

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN
PENGEMBANGAN SDM
PERHUBUNGAN SEKOLAH TINGGI
ILMU PELAYARAN**



**SKRIPSI ANALISIS PELATIHAN
OPERATOR *CRANE* TERHADAP
PENINGKATAN
PRODUKTIVITAS BONGKAR *STEEL
PIPES* DI PT GARBANTARA CITRA
PERKASA BATAM**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan Penyelesaian
Program Pendidikan Diploma IV**

Oleh :

RATU GITIFA MAWANGI

NRP: 18. 9704 / K

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA
2022**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM
PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU
PELAYARAN**



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama	: RATU GITIFA MAWANGI
NRP	: 18.9704 / K
Program Pendidikan	: DIPLOMA IV
Jurusan	: KALK
Judul	: SKRIPSI ANALISIS PELATIHAN OPERATOR CRANE TERHADAP PENINGKATAN PRODUKTIVITAS BONGKAR STEEL PIPES DI PT GARBANTARA CITRA PERKASA BATAM

Jakarta, 2022

Pembimbing II

Pembimbing I

Hary Soesetyo, MM

**Yudhiyono, S. Si., M. T
Penata (III/c)**

NIP. 19820130 200912 1 004

Mengetahui
Ketua Program Studi KALK

Dr. Vidya Selasдини., M.
MTR Penata Tk. I
(III/d)

NIP. 19831227 200812 2 002

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM
PERHUBUNGAN SEKOLAH
TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : RATU GITIFA MAWANGI NRP : 18.9704 / K
Program Pendidikan : DIPLOMA IV Jurusan : KALK
Judul : SKRIPSI ANALISIS PELATIHAN OPERATOR
CRANE TERHADAP PENINGKATAN
PRODUKTIVITAS BONGKAR STEEL PIPES DI
PT GARBANTARA CITRA PERKASA BATAM

Penguji I

Penguji II

Penguji III

Arif Hidayat, S. Pel., MM
S.Si., MT

Drs. Atta Bramantya Setyadi, DEA

Yudhiyono,

Penata (III/d)

Penata (III/c)

NIP. 19740717 199803 1 001

Mengetahui

NIP. 19820130 200912 1 004

Ketua Program Studi KALK

Dr.Vidya Selasdini., M.

MTR Penata Tk. I

(III/d)

NIP. 19831227 200812 2 002

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kehadirat Allah SWT atas rahmat dan hidayahNya sehingga penyusun dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul:

“ANALISIS PELATIHAN OPERATOR *CRANE* TERHADAP PENINGKATAN PRODUKTIVITAS BONGKAR *STEEL PIPES* DI PT GARBANTARA CITRA PERKASA BATAM”.

Skripsi ini diajukan untuk melengkapi tugas serta memenuhi persyaratan dalam menyelesaikan Program Pendidikan Diploma IV di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.

Penyusunan skripsi ini tidak lepas dari keterlibatan banyak pihak yang telah mendukung, sehingga pada kesempatan ini penyusun akan mengucapkan Terima Kasih kepada yang terhormat:

1. Bapak Sudiono, selaku Ketua STIP Jakarta.
2. Dr. Vidya Selasdini, selaku Ketua Jurusan Kalk.
3. Bapak Yudhiyono, selaku Pembimbing Skripsi 1.
4. Bapak Hary Soesetyo selaku pembimbing skripsi 2.
5. Bapak/Ibu Dosen dan seluruh Staf pengajar STIP Jakarta.
6. Keluarga terutama orangtua serta abang yang selalu memberikan dorongan semangat dan finansial yang amat cukup bahkan lebih dikit sehingga skripsi ini dapat diselesaikan.
7. Senior-senior yang selalu memberikan arahan dan support sehingga mental penulis tetap dalam keadaan baik.
8. Bestie-bestie terutama Kinanti Puji, Cipang, Ica, Siwi, Bintang dan anak-anak kamar yang membangkitkan jiwa pantang menyerah yang menggebu-gebu.
9. Adik-adik yang senantiasa membantu walaupun sedikit.

10. Rekan-rekan Taruna dan seluruh pihak yang telah membantu baik secara langsung maupun tidak langsung sehingga tersusunnya skripsi ini.

Penyusun sadar bahwa penulisan skripsi ini masih jauh dari sempurna, untuk itu penyusun mohon saran dan kritik untuk kemajuan bersama serta mohon maaf apabila terdapat kekeliruan dalam penyusunan.

Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi para pembaca umumnya, guna mencapai kesuksesan karir dimasa yang akan datang.

Jakarta, Juli 2022

Penyusun

RATU GITIFA MAWANGI

NRP. 461189704 / K

DAFTAR ISI

SAMPUL DALAM.....	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
TANDA PENGESAHAN SKRIPSI.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR.....	viii
DAFTAR LAMPIRAN	ix

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah	1
B. Identifikasi Masalah	3
C. Rumusan Masalah.....	3
D. Batasan Masalah	3
E. Tujuan dan Manfaat Penelitian	4
F. Sistematika Penulisan	5

BAB II LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka.....	7
B. Teori.....	9
C. Kerangka Pemikiran	14

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

A. Waktu dan Tempat Penelitian	16
B. Metode Pendekatan	17
C. Subjek Penelitian	20
D. Teknik Analisis Data	20

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Data.....	24
B. Analisis Data	25
C. Alternatif Pemecahan Masalah	30
D. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah	31
E. Pemecahan Masalah.....	32

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan	38
B. Saran	38

DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1 hujan besar disertai angin	28
Gambar 4.2 Kegiatan Bongkar <i>steel pipes</i>	29
Gambar 4.3 Peralatan Bongkar Muat yang baru	34

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran

Lampiran

Lampiran.....

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG MASALAH

Pelabuhan sebagai tempat untuk melaksanakan kegiatan pemindahan barang dari satu tempat ke tempat lainnya yang diangkut melalui jalur transportasi laut, dimana prosesnya berawal di pelabuhan muat dan berakhir di pelabuhan tujuan. Secara umum fungsi pelabuhan dapat disebutkan sebagai titik temu (*interface*), pintu gerbang (*gateway*), entitas industri (*industrial entity*) dan tempat bertemunya berbagai bentuk moda transportasi. Kelancaran operasional pelabuhan laut merupakan salah satu faktor pendukung berkembangnya suatu daerah yang secara langsung juga akan berdampak kepada berkembangnya kegiatan perekonomian daerah/wilayah setempat.

Pelabuhan Batam merupakan salah satu pelabuhan pintu gerbang di Indonesia. Sebagai pelabuhan pintu gerbang, maka pelabuhan Batam telah menjadi pusat kolektor dan distributor barang ke Indonesia. Karena letaknya yang strategis yang berbatasan langsung dengan negara tetangga seperti Singapura, Malaysia, dan Thailand maka pelabuhan Batam juga merupakan pusat pelayanan internasional. Mengingat komoditas ekspor dan impor serta distribusi barang dalam negeri maupun luar negeri sebagian besar melalui sistem transportasi laut, maka dibutuhkan suatu pelayanan pelabuhan yang baik sebagai penunjang kelancaran kegiatan bongkar maupun muat. Salah satu kebutuhan yang mendesak untuk menciptakan keunggulan dalam memanfaatkan peluang serta menanggulangi tantangan di pasar internasional saat ini. Untuk mewujudkan kecepatan dan ketepatan waktu kegiatan bongkar di pelabuhan adalah dengan peningkatan pelayanan kapal dan barang guna menciptakan produktivitas pelabuhan yang optimal.

Untuk meningkatkan kelancaran kegiatan bongkar di pelabuhan, telah dilengkapi dengan fasilitas pelabuhan atau peralatan mekanik bongkar. Namun kelengkapan fasilitas tersebut tidak akan optimal dalam pengoperasiannya apabila tidak didukung dengan sumber daya manusia yang memiliki skill dan berpengalaman yang tinggi mengenai pengoperasian alat yang benar, aman dan efektif. Sumber daya manusia sebagai penunjang dalam kegiatan bongkar ataupun muat di pelabuhan dalam hal ini adalah TKBM, dimana mereka sebagai pelaksana kegiatan bongkar ataupun muat dalam pengoperasian peralatan bongkar muat (*loading and unloading equipment*).

Peralatan mekanik bongkar muat yang sangat penting dalam kelancaran bongkar muat dalam hal ini adalah *crane*, baik *crane* kapal (*boom*) maupun *crane* darat (*shore crane*). Sesuai dengan Undang-undang No. 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja, Peraturan menteri tenaga kerja Republik Indonesia Nomor Per-05/MEN/1985 Tentang Pesawat Angkat dan Angkut serta Peraturan menteri tenaga kerja Nomor Per-09/MEN/VII/2010 tentang Kualifikasi Dan Syarat-syarat Operator *Crane* Angkat. Dengan (Tenaga Kerja Bongkar Muat) TKBM dilengkapi sertifikat operator *crane* untuk menangani bongkar muat barangnya.

Namun pada kenyataannya dilapangan pengoperasian *crane* dalam membongkar *steel pipes* oleh (Tenaga Kerja Bongkar Muat) TKBM tersebut masih kurang produktif. Walaupun sebenarnya (Tenaga Kerja Bongkar Muat) TKBM tersebut telah mampu untuk mengoperasikan peralatan tersebut, tetapi dalam mengoperasikan *crane* harus memperhatikan teknik dan pengoperasian *crane* yang aman, sehingga produktivitas dari setiap siklus *crane* kurang optimal, hal tersebut mengakibatkan rendahnya produktivitas bongkar.

Dalam upaya peningkatkan produktivitas bongkar melalui pengefektifan kinerja *crane*, maka perlu diadakan suatu pelatihan operator *crane*. Dengan adanya latihan pengoperasian *crane* diharapkan dapat membentuk (Tenaga Kerja Bongkar Muat) TKBM yang mempunyai keterampilan dalam pengoperasian *crane* sehingga standar produktivitas bongkar dapat dicapai. Dengan meningkatnya produktivitas bongkar maka akan membuat siklus penanganan kapal dan muatan di suatu pelabuhan semakin tinggi.

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka penulis dapat mengidentifikasi beberapa masalah sebagai berikut:

1. Kegiatan bongkar tidak sesuai waktu yang diinginkan.
2. Koordinasi antara operator, *rigger*, dan *signal man* yang kurang terjalin dengan baik.
3. Kelancaran keberangkatan kapal yang mengalami keterlambatan akibat kurang menguasai *crane* kapal.

