



**ANALISIS PELAYANAN BONGKAR MUATAN
STEEL COIL DI PT. PELABUHAN TANJUNG PRIOK**

SKRIPSI

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

Oleh

MOCHAMAD RIKZA HARNANG SETYO

572011327530 K

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

SEMARANG

2024

HALAMAN PERSETUJUAN

**“ANALISIS PELAYANAN BONGKAR MUATAN *STEEL COIL*
DI PT. PELABUHAN TANJUNG PRIOK”**

DISUSUN OLEH :

MOCHAMAD RIKZA HARNANG SETYO

NIT : 572011327530 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji

Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 03 Juli 2024

Dosen Pembimbing 1

Dosen Pembimbing II

Materi

Metodologi dan Penulisan



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

ERLI PUJANTO, S.E., M.M

Penata Tk. I (III/d)

Penata Muda Tk.I (III/b)

NIP. 19850731 200812 2 002

NIP. 19880420 201012 1 004

Mengetahui,

Ketua Program Studi

Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)



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

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19850731 200812 2 002

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "ANALISIS PELAYANAN BONGKAR MUATAN *STEEL COIL* DI PT. PELABUHAN TANJUNG PRIOK" karya,

Nama : Mochamad Rikza Harnang Setyo

NIT : 572011327530 K

Program Studi : D IV 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, 08 Juli* 2024

Semarang, *08 Juli 2024*

PENGUJI

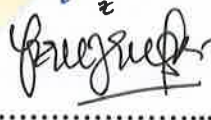
Penguji I Awel Suryadi, S.ST., M.Si.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19770525 200502 1 001



Penguji II Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19850731 200812 2 002



Penguji III Fitri Zuhriyah, S.Psi., M.Sc.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19840517 200912 2 001



Mengetahui dan Menyetujui
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 : Mochamad Rikza Harnang Setyo

NIT : 572011327530 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Skripsi dengan judul "ANALISIS PELAYANAN BONGKAR MUATAN **STEEL COIL** DI PT. PELABUHAN TANJUNG PRIOK" karya,

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya tulis ini.

Semarang, 03... Juli 2024

Yang membuat pernyataan,



Mochamad Rikza Harnang Setyo

572011327530 K

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto :

1. “Tidak Ada Yang Tidak Mungkin Jika Kita Bersungguh-Sungguh.”
2. “Tidak Ada Senjata Yang Paling Ampuh Di Dunia Ini Kecuali Do’a Kedua Orang Tua.”



Persembahan:

1. Kedua Orang Tua
2. PIP Semarang
3. PT. Pelabuhan Tanjung Priok

PRAKATA

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas segala rahmat, nikmat dan Karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan baik dan lancar. Skripsi ini mengambil judul **ANALISIS PELAYANAN BONGKAR MUATAN *STEEL COIL* DI PT. PELABUHAN TANJUNG PRIOK** dan penulisannya dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat mendapat gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Penulis selama magang sebagai taruna magang di PT. PELABUHAN TANJUNG PRIOK salah satu perusahaan yang bergerak di bidang usaha jasa *operator terminal non-petikemas* atau *multipurpose*. Dalam menyelesaikan penelitian ini tidak terlepas dari adanya dukungan motivasi dan bantuan dari berbagai pihak, maka dari itu perkenankanlah penulis menyampaikan rasa terima kasih kepada:

1. Bapak Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd. selaku Ketua Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK) Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dan Dosen Pembimbing Materi Skripsi.
3. Bapak Erli Pujianto, S.E., M.M selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan.

4. Seluruh dosen pengajar di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan berbagai ilmu kepada Taruna yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan ini.
5. Segenap *staff* dan civitas akademika di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, semua perwira dan PT. Pelabuhan Tanjung Priok yang telah membantu baik berupa material maupun moral serta ilmu yang bermanfaat untuk Taruna sebagai modal di masa depan.
6. Ayahanda Suharto dan Ibunda Tentrem serta keluarga tercinta yang telah memberikan semangat dan motivasi dalam bentuk moral spiritual maupun material kepada penulis sehingga bisa menjadi seperti sekarang.
7. Seluruh rekan-rekan Angkatan 57 yang telah menjadi saudara selama saya menjalani pendidikan di kampus Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang tercinta. Penulis menyadari dalam menyusun skripsi ini masih kurang dari sempurna. Untuk itu, diharapkan adanya kritik dan saran yang membangun dari berbagai pihak. Besar harapan penulis semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat khususnya bagi penulis, umumnya bagi semua pihak.

Semarang, 03 Juli 2024

Penulis



MOCHAMAD RIKZA HARNANG SETYO

572011327530 K

ABSTRAKSI

Setyo, Mochamad Rikza Harnang, 2024, NIT: 572011327530, “*Analisis Pelayanan Bongkar Muatan Steel Coil di PT. Pelabuhan Tanjung Priok*”, Skripsi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd. Pembimbing II: Erli Pujiyanto, S.E., M.M.

PT. Pelabuhan Tanjung Priok merupakan anak perusahaan dari PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) dan termasuk dalam perusahaan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak dalam bidang usaha jasa operasional kepelabuhanan. *Steel coil* menjadi salah satu komoditas muatan yang sering dibongkar di Pelabuhan Tanjung Priok dan masuk dalam layanan jasa bongkar muatan oleh PT. Pelabuhan Tanjung Priok. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui alur pelayanan bongkar muatan *steel coil* di PT. Pelabuhan Tanjung Priok, kendala dalam pelayanan, dan upaya yang dilakukan PT. Pelabuhan Tanjung Priok untuk menangani kendala dalam pelayanan bongkar muatan *steel coil*.

Metode dalam penelitian ini menggunakan deskriptif kualitatif. Sumber data diperoleh dengan kegiatan observasi, wawancara, dan dokumentasi yang dilakukan dengan *supervisor* departemen perencanaan dan pengendalian kapal dan barang, *assistant supervisor* departemen operasional lapangan, dan *supervisor* departemen *operator* alat bongkar muat serta studi pustaka terkait pengurusan dokumen bongkar muatan *steel coil*.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pelayanan pertama bongkar muatan *steel coil* dilaksanakan oleh departemen perencanaan dan pengendalian kapal dan barang berupa perencanaan alokasi dermaga untuk kapal dan proses melengkapi dokumen persyaratan bongkar muatan *steel coil*, kedua adalah layanan oleh departemen operasional lapangan berupa pelaksanaan bongkar muatan *steel coil* bersama PBM dan EMKL, ketiga adalah layanan oleh departemen *operator* alat bongkar muat berupa pengoperasian alat bongkar muat *GLC* dan *Forklift*. Kendala yang dihadapi yaitu keterlambatan proses melengkapi dokumen, keterlambatan kedatangan truk pengangkut, dan *trouble* mesin alat bongkar muat *GLC*. Upaya yang dilakukan PT. Pelabuhan Tanjung Priok untuk menangani kendala adalah dengan memberikan teguran atas keterlambatan pengurusan dokumen, melakukan penimbunan sementara *steel coil* dan koordinasi dengan *staff HSSE* dan *security* atas keterlambatan kedatangan truk pengangkut, dan membuat laporan ke PT. JPPI atas kerusakan alat bongkar muat *GLC*.

Kata Kunci: Pelayanan, Bongkar Muat, Steel Coil.

ABSTRACT

Setyo, Mochamad Rikza Harnang, 2024, NIT: 572011327530, “Analysis of Steel Coil unloading services at PT. Pelabuhan Tanjung Priok”, Thesis, Port and Shipping Management, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Supervisor I: Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd. Supervisor II: Erli Pujianto, S.E., M.M

PT. Pelabuhan Tanjung Priok is a subsidiary of PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) and is included in the State-Owned Enterprise (SOE) which is engaged in the port operational services business. Steel coil is one of the cargo commodities that are often unloaded at the Port of Tanjung Priok and included in the unloading services by PT. Pelabuhan Tanjung Priok. This study aims to determine the flow of steel coil loading and unloading services at PT. Pelabuhan Tanjung Priok, constraints in service, and efforts made by PT. Pelabuhan Tanjung Priok to handle the constraints in the service of loading and unloading steel coil.

Methods in this study using descriptive qualitative. The data source was obtained by observation, interview, and documentation activities conducted with the supervisor of the planning and control department of ships and goods, assistant supervisor of the field operations department, and supervisor of the loading and unloading equipment operator department as well as literature studies related to handling steel coil loading and unloading documents.

The results of this study indicate that the first service of steel coil loading and unloading is carried out by the department of planning and control of ships and goods in the form of berthing allocation planning for ships and the process of completing the steel coil loading and unloading requirements document, the second is the service by the field operations department in the form of the implementation of steel coil loading and unloading with PBM and EMKL, the third is the service by the department of loading and unloading equipment operators in the form of GLC and Forklift loading and unloading equipment operations. The obstacles faced are delays in the process of completing documents, delays in the arrival of transport trucks, and trouble loading and unloading GLC machines. Efforts made by PT. Pelabuhan Tanjung Priok to deal with obstacles is to give a reprimand for the delay in document processing, temporary stockpiling of steel coil and coordination with HSSE staff and security for the delay in the arrival of transport trucks, and make a report to PT. JPPI for damage to GLC loading and unloading equipment.

Keywords: Servicing, Loading And Unloading, Steel Coil.

DAFTAR ISI

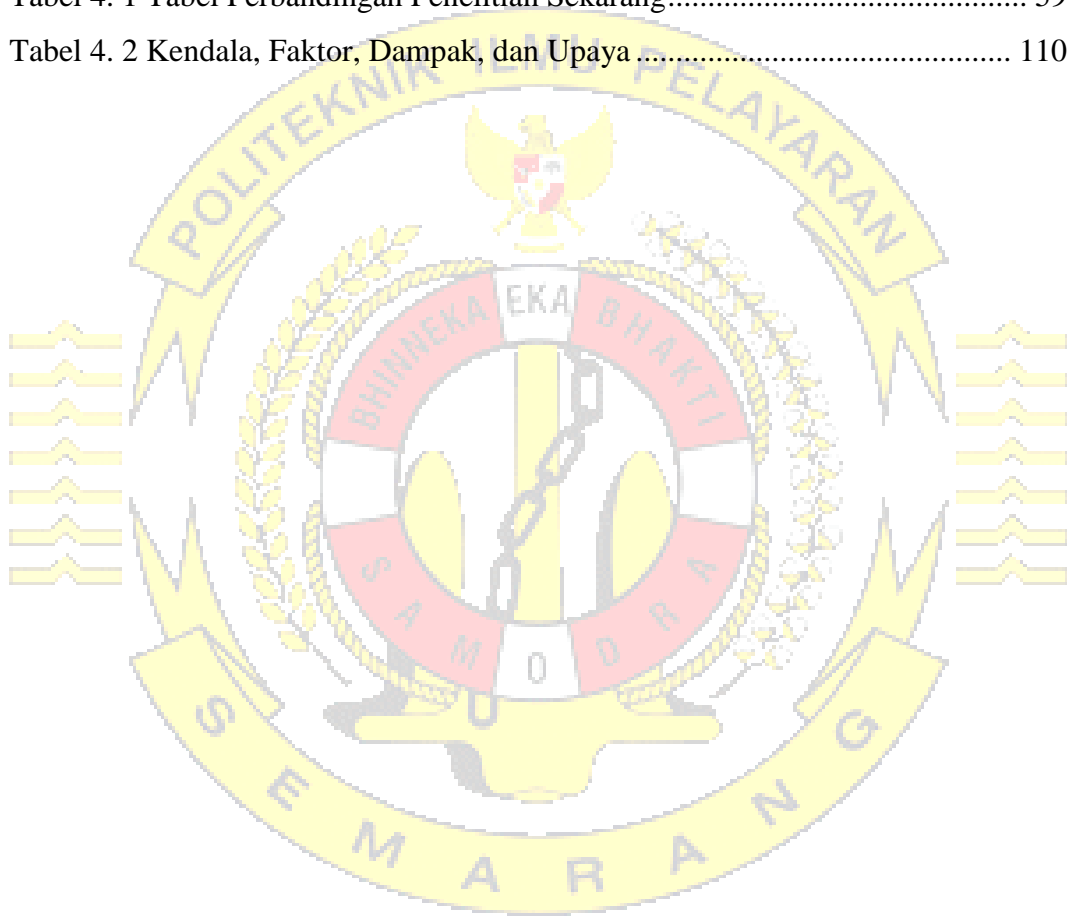
HALAMAN PERSETUJUAN.....	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iii
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	iv
PRAKATA.....	v
ABSTRAKSI.....	vii
<i>ABSTRACT</i>	viii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
BAB I. PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Fokus Penelitian.....	4
C. Rumusan Masalah.....	5
D. Tujuan Penelitian.....	5
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	5
BAB II. KAJIAN TEORI.....	7
A. Deskripsi Teori.....	7
B. Kerangka Penelitian.....	26
BAB III. METODE PENELITIAN.....	28
A. Metode Penelitian.....	28
B. Tempat Penelitian.....	29
C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan.....	30
D. Teknik Pengumpulan Data.....	35
E. Instrumen Penelitian.....	41
F. Teknik Analisis Data Kualitatif.....	49
G. Pengujian Keabsahan Data.....	52
BAB IV. HASIL PENELITIAN.....	57

A. Gambaran Konteks Penelitian.....	57
B. Deskripsi Data.....	61
C. Temuan.....	71
D. Pembahasan Hasil Penelitian	96
BAB V. SIMPULAN DAN SARAN	112
A. Simpulan	112
B. Keterbatasan Penelitian.....	115
C. Saran.....	115
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN-LAMPIRAN	
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	



DAFTAR TABEL

Tabel 3. 1 Pedoman Observasi.....	42
Tabel 3. 2 Pedoman Wawancara.....	43
Tabel 3. 3 Pedoman Studi Dokumentasi.....	45
Tabel 3. 4 Pedoman Studi Dokumentasi.....	46
Tabel 3. 5 Pedoman Studi Pustaka.....	47
Tabel 4. 1 Tabel Perbandingan Penelitian Sekarang.....	59
Tabel 4. 2 Kendala, Faktor, Dampak, dan Upaya.....	110



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Kegiatan Stevedoring	16
Gambar 2. 2 Kegiatan Cargodoring	17
Gambar 2. 3 Kegiatan Receiving/Delivery	18
Gambar 2. 4 Kerangka Penelitian	27
Gambar 3. 1 Triangulasi Teknik	54
Gambar 3. 2 Triangulasi Sumber Data.....	55
Gambar 4. 1 Kantor PT. Pelabuhan Tanjung Priok	63
Gambar 4. 2 Struktur Organisasi PT. Pelabuhan Tanjung Priok	65
Gambar 4. 3 Struktur Organisasi PT. Pelabuhan Tanjung Priok	66
Gambar 4. 4 Cek List Verifikasi Data Kapal	75
Gambar 4. 5 Proses Perubahan <i>Line Up</i>	77
Gambar 4. 6 <i>Staff</i> Departemen Operasional Lapangan.....	80
Gambar 4. 7 Persiapan dan Koordinasi antara Departemen Operasional Lapangan, PBM, dan Perusahaan EMKL.....	81
Gambar 4. 8 Proses Kapal Sandar di Dermaga.....	82
Gambar 4. 9 <i>Chief Checker</i> Melaksanakan Konfirmasi	83
Gambar 4. 10 Proses Bongkar Muatan <i>Steel Coil</i>	84
Gambar 4. 11 Penandatanganan dan Stempel Dokumen Bongkar Muatan <i>Steel Coil</i> oleh <i>Chief Officer</i> Kapal	86
Gambar 4. 12 Masuknya Truk Pengangkut Milik Perusahaan	87
Gambar 4. 13 Kepadatan Kendaraan Truk Pengangkut.....	88
Gambar 4. 14 Persiapan Pengeluaran Barang <i>Steel Coil</i>	89
Gambar 4. 15 Truk Pengangkut Keluar dari	90
Gambar 4. 16 <i>Briefing</i> Persiapan Alat Bongkar Muat	92
Gambar 4. 17 Alat Bongkar Muat <i>Gantry Luffing Crane</i>	93
Gambar 4. 18 Pengoperasian Alat Bongkar Muat	93
Gambar 4. 19 Pengecekan Terjadinya <i>Trouble</i> Mesin.....	94
Gambar 4. 20 Pengangkutan Barang <i>Steel Coil</i> dari.....	95
Gambar 4. 21 Diagram Rangkuman Pelayanan Bongkar Muatan <i>Steel Coil</i>	106

DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN 1 Hasil Wawancara	120
LAMPIRAN 2 <i>Line Up</i> Perencanaan Alokasi Dermaga Untuk Kapal	128
LAMPIRAN 3 Kesepakatan Kerja Kegiatan Operasional Bongkar Muat	129
LAMPIRAN 4 Dokumen Uang Pertanggungan (UPER)	130
LAMPIRAN 5 <i>Manifest</i> atau <i>BC 1.1</i>	131
LAMPIRAN 6 Rencana Kegiatan Bongkar Muat	132
LAMPIRAN 7 Permohonan Perusahaan Bongkar Muat	133
LAMPIRAN 8 Permohonan Perusahaan Pelayaran	134
LAMPIRAN 9 <i>Stowage Plan</i>	135
LAMPIRAN 10 Cek List Verifikasi Data Kapal	136
LAMPIRAN 11 Dokumen Izin <i>Trucklossing</i>	137
LAMPIRAN 12 Dokumen Surat Jalan	138
LAMPIRAN 13 <i>Ship and Cargo Information Check List</i>	139
LAMPIRAN 14 <i>Daily Report of Discharged/Loading</i>	140
LAMPIRAN 15 <i>Time Sheet</i>	141
LAMPIRAN 16 <i>Labour Time Sheet</i>	142
LAMPIRAN 17 <i>Tally Sheet Discharge/loading</i>	143
LAMPIRAN 18 <i>Statement of Fact</i>	144
LAMPIRAN 19 <i>Manifest</i>	145
LAMPIRAN 20 <i>Manifest BC 1.1</i>	146
LAMPIRAN 21 <i>Statement of Using GLC</i>	147
LAMPIRAN 22 Dokumentasi Penelitian Departemen <i>Operator</i> Alat Bongkar Muat	148
LAMPIRAN 23 Dokumentasi Penelitian Departemen Operasional Lapangan ..	149
LAMPIRAN 24 Dokumentasi Penelitian Departemen Perencanaan dan Pengendalian Kapal dan Barang	150

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pelabuhan memegang peran yang sangat penting dalam suatu sistem transportasi di wilayah perairan, termasuk sungai, danau, dan laut. Indonesia sebagai negara kepulauan, pelabuhan menjadi hal penting dalam kemajuan perekonomian Indonesia (Ladesi dan Afriyanto, 2020). Berdasarkan kedudukan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama Indonesia mempunyai 4 pelabuhan yang dijadikan sebagai pelabuhan utama, yaitu Pelabuhan Tanjung Priok, Pelabuhan Tanjung Perak, Pelabuhan Belawan, dan Pelabuhan Makassar. Salah satu pelabuhan utama yang menjadi poros perekonomian Indonesia adalah Pelabuhan Tanjung Priok yang menjadi salah satu pelabuhan utama, yang terletak di Jakarta dan menjadi sarana lalu lintas dan kegiatan bongkar muat. Menurut UU Nomor 17 Tahun 2008 dan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang tatanan kepelabuhan nasional, dan menurut hierarkinya, Pelabuhan Tanjung Priok menjadi pelabuhan utama yang menjadi tulang punggung pembangunan perekonomian nasional.

