



**EFEKTIFITAS dan KENDALA DALAM PROSES
BONGKAR MUAT CURAH KERING di TERMINAL
JAMRUD SELATAN dan JAMRUD UTARA**

SKRIPSI

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

Oleh

IKKE RADITIYASWINI

572011337589 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
TAHUN 2024**

HALAMAN JUDUL



**EFEKTIFITAS dan KENDALA DALAM PROSES
BONGKAR MUAT CURAH KERING di TERMINAL
JAMRUD SELATAN dan JAMRUD UTARA**

SKRIPSI

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

Oleh

IKKE RADITIYASWINI

572011337589 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
TAHUN 2024**

HALAMAN PERSETUJUAN

**EFEKTIFITAS dan KENDALA DALAM PROSES BONGKAR MUAT
CURAH KERING di TERMINAL JAMRUD SELATAN dan JAMRUD
UTARA**

Disusun Oleh : IKKE RADITIYASWINI

NIT. 572011337589

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 29 April 2024.

Dosen Pembimbing I

Materi



FAJAR TRANSELASI, S.Tr., M.A.P

Penata (III/c)

NIP. 19760310 201012 1 001

Dosen Pembimbing II

Metodelogi dan Penulisan



TARUGA RUNADI, M.Si,

Penata Tk. I (III/b)

NIP. 19910601 202012 1 009

Mengetahui

Ketua Program Studi

Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan



Dr. LATIFA IKA SARI, S.Psi, M.Pd.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19850731 200812 2 002

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul **“EFEKTIFITAS dan KENDALA DALAM PROSES BONGKAR MUAT CURAH KERING di TERMINAL JAMRUD SELATAN dan JAMRUD UTARA”** karya,

Nama : IKKE RADITIYASWINI

NIT : 572011337589

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Telah dipertahankan dihadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Senin tanggal 29 April 2024.

Semarang, 29 April 2024

PENGUJI

Penguji I : Dr. ANDI PRASETIAWAN, S.ST, M.M

Penata (III/c)

NIP. 19810103 201507 1 001

Penguji II : FAJAR TRANSELASI, S.Tr., M.A.P

Penata (III/c)

NIP. 19760310 201012 1 001

Penguji III : ERLI PUJANTO, S.E., M.M

Penata Muda Tk.I (III/b)

NIP. 19880420 201012 1 004

Mengetahui

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

CAPT. SUKIRNO, M.M.Tr., M.Mar.

Pembina Tk. I (IV/b)

NIP. 19671210 199903 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Ikke Raditiyaswini

NIT : 572011317589

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

Skripsi dengan judul **“EFEKTIFITAS dan KENDALA DALAM PROSES BONGKAR MUAT CURAH KERING di TERMINAL JAMRUD SELATAN dan JAMRUD UTARA”** karya **IKKE RADITIYASWINI,**

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 dan 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, 22 April 2024

Yang menyatakan,



IKKE RADITIYASWINI

NIT. 572011337589 K

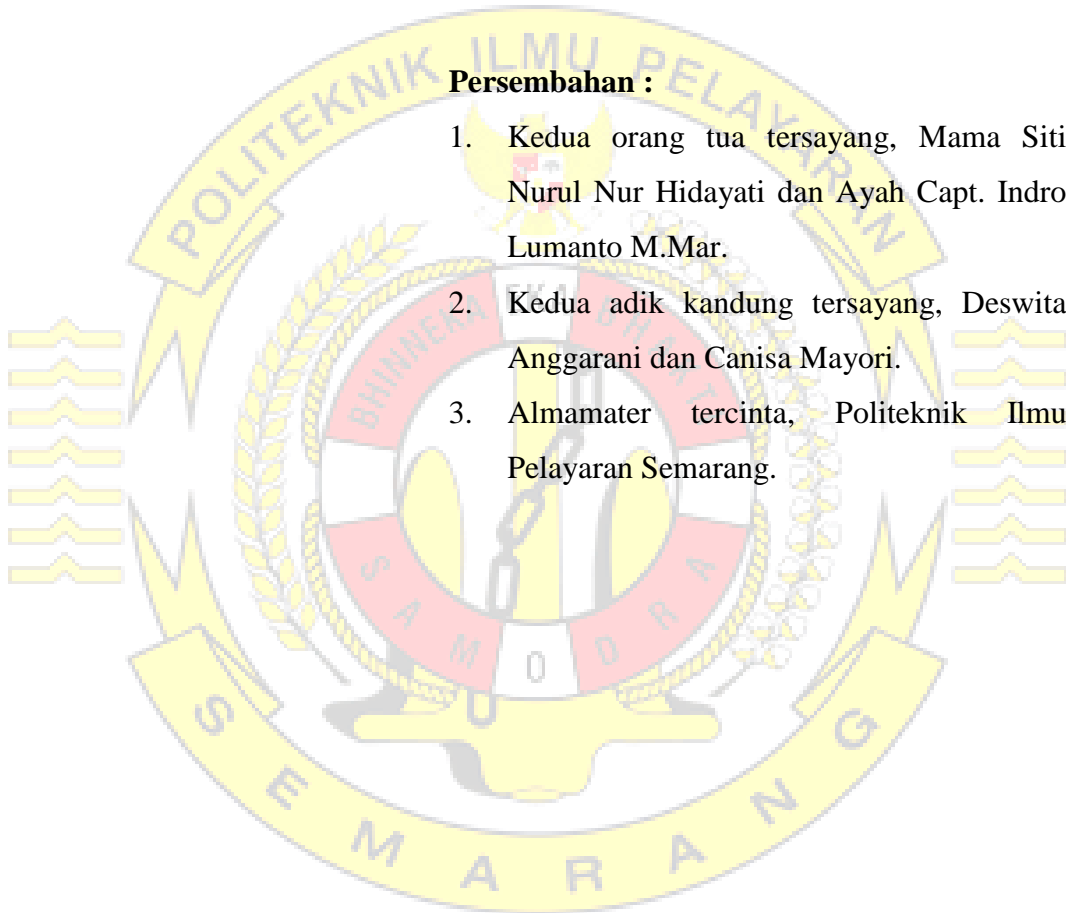
MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto :

1. Selama ada niat dan keyakinan semua akan jadi mungkin terjadi.
2. "Tidak ada ujian yang tidak bisa diselesaikan. Tidak ada kesulitan yang melebihi batas kesanggupan. Karena 'Allah tidak akan membebani seseorang melainkan sesuai dengan kadar kesanggupannya'." (QS. Al-Baqarah: 286)
3. Percaya dengan semua keajaiban Allah SWT bahwa tidak pernah salah tempat.

Persembahan :

1. Kedua orang tua tersayang, Mama Siti Nurul Nur Hidayati dan Ayah Capt. Indro Lumanto M.Mar.
2. Kedua adik kandung tersayang, Deswita Anggarani dan Canisa Mayori.
3. Almamater tercinta, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.



PRAKATA

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Alhamdulillah, segala puji dan rasa syukur saya panjatkan kehadirat Allah SWT, yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala rahmat dan hidayah-Nya yang telah dilimpahkan kepada hamba-Nya sehingga Skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik. Sholawat serta salam senantiasa tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah mengantarkan kita menuju jalan yang benar.

Skripsi ini mengambil judul **“EFEKTIFITAS dan KENDALA DALAM PROSES BONGKAR MUAT CURAH KERING di TERMINAL JAMRUD SELATAN dan JAMRUD UTARA”** yang telah terselesaikan berdasarkan data-data yang diperoleh dari hasil penelitian selama sebelas bulan praktik darat di perusahaan PT Pelindo Multi Terminal Surabaya.

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

1. Ayah Capt. Indro Lumanto M.Mar, Ibunda tercinta Siti Nurul Nur Hidayati, serta Adik kandung tercinta Deswita Anggarani dan Canisa Mayori, yang telah memberikan dukungan moril dan spiritual kepada Penulis selama Penulisan Skripsi ini.
2. Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd., selaku Ketua Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (TALK) Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dan selaku Dosen Wali yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
4. Romanda Annas Amrulah, S.ST., M.M., selaku Dosen Wali yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

5. Fajar Transelasi, S.Tr., M.A.P, selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan Skripsi ini.
 6. Taruga Runadi, M.Si., selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan Skripsi yang telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan Skripsi ini.
 7. Bapak dan Ibu dosen yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
 8. Pimpinan beserta staff perusahaan PT Pelindo Multi Terminal Surabaya, yang telah memberikan kesempatan dan membantu Penulis untuk melakukan penelitian dan praktik darat.
 9. Teman-teman Taruna dan Taruni LVII, yang memberikan semangat dan dukungan kepada Penulis selama Penulisan Skripsi ini.
 10. Seluruh pihak dan rekan-rekan, yang telah memberikan motivasi serta membantu Penulis dalam penyusunan Skripsi ini.
- Akhirnya dengan segala kerendahan hati, Penulis menyadari masih banyak terhadap kekurangan, sehingga Penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan Skripsi ini. Akhir kata Penulis berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca.

Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Semarang, 22 April 2024

Penulis

IKKE RADITIYASWINI

NIT. 572011337589 K

ABSTRAKSI

Raditiyaswini, Ikke. 2024. NIT : 572011337589 K. “*Efektifitas Dan Kendala Dalam Proses Bongkar Muat Curah Kering Di Terminal Jamrud Selatan Dan Jamrud Utara*”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I : Fajar Transelasi, S.Tr., M.A.P, Pembimbing II : Taruga Runadi, M.Si.

Beberapa kendala yang peneliti temukan saat praktik darat di terminal Jamrud seperti Penggunaan *Crane* manual pun masih banyak digunakan di kapal-kapal domestik maupun kapal dari non domestik, adanya *Waiting Truck*, Pengisian Bahan Bakar Minyak saat proses bongkar muat berlangsung, dan faktor alam cuaca buruk sehingga berdampak pada kebersihan lapangan yang masih tidak sesuai aturan. Kegiatan dan fasilitas di pelabuhan yang bekerja juga terpaksa berhenti beroperasi karena banyaknya kendala yang ada. Dengan bantuan alat, bantuan dari tenaga Sumber Daya Manusia, perancangan suatu ide baru untuk dermaga Jamrud, atau sesuatu yang sangat berfungsi untuk membantu proses bongkar muat sehingga kinerja dan produktivitas di pelabuhan tidak menurun.

Peneliti menentukan 3 rumusah masalah terdiri dari, 1) Apakah pada proses kegiatan bongkar muat di Terminal Jamrud Selatan dan Jamrud Utara sudah berjalan efektif? 2) Mengapa proses pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang oleh perusahaan bongkar muat di Terminal Jamrud Selatan dan Jamrud Utara Masih Terdapat Kendala? 3) Bagaimana proses pelaksanaan bongkar muat barang oleh perusahaan bongkar muat di Terminal Jamrud Selatan dan Jamrud Utara?, pendekatan dan metode yang digunakan peneliti metode penelitian kualitatif, teknik pengumpulan data yang didapat berupa hasil dari observasi pengamatan, wawancara, dan dokumentasi.