C. BATASAN MASALAH

Berdasarkan identifikasi masalah di atas, maka saya membatasi masalah hanya pada:

“Kelancaran keberangkatan kapal yang mengalami keterlambatan akibat kurang menguasai *crane* kapal.”

D. RUMUSAN MASALAH

Dalam penulisan skripsi ini, penulis hanya membahas tentang masalah yang berkaitan dengan judul skripsi, sehingga dapat dirumuskan masalahnya sebagai berikut:

1. Faktor apa sajakah yang menyebabkan terjadi keterlambatan pada saat proses bongkar?
2. Upaya-upaya apa sajakah yang dilakukan untuk menanggulangi hambatan tersebut?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan penelitian.

Tujuan penelitian ini adalah untuk

- a. Mengetahui aturan-aturan dan ketentuan tentang penggunaan *crane* yang semestinya.

- b. Mengetahui bahwa pelatihan operator *crane* sangat penting untuk para tenaga kerja guna memperbaiki produktivitas bongkar *steel pipes*.
- c. Mengidentifikasi perubahan waktu bongkar terhadap kegiatan bongkar *steel pipes* di PT Garbantara Citra Perkasa Batam setelah adanya pelatihan operator *crane*.

2. Manfaat penelitian.

Manfaat penelitian ini adalah untuk:

1. Aspek praktis

- 1) Sebagai bahan pertimbangan untuk perusahaan PT Garbantara Citra Perkasa Batam tentang pelatihan operator *crane* agar dapat mengoptimalkan kegiatan bongkar *steel pipes* di pelabuhan.
- 2) Dapat menjadi bahan masukan yang bersifat ilmiah guna mengevaluasi pelatihan-pelatihan operator *crane* apakah sudah mencakup keseluruhan dari cara penggunaan *crane* yang optimal.
- 3) Sebagai bahan untuk pihak operator *crane* agar meningkatkan produktivitas masing-masing demi kelancaran bongkar *steel pipes* di pelabuhan

2. Aspek teoritis

Untuk mengetahui perbandingan penggunaan *crane* sebelum dan sesudah pelaksanaan pelatihan.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Dalam skripsi ini penulis kemudian akan membandingkan data-data yang diperoleh dari hasil observasi, berupa fakta-fakta yang terjadi di lapangan, studi pustaka dan juga metode dokumentasi dengan teori yang ada sehingga bisa diberikan solusi untuk masalah tersebut. Oleh karena itu penyusunan skripsi ini terbagi menjadi lima bab yang merupakan satu kesatuan yang saling berhubungan antara bab yang satu dengan bab berikutnya. Berikut ini merupakan sistematika penulisan yang penulis gunakan dalam penyusunan skripsi.

BAB I PENDAHULUAN

Bab pendahuluan menguraikan mengenai latar belakang masalah, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian serta sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Pada bab ini dikemukakan tentang tinjauan pustaka yang menguraikan mengenai ilmu pengetahuan yang terdapat dalam tinjauan pustaka, pengertian dan hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan serta kerangka pemikiran tentang masalah yang diteliti.

BAB III METODE PENELITIAN

Mengenai metode penelitian penulis menguraikan cara pengumpulan data dari objek yang diteliti, meliputi: waktu dan tempat penelitian, metode pendekatan dan teknik pengumpulan data yang mengungkapkan cara yang dilakukan untuk mengumpulkan data, subjek penelitian yang merupakan informasi tentang subjek yang menjadi fokus penelitian, serta teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini, penulis menganalisis data yang ada kaitannya dengan permasalahan. Kemudian, membahas lebih lanjut sehingga dapat ditentukan penyebab timbulnya permasalahan. Selain itu, penulis juga mengemukakan alternatif pemecahan masalah serta melakukan evaluasi terhadap pemecahan masalah tersebut dan mendapatkan hasil yang optimal.

BAB V PENUTUP

Bab penutup ini berisi kesimpulan dan saran yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil analisis data sehubungan dengan masalah penelitian dan juga berisi saran yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil pembahasan sehubungan dengan masalah penelitian yang merupakan masukan untuk perbaikan.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

1. Pengertian Operator *Crane*

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) operator artinya orang yang bertugas menjaga, melayani, dan menjalankan suatu peralatan, mesin, telepon, radio, dan sebagainya.

Pengemudi *crane* disebut operator *crane*, dalam tugasnya seorang operator *crane* harus dalam keadaan bugar dan sehat. Dilarang bagi operator *crane* meminum alkohol maupun dalam keadaan mabuk. Tugas dan tanggung jawab operator *crane* sangatlah berat oleh karena itu seorang operator *crane* haruslah seorang yang sudah memenuhi syarat, lulus sertifikat sebagai operator *crane* dan juga berpengalaman dalam mengoperasikan suatu *crane*. Sebuah artikel by *JoomShaper* dari PT Krakatau Jasa Industri menjelaskan bahwasannya salah satu syarat lainnya yaitu memiliki kartu lisensi K3, yang merupakan Lisensi Keselamatan dan Kesehatan Kerja yang selanjutnya disingkat Lisensi K3 adalah kartu tanda kewenangan seorang operator untuk mengoperasikan pesawat angkat dan angkut sesuai dengan jenis dan kualifikasinya atau petugas untuk penanganan pesawat angkat dan angkut.

2. *Crane* Kapal

Menurut Martopo dan Soegiyanto (2004:38-71) “*Crane* kapal adalah alat bongkar muat yang dirancang khusus di atas kapal yang digunakan sebagai alat pengangkat”. *Crane* bekerja dengan mengangkat material yang akan dipindahkan, memindahkan secara *horizontal*, kemudian menurunkan material di tempat yang diinginkan.

3. Peralatan Bongkar Muat

Menurut Solossa (2013) Alat bongkar muat adalah alat yang dipakai untuk kegiatan bongkar muat barang dengan tujuan untuk menambah kecepatan bongkar muat, agar waktu yang diperlukan kapal untuk bertambat dapat dipersingkat.

Alat muat *steel pipes* yaitu sebagai berikut:

a. *Spreader bar*

Spreader bar merupakan besi panjang yang disetiap ujungnya memiliki lubang guna mengaitkan *sling* atau *webbing sling* dengan sambungan *hook* saat pengangkutan *steel pipes* ke atas kapal dari truk.

b. *Hook plate*

Hook plate seperti dua lingkaran yang menyatu membentuk angka delapan yang salah satu lingkarannya lebih kecil dibanding yang lain, *hook plate* digunakan bersamaan dengan *webbing sling* untuk mengangkut *steel pipes*.

c. *Wire sling*

Merupakan peralatan yang digunakan untuk mengikat antara *grabe* dengan *sling crane* kapal, selian itu juga digunakan untuk mengikat pada saat menaikkan alat berat sehingga memperlancar kegiatan muat.

d. *Webbing sling*

Merupakan peralatan yang digunakan untuk mengangkut *steel pipes* yang disambungkan dengan *eye hook* atau *hook plate* yang tersambung dengan *spreader bar*.

e. *Shackle*

Shackle digunakan untuk alat bantu bongkar muat yang digunakan pada ujung *sling*, yang berfungsi untuk dikaitkan pada beban dan muatan.

f. *Eye hook*

Eye hook membutuhkan *coupler* atau *connecting link* sebelum dapat dihubungkan dengan *sling* atau *hook* rantai. Kelebihan utama dari jenis *hook* ini adalah *fleksibilitas* pergerakan yang tinggi. Kekurangannya adalah dari sifatnya yang permanen. Bila terdapat kerusakan pada bagian *eye* atau mata, maka seluruh bagian harus diganti.

g. Skrop, Serok, Cangkul, Gancu, Sapu Lidi, Sodokan, bambu

Peralatan ini sebagai alat bantu untuk cleaning oleh TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat) pada saat muat *steel pipes* telah selesai. *Cleaning* itu sendiri adalah kegiatan mengumpulkan sisa barang yang sudah tidak bisa dijangkau alat berat seperti kayu kayu penahan pipa agar tidak terjatuh saat di truk.

h. *Box* penyimpanan

Box penyimpanan merupakan tempat alat bantu muat *steel pipes* milik perusahaan bongkar muat guna menyimpan alat alat seperti *eye hook*, *webbing sling*, *hook plate* dan *pin pin* pengunci lainnya.

4. Kinerja Dan Produktivitas Peralatan

Kinerja dan produktivitas sangat berkaitan, Franco (1999) kinerja berarti optimalisasi total dari semua elemen yang berhubungan dengan peralatan untuk mendapatkan produktivitas target yang ditentukan.

Produktivitas peralatan terutama didasarkan pada kinerja pemeliharaan dan operasi.

B. TEORI

1. Definisi Kegiatan Bongkar Muat

Kegiatan bongkar/muat barang di kapal lazim disebut sebagai *stevedoring*. Menurut Herry Bianto dan Arso Martopo (Pengoperasian Pelabuhan Laut:30) *stevedoring* adalah jasa pelayanan membongkar dari/ke kapal, dermaga, tongkang, truck atau muat dari/ke dermaga tongkang, *truck* ke/dalam palka dengan menggunakan derek kapal atau yang lain.

Menurut keputusan menteri perhubungan RI No. KM 35 tahun 2001, tentang penyelenggaraan dan pengusahaan angkutan laut, adalah sebagai berikut:

“kegiatan bongkar muat adalah kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal meliputi kegiatan pembongkaran barang dari palka kapal ke atas dermaga di lambung kapal atau sebaliknya yang selanjutnya disebut *stevedoring*, kegiatan pemindahan barang dari dermaga di lambung kapal ke gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya yang disebut *cargodoring* dan kegiatan pengambilan barang dari gudang/lapangan di bawa ke atas truck atau sebaliknya yang disebut juga *Receiving/Delivery*”.

2. Tenaga Kerja Bongkar Muat

Dalam pelaksanaan kegiatan bongkar muat, selain fasilitas peralatan bongkar muat, Sumber Daya Manusia/Tenaga Kerja Bongkar Muat juga merupakan faktor yang sangat mempengaruhi kelancaran kegiatan tersebut.