Pelabuhan Tanjung Priok adalah pelabuhan terbesar dan tersibuk di Indonesia yang terletak di Jakarta Utara. Pelabuhan ini berfungsi sebagai pintu gerbang kegiatan ekspor dan impor. Pada akhir abad ke-19, dibangun Pelabuhan Tanjung Priok sebagai hasil keputusan pemerintah kolonial Belanda. Keputusan tersebut diambil karena pelabuhan yang sudah ada,

seperti Pelabuhan Sunda Kelapa, tidak dapat mengakomodasi kapal-kapal besar yang tiba dari berbagai penjuru dunia. Pelabuhan umumnya digunakan sebagai fasilitas untuk menerima kapal dan mengalihkan barang serta penumpang ke area pesisir laut, sungai, atau danau. Pelabuhan menyediakan layanan bongkar muat barang dan naik turunnya penumpang dari kapal. Kegiatan bongkar muatan di pelabuhan didukung dengan fasilitas dan infrastruktur yang saling berkaitan. Fasilitas yang tersedia di pelabuhan seperti dermaga, alat bongkar muat, lapangan penumpukan, dan gudang berikat, menjadi penunjang kegiatan bongkar muatan yang lebih efisien.

PT. Pelabuhan Tanjung Priok adalah anak perusahaan dari PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) dan termasuk dalam Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak dalam bidang usaha jasa operasional kepelabuhan. PT. Pelabuhan Tanjung Priok mempunyai ratusan pelanggan yang umumnya dari perusahaan pengiriman barang dan perusahaan pemilik barang yang menggunakan pengiriman jalur laut. Perkembangan dari tahun ke tahun PT. Pelabuhan Tanjung Priok selalu membangun fasilitas baru dan utilitas yang efisien. Pembangunan selalu disesuaikan dengan kemajuan pelabuhan dan kebutuhan pelanggan dalam menggunakan layanan jasa kepelabuhan. Hal ini berjalan selaras dengan dukungan pemerintah terhadap realisasi program pembangunan luas Pelabuhan Tanjung Priok di era meningkatnya perdagangan internasional. Strategi kualitas telah dijalankan oleh PT. Pelabuhan Tanjung Priok, dengan fasilitas yang kompeten, kreatif, dan ditingkatkan untuk memenuhi kebutuhan pelanggan yang berkesinambungan.

Ada banyak komoditi atau barang yang masuk dalam kegiatan bongkar muat di PT. Pelabuhan Tanjung Priok seperti petikemas, curah cair, curah kering, kendaraan, dan *general cargo*. *Steel coil* menjadi barang muatan yang sering masuk ke Pelabuhan Tanjung Priok, dari realisasi data tahun 2012, *throughput* komoditi *steel coil* di Pelabuhan Tanjung Priok mencapai 1,8 Juta Ton atau 191.645 Unit, *steel coil* masuk dalam layanan jasa bongkar muat oleh PT. Pelabuhan Tanjung Priok. *Steel coil* sendiri merupakan gulungan baja tipis yang dapat digunakan dalam berbagai keperluan industri. *Steel coil* memiliki proses pembuatan yang melibatkan proses penggulangan baja pada suhu tinggi. dan *steel coil* ini digunakan di berbagai industri seperti industri konstruksi, otomotif, dan produksi peralatan. *Steel coil* dibuat dari beragam material, seperti baja, karbon, baja tahan karat, dan aluminium. Pemilihan jenis dari bahan dasar produksi menyesuaikan dengan kebutuhan dan keperluan penggunaan *steel coil* tersebut. Adapaun jenis-jenis *steel coil* yang sering digunakan, antara lain *Cold Rolled Steel Coils (CRSC)*, *Hot Rolled Steel Coils (HRSC)*, dan *Coated Steel Coils (CSC)*. Oleh karena itu dalam kegiatan bongkar dan pendistribusian *steel coil* harus melalui alur dan standar pelayanan yang baik.

Menurut Vivian Karim Ladesi, et al (2022) kegiatan bongkar muatan (*stevedoring*) adalah proses bongkar muatan barang dari kapal ke dermaga atau langsung ke truk pengangkut. Pada saat kegiatan bongkar muatan barang, menggunakan alat pendukung dari sisi darat atau dermaga seperti *Harbour Mobile Crane (HMC)* dan *Gantry Luffing Crane (GLC)* yang bekerja dengan

teknis katrol untuk menurunkan barang dari atas kapal ke dermaga ataupun ke atas truk pengangkut secara langsung. Kegiatan bongkar muatan dapat dimulai ketika kapal sudah dalam posisi sandar di dermaga.

Dalam kegiatan bongkar muatan *steel coil* di PT. Pelabuhan Tanjung Priok tidak jarang muncul suatu hambatan, seperti keterlambatan proses administrasi kepelabuhan, terlambatnya truk pengangkut tiba di pelabuhan, dan adanya kerusakan pada alat atau fasilitas bongkar muat. Kendala tersebut muncul dalam proses bongkar muatan *steel coil* yang menghambat kegiatan untuk membongkar komoditi *steel coil*. Kendala-kendala tersebut dapat berdampak pada efektivitas kegiatan bongkar muatan menjadi terhambat dan meningkatkan resiko terjadinya keterlambatan pemuatan dan kerugian para pengguna jasa serta pemilik barang.

Berdasarkan uraian di atas, penulis tertarik untuk mengangkat judul penelitian:

“Analisis Pelayanan Bongkar Muatan *Steel Coil* di PT. Pelabuhan Tanjung Priok”

B. Fokus Penelitian

Penelitian ini fokus pada alur pelayanan bongkar komoditi *steel coil* secara lengkap di PT. Pelabuhan Tanjung Priok, beserta upaya dan tanggung jawab yang dilakukan PT. Pelabuhan Tanjung Priok untuk menangani kendala yang terjadi. Untuk mencegah pembahasan yang melebar dan rancu dari ide permasalahan dalam penelitian ini, maka penulis mengatur batasan ruang lingkup penelitian. Lingkup Masalah dalam penelitian ini akan fokus pada

alur proses pelayanan bongkar *steel coil* dengan sistem *Truck Lossing (TL)* dan bukan dengan sistem *Non-Truck Lossing (Non TL)*.

C. Rumusan Masalah

1. Bagaimana proses bongkar muatan *steel coil* di PT. Pelabuhan Tanjung Priok?
2. Apa saja kendala dalam pelayanan bongkar muatan *steel coil* di PT. Pelabuhan Tanjung Priok?
3. Apa upaya yang dilakukan oleh PT. Pelabuhan Tanjung Priok untuk menangani kendala dalam pelayanan bongkar muatan *steel coil*?

D. Tujuan Penelitian

Dalam penelitian ini ditetapkan tujuan agar penelitian dapat bermanfaat. Adapun tujuan penelitian yang ingin dicapai, sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui alur pelayanan bongkar muatan *steel coil* di PT. Pelabuhan Tanjung Priok.
2. Untuk mengetahui kendala dalam pelayanan bongkar muatan *steel coil* di PT. Pelabuhan Tanjung Priok.
3. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan oleh PT. Pelabuhan Tanjung Priok untuk menangani kendala dalam pelayanan bongkar muatan *steel coil*.

E. Manfaat Hasil Penelitian

Manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

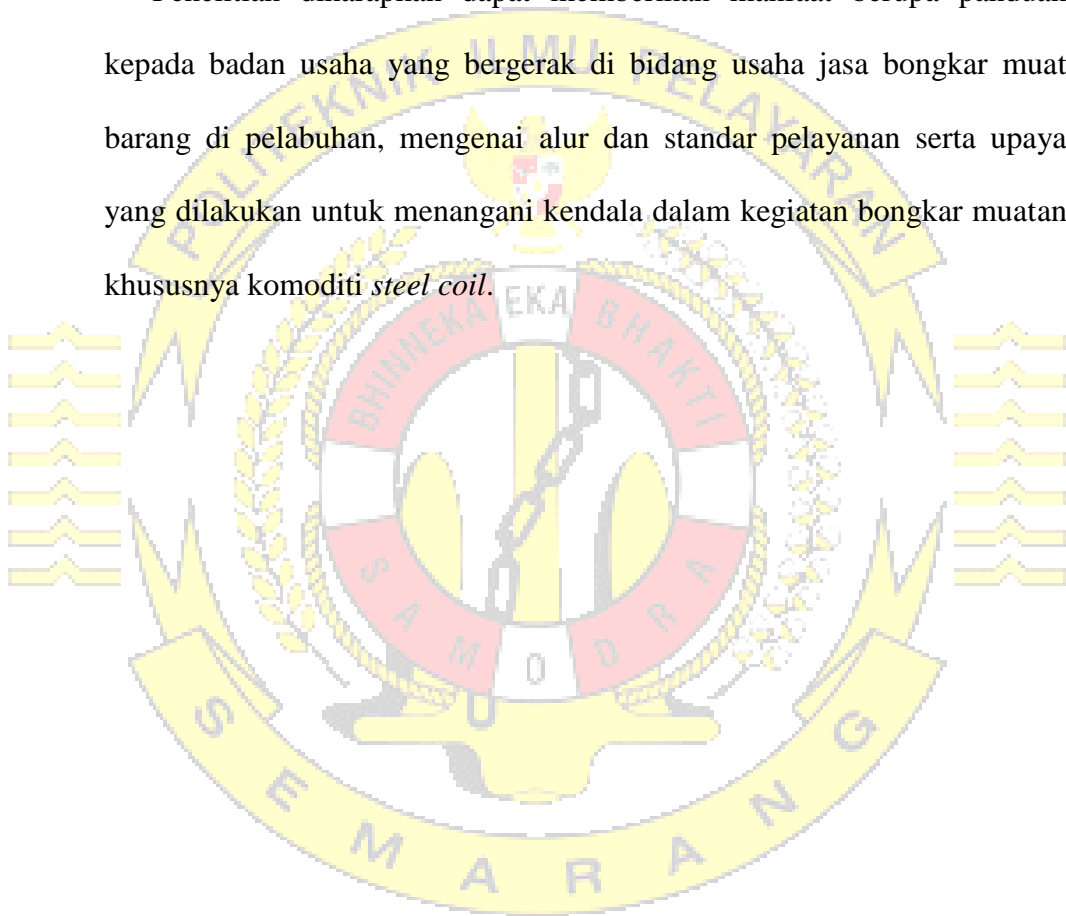
1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi pembaca

baik itu taruna dan taruni dari perguruan tinggi pelayaran ataupun mahasiswa umum mengenai alur pelayanan bongkar muatan *steel coil*, dan memberikan manfaat sebagai acuan untuk penelitian selanjutnya tentang pelayanan bongkar muatan *steel coil*.

2. Manfaat Praktis

Penelitian diharapkan dapat memberikan manfaat berupa panduan kepada badan usaha yang bergerak di bidang usaha jasa bongkar muat barang di pelabuhan, mengenai alur dan standar pelayanan serta upaya yang dilakukan untuk menangani kendala dalam kegiatan bongkar muatan khususnya komoditi *steel coil*.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Dalam penulisan dan penyusunan skripsi ini, penulis mencari informasi dan teori secara tertulis maupun teori. Adapun informasi dan teori dari hasil penelitian yang relevan dengan permasalahan yang sedang diteliti. Sumber dalam penyusunan skripsi ini diperoleh melalui buku, jurnal, undang-undang (UU), ataupun pendapat dan teori dari para ahli yang memiliki hubungan dengan pokok pembahasan dan permasalahan yang sedang diteliti.

1. Analisis

Analisis adalah proses pemecahan suatu subjek menjadi bagian-bagian yang berbeda, disertai dengan pemeriksaan mendalam terhadap setiap bagian dan keterkaitan antar bagian tersebut. Hal ini dilakukan dengan tujuan memperoleh pemahaman yang akurat mengenai makna keseluruhan dari suatu hal. Dengan menguraikan subjek pada tingkat yang lebih terperinci, analisis memungkinkan kita untuk mengeksplorasi hubungan dan interaksi antar bagian-bagian tersebut, sehingga mendapatkan gambaran yang lebih komprehensif tentang signifikansi keseluruhan. (Emiraldy Nirvadimahsa, 2021)

Menurut Syahidin dan Adnan (2022) analisis adalah suatu rangkaian kegiatan, aktivitas, dan proses yang saling terkait dan dilakukan secara bersinergi untuk mengidentifikasi, memahami, dan menyelesaikan masalah atau memecah komponen suatu subjek menjadi rincian yang lebih

terperinci. Dalam proses analisis, informasi atau data diurai menjadi bagian-bagian kecil untuk memperoleh wawasan yang lebih mendalam. Setelah itu, hasil analisis tersebut digabungkan kembali dan dievaluasi secara menyeluruh, sehingga memungkinkan penarikan kesimpulan atau pemahaman yang lebih komprehensif mengenai suatu topik atau situasi. Dengan demikian, analisis melibatkan pemecahan masalah dan pemahaman yang lebih mendalam melalui langkah-langkah sistematis dan terorganisir. Sedangkan menurut Di Wang, et al (2020) analisis memiliki peranan penting dalam berbagai disiplin ilmu, termasuk ilmu komputer, kedokteran, dan bisnis. Proses ini mencakup pemeriksaan dan evaluasi data atau informasi secara sistematis guna menghasilkan pemahaman yang signifikan dan mendukung pengambilan keputusan yang berbasis informasi.

Dari ketiga teori di atas, dapat penulis simpulkan bahwa analisis merupakan suatu proses yang melibatkan pemecahan suatu subjek menjadi bagian-bagian yang lebih kecil, diikuti dengan pemeriksaan mendalam terhadap setiap bagian dan hubungannya. Tujuan utama dari analisis adalah memperoleh pemahaman yang akurat mengenai makna keseluruhan dari suatu hal. Melalui langkah-langkah sistematis, seperti organisasi data, pembagian ke dalam unit-unit, sintesis informasi, dan pembuatan kesimpulan, analisis memungkinkan untuk mengeksplorasi dan memahami hubungan serta interaksi antar bagian-bagian. Hasil analisis ini dapat disajikan secara komprehensif, memudahkan pemahaman dan memberikan

informasi yang bermakna kepada orang lain.

2. Pelayanan

Menurut Dila Erlianti (2019) pelayanan dapat diartikan sebagai tindakan yang dilakukan oleh individu, kelompok, atau organisasi, baik secara langsung maupun tidak langsung, dengan tujuan memenuhi kebutuhan orang lain. Pelayanan sendiri dapat dilaksanakan dalam berbagai konteks, termasuk di bidang bisnis, pemerintahan, kesehatan, pendidikan, dan sektor lainnya. Adapun pengertian lain dari pelayanan adalah sebuah kemudahan fasilitas yang diberikan dan didapatkan dalam jual beli barang atau jasa. Menurut Fitro Darwis, et al (2021) pelayanan merupakan serangkaian aktivitas yang melibatkan interaksi antara individu atau organisasi penyedia layanan dan konsumen, baik secara langsung maupun tidak langsung. Proses ini bertujuan memberikan nilai tambah dan memastikan kepuasan konsumen terhadap pelayanan yang diberikan.

Menurut Fadillah dan Haryanti (2021) sebuah pelayanan memerlukan standar kualitas, agar sebuah pelayanan yang didapatkan oleh individu atau organisasi dapat disebut sebagai pelayanan yang prima. Pelayanan yang prima tentu akan menjadi nilai positif yang akan didapatkan oleh penyedia layanan dari konsumen atau pelanggan. Adapun indikator-indikator kualitas pelayanan dalam penelitian ini diantaranya:

- a. Keandalan (*Reliability*): Kemampuan untuk memberikan pelayanan sesuai dengan janji yang telah diberikan.
- b. Responsivitas (*Responsiveness*): Tanggapan karyawan dalam

membantu pelanggan dengan memberikan pelayanan yang cepat dan tanggap, termasuk kesigapan dalam melayani pelanggan, kecepatan transaksi, dan penanganan terhadap keluhan pelanggan.

c. Jaminan (*Assurance*): Melibatkan kemampuan karyawan dalam pengetahuan produk yang akurat, kualitas keramahan, kesopanan, dan perhatian dalam memberikan pelayanan. Juga mencakup keterampilan memberikan informasi, kemampuan membangun kepercayaan pelanggan, dan memberikan rasa aman dalam memanfaatkan jasa yang ditawarkan.

d. Empati (*Empathy*): Menunjukkan perhatian yang diberikan oleh karyawan kepada pelanggan, seperti kemampuan berkomunikasi, keterjangkauan perusahaan, dan upaya perusahaan untuk memahami kebutuhan serta keinginan pelanggan.

Dari ketiga teori di atas, dapat penulis simpulkan bahwa pelayanan merupakan suatu tindakan yang dilakukan individu, kelompok, atau organisasi dalam memenuhi kebutuhan orang lain. Pelayanan dapat berlangsung dalam berbagai konteks seperti kegiatan bisnis, pemerintahan, kesehatan, pendidikan, dan sektor lainnya. Dalam konteks jual dan beli barang atau jasa, pelayanan juga dapat diartikan sebagai sebuah kemudahan fasilitas yang diberikan. Proses pelayanan melibatkan interaksi antara penyedia layanan dan konsumen, baik secara langsung maupun tidak langsung. Tujuan utama dari proses ini adalah memberikan nilai tambah dan memastikan kepuasan konsumen terhadap pelayanan yang

diberikan. Pelayanan yang berkualitas prima menjadi kunci penting dalam mencapai tujuan tersebut. Standar kualitas sangat diperlukan dalam memberikan pelayanan agar dapat dianggap sebagai pelayanan yang prima. Penerapan standar kualitas ini akan menciptakan pengalaman positif bagi konsumen atau pengguna jasa.

3. Definisi Bongkar Muat

Kegiatan pada suatu kepelabuhanan utamanya adalah kegiatan bongkar muat. Dalam kegiatan bongkar muat baik itu bongkar muat barang, bongkar muat penumpang (*Embarkasi* dan *Debarkasi*), dan bongkar muat hewan yang berlangsung di Pelabuhan. Bongkar muat menjadi tolak ukur sebuah pelabuhan beroperasi dengan efektif atau tidak. Menurut Hatta dan Syamsuddin (2019) kegiatan dalam bongkar muat barang atau penumpang di pelabuhan dari dan ke kapal pada dasarnya adalah salah satu mata rantai yang penting dalam kegiatan pengangkutan dengan jalur laut atau perairan, bongkar muat barang dari dan ke kapal dapat dirumuskan sebagai pekerjaan menurunkan atau membongkar barang dari atas dek atau palka kapal dan menemukannya di dermaga atau dalam tongkang, atau sebaliknya, mengangkat atau memuat barang dari dermaga atau dari dalam tongkang dan menemukannya kembali ke atas dek atau dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal sebagai alat bongkar muatnya.