Pembahasan dan hasil yang diperoleh dari penelitian diantaranya 1) pemanfaatan fasilitas guna kerja bongkar muat, 2) *Time Schedule*, 3) penerapan Kesehatan Keselamatan Kerja, 4) penerapan Standar Operasional Prosedur, 5) eksternal.

Kata Kunci : Efektifitas, Kendala, Bongkar Muat, Curah Kering

ABSTRACT

Raditiyaswini, Ikke. 2024. NIT : 572011337589 K. *"Effectiveness and Constraints in the Dry Bulk Loading and Unloading Process at the South Jamrud and North Jamrud Terminals"*. Thesis. Diploma IV Program, Port And Shipping Management Department, Merchant Marine Polytechnic Of Semarang, Supervisor I : Fajar Transelasi, S.Tr., M.A.P, Supervisor II : Taruga Runadi, M.Si.

Several obstacles that researchers found during ground practice at the Jamrud terminal, such as the use of manual cranes which are still widely used on domestic and non-domestic ships, the presence of waiting trucks, refueling during the loading and unloading process, and natural factors such as bad weather. has an impact on the cleanliness of the field which is still not in accordance with the rules. Activities and facilities at working ports were also forced to stop operating due to the many obstacles that existed. With the help of tools, assistance from Human Resources, designing a new idea for the Jamrud pier, or something that really functions to help the loading and unloading process so that performance and productivity at the port does not decrease.

Researchers determined 3 problem formulations consisting of, 1) Is the process of loading and unloading activities at Jamrud Selatan and Jamrud Utara Terminals running effectively? 2) Why is there still obstacles in the process of carrying out loading and unloading activities by loading and unloading companies at the South Jamrud and North Jamrud Terminals? 3) What is the process of loading and unloading goods by loading and unloading companies at Jamrud Selatan and Jamrud Utara Terminals?, the approach and methods used by researchers are qualitative research methods, data collection techniques obtained in the form of results from observation, interviews and documentation.

The discussion and results obtained from the research include 1) utilization of facilities for loading and unloading work, 2) Time Schedule, 3) application of Occupational Health and Safety, 4) application of Standard Operating Procedures, 5) external.

Keywords: Effectiveness, Constraints, Loading and Unloading, Dry Bulk

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAKSI	viii
ABSTRACT.....	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah.....	6
C. Tujuan Penelitian	6
D. Manfaat Penelitian	7
BAB II KAJIAN TEORI	8
A. Deskripsi Teori.....	8
B. Kerangka Penelitian.....	15
BAB III METODE PENELITIAN	18
A. Metode Penelitian	18
B. Waktu dan Tempat Penelitian	19
C. Sumber Data Penelitian.....	20
D. Teknik Pengumpulan Data.....	22
E. Instrumen Penelitian	26
F. Teknik Analisis Data.....	27
G. Keabsahan Data	28
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	31
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	31
B. Deskripsi Data.....	46
C. Temuan	47
D. Pembahasan Hasil Penelitian	51
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	87

A. Simpulan	87
B. Keterbatasan Penelitian.....	89
C. Saran	90
DAFTAR PUSTAKA	92
LAMPIRAN – LAMPIRAN.....	97
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	109



DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Tabel Penelitian Terdahulu	31
Tabel 4.2 Tabel Perbandingan Wawancara.....	51



DAFTAR GAMBAR

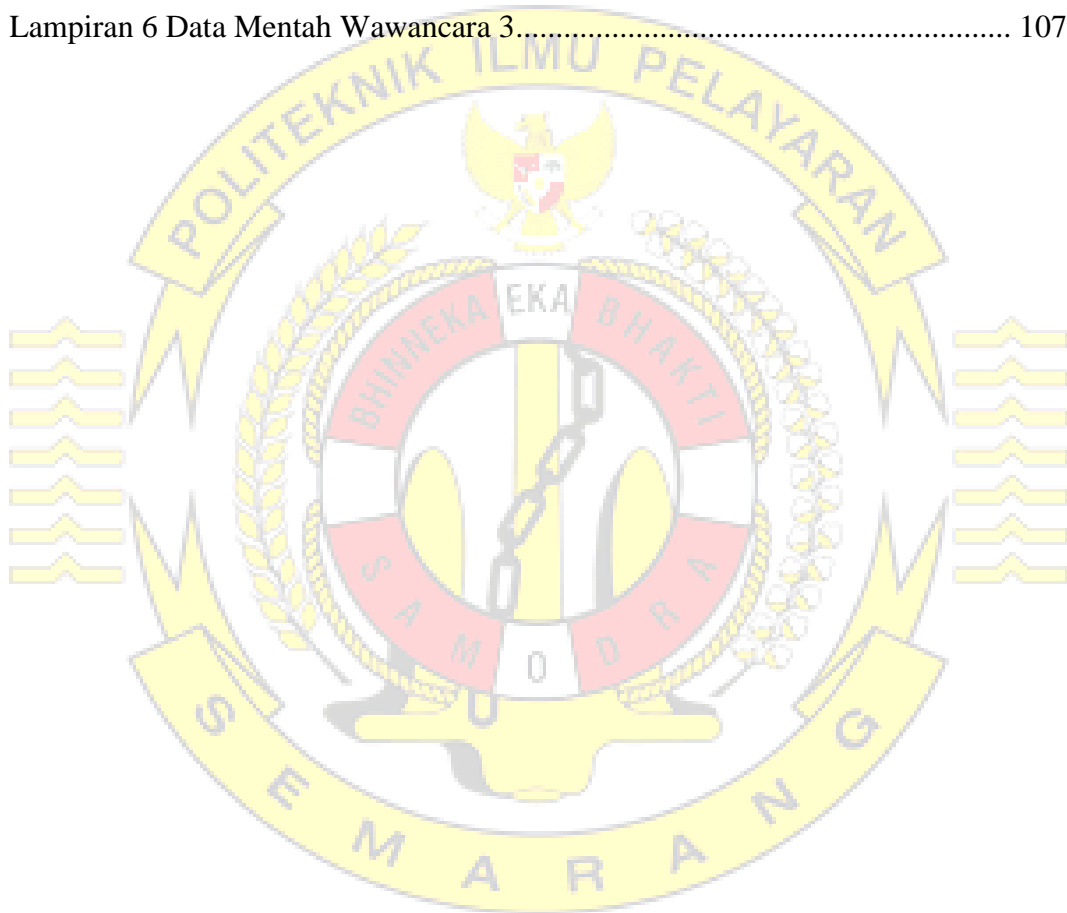
	Halaman
Gambar 2.1 Terminal Jamrud	13
Gambar 2.2 Lapangan Jamrud Utara	14
Gambar 2.3 Kerangka Penelitian	17
Gambar 4.1 Struktur Organisasi Umum PT. Pelindo Multi Terminal.....	35
Gambar 4.2 Gudang Jamrud Selatan.....	36
Gambar 4.3 Gudang Jamrud Utara.....	37
Gambar 4.4 Nomor Kade Dermaga	37
Gambar 4.5 Lapangan Penumpukan Jamrud Selatan.....	38
Gambar 4.6 Lapangan Penumpukan Jamrud Utara.....	38
Gambar 4.7 Lambung Depan Kapal.....	39
Gambar 4.8 <i>Harbour Mobile Crane</i>	40
Gambar 4.9 <i>Harbour Portal Crane</i>	40
Gambar 4.10 <i>Excavator</i>	41
Gambar 4.11 <i>Grab</i>	42
Gambar 4.12 <i>Crane</i>	42
Gambar 4.13 <i>Hopper</i>	43
Gambar 4.14 <i>Forklift</i>	44
Gambar 4.16 Lapangan Jamrud Selatan.....	55
Gambar 4.17 Lapangan Jamrud Utara	55
Gambar 4.18 Jum'at Bersih di Jamrud Selatan	57
Gambar 4.19 Jum'at Bersih di Jamrud Utara	57
Gambar 4.20 <i>Safety Breafing</i>	59
Gambar 4.21 <i>Fit To Work</i>	59
Gambar 4.22 Penelitian Skripsi.....	61
Gambar 4.23 Inspeksi <i>Hydrant</i>	62
Gambar 4.24 Inspeksi APAR.....	62
Gambar 4.25 Rapat P2K3	63
Gambar 4.26 Bongkar Muat Beras.....	64
Gambar 4.27 <i>Waiting Truck</i>	65

Gambar 4.28 Pengisian Bahan Bakar Minyak Pada Alat Bongkar Muat	67
Gambar 4.29 Sling	68
Gambar 4.30 Sampah Pada Jamrud Selatan.....	69
Gambar 4.31 Sampah Pada Jamrud Utara.....	70
Gambar 4.32 Standar Operasional Prosedur	72
Gambar 4.33 <i>Outurn Report</i>	84
Gambar 4.34 <i>Statement Of Fact</i>	85
Gambar 4.35 <i>Daily Report</i>	86



DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran 1 Surat Izin Penelitian.....	97
Lampiran 2 Bukti Perpanjangan Penelitian	98
Lampiran 3 Izin Selesai Penelitian.....	99
Lampiran 4 Data Mentah Wawancara 1.....	100
Lampiran 5 Data Mentah Wawancara 2.....	103
Lampiran 6 Data Mentah Wawancara 3.....	107



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sebuah pelabuhan digunakan sebagai tempat bersandarnya kapal dan merupakan tempat umum yang penting dalam dunia transportasi laut. Pelabuhan mempunyai peran yang sangat penting dan strategis untuk perkembangan industri, perdagangan, dan komersial, sehingga tidak hanya sebagai tempat kegiatan bongkar muat dan sandar kapal. Pelabuhan berperan sebagai pondasi yang dapat memberikan alternatif bagi perekonomian dan pembangunan yang berkaitan dengan seluruh dunia pelayaran di Indonesia karena merupakan bagian dari sebuah sistem transportasi, alur masuk, maupun logistik barang-barang dari dalam pulau, dalam negeri, luar pulau, atau luar negeri.

Oleh sebab itu, banyak yang mengatakan bahwa Indonesia disebut poros maritim dunia karena banyak sekali keuntungan yang dapat dimanfaatkan untuk kegiatan-kegiatan pelayaran di Indonesia khususnya kegiatan bongkar muat. Salah satu contoh keuntungan yang di dapat adalah saat kapal melakukan kegiatan bongkar muat terdapat biaya-biaya yang harus dibayar oleh pihak perusahaan kapal yang sandar tersebut.

PT Pelindo Multi Terminal merupakan sebuah perusahaan yang bergerak di bawah Kementerian BUMN atau Badan Usaha Milik Negara yang mempunyai bisnis kepelabuhanan dan mengelola beberapa terminal yang terdiri dari terminal curah cair, terminal curah kering, terminal khusus dan beberapa terminal lainnya

yang berpusat di Medan, Sumatra Utara. Salah satu perusahaan cabang terdapat pada PT Pelindo Multi Terminal Surabaya terletak pada Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya yang terdapat 3 terminal Jamrud yaitu Terminal Jamrud Utara, Jamrud Selatan, dan Jamrud Barat. Dalam penanganan bongkar muat, khususnya curah kering, harus benar-benar diperhatikan agar muatan yang dibawa sesuai dengan jumlah muatan saat baru bongkar muat dari kapal sampai menuju keluar timbangan atau gate muatan.