Menurut Pedoman Standar Keselamatan Dan Kesehatan Kerja (Tenaga Kerja Bongkar Muat) TKBM di Pelabuhan(Tenaga Kerja Bongkar Muat) TKBM adalah tenaga kerja yang terdaftar pada Koperasi TKBM sebagai peserta Jamsostek yang melakukan pekerjaan bongkar muat barang dan atau hewan di Pelabuhan.Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) memiliki peran pokok dalam pencapaian kinerja kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan serta gambaran umum tentang Sumber Daya Manusia

(SDM) yang sangat berperan pada seluruh aktivitas di pelabuhan. Pada dasarnya Tenaga Kerja Bongkar Muat merupakan bagian yang tak terpisahkan dari Sumber Daya Manusia di pelabuhan secara umum yang karena fungsi dan perannya di pelabuhan lebih specific dibidang bongkar muat barang maka disebut dengan istilah Tenaga Kerja Bongkar Muat Barang.

3. Sistem Tenaga Kerja

Berdasarkan Dr. Payaman yang dikutip A.Hamzah (1990) menyatakan bahwa tenaga kerja merupakan seseorang yang tengah bekerja, sedang mencari kerja atau sedang melaksanakan pekerjaan lainnya. Secara praktis, tenaga kerja dapat dibagi sebagai angkatan kerja dan bukan angkatan kerja, hal ini dapat terlihat dari penghasilan yang dimiliki apakah berasal dari jasa atau produk yang dihasilkan atau penghasilan dari pihak lain seperti, ibu rumah tangga dan pensiunan.

Pengaturan sistem kerja bongkar muat yang merupakan sistem kerja borongan, sistem kerja tanpa adanya waktu yang ditentukan dalam penyelesaian aturan Keputusan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi No.100/MEN/IV/2004, yang menyangkut Undang-Undang Nomor 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan tanpa adanya bentuk perjanjian khusus atau tanpa adanya hubungan kerja langsung antara pekerja dengan penyedia jasa sesuai dengan hukum Pedata mengenai perjanjian umum, serta hubungan kerja sesuai Undang-Undang Ketenagakerjaan.

4. Kegiatan Bongkar *Steel Pipes*

Menurut Gianto dkk dalam buku “Pengoperasian Pelabuhan Laut” (1999:31-32) bongkar merupakan pekerjaan membongkar barang dari atas geladak atau palka kapal dan menempatkan ke atas dermaga atau dalam gudang.

Menurut KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia) bongkar adalah angkat, turunkan (tentang muatan atau barang dari truk, mesin mobil, dan sebagainya). Muat mengeluarkan dan memasukkan muatan dari atau ke kapal.

Penjelasan dari kamus teknik keinsinyuran sebuah pipa adalah tabung panjang atau *silinder hollow* digunakan untuk memindahkan zat cairan atau gas. Istilah pipa sering digunakan untuk mengacu pada komponen logam, sedangkan istilah tabung lebih sering dikaitkan dengan bahan yang fleksibel seperti logam jalinan atau plastik. *stainless steel* adalah salah satu dari banyak bahan berbeda yang digunakan untuk konstruksi pipa dan ditandai dengan kekuatan tinggi dan ketahanan korosi.

5. Ruang Lingkup TKBM Dalam Kegiatan Bongkar *Steel Pipes*

Perlu diketahui terlebih dahulu bahwa ruang lingkup penanganan tenaga kerja bongkar muat dalam kegiatan bongkar muat adalah daerah kerjanya di Pelabuhan. Sehubungan dengan PT Garbantara Citra Perkasa termasuk kedalam salah satu ruang lingkup inti bagi Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM), PT Garbantara Citra Perkasa merupakan sebuah perusahaan di bidang bongkar muat (PBM) yang menyediakan alat-alat serta beberapa tenaga kerja bongkar muat (TKBM) namun sesuai dengan ketentuan pelabuhan di Batam, maka PT Garbantara Citra Perkasa tetap menyewa tenaga kerja bongkar muat (TKBM) pada koperasi buruh sekitar yang mencangkup bagian operator *crane*, *signal man*, serta buruh tambahan untuk menyelesaikan bongkar *steel pipes* di dalam kapal (menerima barang dari kapal ke dermaga/tongkang/truck) atau di daerah luar kapal (*ship to ship*). Dan kemudian menyerahkan barang tersebut kepada ekspedisi muatan kapal laut (EMKL) hingga diatas truck di depan gudang yang bersangkutan. Oleh karena itu bidang tugas dari TKBM adalah menyediakan jasa kepada perusahaan-perusahaan pelayaran.

Ruang kerja tenaga kerja bongkar barang di Pelabuhan disebut *stevedoring*, adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/tongkang/*truck* sampai tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan *crane* kapal.

6. Aturan Pengupahan Tenaga Kerja Bongkar Muat

Menurut Pasal 1 angka 30 Undang-undang Nomor 13 tahun 2003 tentang ketenagakerjaan (UU 13/2003), Upah adalah hak pekerja yang diterima dan dinyatakan dalam bentuk uang sebagai imbalan dari pengusaha atau pemberi kerja kepada pekerja yang ditetapkan dan dibayarkan menurut suatu perjanjian kerja, kesepakatan, atau peraturan perundang-undangan, termasuk tunjangan bagi pekerja dan keluarganya atas suatu pekerjaan dan/atau jasa yang telah atau akan dilakukan.

Berdasarkan Pasal 88 ayat (3) UU 13/2003. Undang-undang Nomor 11 tahun 2020 tentang Cipta Kerja (UU 11/2020) dan Peraturan Pemerintah Nomor 36 tahun 2021 (PP 36/2021), Kebijakan Pengupahan meliputi:

1. Upah minimum.
2. Struktur dan skala upah.
3. Upah kerja lembur.
4. Upah tidak masuk kerja dan/atau tidak melakukan pekerjaan karena alasan tertentu.
5. Bentuk dan cara pembayaran upah.
6. Hal-hal yang dapat diperhitungkan dengan upah.
7. Upah sebagai dasar perhitungan atau pembayaran hak dan kewajiban lainnya.

Upah tenaga kerja bongkar muat di PT Garbantara Citra Perkasa Batam mengambil dasar dari pasal 88B ayat (1) UU 13/2003, UU 11/2020 dan pasal 14 PP 36/2021, yang mana upah ditetapkan berdasarkan satuan waktu dan hasil. Adapun penjelasannya sebagai berikut:

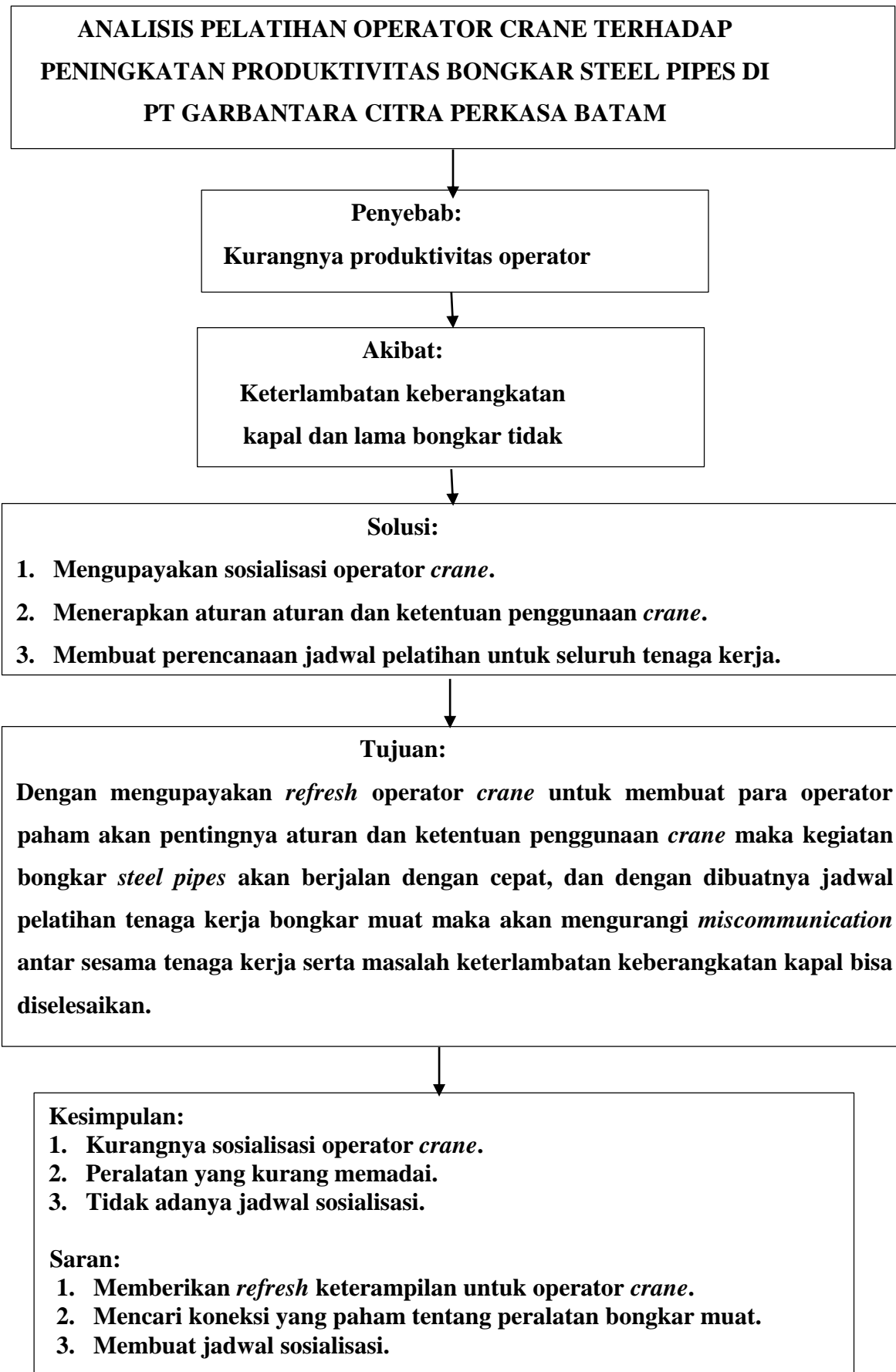
1. Berdasarkan satuan waktu:
 - a. Upah per jam (pasal 16 PP 36/2021) penetetapan upah per jam hanya dapat diperuntukkan bagi pekerja atau buruh yang bekerja secara paruh waktu, bekerja kurang dari 7 jam 1 hari dan kurang dari 35 jam dalam 1 minggu.
 - b. Upah harian (pasal 17 PP 36/2021), dalam hal upah ditetapkan secara harian.
 - c. Upah bulanan
2. Berdasarkan satuan hasil (pasal 18 dan 19 PP 36/2021), namun perusahaan tempat saya praktek tidak menggunakan upah atau gaji buruh berdasarkan satuan hasil.

