



**DAMPAK *SHIFTING* KAPAL DALAM PROSES BONGKAR MUAT
KONTAINER PADA MV. PEKAN BERAU DI PELABUHAN TANJUNG
REDEB BERAU**

SKRIPSI

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

Oleh

NANDA IDHAM CHALIK
NIT. 561911127101 N

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2024**

HALAMAN PERSETUJUAN

**DAMPAK *SHIFTING* KAPAL DALAM PROSES BONGKAR MUAT
KONTAINER PADA MV. PEKAN BERAU DI PELABUHAN TANJUNG
REDEB BERAU**

DISUSUN OLEH:

NANDA IDHAM CHALIK
NIT. 561911127101 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang,2024

Dosen Pembimbing I
Materi

Dosen Pembimbing II
Penulisan

Dr. Capt. ILHAM ASHARI, S.Si.T., M.M., M.Mar
Pembina (IV/b)
NIP. 19791129 200502 1 001

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

Mengetahui
KETUA PROGRAM STUDI NAUTIKA

YUSTINA SAPAN, S.Si.T., M.M
Penata Tk. 1 (III/d)
NIP. 19771129 200502 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Dampak *Shifting* Kapal Dalam Proses Bongkar Muat Kontainer pada MV. Pekan Berau di Pelabuhan Tanjung Redeb Berau” karya,

Nama : NANDA IDHAM CHALIK

NIT : 561911127101 N

Program Studi : NAUTIKA

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika,

Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari, tanggal

Semarang,

PENGUJI

Penguji I : **MANUNGKU TRINATA PRAMUDHITA, S.Si**
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19770323 201012 1 001

Penguji II : **Dr. Capt. ILHAM ASHARI, S.Si.T., M.M., M.Mar**
Pembina (IV/b)
NIP. 19791129 200502 1 001

Penguji III : **INDAH NURHIDAYATI, M.Si**
Penata Muda Tk. I (III/b)
NIP. 19921023 202012 2 009

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. SUKIRNO, M.M.Tr, M.Mar

Pembina Tingkat I (IV/b)
NIP.19671210 199903 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan dibawah ini:

Nama : NANDA IDHAM CHALIK

NIT : 561911127101 N

Program Studi : NAUTIKA

Skripsi dengan judul “Dampak *Shifting* Kapal Dalam Proses Bongkar Muat Kontainer pada MV. Pekan Berau di Pelabuhan Tanjung Redeb Berau”

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,

Yang membuat pernyataan,

NANDA IDHAM CHALIK
NIT. 561911127101 N

MOTO DAN PERSEMBAHAN

Moto:

1. “Jika kau mendambakan perdamaian, bersiap-siaplah menghadapi perang”. (Si Vic Pacem Parabelum)
2. “Apapun nanti hasilnya, banggalah terhadap setiap proses yang sudah kamu lalui”
3. “Tidak ada kata terlambat untuk menjadi apa yang kamu inginkan”. (George Eliot)

Persembahan:

1. Untuk Almamaterku PIP Semarang beserta rekan -rekan seangkatan LVI
2. Seluruh dosen pengajar dan Civitas akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Keluarga besar MV. Pekan Berau yang selalu memberikan bimbingan dan pengalaman berharga.

PRAKATA

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh, Alhamdulillah segala puji syukur saya panjatkan kehadiran Allah SWT, yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala 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 mengantarkan kita menuju jalan yang benar.

Penulisan ini mengambil judul **“DAMPAK *SHIFTING* KAPAL DALAM PROSES BONGKAR MUAT KONTAINER PADA MV. PEKAN BERAU DI PELABUHAN TANJUNG REDEB BERAU”** yang terselesaikan berdasarkan data-data yang diperoleh dari hasil penulisan selama praktik laut di Kapal MV. PEKAN BERAU milik perusahaan PT. SPIL.

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

1. Capt. Sukirno, M.M.Tr, M.Mar selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Yustina Sapan, S.Si.T., M.M selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Dr. Capt. Ilham Ashari, S.Si.T., M.M., M.Mar selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi atas arahan dan bimbingannya.

4. Ibu Fatimah, S.Pd., M.pd selaku Dosen Pembimbing Metodologi Penelitian dan Penulisan atas arahan dan bimbingannya.
5. Seluruh jajaran dosen, dan staf pengajar Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.
6. Ibu Kholistiroh dan Bapak Purwiyanto selaku orang tua tercinta yang senantiasa memberikan dukungan penuh kepada peneliti, terimakasih untuk selalu mengiringi langkah perjuangan ini dengan untaian do'a dan dukungan yang tak pernah putus.
7. Keluarga besar MV. Pekan Berau yang mendukung penelitian ini, terkhusus pada Capt. Triyono dan *Chief* AA Supriatman serta *Second* Anggi Dwi Wirawan *Third* Glen Lumbaa Manurun, yang telah memberikan banyak bimbingan, bantuan dan kepercayaan penuh untuk belajar.
8. Semua pihak dan rekan-rekan saya angkatan LVI yang telah memberikan motivasi dan membantu dalam penyusunan skripsi ini.

Demikian prakata dari peneliti, dengan segala kerendahan hati, peneliti menyadari masih banyak kekurangan sehingga peneliti mengharapkan saran dan masukan yang bersifat membangun guna kesempurnaan skripsi ini. Peneliti juga berharap semoga skripsi ini dapat memberikan banyak manfaat bagi para pembaca.

ABSTRAKSI

Idham Chalik, Nanda, 2024, NIT: 561911127101 N, “*Dampak Shifting Kapal Dalam Proses Bongkar Muat Kontainer pada MV. Pekan Berau di Pelabuhan Tanjung Redeb Berau*”, Program Diploma IV, Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I : Capt. Ilham Ashari, S.Si.T., M.M., M.Mar dan Pembimbing II : Fatimah, S.Pd., M.pd

Keterlambatan penyelesaian kegiatan bongkar muat barang merupakan salah satu permasalahan yang sering terjadi di pelabuhan Tanjung Redeb Berau yang berdampak pada proses bongkar muat. Di pelabuhan Tanjung Redeb Berau kapal perlu melakukan *shifting* untuk pelaksanaan proses bongkar muat kontainer. Penyebab pelaksanaan *shifting* kapal antara lain adalah keterbatasan alat-alat bongkar muat di pelabuhan Tanjung Redeb Berau, dan kapal tidak memiliki *crane* untuk bongkar muat kontainer. Oleh karena itu tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui penyebab terjadinya *shifting* kapal, untuk mengetahui dampak yang ditimbulkan setelah terjadi *shifting* kapal, dan untuk mengetahui upaya untuk mengatasi dampak *shifting* kapal dalam proses bongkar muat kontainer pada MV. Pekan Berau di pelabuhan Tanjung Redeb Berau.