Menurut Peraturan Menteri Nomor 152 Tahun 2016, kegiatan usaha bongkar muat merupakan kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang meliputi kegiatan *Stevedoring*, *Cargodoring*, *Receiving/Delivery*. Bongkar muat yang dilakukan di dermaga menggunakan beberapa macam *Crane* milik perusahaan bongkar muat yang bertanggung jawab sebagai pengelolaan dan pengembangan pelabuhan, seperti *Harbour Mobile Crane* (HMC) dan *Harbour Portal Crane* (HPC). Selain *Crane* juga menggunakan alat bongkar muat pendukung seperti *Excavator*, *Grab*, *Reach Steaker*, *Hopper*, *Forklift*, *Shore Crane*, dan alat bongkar muat lainnya.

Kegiatan bongkar muat merupakan kegiatan dilakukan di pelabuhan atau dermaga terminal Jamrud dengan cara membuka palka dan membongkar curah kering maupun curah cair atau mengangkat peti kemas setelah itu dibawa ke lapangan penumpukan atau gudang dilakukan sesuai prosedur dari pihak perusahaan yaitu PT Pelindo Multi Terminal. Kegiatan bongkar muat dilakukan setiap hari selama 24 jam sesuai dengan *Shift* atau jam kerja secara bergantian oleh *Foreman* atau tenaga kerja bongkar muat. Dalam melaksanakan proses

bongkar muat tentunya tidak jauh dari efektifitas dan kendala yang terjadi di dermaga terminal Jamrud sewaktu-waktu mendadak dan setiap hari.

Untuk melakukan proses bongkar muat khususnya curah kering efektifitas sebagai tolak ukur dalam mencapai sebuah tujuan yang sudah ditetapkan langsung oleh pihak yang bertanggung jawab mengelola pelabuhan dan pengelolaan tersebut secara keseluruhan agar saat kegiatan bongkar muat dapat sesuai dan berjalan dengan maksimal. Definisi efektifitas adalah mencapai sebuah tujuan yang ditentukan dan seberapa jauh target masing masing untuk tercapai. Efektifitas di pelabuhan Terminal Jamrud Utara dan Jamrud Selatan sendiri masih banyak sesuatu yang dibenahi, diperbaiki, dan dirawat agar saat bongkar muat diharapkan tidak banyak kendala yang tidak diinginkan. Beberapa bulan saat peneliti melakukan praktik darat terjadinya musim penghujan sehingga dapat mengurangi serta menghambat efektifitas bongkar muat di lapangan terminal Jamrud yang terjadi setiap harinya. Kualitas penanganan bongkar muat sendiri dinilai kurang dalam pemeliharaan alat bongkar muat, penggunaan lapangan terminal Jamrud yang kurang efektif, dan penerapan keamanan dan keselamatan yang berfokus dalam Kesehatan Keselamatan Kerja pada saat bongkar muat.

Permasalahan bongkar muat sering terjadi di terminal Jamrud yang disebut sebagai terminal terpadat di wilayah Tanjung Perak Surabaya dan yang paling banyak ditemui yaitu kendala-kendala bongkar muat. Kendala bongkar muat inilah yang menyebabkan nantinya semua proses bongkar muat bekerja tidak maksimal atau bahkan bisa terhenti secara total meskipun bersifat

sementara.

Beberapa kendala yang peneliti temukan saat praktik darat di terminal Jamrud seperti Penggunaan *Crane* manual pun masih banyak digunakan di kapal-kapal domestik maupun kapal dari non domestik, adanya *Waiting Truck*, Pengisian Bahan Bakar Minyak saat proses bongkar muat berlangsung, dan faktor alam cuaca buruk sehingga berdampak pada kebersihan lapangan yang masih tidak sesuai aturan. Kurangnya Efektifitas dalam bongkar muat ini disebabkan karena kurang tepatnya dalam pengelolaan oleh pihak yang bertanggung jawab dan manajemen pengoperasian pelabuhan. Jika terdapat kendala dalam proses bongkar muat hal tersebut sangat terganggu dan merugikan pelabuhan terhadap waktu, tempat yang digunakan.

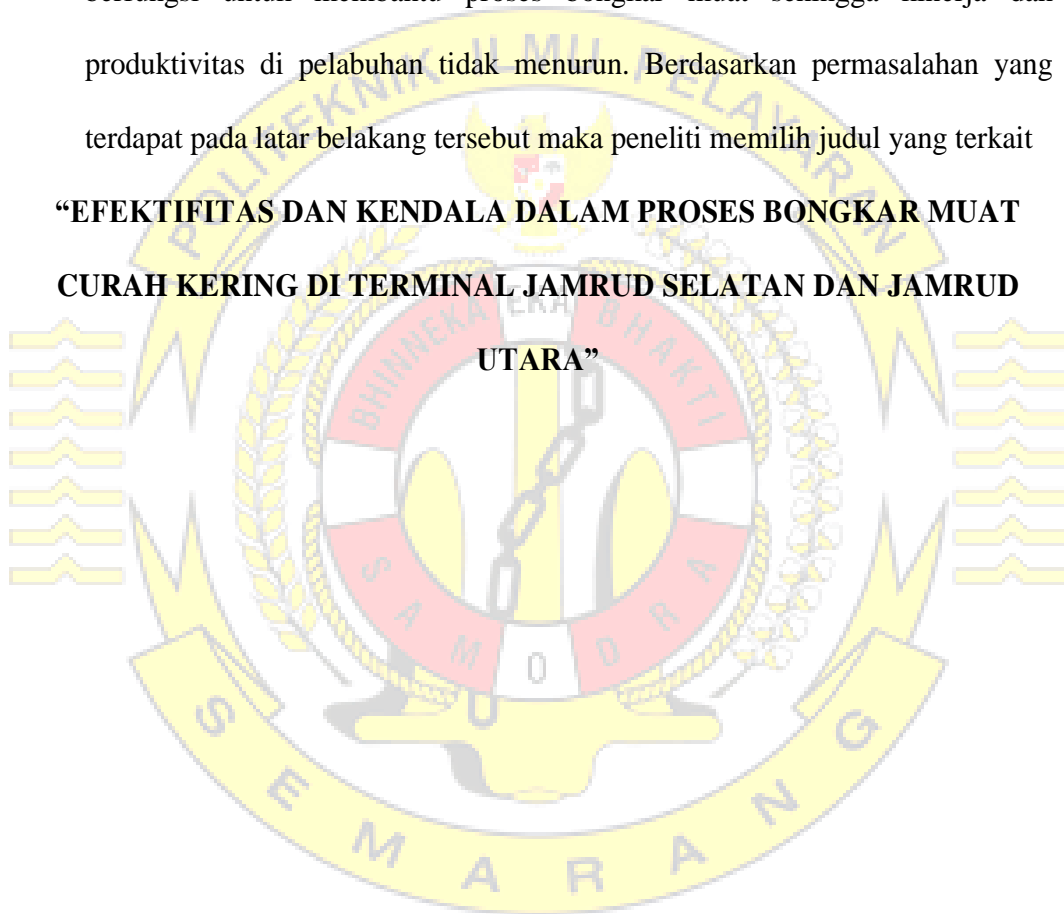
Akibat adanya kendala yang dialami di terminal Jamrud ini maka kapal lebih lama sandar dan bertambat. Kegiatan dan fasilitas di pelabuhan yang bekerja juga terpaksa berhenti beroperasi karena banyaknya kendala yang ada. Apabila kapal sudah memasuki kolam pelabuhan hingga sandar maka bongkar muat tidak dan hal tersebut mempengaruhi kerja efektifitas dari bongkar muat dan merugikan pihak yang bertanggung jawab, Sumber Daya Manusia yang bekerja di pelabuhan seperti TKBM, *Foreman*, dan pekerja lainnya. Jika kendala-kendala tersebut masih sering terjadi maka yang terjadi dalam beberapa tahun ke depan untuk perkembangan terminal Jamrud seiring berjalannya waktu dapat menurun secara perlahan.

Dari efektifitas yang masih kurang berjalan dengan baik kemudian ditambah kendala-kendala yang sudah peneliti temui dapat mempengaruhi

efektifitas kegiatan bongkar muat di terminal Jamrud Utara dan Jamrud Selatan jika terdapat adanya hal tersebut pihak operasional pelabuhan melakukan pelayanan dan perbaikan dengan kualitas yang bagus dan baik.

Dengan bantuan alat, bantuan dari tenaga Sumber Daya Manusia, perancangan suatu ide baru untuk dermaga Jamrud, atau sesuatu yang sangat berfungsi untuk membantu proses bongkar muat sehingga kinerja dan produktivitas di pelabuhan tidak menurun. Berdasarkan permasalahan yang terdapat pada latar belakang tersebut maka peneliti memilih judul yang terkait

**“EFEKTIFITAS DAN KENDALA DALAM PROSES BONGKAR MUAT
CURAH KERING DI TERMINAL JAMRUD SELATAN DAN JAMRUD
UTARA”**



B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah di jabarkan di bagian latar belakang maka disusun rumusan masalah dalam melakukan penelitian sampai menemukan jawaban yang tepat dan sesuai dari permasalahan tersebut yang terdiri dari:

1. Apakah pada proses kegiatan bongkar muat di Terminal Jamrud Selatan dan Jamrud Utara sudah berjalan efektif?
2. Mengapa proses pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang oleh perusahaan bongkar muat di Terminal Jamrud Selatan dan Jamrud Utara Masih Terdapat Kendala?
3. Bagaimana proses pelaksanaan bongkar muat barang oleh perusahaan bongkar muat di Terminal Jamrud Selatan dan Jamrud Utara?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan pengalaman yang didapat oleh peneliti maka tugas akhir ini memiliki tujuan untuk:

1. Untuk mengidentifikasi proses kegiatan bongkar muat di Terminal Jamrud Selatan dan Jamrud Utara sudah berjalan cukup efektif.
2. Untuk mengetahui proses pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang oleh perusahaan bongkar muat di Terminal Jamrud Selatan dan Jamrud Utara masih terdapat kendala.
3. Untuk mengidentifikasi proses pelaksanaan bongkar muat barang oleh perusahaan bongkar muat di Terminal Jamrud Selatan dan Jamrud Utara.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang diharapkan untuk peneliti dalam menyusun tugas akhir ini adalah sebagai berikut:

a. Manfaat Teoritis

1. Sebagai pandangan bagi pembaca umum seperti Mahasiswa, maupun Taruna dan Taruni mengenai bagaimana menyusun suatu tugas akhir skripsi.
2. Sebagai informasi bagi pembaca terkait cara menangani kendala proses bongkar muat curah kering yang terjadi di PT. Pelindo Multi Terminal Surabaya.
3. Sebagai perbandingan menerima materi saat pembelajaran di kampus dan di lapangan yang diperoleh Taruna maupun Taruni saat melaksanakan praktik darat.

b. Manfaat Praktis

1. Diharapkan dalam melakukan penelitian ini memberikan manfaat secara nyata bagi para pegawai lapangan maupun non lapangan PT. Pelindo Multi Terminal mengenai cara penanganan kendala saat bongkar muat di lapangan dan input data melalui aplikasi.
2. Sebagai pandangan bagi Taruna maupun Taruni bagaimana dalam melakukan praktik darat selama 12 bulan.
3. Sebagai saran bagi pembaca dalam menangani efektifitas dan kendala yang kurang baik di dalam suatu perusahaan.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Untuk mendukung dalam penyelesaian tugas akhir yang peneliti bahas terkait Efektifitas dan Kendala Dalam Proses Bongkar Muat Curah Kering di Terminal Jamrud Selatan dan Jamrud Utara maka diperlukan adanya referensi yang terkait dalam pembahasan pada bab ini agar dapat menyempurnakan topik bahasan di bab ini yakni sebagai berikut.