Dari penjelasan tentang kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan di atas, dapat disimpulkan bahwa pada dasarnya bongkar muat barang adalah proses pemindahan barang dari kapal pengangkut ke dermaga atau

tongkang, dan sebaliknya, dari dermaga atau tongkang ke atas dek kapal pengangkut. Ini merupakan kegiatan pemindahan barang dalam proses bongkar muat.

Menurut Bambang Suryantoro, et al (2020) proses bongkar muat melibatkan pengambilan barang-barang impor atau barang yang akan dipindahkan antar pulau atau *interinsuler* dari kapal menggunakan *crane* dan *sling*. Barang tersebut dibongkar ke daratan terdekat di sekitar kapal bersandar, yang biasanya disebut sebagai dermaga. Setelah itu, menggunakan alat seperti lori, *forklift*, atau kereta dorong, barang dimasukkan dan diatur di dalam gudang terdekat yang telah ditetapkan dan diatur oleh *administrator* pelabuhan. Sebaliknya, kegiatan muat melibatkan proses memasukkan barang ke kapal untuk pengiriman atau pindah antar lokasi. Dalam pelaksanaan bongkar muat terdapat istilah-istilah yang digunakan untuk menyebutkan proses kegiatan bongkar muat yang sedang dilaksanakan. Hal ini dimaksudkan sebagai dasar komunikasi pada saat kegiatan bongkar muat, istilah-istilah ini biasa diambil dari bahasa maritim atau pelayaran. Istilah-istilah bongkar muat tersebut sebagai berikut:

- a. *Shifting* adalah kegiatan memindahkan muatan dari dalam palka kapal yang sama atau ke palka yang berbeda, ataupun melewati darat.
- b. *Lashing/Unlashing* adalah kegiatan mengikat atau memperkuat muatan dan atau melepaskan pengikat atau penguat barang yang diangkut kapal.

- c. *Dunnaging* adalah kegiatan memasang alas atau pemisah antar muatan baik itu muatan sejenis ataupun beda jenis (*dunnage/separation*).
- d. *Sweeping* adalah sebuah kegiatan mengumpulkan sisa-sisa muatan yang tercecer di area kegiatan bongkar muat.
- e. *Bagging/Unbagging* adalah kegiatan memasukkan atau mengemas muatan curah ke dalam tas karung atau sebaliknya.
- f. *Restowage* adalah kegiatan menyusun kembali ke barang atau muatan dalam palka kapal.
- g. *Sorting* adalah kegiatan dalam kerja memilih atau memisahkan muatan yang bercampur dengan muatan lain atau muatan yang rusak.
- h. *Trimming* adalah pekerjaan meratakan muatan di dalam palka kapal yang biasa dikerjakan oleh *operator* alat bongkar muat.
- i. *Cleaning* adalah kegiatan membersihkan palka kapal setelah bongkar muatan.
- j. *Overbrenge* (perpindahan lokasi) adalah kegiatan memindahkan barang dari lapangan penumpukan atau gudang yang satu ke lapangan penumpukan atau gudang yang lain di dalam wilayah pelabuhan atau dari *ship side* ke gudang penumpukan khusus.
- k. Peralatan bongkar muat *non-mekanik* adalah alat yang penting dalam menunjang pekerjaan kegiatan bongkar muat yang meliputi jala-jala lambung kapal (*shipside net*), tali rami manila (*rope sling*), tali baja (*wire sling*), jala-jala manila (*rope net*), jala-jala lambung kapal (*wire net*), gerobak dorong, dan palet.

- l. *Stevedore* adalah individu atau kelompok yang bertanggung jawab untuk melaksanakan, merencanakan, dan mengendalikan kegiatan bongkar muat di atas kapal.
- m. *Quay supervisor* adalah petugas yang bertanggung jawab atas pengawasan kegiatan operasional bongkar muat barang di dermaga dan memantau kondisi barang hingga mencapai tempat penyimpanan atau penimbunan dan kegiatan sebaliknya.
- n. *Tally Clerk* adalah pelaksana yang melakukan perhitungan dan mencatat jumlah, merek, dan kondisi setiap pergerakan barang berdasarkan dokumen serta pembuatan laporan.
- o. *Foreman* adalah pelaksana dan pengendali kegiatan operasional bongkar muat dari dan ke kapal sampai ke tempat penumpukan barang atau sebaliknya dan membuat laporan periodik mengenai hasil kegiatan bongkar muat.
- p. *Mistry* adalah pelaksana yang bertanggung jawab untuk memperbaiki kemasan barang dalam kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan penerimaan (*receiving*) / penyerahan (*delivery*).
- q. Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) merujuk kepada semua tenaga kerja yang terdaftar di pelabuhan setempat yang melakukan pekerjaan bongkar muat di pelabuhan.

Pelaksanaan bongkar muat telah diatur dalam Pasal 2 UU No PM Menteri Perhubungan No. 60 Tahun 2014 yang menjelaskan bongkar muat adalah kegiatan operasi komersial yang terdiri atas kegiatan memuat dan

menurunkan barang dari dan ke kapal di dermaga pelabuhan yang prosesnya terdiri atas kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery* dengan badan usaha yang sudah memegang izin dan berdiri sebagai layanan usaha bongkar muat. Proses bongkar muat dilaksanakan dengan menggunakan berbagai alat bongkar muat yang memenuhi klasifikasi yang sesuai dengan muatan atau barang yang akan di muat atau di bongkar di dermaga pelabuhan. Kegiatan bongkar muat dilaksanakan oleh tenaga kerja yang disebut Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) yang memenuhi klasifikasi dan standar perusahaan.

4. Proses Bongkar Muat

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran serta Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 152 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke kapal menjelaskan bahwa, pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal sandar, naik dan turun penumpang, dan bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. Usaha Bongkar Muat Barang merupakan kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang meliputi kegiatan berikut:

a. Stevedoring

Adalah kegiatan membongkar atau menurunkan barang dari kapal ke dermaga / tongkang / truk dan atau kegiatan memuat barang dari dermaga / tongkang / truk ke kapal atau atas palka kapal dengan alat bongkar muat derek kapal atau derek darat yang biasa disebut dengan *crane*.



Gambar 2. 1 Kegiatan *Stevedoring*

Sumber: Dokumentasi Pribadi

b. Cargodoring

Adalah kegiatan melepaskan barang dari tali atau jala-jala (*ex tackle*) di dermaga dan mengangkut dari dermaga pelabuhan menuju ke lapangan penumpukan atau gudang penumpukan khusus, yang selanjutnya dilakukan penyusunan barang di gudang atau lapangan penumpukan. Pelaksanaan kegiatan *cargodoring* dilaksanakan oleh para Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) yang umunya sudah tergabung dengan perusahaan layanan jasa bongkar muat itu sendiri.

Kegiatan *cargodoring* di lapangan penumpukan ini menggunakan alat bongkar muat seperti *Gantry Luffing Crane (GLC)*, *Harbour Mobile Crane (HMC)*, dan *Forklift*. Sedangkan dalam kegiatan *cargodoring* di gudang menggunakan alat bongkar muat seperti *Forklift* dan *Overhead Crane*.



Gambar 2. 2 Kegiatan *Cargodoring*

Sumber: Dokumentasi Pribadi

c. Receiving/Delivery

Adalah kegiatan memindahkan barang dari lapangan penumpukan atau gudang penumpukan khusus dan menyerahkannya sampai tersusun di atas kendaraan pengangkut di pintu gudang atau lapangan penumpukan atau sebaliknya. Lizak Utama dan Rachman (2020) menyebutkan pekerjaan *delivery* adalah sebuah pekerjaan pengambilan barang, muatan, atau *container* dari gudang atau lapangan penumpukan terbuka yang dilanjutkan dengan penyusunan di atas kendaraan pengangkut hingga kendaraan keluar dari kawasan

pelabuhan atau sebaliknya. Sedangkan *receiving* adalah sebuah pekerjaan menerima barang dari atas kendaraan (*truck*) untuk dilakukannya penimbunan di gudang atau di lapangan penumpukan, yang berguna sebagai efisiensi waktu dan tempat pada saat kegiatan bongkar muat barang di area dermaga pelabuhan untuk menghindari terjadinya gangguan di area dermaga pelabuhan.



Gambar 2. 3 Kegiatan *Receiving/Delivery*

Sumber: Dokumentasi Pribadi

5. Dokumen Bongkar Muat

Menurut Purwantono (2021) dalam kegiatan bongkar muat barang terdapat sebuah syarat yang menjadi dasar administratif sebelum dilaksanakannya kegiatan bongkar muat. Persyaratan ini adalah syarat dokumentasi atau kelengkapan dokumen-dokumen dalam proses bongkar muat yang biasanya sudah di persiapkan sehari sebelum kegiatan bongkar muat barang, persyaratan dokumentasi yang membantu kelancaran proses

bongkar muat, antara lain:

a. *Ship Profile*

Dokumen yang menjelaskan mengenai kondisi kapal, *draft* kapal, kekuatan *crane* kapal, lebar kapal, panjang kapal, serta gambar kapal dan jumlah palka.

b. *Bill of Lading*

Merupakan dokumen kontrak atau perjanjian pengangkutan antara pengirim (*shipper*) dengan penerima (*consignee*) dengan sarana pengangkut (*carrier*). Dokumen ini ditandatangani oleh pengangkut atau *agent* yang secara resmi ditunjuk untuk mewakili pengangkut, data yang tercantum dalam *Bill of Lading* sesuai dengan data yang ada pada pihak pengirim (*shipper*) berdasarkan barang yang telah masuk dalam sarana pengangkut.

c. *Manifest*

Dokumen dalam sarana pengangkut yang berisi daftar barang-barang yang diangkut. *Manifest* ini juga berisi informasi yang rinci mengenai nama atau inisial penerima barang, nama negara, nama pelabuhan tujuan, dan kode *HS* yang menunjukkan klasifikasi barang yang dimuat.

d. *Packing List*

Dokumen yang menjelaskan rincian dalam sebuah kemasan (*packing*) yang didalamnya menunjukkan jumlah barang, jenis barang, berat barang dari kegiatan ekspor atau impor.

e. *Tally Sheet*

Merupakan dokumen yang dibuat untuk mendokumentasikan keseluruhan barang yang dibongkar ataupun dimuat. Dokumen *Tally Sheet* selain ditandatangani oleh petugas yang mendokumentasikan *Tally Sheet* juga ditandatangani oleh petugas kapal sebagai wewenangnya.

f. *Time Sheet*

Dokumen yang menjelaskan rincian waktu pada saat kegiatan bongkar ataupun muat, Dokumen *Time Sheet* menjadi dokumen yang penting dalam analisis efektivitas selama kegiatan bongkar atau muat.

g. *Mate's Receipt*

Mate's receipt ialah tanda terima yang berfungsi sebagai bukti untuk barang-barang yang akan dimuat ke kapal. Jumlah dan klasifikasi barang yang dibongkar ataupun dimuat harus sama dengan data yang ada pada *Mate's Receipt*, jika terjadi selisih jumlah akan menjadi catatan oleh petugas kapal.

h. *Stowage Plan*

Adalah dokumen yang berisi rencana pemuatan barang yang dibuat sebelum dilaksanakannya kegiatan pemuatan barang, dalam Dokumen *Stowage Plan* terdapat penjelasan mengenai nama pelabuhan tujuan, berat muatan, dan tata letak atau posisi muatan pada saat di atas kapal.

6. *Steel Coil*

Steel coil atau lembaran baja gulungan adalah lembaran baja panjang

dan tipis yang digunakan dalam berbagai keperluan. Pembuatannya melibatkan proses penggulungan baja pada suhu tinggi, dan *steel coil* ini digunakan secara luas di berbagai sektor industri, seperti konstruksi, otomotif, dan pembuatan peralatan. *Steel coil* diproduksi dari beragam material, termasuk baja karbon, baja tahan karat, dan aluminium. Pemilihan jenis bahan bergantung pada keperluan penggunaan *steel coil* tersebut. Dalam konteks jenis-jenis komoditi *steel coil*, terdapat beberapa jenis *steel coil* yang sering digunakan, antara lain *cold rolled steel coils*, *hot rolled steel coils*, dan *coated steel coils*. Rosihin, et al (2021) menyebutkan perbedaan kegunaan dari setiap jenis *steel coil* yang diproduksi antara lain:

a. *Cold Rolled Steel Coils*

Merupakan gulungan baja dingin yang terbuat dari lembaran baja panas (*hot rolled steel coils*) yang sudah diproses secara berkelanjutan untuk menghasilkan lembaran baja yang lebih tipis dan lentur.

b. *Hot Rolled Steel Coils*

Gulungan baja panas diproduksi melalui proses pembentukan lembaran baja yang dipanaskan secara intensif, kemudian diproses melalui serangkaian rol untuk mencapai ketebalan yang diinginkan. Gulungan baja panas ini umumnya digunakan dalam proyek konstruksi yang membutuhkan gulungan baja dengan ketebalan yang lebih maksimal.

c. *Coated Steel Coils*

Merupakan gulungan baja berlapis yang diproduksi dengan menerapkan lapisan pada gulungan baja melalui proses canai panas atau canai dingin.

Steel coil sering digunakan sebagai komponen struktural dan sebagai bagian eksterior dalam bangunan. Dalam industri konstruksi, *steel coil* digunakan untuk pembuatan atap logam, panel dinding, dan dek lantai. Di sektor otomotif, *steel coil* digunakan untuk memproduksi bodi mobil dan suku cadangnya. Sedangkan dalam peralatan, *steel coil* digunakan dalam pembuatan pintu lemari es dan drum mesin cuci. Adyithia Achmad Patompo, et al (2019) menyebutkan spesifikasi dari *steel coil* dari berbagai parameter yang mendefinisikan karakteristik secara fisik dan materialnya.

Beberapa spesifikasi umum yang mendefinisikan *steel coil* meliputi:

a. Tingkat Ketebalan (*Thickness*)

Menunjukkan ketebalan dari lembaran baja, diukur dalam satuan milimeter atau inci, ketebalan dapat bervariasi sesuai dengan kebutuhan pengaplikasiannya.

b. Lebar (*Width*)

Mengacu pada lebar dari *steel coil*, diukur dalam satuan milimeter atau inci. Lebar baja disesuaikan dengan persyaratan produksi dan penggunaan akhir.

c. Bobot Baja (*Weight*)

Menunjukkan berat dari *steel coil*, diukur dalam metrik ton atau

pon. Bobot ini tergantung pada ketebalan dan lebar *steel coil*.

d. Tingkat Kekerasan (*Hardness Level*)

Mengacu pada tingkat kekuatan material, yang dapat diukur dengan menggunakan skala seperti *Rockwell* atau *Brinell*. Tingkat kekerasan dapat mempengaruhi daya tahan dan kekuatan *steel coil*.

e. Komposisi Kimia (*Chemical Composition*)

Menunjukkan komposisi bahan kimia dalam baja, termasuk kandungan karbon, mangan, silikon, fosfor, sulfur, dan unsur lainnya. Komposisi kimia memengaruhi sifat mekanis dan kekuatan material.

f. Proses Produksi (*Production Process*)

Steel coil dapat diproduksi melalui berbagai metode, seperti canai panas atau canai dingin. Metode produksi ini mempengaruhi sifat-sifat fisik dan mekanis dari *steel coil*.

g. Sertifikasi dan Standar (*Certifications and Standards*)

Steel coil yang memenuhi standar tertentu atau telah disertifikasi oleh lembaga yang berwenang.

7. Fasilitas Bongkar Muat di Pelabuhan

Menurut Ladesi dan Afriyanto (2020) pelabuhan adalah infrastruktur yang digunakan untuk menerima kapal dan mengalihkan barang serta penumpang dari dan ke area pesisir laut, sungai, atau danau. Umumnya, pelabuhan dilengkapi dengan fasilitas khusus untuk proses bongkar muat barang dan naik turunnya penumpang dari kapal yang bersandar. Pengelola dan perusahaan swasta terkait juga memiliki peralatan bongkar muat

seperti derek tinggi (*crane*) dan gudang penimbunan. Pelabuhan memiliki peran krusial dalam sistem transportasi perairan, termasuk sungai, danau, dan laut. Sebagai negara yang terdiri dari kepulauan, pentingnya pelabuhan dalam konteks perekonomian Indonesia sangat besar. Keberadaan pelabuhan yang memadai memiliki dampak signifikan dalam mendukung pergerakan barang dan manusia di seluruh negeri. Pelabuhan menjadi infrastruktur yang sangat vital dalam menghubungkan pulau-pulau maupun negara-negara di wilayah ini. Sebagai bagian *integral* dari sistem transportasi laut, pelabuhan memiliki peran strategis yang sangat penting dalam pertumbuhan sektor industri dan perdagangan. Selain itu, pelabuhan juga merupakan bagian yang berkontribusi signifikan terhadap perekonomian dan pembangunan nasional melalui keterlibatannya dalam rantai logistik dan transportasi.

Pelabuhan juga memiliki infrastruktur yang dirancang sebagai layanan pendukung seperti pemrosesan barang. Pelabuhan dapat digambarkan sebagai area perairan yang dilindungi dari gelombang laut dan juga dilengkapi dengan berbagai fasilitas terminal, antara lain:

a. Dermaga

Menurut Zurkiyah dan SriAsfiati (2021) dermaga merupakan struktur di pelabuhan yang berfungsi untuk merapat dan menambatkan kapal yang melakukan proses bongkar muat barang serta tempat untuk naik turun penumpang dari dan ke kapal. Dimensi dermaga ditentukan oleh jenis dan ukuran kapal yang akan bersandar di dermaga.

b. *Crane*

Lucky Wijaya, et al (2023) *Crane* adalah alat bongkar muat *vertical* atau alat yang biasa digunakan dalam kegiatan bongkar muat. Umumnya *crane* ada 2 macam yang biasa digunakan dalam kegiatan bongkar muat, yaitu *crane* dengan penggerak dan *tower crane*.

c. Gudang Berikat

Menurut Hidayat dan Palippui (2020) gudang berikat adalah lokasi penyimpanan barang impor yang dapat melibatkan satu atau lebih aktivitas seperti pengemasan ulang, penyortiran, pengepakan, penyetulan, dan pemotongan pada barang tertentu dalam kurun waktu tertentu.

Menurut Wiwin Nurzanah (2020) pelabuhan memiliki berbagai fasilitas tetap yang digunakan dalam kegiatan bongkar muat, antara lain:

a. Dermaga

Adalah area tambatan yang digunakan untuk sandar kapal. Luas dermaga disesuaikan dengan kebutuhan kapal dengan ukurannya yang bervariasi untuk memudahkan kegiatan selama di dermaga.

b. Apron

Merupakan area diantara dermaga dengan *Marshling Yard*, area ini banyak ditempatkan peralatan bongkar muat seperti *crane* dan rel-rel kereta api.

c. *Marshling Yard*

Adalah area lapangan penumpukan sementara barang bongkaran

atau muatan yang ada di area dermaga pelabuhan.