Metode penelitian yang diterapkan dalam penelitian ini bersifat deskriptif kualitatif. Sumber data utama berasal dari data primer dan data sekunder. Proses pengumpulan data melibatkan wawancara, observasi, dan dokumentasi. Adapun teknik analisis data melibatkan langkah-langkah seperti pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan atau verifikasi data. Metode triangulasi digunakan sebagai pendekatan tambahan untuk memastikan validitas dan keandalan hasil analisis.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa faktor yang menyebabkan terjadinya *shifting* kapal dalam proses bongkar muat kontainer yaitu tidak terdapat *crane* pada pelabuhan, penggunaan *base crane* untuk proses bongkar muat kontainer dan kapal tidak memiliki *crane*. Akibat hal itu upaya yang dilakukan adalah perusahaan harus memperhatikan kesiapan peralatan bongkar muat disetiap pelabuhan agar tidak berdampak negatif pada kegiatan proses bongkar muat kontainer. Karena kesiapan peralatan bongkar muat disuatu pelabuhan dapat menimbulkan dampak bagi pihak pelabuhan, pihak kapal, maupun perusahaan itu sendiri.

Kata Kunci : *Shifting kapal, bongkar muat kontainer, metode kualitatif*

ABSTRACT

Idham Chalik, Nanda, 2024, NIT: 561911127101 N, " Impact of Shifting Ships in the Process of Loading and Unloading Containers on MV. Pekan Berau at Tanjung Redeb Berau Harbor ", Program Diploma IV, Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, advise 1: Capt. Ilham Ashari, S.Si.T., M.M., M.Mar and advise II: Fatimah, S.PD., M.pd

Delays in completing loading and unloading activities are one of the problems that often occur at the Port of Tanjung Redeb Berau which has an impact on the loading and unloading process. At the Port of Tanjung Redeb Berau ships need to shift to carry out the process of loading and unloading containers. Therefore, the purpose of this study is to determine the cause of shifting ships, to determine the impact caused after shifting ships, and to find out efforts to overcome the impact of shifting ships in the container loading and unloading process on MV. Pekan Berau at Tanjung Redeb port.

The research method applied in this research is descriptive qualitative. The main data sources come from primary data and secondary data. The data collection process involves interviews, observation, and documentation. The data analysis technique involves steps such as data collection, data reduction, data presentation, and drawing conclusions or data verification. The triangulation method is used as an additional approach to ensure the validity and reliability of the analysis results.

The research results show that the factors that cause ship shifting during the container loading and unloading process are that there are no cranes at the port, the use of base cranes for the container loading and unloading process and the ship does not have a crane. As a result of this, the efforts made are that companies must pay attention to the readiness of loading and unloading equipment at each port so that it does not have a negative impact on loading and unloading. Because the readiness of loading and unloading equipment at a port can have an impact on the port, the ship, and the company itself.

Keywords : *Shifting vessel, loading and unloading containers, qualitative method*

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PERNYATAAN KEASLIAN	iv
MOTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
ABSTRAK	viii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Fokus Penelitian	4
C. Rumusan Masalah	4
D. Tujuan Penelitian	5
E. Manfaat Penelitian	5
BAB II KAJIAN TEORI	6
A. Deskripsi Teori	6
B. Kerangka Penelitian	15
BAB III METODE PENELITIAN	16
A. Metode Penelitian	16
B. Tempat Penelitian	18
C. Sampel dan Sumber Data Penelitian	18
D. Teknik Pengumpulan Data	20
E. Instrumen Penelitian	23
F. Teknik Analisis Data Kualitatif	24

G. Pengujian Keabsahan Data	26
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	29
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	29
B. Deskripsi Data	30
C. Temuan	35
D. Pembahasan Hasil Penelitian	44
BAB V SIMPULAN DAN SARAN.....	58
A. Simpulan	58
B. Keterbatasan Penelitian.....	59
C. Saran	59
DAFTAR PUSTAKA	61
LAMPIRAN.....	63
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	70

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1. Kerangka Penelitian	15
Gambar 3.1. Triagulasi dengan tiga sumber data	28
Gambar 4.1. Logo PT. SPIL (Salam Pacific Indonesia Lines)	31
Gambar 4.2. Kapal MV. Pekan Berau	33
Gambar 4.3. Pelabuhan Tanjung Redeb Berau	47
Gambar 4.4 Penggunaan <i>base crane</i> untuk kegiatan bongkar muat	48
Gambar 4.5 Kapal MV. Pekan Berau	49
Gambar 4.6 <i>Mobile Harbour Crane</i>	56

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1. Perbandingan penelitian terdahulu	29
Tabel 4.2. <i>Ship particular</i>	33
Tabel 4.3. <i>Crew list</i> MV. Pekan Berau	34

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Hasil wawancara	63
Lampiran 2 <i>Ship Particular</i> MV. Pekan Berau	66
Lampiran 3 <i>Crew List</i>	67
Lampiran 4 Proses bongkar muat menggunakan <i>base crane</i>	68
Lampiran 5 Pelabuhan Tanjung Redeb Berau tidak memiliki <i>crane</i>	69

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan negara kepulauan yang sebagian besar wilayahnya merupakan perairan yang tersebar dari Sabang sampai Merauke. Transportasi sebagai alat atau sarana untuk membawa atau memindahkan barang dari satu pulau ke pulau lain atau dari satu negara ke negara lain sangat berperan penting dan juga memiliki kontribusi yang cukup besar dalam menunjang perekonomian negara Indonesia. Hal ini termasuk juga pelabuhan dalam aktivitasnya mempunyai peran penting dan strategis untuk pertumbuhan industri dan perdagangan serta merupakan segmen usaha yang dapat memberikan kontribusi bagi pembangunan nasional.

Hal ini membawa konsekuensi terhadap pengelolaan segmen usaha pelabuhan tersebut agar pengoperasiannya dapat dilakukan secara efektif, efisien dan professional sehingga pelayanan pelabuhan menjadi lancar, aman, dan cepat dengan biaya yang terjangkau. Pada dasarnya pelayanan yang diberikan oleh pelabuhan adalah pelayanan terhadap kapal dan pelayanan terhadap muatan (barang dan penumpang). Secara teoritis, sebagai bagian dari mata rantai transportasi laut, fungsi pelabuhan adalah tempat pertemuan (*interface*) dua moda angkutan atau lebih serta sebagai kepentingan yang saling terkait. Barang yang diangkut dengan kapal akan di bongkar dan di pindahkan ke moda lain seperti moda darat (truk atau kereta api). Sebaliknya barang yang diangkut dengan truk

atau kereta api ke pelabuhan bongkar akan dimuat lagi ke kapal dengan segala dinamikanya dan serba kompetitif. Dengan terus berkembang pesatnya teknologi membawa dampak yang baik bagi perkembangan transportasi karena sesuai dengan meningkatnya kebutuhan manusia untuk mengirim barang secara praktis, efisien dan aman dari segala kondisi cuaca.