1. Efektifitas

Efektifitas menurut (Gibson, 2013:46) yaitu prestasi dibuat karena penilaian yang sehubungan dengan kelompok ataupun organisasi dan prestasi mereka dianggap efektif. Menurut Ravianto (2014:11) efektifitas adalah sejauh mana orang menghasilkan keluaran sesuai dengan yang diharapkan, seberapa baik pekerjaan yang dilakukan. Efektifitas adalah kebijakan dan prosedur dari organisasi, ukuran seberapa jauh tingkat output, atau dapat juga dikatakan merupakan hubungan antara output dan tujuan menurut Beni (2016: 69). Dari pengertian para ahli yang sudah peneliti temukan maka dapat diambil kesimpulan bahwa efektifitas adalah suatu keadaan dimana ditunjukkannya suatu pencapaian kesuksesan tujuan yang dilihat dari segi kualitas, kuantitas, dan waktu yang tepat yang telah sudah dirancang sebelumnya.

2. Kendala

Menurut Blocher, dkk (2014 : 189) menyatakan bahwa kendala adalah semua hal yang terjadi yang dapat menyebabkan kerugian bagi perusahaan sehingga dapat menghambat kegiatan produksi. Menurut Kurniawan Budi (2017) pengertian teori kendala (*Theory of Constraint*) sendiri dalam aktivitas *Manufacturing* dan *Non Manufacturing* suatu metode yang digunakan untuk melakukan peningkatan secara terus-menerus. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia kendala berarti kekuatan yang memaksa pembatalan pelaksanaan, menghalangi, rintangan, mencegah pencapaian sasaran, faktor atau keadaan yang membatasi, atau halangan. Kesimpulan yang didapat berdasarkan para ahli maka suatu pengertian umum kendala yaitu sesuatu hal yang menyebabkan berhentinya suatu pekerjaan dan mengakibatkan dampak kerugian serta mencegah tercapainya suatu tujuan.

3. Proses

Proses adalah masih berjalan tentang suatu perbuatan, pekerjaan dan tindakan atau jalannya suatu peristiwa dari awal sampai akhir yang dikatakan oleh JS Badudu (2013) dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia. Kegiatan mulai dari menentukan sasaran sampai tercapainya tujuan serangkaian tahap itu disebut proses menurut S. Handyaningrat. Proses menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah rangkaian tindakan, perbuatan, atau pengolahan yang menghasilkan produk dalam perkembangan sesuatu. Pengertian proses secara umum yang telah disimpulkan dari para ahli adalah tahapan-tahapan yang dilakukan didalam kita melakukan sesuatu pekerjaan guna menjabarkan

bagaimana baiknya prosedur yang akan digunakan.

4. Bongkar Muat

Kegiatan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan dan dilaksanakan oleh badan usaha yang memiliki izin usaha yang mekanismenya meliputi Stevedoring, Cargodoring, dan *Receiving/Delivery* dan didirikan khusus untuk bongkar muat menurut Rasyid et all (2016) yang telah diatur dalam pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 60 Tahun 2014.

Terdapat perbedaan saat melakukan kegiatan bongkar muat menurut (Matus et, al 2017) yang terdiri dari:

a. Langsung

Disebut juga dengan *Truck Lassing* dapat didefinisikan pembongkaran dari kapal langsung ke truck atau pemuatan atau pembongkaran dari truck langsung ke kapal.

b. Tidak Langsung

Perpindahan barang dari dermaga ke gudang transit kegiatan bongkar muat dari kapal ke dermaga.

Beberapa kegiatan bongkar muat yang dilakukan oleh Tenaga Kerja Bongkar Muat menurut Iswanto, (2015) adalah sebagai berikut:

- a. Dari PBM dengan melampirkan foto copy manifest, menerima permohonan TKBM sesuai dengan format.
- b. Sesuai dengan pembagian giliran (gang) dan mengeluarkan SPK (Surat Perintah Kerja) menyiapkan TKBM.

- c. Melakukan pengawasan demi kelancaran bongkar muat kapal bersama-sama dengan petugas PBM.

Dalam kegiatan bongkar muat ada 3 poin penting menurut A. Dhofir (2020) terdiri dari:

a. *Stevedoring*

Kegiatan bongkar cargo dari kapal menuju dermaga, truck, maupun kapal cargo atau tongkang begitu juga sebaliknya muat cargo dari dermaga menuju kapal.

- 1) Jala-jala Iambung kapal (*Ship-Side Net*)
- 2) Tali baja (*Wire Sling*)
- 3) Tali rami manila (*Rope Sling*)
- 4) Jala-jala (*Wire Net*)
- 5) Jala-jala tali manila (*Rope Net*)
- 6) *Forklift*

b. *Cargodoring*

Melepas cargo dari tali atau jala di dermaga dan membawa cargo dari dermaga menuju gudang atau lapangan penumpukan.

- 1) Gerobak dorong
- 2) Palet
- 3) *Forklift*

3. *Receiving* atau *Delivery*

Mengambil cargo dari gudang maupun lapangan penumpukan dan memberikan ke atas truck yang menerima cargo untuk cargo

lainnya yang akan dibongkar dan cargo yang akan dimuat menuju kapal bisa diberikan ke atas kapal.

- 1) Gerobak dorong
- 2) Palet
- 3) *Forklift*

Menempatkannya ke atas dermaga (kade) atau ke dalam tongkang (membongkar barang ekspor) dan pekerjaan membongkar barang dari atas dek atau palka kapal adalah pengertian kegiatan bongkar muat barang menurut Amir (2015: 194). Dari pengertian para peneliti diatas pengertian bongkar muat adalah suatu kegiatan yang dilakukan oleh perusahaan bongkar muat serta menaikkan dan menurunkan dari kapal menuju dermaga ataupun dari dermaga menuju kapal dan kegiatan tersebut terdiri dari *Stevedoring, Cargodoring, dan Receiving/Delivery.*

5. Curah Kering

Yang terdiri dari suatu muatan yang tidak dikemas yang di kapalkan dalam jumlah yang besar adalah muatan curah kering menurut Sudjatmiko (2015:67). Barang yang berbentuk biji- bijian atau berupa butiran padat seperti; batu bara, biji besi, palawija, tepung dll adalah barang curah kering menurut pengertian dari Hadi Supriyono (2013).

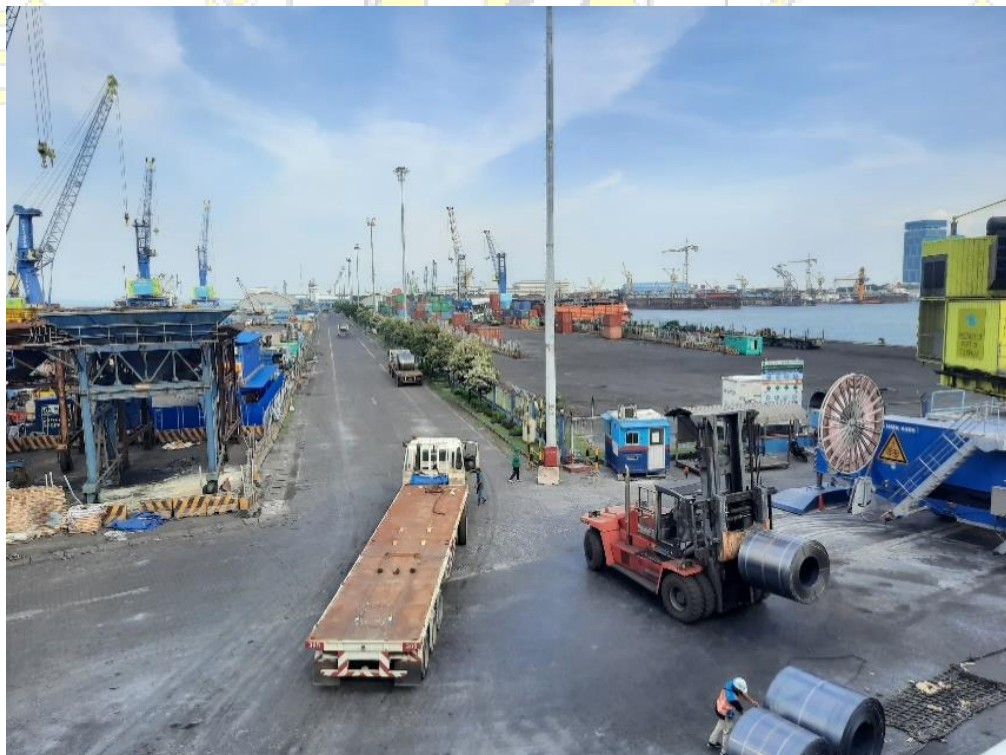
Menurut Lasse (2015: 150) dilakukan dengan mencurahkan muatan ke dalam palka dengan menggunakan alat khusus dilakukan dengan mencurahkan muatan ke dalam palka dengan menggunakan alat khusus contohnya muatan soda ash, gandum , fospat dan lain lain. Beberapa

petunjuk yang dapat digunakan dalam bongkar muat curah kering adalah sebagai berikut:

- a. Lancarnya suatu kegiatan pada umumnya berpengaruh pada tepat waktunya bongkar muat.
- b. Banyaknya produksi per ton per *Shift* berpengaruh pada kuantitas atau jumlah kerja.
- c. Minimalnya jatuhnya curah kering saat bongkar muat menimbulkan pengaruh bagi kualitas kerja.

Kesimpulan dari beberapa ahli muatan curah kering adalah muatan yang berbentuk biji-bijian, serbuk, maupun sejenisnya yang dimasukkan atau dimuat ke dalam palka dengan alat khusus.

6. Terminal Jamrud



Gambar 2.1 Terminal Jamrud



Gambar 2.2 Lapangan Jamrud Utara

Pelabuhan Tanjung Perak beralamat di jalan Jamrud Utara, kelurahan Perak Utara, kecamatan Pabean Cantian, kota Surabaya, provinsi Jawa Timur. Memiliki beberapa terminal dan digunakan untuk sandar maupun tambat kapal. Salah satunya terminal Jamrud Selatan, Jamrud Utara, dan Jamrud Barat. Terminal Jamrud Selatan digunakan tempat sandar kapal domestik sedangkan bagian Jamrud Utara dan Jamrud Barat digunakan tempat sandar kapal internasional. Kegiatan bongkar muat di terminal Jamrud sangat padat terdiri dari muatan general cargo, curah kering, beserta petikemas di wilayah Jamrud Selatan dan di wilayah Jamrud Utara dan Barat terdapat bongkar muat curah kering dan curah cair.