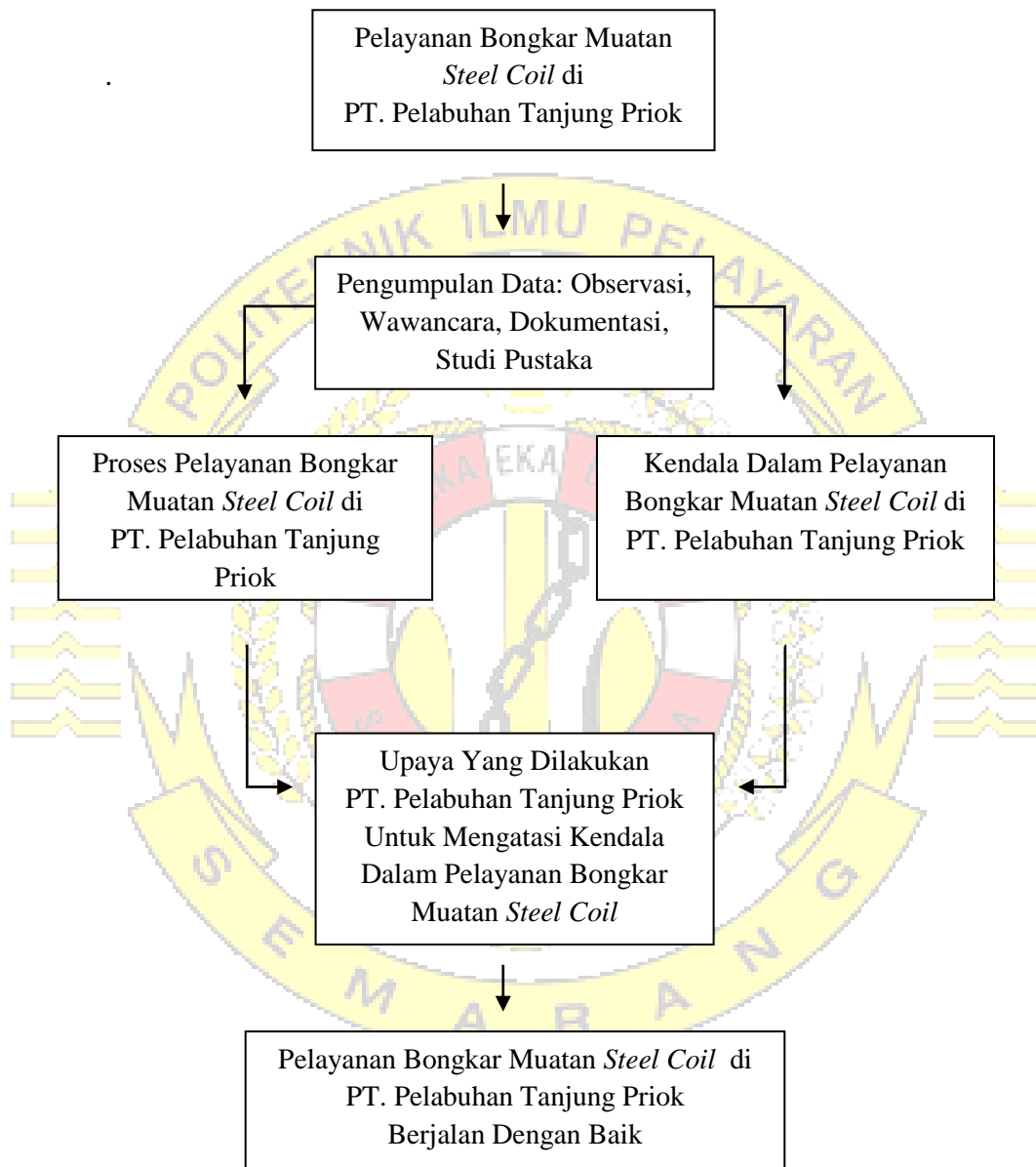
d. *Container Yard*

Adalah fasilitas lapangan penumpukan petikemas dengan isi muatan *Full Container Load (FCL)* dan petikemas kosong.

B. Kerangka Penelitian

Dalam menyusun penelitian ini terdapat kerangka penelitian atau bagan alur penyusunan pokok permasalahan yang diteliti, hasil analisis, dan penyelesaian masalah. Dalam hal penelitian ini, yaitu mengenai pelayanan bongkar muatan *steel coil* oleh PT. Pelabuhan Tanjung Priok sebagai penyedia jasa *operator* terminal, penulis melaksanakan penelitian terhadap alur pelayanan secara menyeluruh untuk menganalisis kendala yang terjadi pada pelayanan bongkar muatan *steel coil* dan upaya yang dilakukan oleh PT. Pelabuhan Tanjung Priok untuk mengatasi kendala dalam pelayanan bongkar muatan *steel coil* dan terciptanya pelayanan yang berjalan dengan baik dan efisien.

Berikut alur menentukan pokok masalah dan hasil analisis yang telah penulis lampirkan pada gambar di bawah ini:



Gambar 2. 4 Kerangka Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang diperoleh penulis tentang analisis pelayanan bongkar muatan *steel coil* di PT. Pelabuhan Tanjung Priok, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Proses Pelayanan Bongkar Muatan *Steel Coil* di PT. Pelabuhan Tanjung Priok, Memiliki Alur Pelayanan sebagai berikut:
 - a. Pelayanan oleh Departemen Perencanaan dan Pengendalian Kapal dan Barang
 - 1) Pemberitahuan *e-mail* dari *agent* perusahaan pelayaran.
 - 2) Pembuatan *line up* perencanaan alokasi dermaga untuk kapal.
 - 3) Perusahaan bongkar muat melengkapi dokumen-dokumen persyaratan kegiatan bongkar muatan *steel coil*.
 - 4) Rapat kesepakatan kerja operasional bongkar muat kapal.
 - 5) Pembayaran layanan kepelabuhan dan pembuatan dokumen UPER (Uang Pertanggung).
 - b. Pelayanan oleh Departemen Operasional Lapangan
 - 1) Dokumen *manifest* atau BC 1.1 diterima dari perusahaan bongkar muat (PBM).
 - 2) Persiapan dan koordinasi departemen operasional lapangan dengan pihak terkait.
 - 3) Proses kapal sandar di dermaga PT. Pelabuhan Tanjung Priok.

- 4) Kegiatan bongkar muatan *steel coil* dari palka kapal ke dermaga.
- 5) Masuknya truk pengangkut milik perusahaan ekspedisi muatan kapal laut (EMKL) ke area dermaga PT. Pelabuhan Tanjung Priok.
- 6) Pengeluaran barang *steel coil* dengan sistem *trucklossing* dari area dermaga PT. Pelabuhan Tanjung Priok menuju ke pemilik barang.

c. Pelayanan oleh Departemen *Operator* Alat Bongkar Muat

- 1) Pemberitahuan kapal akan sandar di dermaga PT. Pelabuhan Tanjung Priok.
- 2) Persiapan alat bongkar muat 6 jam sebelum kapal sandar di dermaga.
- 3) Persiapan dan pengoperasian alat bongkar muat *Gantry Luffing Crane (GLC)* dan *Forklift*.
- 4) Pemindahan barang *steel coil* dari dermaga ke atas truk pengangkut.

2. Kendala Dalam Pelayanan Bongkar Muatan *Steel Coil* di PT. Pelabuhan Tanjung Priok adalah sebagai berikut:

- a. Kendala dalam departemen perencanaan dan pengendalian kapal dan barang adalah keterlambatan proses melengkapi dokumen persyaratan bongkar muatan *steel coil* oleh perusahaan bongkar muat, karena kurangnya koordinasi *staff* perusahaan bongkar muat dalam mengurus dokumen persyaratan.
- b. Kendala dalam departemen operasional lapangan adalah truk pengangkut terlambat tiba di pelabuhan, karena terjadinya kemacetan

diperjalanan menuju pelabuhan.

- c. Kendala dalam departemen *operator* alat bongkar muat adalah *trouble* mesin alat bongkar muat *Gantry Luffing Crane (GLC)*, karena faktor usia mesin yang sudah tua.

3. Upaya Yang Dilakukan oleh PT. Pelabuhan Tanjung Priok untuk Menangani Kendala Dalam Pelayanan Bongkar Muatan *Steel Coil* adalah sebagai berikut:

- a. Upaya untuk menangani kendala pada departemen perencanaan dan pengendalian kapal dan barang adalah dengan pembuatan ulang *line up* perencanaan alokasi dermaga untuk kapal dan memberikan teguran ke perusahaan bongkar muat.
- b. Upaya untuk menangani kendala pada departemen operasional lapangan adalah dengan melakukan penimbunan sementara barang *steel coil* di area dermaga, serta berkoordinasi dengan *staff HSSE* dan *security* untuk menertibkan truk pengangkut yang memadati area dermaga pelabuhan tidak dengan tertib.
- c. Upaya untuk menangani kendala pada departemen *operator* alat bongkar muat adalah mengirim laporan ke PT. Jasa Peralatan Pelabuhan Indonesia (PT. JPPI) untuk selanjutnya dilakukan perbaikan oleh *staff* mekanik dari PT. JPPI, serta menyiapkan opsi penggantian alat bongkar muat *Gantry Luffing Crane (GLC)* apabila terjadi kerusakan berat dan butuh waktu yang lama untuk perbaikan.

B. Keterbatasan Penelitian

Dalam penelitian ini memiliki keterbatasan data yang tidak dapat dihindari. Keterbatasan ini dapat dijadikan sebagai acuan dan referensi penelitian selanjutnya, sehingga dapat menghasilkan penelitian yang lebih lengkap. Keterbatasan penelitian ini antara lain:

1. Penulis tidak dapat mengimplementasikan observasi berkelanjutan, karena keterbatasan waktu yang dimiliki penulis pada saat melaksanakan penelitian.
2. Tidak adanya akses secara resmi mengenai informasi alur Standar Operasional Perusahaan (SOP) pelayanan bongkar muatan *steel coil*.

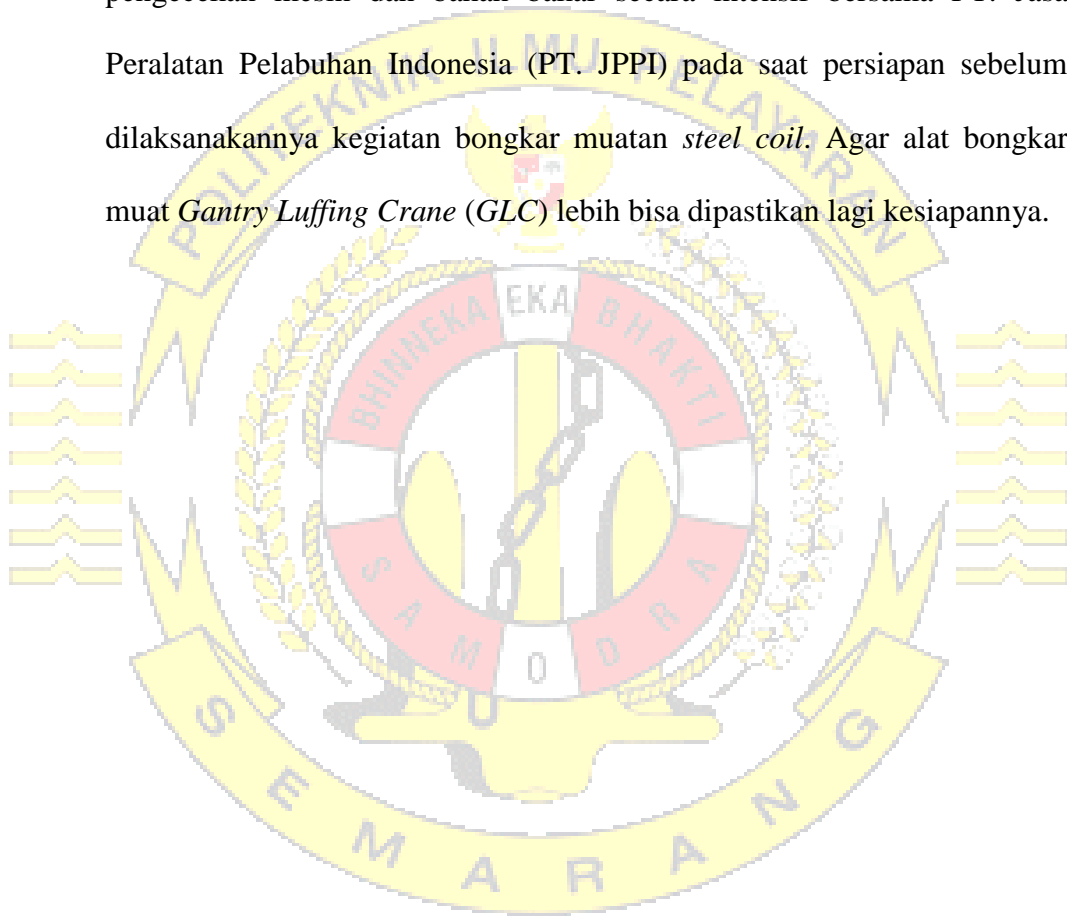
C. Saran

Dalam penelitian mengenai analisis pelayanan bongkar muatan *steel coil* di PT. Pelabuhan Tanjung Priok yang telah disusun dan memperoleh hasil penelitian. Penulis ingin membagikan saran yang diharapkan dapat memberikan manfaat untuk penyelenggara usaha khususnya sektor kepelabuhan, pengajar, pembaca, dan masyarakat umum yang memiliki minat di dunia maritim. Berikut adalah saran yang disampaikan yaitu:

1. Sebaiknya koordinasi antara *staff* perusahaan bongkar muat, *agent* perusahaan pelayaran, dan *staff* departemen perencanaan dan pengendalian kapal dan barang PT. Pelabuhan Tanjung Priok lebih ditingkatkan lagi, agar informasi mengenai kesiapan dokumen persyaratan bongkar muatan *steel coil* dapat dimonitor oleh semua pihak dengan baik.
2. Sebaiknya *staff* HSSE dan *security* bersama *staff* departemen operasional

lapangan PT. Pelabuhan Tanjung Priok lebih aktif dalam memonitor kesiapan truk pengangkut sebelum dan pada saat kegiatan bongkar muatan *steel coil* berlangsung, agar terjadinya keterlambatan truk pengangkut dan dampak yang timbul dapat diantisipasi lebih awal.

3. Sebaiknya *staff* departemen *operator* alat bongkar muat melakukan pengecekan mesin dan bahan bakar secara intensif bersama PT. Jasa Peralatan Pelabuhan Indonesia (PT. JPPI) pada saat persiapan sebelum dilaksanakannya kegiatan bongkar muatan *steel coil*. Agar alat bongkar muat *Gantry Luffing Crane (GLC)* lebih bisa dipastikan lagi kesiapannya.



DAFTAR PUSTAKA

- Adyithia Achmad Patompo, Sovian Aritonang, & Jupriyanto. (2019). *Analisis Kemampuan Produksi PT. Krakatau Steel Guna Mendukung Produksi Industri Pertahanan Galangan Kapal*. Jurnal Industri Pertahanan.
- Bahroin Budiya. (2021). *Manajemen Pengelolaan Kelas Masa Pandemi di SD Ta'miriyah Surabaya*. Jurnal Pendidikan Guru Madrasah Ibtidaiyah.
- Darwis, F., Resti Mulya, E., & Hariyanto, B. (2021). *Analisis Tingkat Kepuasan Penumpang Terhadap Kualitas Pelayanan Pelabuhan Ferry Juanga*. Jurnal Teknik Silitek, 01(01).
- Dila Erlianti. (2019). *Kualitas Pelayanan Publik*. Jurnal Administrasi Publik Dan Bisnis.
- Emiraldy Nirvadimahsa. (2021). *Analisis Efisiensi Pelayanan Bongkar Muat Komoditas CPO Di PT. Pelabuhan Multipurpose Tanjung Priok*.
- Fadillah, F., & Haryanti, I. (2021). *Analisis Pengaruh Fasilitas dan Kualitas Pelayanan Terhadap Kepuasan Pelanggan Pada PT. Pelabuhan Indonesia (Pelindo) III Cabang Bima*. Jurnal At-Tamwil Kajian Ekonomi Syariah.
- Ladesi, V. K., & Afriyanto, A. (2020). *Analisis Produktivitas Waktu Bongkar Steel Product Antara Ship Crane Dan Gantry Lifting Crane (GLC) Pada MV. VTC Phoenix (PT. Daisy Mutiara Samudra)*. Jurnal Logistik.
- Lizak Utama, Muh. F., & Rachman, T. (2020). *Tinjauan Kebisingan Alat Angkat Proses Bongkar Muat Kapal Barang Di Pelabuhan Paotere Makassar*. Jurnal Sensistek, Vol. 3, No. 1.
- Lucky Wijaya, Nicholas Bernard, & Ratna S. Alifen. (2023). *Program Perhitungan Waktu Siklus Pengoperasian Berdasarkan Koordinat Penempatan Tower Crane*. Dimensi Pratama Teknik Sipil.
- Meri Audrilia, & Arief Budiman. (2020). *Perancangan Sistem Informasi Manajemen Bengkel Berbasis Web (Studi kasus: Bengkel Anugrah)*. Jurnal Madani.
- Miza Nina Adlini, Anisya Hanifa Dinda, Sarah Yulinda, Octavia Chotimah, & Sauda Julia Merliyana. (2022). *Metode Penelitian Kualitatif Studi Pustaka*. Jurnal Pendidikan Edumaspul.
- Moh Ahsanul Khaq. (2019). *Membentuk Karakter Religius Peserta Didik Melalui Metode Pembiasaan*. Jurnal Prakarsa Paedagogia.