C. KERANGKA PEMIKIRAN

Kerangka pemikiran adalah suatu konsep yang menyajikan hubungan antara variabel yang diperkirakan terjadi dan diperoleh dari hasil penjabaran tinjauan pustaka.

Penelitian ini menjelaskan tentang seberapa besar pengaruh pelatihan khusus kepada operator *crane* kapal terhadap peningkatan produktivitas kelancaran bongkar *steel pipes* di PT Garbantara Citra Perkasa. Agar memudahkan memahami alur pikir peneliti, perlu adanya kerangka pemikiran yang jelas. Kerangka pemikiran merupakan penjelasan secara teoritis yang bertautan antara variabel yang diteliti.

Gambar 2.2 Kerangka Pikir



BAB III

METODE PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Waktu penelitian dilakukan pada saat dimana penulis melakukan praktik darat di perusahaan PT Garbantara Citra Perkasa yang ditujukan untuk persyaratan pemenuhan program D-IV yang ditempuh penulis terhitung dari tanggal 10 Agustus 2021 sampai dengan tanggal 10 April 2022, serta berlanjut selama penulis menjalani semester VII dan semester VIII.

2. Tempat Penelitian

Tempat penelitian yang digunakan penulis adalah PT Garbantara Citra Perkasa Batam yang bergerak dalam usaha bongkar muat kapal atau Perusahaan Bongkar Muat (PBM), penulis melakukan penelitian tentang masalah pengaruh pelatihan khusus bagi operator *crane* kapal terhadap kelancaran bongkar *steel pipes* di tempat penulis praktik, dengan data-data perusahaan sebagai berikut:

Nama Perusahaan	: PT Garbantara Citra Perkasa Batam
Alamat	: Komplek Inti Batam dan Industrial Park Blok F7 no 7 Jalan Laksamana Bintan, Sei Panas-Batam Kepulauan Riau, 29456
Telepon	: (0778)430578, 430579
Fax	: (0778) 430580
Email	: gesuri.btm@gesuri.com

B. METODE PENDEKATAN

Teknik pengumpulan data yang digunakan perlu didukung dengan data yang sebenarnya. Pengumpulan data merupakan satu hal penting dalam sebuah penelitian, karena pengumpulan data dalam penelitian perlu dipantau agar data yang diperoleh dapat terjaga tingkat validitas dan realibilitasnya. (Sandu Siyoto, M ali S, 2015:75).

Data adalah sesuatu yang belum mempunyai arti bagi penerimanya dan masih memerlukan adanya suatu pengolahan, data bisa berwujud suatu keadaan, gambar, suara, huruf, angka, matematika, bahasa ataupun simbol-simbol lainnya yang bisa kita gunakan sebagai bahan untuk melihat lingkungan, obyek, kejadian, ataupun suatu konsep. (Sandu Siyoto, M ali S, 2015:67)

Oleh karena itu dalam mengumpulkan data tersebut menggunakan teknik pengumpulan data berupa:

1. Metode Pendekatan

Pelayanan terhadap kapal-kapal bermuatan *steel pipes* yang dibongkar oleh PTGarbantara Citra Perkasa Batam masih belum memuaskan, karena terbatasnya sumber daya manusiayang produktif terhadap pengoperasian *crane* kapaldan sangat berpengaruh terhadap kelancaran bongkar *steel pipes*. Pada penelitian ini penulis menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif dengan menggunakan metode observasi. Data Jenis data kualitatif berdasarkan sumbernya ada dua yaitu:

a. Data primer

Data primer adalah data yang diperoleh atau dikumpulkan secara langsung dari sumber datanya. Teknik yang dapat digunakan oleh peneliti untuk mengumpulkan data primer antara lain, observasi, wawancara, diskusi terfokus dan penyebaran kuesioner. (Sandu Siyoto, M ali S, 2015:67). Namun peneliti akau menggunakan observasi sebagai data primer dalam skripsi ini.

b. Data sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh atau dikumpulkan peneliti dari berbagai sumber yang telah ada. Data sekunder dapat diperoleh dari berbagai sumber seperti buku, laporan, jurnal dan lain-lain (Sandu Siyoto, M ali S, 2015:68)

2. Teknik Pengumpulan Data

Data adalah suatu yang diperoleh melalui suatu metode pengumpulan data yang akan diolah dan dianalisis dengan suatu metode tertentu yang selanjutnya akan menghasilkan suatu hal yang dapat menggambarkan atau mendedikasikan sesuatu. Pada penelitian kualitatif, bentuk data berupa kalimat atau narasi dari

subjek atau responden penelitian yang diperoleh melalui suatu teknik pengumpulan data. (Herdiasyah, 2010 : 116).

Teknik pengumpulan data dilakukan oleh penulis untuk memperoleh informasi data-data yang lengkap beserta objek penelitian yang akan digunakan oleh penulis untuk mendukung menyelesaikan skripsi. Dalam penelitian ini penulis menggunakan teknik pengumpulan data berupa: a. Dokumentasi

Teknik pengumpulan data dokumentasi adalah salah satu metode pengumpulan data dengan mencari data mengenai hal-hal atau variabel yang berupa catatan, transkrip, buku, surat kabar, majalah, prasasti, notulen rapat, agenda dan sebagainya. Dengan metode dokumentasi yang diamati bukanlah benda hidup, melainkan benda mati. Dalam metode ini peneliti memegang *checklist* untuk mencari variabel yang sudah ditentukan. Apabila terdapat/muncul variabel yang dicari, maka peneliti tinggal membubuhkan tanda *check* atau *tally* ditempat yang sesuai. Untuk mencatat hal-hal yang bersifat bebas atau belum ditentukan dalam daftar variabel peneliti dapat menggunakan kalimat bebas. (Sandu Siyoto, M ali S, 2015:78) Teknik ini digunakan untuk mendukung data dan informasi yang penulis sajikan guna melengkapi penulisan skripsi ini.

b. Observasi

Observasi ialah pengamatan langsung dengan menggunakan penglihatan, penciuman, pendengaran, perabaan, atau kalau perlu pengecapan. Bentuk instrumen observasi dinamakan *category system*, yaitu sistem pengamatan yang membatasi pada sejumlah variabel. Hal yang diamati terbatas pada kejadian-kejadian yang termasuk dalam kategori variabel, di luar itu setiap kejadian yang berlangsung tidak diamati atau diabaikan saja. Contoh, pengamatan terhadap kinerja kepala sekolah, maka kejadian yang diamati dan ditally adalah kepala sekolah datang ke sekolah tepat waktu, kepala sekolah mengamati proses belajar mengajar, kepala sekolah membuat rancangan program peningkatan kualitas guru dan murid dan sebagainya. Hasil pengamatan menyimpulkan bahwa kepala sekolah tersebut memiliki kinerja yang baik atau buruk. (Sandu Siyoto, M ali S, 2015:82).

Observasi merupakan suatu kegiatan mencari data yang dapat digunakan untuk memberikan suatu kesimpulan atau diagnosis. Inti dari observasi adalah adanya perilaku yang tampak dan adanya tujuan yang ingin dicapai. Perilaku yang tampak dapat berupa perilaku yang dapat dilihat langsung oleh mata, dapat didengar, dapat dihitung, dan dapat diukur. Observasi haruslah mempunyai tujuan tertentu. Pengamatan yang tanpa tujuan bukan merupakan observasi. (Sandu Siyoto, M ali S, 2015:81).

c. Studi Pustaka

Menurut George dalam Djiwandono (2015:201) mengungkapkan bahwa “studi pustaka adalah pencarian sumber-sumber atau opini pakar tentang suatu hal yang berkaitan dengan tujuan penelitian”.

Menurut Sugiyono (2017:291) mengungkapkan bahwa “studi kepustakaan berkaitan dengan kajian teoritis dan referensi lain yang terkait dengan nilai, budaya, dan norma yang berkembang pada situasi sosial yang diteliti”.

Dengan ini penulis menggunakan studi kepustakaan berupa buku-buku dan juga jurnal ilmiah terkait penulisan skripsi.

C. SUBJEK PENELITIAN

Subjek penelitian secara garis besar dapat dibedakan menjadi dua, yaitu manusia dan bukan manusia. Subjek penelitian adalah subjek (Orang, benda atau peristiwa) yang dituju untuk diteliti (menjadi pusat perhatian penelitian). Maka dalam hal ini penulis saat melakukan penelitian menentukan subjek penelitiannya adalah operator *crane*.

D. TEKNIK ANALISIS DATA

Penulisan skripsi ini menggunakan teknik analisis data dalam proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari data-data di perusahaan, dokumentasi, dan bahan-bahan lain, sehingga mudah dipahami, dan temuannya dapat diinformasikan kepada orang lain. Menurut Seidell analisis data kualitatif prosesnya sebagai berikut:

1. Proses mencatat yang menghasilkan catatan lapangan.
2. Mengumpulkan, memilah memilah mengklasifikasi, menyintesis, membuat ikhtisar, Dan membuat indeks nya.
3. Berfikir dengan jalan membuat agar kategori data itu mempunyai makna mencari dan menemukan pola dan hubungan hubungan.
4. Membuat temuan temuan umum.

Adapun tujuan analisis data kualitatif adalah mencari makna di balik data yang melalui pengakuan subyek pelakunya. Analisis data kualitatif dilakukan secara induktif yaitu penelitian kualitatif tidak dimulai dari deduksi teori tapi dimulai dari fakta empiris. Peneliti terjun ke lapangan mempelajari, menganalisis, menafsirkan dan menarik kesimpulan dari fenomena yang ada di lapangan. (Sandu Siyoto, M ali S, 2015:121)

Menurut Sugiyono(2016:9) metode deskriptif kualitatif adalah metode penelitian yang berdasarkan pada filsafat *postpositivisme* digunakan untuk meneliti pada kondisi objek yang alamiah (sebagai lawannya adalah eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai *instrument* kunci teknik pengumpulan data dilakukan secara trigulasi (gabungan), analisi data bersifat induktif/kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna daripada generalisasi. Penelitian deskriptif dan menjawab secara lebih rinci permasalahan yang akan diteliti dengan mempelajari semaksimal mungkin seorang individu, suatu kelompok atau suatu kejadian. Dalam penelitian kualitatif manusia merupakan instrumen penelitian dan hasil penulisaannya berupa kata-kata atau pernyataan yang sesuai dengan keadaan sebenarnya.