Seiring berjalanya waktu moda transportasi laut mengalami perkembangan yaitu dengan menggunakan sistem kontainer atau peti kemas, penggunaan peti kemas dalam moda transportasi laut jauh lebih efektif dan lebih aman di bandingkan dengan misalkan *General Cargo*, penggunaan peti kemas lebih banyak digunakan saat ini karena jauh lebih aman karena dilindungi oleh peti kemas itu sendiri, dan lebih efisien dalam pembongkaran. Perkembangan pesat sistem petikemas bertujuan untuk mengirimkan muatan dengan aman, cepat, dan efisien dari pelabuhan asal ke pelabuhan tujuan, dengan tujuan mengurangi kerusakan muatan yang mungkin terjadi.

Sasaran utama dalam pelayanan jasa adalah dapat memenuhi keinginan pengguna jasa, baik dari segi waktu. Dalam bentuk kinerja di dalam sektor transportasi secara terpadu untuk memberikan pelayanan yang dapat memuaskan pengguna transportasi. Sasaran kedua yaitu organisasi agar dapat terus berkembang untuk memenuhi dan melebihi persyaratan pelanggan melalui pelayanan yang profesional, inovatif dan peningkatan yang berkesinambungan. Hal ini dilakukan sebagai motivasi dalam rangka peningkatan kinerja perusahaan.

Aspek perencanaan sangat berperan aktif dalam peningkatan kinerja operasional pelayanan kapal dan barang. Hal ini dilakukan untuk mengantisipasi

hambatan-hambatan yang terjadi pada saat proses pelayanan berlangsung. Selain itu, aspek perencanaan sangat berperan penting dalam efektivitas dan efisiensi yang bertujuan memenuhi kepuasan pelanggan serta mengurangi kemungkinan terjadinya kecelakaan kerja dan dapat menekan biaya produksi serta mempercepat modal dan mengurangi konsumsi energi. Akan tetapi hal ini tidak terlepas dari permasalahan-permasalahan yang masih seiring terjadi di lingkungan kerja pelabuhan yang disebabkan kurangnya kesinambungan antara pihak yang satu dengan pihak yang lain. Keterlambatan penyelesaian kegiatan bongkar muat barang merupakan salah satu permasalahan yang sering terjadi di pelabuhan Tanjung Redeb Berau yang berdampak pada proses bongkar muat. Selain itu, terdapat faktor-faktor yang sangat mempengaruhi terjadinya keterlambatan penyelesaian kegiatan bongkar muat dan kinerja operasional tidak sesuai dengan perencanaan yang telah dibuat seperti faktor alat bongkar muat di pelabuhan.

Di pelabuhan Tanjung Redeb Berau, kapal perlu melakukan *shifting* untuk pelaksanaan proses bongkar muat kontainer. Penyebab pelaksanaan *shifting* kapal antara lain adalah keterbatasan alat-alat bongkar muat di pelabuhan Tanjung Redeb Berau, serta kapal tidak memiliki *crane* untuk bongkar muat kontainer. *Shifting* kapal pada saat proses bongkar muat kontainer menggunakan bantuan dari *crane base* yang merupakan salah satu alat untuk menunjang kelancaran proses bongkar muat. Keterbatasan alat dalam kegiatan bongkar muat tersebut dapat mempengaruhi *berthing time* (waktu kapal di dermaga) dan *berth working time* (waktu kerja kapal di dermaga) sehingga berpengaruh pada waktu kegiatan bongkar muat. Semakin lama waktu kegiatan bongkar muat di pelabuhan maka

semakin terlihat dampak kepada biaya pelabuhan yang di kenal sebagai *demurage* yakni biaya yang dikenakan kepada kapal apabila terlambat dari waktu yang ditentukan untuk berlabuh di suatu pelabuhan.

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul “**Dampak *Shifting* Kapal Dalam Proses Bongkar Muat Kontainer pada MV. PEKAN BERAU di Pelabuhan Tanjung Redeb Berau**”.

B. Fokus Penelitian

Penelitian ini, difokuskan pada penyebab terjadinya *shifting* kapal dalam proses bongkar muat kontainer dan dampak serta bagaimana upaya untuk mengatasi dampak pada proses bongkar muat kontainer pada MV. Pekan Berau di pelabuhan Tanjung Redeb Berau.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang dan fokus penelitian di atas, peneliti merumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Apa penyebab terjadinya *shifting* kapal dalam proses bongkar muat kontainer pada MV. Pekan Berau di pelabuhan Tanjung Redeb Berau?
2. Apa dampak yang ditimbulkan setelah terjadi *shifting* kapal dalam proses bongkar muat kontainer pada MV. Pekan Berau di pelabuhan Tanjung Redeb Berau?
3. Bagaimana upaya untuk mengatasi dampak *shifting* kapal dalam proses bongkar muat kontainer pada MV. Pekan Berau di pelabuhan Tanjung Redeb Berau?

D. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui penyebab terjadinya *shifting* kapal dalam proses bongkar muat kontainer pada MV. Pekan Berau di pelabuhan Tanjung Redeb Berau.
2. Untuk mengetahui dampak yang ditimbulkan setelah terjadi *shifting* kapal dalam proses bongkar muat kontainer pada MV. Pekan Berau di pelabuhan Tanjung Redeb Berau.
3. Untuk mengetahui upaya untuk mengatasi dampak *shifting* kapal dalam proses bongkar muat kontainer pada MV. Pekan Berau di pelabuhan Tanjung Redeb Berau.

E. Manfaat Penelitian

1. Manfaat teoritis
 - a. Sebagai ilmu pengetahuan dan wawasan bagi pembaca khususnya mengenai hal-hal yang berhubungan dengan *shifting* kapal dalam proses bongkar muat kontainer.
 - b. Sebagai kontribusi pengetahuan bagi para Taruna Akademi Maritim Pelayaran.
2. Manfaat praktis
 - a. Guna meningkatkan keahlian dan keterampilan kru kapal dalam pelaksanaan *shifting* kapal dalam proses bongkar muat kontainer.
 - b. Dapat memberikan manfaat bagi pengambilan keputusan perusahaan.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Guna mempermudah pemahaman dalam penelitian ini, berikut disajikan teori dan kajian pustaka terkait dengan bahasan penelitian ini.