- Muhammad Hatta, & Syamsuddin. (2019). *Tinjauan Hukum Usaha Bongkar Muat Barang Di Pelabuhan Samarinda Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan*. Jurnal Legalitas.
- Popong Suryani, Yoyok Cahyono, & Berliana Dita Utami. (2020). *Pengaruh Motivasi Dan Gaya Kepemimpinan Terhadap Produktivitas Kerja Pada karyawan Bagian Produksi Di PT TUNTEX GARMENT INDONESIA*. Journal of Industrial Engineering and Management Research (JIEMAR).
- Sugiyono & Setiyawami (2022). *Metode Penelitian Sumber Daya Manusia (Kuantitatif, Kualitatif, dan Studi Kasus)*.
- Rosihin, Ma'arij, Dadi Cahyadi, & Supriyadi. (2021). *Analisa Perbaikan Tata Letak Gudang Coil Dengan Metode Class Based Storage*. Jurnal Intech Teknik Industri Universitas Serang Raya.
- Rusandi, & Muhammad Rusli. (2021). *Merancang Penelitian Kualitatif Dasar atau Deskriptif dan Studi Kasus*. Jurnal Pendidikan Dan Studi Islam Al Ubudiyah.
- Sapit Hidayat, & Habibi Palippui. (2020). *Analisis Dampak Penerapan Kebijakan Bonded Warehouse (Gudang Berikat) Terhadap Biaya Logistik Di Pelabuhan*. Jurnal Inovasi Sains Dan Teknologi Kelautan.
- Suryantoro, B., Punama, D. W., & Haqi, M. (2020). *Tenaga Kerja, Peralatan Bongkar Muat Lift On/Off, Dan Efektivitas Lapangan Penumpukan Terhadap Produktivitas Bongkar Muat Peti Kemas*. Jurnal Baruna Horizon.
- Syahidin, A. (2022). *Analisis Pengaruh Harga Dan Lokasi Terhadap Kepuasan Pelanggan Pada Bengkel Andika Teknik Kemili Bebesen Takengon*. Gajah Putih Journal of Economics Review (GPJER), 2-2.
- Tony Purwantono. (2021). *Dokumen Penanganan Bongkar Muat Peti Kemas Pada PT. Temas Line Cabang Makassar*. Jurnal Ekonomi, Bisnis Dan Terapan (JESIT).
- Vivian Karim Ladesi, Dipo Tri Martiano, Farhan Hidayatullah, & Tri Mulyono. (2022). *Analisis Kinerja Bongkar Muat Kapal yang Mengalami Perpanjangan Masa Tambat Di Terminal Multipurpose PT. Pelabuhan Tanjung Priok*. Jurnal Logistik.
- Wang, D., Kahn, D. M., & Hoffmann, J. (2020). *Raising expectations: Automating expected cost analysis with types*. Proceedings of the ACM on Programming Languages, 4(ICFP).
- Wiwin Nurzanah. (2020). *Analisa Waktu Tunggu Bongkar Muat Kapal Dengan Fasilitas Crane Di Pelabuhan Gabion Belawan*. Buletin Utama Teknik.

- Yani Sukriah Siregar, Muhammad Darwis, Riski Baroroh, & Wulan Andriyani. (2022). *Peningkatan Minat Belajar Peserta Didik dengan Menggunakan Media Pembelajaran yang Menarik pada Masa Pandemi Covid 19 di SD Swasta HKBP ! Padang Sidempuan*. Jurnal Ilmiah Kampus Mengajar.
- Zuchri Abdussamad. (2021). *Metode Penelitian Kualitatif* (Patta Rapanna, Ed.). CV. Syakir Media Press.
- Zurkiyah, & SriAsfiati. (2021). *Analisis Tingkat Pelayanan Dermaga Pelabuhan Penumpang Teluk Nibung Asahan, Tanjung Balai Sumatera Utara*. Semnastek UISU 2021.



LAMPIRAN 1
HASIL WAWANCARA

Lokasi : PT. Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta Utara

Informan 1 : *Supervisor* Departemen Perencanaan dan Pengendalian Kapal dan Barang (RENDAL)

Informan 2 : *Supervisor Assistant* Departemen Operasional Lapangan

Informan 3 : *Supervisor* Departemen *Operator* Alat Bongkar Muat

A. Informan 1 *Supervisor* Departemen Perencanaan dan Pengendalian Kapal dan Barang (RENDAL)

Penulis dan Informan	Isi Percakapan
Penulis	“Assalamu’alaikum Wr.Wb. Selamat siang pak, sebelumnya saya izin memperkenalkan diri saya, nama saya Mochamad Rikza Harnang Setyo asal kampus dari PIP Semarang, saya adalah taruna magang di PT. Pelabuhan Tanjung Priok periode tahun 2023. Maksud dari kedatangan saya di kantor ini kembali adalah, saya memohon izin untuk melaksanakan penelitian kembali di PT. Pelabuhan Tanjung Priok yang hanya berfokus dalam kegiatan bongkar muatan <i>steel coil</i> . Dalam kesempatan ini, saya izin untuk melakukan wawancara bersama bapak selaku supervisor departemen perencanaan dan pengendalian kapal dan barang mengenai tugas dan tanggung jawab serta alur pelayanan pada departemen ini, departemen perencanaan dan pengendalian kapal dan barang”.
Informan 1	“Wa’alaikumussalam Wr. Wb. Selamat siang rikza, baik kami dari PT. Pelabuhan Tanjung Priok mengizinkan kamu untuk melakukan penelitian di PT. Pelabuhan Tanjung Priok, tetap ikuti aturan keselamatan pada saat melakukan observasi di lapangan dengan menggunakan <i>safety helmet</i> dan rompi ya”.
Penulis	“Siap terima kasih bapak, mohon izin untuk mengajukan beberapa pertanyaan yang masuk dalam pedoman wawancara penelitian saya, sebelumnya apakah bapak berkenan untuk saya melakukan <i>recording</i> suara menggunakan <i>handphone</i> saya?”

Informan 1	“Baik rikza silahkan mau bertanya apa? Untuk <i>recording</i> suara dalam wawancara ini mungkin bisa diganti dengan kamu mencatat apa yang saya sampaikan saja ya rikza”.
Penulis	“Siap bapak, untuk pertanyaan saya yang pertama adalah bagaimana alur pelayanan departemen perencanaan dan pengendalian kapal dan barang pak?”
Informan 1	“Jadi ada beberapa proses yang menjadi alur pelayanan di departemen perencanaan dan pengendalian kapal dan barang atau yang biasa disebut RENDAL ini, dari adanya pemberitahuan <i>e-mail</i> dari PBM untuk pemesanan dermaga, pembuatan <i>line up</i> rencana alokasi dermaga untuk kapal, lalu proses ini yaitu proses melengkapi dokumen persyaratan bongkar muat <i>steel coil</i> dari PBM sesuai dengan yang tercantum dalam cek list dokumen, pelaksanaan rapat kapal atau rapat kesepakatan kerja operasional bongkar muat kapal, dan yang terakhir adalah pembayaran awal layanan kepelabuhan dan pembuatan dokumen uang pertanggungan atau UPER setelah dokumen persyaratan bongkar muat <i>steel coil</i> dilengkapi”.
Penulis	“Baik bapak, lalu dokumen apa saja yang dipersiapkan sebelum kegiatan bongkar muatan <i>steel coil</i> dilaksanakan?”
Informan 1	“Mengenai dokumen, jadi ada beberapa dokumen yang harus dipersiapkan sebelum kegiatan bongkar muatan <i>steel coil</i> , barang <i>steel coil</i> ini kan termasuk barang impor yang memerlukan dokumen-dokumen khusus. Dokumen-dokumen yang harus dipersiapkan seperti Dokumen Permohonan PBM, Dokumen Permohonan Pelayaran, Dokumen <i>Manifest</i> atau BC 1.1, Dokumen <i>Stowage Plan</i> , Dokumen Hasil Rapat Rencana Operasi Kapal, Dokumen Rencana Kegiatan Bongkar/Muat, Dokumen Izin <i>Trucklossing</i> , Dokumen Pembayaran Layanan Kepelabuhan (UPER). Jadi dokumen-dokumen ini harus sudah lengkap dan diserahkan ke <i>staff</i> departemen RENDAL sebelum pelaksanaan bongkar muatan <i>steel coil</i> ”.
Penulis	“Lalu apakah alur pelayanan dan dokumen-dokumen yang menjadi persyaratan bongkar muat <i>steel coil</i> itu tadi berdasarkan Standar Operasional Prosedur (SOP) pak? Atau bolehkah saya mendapatkan informasi mengenai SOP pelayanan di PT. Pelabuhan Tanjung Priok ini?”

Informan 1	“Iya betul, jadi untuk alur pelayanan yang tadi saya sampaikan sudah sesuai dengan SOP rikza, kalau untuk informasi SOP di PT. Pelabuhan Tanjung Priok untuk anak magang mungkin belum diberikan akses ya, karena ini termasuk data <i>internal</i> perusahaan”.
Penulis	“Baik bapak, lalu mengenai kendala, apa saja kendala dalam pelayanan bongkar muatan <i>steel coil</i> di departemen RENDAL ini pak?”
Informan 1	“Ada satu kendala yang sangat mengganggu kegiatan operasional dalam pelayanan bongkar muatan <i>steel coil</i> di departemen RENDAL, kendala ini adalah keterlambatan perusahaan bongkar muat (PBM) dalam melengkapi dokumen persyaratan bongkar muatan <i>steel coil</i> , yang biasa disebabkan karena kurangnya koordinasi antara <i>staff</i> perusahaan bongkar muat dengan agent perusahaan pelayaran dan <i>staff</i> departemen RENDAL. Selebihnya semua pelayanan berjalan lancar”.
Penulis	“Mengenai kendala tersebut lalu apa dampak dari keterlambatan pengurusan dokumen persyaratan bongkar muatan <i>steel coil</i> itu pak?”
Informan 1	“Dampak dari keterlambatan pengurusan dokumen persyaratan ini yaa terganggunya proses pelayanan di departemen RENDAL, karena dalam pelayanan, diawal PBM sudah melakukan pemesanan dermaga, dan departemen RENDAL akan langsung membuat <i>line up</i> rencana alokasi dermaga untuk kapal dan segera mengirimkannya ke PBM yang bersifat <i>line up</i> tetap dan tidak bisa dirubah tanpa koordinasi dan komunikasi dengan pihak terkait seperti perusahaan pelayaran dan PBM lainnya. Jika PBM terlambat melengkapi dokumen persyaratan hingga mendekati jadwal rencana kapal sandar di dermaga, maka harus dilakukan perubahan <i>line up</i> perencanaan alokasi dermaga untuk kapal dengan koordinasi bersama <i>agent</i> perusahaan pelayaran lain yang sudah memesan dermaga sebelumnya. Ini akan membuat pekerjaan di departemen RENDAL bekerja dua kali dan tidak efisien”.
Penulis	“Baik pak, lalu bagaimana upaya dalam mengatasi kendala yang muncul dalam pelayanan bongkar muatan <i>steel coil</i> ?”
Informan 1	“Upaya pertama dilakukan dengan melakukan koordinasi ulang bersama <i>agent</i> perusahaan pelayaran dan <i>staff</i> PBM

	untuk membahas mengenai perubahan line up perencanaan alokasi dermaga untuk kapal, upaya kedua dengan memberikan teguran ke <i>staff</i> PBM untuk lebih sigap lagi dalam melengkapi dokumen persyaratan bongkar muatan <i>steel coil</i> kedepannya”.
Penulis	“Baik pak, terima kasih atas kesediaan bapak menjawab pertanyaan saya, untuk pertanyaan saya pada departemen RENDAL saya rasa cukup bapak, selanjutnya saya izin untuk melanjutkan wawancara pada departemen operasional lapangan bapak”.
Informan 1	“Oke rikza, sama-sama ya, dengan senang hati bisa membantu memberikan informasi untuk penelitian kamu”.

B. Informan 2 *Supervisor Assistant* Departemen Operasional Lapangan

Penulis dan Informan	Isi Percakapan
Penulis	“Assalamu’alaikum Wr.Wb. Selamat siang pak, sebelumnya saya izin memperkenalkan diri saya, nama saya Mochamad Rikza Harnang Setyo asal kampus dari PIP Semarang, saya adalah taruna magang di PT. Pelabuhan Tanjung Priok periode tahun 2023. Maksud dari kedatangan saya kembali adalah, saya memohon izin untuk melaksanakan penelitian kembali di PT. Pelabuhan Tanjung Priok yang hanya berfokus dalam kegiatan bongkar muatan <i>steel coil</i> . Dalam kesempatan ini, saya izin untuk melakukan observasi dan wawancara bersama bapak selaku <i>assistant supervisor</i> departemen operasional lapangan mengenai tugas dan tanggung jawab serta alur pelayanan pada departemen ini, departemen operasional lapangan”.
Informan 2	“Wa’alaikumussalam Wr. Wb. Selamat siang juga, dengan senang hati, boleh melakukan observasi dan wawancara dengan syarat apabila melakukan observasi wajib didampingi sama <i>staff</i> operasional lapangan ya”.
Penulis	“Baik laksanakan pak, mungkin saya izin untuk melakukan wawancara bersama bapak apakah bapak berkenan apabila saya menggunakan <i>handphone</i> untuk <i>recording</i> wawancara?”
Informan 2	“Oke silahkan kalau ada yang mau ditanyakan, tapi untuk <i>recording</i> mungkin dicatat saja ya, takutnya ada hal yang

	saya sampaikan kurang sesuai”.
Penulis	“Baik pak, untuk pertanyaan pertama bagaimana alur pelayanan departemen operasional lapangan ini pak?”
Informan 2	“Ada 6 alur pelayanan pada departemen operasional lapangan, dari diterimanya dokumen <i>manifest</i> (BC 1.1) dari PBM untuk monitoring keluar masuknya barang, persiapan dan koordinasi departemen operasional lapangan dengan pihak terkait, koordinasi proses kapal sandar di dermaga, kegiatan bongkar muatan <i>steel coil</i> dari palka kapal ke dermaga, koordinasi masuknya truk pengangkut ke area dermaga, dan pengeluaran barang <i>steel coil</i> dengan sistem <i>trucklossing</i> menuju ke pemilik barang”.
Penulis	“Baik pak lalu dokumen apa saja yang diproses oleh departemen operasional lapangan pada kegiatan bongkar muatan <i>steel coil</i> ?”
Informan 2	“Jadi ada beberapa dokumen yang kami buat pada saat bongkaran <i>steel coil</i> , ini termasuk dalam pelayanan monitoring dan dokumentasi departemen operasional lapangan PT. Pelabuhan Tanjung Priok. Dokumen bongkar muatan <i>steel coil</i> antara lain adalah Dokumen <i>Ship and Cargo Information Check List</i> , Dokumen <i>Daily Report of Discharged/Loading</i> , Dokumen <i>Time Sheet</i> , Dokumen <i>Labour Time Sheet</i> , Dokumen <i>Tally Sheet Discharge/Loading</i> , Dokumen <i>Statement Of Fact</i> , Dokumen <i>Manifest</i> , Dokumen <i>Manifest BC 1.1</i> , Dokumen <i>Statement Of Using GLC</i> . Dokumen-dokumen ini akan dijadikan dasar tagihan pembayaran layanan kepelabuhan ke PBM”.
Penulis	“Baik pak, lalu fasilitas apa saja yang disediakan PT. Pelabuhan Tanjung Priok dalam kegiatan bongkar muatan <i>steel coil</i> ?”
Informan 2	“Untuk bongkaran <i>steel coil</i> ada 3 fasilitas pelayanan yang digunakan, dari fasilitas pelayanan <i>stevedoring</i> , fasilitas pelayanan dermaga, dan fasilitas pelayanan kebersihan dermaga”.
Penulis	“Kalau mengenai kendala, apa saja kendala dalam pelayanan kegiatan bongkar muatan <i>steel coil</i> ini pak?”
Informan 2	“Satu kendala yang sering kali terjadi pada departemen operasional lapangan khususnya pada kegiatan operasional

	bongkaran <i>steel coil</i> di dermaga. Kendala ini adalah keterlambatan truk pengangkut tiba di pelabuhan, biasanya karena faktor kemacetan diperjalanan menuju pelabuhan, karena kemacetan di jalan raya sana kan diluar <i>control</i> kita yang di dalam pelabuhan za”.
Penulis	“Baik pak, lalu kalau terjadi kendala tersebut apakah dampak yang akan terjadi pak?”
Informan 2	“Dampak yang terjadi adalah menumpuknya muatan <i>steel coil</i> diarea dermaga yang membuat penuh dermaga, karena hal ini dimaksudkan kegiatan bongkaran <i>steel coil</i> agar tetap berjalan tetapi dilakukan penumpukan sementara <i>steel coil</i> didermaga sambil menunggu kedatangan truk pengangkut. Dampak lain yang terjadi adalah truk pengangkut yang terlambat datang ke pelabuhan biasanya akan datang bersamaan dengan truk lainnya dan membuat lalu lintas kendaraan di area pelabuhan menjadi macet. Apalagi kegiatan bongkaran <i>steel coil</i> biasa dilaksanakan dengan sistem <i>trucklossing</i> yang membutuhkan kelancaran dan ketepatan waktu truk pengangkut tiba di pelabuhan”.
Penulis	“Lalu bagaimana upaya dalam mengatasi kendala yang muncul dalam pelayanan kegiatan bongkar muatan <i>steel coil</i> ini pak?”
Informan 2	“Ada 2 upaya yang dilakukan, upaya pertama yaitu agar kegiatan bongkar muatan <i>steel coil</i> tetap berjalan dan tidak terhenti kita melakukan penimbunan sementara barang <i>steel coil</i> di area dermaga sambil menunggu kedatangan truk pengangkut. Upaya kedua adalah apabila kepadatan kendaraan diarea dermaga sudah tidak terhindarkan, <i>staff</i> departemen operasional lapangan melaporkan kejadian ke <i>staff HSSE</i> dan <i>security</i> untuk selanjutnya dilakukan penertiban kendaraan diarea dermaga”.