Terminal Jamrud yang memiliki 3 terminal bisa dibilang padat juga terdapat layanan jasa kepelabuhanan seperti perlengkapan dan peralatan bongkar muat, gudang, penyimpanan, bongkar muat dan lapangan penumpukan. Pada umumnya perlengkapan dan peralatan bongkar muat dibagi ke dalam 2 jenis yakni peralatan bongkar muat untuk *Stevedoring* dan

Cargodoring. Salah satu jenis peralatan bongkar muat yang berada di lapangan terminal Jamrud Selatan mendominasi HMC atau disebut *Harbour Mobile Crane* terdapat (kade meter 0-310, 310-730) sedangkan untuk lapangan terminal Jamrud Utara dan Jamrud Barat banyak terdapat HPC atau disebut *Harbour Portal Crane* terdapat (kade meter 540-1.200, 400-540).

Terminal Jamrud juga memiliki 3 tempat dermaga yang digunakan kapal sandar atau tambat terdiri dari dermaga Jamrud Selatan digunakan tempat tambat dan sandar kapal domestik serta bongkar muat curah kering dan peti kemas. Untuk Jamrud Utara dan Jamrud Barat digunakan tempat tambat dan sandar kapal internasional dan mendominasi bongkar muat curah kering.

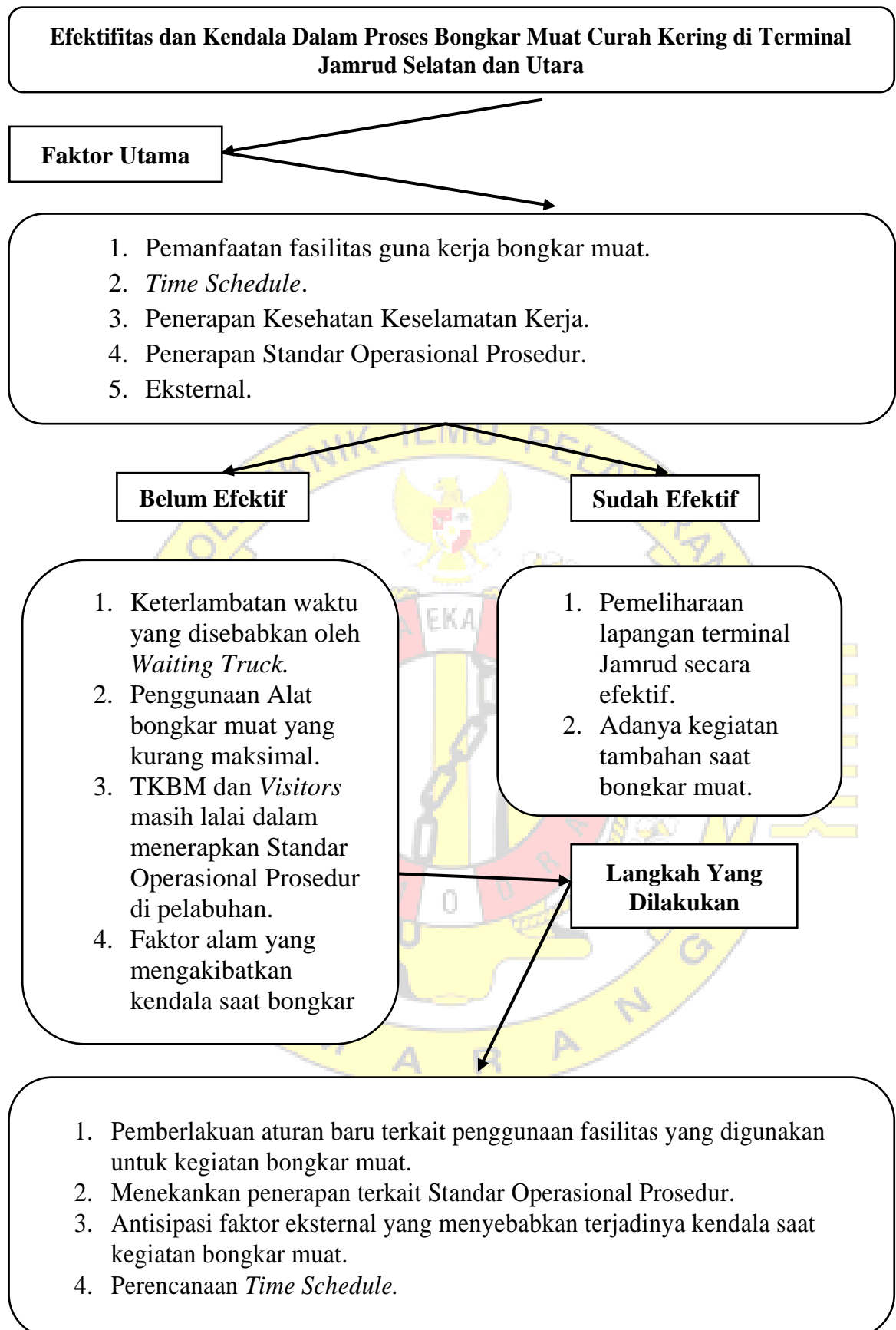
B. Kerangka Penelitian

Sebagai terminal yang padat dalam pengangkutan barang Terminal Jamrud diperlukan sekali oleh industri pelayaran untuk pengiriman barang ke seluruh Indonesia maupun luar negeri. Kegiatan pengiriman curah kering sangat diperlukan bagi PT. Pelindo Multi Terminal yang merupakan penyelenggara sekaligus bertanggung jawab dalam kegiatan bongkar muat.

Beberapa faktor utama seperti dalam pemanfaatan fasilitas yang digunakan dalam kerja bongkar muat tidak maksimal, pengaturan *Time Schedule* yang kurang tepat, penerapan Kesehatan Keselamatan Kerja digunakan setiap hari selama bekerja wajib diterapkan secara teratur dan efektif, penerapan Standar Operasional Prosedur yang masih kurang dan berjalan dengan tidak baik, dan eksternal yang disebabkan oleh faktor alam.

Terdapat perbedaan yang menjadi poin utama setelah adanya beberapa faktor utama yang telah disebutkan oleh peneliti seperti jika belum efektif terdapat kendala adanya keterlambatan waktu yang disebabkan oleh *Waiting Truck*, penggunaan alat bongkar muat yang kurang maksimal, orang-orang pekerja pelabuhan terutama TKBM dan *Visitors* masih lalai dalam menerapkan Standar Operasional Prosedur di pelabuhan, dan faktor alam yang mengakibatkan kendala saat bongkar muat. Adapun jika sudah efektif maka pemeliharaan lapangan terminal Jamrud juga secara efektif, dan adanya kegiatan tambahan bongkar muat diluar kegiatan wajib dan Standar Operasional Prosedur mengisi bahan bakar minyak ke semua fasilitas alat yang digunakan kegiatan bongkar muat.

Langkah yang harus dilanjutkan di pelabuhan adalah adanya pemberlakuan aturan baru terkait fasilitas yang digunakan untuk kegiatan bongkar muat baik dari segi penggunaan, pemanfaatan, maupun hal-hal lainnya, menekankan penerapan terkait Standar Operasional Prosedur terutama di Kesehatan Keselamatan Kerja, dan selalu antisipasi faktor eksternal yang menyebabkan terjadinya kendala saat kegiatan bongkar muat dan perencanaan *Time Schedule*.



Gambar 2.3 Kerangka Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Setelah melewati masa praktik darat yang telah dialami dan dilalui oleh peneliti di PT Pelindo Multi Terminal Jamrud mengenai Efektifitas dan Kendala Dalam Proses Bongkar Muat Curah Kering di Terminal Jamrud Selatan dan Jamrud Utara. Dengan hal ini peneliti dapat mengambil kesimpulan dari permasalahan yang telah dialami yaitu sebagai berikut:

1. Beberapa hal untuk mencegah adanya kendala dan hambatan saat proses bongkar muat di Terminal Jamrud Selatan dan Jamrud Utara berdasarkan data penelitian:
 - a. Pemanfaatan fasilitas guna kerja bongkar muat seperti Penggunaan dan penyewaan alat bongkar muat tidak dilakukan secara penuh dan memilih menggunakan *Crane* milik kapal itu sendiri yang tergolong masih banyak yang manual. Pemeliharaan serta penggunaan seluruh alat bongkar muat dan sejenisnya yang lain secara baik, tepat, dan cermat guna menghindari dan mengurangi kesalahan yang fatal saat digunakan sehingga saat keadaan digunakan maupun tidak digunakan tetap terjaga dengan baik dan aman.
 - b. *Time Schedule* jika Adanya *Waiting Truck* serta antisipasi sebelum terjadinya dan menghindari adanya *Waiting Truck*

mengatur waktu kegiatan bongkar muat atau kegiatan non bongkar muat dengan baik.

- c. Penerapan Kesehatan Keselamatan Kerja dan Standar Operasional Prosedur untuk hal yang terkait dengan keduanya yang kurang maksimal di Terminal Jamrud yang sudah dihimbau oleh pihak HSSE karena disebabkan tidak patuhnya para pekerja *Shift* operasional, TKBM atau Tenaga Kerja Bongkar Muat, para supir *Truck* pengangkut muatan, ataupun lainnya. Antisipasi Kesehatan Keselamatan Kerja dan kegiatan yang berhubungan dengan hal tersebut wajib selalu diterapkan dan dipatuhi oleh pegawai para pekerja *Shift* operasional, TKBM atau Tenaga Kerja Bongkar Muat, para supir *Truck* pengangkut muatan, ataupun lainnya agar menghindari terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan.
- d. Faktor eksternal seperti faktor alam adanya cuaca buruk terutama saat hujan deras dapat mempengaruhi seluruh hal yang berhubungan saat bongkar muat seperti kegiatan, muatan, dan lain-lain. Menyebabkan kegiatan bongkar muat berhenti total jika terjadi cuaca buruk.

2. PT. Pelindo Multi Terminal adalah perusahaan yang bekerja di bawah kementerian Badan Usaha Milik Negara atau BUMN. Kegiatan utama di PT. Pelindo Multi Terminal meliputi *Stevedoring*, *Cargodoring*, *Receiving* atau *Delivery*. Untuk kegiatan bongkar muat spesifik di PT.

Pelindo Multi Terminal Surabaya terminal Jamrud antara lain:

- a. Saat bongkar dan muat dari pasca saat pra realisasi dilanjutkan saat realisasi di lingkup terminal sampai terakhir saat pasca realisasi.
- b. Pemasukan barang dari gudang ataupun lapangan dan pemasukan barang gudang ataupun lapangan.
- c. Pemasukan barang dari kapal ke gudang atau lapangan.
- d. Pemasukan barang dari luar pelabuhan ke gudang ataupun lapangan.
- e. Pengeluaran barang dari gudang atau lapangan.
- f. Pengeluaran barang dari kapal ke gudang atau lapangan keluar pelabuhan.
- g. Pengeluaran barang dari gudang atau lapangan muat menuju kapal.
- h. Pengeluaran barang dari gudang atau lapangan dan muat menuju ke kapal.