1. Dampak

Definisi dampak sebagai kata benda, dampak berarti tabrakan yang mengarah pada suatu hasil dari definisi-definisi yang telah dikemukakan sebelumnya. Menurut Gorys Kerap dalam Soemarwoto (2009:35) dampak adalah kuatnya pengaruh seseorang atau sekelompok orang dalam pelaksanaan tugas yang berkaitan dengan jabatannya. Sedangkan menurut JE. Hosio (2007:57) dampak adalah perubahan nyata pada tingkah laku atau sikap yang dihasilkan oleh keluaran kebijakan. Berdasarkan pengertian tersebut maka dampak merupakan suatu perubahan yang nyata akibat dari keluaran kebijakan terhadap sikap dan tingkah laku. Kegiatan ini dapat dilakukan dengan berbagai cara, mulai dari kegiatan kimia, fisika, biologi dan manusia.

Dapat disimpulkan bahwa dampak adalah perubahan yang terjadi sebagai akibat dari suatu kegiatan atau tindakan yang disebabkan oleh terjadinya suatu kebijakan. Dampak adalah akibat dari terjadinya sesuatu yang memberikan pengaruh positif atau negatif.

a. Dampak positif

Dampak positif adalah perubahan yang terjadi ke arah positif atau positif dari suatu tindakan. Dampak ini dapat digambarkan sebagai dampak yang menguntungkan bagi pihak-pihak yang terlibat dalam suatu siklus perubahan.

b. Dampak negatif

Selanjutnya jenis dampak yang kedua adalah dampak negatif. Dampak negatif adalah akibat yang ditimbulkan dari suatu tindakan. Pengaruh ini mengarah pada kondisi negatif atau bisa disebut pengaruh yang merugikan atau memperparah keadaan.

2. *Shifting* kapal

Adalah bergeser atau berpindahnya kapal dari satu tempat ke tempat lain atau berpindahnya kapal dari satu Pelabuhan ke pelabuhan. Menurut Herman Budi Sasono dalam bukunya “Pengelolaan manajemen pelabuhan dan Realisasi Ekspor Impor” (2012:137) *shifting* adalah tindakan memindahkan peti kemas dari satu tempat ke tempat lain dalam satu petak kapal yang sama (tanpa *landing* dan *reshipping operation*), atau dari satu kapal ke dermaga, kemudian meletakkannya kembali di kapal yang sama dengan operasi bongkar muat dan *reshipping operation*.

Menurut IMO (2011:17) membawa dan mengamankan kontainer di geladak yaitu:

Kontainer yang diangkat di geladak di tempatkan di sepanjang haluan dan buritan kapal. Penataan peti kemas tidak boleh melebihi sisi kapal. Kontainer ditumpuk dan diperbaiki sesuai dengan izin operator kapal. Berat kontainer tidak boleh melebihi kekuatan geladak atau penutup palka tempat petikemas ditempatkan.

Semua kontainer harus dikencangkan dengan aman untuk mencegahnya bergeser. Penutup palka kontainer harus memastikan keamanan kapal. Kontainer harus memenuhi standar. *lashing* harus diutamakan terdiri dari tali atau rantai dan bahan dengan sifat pemanjangan yang hampir sama. Klip kawat harus dilumasi secara memadai *lashing* harus slalu dijaga ketat karena pergerakan kapal mempengaruhi tegangan ini.

Mempersiapkan *bay plan* kontainer. Semua sepatu dikeluarkan dari ruang kargo dan disimpan di tempatnya. Palka dan ruang muat *tween deck* disapu bersih seluruhnya dari atas ke bawah. Talang dan got-gotnya disapu dan dibersihkan dari puing-puing. Mempersiapkan alat-alat *lashing* kontainer. Mempersiapkan peralatan penanganan dan alat bongkar seperti membuka *lashing* dan kipas AC termasuk satu set *pipa brine*.

a. Pemandahan kapal (*Shifting*)

- 1) Nakhoda wajib meminta seorang pandu di daerah pelabuhan/perairan yang dipersyaratkan, jika kapal harus berpindah posisi. Instruksi permintaan dikirim ke perwakilan/dealer setempat. Juga minta perahu artikulasi, jika perlu.

- 2) Jika kapal diinstruksikan oleh agen untuk pindah ke atau kembali ke tempat berlabuh, pekerjaan ini dapat dilakukan/dilaksanakan oleh nakhoda kedua jika menurut anggapan nakhoda dapat dilakukan dengan benar oleh nakhoda kapal.
- 3) Nakhoda harus memperhatikan kondisi lokasi, kondisi cuaca, kekuatan angin, dll. memantau konstruksi untuk dapat melakukan intervensi segera bila diperlukan.
- 4) Dilarang keras mengikat/memutar tros/dadung pada kepala jangkar (Kop angkernpil) atau tempat yang bukan miliknya, untuk menghindari kerusakan
- 5) Pemasangan kapal dilakukan di bawah komando Nakhoda dengan berkonsultasi dengan navigator.

Sebagai perbandingan, masuk dan keluar tempat berlabuh harus dilakukan sesuai dengan instruksi Nakhoda dengan pendapat pengintai dan bukan atas arahan kepala tempat berlabuh.

b. Pengertian dari *Bay Plan* dan *Stowage Plan*

Menurut Soegiyanto dan Arso Martopo (2011:6) *bay plan* adalah suatu bagan penempatan kontainer untuk diatas kapal baik didalam palka dan diatas *deck / stowage plan* untuk kontainer. Menurut (Tim BPLP Semarang, 2018:163) Kontainer *bay plan* adalah diagram susunan peti kemas vertikal, horizontal dan vertikal. *Flight plan* atau *stowage plan* biasanya berupa secarik kertas yang diserahkan dari sisi darat ke kapal, dalam hal ini *first officer* adalah petugas yang bertugas

menangani muatan di atas kapal. Dalam rencana kompartemen Anda dapat melihat data terkait kontainer yang akan disimpan, yaitu jumlah kontainer dan posisinya menurut (kabin, baris, dan level), tujuan pembongkaran, berat peti kemas dan isi peti kemas khusus untuk kargo berpendingin. Untuk menghindari kesalahan pemuatan dan pelacakan, setiap peti kemas dengan tujuan berbeda diberi inisial kota tujuan atau mungkin juga diberi warna berbeda. Kebijakan ini dapat berbeda menurut kapal dan perusahaan. Berikut adalah jenis-jenis *Stowage Plan* antara lain sebagai berikut:

1) *Tentative Stowage Plan*

Tentative stowage plan adalah rencana penyimpanan peti kemas berupa garis besar rencana pengelolaan kargo yang disiapkan sebelum kapal tiba di pelabuhan muat atau sebelum pemuatan. Jadwal pemuatan sementara dibuat berdasarkan daftar reservasi atau pesanan pengapalan yang diterima untuk pelabuhan tertentu.