C. Informan 3 *Supervisor Departemen Operator Alat Bongkar Muat*

Penulis dan Informan	Isi Percakapan
Penulis	“Assalamu’alaikum Wr.Wb. Selamat siang pak, sebelumnya saya izin memperkenalkan diri saya, nama saya Mochamad Rikza Harnang Setyo asal kampus dari PIP Semarang, saya adalah taruna magang di PT. Pelabuhan Tanjung Priok periode tahun 2023. Maksud dari kedatangan saya kembali

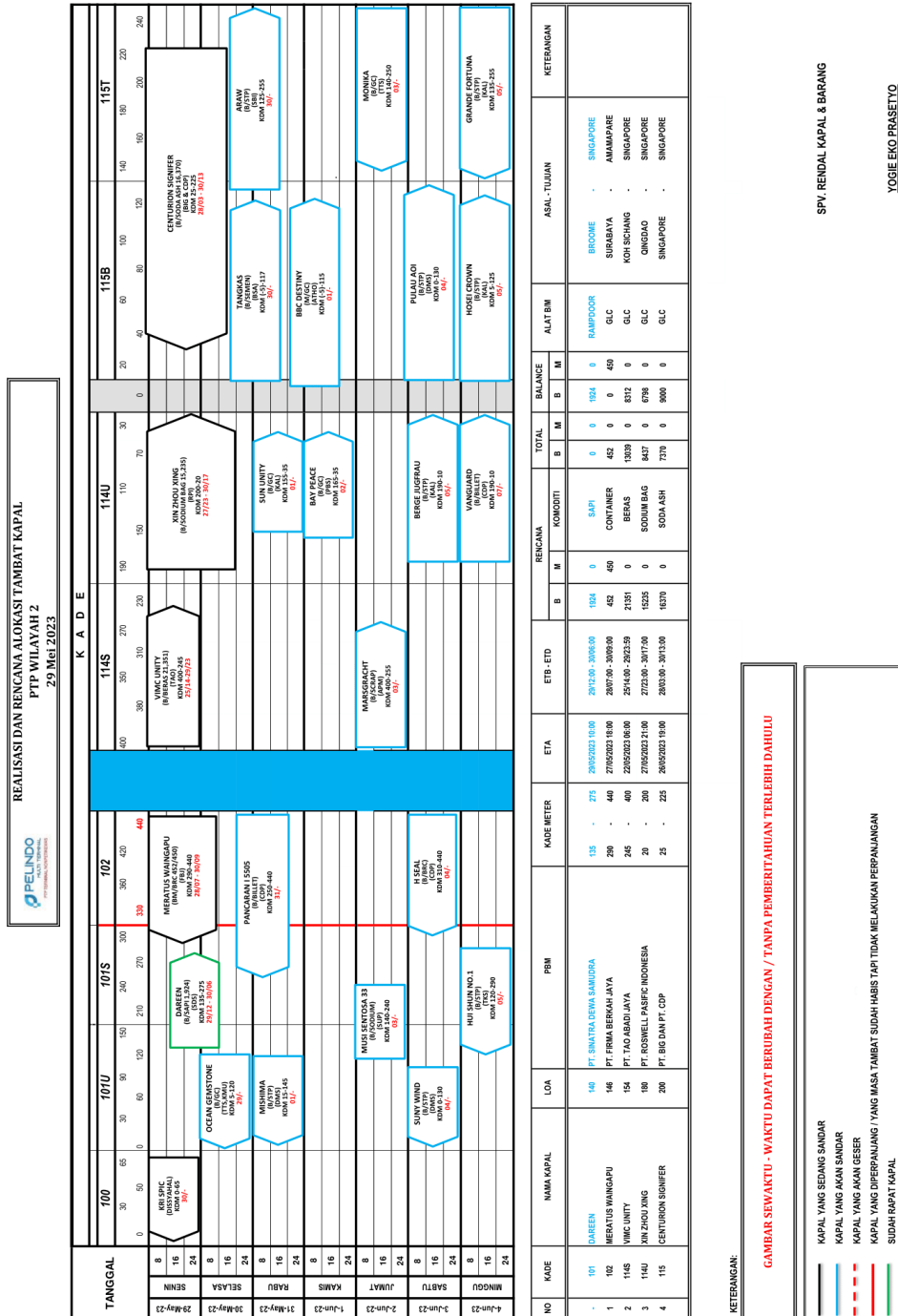
	<p>adalah, saya memohon izin untuk melaksanakan penelitian kembali di PT. Pelabuhan Tanjung Priok yang hanya berfokus dalam kegiatan bongkar muatan <i>steel coil</i>. Dalam kesempatan ini, saya izin untuk melakukan observasi dan wawancara bersama bapak selaku <i>supervisor</i> departemen <i>operator</i> alat bongkar muat mengenai tugas dan tanggung jawab serta alur pelayanan pada departemen ini, departemen <i>operator</i> alat bongkar muat”.</p>
Informan 3	<p>“Wa’alaikumussalam Wr. Wb. Selamat siang rikza, baik kami mengizinkan, silahkan apa yang mau ditanyakan?”.</p>
Penulis	<p>“Baik pak, saya izin bertanya bagaimana alur pelayanan departemen <i>operator</i> alat bongkar muat pak?”</p>
Informan 3	<p>“Jadi terdapat beberapa urutan pelayanan pada departemen ini, dari pemberitahuan kapal sandar di dermaga dengan disampaikannya dokumen <i>manifest</i> atau BC 1.1 dari departemen operasional lapangan yang akan digunakan sebagai acuan perencanaan operasional alat bongkar muat, persiapan alat bongkar muat 6 jam sebelum kapal sandar, persiapan dan pengoperasian alat bongkar muat <i>GLC</i> dan <i>Forklift</i>, dan pemindahan barang <i>steel coil</i> dari dermaga ke atas truk pengangkut untuk didistribusikan menuju ke pemilik barang”.</p>
Penulis	<p>“Dalam alur pelayanan tersebut apa kendala dalam pelayanan kegiatan bongkar muatan <i>steel coil</i>?”</p>
Informan 3	<p>“Kendala yang terjadi adalah <i>trouble</i> mesin alat bongkar muat <i>GLC</i>, pada saat digunakan dalam bongkar muatan <i>steel coil</i>. Kendala ini disebabkan faktor usia <i>GLC</i> yang sudah tua, jadi dia sudah beroperasi sejak 2012 berarti sudah 12 tahun bekerja”.</p>
Penulis	<p>“Lalu apakah dampak dari kendala yang terjadi ini pak?”</p>
Informan 3	<p>“Dampak yang terjadi adalah kegiatan bongkaran <i>steel coil</i> harus dihentikan dan menunggu pengecekan kerusakan, apabila dimungkinkan untuk dilakukan perbaikan cepat maka akan langsung diperbaiki. Tetapi, jika terjadi kerusakan yang berat dan membutuhkan waktu perbaikan yang tidak sebentar maka harus dilakukan penggantian unit <i>GLC</i> yang rusak dengan yang lainnya. Pemberhentian kegiatan bongkar muatan ini bisa berimbas pada perpanjangan izin waktu sandar kapal di dermaga”.</p>

Penulis	“Bagaimana upaya dalam mengatasi kendala yang muncul dalam pelayanan kegiatan bongkar muatan <i>steel coil</i> pak?”
Informan 3	“Upaya yang dilakukan adalah mengirim laporan kerusakan alat ke PT. Jasa Peralatan Pelabuhan Indonesia (PT. JPPI) agar segera dikirimkan <i>staff</i> mekanik untuk mengecek kerusakan yang terjadi, serta menyiapkan upaya lain yaitu menyiapkan unit <i>GLC</i> lain apabila kerusakan mesin mengalami kerusakan berat dan membutuhkan waktu perbaikan yang lama”.



LAMPIRAN 2

Dokumen *Line Up* Perencanaan Alokasi Dermaga Untuk Kapal



SPV. RENDAL KAPAL & BARANG
 YOBIEKO PRASETYO
 NIPP. 288127192

KETERANGAN:
GAMBAR SEWAKTU - WAKTU DAPAT BERUBAH DENGAN / TANPA PEMBERITAHUAN TERLEBIH DAHULU

— KAPAL YANG SEDIANG SANDAR
— KAPAL YANG AKAN SANDAR
- - - KAPAL YANG AKAN GESEK
— KAPAL YANG DIPERPANJANG / YANG MASA TAMBAT SUDAH HABIS TAPI TIDAK MELAKUKAN PERPANJANGAN
— SUDAH RAPAT KAPAL

LAMPIRAN 3

Dokumen Kesepakatan Kerja Kegiatan Operasional Bongkar Muat



KESEPAKATAN KERJA KEGIATAN OPERASIONAL BONGKAR MUAT KAPAL

Antara
PT. PELABUHAN TANJUNG PRIOK
Dengan
PT. DAISY MUTIARA SAMUDRA

Pada Hari ini tanggal 13 bulan Desember tahun Dua Ribu Dua Puluh Tiga, yang bertandatangan dibawah ini kami, dengan ini menyatakan bahwa :


1. Telah bersepakat untuk kegiatan BONGKAR kapal MV. MILKY WAY ETB 14 Desember 2023 jam 22.00 WIB dikade 101
2. PT. Daisy Mutiara Samudra bersedia untuk melaksanakan kegiatan sesuai waktu yang diberikan dan di sepakati pada saat rapat kapal.
3. PT Daisy Mutiara Samudra wajib menyiapkan peralatan dan tenaga kerja sesuai dengan kesepakatan hasil rapat terlampir dan apabila terjadi kendala yang diakibatkan oleh mitra maka untuk penyardaran kapal selanjutnya akan dievaluasi ulang serta apabila diperlukan maka untuk pelayanan selanjutnya akan ditunda oleh PT. PELABUHAN TANJUNG PRIOK.
4. PT Daisy Mutiara Samudra diwajibkan menggunakan alat pelindung diri (APD) lengkap selama berlangsung kegiatan bongkar/muat dan kelengkapan SIO Operator & SIA peralatan yang dioperasikan.
5. PT Daisy Mutiara Samudra diwajibkan mengumpulkan / membersihkan sampah-sampah dari kegiatan Bongkar / Muat agar tidak berserakan selama kegiatan berlangsung.
6. PT Daisy Mutiara Samudra diwajibkan menjaga kebersihan di area kerja.
7. PT Daisy Mutiara Samudra selama melaksanakan kegiatan bongkar/muat tidak diperbolehkan menaikkan/menurunkan (orang) yang tidak berkepentingan ke atas kapal (pedagang/bisnis, dll).
8. Untuk kegiatan Ocean Going wajib melaporkan alat mekanis, non mekanis, dan mobil storrng kepada bangkar Bea Cukai setempat sebelum dan sesudah kegiatan.
9. Untuk kegiatan Ocean Going dalam proses melakukan kegiatan bongkar cargo harus sesuai dengan Inward manifest (BC 1.1) yang sudah diterbitkan oleh Pihak Bea Cukai.
10. Untuk kegiatan Ocean Going dalam proses melakukan kegiatan muat cargo harus sesuai dengan nota pelayaran ekspor (NPE) yang sudah diterbitkan oleh Pihak Bea Cukai.
11. Apabila terjadi permasalahan hukum dengan instansi yang berwenang yang diakibatkan oleh mitra maka segala resiko dan biaya menjadi tanggung jawab mitra dan untuk penyardaran kapal selanjutnya akan dievaluasi ulang dan jika diperlukan di ambil tindakan oleh terminal yaitu di lakukan penundaan pelayanan.
12. Untuk komoditi Curah Kering (Batu Bara, Semen, Pasir, Gypsum, Soda Ash, dll) melakukan penyemprotan di tongkang dan memakai jala-jala bunding dan dilarang membersihkan / menyemprot dermag dengan air laut dan tidak diperbolehkan membuang sisa-sisa cargo ke laut.
13. Untuk komoditi curah kering (Batu Bara, Semen, Pasir, Gypsum, Soda Ash, dll) melakukan penutupan truk dengan terpal.
14. Dengan pertimbangan dan mengurangi jumlah galang Invoice, maka pihak terminal membuat kebijakan perhitungan UPER B/M dengan menggunakan tarif Via CY untuk seluruh kegiatan Break bulk dan nantinya akan di perhitungkan berdasarkan realisasinya.
15. Dalam upaya pencegahan penyebaran Virus COVID 19, setiap PBM wajib menyediakan APD minimal masker untuk seluruh Personel dan TKBM yang bekerja di kapal. Jika diketahui tidak dilakukan, maka kegiatan akan dihentikan oleh tim Operasi.
16. Untuk kegiatan kapal bongkar/muat dengan jumlah T/M³ dibawah 500 Ton, maka pihak terminal akan mengenakan tarif minimum charge, untuk wilayah 1 sebesar 455 T/M³ & wilayah 2 sebesar 500 T/M³. Diharapkan semua mitra dapat melaksanakan kebijakan tsb.
17. Untuk kegiatan kapal bongkar/muat secara TL, Trucking TL di izinkan masuk 1 jam sebelum kapal sandar.
18. PT Daisy Mutiara Samudra sanggup memastikan tidak ada praktik pungli kepada pihak manapun selama beraktifitas di wilayah kerja PT. Pelabuhan Tanjung Priok.
19. Demikian berita acara ini di buat dengan sebenar-benarnya untuk dapat diketahui dan dapat di penggunaan seperlunya, dan apabila di kemudian hari terdapat kekeliruan mohon dapat dibetulkan sebagaimana mestinya.

Diverifikasi oleh:

PT Daisy Mutiara Samudra

(RICHARD RUMAPEA)

SPV RENDAH PT. PTP


(YOGIE EKO PRASETYO)
NIPP. 105870

DGM. PENDUKUNG OPERASI
PTP

LAMPIRAN 4

Dokumen UPER (Uang Pertanggungsaan)

PELABUHAN TANJUNG PRIOK
Tanggal Cetak 14-Dec-2023

PERHITUNGAN UPER BONGKAR MUAT

NOMOR UPER : 20123-006005
 TERMINAL : 2
 PELAKSANA BONGKAR/MUAT : PELABUHAN TANJUNG PRIOK
 PEMILIK / PEMAKAI JASA : PT. DAISY MUTIARA SAMUDRA
 ALAMAT : JL. ENDE NO. 28-30 RT.005 RW.016 KEL. TG .PRIOK,
 KEC.TG.PRIOK, JAKARTA UTARA 14310
 NPWP : 01.841.367.4-046.000
 KAPAL / VOY / TANGGAL : MILKY WAY. MVI / 15-DEC-23
 GUDANG / LAPANGAN / KADE : KADE 101
 JENIS PERDAGANGAN : LUAR NEGERI
 PERIODE KEGIATAN : 15-Dec-2023 - 16-Dec-2023

NO.	VIA	JENIS BARANG	KEMASAN	JUMLAH		TARIF	BIAYA
				BONGKAR	MUAT		
1	LAP	STEEL PRODUCT /Menggangu - Stevedoring - Dermaga - Kebersihan	Break Bulk	5,617	0	90,311 87,081 2,805 425	507,276,887

JUMLAH : 507,276,887
 ADMINISTRASI : 10,000
 JUMLAH SEBELUM PPN : 507,286,887
 PPN 11% : 55,801,558
 JUMLAH TAGIHAN : 563,088,445

PERHITUNGAN BIAYA

NO.	VIA	JENIS BARANG	KEMASAN	B / M	TARIF	BIAYA	TOTAL BIAYA
1	LAP	STEEL PRODUCT /Menggangu	Break Bulk	5,617	87,081	49,749	279,440,133

KOPENSASI JASA B/M : 279,440,133
 PPN 11% : 30,738,415
 JUMLAH BIAYA : 310,178,548
 PPH 2% : (5,588,803)
 BIAYA SHARING : 304,589,745
 NILAI HOLD : 258,498,700

LAMPIRAN 5

Dokumen Manifest atau BC 1.1

BC 1.1

INWARD MANIFEST
 Kantor Pabean : 040300 / KPU TANJUNG PRIOK
 Kelompok : Barang Impor yang Kewajiban Pabean nya D diselesaikan di Kantor Pabean Setempat (1)
 No. Pengajuan : 1010180CFFFFF
 No. BC 1.0 : 005612
 No. BC 1.1 : 005612
 Tgl. : 11-12-2023 PT. SRIJAYA SAMUDRA UTAMA / 753531862042000
 Tgl. : 13-12-2023 J. Nangka II No.16, RT/RW. 013/002, Kel. Cipete Utara, Kec
 Tgl. : 13-12-2023 Kebayoran Baru, Jakarta Selatan.

Nama Sarana Pengangkut : MV. MILKY WAY
 No. Voy/Flight : 143
 Bendera : SG / SINGAPORE
 No. IMO/MM/SI/Reg./Pol. : 9642734/456604871/-
 Peabuhan Asal - Transit : Tokai - Ho Chi Minh City
 Peabuhan Tujuan - Selanjutnya : Tanjung Priok - Qui Nhon
 Perkiraan Waktu Tiba/Brgkt : 15-12-2023 12:00/16-12-2023 23:00
 Waktu Tiba/Bongkar/Muat : 15-12-2023 12:00/15-12-2023 14:00/-

No. Pos	Nomor & Tgl BL/AWB/Lain, Nomor & Tgl PEB	Nama, NPWP, & Alamat Shipper, Nama, NPWP, & Alamat Consignee, Nama, NPWP, & Alamat Notify Party	Merek, Jumlah, & Jenis Kemasan, Nomor Peli Kemasan	Uraian Barang, Bruto/Volume	Keterangan, Peleabuhan, Asal/Transit/ Bongkar/Akhir
0003 0000 0000	Master : - TOJK-0030-3175 - 16-11-2023 House : - TOJK-0030-3175 - 16-11-2023 Dokumen PEB : - - - Mother Vessel : - MILKY WAY	Shipper : - METAL ONE CORPORATION (I) - JP TOWER 7-2, MARUNOUCHI 2- HOME CHYODA-KU, TOKYO 100- 7032, JAPAN Consignee : - TO THE ORDER OF PT BANK BTPN TBK, (02519823505000) - JAKARTA Notify Party : - PT. INDONESIA NIPPON STEEL PIPE (-) - KAWASAN INDUSTRI INDOTAISEI SEKTOR 1A BLOK C-1, KOTA BUKIT INDAH, CIKAMPEK KARAWANG 41373 KALIHURIP, CIKAMPEK, KARAWANG INDONESIA PH : 62-264-350702-704 TAX ID (NPWP) : 02.519.823.5- 055.000	IN S.P 3XNEPHB TANJUNG PRIOK/JAKARTA JIS NO SPEC/SIZE CASE NO. 2,2.1.1.1 NET WEIGHT KGS GROSS WEIGHT KGS NIPPON STEEL CORPORATION MADE IN JAPAN 5 CL ** 0 Kontainer **	7208 HOT ROLLED STEEL SHEET IN COIL HS NO : 7208 CREDIT NUMBER : L123J00691 Bruto Total : 81.600.0000 Kgm Volume Total : 20.4000 M3	JPNGO/Nagoya, Aichi JPNGO/Nagoya, Aichi IDTPP/Tanjung Priok IDTPP/Tanjung Priok
				Jml. MBL/MAWB : 83 Jml. HBL/HAWB : 83 Jml. Peli Kemasan : - Jml. Kemasan : 738	Bruto : 5.616.364.0000 Kgm Volume : 1.219.0850 M3 GRT/LO : 9.981.00 / 127.67 Draft : 7.00 / 7.70

Keterangan: (B) Pembatalan; (P) Pecah Pos; (E) Konsolidasi; (*) Kontainer Tertinggal
 PT. SRIJAYA SAMUDRA UTAMA
 ARIS HARTOYO
 Halaman: 3 dari 78

LAMPIRAN 6

Dokumen Rencana Kegiatan Bongkar Muat

Nomor : SL.004.IDJKT.1223.000510
 Perihal : Rencana Kegiatan Bongkar Muat
 Kepada : Kepala Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok
 Yth. :
 di
 TANJUNG PRIOK

Berdasarkan Surat Penunjukan dari Perusahaan Angkutan Laut/Importir/Exportir/Pemilik Barang PT. SRIJAYA SAMUDRA UTAMA Diberitahukan sebagai berikut:

1. Nama Kapal : MV. MILKY WAY
2. DWT / GRT : 14258
3. Bendera : SG
4. Perusahaan Angkutan Laut/Agen : PT. SRIJAYA SAMUDRA UTAMA
5. Tiba Tanggal : 2023-12-15 02:00:00
6. Pelabuhan Asal / Tujuan : VNSGN
7. Kondisi Angkutan : -
8. Perusahaan Angkutan : PT. Daisy Mutiara Samudra
9. Rencana Bongkar

NPWP Shipper / PBM	Klasifikasi Barang	Nama Barang	Jumlah Barang (Unit/Ton/M ³)	Sistem	Jumlah Buruh
01.841.367.4-046.000	Unitized	STEEL PRODUCTS	738 / 5,617 / 1,219	TL	24

10. Rencana Muat

NPWP Shipper / PBM	Klasifikasi Barang	Nama Barang	Jumlah Barang (Unit/Ton/M ³)	Sistem	Jumlah Buruh
--------------------	--------------------	-------------	--	--------	--------------

11. Target Produktifitas :
12. Lama waktu bongkar muat : 3 Shift / hari
13. Lokasi : OPERASI TERMINAL II - KADE 101
14. Jumlah shift kerja dan Gang : 0 Shift 6 Gang

Demikian disampaikan untuk menjadi perhatian.