B. Keterbatasan Penelitian

Dari beberapa penelitian yang sudah disusun hingga akhir maka peneliti menemukan keterbatasan dalam penelitian ini. Sehingga dapat menyebabkan gangguan dan kurangnya hasil penelitian ini. Keterbatasan tersebut antara lain:

1. Data yang diberikan oleh perusahaan tidak sepenuhnya diberikan kepada peneliti karena adanya suatu kerahasiaan atau privasi oleh

perusahaan PT. Pelindo Multi Terminal.

2. Peneliti lebih banyak mengambil dan menggunakan data dari hasil observasi dan dokumentasi. Peneliti menggunakan hasil wawancara dari beberapa responden saja.
3. Peneliti dalam menyusun tugas akhir ini masih terdapat adanya kekurangan dan jauh dari kesempurnaan dalam mencari data dan informasi. Hal tersebut karena adanya keterbatasan dalam proses pencarian seluruh data penelitian untuk tugas akhir.

C. Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah penulis lakukan maka terciptalah suatu kesimpulan yang kemudian di lanjutkan dengan saran diakhir tugas akhir yang peneliti susun. Beberapa saran yang diberikan oleh peneliti diantaranya sebagai berikut:

1. Pemberlakuan Standar Operasional Prosedur serta kegiatan baru dan modern terkait Kesehatan Keselamatan Kerja di Terminal Jamrud yang mudah untuk dilaksanakan dan dipatuhi oleh seluruh warga Terminal Jamrud.
2. Pengadaan rapat setiap 1 minggu sekali terkait pengembangan untuk Terminal Jamrud dan dilaksanakan oleh pegawai operasional shift maupun non operasional *Shift*. Penjadwalan rapat dimulai setelah breafing pegawai operasional *Shift* maupun pegawai non operasional *Shift* selesai sampai berakhirnya waktu kerja mereka selesai sehingga waktu rapat yang dibutuhkan 1 minggu sekali kurang lebih sehari penuh

digunakan untuk rapat tersebut. Untuk waktu rapat pengembangan tersebut dilaksanakan secara terpisah. Terdapat juga pengadaan rapat 1 bulan sekali untuk seluruh pegawai operasional *Shift* maupun non operasional *Shift* tergabung menjadi satu dan pembahasan terkait pengembangan untuk Terminal Jamrud.

3. Pemberlakuan aturan baru terkait penggunaan alat bongkar muat milik PT. Pelindo Multi Terminal wajib di seluruh kade meter dan seluruh kapal sesuai dengan jenis muatan sehingga memudahkan dalam proses bongkar muat.
4. Karena Terminal Jamrud sangat luas serta padat dalam kegiatan bongkar muat dibandingkan dengan Terminal Mirah dan Terminal Nilam maka dalam penanganan kegiatan bongkar muat yang disebabkan faktor alam terutama hujan maka perlu adanya pergerakan antisipasi sesegera mungkin serta himbauan oleh pusat.
5. Perencanaan adanya mensukseskan kegiatan bongkar muat berbasis teknologi modern atau yang dikenal dengan istilah *Smart Port* di Terminal Jamrud untuk beberapa tahun mendatang dan diikuti oleh Terminal Mirah, dan Terminal Nilam serta cabang Terminal PT. Pelindo Multi Terminal lainnya di seluruh Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

- Amir M. F. 2015. “Memahami Evaluasi Kinerja Karyawan Konsep dan Penilaian Kinerja di Perusahaan”. Mitra Wacana Media. Jakarta.
- Badudu J.S., Sultan M. Z. Kamus Bahasa Indonesia.
- Beni P. 2016. “Konsep dan Analisis Efektivitas Pengelolaan Keuangan Daerah di Era Otonomi”. Buku 1. Jakarta Pusat : Taushia.
- Blocher Edward J., Stout. D. E., dan Cokins G. 2014. “Manajemen Biaya Penekanan Strategis”. Terjemahan M. Y. Hamdan dan M. R. Adhi. Buku 2. Edisi 5. Jakarta : Salemba Empat.
- Budi K. 2017. “Teori Kendala Sebagai Alat Pengukuran Kinerja”. Jurnal Akuntansi Bisnis Vol. 9 No. 2.
- Bungin., Burhan. 2013. “Metode penelitian sosial & ekonomi: format-format kuantitatif dan kualitatif untuk studi sosiologi, kebijakan, publik, komunikasi, manajemen, dan pemasara edisi pertama”. Jakarta: kencana prenatal media group.
- Darmadi H. 2013. “Metode Penelitian Pendidikan dan Sosial”. Bandung: Alfabeta.
- Dhofir A. S. 2020. “Proses Pelaksanaan Clearance In Dan Clearance Out Serta Fungsi Pengawasan Pada Kantor Unit Pelaksana Teknis Kelas II Surabaya-Banjarmasin”. Karya Tulis. Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.
- Dwi Wahyu Wiranata A., Sudirman S., dan Agus Setiono B. 2021. “Analisis Berthing Time terhadap Kinerja Pelayanan Bongkar Muat Curah Kering”.

- Jurnal Aplikasi Pelayaran Dan Kepelabuhanan. Universitas Hang Tuah Surabaya.
- Fadli M. R. 2021. "Memahami Desain Metode Penelitian Kualitatif". Humanika, Kajian Ilmiah Mata Kuliah Umum. Universitas Negeri Yogyakarta.
- Gibson. 2013. "Manajemen Sumber Daya Manusia". Edisi Keempat. Jakarta: Erlangga.
- Haryadi. Fahril Rizky. 2017. "Analisis Kinerja Bongkar Muat Curah Kering Pada Terminal Muarajati Pelabuhan Cirebon". Skripsi-2017. Cirebon.
- Hendryadi., Tricahyadinata I., dan Zannati R. 2019. "Metode Penelitian: Pedoman Penelitian Bisnis dan Akademik". Jakarta: Lembaga Pengembangan Manajemen dan Publikasi Imperium (LPMP Imperium).
- Indrawan R., Yaniawati R. P. 2014. "Metodologi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan Campuran Untuk Manajemen, Pembangunan, dan Pendidikan". Bandung: Penerbit PT Refika Aditama.
- Indrawan R., dan Yaniawati P. 2016. "Metodologi Penelitian : Kuantitatif, Kualitatif dan Campuran untuk Manajemen, Pembangunan, dan Pendidikan". Bandung : PT Refika Aditama.
- Iswanto. 2015. "Penanganan Muatan". Yogyakarta : STMY.
- Ivana A. L., dan Moetriono H. 2021. "Optimasi Waktu Sandar Kapal Untuk Meningkatkan Kinerja Pelayanan Di Terminal Jamrud Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya". MoDuluS: Media Komunikasi Dunia Ilmu Sipil. Fakultas Teknik, Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya.
- Kriyantono R. 2020. "Teknik praktis riset komunikasi kuantitatif dan kualitatif

disertai contoh praktis Skripsi, Tesis, dan Disertai Riset Media, Public Relations, Advertising, Komunikasi Organisasi, Komunikasi Pemasaran. Rawamangun: Prenadamedia Group.

Lasse D. A. 2015. "Manajemen Bisnis Transportasi Laut, Charter, dan Klaim". Jakarta. Raja Grafindo Persada.

Marzuki S., Wair F. Y. 2020. "Kinerja Operator dan Keandalan Alat HMC Terhadap Produktivitas Bongkar Muat Curah Kering". Majalah Ilmiah Bahari Jogja. STIAMAK Barunawati Surabaya.

Matius, 2017. "Proses bongkar muat". PT Triasko Madra Jakarta.

Mekarisce A. A. 2020. "Teknik Pemeriksaan Keabsahan Data pada Penelitian Kualitatif di Bidang Kesehatan Masyarakat". Jurnal Ilmiah Kesehatan Masyarakat : Media Komunikasi Komunitas Kesehatan Masyarakat. Universitas Jambi.

Muttaqin M. A. J., Rusli M. S. 2022. "Harbour Mobile Crane di Terminal Jamrud: Tantangan untuk Manajer yang Baru". Journal Of Emerging Business Management And Entrepreneurship Studies. Sekolah Tinggi Manajemen PPM Jakarta Pusat.

Moleong. 2017. "Metode Penelitian Kualitatif". PT. Remaja Rosdakarya Bandung.

Neolaka, Amos. 2016. "Metode Penelitian Dan Statistik". PT Remaja Rosdakarya Bandung.

Priyohadi N. D., Ristiano D. 2019. "Jumlah Gang Buruh Dan Kapasitas Alat Terhadap Kinerja Bongkar Muat Curah Kering". Jurnal. STIAMAK Barunawati Surabaya.

- Raekhan M. R. Ludfi, djakfar A. dan Pujiraharjo. 2017. "Evaluasi Kinerja Bongkar Muat Di Pelabuhan Umum Gresik". Jurnal Transportasi. Teknik Sipil Universitas Brawijaya Malang.
- Ramos H., Ismail H. S., Yusnidah H. 2020. "Analisa Penyebab Keterlambatan Kegiatan Bongkar Muat Pada Pt. Pelabuhan Indonesia I Dumai". Journal of Maritime and Education. AMI Medan.
- Rasyid Et All. 2016. "Penyelenggara Bongkar Muat". Yogyakarta.
- Ravianto J. 2014. "Produktivitas dan Pengukuran". Binaman Aksara. Jakarta.
- Ricardo Z., Sutarno., dan Anggraini D. 2022. "Analisis Kualitas Produk di PT. Adi Kuasa Gasindo Medan". Sosmaniora : Jurnal Ilmu Sosial dan Humaniora. Medan.
- Sihadi I. P., Pangemanan S. S., Gamaliel H. 2018. "Identifikasi Kendala Dalam Proses Produksi Dan Dampaknya Terhadap Biaya Produksi Pada UD. RISKY". Jurnal Riset Akuntansi Going Concern 13(4). Universitas Sam Ratulangi Manado.
- Sugiyono. 2014. "Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D". Bandung: Alfabeta.
- Sudaryono. 2018. "Metodologi Penelitian". Depok: PT. Raja Grafindo Persada.
- Sugiarto. 2017. "Metodologi Penelitian Bisnis". Yogyakarta: Andi.
- Sugiyono. 2016. "Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D". Bandung : Alfabeta.
- Sugiyono. 2018. "Metode Penelitian Evaluasi". Penerbit Alfabeta Bandung.
- Sugiyono. 2019. "Metodelogi Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif Dan R&D".

Bandung : Alfabeta.

Sugiyono. 2020. “Metode Penelitian Dan Kombinasi”. Penerbit Alfabeta Bandung.

Sudjatmiko F. D. C. 2015. “Pokok-Pokok Pelayaran Niaga”. Jakarta: Akademika Pressindo.

Umar H. 2013. “Metode Penelitian Untuk Skripsi dan Tesis”. Jakarta: Rajawali.

Widoyoko., Putro E. 2014. “Teknik Penyusunan Instrumen Penelitian”. Yogyakarta : Pustaka Pelajar.