2). *Final Stowage Plan*

Final stowage plan adalah gambaran informasi yang menunjukkan kondisi sebenarnya dari letak posisi penyimpanan serta jumlah dan berat di setiap palka, dilengkapi dengan label pengiriman untuk pelabuhan tertentu. Setelah dilakukan kegiatan *cargo management*, kondisi sebenarnya dari *cargo hold/dirty cargo* dapat dilihat pada *loading plan* ini. Oleh karena itu, *stowage* diagram harus disiapkan dengan secermat mungkin karena merupakan salah satu dokumen yang

sangat penting dan dapat digunakan sebagai dokumen/bukti tanggung jawab penataan barang di ruang bawah tanah/terowongan. ganti rugi (barang aduan) dari pemilik barang (*consignee*).

3. Proses

Menurut Soewarno Handyaningrat (Soewarno,2007:21) dalam bukunya yang berjudul “Pengantar studi ilmu Administrasi dan Manajemen” mengatakan bahwa proses adalah suatu tuntutan perubahan dari suatu peristiwa perkembangan sesuatu yang dilakukan secara terus-menerus.

Dari sudut pandang ini, suatu proses dapat dipahami sebagai rangkaian kegiatan yang saling bergantung dan berkesinambungan dari tahap awal hingga tahap akhir, menggunakan bahan baku dan sumber daya manusia untuk menciptakan peningkatan nilai tambah yang diinginkan konsumen.

4. Bongkar – Muat

Bongkar muat adalah bongkar muat barang dari dan ke atas kapal, termasuk pembongkaran barang dari palka di dermaga ke lambung kapal ke gudang di galangan kapal atau sebaliknya (Matthew dalam Andriyani:2022).

Menurut DA Lasse (2012:21) pekerjaan bongkar muat dari dan ke atas kapal yang dilakukan oleh perusahaan bongkar muat terdiri dari 3 tahap:

a. *Stevedoring*

Stevedoring adalah pemuatan melibatkan penurunan dan pengangkatan kargo dari/di atas kapal sampai kargo disimpan di palka dengan derek kapal atau derek darat.

b. *Cargodoring*

Cargodoring mengangkut barang dari dermaga ke gudang dengan truk atau kereta api, atau mengangkut barang dari gudang ke dermaga.

c. *Receiving atau Delivery*

Penerimaan dan pengiriman adalah kegiatan menerima barang di gudang, mengumpulkan barang dan mengantarkan barang ke kendaraan pengangkut penerima untuk membongkar barang, sebaliknya barang sampai, dimuat ke kapal dan diserahkan ke kapal (tanggung jawab PBM jika barang diturunkan ke chasis truk penerima, jika barang disimpan sampai tertata rapi di palka).

Alat bongkar muat adalah perangkat mekanis atau mesin yang dirancang khusus untuk melakukan proses bongkar-muat barang dari kapal atau menuju kapal, truk, atau sarana transportasi lainnya di pelabuhan. Tujuan utama dari alat ini adalah untuk memfasilitasi proses transfer muatan dengan efisien dan aman, meminimalkan waktu pemuatan dan pembongkaran, serta meningkatkan produktivitas di area pelabuhan. Menurut Iswanto (2016) peralatan yang digunakan dalam kegiatan bongkar muat akan ditentukan oleh barang apa yang akan dibongkar dalam kondisi bagaimana barang itu saat akan di bongkar.

Alat bongkar muat dapat berupa berbagai jenis mesin, termasuk *crane*, *forklift*, *conveyor belt*, dan *excavator*, yang masing-masing memiliki fungsi khusus sesuai dengan jenis dan karakteristik muatan yang diangkut.

5. Kontainer (Peti Kemas)

Berdasarkan *Customs Convention* on kontainer pada tanggal 2 Desember 1972 di Swiss disepakati peti kemas adalah sarana pengangkutan barang dengan ciri-ciri sebagai berikut:

- a. Ini permanen dan kokoh, sehingga bisa digunakan berkali-kali untuk mengangkut barang.
- b. Dikemas seluruhnya atau sebagian, sedemikian rupa sehingga berbentuk peti atau peti dan dimaksudkan untuk diisi dengan barang yang akan dikirim.
- c. Didesain sedemikian rupa untuk memudahkan mobilitas kendaraan pengangkut, sehingga memungkinkan perpindahan barang antar kendaraan tanpa perlu membongkar barang terlebih dahulu.
- d. Dilengkapi dengan alat bantu untuk menangani perpindahan, terutama jika dipindahkan dari satu moda transportasi ke moda transportasi lainnya.
- e. Terbuat dari baja, aluminium, fiberglass dan dilengkapi dengan pintu yang dapat dikunci dari luar.
- f. Ada isinya, diukur dari dalam, satu meter kubik atau lebih.
- g. Termasuk peralatan atau perkakas yang dikirim dalam wadah masing-masing.
- h. Didesain sedemikian rupa sehingga mudah diisi dan dikosongkan. Besaran bongkar muat kapal peti kemas dinyatakan dalam TEUS (dua puluh ekuivalen unit). Karena ukuran peti kemas standar dimulai dengan

panjang 20 kaki, peti kemas 20' dinyatakan dengan 1 TEU dan peti kemas 40' dinyatakan dengan 2 TEU atau lebih umum, dinyatakan dalam FEUS (empat puluh unit ekuivalen).

