jala serta sling sesuai jumlah banyaknya barang yang akan dimuat agar mempercepat prosesnya serta SDM yang menata muatan diatas kapal diperbanyak lagi sesuai barang naik diatas kapal dan memperhitungkan kontainer *shifting* agar kapal tidak menunggu lama.

Jordi : Baik chief saya rasa cukup informasi yang saya dapat terimakasih atas waktunya chief

Chief Ari : Iya det sama-sama



LAMPIRAN
TRANSKRIP WAWANCARA 2

Informan 2

Nama : Saoda Hasan
Jabatan : Third Officer Junior
Tanggal : 22 Januari 2023
Tempat : KM. Nggapulu (Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya)

Dengan hasil wawancara sebagai berikut:

Jordi : Selamat sore ted, terimakasih sudah bersedia meluangkan waktunya untuk melakukan tanya jawab terkait penelitian saya ted, mohon izin bertanya

Third Saoda : Selamat sore det, mau tanya apa?

Jordi : Sebelumnya saya mau berterimakasih karena ted sudah bersedia untuk saya wawancara. Ted sudah berapa lama di KM. Nggapulu ini?

Third Saoda : Saya sudah 1 tahun 4 bulan ini det

Jordi : Selama ted di kapal ini apa yang menjadi kendala keterlambatan proses bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya?

Third Saoda : Masalah yang sering saya hadapi sebagai mualim palka yang mengatur tata letak yang akan dimuat biasanya pergantian jala-jala dan sling yang habis naik dan masih mengeluarkan muatannya dan jala-jala dikirim kedarat lagi untuk penataan barang yang akan naik lagi yang menyita waktu serta SDM tenaga kerja yang *packing* barang serta mengikat barang agar tidak terlempar-lempar dan terbawa angin pada saat kapal jalan itu juga sangat membutuhkan waktu yang lumayan, dan kadang faktor cuaca yang buruk pun dapat menghambat mereka bekerja juga

Jordi : Lalu apa yang ted harapkan agar hal-hal tersebut dapat mengurangi resiko keterlambatan proses bongkar muat?

Third Saoda : Ya dengan adanya jala-jala dan sling yang lebih banyak dan siap standby untuk dimuat lagi itu sangat membantu berjalannya proses bongkar muat dengan cepat serta ditambahkan tenaga-tenaga yang sesuai dengan banyaknya barang yang dimuat

Jordi : Baik ted saya rasa informasi yang saya terima sudah cukup terimakasih atas waktu dan kesanggupannya untuk saya wawancara ted

Third Saoda : Iya det sama-sama



(Saodri Hasan)

LAMPIRAN
TRNASKRIP WAWANCARA 3

Informan 3

Nama : Yanto
Jabatan : *Shipper*
Tanggal : 2 Februari 2023
Tempat : KM. Nggapulu (Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya)

Dengan hasil wawancara sebagai berikut:

Jordi : Selamat pagi pak terimakasih sudah bersedia mengenai penelitian saya pak

Yanto : Iya det ada yang bisa saya bantu?

Jordi : Izin pak sebelumnya saya mau tanya bapak jadi *shipper* udah berapa lama di Tg. Perak ini

Yanto : Kurang lebih ada 4 tahunan saya det jadi *shipper* di Tg. Perak ini

Jordi : Kira-kira apa pak yang bisa menyebabkan keterlambatan bongkar muat ini pak terutama di KM. Nggapulu ini?

Yanto : Biasanya banyak muatan yang kita terima kadang tidak sesuai dengan SDM tenaga kerja buruh yang kita sediakan jadi mereka sedikit kewalahan untuk mempersiapkan barang-barang yang akan dimuat ke kapal dan menata barang itu juga di atas palka jadi hal ini mungkin akan memakan waktu dan jala-jala yang kita punya dan kapal punya pun terlihat kurang dengan banyaknya muatan yang naik ke kapal



Jordi : Emang muatan dari Surabaya pasti banyak terus ya pak?