LAMPIRAN – LAMPIRAN

Lampiran 1 Surat Izin Penelitian



Surabaya, 07 Juni 2022

Nomor : KP.05.01/7/6/1/BJMR2/BJMR/PLMT-22
Lampiran : 1
Perihal : Konfirmasi Ijin Permohonan Magang

Kepada Yth. Kepala Bagian Administrasi Akademik dan Ketarunaan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Menunjuk Surat Kepala Bagian Administrasi Akademik dan Ketarunaan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang Nomor : UM.209/52/23/PIP.SMG-2022 tanggal 30 Mei 2022 perihal Permohonan Melaksanakan Praktek Darat atas nama :

NO	NAMA	NIT
1.	IKKE RADITIYA SWINI	572011337589 K

Sehubungan hal tersebut diatas, bersama ini dapat kami sampaikan hal-hal sebagai berikut :

- 1.Pada prinsipnya pemohonan praktek darat/magang tersebut dapat disetujui dan Mahasiswi yang bersangkutan agar menghubungi Dinas Pendukung Operasi PT Pelindo Multi Terminal Branch Jamrud Nilam Mirah ke Sdri.Anies Suryaningrum (No.HP 08123128232) atau Sdri.Putri Nimas Yunita (No.HP 082244453234).
- 2.Pada hari pertama wajib membawa hasil **Rapid Antigen dengan hasil Negatif Covid.**
- 3.Selama kegiatan berlangsung agar Mahasiswi berperan aktif dan mematuhi aturan,tata tertib dan protokol kesehatan yang berlaku di PT Pelindo Multi Terminal Branch Jamrud Nilam Mirah.
- 4.Pada akhir periode Mahasiswi yang bersangkutan harus membuat Laporan Akhir kegiatan praktek kerja/magang dan melakukan presentasi ke Manajemen PT Pelindo Multi Terminal Branch Jamrud Nilam Mirah.

**DIREKSI PT PELINDO MULTI TERMINAL
DIREKTORAT OPERASI
BRANCH MANAGER JAMRUD NILAM MIRAH**



MADE RUSLI SUNIAJAYA
NIP. 100296



Lampiran 2 Bukti Perpanjangan Penelitian



Nomor : KP.20.04/30/5/1/BJMR2/BJMR/PLMT-23

Surabaya, 30 Mei 2023

Lampiran : 2

Perihal : Konfirmasi Perpanjangan Ijin Magang Atas Nama Ikke Raditiyaswini

Kepada Yth. Capt. Ilham Ashari, S.SiT, MM, M.Mar selaku Kepala Bagian Administrasi Akademik dan Ketarunaan

Jalan Singosari 2A Semarang

di

Tempat

1. Menunjuk:

- a. Surat Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang nomor : UM 209/52/23/PIP-SMG-2022 tanggal 30 Mei 2022 perihal Permohonan Melaksanakan Praktek Darat sebagaimana terlampir;
- b. Surat Branch Manager Jamrud Nilam Mirah nomor : KP.05.01/7/6/1/BJMR2/BJMR/PLMT-22 tanggal 07 Juni 2022 perihal Konfirmasi Ijin Permohonan Magang sebagaimana terlampir.

2. Tersebut butir 1 (satu) di atas, dalam rangka menyelesaikan tugas akhir perkuliahan atas nama sebagai berikut :

NO	NAMA	NIT
1	Ikke Raditiyaswini	572011337589

3. Sehubungan dengan hal tersebut diatas, kami menyetujui perpanjangan atas nama mahasiswa dimaksud terhitung mulai tanggal 02 Januari s.d 30 Juni 2023.

4. Demikian disampaikan, atas perhatiannya diucapkan terima kasih.

**DIREKSI PT PELINDO MULTI TERMINAL
DIREKTORAT OPERASI
BRANCH MANAGER JAMRUD NILAM MIRAH**



MADE RUSLI SUNIAJAYA
NIP. 100296



Lampiran 3 Izin Selesai Penelitian



Surabaya, 01 Juli 2023

Nomor : KP.20.04/21/6/2/BJMR2/BJMR/PLMT-23
 Lampiran : 1
 Perihal : Konfirmasi Selesai Praktek Darat

Kepada Yth. Kepala Bagian Administrasi Akademik dan Ketarunaan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Yang bertanda tangan dibawah ini, menerangkan bahwa :

NO	NAMA	NIT	JURUSAN
1.	IKKE RADITIYASWINI	572011337589	D-IV TALK

Telah melaksanakan Praktek Darat (Prada) di perusahaan kami PT. Pelindo Multi Terminal Branch Jamrud Nilam Mirah dengan baik selama 11 (Sebelas) bulan terhitung mulai tanggal 01 Agustus 2022 sampai tanggal 30 Juni 2023.

Demikian surat keterangan ini agar dapat dipergunakan sebagaimana mestinya terima kasih.

DIREKSI PT PELINDO MULTI TERMINAL
 DIREKTORAT OPERASI
 BRANCH MANAGER JAMRUD NILAM MIRAH



 MADE RUSLI SUNAJAYA
 NIP. 100296



Lampiran 4 Data Mentah Wawancara 1

Informan 1

Narasumber : *Foreman 1*



Ikke : “Bagaimana kegiatan bongkar muat yang dilakukan di Terminal Jamrud ini?”

Narasumber : “Untuk pelaksanaan bongkar muat di Terminal Jamrud secara umum sudah berjalan dengan baik. Cuma ya hanya kadang-kadang saja ada terkendala hal-hal yang di luar dugaan misalnya masalah peralatan penunjang bongkar muat, terus terkadang ada kendala cuaca, terkadang juga ada kesalahan yang diakibatkan *Human Error* cuma itu secara umum berjalan dengan baik. Hal-hal seperti itu kan kendala itu kan tidak setiap saat lah cuma kadang-kadang saja terjadinya, itu saja. Tapi secara umum semua berjalan baik.”

Ikke : “Apakah menurut ibu/bapak sendiri kegiatan bongkar muat di Terminal Jamrud ini sudah berjalan efektif?”

Narasumber : “Kalau masalah kurang sih pasti ada ya kekurangan itu pasti ada, misalnya dari sisi SDM (Sumber Daya Manusia) nya entah dari Tenaga Kerja Bongkar Muat nya atau apa ya pelaksana di *Foreman-Foreman* nya orang operasionalnya

sendiri dari bongkar muat itu ada juga. Mungkin masalah pengetahuan dari sisi bahasa kan, karena di Terminal Jamrud utara ini kan pelabuhan internasional. Ya jadi hampir semua aktivitasnya ini berhubungan dengan orang asing. Hmm jadi mau tidak mau harus ada kemampuan lah untuk berbicara bahasa asing, terutama bahasa Inggris, yaitu dari sisi SDM. Kemudian dari sisi peralatan penunjang bongkar muat ya seperti misalnya *Cycle* atau segel, *Hoog*, *Ganco*, kemudian *Wire Sling* itu kan harus benar-benar diperhatikan. Jadi harus sesuai dengan apa yang akan dibongkar jenis cargonya juga kapasitas alat yang mau digunakan itu juga harus sesuai dengan berat cargo yang akan dibongkar. Pokoknya alat harus sesuai dengan cargo lah itu intinya ya. Tapi kan karena tidak semua peralatan itu dalam kondisi baik terkadang ada yang kekurangannya tapi tidak parah sih. Kalau memang parah kita tidak pakai karena itu khawatir, fatal akibatnya. Sudah itu saja.”

Ikke : “Kendala apa saja yang terjadi saat kegiatan bongkar muat di Terminal Jamrud selama periode 2022 sampai 2023?”

Narasumber : “Kalau kendala ya mungkin setiap kali kegiatan bongkar muat karena kan *Cargo* nya beda-beda kemudian kapalnya juga. Jadi biasanya kalau pun ada kendala itu karena pertama itu kondisi kapal, karena tidak setiap kali kapal itu kondisinya bagus. Kadang-kadang ada kapal yang usianya juga sudah tua kemudian masalah kapasitas kerja kekuatan kerja alatnya juga berkurang daripada saat masih baru. Kemudian itu apa ya kalau itu dari sisi teknis ya, dari sisi teknisnya. Kalau di sisi di luar teknis misalnya dari faktor alam ya biasanya cuaca hujan. Nah itu saja itu, dah saya rasa itu kendalanya.”

Ikke : “Bagaimana cara mengatasi kendala dan meningkatkan efektivitas dalam kegiatan bongkar muat?”

Narasumber : “Kalau untuk mengatasi masalah kendala ya kalau memang dari sisi alat ya kita fokus pada alatnya. Misalnya alatnya itu sudah tidak layak untuk dipakai maka diusahakan sedapat mungkin harus diganti dengan yang baru atau dengan yang layak pakai kalau dari sisi alat penunjang bongkar muat itu. Terus kalau memang tidak harus mengganti mungkin diperbaiki lah, misalnya seperti karena kita sering juga melakukan bongkar curah itu biasanya masalah *Grab* itu harus sering dicek, dikontrol sebelum dipakai. Kemudian kalau memang ada yang perlu diperbaiki masalah *Wire* nya atau apa baut-bautnya yang kurang kenceng itu harus selalu diperhatikan lah pokoknya ya. Kemudian alat yang lain misalnya kita karena kita juga punya unit *Excavator*, *Louder*, kemudian *Hopper* juga kita punya sendiri itu dari pihak kita, PBM PMT ya Pelindo ini kan sudah bekerja sama dengan mekanik. Jadi mekanik itu tugasnya merawat juga melakukan perbaikan secara rutin lah ya itu saja jawabannya.”

Lampiran 5 Data Mentah Wawancara 2

Informan 2

Narasumber : *Foreman 2*



Ikke : “Bagaimana kegiatan bongkar muat yang dilakukan di Terminal Jamrud ini?”

Narasumber : “Ya seperti ini lancar.”

Ikke : “Apakah menurut ibu/bapak sendiri kegiatan bongkar muat di Terminal Jamrud ini sudah berjalan efektif?”

Narasumber : “Sudah bagus, kerja nyaman, kita antara TKBM dan PBM sudah sepakat, PBM ini saya dari TKBM. Ada yang bapak dari *Foreman* ini, ada yang dari TKBM. Nah itu kalau anda salah satu yang nggak baik buktinya kan ada. Selama ini nggak ada gitu lho mbak disini lancar-lancar aja.”

Ikke : “Kendala apa saja yang terjadi saat kegiatan bongkar muat di Terminal Jamrud selama periode 2022 sampai 2023?”

Narasumber : “Saya rasa gak ada mbak, gak ada kendala yang mendasar soalnya disini kita ada bagian masing-masing seperti kita nunggu perintah dari *Foreman* ini lalu TKBM selagi *Foreman* nggak perintahkan kita tidak seperti itu. Kalau masalah lancarnya barang itu nggak tergantung dari sini ada, alat yang dipakai, alat bantu yang dipakai disini kerja ada lengkap ya gak bakal ada keterlambatan. Selama ini

kendala di pelabuhan ini hampir nggak ada. Suatu misal kecelakaan jadi kan gitu darurat tapi kendala yang mendasar gak ada ya pak ya. Kita kan kerja tergantung cuaca jadi pertama ya cuaca itu yang nomer satu. Nomer 2 dari kapal misalnya buka tutup *Hardcover* nya itu ponton atau tarikan itu juga pengaruh. Ketiga adalah palka palkanya itu lantai palka dari kayu atau dari plat. Yang ketiga HMC nya itu.”

Ikke : “Ooo ya alat bongkar muatnya ini ya pak?”

Narasumber : “Iya.”