Menurut Sugiyono (2016:246) Mengemukakan teknik analisis data merupakan aktivitas dalam analisis data kualitatif dilakukan secara interaktif dan berlangsung secara terus menerus sampai tuntas sehingga datanya sudah jenuh. Aktivitas dalam analisis data yaitu: data *reduction* atau (redaksi data), data *display* atau (penyajian data), *conclusion drawing/Verification*.

- a. Data *Reduction* (redaksi data).

Menurut Sugiyono (2016:247) , data yang diperoleh dari lapangan jumlahnya cukup banyak, untuk itu perlu dicatat secara teliti dan rinci. Mereduksi data berarti merangkum, memilih hal hal yang pokok, memfokuskan pada hal hal penting, lalu dicari tema dan polanya. Dengan demikian data yang

telah direduksi akan memberikan gambaran yang lebih jelas, dan mempermudah peneliti untuk melakukan pengumpulan data selanjutnya, dan mencari bila diperlukan. Reduksi Reduksi data dibantu dengan peralatan elektronik seperti komputer ini, dengan Memberikan kode pada aspek aspek tertentu.

Mereduksi data berarti merangkum, memilih hal hal yang pokok, memfokuskan pada hal yang penting, dicari tema dan polanya dan membuang yang tidak perlu. Dengan kata lain proses edukasi data ini dilakukan oleh peneliti secara terus menerus saat melakukan penelitian untuk menghasilkan catatan inti dari data yang diperoleh dari hasil penggalan data. Dengan demikian, tujuan dari Reduksi data ini adalah untuk menyederhanakan data yang diperoleh selama Penggalan data di lapangan. Data yang diperoleh dalam Penggalan data sudah barang tentu merupakan data yang sangat rumit dan juga sering dijumpai data yang tidak ada kaitannya dengan tema penelitian tapi data tersebut bercampur Bawur dengan data yang ada kaitannya dengan penelitian. Sehingga tujuan penelitian tidak hanya untuk menyederhanakan data tetapi juga memastikan data yang di olah itu merupakan data yang tercakup dalam scope penelitian. (Sandu Siyoto, M ali S, 2015:123)

b. *Data Display* (penyajian data).

Setelah data direduksi, maka langkah selanjutnya adalah mendisplinkan data. Kalau dalam penelitian kualitatif penyajian data dapat dilakukan dalam bentuk tabel, grafik, *pie chart*, *pictogram*, dan sejenisnya. Melalui penyajian data tersebut, maka data terorganisikan, tersusun dalam pola hubungan sehingga akan semakin mudah dipahami. Yang paling sering digunakan untuk penyajian data dalam penelitian kualitatif adalah teks yang bersifat naratif disarankan dalam melakukan *display* data. Selain dengan menggunakan teks naratif juga dapat berupa grafik, matriks, *network* atau jejaring kerja dan *chart*.

Penyajian data dilakukan untuk dapat melihat gambaran keseluruhan atau bagian bagian tertentu dari gambaran keseluruhan. Pada tahap ini peneliti berupaya mengklasifikasikan dan menyajikan data sesuai dengan pokok permasalahan yang diawali dengan pengkodean pada setiap sub pokok permasalahan. (Sandu Siyoto, M ali S, 2015:123)

c. *Conclusion drawing/Verification*

Langkah ketiga dalam analisis data kualitatif adalah penarikan kesimpulan atau verifikasi. Kesimpulan awal yang dikemukakan masih bersifat sementara dan akan berubah bila tidak ditemukan bukti-bukti yang kuat yang mendukung pada tahap pengumpulan data berikutnya.

Kesimpulan atau verifikasi adalah tahap akhir dalam proses analisis data. Pada bagian ini peneliti mengutarakan kesimpulan dari data-data yang telah diperoleh. Kegiatannya dimaksudkan untuk mencari makna data yang dikumpulkan dalam mencari hubungan, persamaan, atau perbedaan. Penarikan kesimpulan bisa dilakukan dengan jalan membandingkan kesesuaian pernyataan dari subyek penelitian dengan makna yang terkandung dengan konsep-konsep dasar dalam penelitian tersebut. (Sandu Siyoto, M ali S, 2015:124)

Menurut Sugiono (2016:253) kesimpulan dalam penelitian kualitatif adalah temuan baru yang sebelumnya belum pernah ada dan berupa deskripsi atau gambaran suatu obyek yang sebelumnya masih remang remang atau gelap sehingga setelah diteliti menjadi jelas, dapat berupa hubungan kasual, atau interaktif, hipotesis atau teori.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Dalam bab ini penulis akan membahas tentang permasalahan–permasalahan yang terjadi dan menguraikan sebagian dari peristiwa yang penulis alami pada saat melaksanakan Praktek Darat (Prada). Adapun untuk memudahkan penelitian, penulis akan menyampaikan deskripsi data, dimana deskripsi tentang data–data terkait tersebut antara lain:

1. Terjadi Cuaca Yang Tidak Memungkinkan.

Pada tanggal 17 November 2020 sampai tanggal 21 November 2020 PT Garbantara Citra Perkasa Batam melaksanakan kegiatan bongkar *steel pipes* di pelabuhan SCN kabil Batam, dengan muatan 2523 pipa berukuran 7 cm sampai 10 cm. Estimasi ideal selesai bongkar seharusnya 3 hari dengan 8 shift dan 36 buruh. Namun pada tanggal 20 November 2020 terjadi cuaca buruk. Sehingga kegiatan bongkar *steel pipes* tertunda. Selesai bongkar 5 hari dengan 15 *shift* dan 24 buruh. Disini bisa dilihat bahwa selain terkendala oleh cuaca di tanggal 20, kendala lainnya juga menyebabkan terlambatnya keberangkatan kapal. Kurangnya SDM (Sumber Daya Manusia) salah satunya.

2. Peralatan Bongkar Yang Kurang Memadai.

Banyak peralatan bongkar muat yang sudah tua/aus, contohnya sling yang sudah berkarat, *webbing* yang sudah tidak layak pakai, *eye hook* yang sudah keras dibagian pengunci, *spreader bar* yang *creck* mengganggu proses bongkar dan sangat membahayakan para pekerja.

3. Data Jumlah Kapal Yang Membongkar *Steel Pipes*

Berikut data mengenai kapal yang menggunakan jasa bongkar *steel pipes* periode Agustus 2020 - Februari 2021.

Tabel 4.3 Jumlah kapal yang membongkar *steel pipes*

NO	Bulan	Jumlah Kapal
1	Agustus 2020	3
2	September 2020	1
3	Oktober 2020	3
4	November 2020	3
5	Desember 2020	3
6	Januari 2021	2
7	Februari 2021	2
<i>Total</i>		17

Sumber: laporan kegiatan PBM PT Garbantara Citra Perkasa, 2020-2021.

Dari data di atas dapat dilihat bahwa PT Garbantara Citra Perkasa membongkar muatan jenis *steel pipes* sebanyak 17 kapal selama periode Agustus hingga Februari.

B. ANALISIS DATA

Analisis data merupakan suatu hal yang harus dijabarkan oleh penulis Karena tujuan pokok dari suatu penelitian adalah untuk menjawab pertanyaan-pertanyaan penelitian dan untuk mencapai tujuan pokok tersebut, peneliti harus dapat melakukan proses pengolahan data dan menganalisa data tersebut. Dalam analisa data, penulis akan menguraikan beberapa cara untuk dapat memastikan bahwa pelatihan tersebut dapat mempengaruhi produktivitas bongkar TKBM.

1. Standar Produktivitas Bongkar TKBM

Produktivitas TKBM adalah jumlah ton barang yang dibongkar dalam satu jam oleh tiap regu kerja (*gang*) TKBM yang dibedakan menurut jenis komoditi, sesuai sistem kerja TKBM dengan menggunakan sistem gilir kerja (*shift*). Dimana satu *shift* terdiri dari delapan jam termasuk waktu istirahat. Adapun rumus produktivitas kerja gang TKBM adalah:

$$\text{T/G/H} = \frac{\text{Jumlah barang yang dibongkar per kapal}}{\text{Jumlah gang per kapal} \times \text{Jam efektif per shift}}$$

Sedangkan pembagian regu kerja/Gang TKBM, rata-rata untuk setiap gang TKBM terdiri dari 12 orang. Dalam satu gang kerja terdiri dari kepala regu kerja, operator *crane*, *pilot/signal man*, dan buruh bongkar.

Dalam melaksanakan kegiatan bongkar TKBM mengacu pada Standar produktivitas bongkar muat barang non petikemas sesuai Keputusan Dirjen Hubla No.PP 72/2/20-99 tanggal 27 oktober 1999 menetapkan standar produktivitas TKBM dalam kegiatan bongkar muatan *steel Pipes (General Cargo)* adalah sebesar 25 T/G/H. Jadi dalam pelaksanaan kegiatan bongkar *steel Pipes* TKBM harus mengacu pada jumlah tersebut.

2. Produktivitas bongkar TKBM sebelum mendapatkan pelatihan.

Produktivitas bongkar TKBM sebelum mendapatkan pelatihan dapat dilihat dari laporan bulanan. Di dalam pelaksanaan kegiatan pemuatan Pipa berukuran 7 cm PT Garbantara Citra Perkasa, dimana yang ditangani oleh TKBM yang belum mendapat pelatihan dan operator yang tidak memiliki sertifikat atau belum mendapatkan pelatihan. Operator *crane* tersebut mendapatkan kemampuan untuk mengoperasikan *crane* secara *otodidak* yaitu dari pengalaman membantu operator saja atau dapat dikatakan hanya dapat mengoperasikan alat namun kurang memahami mengenai teknik pengoperasian alat/*crane* secara benar, efektif dan aman.