Yanto : Iya det apalagi kalo lagi musim atau bulan-bulan tertentu permintaan barang dari Jawa untuk di bawa ke daerah timur sana sangat banyak det

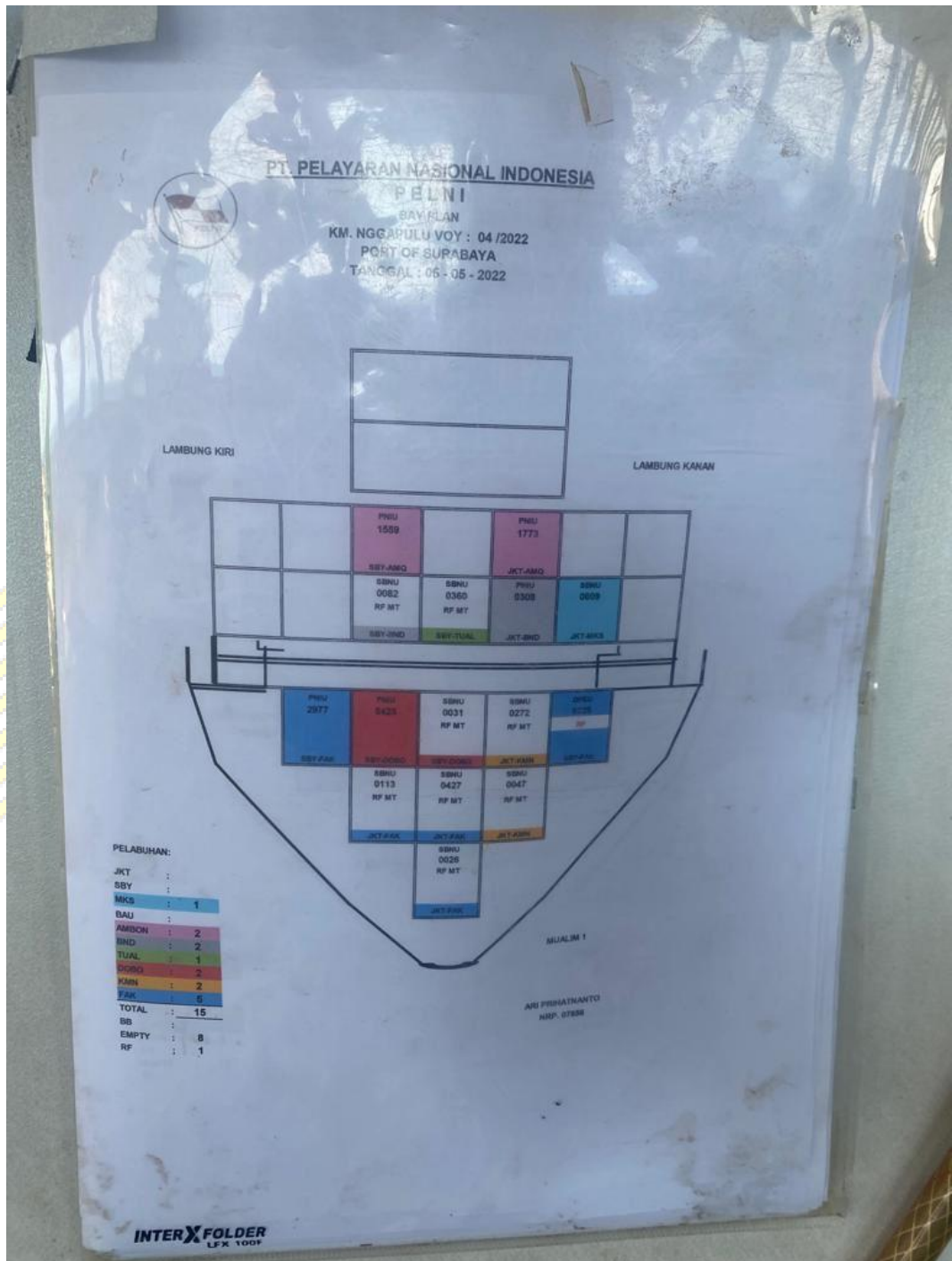
- Jordi : Jadi muatan dari Surabaya ini gak pernah sepi ya pak?
- Yanto : Iya det
- Jordi : Lalu kira-kira apa pak tindakan yang dapat meminimalisir atau melancarkan proses bongkar muat ini?
- Yanto : Menurut saya dengan menambahkan personil tenaga kerja buruh ini dan setiap *shipper* mempunyai jala-jala dan *sling* sendiri sangat membantu untuk mempercepat proses bongkar muat serta selalu menjaga komunikasi antar pihak kapal dengan awak darat agar tidak terjadi *miss* komunikasi yang menyebabkan menunggu mana dulu yang harus dimuat dan mana yang sudah siap untuk di muat
- Jordi : Begitu ya pak, baik saya rasa cukup menjawab dari pertanyaan-pertanyaan yang saya berikan terimakasih atas waktunya bapak
- Yanto : Iya det sama-sama