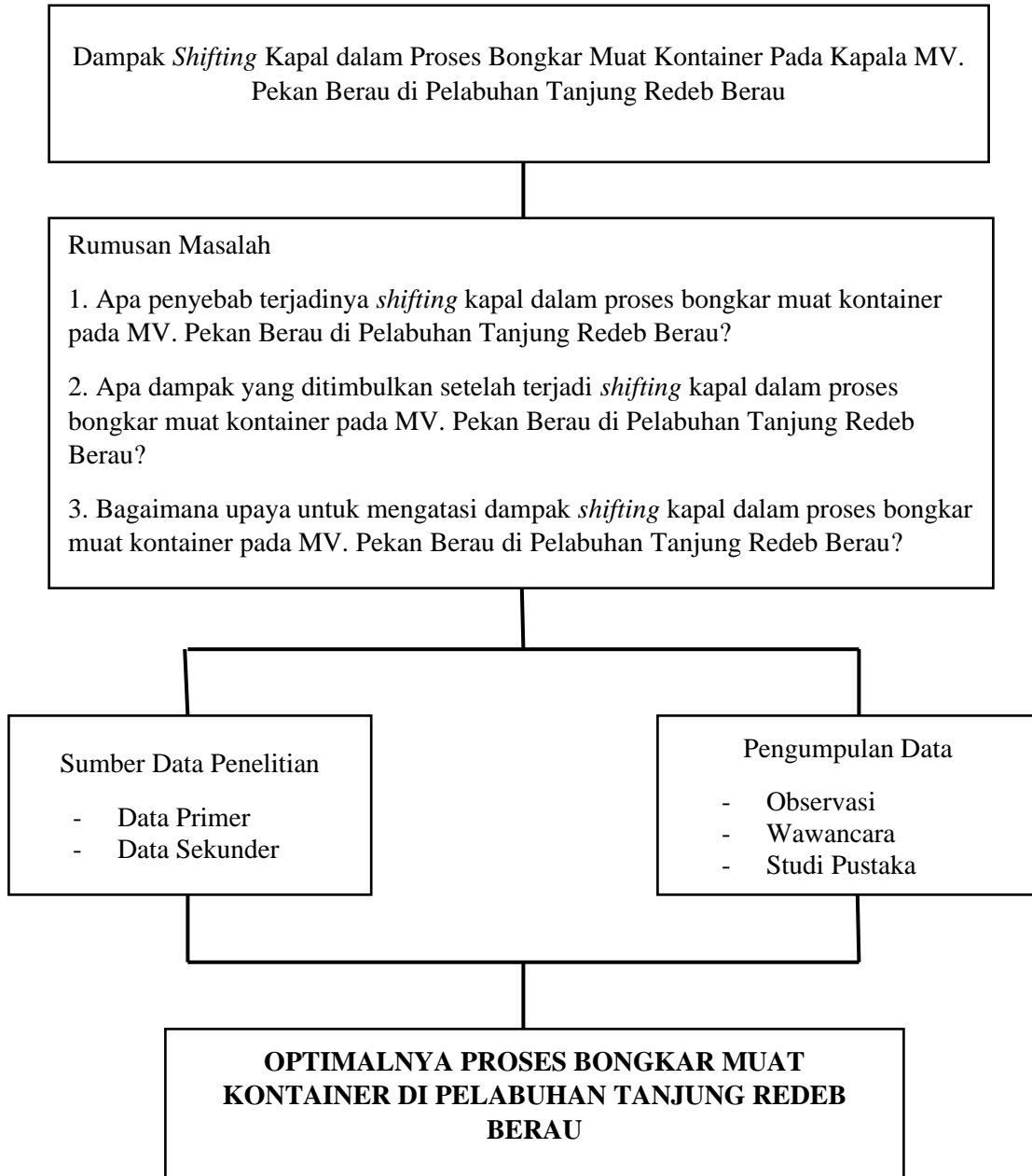
6. Jenis – Jenis Kontainer

Menurut Gurning dan Budiyanto (2011:113) jenis kontainer, yaitu:

- a. Kontainer kargo kering/umum adalah kontainer yang digunakan untuk mengangkut berbagai muatan tanpa perhatian khusus.
- b. Reefer kontainer adalah jenis Kontainer yang digunakan untuk mengangkut barang berpendingin seperti daging, ikan, buah, obat-obatan dan minuman harus didinginkan hingga -30 derajat celcius.
- c. Kontainer curah adalah kontainer yang digunakan untuk mengangkut barang curah kering seperti beras, gandum, batu bara.
- d. *Open Slide* kontainer adalah wadah yang bisa dibuka dari samping. Dilengkapi juga dengan pintu gerbang di salah satu ujungnya (*end gate*) untuk memudahkan masuk/keluar kargo berukuran reguler. Di dinding belakang dipasang kanvas pelindung yang cukup kuat untuk melindungi beban.
- e. *Convertible* kontainer adalah jenis kontainer yang digunakan untuk mengangkut barang yang berukuran sangat besar dengan cara memuat barang ke dalam kontainer dari atas kontainer.
- f. *Flat Track* kontainer adalah jenis kontainer yang digunakan untuk mengangkut beban berat seperti mesin dan suku cadang. Bentuknya datar tanpa dinding di kanan, kiri dan atas.

- g. Tank kontainer adalah kotak baja yang di bangun didalam kerangka kontainer yang digunakan untuk mengangkut tangki yang berisi barang berbahaya seperti gas, minyak, bahan kimia yang mudah terbakar dan mudah meledak.

B. KERANGKA PENELITIAN



Gambar 2.1 Kerangka Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Simpulan pada penelitian ini berdasarkan temuan dan pembahasan hasil penelitian tentang Dampak *Shifting* Kapal Dalam Proses Bongkar Muat Kontainer pada MV. Pekan Berau di Pelabuhan Tanjung Redeb Berau. Selanjutnya peneliti memberikan beberapa kesimpulan secara kronologis, jelas dan singkat adalah sebagai berikut :

1. Faktor penyebab terjadinya *shifting* kapal dalam proses bongkar muat kontainer yaitu tidak terdapat *crane* pada pelabuhan, penggunaan *Base crane* untuk proses bongkar muat kontainer, dan kapal tidak memiliki *crane*.
2. Dampak yang ditimbulkan setelah terjadi *shifting* kapal dalam proses bongkar muat kontainer yaitu timbulnya *extra cost* atau biaya jasa pelabuhan akibat dari *shifting* kapal, timbulnya *extra time* akibat dari *shifting* kapal atau bertambahnya waktu proses bongkar muat, dan timbulnya *over time* atau bertambahnya jam kerja crew kapal.
3. Upaya untuk mengatasi dampak *shifting* kapal dalam proses bongkar muat kontainer, adalah pemasangan *crane* pada pelabuhan dan menempatkan kapal yang memiliki *crane* pada pelabuhan tersebut.

B. Keterbatasan Penelitian

Berdasarkan penelitian yang peneliti lakukan terhadap beberapa keterbatasan yang dapat membuat beberapa gangguan dan kurang maksimalnya hasil penelitian ini. Beberapa keterbatasan yang ada dalam penelitian ini dapat menjadi acuan dan sumber informasi penelitian mendatang, keterbatasan ini mencakup hal – hal berikut :

1. Keterbatasan data peneliti karena jumlah dan kualitas data yang tidak tersedia mengenai pembahasan dampak *shifting* kapal dalam proses bongkar muat kontainer pada MV. Pekan Berau di Pelabuhan Tanjung Redeb Berau yang tidak optimal masih kurang mengakibatkan penelitian ini kurang maksimal.
2. Keterbatasan waktu peneliti karena dilakukan selama praktek laut membuat data penelitian kurang maksimal mempengaruhi hasil penelitian.
3. Keterbatasan penelitian ini yang dirasa masih banyak dan jauh dari kata sempurna, maka peneliti berharap penelitian berikutnya akan lebih baik.

C. Saran

Berdasarkan masalah yang ditemukan dan hasil penelitian yang telah dilakukan peneliti di atas kapal MV. Pekan Berau. Sebagai langkah perbaikan di masa mendatang, peneliti menyarankan beberapa hal yang terkait dengan *shifting* kapal dalam proses bongkar muat kontainer di pelabuhan Tanjung Redeb Berau. Dan diharapkan dalam pelaksanaan kegiatan bongkar muat pada pelabuhan Tanjung Redeb Berau dapat dapat berjalan dengan lancar. Berikut adalah saran tentang dampak *shifting* kapal dalam proses bongkar muat

kontainer pada MV. Pekan Berau di Pelabuhan Tanjung Redeb Berau, sebagai berikut :

1. Untuk perusahaan harus memperhatikan kesiapan peralatan bongkar muat di setiap pelabuhan agar tidak berdampak negatif pada kegiatan bongkar muat. Karena kesiapan peralatan bongkar muat di suatu pelabuhan dapat menimbulkan dampak bagi pihak pelabuhan, pihak kapal, maupun perusahaan itu sendiri.
2. Upaya tambahan yang harus di lakukan jika memang perusahaan belum bisa memperbaiki sistem yang sudah ada sebelumnya maka pihak kapal dan pihak pelabuhan harus berkoordinasi agar bisa lebih memanage waktu dan tenaga.