Berdasarkan laporan dari PBM (Perusahaan Bongkar Muat), PT Garbantara Citra Perkasa Pada 2021, di dapat data produktifitas bongkar TKBM untuk muatan *steel pipes* adalah sebagai berikut:

Tabel 4.4 Kegiatan TKBM dalam pembongkaran *Steel pipes* pada PT Garbantara Citra Perkasa Batam Pada Bulan November 2020`

Nama Kapal	MV. CSC RONG HAI	MV. MUTSU	MV.GENIUS STAR III
ETA-ETD	12/11/2020 14/11/2020	17/11/2020 21/11/2020	25/11/2020 27/11/2020
Muat (T/M ³)	1031	2523	2153
Jenis Barang	Pipa	Pipa	Pipa
Jumlah Shift	8	20	9
Efektif Time	20	80	32
Jumlah Gang	4	4	4
Jumlah Buruh	48	48	48
Produktifitas (T/G/H)	12,88	7,88	16,82

Sumber : Laporan Kegiatan PBM PT Garbantara Citra Perkasa, 2020.

TKBM yang belum mendapat pelatihan di dalam melaksanakan kegiatan pemuatan untuk muatan *steel pipes* tersebut masih jauh dari standar produktivitas TKBM. Hal tersebut dapat dilihat dari data diatas dimana rata-rata produktivitas pembongkaran untuk *general cargo* dari ketiga yang di tangani hanya mencapai 12 T/G/H di dapat dari $\frac{12+7+16}{3}$, padahal standar bongkar untuk muatan general cargo adalah 25 T/G/H, sedangkan dari laporan diatas kurang 13 T/G/H untuk mencapai standar produktivitas bongkar muatan *general cargo*.

Berdasarkan hasil dari observasi dan wawancara dengan mandor kerja (*foreman*) bahwa yang menjadi penghambat dalam kegiatan bomgkar untuk muatan *steel pipes* tersebut antara lain adalah:

- a. Cuaca Buruk (*Boisterous Weather*), dalam hal ini adalah hujan pada tanggal 20 November 2020.

Karena mengingat muatan tersebut ada di dalam palka maka apabila hujan kegiatan bongkar harus dihentikan terlebih dahulu, untuk menjaga agar muatan tidak rusak juga bagian *lower hall* tidak banyak tergenang air.

Gambar 4.1 Hujan besar disertai angin



Sumber: kegiatan yang terhenti akibat cuaca di pelabuhan kabil 2020.

- b. Kondisi peralatan bongkar muat (*stevedoring gear*) yang kurang baik.

Kondisi *sling* bongkar muat yang sudah tua/*aus*, sehingga dalam pemuatan dikhawatirkan putus. Hal tersebut akan mengurangi waktu efektif bongkar.

- c. Keterlambatan memulai kerja serta waktu istirahat terlalu lama.

TKBM masih terlambat untuk memulai bekerja, serta dalam memanfaatkan waktu istirahat TKBM sering melampaui waktu istirahat yang telah disediakan, waktu istirahat bertambah rata-rata sampai 20 menit. Sehingga terjadi waktu yang tidak efektif untuk bekerja atau waktu menganggur yang tinggi (*high idle time*).

- d. Operator *crane* masih ragu dalam memperhitungkan jarak atau jangkauan aman bagi pipa sampai tepat pada badan truk.

Saat kegiatan bongkar, komunikasi antara operator *crane* dan *signal man* masih kurang. Sehingga operator harus menggunakan *insting* nya agar pipa sampai ke atas truk tanpa *swing* yang terlalu kasar hingga badan truk tergoyang.

Gambar 4.2 Kegiatan bongkar *steel pipes*



Sumber: kegiatan bongkar pipa di pelabuhan SCN kabil 2020.

C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Alternatif pemecahan masalah adalah suatu solusi yang bisa digunakan untuk memecahkan suatu masalah. Dari analisi masalah di atas, penulis mencoba memberikan alternatif pemecahan masalah yang bisa di gunakan untuk memecahkan suatu masalah yang ada.

1. Kurangnya Pelatihan Operator *Crane*.

Karena untuk mengadakan pelatihan membutuhkan biaya yang cukup besar bagi setiap operator *crane*, dan biasanya untuk pelatihan tersebut biaya

pelatihan dibebankan pada perusahaan. Sehingga perlu untuk dipikirkan lebih jauh dikarenakan keuangan perusahaan pun masih standar.

Maka perusahaan perlu mensiasati biaya pelatihan dengan:

- a. Mengikutsertakan *leader* dalam sebuah pelatihan untuk operator, yang kemudian *leader* tersebut membagikan ilmu yang didapatkannya dari program pelatihan operator kepada anggota timnya.
- b. Menunjuk sebuah lembaga pelatihan operator *crane* untuk kebutuhan pelatihan.

2. Keterlambatan Bongkar Kapal Dikarenakan Peralatan Yang Kurang Memadai.

Dikarenakan keuangan kapal sedang menurun ditengah maraknya wabah di tahun 2020-2021 membuat perusahaan sedikit meminimalisir biaya pengeluaran untuk peralatan bongkar muat. Sebaiknya perusahaan

- a. Memastikan kegiatan operasional berjalan dengan lancar dengan manajemen anggaran yang tepat.

Dengan memastikan kegiatan operasional lancar maka meminimalisir kerusakan pada alat bongkar muat, sehingga peralatan tersebut dapat digunakan lagi, dan menghindari peralatan yang berlebihan seperti menggunakan *webbing* baru, padahal *webbing* sebelumnya masih layak pakai.

D. EVALUASI PEMECAHAN MASALAH

Berdasarkan alternatif pemecahan masalah yang telah dikemukakan, maka penulis melakukan evaluasi kembali pemecahan masalah tersebut, sebagai berikut:

1. Perusahaan mengikutsertakan salah satu operator *crane* sebagai *leader* untuk mengikuti pelatihan.

Keuntungan:

- a. Meminimalisir pengeluaran biaya.
- b. Lebih efektif dari segi waktu.

Kerugian:

- a. Materi yang disampaikan kurang karena dari mulut ke mulut.
- b. Tanggung jawab pelatihan dibebankan pada satu orang.

2. Menunjuk sebuah lembaga pelatihan.

Keuntungan:

- a. Pelatihan dilaksanakan secara bersamaan.
- b. Operator *crane* dapat berdiskusi dan bertanya langsung pada ahlinya.
- c. Sangat efektif membahas topik-topik yang kompleks.

Kerugian:

- a. Biaya yang dikeluarkan lumayan besar.
- b. Waktu yang tidak efektif.

3. Memastikan kegiatan operasional berjalan lancar.

Keuntungan:

- a. Perusahaan dapat meminimalisir pengeluaran

Kerugian:

- a. Perusahaan harus menyiapkan peralatan cadangan

E. PEMECAHAN MASALAH

Berdasarkan pembahasan keuntungan/kerugian terhadap 3 alternatif pemecahan masalah diatas maka dipilih alternatif pemecahan masalah yang ke 2 yaitu “menunjuk sebuah lembaga pelatihan operator *crane* untuk kebutuhan pelatihan.” Dengan cara ini pelatihan operator *crane* bisa lebih mendalami tata cara dan aturan-aturan penggunaan *crane* yang baik dan tepat. Menunjuk sebuah lembaga pelatihan memang mengeluarkan biaya yang lumayan besar namun jika hasil yang didapatkan memuaskan dan dapat meningkatkan produktivitas masing-masing TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat) dalam kegiatan membongkar dan memuat barang. Maka biaya yang cukup besar itu terbayarkan dengan keberhasilan para TKBM.

1. Produktivitas bongkar TKBM setelah mendapatkan pelatihan

Setelah diadakan pelatihan Operator Alat Angkat Angkut dan Rigger produktivitas bongkar muat diharapkan dapat ditingkatkan. Serta faktor-faktor yang menjadi penghambat dalam kegiatan bongkar muat *steel pipes* dapat dikurangi.

Produktivitas bongkar TKBM yang telah mendapat pelatihan tersebut dapat dilihat dari pelaksanaan kegiatan pembongkaran *steel pipes* dari 3 kapal yang ditangani oleh PT Garbantara Citra Perkasa Batam. Didalam kegiatan pemuatan Pipa ini ditangani oleh sebagian TKBM yang menjadi peserta dalam pelatihan operator alat angkat-angkut (*crane operator*) dan rigger pada. TKBM tersebut adalah operator *crane* dan sebagian TKBM dari regu darat dan laut yang bertugas memasang *stevedoring gear/rigger* pada saat pemuatan.

Sesuai dengan hasil dari laporan bulanan PT Garbantara Citra Perkasa Batam bulan Desember dapat dilihat sebagai berikut:

Tabel 4.5 Kegiatan TKBM dalam pembongkaran *steel pipes* pada PT Garbantara Citra Perkasa Batam bulan Desember 2020

Nama Kapal	MV. XIN HAI	MV. SEA TIMBER	MV. SEA TIMBER V
ETA-ETD	09/12/2020 10/12/2020	26/12/2020 28/12/2020	28/12/2020 29/12/2020
Muat (T/M ³)	1181	2522	1262
Jenis Barang	Pipa	Pipa	Pipa
Jumlah Shift	6	8	6
Efektif Time	20	32	20
Jumlah Gang	2	4	2
Jumlah Buruh	24	48	24
Produktivitas (T/G/H)	29,52	19,70	31,55

Sumber: Laporan Kegiatan PBM PT Garbantara Citra Perkasa, 2020

Berdasarkan tabel diatas, tampak bahwa rata-rata produktivitas pembongkaran pipa dari ketigakapal yang ditangani oleh TKBM yang telah mengikuti pelatihan adalah mencapai $26\text{T/G/H} \frac{29+19+31}{3}$, hal tersebut berarti bahwa TKBM setelah mengikuti pelatihan dapat memenuhi target produktivitas bongkar muat untuk *general cargo*, yaitu sebesar 25 T/G/H. Beberapa faktor-faktor penghambat dalam bongkar muatan *steel pipes* sudah dapat diatasi/diperbaiki, faktor-faktor tersebut antara lain adalah

a. Barang belum siap di bongkar

Masalah kesiapan barang masih menjadi penghambat dalam pemuatan karena tidak ada penambahan peralatan *cargodoring* dari PBM Apabila terjadi *delay* akibat faktor tersebut, maka hal tersebut merupakan tanggung jawab PBM dan bukan kesalahan TKBM.