MENGETAHUI,
 KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS
 PELABUHAN UTAMA TANJUNG PRIOK

TANJUNG PRIOK

TANJUNG PRIOK, 14 DEC 2023
 Perusahaan Bongkar Muat
 PT. Daisy Mutiara Samudra



LAMPIRAN 7

Dokumen Permohonan Perusahaan Bongkar Muat



**PERUSAHAAN BONGKAR MUAT
PT. DAISY MUTIARA SAMUDRA**



No. 143/DMS-OPS/XII/2023

Jakarta, 13 Desember 2023

Kepada Yth,
Branch Manager Operasi
PT. Pelabuhan Tanjung Priok
Up. Bapak Budi Utoyo
Di Tempat

Perihal : Permohonan Dermaga

Dengan Hormat,

Sehubungan dengan rencana kedatangan kapal liner kami ke Pelabuhan Tanjung Priok, mohon kiranya diberikan fasilitas kade kepada kami. Adapun data-data kapal sebagai berikut :

Nama Kapal	: MV. MILKY WAY V.143
ETA	: 14 Desember 2023, Jam 22.00 Wib
LOA	: 128 Meter
Draft	: 8,1 Meter
Agent	: PT. Srijaya Samudra Utama
Kegiatan	: Bongkar St.Prod 738 Pkgs / 5,617 Mt (TL/Lap)
Waktu Sandar	: 14 Desember 2023, Jam 23.00 Wib s/d 16 Desember 2023, Jam 16.00 Wib (5 shift)

Demikian surat permohonan kade yang kami ajukan, atas perhatian dan kerja samanya kami ucapkan terima kasih.

Hormat kami,

Richard Rumapea
Manager Berth Planner

LAMPIRAN 8

Dokumen Permohonan Perusahaan Pelayaran



PT. SRIJAYA SAMUDRA UTAMA

SHIPPING AGENT

Jl. Ende No. 30, Tanjung Priok, Jakarta 14310 - INDONESIA
 Telp. : (62-21) 4373942, 43912279, 43912180, 43913415, 43913516
 Fax. : (62-21) 4355556, 43912911 E-mail : srijaya@srijaya.co.id

No.096/SSU-OPS/XII/2023

Jakarta, 13 Desember 2023

Kepada Yth,
General Manager Operasi
 PT. Pelabuhan Tanjung Priok
 Up. Bapak Budi Utoyo
 Di Tempat

Perihal : Permohonan Dermaga

Dengan Hormat,
 Sehubungan dengan rencana kedatangan kapal ke Pelabuhan Tanjung Priok, mohon kiranya diberikan fasilitas kade kepada kami. Adapun data-data kapal sebagai berikut :

Nama Kapal	: MV. MILKY WAY V.143
ETA	: 14 Desember 2023, Jam 22.00 Wib
LOA	: 128 Meter
Draft	: 8,1 Meter
Agent	: PT. Srijaya Samudra Utama
Kegiatan	: Bongkar St.Prod 738 Pkgs / 5,617 Mt (TL/Lap)
Waktu Sandar	: 14 Desember 2023, Jam 23.00 Wib s/d 16 Desember 2023, Jam 16.00 Wib (4 shift)

Selanjutnya PT. Srijaya Samudra Utama sebagai Agen Pelayaran menunjuk PT. Daisy Mutiara Samudra untuk melaksanakan kegiatan bongkar di kapal tersebut di atas.

Demikian surat permohonan kade yang kami ajukan, atas perhatian dan kerja samanya kami ucapkan terima kasih.

Hormat kami,

H. Dahlan Hidayat
 Kepala Operasi

LAMPIRAN 9

Dokumen Stowage Plan

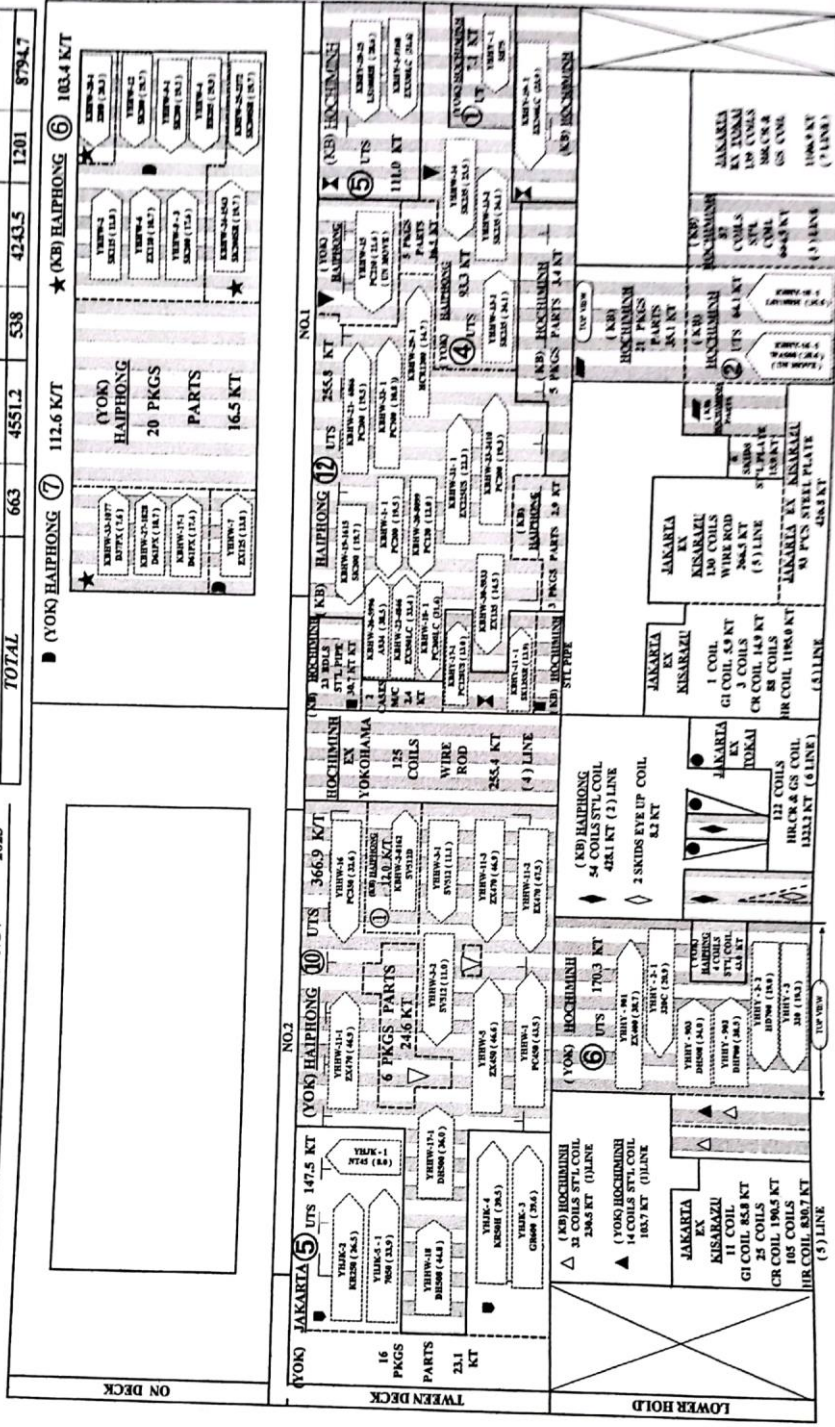
STOWAGE PLAN

THE JAPAN CARGO TALK COOPERATION
YOKOHAMA BRANCH

M/S "MILKY WAY" VOY. NO. 143

SAILING FROM YOKOHAMA ON 28 TH NOV 2023

HAITCH NO.	NO. 1		NO. 2		TOTAL
	PKGS	KT	PKGS	KT	
HAIPHONG	57	601.0	77	882.8	134
HOCHIMINH	152	934.2	177	759.9	329
JAKARTA	454	3016.0	284	2600.8	738
TOTAL	663	4551.2	538	4243.5	1201



LAMPIRAN 10

Dokumen Cek List Verifikasi Data Kapal

CEK LIST VERIFIKASI DATA KAPAL WILAYAH 2

DATA KAPAL

Nama Kapal : *MV. Milky Way*
 Komodoti :
 Jumlah :
 KEGIATAN BONGKAR MUAT

DOKUMEN PENDUKUNG

- Permohonan PBM
- CVIA & Permohonan Pelayaran
- Manifest / BL / SI / Packing List / NPE,PEB / BC
- Stowage Plan
- Hasil Rapat Rencana Operasi Kapal
- Uper EPB
- Bukti Pembayaran Sewa GLC
- RKBM
- Izin TL BC / SPPB Izin Ship to Ship
- Izin Sandar Kawasan Izin Over Stage
- Izin Sandar Haluan Darat
- Izin Bongkar Barang Khusus / Barang Berbahaya
- Upload manifest Online
- Statement Letter Quarantine

Tanjung Priok,.....2023

SUPERVISOR


Berth Alocation

YOGIE EKO PRASETYO

105870


LAMPIRAN 11

Dokumen Izin *Trucklossing*

KPU BEA DAN CUKAI TIPE A TANJUNG PRIOK LEMBAR RESPON PELAYANAN	
	
	Data Permohonan
Kode Tiket	: X2H6W0232291
NPWP Importir	: 317475481413000
Nama Importir	: PT. JFE STEEL GALVANIZING INDONESIA
Sarana Pengangkut	: MAPUTI V.7
Lokasi Sandar	: KADE 115
Rencana Kedatangan / ETA	: 2023-06-13
Jenis Dokumen	: SPPB
Nomor Dokumen	: 263303/KPU.1/2023
Tanggal Dokumen	: 2023-05-30
Pengumuman	<ol style="list-style-type: none"> 1. Layanan "<i>Trucklossing</i>" berganti nama menjadi "Pemberitahuan <i>Trucklossing</i>" 2. Tidak ada perbedaan antara Pemberitahuan <i>Trucklossing</i> MITA dan Non MITA 3. Pemberitahuan <i>Trucklossing</i> bersifat wajib. Cetak Respon pada SLIM merupakan bukti bahwa telah melakukan pemberitahuan 4. Terhadap kegiatan <i>Trucklossing</i> berdasarkan "Persetujuan Penimbunan Barang Impor di Tempat Penimbunan Milik Importir Sebagai Tempat Lain yang Diperlakukan Sama Dengan TPS", harap menghubungi Petugas P2 lapangan untuk pelaksanaan proses pengawalan menuju gudang importir 5. Pengawasan <i>Trucklossing</i> akan dilakukan secara selektif berdasarkan Manajemen Resiko
Respon Status	: Mengajukan Permohonan Layanan Pemberitahuan <i>Trucklossing</i>
Waktu Status	: 2023-06-09 08:18:08
Waktu Cetak	: 2023-06-09 08:20:06
Perhatian!	<ul style="list-style-type: none"> - Lembar respon ini sah tanpa tanda tangan - Data pada lembar respon dapat diperiksa kebenarannya melalui alamat pada QR Code - Untuk mengetahui status pelayanan terbaru atas permohonan Anda, kunjungi laman https://bcpriok.net/slim/page#pencarian.
<small>Generated by bcpriok.net</small>	

LAMPIRAN 12

Dokumen Surat Jalan



PERUSAHAAN BONGKAR MUAT (PBM)
PT. TRIUTAMA KURNIA SEJAHTERA
 Jl. Gadang I No.1 Telp. (021) 4371514 - 4372054
 Fax : (021) 43934281 Jakarta Utara 14330

SURAT PENGANTAR
 NO. 1

DIKIRIM KEPADA :

DT.	Ex. Kapal	GATE DYNASTY
STEEL SHOJI	Dari Gd./Lap	19
STEEL	Tanggal Tiba	19-05-2023
INDONESIA	Truck/No. Pol. B.K.A.	B. 2019 (EL
	No. B/L DO. Srt.Jl./Ijin B & C	60139/JF 18-13
	EMKL/Pers. Pelayaran/Stev.	PLP

Merk/No	Jenis Barang	Jumlah Barang		Keterangan
		Coly	Ton	
P. 1887	STEEL IN COILS	T U U U H		7

Penerima,

Tg. Priok, 23-05-23

Sopir Truck,

HADI

Petugas

LAMPIRAN 13

Dokumen Ship and Cargo Information Check List



SHIP & CARGO INFORMATION CHECK LIST
DATA PEMERIKSAAN INFORMASI KAPAL DAN BARANG

A. INFORMASI KAPAL (SHIP INFORMATION)

- 1. NAMA KAPAL (SHIP NAME) : M/V APOLLO SAKURA
- 2. KODE PANGGIL (CALL SIGN) :
- 3. IMO NUMBER :
- 4. BENDERA (NATIONALITY FLAG) :
- 5. PANJANG KAPAL (LOA) :
- 6. GROSS TONAGGE (GT) :
- 7. PELABUHAN ASAL (LAST PORT) :
- 8. PELABUHAN TUJUAN (DEST PORT) : TANJUNGPRIK
- 9. WAKTU SANDAR (BERTHING TIME) : DEC '09 2008
- 10. LOKASI SANDAR (BERTH LOCATION) : 101 T

B. INFORMASI BARANG BONGKARAN (DISCHARGING CARGO INFORMATION)

- 1. JENIS BARANG (CARGO SPEC) : BERSEKAP 325 Pcs. 1.411.434 ton
- 2. JUMLAH BARANG (CARGO QUANTITY)
 - a. CONTAINER : 20" Full Box 20" Mty Box
40" Full Box 40" Mty Box
 - b. GG/BC/CC/CK : T/M3
 - c. MOTOR (CURAH) : Unit
 - d. KENDARAAN KECIL : Unit
 - e. TRUK SEDANG KOSONG : Unit
 - f. TRUK SEDANG ISI : Unit
 - g. TRUK BESAR KOSONG : Unit
 - h. TRUK BESAR ISI : Unit
 - i. ALAT BERAT : Unit
- 3. PELABUHAN MUAT (LOADING PORT) :
- 4. PEMAKAIAN RAMP DOOR (RD FASTERN) :

C. INFORMASI BARANG MUATAN (LOADING CARGO INFORMATION)

- 1. JENIS BARANG (CARGO SPEC) :
- 2. JUMLAH BARANG (CARGO QUANTITY)
 - a. CONTAINER : 20" Full Box 20" Mty Box
40" Full Box 40" Mty Box
 - b. GG/BC/CC/CK : T/M3
 - c. MOTOR (CURAH) : Unit
 - d. KENDARAAN KECIL : Unit
 - e. TRUK SEDANG KOSONG : Unit
 - f. TRUK SEDANG ISI : Unit
 - g. TRUK BESAR KOSONG : Unit
 - h. TRUK BESAR ISI : Unit
 - i. ALAT BERAT : Unit
- 3. PELABUHAN BONGKAR (DISCH PORT) :
- 4. PEMAKAIAN RAMP DOOR (RD FASTERN) :

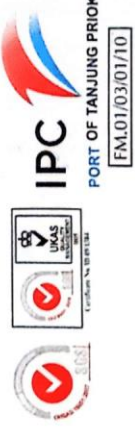
TANJUNG PRIOK, DEC '09 2008
 SPV. OPERASI BONGKAR MUAT : [Signature]
 ([Signature])
 NIPP. [Signature]

CAPTAIN / CHIEF OFFICER : [Signature]
 M/V APOLLO SAKURA ([Signature])

LAMPIRAN 14

Dokumen Daily Report of Discharged/Loading

PT. PELABUHAN TANJUNG PRIOK
LAPORAN HARIAN BONGKAR/ MUAT
DAILY REPORT OF DISCHARGED/LOADING


IPC
 PORT OF TANJUNG PRIOK
 [FM.01/03/01/10]

Kapal Vessel : M/V APOLLO SAKURA Tanggal Tambat Date of Berthed : Des. 09, 2008 Jam Hour : 08.55
 Voyage : DI Cargo to Commenced/Resume Completed/Finished : On Dec. 09, 2008 On Dec. 09, 2008 At 14.30 Hours
 On Dec. 09, 2008 At 14.30 Hours




Time Labour	Hatch No. 1		Hatch No. 2		Hatch No. 3		Hatch No. 4		Hatch No. 5		Remarks
	Pkgs	Tons	Pkgs	Tons	Pkgs	Tons	Pkgs	Tons	Pkgs	Tons	
Total Previous Day	58	855.644			207	555.810					305 Pkg. : 1.411.454 Tons
08:00 - 16:00Gangs	58	855.644			207	555.810					305 Pkg. : 1.411.454 Tons
16:00 - 24:00Gangs											
00:00 - 08:00Gangs											
Shifting Bay to bay Hatch to hatch	58	855.644			207	555.810					305 Pkg. : 1.411.454 Tons
Total to dayGangs											
Up to Day/ Balance											

Remarks : Tanjung Priok Dec. 10, 2008
Chief Stevedore
Chief Checker
M/V APOLLO SAKURA
 CHIEF OFFICER

LAMPIRAN 15

Dokumen Time Sheet

PT. PELABUHAN TANJUNG PRIOK

PORT OF TANJUNG PRIOK

TIME SHEET

FM. 01/03/01/11

Kepal / Vessel: M/V APOLLO SAKURA

Pelayaran/Agen / Shipping Co./Agent: _____

Voyage: _____

Kedatangan / Arrival / Tanggal / Date	Kedatangan Tambat / Along Side	Palka / Hatch						Uraian / Description
		I	II	III	IV	V	VI	
Jam / Hour: <u>08.55</u>	Jam / Hour: <u>08.55</u>							
Tanggal / Date: <u>12.09.2008</u>	Tanggal / Date: <u>12.09.2008</u>							
Jam Kerja / Working Time: <u>15.00-16.00</u>	Jam Terbuang / Idle Time: _____							
<p>Cargo Discharge and Load</p> <p><u>GENRAL</u></p> <p>Date: _____</p> <p>Date Labour: _____</p> <p>Shift I : 08.00 - 16.00 : _____ Gangs</p> <p>Shift II : 16.00 - 24.00 : _____ Gangs</p> <p>Shift III : 00.00 - 08.00 : _____ Gangs</p> <p>Total Hatch: _____</p> <p>Total Derrick: _____</p> <p>For/Lift On Board/Shore: _____</p> <p>Shift: <u>I</u> <u>II</u> <u>III</u></p> <p style="text-align: right;">L = Load B = Board</p>								
								<u>See on Labour Time Sheet</u>