Ikke : “Bagaimana cara mengatasi kendala dan meningkatkan efektivitas dalam kegiatan bongkar muat?”

Narasumber : “Jadi kalau kendala mbak ya kita lihat kendalanya dimana semisal kendala dari bongkaran kayak gini tadi kegiatan ini enginenya rusak, HMC nya belum kerja sudah rusak. Kita tidak yaitu kita hubungi tim-tim yang lainnya kita koordinasi dengan tim-tim lainnya bagian mekanik, bagian apa itu kita koordinasi berapa lama. Seumpama rusak itu penanganannya perlu karena kan ooo... ini rusak *Hoist* nya pak tadi kira-kira berapa lama. Ya kalau kerusakannya ini lama pak ada alat nggak yang nganggur. Kalau ini jenis kapal Panamax kan gak ada *Shipcrane* mau gak mau harus ganti *Crane*. Kalau terlalu lama nggak ada *Shipcrane* nggak HMC ada *Shipcrane* bapaknya ini naik. Saya koordinasi dengan bapaknya ini, Pak HMC nya rusak. Sekarang disetting *Hopper* nya untuk kerja bapak naik dulu sambil HMC diperbaiki biasanya kayak gitu itu kalau kendala dari bongkaran, ada kerusakan dari alat. Ada lagi kendala itu dari alat bawah ini *Exca*, jadi kalau produksinya agak menurun itu terkadang kan *Exca* nya itu ada kerusakan kalau ini kan *Exca* nya belum naik jadi gak bisa dimuat.

Kalau dari palka 4 itu *Exca* nya itu *Exca* nya agak lambat kegiatannya. Itu biasanya ada *Trouble* atau apa. Berarti perlu dipisah akhirnya umpan ke *Grab* itu agak nggak banyak, separuh-separuh itu. Jadi kenapa produksinya per jamnya itu kok segini, biasa pimpinan tanya per jamnya kok biasanya dapat 4 truk.”

Ikke : “Yang di itu ya pak, yang di kantor itu pak?”

Narasumber : “Ya manajer atau koordinator mesti tanya ini kok agak lambat kenapa kita bilang gitu, ooo... itu pak *Exca* nya kan tahu sudah keluarnya per jam itu berapa truk, minimalnya kan ada, maksimal ada. Kalau minimalnya katakan biasanya per jamnya nggak sampai 10 dia kan mesti tanya kenapa kok nggak sampai 10 per jamnya mesti tanya. Ooo... ini apa alatnya yang di dalam itu *Trouble* jadi kalau buat kerja terlalu lama biasanya panas mesinnya, AC nya itu. Sudah hubungi itu kan mesti tanya sudah hubungi sudah pak. Kan juga vendor juga itu alatnya vendor sudah hubungi katanya masih dalam ke sini itu. Banyak pak kalo semisal itu kan sama-sama katakan sudah berjalan sudah terstruktur ya, kita sudah terstruktur jadi dari *Foreman* koordinasinya enak dengan ini bapaknya ini. Hubungan kerja dengan setiap lainnya kayak *Train Trucking* kayak itu apa keterlambatan di truk itu nah itu urusan pimpinan kita tinggal telfon. Semisal telfon ke pimpinan koordinator ini kenapa kok truknya kayak kemarin kapal gula ini belakangnya ini jumbo.

Ikke : “Ooo... iya jumbo *Bag* itu.”

Narasumber : “Iya jumbo bag itu. Itu kurang 230 segituan, mau saya habiskan tapi *Trucknya* nggak ada. Jadi kita sudah koordinasi sudah nabrak EMKL nya penyedia itu jasa angkutan itu namanya EMKL sudah memang terjadi

Crowded di bongkaran tidak bisa lagi kalau udah kayak gitu ya kita udah solusinya sebenarnya ya tinggal nunggu truk itu aja ya itu. Jadi bisa kalau selisih pun dipacu katakan produksinya bisa ya tergantung semua sama-sama berjalan harus semua sama-sama berjalan kalau nggak ada apa-apa *Landing-Landing* aja ya nggak papa nggak ada masalah. Kecuali bongkar besi sama aja menurut saya kok ya, bongkar besi itu ya semua kegiatan itu saling berhubungan. *Forklift* terus *Trucking*, EMKL, terus *Door* semua saling berhubungan untuk mempercepat katakan untuk produktivitas, Tingkat keamanan juga ya saling berhubungan. Kita *Foreman* ngingetin, pak habis ini mau hujan pak alatnya itu katakan *Exca* nya itu agak *Trouble* jadi kalau ambil nggak usah ke pinggir-pinggir, ke tengah saja jadi kita sama-sama ngingetin. Bapaknya sendiri ini juga kadang kan nggak tahu kalau sebagai *Crane* jadi sama-sama diingetin. Banyak mbak cuma ya garis besarnya itu saja.”

Narasumber 2 : “Termasuk kendala yang merugikan nggak ada disini.”

Lampiran 6 Data Mentah Wawancara 3

Informan 3

Narasumber : *Foreman 3*



Ikke : “Bagaimana kegiatan bongkar muat yang dilakukan di Terminal Jamrud ini?”

Narasumber : “Kalau hmmm sekarang sejak adanya HMC ini produktivitas bisa meningkat, produktivitas bongkar. Jadi memang secara umum biaya tambah tapi hasil produksi juga meningkat hasil bongkarnya.”

Ikke : “Apakah menurut ibu/bapak sendiri kegiatan bongkar muat di Terminal Jamrud ini sudah berjalan efektif?”

Narasumber : “Belum, terutama kalau *Start* jam kerja *Start*. Jadi tidak bisa *On Time* pukul 08.00 kemudian pukul 13.00 itu nggak bisa *On Time*. Rata-rata *Lost Time* nya 10 sampai 15 menit baru kerja jadi dari tempat istirahat jam 08.00 baru jalan atau ini mesin. Jadi secara umum dari jam kerja itu *Lost Time* rata-rata 10 sampai 15 menit.”

Ikke : “Hmm selain itu yang lain gitu pak apa cuma hanya jam kerja saja?”

Narasumber : “Hmm ini apa *Grab*”

Ikke : “Alat bongkar muat ini ya pak?”

Narasumber : “Ya alat bongkar kan kita ketergantungan dengan alat-alat. Kita kan kerjanya curah kering jadi ketergantungan kepada

alat terutama adalah *Grab*.”

Ikke : “Iya.”

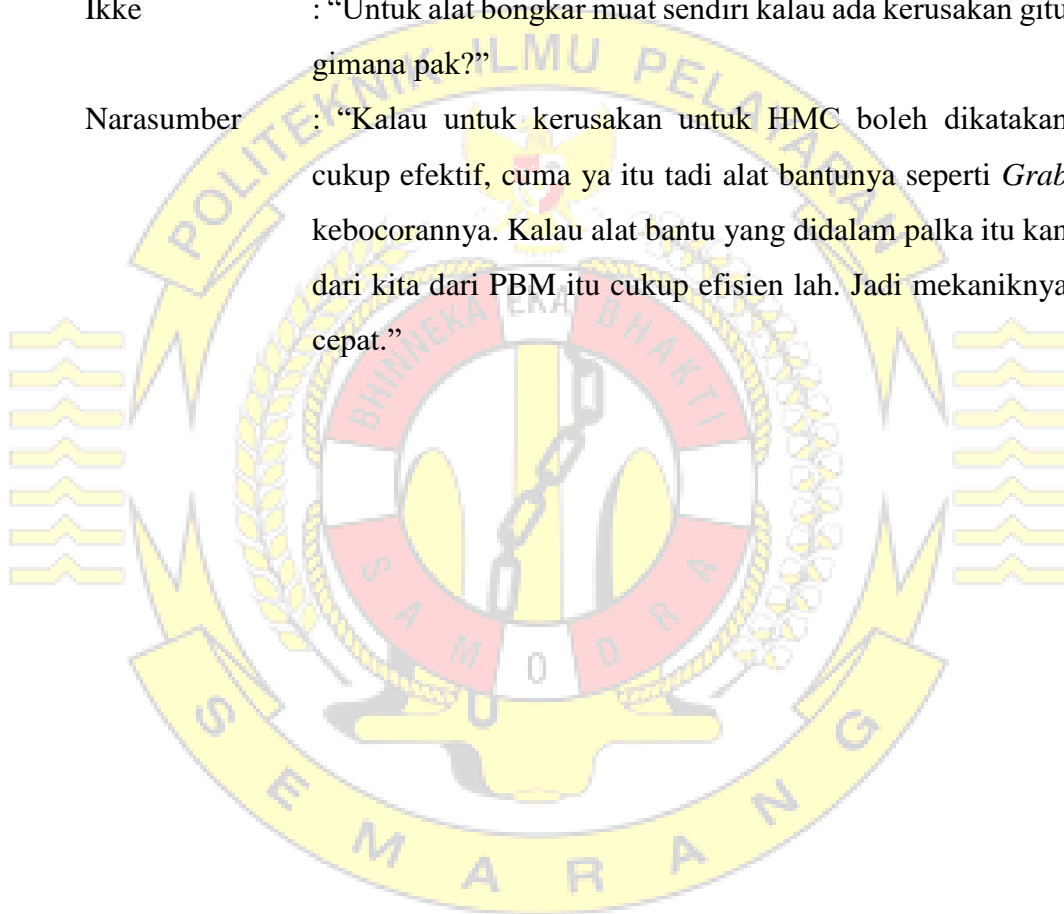
Narasumber : “*Grab* nya sangat terbatas sekali. Disamping sangat terbatas Tingkat kebocoran juga lumayan.”

Ikke : “Untuk kerusakan sendiri gimana pak kalau untuk alat bongkar muat?”

Narasumber : “Gimana?”

Ikke : “Untuk alat bongkar muat sendiri kalau ada kerusakan gitu gimana pak?”

Narasumber : “Kalau untuk kerusakan untuk HMC boleh dikatakan cukup efektif, cuma ya itu tadi alat bantu nya seperti *Grab* kebocorannya. Kalau alat yang didalam palka itu kan dari kita dari PBM itu cukup efisien lah. Jadi mekaniknya cepat.”



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Ikke Raditiaswini
2. Tempat, Tanggal Lahir : Jombang, 14 Januari 2001
3. NIT : 572011337589 K
4. Agama : Islam
5. Jenis Kelamin : Perempuan
6. Alamat :
Jalan Kemuning III, No. 92/B, RT. 002 RW. 002, Candimulyo, Jombang,
Jawa Timur, 61413
7. Golongan Darah : A
8. Nama Orang Tua :
 - a. Ayah : Capt. Indro Lumanto M.Mar
 - b. Ibu : Siti Nurul Nur Hidayati
9. Riwayat Pendidikan :
 - a. SD : SD Negeri Jombang 2 Jombang
 - b. SMP : SMP Negeri 6 Jombang
 - c. SMA : SMA Negeri 1 Jombang
 - d. Perguruan Tinggi : Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

10. Pengalaman Praktik Darat :
- a. Perusahaan : PT Pelindo Multi Terminal
Alamat :
Jl. Perak Timur No. 620 Perak Utara Pabean Cantikan Kota Surabaya,
Jawa Timur
Divisi : Operasional
Periode : 02 Agustus 2022-30 Juni 2023