- b. Kondisi peralatan bongkar muat (*stevedoring gear*).

Stevedoring gear (peralatan bongkar muat) seperti *webbing* yang sudah lama dipakai dan kemudian dipakai lagi dapat menimbulkan masalah dalam hal *lifting on* maupun *lifting off*. Namun sekarang kejadian tersebut tidak terulang lagi karena *webbing* dan peralatan lain selalu di cek kelayakannya.

Gambar 4.3 Peralatan bongkar muat yang baru



Sumber: peralatan bongkar muat baru 2020.

- c. Buruh dalam *menghandling* muatan.

Pada saat melaksanakan penanganan muatan pipaTKBM lebih dapat memperhatikan tata cara yang aman dalam memasang *webbing* dan pada saat melepaskan *hook*.

- d. Operator *crane* dapat melaksanakan pengoperasian dengan benar.

- 1) Operator *crane* dapat datang lebih awal sebelum kegiatan bongkar muat dimulai. Operator *crane* memanasi alat dan melakukan pemeriksaanpengecekan serta pengujian peralatan/*crane* terlebih dahulu sebelum peralatan tersebut dioperasikan sehingga operator mengetahui kondisi *crane* yang dioperasikan. Apabila terjadi ketidak

normalan/kerusakan yang sifatnya tidak fatal operator dapat memperbaikinya namun apabila fatal operator melaporkan kepada PBM, sehingga kerusakan pada saat kegiatan bongkar ataupun muat sedang berlangsung yang diakibatkan kondisi alat dapat dikurangi.

- 2) Operator *crane* telah memahami jangkauan alat serta menjadi lebih cepat dalam melepaskan dan memadatkan muatan pada posisi samping di atas truk untuk mengurangi goyangan dan gesekan pipa dengan bingkai truk.
- 3) Operator *crane* dan buruh/TKBM telah mampu untuk menghitung dan memperhatikan berat beban yang akan diangkat atau kemampuan angkat *crane* (*lifting capacity*) sesuai dengan *Safety Working Load (SWL)* dan menaikkan jumlah barang yang dapat diangkat per siklus (menaikkan berat angkatan) atau tidak lagi mengacu pada jumlah yang diangkat saja tetapi memperhatikan berat barang yang diangkat disesuaikan dengan *lifting capacity* dan *SWL crane*.
- 4) Operator *crane* lebih memahami cara/teknik pengangkatan muatan yang aman, sehingga kerusakan kemasan yang mengakibatkan muatan tergores dapat diminimalisir.

2. Perubahan produktivitas bongkar setelah pelaksanaan pelatihan

Dengan melihat dan membandingkan hasil analisis produktivitas bongkar muat untuk muatan di PT Garbantara Citra Perkasa Batam pada bulan November 2020 dan pada bulan Desember 2020, dapat dilihat perubahan produktivitasnya sebagai berikut:

Tabel 4.6 Hasil analisis perubahan produktivitas bongkar TKBM setelah pelatihan

	Standar T/G/H	Realisasi T/G/H	Selisih T/G/H
TKBM sebelum mendapat pelatihan (Rata-rata produktivitas B/M dari 3 kapal pada bulan November)	25	12	14
Setelah mendapat pelatihan (Rata-rata produktivitas B/M dari 3 kapal pada bulan Desember)	25	26	0
\Kenaikan produktivitas		14	14

Sumber : Olahan Data Primer

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa rata-rata produktivitas bongkar muat barang untuk muatan *general cargo* mengalami kenaikan sebesar 14 T/G/H antara TKBM sebelum mengikuti pelatihan dengan TKBM setelah mengikuti pelatihan. TKBM setelah mengikuti pelatihan juga dapat memenuhi standar produktivitas bongkar muat sesuai keputusan Dirjen. Hal tersebut berarti bahwa TKBM yang telah menerima pelatihan mengalami perubahan produktivitas dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat. Ini juga berarti bahwa tujuan dari pelatihan dapat tercapai, yaitu peningkatan produktivitas bongkar muat barang.

Pelatihan *crane operator* yang dilaksanakan oleh TKBM dapat memenuhi tujuan yang diharapkan. Pencapaian tujuan tersebut antara lain adalah:

- a. Terjadinya peningkatan kuantitas kerja TKBM

Hal tersebut dapat dilihat dari adanya peningkatan produktivitas bongkar muat *general cargo*. Dan telah memenuhi standar produktivitas bongkar muat sesuai dengan keputusan Dirjen Hubla No. PP. 72/2/20-99.

b. Adanya peningkatan kualitas pekerjaan TKBM

Peningkatan kualitas TKBM dapat dilihat berkurangnya keluhan dari pengguna jasa/TKBM mengenai keterlambatan (*delay*) yang diakibatkan dari kesalahan-kesalahan TKBM dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat di Pelabuhan seperti pemasangan *rope net* dan efektivitas pengangkatan muatan dalam setiap siklus *crane*. TKBM juga telah banyak mengetahui pengoperasian berbagai jenis-jenis *crane* sehingga pelimpahan pekerjaan kepada pihak kapal dapat dikurangi.

c. Penyelesaian pekerjaan tepat waktu/sesuai dengan waktu yang diharapkan

Dalam pelaksanaan kegiatan bongkar muat, TKBM dapat mengurangi *idle time* yang antara lain dengan tepat waktunya dalam pemanfaatan jam istirahat. Selain itu TKBM juga dapat meningkatkan kecepatan operasi (*speed of operation*) dan kapasitas angkat (*lifting capacity*), sehingga TKBM dapat menyelesaikan kegiatan bongkar muat di Pelabuhan tepat pada waktu yang telah ditetapkan oleh PBM.

BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan oleh penulis selama melaksanakan penelitian di PT Garbantara Citra Perkasa Batam, maka penulis dapat menyimpulkan dari permasalahan yang terjadi tersebut. Adapun kesimpulan yang dapat diambil oleh penulis selama melakukan penelitian adalah:

1. Kurangnya sosialisasi untuk operator *crane*, perlunya *merefresh* kembali operator *crane* agar lebih meningkatkan kualitas masing-masing personil sehingga menyebabkan kurangnya keterampilan para operator *crane*.
2. Peralatan yang kurang memadai sebagai sumber keterlambatan kegiatan bongkar muat kapal, Perusahaan sedikit meminimalisir biaya pengeluaran untuk peralatan bongkar muatan kapal.
3. Tidak adanya sosialisasi operator *crane* terjadwal yang mana pelatihan tersebut sebenarnya sangat penting bagi hubungan dari tiap-tiap anggota TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat) guna untuk membangun komunikasi yang baik.

B. SARAN

Setelah memperhatikan kesimpulan tersebut, maka penulis memberikan saran yang sekiranya dapat bermanfaat dan dapat meningkatkan produktivitas operator *crane* di PT Garbantara Citra Perkasa Batam.

1. Memberikan sosialisasi dan *merefresh* kembali operator *crane* agar terampil dan memperlancar kegiatan bongkar *steel pipes* serta menambah pengetahuan tentang mekanisme peralatan bongkar. dan sebaiknya menonaktifkan tenaga kerja yang sudah lanjut usia, kemudian mengganti tenaga yang lebih muda dan profesional.

2. Mencari koneksi atau rekanan yang mengerti tentang peralatan bongkar muat sehingga mampu mendapatkan suatu *warranty* dan perawatan / *maintenance* yang nantinya mampu menekan pengeluaran biaya dari perusahaan.
3. Membuat jadwal sosialisasi untuk operator *crane*, *signal man*, dan *rigger* sehingga dapat dibangunnya komunikasi yang baik.

DAFTAR PUSTAKA

- Arso, Martopo., Soegiyanto. 2004. *Penanganan dan Pengaturan Muatan*. Semarang: PIP
- Djaali., Muhammad F. 2003. *Metodologi Penelitian Sosial*. Jakarta: CV. Restu Agung
- Gianto, Herry., Arso M. 2004. *Pengoperasian Pelabuhan Laut*. Semarang: BPLP
- Herdiansyah, Haris. (2010). *metodologi penelitian kualitatif untuk ilmu ilmu sosial*, Jakarta Selatan: Salemba Humanika
- Ismail, MI. 2021. *Evaluasi Pembelajaran*. Jakarta: Rajawali Pers
- Kerlinger, FN. 2002. *Asas-asas Penelitian Behavioral*. Yogyakarta: UGM Press
- Siyoto, S., Sodik MA. 2015. *Dasar Metodologi Penelitian*. Yogyakarta: Literasi Media Publishing
- Sugiyono. 2018. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&B*. Bandung: Alfabeta
- DASAR METODOLOGI PENELITIAN. (2015). (n.p.): Literasi Media Publishing.

Sumber Jurnal

- Solossa, Appi Y., dkk. 2013. *Perencanaan Pengembangan Pelabuhan Laut Sorong di Kota Sorong*. Jurnal Sipil Statistik, 1(10), 617.
- [Perencanaan Pengembangan Pelabuhan Laut Sorong di Kota Sorong | Appi Yamsos Solossa | Jurnal Sipil Statistik \(unsrat.ac.id\)](#)

Sumber SK Menteri Perhubungan

- Indonesia. 2003. *Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum*. Jakarta: Kementerian Perhubungan RI

Sumber Undang-Undang

- Indonesia. 2013. *Undang-undang Nomor 13 Tahun 2013 tentang Ketenagakerjaan*. Lembar Negara RI Tahun 2003 Nomor 39, Tambahan Lembaran RI Nomor 4279. Jakarta: Sekretariat Negara.

Sumber Peraturan Pemerintah

- Pemerintah Pusat. 2021. *Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 23 Tahun 2021 tentang Pengupahan*. Jakarta: Sekretariat Negara



A. SURAT PERNYATAAN KERJA BONGKAR MIJAT

Nomor : GCP/BTW026/ XI 12020

Yang bertanda tangan bawah ini

Nama S a r i p

Jabatan

Operasional

Perusahaan

Pl. Garbantara Citra Perkasa

Namat Perusahaan

Komplek Inti Batam Business & Industrial Park, Blok F No. 7

Jln. Laksamana Bintan, Sei Panas - Batam

No, Telp

081372238871

Bersama ini dibentahukan rencana kerja Pembongkaran / pemuatan yang akan kami lakukan, dc/l sebagai berikut .