Lampiran II Lampiran Ship Particulars

 SHIP PARTICULARS	
Name Of Ship	: NGGAPULU
Call Sign	: YGRG
Kind Of Ship	: Passenger Ship
Nationality	: Indonesia
Port Of Registry	: Jakarta
IMO Number	: 9226499
MMSI	: 525005047
Registry number	: GT.14.739 No.1218 / Bd.
Owner	: Directorate General Of Sea Communication
Operator	: P.T. PELNI
Class	: GL - KI
Date Keel Laid	: 15-Aug-2000
Ship Launching	: Jos L Meyer Wraft, Popenburg German
Gross Tonnage (GRT)	: 14.739 MT / 14.685 GT
Netto Tonnage	: 4.644 NT
DWT	: 3.175 MT = 3.559 TDW
Length Over All (LOA)	: 146.50 Mtr
Breadth Moulded	: 23.40 Mtr
Number Of Deck	: 10 Deck
Design Of Draft	: 5.90 Mtr
Year Of Build	: 2002
Fresh Water Capacity	: 1131,81 M3
Ballast Water Capacity	: 2267,62 M3
Fuel Oil Capacity	: 1139,38 M3
Lub Oil Capacity	: 93.41 M3
Passenger	: 2.170 Persons (Economy Class)
Crew, Owner,Pilot	: 154 Persons
Total Max at The Vessel	: 2.324 Persons
Main Engine	: 2 KRUPP MAX 8 M 601 C Output : 8520 KW, 428 RPM 2 ABB TURBO CHARGER TYPE VTR564-11
AUX MACHINERY	: 4 DAIHATSU ENGINE TYPE : 6 DL - 24 TYPR : 882 KW, 750 RPM
Speed Cruising	: 16.0 Knot
KM. Nggapulu , 12 Oktober 2021  Capt. Sujemi Nrp: N14499.	

Lampiran III LAMPIRAN STOWAGE PLAN



Lampiran IV LAMPIRAN MANIFEST KAPAL

P.T. "PELAYARAN NASIONAL INDONESIA" (PELNI)

DAFTAR BONGKAR MUATAN


Ka / Km : Km. Nggapulu
 Tanggal : 04 Juni 2023
 di: SURABAYA

Halaman :
 ex. Paika :