DAFTAR PUSTAKA

- Andriyani, R. (2022) *Pengaruh Kegiatan Preventive Maintenance Dan Corrective Maintenace Terhadap Availability Alat Unit Rtgc Di Pt Jasa Peralatan Pelabuhan Indonesia*. Skripsi thesis, Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Indonesia Jakarta.
- Artopo, A. dan Soegiyanto. (2011). *Penanganan dan pengaturan Muatan*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Cahyadi, B. (2003). *Teknik Analisis Data*. Bandung: Alfabeta.
- Gurning, R.O.S. dan Budiyanto, E.H. (2011). *Manajemen Pelabuhan*. Yogyakarta: APE Publishing.
- Hosio, J.E. (2007). *Analisis Mengenai Dampak Lingkungan*. Yogyakarta: Gadjah Mada University.
- IMO.2011. International Convention for The Safety of Life At Sea, 1974 (SOLAS 74), Consolidated Edition.London : IMO Publication.
- Iswanto. (2016). *Peralatan Bongkar Muat*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
- Lasse, D.A. (2012). *Manajemen Muatan, Aktivitas Rantai Pasok Di Area Pelabuhan Banjarmasin*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Marzuki, P.M. (2001). *Handbook of Herbs and Spices*. Boca Raton: CRC Press.
- McCusker, K., dan Gunaydin, S. (2015). *Research Using Qualitative, Quantitative or Mixed Methods and Choice Based on the Research*. *Perfusion*, 30, 537-542.

- Nazir, M. (2011). *Metode Penelitian*. Bogor: Penerbit Ghalia Indonesia
- Raco, J.R. (2010). *Metode Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Grasindo.
- Sasono, H.B. (2012). *Manajemen Pelabuhan dan Realisasi Ekspor Impor*,
Yogyakarta: Penerbit Andi.
- Soemarwoto, O. (2009). *Analisis Mengenai Dampak Lingkungan*. Yogyakarta:
Gadjah Mada University
- Soewarno. (2007). *Pengantar Studi Ilmu Administrasi dan Manajemen*. Jakarta: Haji
Masagung
- Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif,
dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2015). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung
Alfabeta.
- Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif,
Dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuapntitatif, Kualitativ, dan R&D*. Bandung:
Alfabeta.
- Sugiyono. (2020). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta.
- Tim BPLP Semarang. (2018). *Perlengkapan Kapal Untuk Perwira Kapal Niaga*.
Semarang.

LAMPIRAN

LAMPIRAN 1

Hasil Wawancara 1

- Responden : AA Supriatman
- Jabatan : *Chief Officer*
- Deck Cadet* : Selamat sore *Chief*.
- Chief Officer* : Sore det.
- Deck Cadet* : Mohon ijin bertanya *chief*, menurut *chief* apa penyebab terjadinya *shifting* kapal dalam proses bongkar muat kontainer pada kapal MV. Pekan Berau di Pelabuhan Tanjung Redeb Berau?
- Chief Officer* : Baik det akan saya jelaskan, menurut saya faktor penyebab terjadinya *shifting* kapal pada MV. Pekan berau di Pelabuhan Tanjung Redeb Berau adalah tidak terdapat *crane* pada pelabuhan, kapal tidak memiliki *crane* dan penggunaan *Base crane* untuk proses bongkar muat kontainer.
- Deck Cadet* : Siap *Chief* terimakasih atas penjelasannya.
- Chief Officer* : Iya det sama-sama.

Hasil Wawancara 2

Responden : AA Supriatman

Jabatan : *Chief Officer*

Deck Cadet : Selamat sore *Chief*.

Chief Office : Sore det.

Deck Cadet : Izin bertanya *Chief*, menurut *Chief* apa dampak yang ditimbulkan setelah terjadi *shifting* kapal dalam proses bongkar muat kontainer pada kapal MV. Pekan Berau di pelabuhan Tanjung Redeb Berau?

Chief Officer : Baik det saya jelaskan, menurut saya dampak dari adanya *shifting* kapal adalah timbulnya *extra cost* atau bertambahnya biaya jasa pelabuhan, *extra time* yaitu bertambahnya waktu bongkar muat kontainer, dan *over time* atau bertambahnya jam kerja *crew* kapal.

Deck Cadet : Siap *Chief* terimakasih atas penjelasannya.

Chief Officer : Oke det sama-sama.

Hasil Wawancara 3

Responden : AA Supriatman

Jabatan : *Chief Officer*

Deck Cadet : Selamat sore *Chief*.

Chief Office : Sore det.

Deck Cadet : Izin bertanya *Chief*, menurut *Chief* bagaimana upaya untuk mengatasi dampak *shifting* kapal dalam proses bongkar muat kontainer pada kapal MV. Pekan Berau di pelabuhan Tanjung Redeb Berau?

Chief Officer : Baik det saya jelaskan, menurut saya upaya untuk mengatasi dampak adanya *shifting* kapal adalah memasang *crane* pada pelabuhan Tanjung Redeb Berau dan menempatkan kapal yang memiliki *crane* pada pelabuhan tersebut.

Deck Cadet : Siap *Chief* terimakasih atas penjelasannya.

Chief Officer : Oke det sama-sama.