Nama Agen Pelayaran	PT, Gesuri Lloyd	Asa! Pemasukan	Luar Negeri
Nama EMKI JPT		Pelabuhan Asa!	Masan
Nama PBM	PT. Garbantara Citra Perkasa	Pelabuhan Bongkar Muat	PT. SMOE Indonesia
			Steel Pipes
Nama Kapal	MV. MUTSU	Jenis Muatan / Komoditi/ Bendera Kapal	Panama Jenis
Kemasan			Bongkar
No. Voyage	1	Jenis Kegiatan	2,523 Ton
Est Tgl Kedatangan (ETA)	17 November 2022	Jumlah	Crane Kapal
			4 Gangs
Est. Tgl Mula Kerja	17 November 2022	Peralatan Bongkar Muat	
Estimasi Lama hari kerja	4 Hari	Jumlah TKBM	


No	Uraian Kegiatan Bongkar / Muat	Bongkar (Ton)	Muat (Ton)
1	Ca o l Alat berat		
2	Truck Lossin	2,523 Ton	
3	Kade Lossin		
4	Pl anisasi		
5	Full Container		

Selanjutnya menyatakan

- Dengan ketentuan yang cukup dan peralatan bongkar / muat yang layak dan sesuai dengan jenis kegiatan yang di kerjakan.
- Bersedia menanggung segala biaya serta melanjutkan pembongkaran/pemuatan di tempat lain yang di tunjW ditetapkan oleh Kepala Kantor Pelabuhan Batam, apabila terlambat dari waktu yang telah di tentukan dalam keadaan cuaca baik
- Menyampaikan laporan harian (Daily Report), time sheet hasil Bongkar/Muat setiap hari sebelumjam 09.00 LT kepada Kepala Kantor Pelabuhan Batam, cq. Bidang Kepelabuhanan
- Bertanggung jawab atas keselamatan barang di Kapal dan TKBM selama berlangsungnya proses kegiatan pembongkaran / pemuatan.
- Menjaga kebersihan dan tidak menimbulkan pencemaran di laut maupun di perairan dan,
- Lampiran : a. Copy Manifest, b. Operating Planing, c. Surat Permintaan TKBM, d. Shipping Order (untuk muat), e. Surat Penunjukan PBM

Demikian Pernyataan ini Kami buat dengan penuh rasa tanggung jawab dan disampaikan untuk mrndapat persetujuan lebih lanjut.

Batam, 15 November 2020


Sarip
Operasional

Tembusan:

- Bea & Cukai
- Karantina Hewan / Tumbuhan
- Koperasi TKBM d DPC.APBMI Batam 5 PT.Pelayaran
- Bidang Komersil Kanpel Batam

**LIST EQUIPMENTS FOR DISCHARGING STEEL PLATE CARGOES
FROM MV. SERENITY BLUE AT BATU AMPAR PORT- BATAM :**

1. SPREADER BAR PLATE UNITS	30 TONS X 7 MTRS	= 2
2. HOOK PLATE	7 TONS	= 26 PCS
3. WIRE SLING	38 MM X 5 MTR	= 6 PCS
4. WEBBING SLING	5 TON X 10 MTRS	= 10 PCS
5. SHACKLE	17 TONS	= 12 PCS
6. SHACKLE	12 TONS	= 12 PCS
7. EYE HOOK	11 TONS	= 4 PCS
8. WIRE SLING	36 MM X 5 MTR	= 6 PCS
9. BOX LINE PENGAIT		= 1 UNIT 10. TAKE = SUFFICIENTS 11. KAWAT = SUFFICIENTS

BATAM, 22ND OCTOBER 2020
PROVIDED BY PT. GARBANTARA CITRA PERKASA - BATAM

HENDRA FERDINAN OPERATION
MANAGER



 KEMENTERIAN KETENAGAKERJAAN RI LISENSI K3 PESAWAT ANGKAT & ANGKUT		OPERATOR PEDESTAL CRANE KELAS : I (satu)
Reg : P.12.1456-OPK3-MC/PAA/I/2018		
Nama : RELMAN ZAGOTO		
Tempat/Tgl Lahir : Hilismaetano, 05-05-1983		
Pekerjaan : PT. Sarana Citranusa Kabil		
Berlaku s/d : 05 Januari 2023		
		Jakarta, 05 Januari 2018 Direktur Pengawasan Norma Keselamatan dan Kesehatan Kerja  Dr. Hermin Prastoko Hidayat, M.M. NIP. 19690412 198603 1 001

atan Kerja
n

BUKU KERJA OPERATOR **PESAWAT ANGKAT & ANGKUT**

No. REG : P.12.1456-OPK3-MC/PAA/I/2018

DIBERIKAN KEPADA :

Nama : **RELMAN ZAGOTO**
 Tmp/Tgl Lahir : Hilismaetano, 05-05-1983
 Pekerjaan : PT. Sarana Citranusa Kabil
 Jenis : **PEDESTAL CRANE**
 Kelas : I (satu)

Jakarta, 05 Januari 2018

a.n. Direktur Pengawasan Norma
 Keselamatan dan Kesehatan Kerja
 Kasubdit Pengawasan Norma
 Mekanik Pesawat Uap Dan Bejana Tekan



Heny Sutanto, ST, MM
 NIP. 19710922 199703 1 002

PT TRI MULTI GUNA SOLUSI

 KEMENTERIAN KETENAGAKERJAAN RI LISENSI K3 PESAWAT ANGKAT & ANGKUT		OPERATOR PEDESTAL CRANE KELAS : I (satu)
Reg: P.15.10733-OPK3-MC/PAA/I/2020 Nama : DISATUKAN ZAGOTO Tempat/Tgl Lahir : Nias Hilsimaetano, 07-01-1989 Pekerjaan : PT Sarana Citranusa Kabil Berlaku s/d : 27 Januari 2025		Gol Darah : Jakarta, 27 Januari 2020 Direktur Pengawasan Norma Keselamatan dan Kesehatan Kerja,  Shezmahardi, S.T., M.M. NIP.19710831-199703 1 002

PT TRI MULTI GUNA SOLUSI

5. Memenuhi peraturan dan tindakan pengamanan yang telah ditetapkan.

BUKU KERJA OPERATOR PESAWAT ANGKAT & ANGKUT

No. REG : P.15.10733-OPK3-MC/PAA/I/2020

DIBERIKAN KEPADA :

Nama : **DISATUKAN ZAGOTO**
 Tmpat/Tgl Lahir : Nias Hilsimaetano, 07-01-1989
 Pekerjaan : PT Sarana Citranusa Kabil
 Jenis : **PEDESTAL CRANE**
 Kelas : I (satu)

Jakarta, 27 Januari 2020

a.n. Direktur Pengawasan Norma Keselamatan dan Kesehatan Kerja
 Kasubdit Pengawasan Norma
 Mekanik Pesawat Uap dan Bejana Tekan,




 Gerry Aditya HP, S.T., M.T.
 NIP.19800202 200501 1 001



STEVEDORING COMPANY

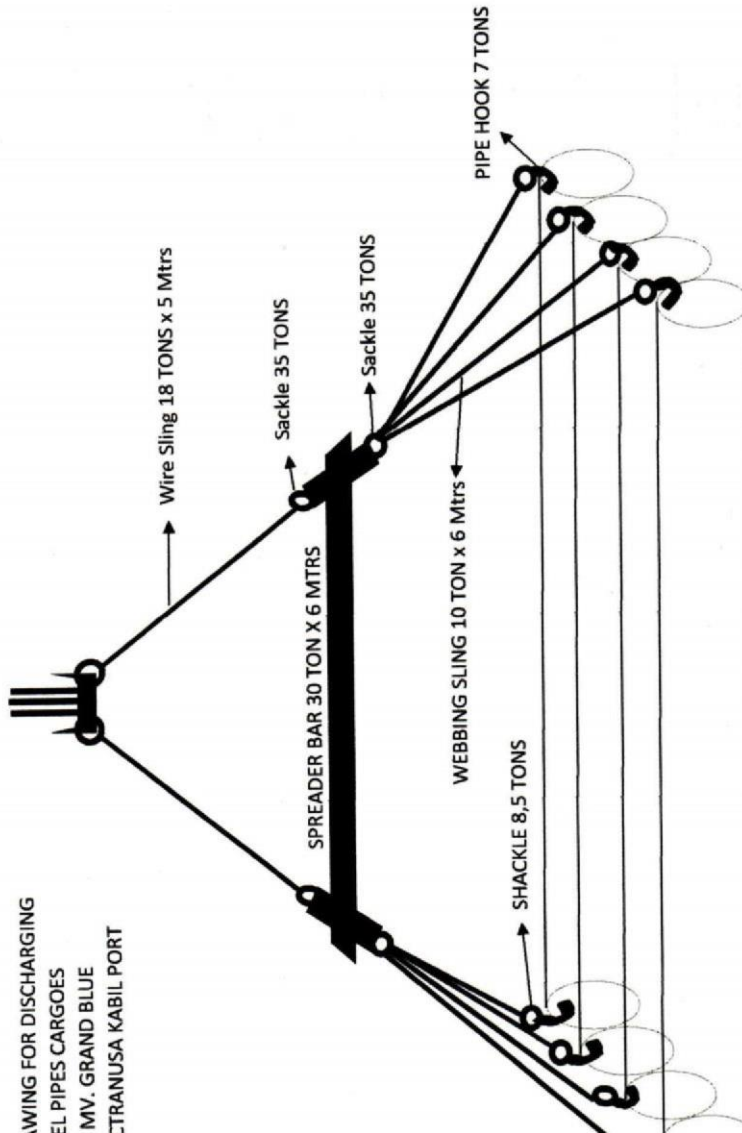
PT. Garbantara Citra Perkasa

Komplek Inti Batam Business & Industrial Park, Blok F No. 7
Jln. Laksamana Bintan, Sei Panas - Batam - Kepulauan Riau
(KEPRI), Indonesia 29456

Telp. (0778) 430578 430579 (Hunting) Fax. (0778) 430580

E-mail : operation@garbantara.net

WING FOR DISCHARGING
ELPIPES CARGOES
MV. GRAND BLUE
TRANUSA KABIL PORT



NOTE : LIFTING ARRANGEMENT WE FOLLOWS CARGO CONDITIONS.

TAM, 17TH SEPTEMBER 2021

PROVIDED BY PT. GARBANTARA CITRA PERKASA - BATAM



OPERATION MANAGER