Dimuat di :	Merek & Nomor	Koli		Isi	Jalan 2 & Jalan 2 jenis ekurangan & kerusakan	Parap Mualim 1
		Banyaknya	Jenis			
1	2	3	4	5	6	7
PAK-PAK 30-Mei-23	PNIU 2007177	1	UNIT	15.500 T/M ³	DRY CONTAINER ISI	
	SENU 2180898	1	UNIT	15.500 T/M ³	DRY CONTAINER ISI	
	PNIU 2009462	1	UNIT	15.500 T/M ³	DRY CONTAINER ISI	
	SENU 2006839	1	UNIT	15.500 T/M ³	DRY CONTAINER ISI	
	RED PACK ERNI	3	KTG	180 KG	HASIL LAUT	
KAIMANA 30-Mei-23	PNIU 2001760	1	UNIT	15.500 T/M ³	DRY CONTAINER ISI	
	SENU 2180223	1	UNIT	15.500 T/M ³	DRY CONTAINER ISI	
	PNIU 2008548	1	UNIT	15.500 T/M ³	DRY CONTAINER ISI	
	PNIU 2009061	1	UNIT	15.500 T/M ³	DRY CONTAINER ISI	
DOBO 31-Mei-23	SENU 2190200	1	UNIT	15.500 T/M ³	REEFER CONTAINER ISI	
	TN. RAYA SURABAYA	19	KOLY	1.000 T/M ³	HASIL LAUT	
	TAUFIK SUMARTA	21	KOLY	1.000 T/M ³	HASIL LAUT	
	TN. SUHADI SEY	25	KOLY	1.000 T/M ³	HASIL LAUT	
	RED PACK SKITAWAN	1	KTG	50 KG	ALAT MESIN	
	RED PACK SUSAN	7	KTG	350 KG	HASIL LAUT	
TUAL 31-Mei-23	PNIU 2000589	1	UNIT	15.500 T/M ³	DRY CONTAINER ISI	
	EDI PURNOMO	9	KOLY	1.000 T/M ³	IRAN PUTI KERINC	
	GALIH BERLIAN	2	KOLY	1.500 T/M ³	MESIN	
	RED PACK TN SUKRIADI	2	KTG	50 KG	BARANG PINDAHAN	
BANDA 01-Jun-23	PNIU 2012065	1	UNIT	15.500 T/M ³	DRY CONTAINER ISI	
	PNIU 2010904	1	UNIT	15.500 T/M ³	DRY CONTAINER ISI	
	SENU 2004806	1	UNIT	15.500 T/M ³	DRY CONTAINER ISI	
AMPON 01-Jun-23	PT. POS INDONESIA	3	KOLI	1.000 T/M ³	PAKET POS	
	ALI MUDOFIR	27	KOLI	1.500 T/M ³	DELUK HIDUP (DRUM)	
	RED PACK BPK MIT	4	KTG	200 KG	HASIL LAUT	
MAKASSAR	MARTINE	163	KOLI	1.075 T/M ³	163 KOLI LOMBOK IKDAL KDR DESY	
Bongkaran	Container Isi	13	Unit	186.000 T/M ³		
	Lost Cargo	286	Koli	15.905 T/M ³		
Lanjutan	Container Isi	9	Unit	139.500 T/M ³		
	Lost Cargo	98	Koli	4.215 T/M ³		

Harang tsh. Datas diterima oleh :
 Cabang PELNI :
 Stuwador :

(tanda tangan)
 :
 1) Kolom : 1 s/d 5 di isi oleh kapal
 2) Kolom : 6 diisi oleh cabang pelni atau stuwador
 3) Kolom : 7 paraf Mualim 1 tanda setuju atas catatan 2 dalam kolom 6


 Disetujui : 04-Jun-23
 MUALIM - 1
 AGUS SANTOPU M
 Nrp. 06010

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Fransiskus Jordi Hapsoro
2. Tempat, Tanggal Lahir : Blitar, 21 Oktober 1999
3. NIT : 561911117049 N
4. Agama : Katolik
5. Jenis Kelamin : Laki - laki
6. Golongan Darah : O
7. Alamat : Jl. Cokroaminoto 272 B. RT07/RW01 Kel.
Kepanjenlor, Kec. Kepanjen Kidul. Kota Blitar,
Jawa Timur
8. Nama Orang Tua
 - Ayah : Kris Joenanto Antonius
 - Ibu : Cecilia Andrie Wireni
9. Riwayat Pendidikan
 - SD : SDK Santa Maria Blitar
 - SMP : SMPK 3 Yos Soedarso
 - SMA : SMAN 1 Kota Blitar
 - Perguruan Tinggi : Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
10. Praktek Laut
 - Nama Perusahaan : PT. Pelni (Persero)
 - Alamat : Jl, Gajah Mada No. 14, Jakarta Pusat, Kecamatan
Gambir, DKI Jakarta.
 - Nama Kapal : KM. Nggapulu
 - Masa Praktek : 8 Agustus 2021 – 9 Agustus 2022