LAMPIRAN 2

Ship Particular MV. Pekan Berau

PERUSAHAAN PELAYARAN
 PT. SALAM PACIFIC INDONESIA INDONESIA LINES
 JL. KARET NO. 104 SURABAYA
 Telp : (031) 3533989 (Hunting)
 Fax : (031) 3532793
 Email : salamps@spil.co.id

**MV. PEKAN BERAU / YBIH2****SHIP PARTICULAR**

Name Of Vessel	: KM.Pekan Berau
Call sign	: YBIH2
Type	: SPB (Self Propeller Barge)
Port Of Registry	: Surabaya
IMO Number	: 9404106
MMSI	: 525005404
Hull Number	: 094
Date of keel laid	: 03 Januari 2006
LOA	: 97,536 M
LBP	: 92,37 M
Gross Tonage	: 3781 T
Height	: 25 M
Breadht Moulded	: 24,364 M
Depth Moulded	: 6.098 M
Full Loaded Draft (Max Draft)	: 4,442 M
Loaded Displacement	: 9095,21 T
Light Ship	: 1993,80 T
D W T	: 7101,41 T
Full Container	: 20 Ft x 352 Teus 40 Ft x 160 Teus

PT. Salam Pacific Indonesia Lines

Pusat Surabaya

LAMPIRAN 3

Crew List

Sheet1

PT.SALAM PACIFIC INDONESIA LINES
CREW LIST

NAME OF VESSEL : MV PEKAN BERAU
IMO : 5404106

GRT : 3781 T
FLAG : INDONESIA

PORT OF REG : SURABAYA
OWNER : PT.SPL


DEPARTURE : BERAU
NEXT PORT : SURABAYA

DATE : 24 AGUSTUS 2022

No.	Seaman's Name	Rank	Tanggal Lahir	Key Certificate		Endorsement		Buku Paket		Sertifikat Kesehatan		Nomor PKL	Substansi
				No	Date of Issue	No	Expiry Date	No	Expiry Date	No	Expiry Date		
1	TRIYONO	NAKHODA	10/01/1975	ANT-II	6200510312N0215	16/01/2021	6200140312N08128	17/07/2025	F221513	18/03/2024	6200510312M0721	742/PKL-SBA/X/2021	
2	AA SUPRIATMAN	MUALIM I	18/10/1978	ANT-III	6200068299M0217	09/02/2017	6200068299M0222	03/03/2027	G149100	09/02/2024	6200068299M0721	539/PKL-SBA/X/2021	
3	ANGGI BUDI WIRAWAN	MUALIM II	21/11/1993	ANT-III	6211561805N0318	24/09/2018	6211501805N0318	25/09/2023	F222495	25/04/2024	6211561805M07610	31/08/2022	484/PKL-SBA/X/2021
4	GLEN LUMBAA MANURUN	MUALIM III	15/02/1991	ANT-III	6201348353M0218	14/08/2018	6201348353M0218	03/09/2023	F233790	02/05/2024	6201348353M0218	23/01/2023	475/PKL-SBA/IV/2022
5	MOENANDAR	KAM	30/05/1965	ATT-III	620103661853016	29/12/2020	6201036618530121	05/02/2028	P058116	09/04/2024	620103661853016	11/12/2022	561/PKL-SBA/II/2021
6	LIKI HERMANO	MASINS II	09/10/1980	ATT-III	6200316498T0518	25/07/2018	6200316498T0518	08/08/2023	F118934	25/04/2023	6200316498M08121	20/03/2023	685/222/10/KSOP-BPN/8
7	SURJAN ARISKO	MASINS III	17/02/1992	ATT-III	620200666650317	12/04/2017	620200666650317	27/12/2026	F114606	01/09/2023	6202006666M0721	04/03/2023	200/PKL-SBA/XII/2021
8	RUKO PERI NOVYANTO	MASINS IV	20/06/1997	ATT-III	6211603022T03030	18/03/2020	6211603022T03030	18/03/2025	H54587	23/08/2024	6211603022M03622	11/05/2024	313/PKL-SBA/XI/2021
9	SUDIYONO	SERANG	12/03/1974	ABLE-D	6201064890340517	10/01/2017	-	-	E129842	07/10/2023	6201064890M03622	22/01/2023	31/PKL-SBA/X/2021
10	IVAN NUGROHO SUSILO	JURU MUDI	15/06/1995	ANT-V	6211543439N05020	16/10/2020	6211543439N05020	21/10/2025	C108536	09/08/2024	6211543439M0622	10/03/2023	101/PKL-SBA/X/2021
11	TRI EKO FEBRIANTO	JURU MUDI	20/12/1987	ANT-V	6200358195N05016	17/03/2016	6200358195N05021	17/03/2026	E104772	01/08/2023	6200358195M0620	10/09/2022	476/PKL-SBA/II/2022
12	RIAN LASKONO	JURU MUDI	25/05/1991	ANT-IV	6201842120M04016	21/10/2016	6201842120M03022	04/01/2027	I066313	05/11/2023	6201842120M0722	14/05/2024	328/PKL-SBA/V/2022
13	DANANG TOMY PRABOWO	ELECTRICIAN	07/04/1997	ETO	6211720053E10522	06/06/2022	6211720053E10522	07/06/2027	G012434	27/08/2023	6211720053M0622	25/05/2024	453/PKL-SBA/V/2022
14	MORHAMMAD KHOBIL F	JURU MINYAK	16/04/1996	ABLE-E	6211720053E10522	06/06/2022	-	-	H022221	11/04/2025	6211720053M0620	22/12/2022	440/PKL-SBA/IV/2022
15	DONI DWI WIBOWO	JURU MINYAK	31/03/1998	ATT-V	621150897140918	18/02/2018	621150897140918	14/04/2025	B082770	25/04/2023	6211508971M0621	27/05/2022	535/PKL-SBA/VI/2022
16	PERDANSYAH	JURU MASAK	27/04/2000	ABLE-E	6211560705705020	01/04/2020	-	-	F009796	30/04/2024	6211701578M0811	11/11/2022	571/PKL-SBA/VIII/2021
17	SUNARTO	JURU MASAK	03/12/1985	BST	620128866501030	21/09/2020	-	-	G048311	30/12/2023	6201288665M0721	28/01/2023	477/PKL-SBA/II/2022
18	NANDA IDHAM KHALIK	CADET DECK	13/02/2001	BST	621201741301030	-	-	-	F324083	19/02/2023	6212017413M03121	30/03/2023	-

NOTE :
JUMLAH CREW 18 ORANG TERMASUK NAKHODA

MENGETAHUI
MASTER



Page 1

LAMPIRAN 4

Proses bongkar muat menggunakan *base crane*



LAMPIRAN 5

Pelabuhan Tanjung Redeb Berau tidak memiliki *crane*



DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama : Nanda Idham Chalik
2. Tempat, Tanggal Lahir : Grobogan, 13 Februari 2001
3. NIT : 561911127101 N
4. Agama : Islam
5. Jenis Kelamin : Laki - laki
6. Golongan Darah : O
7. Alamat : Dusun Krajan, Desa Klambu, Rt 004/002,
Kec Klambu, Kab Grobogan
8. Nama Orang Tua
 - 8.1 Ayah : Purwiyanto
 - 8.2 Ibu : Kholistiroh
9. Alamat : Dusun Krajan, Desa Klambu, Rt 004/002,
Kec Klambu, Kab Grobogan
10. Riwayat Pendidikan
 - 10.1. SD : SD N 1 Klambu
 - 10.2. SMP : SMP N 1 Grobogan
 - 10.3.SMA : SMA N 1 Grobogan
11. Praktek Laut
 - 11.1. Perusahaan : PT. SPIL
 - 11.2. Kapal : MV. Pekan Berau