Tanjung Priok, 12.09.2008

Chief

Gen. Discharge

M/V APOLLO SAKURA

12.09.2008

LAMPIRAN 16

Dokumen Labour Time Sheet

PT. PELABUHAN TANJUNG PRIOK

SS/MW- M/V Apollo Sakura VOY
DE 08 18028 Ar: 05.55 HPS

Gang on Board _____

Chief Foreman 1 (ONE) MARI

Foreman 1 (ONE) MARI

Chief Tally Clerk 1 (ONE) MARI

Tally Clerk 1 (ONE) MARI

Labour _____ gangs

Watchman _____

Gang on Shore _____

Chief Foreman _____

Foreman _____

Chief Checker _____

Checker _____

Labour _____ GANGS

Watchman _____

MATERIALS

Rope Sling _____ pcs

Rope Net _____ pcs

Wire Sling _____ pcs

Wire net _____ pcs

Tray _____ pcs

Cerment's sling _____ pcs

Floating Crane _____ Unit

Mobile Crane _____ Unit

Forklift _____ Unit

LABOUR TIME SHEET

WORKING HOURS
 From 08.50 till 14.30

Infill: 08.50-16.00
8< Acc 07 0806 LABOUR
Phon A. Mari

FOREMAN: M. MARI

Stevendore on Board

IPC
 PORT OF TANJUNG PRIOK

UKAS
 ISO 9001:2015

SGS
 CERTIFIED TO ISO 9001

Tanjung Priok, Ace 09 2008

REMARKS

05.55 : SHIP ARRIVAL

05.55-08.00 : MATING SKEVELAR AND GAMBELAN

07.10-08.35 : KAPSTOR BY OVERBOARD

08.45-08.50 : PREPARED TAMP RUMAH FOR DIE

08.50 : COMMENCED DIE IN 1 BAY CRANE

09.10 : STARTED DIE # 2 BY 0505

09.35 : STARTED DIE # 2 BY 0505

10.55 : FINISHED DIE # 1 BY 0505 CRANE

10.45 : FINISHED DIE # 2 BY 0505 CRANE

14.30 : COMPLETED DIE # 2 BY 0505 CRANE

M/V APOLLO SAKURA
 Chief Officer

LAMPIRAN 18

Dokumen Statement Of Fact

PT. PELABUHAN TANJUNG PRIOK



FM. 01/03/01/14

TERMINAL I/II/III
STATEMENT OF FACT

Nama Kapal : MV APOLLO SAKURA
 Name of vessel :
 Waktu tiba : Tanggal : Jam :
 Date : Dec '09 '2023 Hour : 05.35
 Waktu tambat : Tanggal : Jam :
 Date : 10/1 Hour :
 Kade :
 Wharf : 101 T
 Uraian barang : 1.411.454 Ton/ Cbm
 description of good : BEKAMPAR, 305 Pkg, 1.411.454 ton
 Jumlah sebagaimana manifest B/M :
 quantity as manifest discharging/loading :
 Mulai bongkar / muat : Dec '09 '2023 At: 08.50 HRS
 commenced discharging / loading :
 Selesai bongkar / muat : Dec '09 '2023 At: 14.30 HRS
 Completed discharging / loading :
 Agen pelayaran :
 Shipping agency :
 Pemilik barang : A. DLK
 Loward/Consignee : SEVENTE

Hari/Tanggal Day/Date	Regu Kerja Gang	Dibongkar/ dimuat- Discharging / loading		Catatan Waktu Time Note		Keterangan Remarks	
		Pkgs.	Ton/ M3	From	To		
<u>Dec '09 '2023</u>	<u>DL L</u>	<u>305</u>	<u>1.411.454</u>	<u>08.50</u>	<u>14.30</u>	<u>See on LAMPUK TIME SHEET</u>	
<u>RECAPITULATION LAMPUK OF DISCHARGES</u>							
	<u>FROM YARD 101</u>	<u>256</u>	<u>Pkg, 865.878</u>	<u>ton</u>			
	<u>FROM TRUCK POSITIONS</u>	<u>69</u>	<u>Pkg, 545.576</u>	<u>ton</u>			
	<u>TOTAL</u>	<u>305</u>	<u>Pkg, 1.411.454</u>	<u>ton</u>			

FOR CONFIRMATION
OFFICER IN CHARGE/ PURSER

M/V APOLLO SAKURA

FOR TRUE STATEMENT WHARF
EMPLOYEE IN CHARGE

SEVENTE

LAMPIRAN 19

Dokumen Manifest

PT PBM DHARMA LAUTAN NUSANTARA
Cabang Tanjung Priok
DAFTAR BONGKAR KAPAL
MV. APOLLO SAKURA VOY 309
ETA. 09/12/2023

NO	NOMOR BL	MERK BARANG	JUMILAH	PARTAI	TONAGE		STATUS
					COILS	PLATES	
1	001	PT Hanwa Steel Service Indonesia	(13 Coils)	5	Coils	14,024	KGS
2	002			2	Coils	14,870	KGS
3	003			2	Coils	15,180	KGS
4	023			2	Coils	19,000	KGS
5	024	OCHIAI	(6 Coils)	2	Coils	16,100	KGS
6	004			1	Coils	7,105	KGS
7	005	PT Steel Center Indonesia	(6 Coils)	1	Coils	7,211	KGS
8	006			1	Coils	8,114	KGS
9	007			3	Coils	21,262	KGS
10	008	PT United Steel Center Indonesia	(19 Coils)	4	Coils	31,970	KGS
11	009			2	Coils	14,990	KGS
12	025			6	Coils	131,264	KGS
13	026			7	Coils	59,755	KGS
14	010	SUZUKI	(56 Coils)	1	Coils	8,314	KGS
15	011			12	Coils	89,841	KGS
16	012	SUZUKI	(56 Coils)	1	Coils	4,104	KGS
17	016			3	Coils	23,888	KGS
18	017	PT Super Steel Karawang	(56 Coils)	4	Coils	32,770	KGS
19	018			2	Coils	16,190	KGS
20	019	PT Super Steel Karawang	(56 Coils)	33	Coils	262,372	KGS
21	020			2	Coils	13,650	KGS
22	021			1	Coils	8,767	KGS
23	022	PT Aisin Indonesia	(1 Coils)	1	Coils	6,250	KGS
24	013	PT Shibaaura Shearing Indonesia	(215 Plates)	205	Plates	486,891	KGS
25	014			5	Plates	26,370	KGS
26	027	PT Maxima Mandiri Indonesia	(12 Plates)	5	Plates	25,303	KGS
27	015			12	Plates	16,956	KGS
TOTAL				325	Coils Plates	1,411,454	KGS

NB : Heavy Cargo 6 Coils
PT USCI

LAMPIRAN 20

Dokumen Manifest BC 1.1

BC 1.1

INWARD MANIFEST
 Kantor Pabean : 040300 / KPU TANJUNG PRIOK
 Kelompok : Barang Impor yang Kewajiban Pabeannya Disesaikan di Kantor Pabean Setempat (1)
 No. Pengaluan : 1010189CF15F5
 No. BC 1.0 : 005471
 No. BC 1.1 : 005471
 Tgl. : 05-12-2023
 Tgl. : 05-12-2023
 Tgl. : 05-12-2023
 PT. DJAKARTA LLOYD / 10016350050000
 Jl Swasembada Timur XI no 48, Kelurahan kebun bawang,
 Kecamatan Tanjung priok, Jakarta Utara

Nama Sarana Pengangkut : MV. APOLLO SAKURA
 No. Voy/Flight : 309
 Bendera : PA / PANAMA
 No. IMO/MMSI/Reg. Pol. : 8915454/352978236/-
 Pelabuhan Asal - Transit : Kelang - Kelang
 Pelabuhan Tujuan - Selanjutnya : Tanjung Priok - Dumal
 Perkiraan Waktu Tiba/Bright : 09-12-2023 01:00/10-12-2023 23:55
 Waktu Tiba/Bongkar/Muat : 09-12-2023 01:00/09-12-2023 03:00/-
 Jml. MBL/MAWB : 27 Bruto : 1,411,454,0000 Kgm
 Jml. HBL/HAWB : 27 Volume : 0,0000 M3
 Jml. Peli Kemas : - GRT/LO : 9,947,00 / 119.52
 Jml. Kemasan : 325 Draft : 4.54 / 6.34

No. Pos	Nomor & Tgl BL/AWB/Lain, Nomor & Tgl PEB	Nama, NPWP, & Alamat Shipper	Nama, NPWP, & Alamat Consignee	Merek, Jumlah, & Jenis Kemasan, Nomor Peli Kemasan	Uraian Barang, Bruto/Volume	Keterangan, Pelabuhan Asal/Transit/ Bongkar/Muat
0027 0000 0000	Master : - APSA309KSIK-001 - 20-11-2023 House : - APSA309KSIK-001 - 20-11-2023 Dokumen PEB : - - - - - - Mother Vessel : - APOLLO SAKURA V. 309	Shipper : - HANWA CO., LTD () - 4-3-8 FUSHIMI-MACHI, CHUO-KU, OSAKA 541-8585 JAPAN Consignee : - PT. HANWA STEEL SERVICE INDONESIA (028583288431000) - BLOCK QQ-5, MM2100 INDUSTRIAL TOWN, WEST CIKARANG, BEKASI 17520, WEST JAVA, INDONESIA Notify Party : - SAME AS CONSIGNEE (-)	Perkiraan Waktu Tiba/Bright : 09-12-2023 01:00/10-12-2023 23:55 Waktu Tiba/Bongkar/Muat : 09-12-2023 01:00/09-12-2023 03:00/-	NAMICOH INDONESIA JAKARTA HSS/INIC COMMODITY. SPECIFICATION SIZE COATING, NIMASS (KGS) G/MASS (KGS) INSPECTION NO. CONTRACT NO. CASE NO. COIL NO. CAST NO. COIL NO. NIPPON STEEL CORPORATION KASHIMA AREA MADE IN JAPAN 5 CL ** 0 Kontainer **	7210 GALVANNEALED STEEL SHEET IN COIL 7208 HOT ROLLED STEEL SHEET IN COIL Bruto Total : 42,924,0000 Kgm Volume Total : 0,0000 M3	JPKSMMKashima, Baraki JPKSMMKashima, Baraki IDTPP/Tanjung Priok IDTPP/Tanjung Priok

Keterangan: (B) Pembatalan; (P) Pecah Pos; (E) Partiai; (C) Konsolidasi; (*) Kontainer Tertinggal
 Halaman: 25 dari 25

PT. DJAKARTA LLOYD

EKO PURWIDIANTO

LAMPIRAN 21

Dokumen Statement Of Using GLC



PT. PELABUHAN TANJUNG PRIOK

Jl. Nusantara 2 Tanjung Priok - Jakarta Utara Tlp.021-4010800 Fax.021-498782

STATEMENT OF USING GLC

VESSEL/VOY : M/V. APOLLO SAKURA Voy :
 ARRIVED : December '09' 2023 At : 05.55 Hours
 WHARF : 101 S
 COMMENCED DISCHARGING : December '09' 2023 At : 09.10 Hours
 COMPLETED DISCHARGING : December '09' 2023 At : 12.35 Hours
 KIND OF CARGO : GENERAL CARGO
 GLC WORKED DONE : GLC 05
 CATEGORY : 3 SHIP CRANE IN GOOD CONDITION

Manifest/tons : 1.411,454

DATE	WHARF	SHIFT	DISCHARGING		REMARKS
			PKGS	TONS	
December '09' 2023	101 S	1	150	352,863	05.55 : Ships along side
					05.55-08.00 : Waiting stevedore and gang labour
					07.10-07.35 : Inspection by quarantine
					08.00-09.00 : Waiting information using GLC from stevedore
					09.00-09.10 : Prepared for GLC 05
					09.10 : Commenced discharging # 2 using GLC 05
					12.35 : Completed discharging # 2 using GLC 05
TOTAL			150	352,863	25,00%

THIS IS STATEMENT MADE TRUE AND FACT
 ACKNOWLEDGE

Tanjung Priok, December '09' 2023

M/V APOLLO SAKURA
 MASTER CH.OFFICER

SUTARJAGUNG YUONO
 STEVEDORE PT. P T P

STEVEDORE

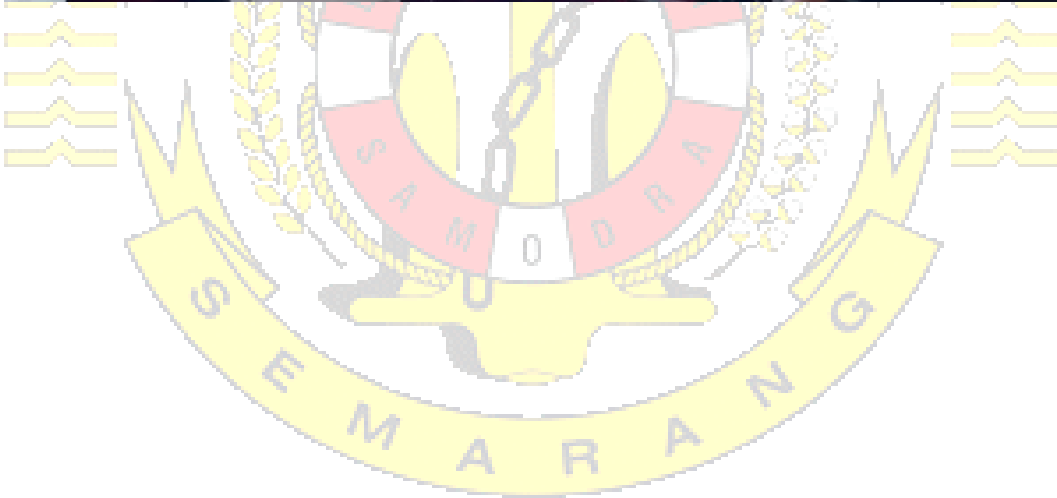
ACKNOWLEDGE

PT. D.L.S

KORDINATOR PERALATAN PT. P T P

LAMPIRAN 22

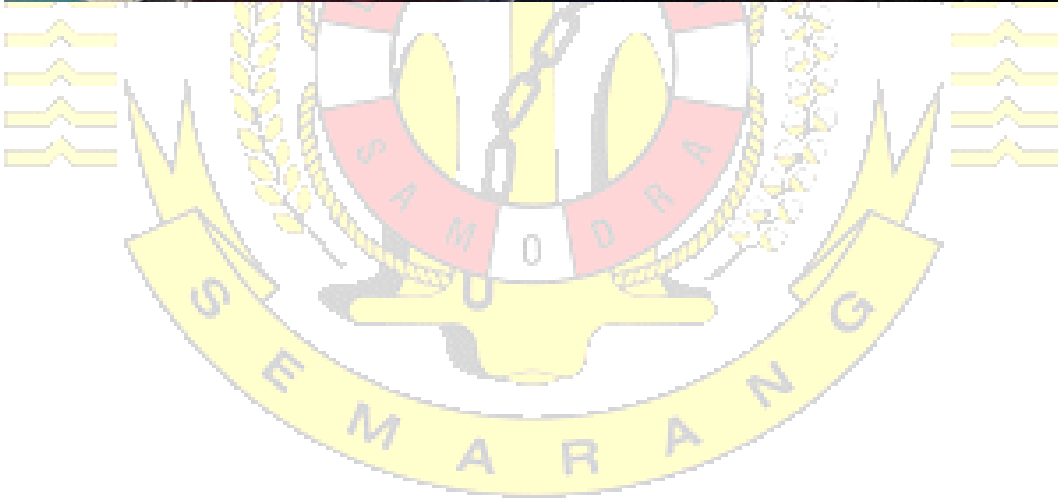
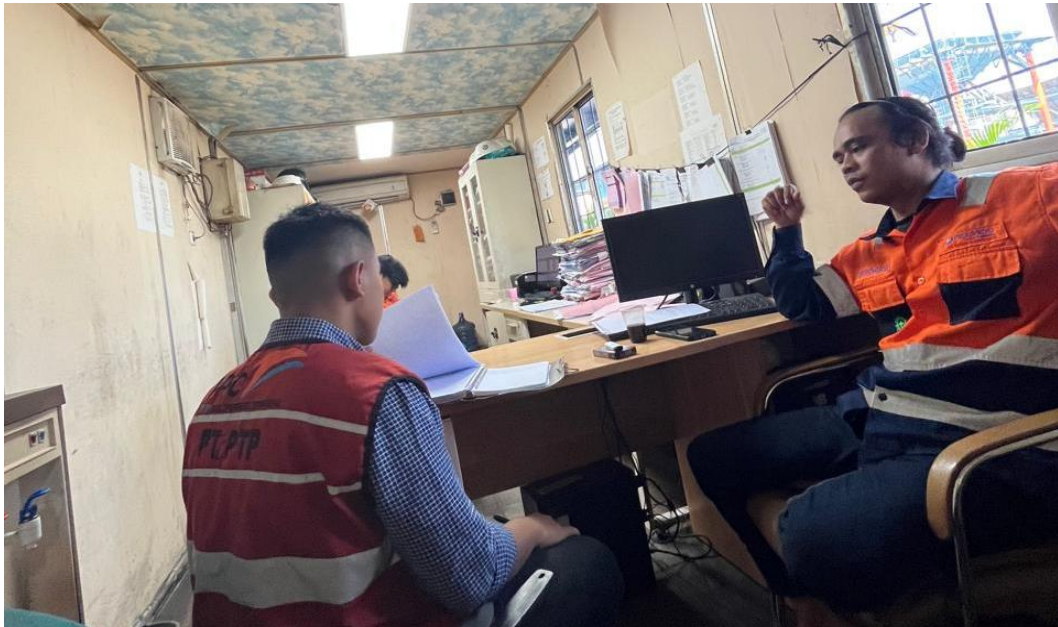
Dokumentasi Kegiatan Observasi
Departemen *Operator Alat Bongkar Muat*



LAMPIRAN 23

Dokumentasi Kegiatan Observasi dan Wawancara

Departemen Operasional Lapangan



LAMPIRAN 24

Dokumentasi Selesai Kegiatan Observasi dan Wawancara
Departemen Perencanaan dan Pengendalian Kapal dan Barang



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Mochamad Rikza Harnang Setyo
2. Tempat, Tanggal Lahir : Temanggung, 17 Juli 2001
3. NIT : 572011327530
4. Agama : Islam
5. Jenis Kelamin : Laki-laki
6. Golongan Darah : O
7. Alamat : Lingk. Beji Kidul RT 001/RW 007, Kel.
Walitelon Utara, Kec/Kab. Temanggung.
8. Nama Orang Tua
 - Ayah : Suharto
 - Ibu : Tentrem
9. Alamat : Lingk. Beji Kidul RT 001/RW 007, Kel.
Walitelon Utara, Kec/Kab. Temanggung.
10. Riwayat Pendidikan
 - SD : SDIT CAHAYA INSANI
TEMANGGUNG
 - SMP : SMPIT CAHAYA INSANI KEDU
 - SMA : SMA N 3 TEMANGGUNG
 - Perguruan Tinggi : PIP SEMARANG
11. Praktek Darat
 - Perusahaan Pelayaran : PT. PELABUHAN TANJUNG PRIOK
 - Divisi / Bagian : Operasional Pelabuhan
 - Masa Praktik : 03 Mei 2023 – 31 Juli 2023