

LAPORAN KERJA PRAKTIK
ANALISIS RESIKO KECELAKAAN KERJA PADA PROSES
LOADING UNLOADING DENGAN METODE JOB SEFETY ANALISIS
(JSA) DI PT.TARAKA (GROUP) PELABUHAN TANJUNG PERAK
SURABAYA



Disusun Oleh:

Abid Iksa (2021910002)

Ravi Rozak Ramadinata (2021910040)

PROGRAM STUDI TEKNIK LOGISTIK
UNIVERSITAS INTERNASIONAL SEMEN INDONESIA
GRESIK
2022

LAPORAN KERJA PRAKTIK
ANALISIS RESIKO KECELAKAAN KERJA PADA PROSES
LOADING UNLOADING DENGAN METODE JOB SEFETY ANALISIS
(JSA) DI PT.TARAKA (GROUP) PELABUHAN TANJUNG PERAK
SURABAYA



Disusun Oleh:

Abid Ikhsa (2021910002)

Ravi Rozak Ramadinata (2021910040)

PROGRAM STUDI TEKNIK LOGISTIK
UNIVERSITAS INTERNASIONAL SEMEN INDONESIA
GRESIK
2022

LEMBAR PENGESAHAN
LAPORAN KERJA PRAKTIK

Disusun Oleh:

Abid Ikhsa (2021910002)

Ravi Rozak Ramadinata (2021910040)

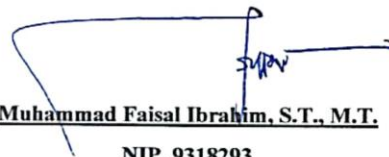
Mengetahui,
Kepala Prodi Teknik Logistik UISI



Maulin Masvito Putri S.T.,M.T

NIP. 9217250

Menyetujui,
Dosen Pembimbing



Muhammad Faisal Ibrahim, S.T., M.T.

NIP. 9318293

Menyetujui,
Pembimbing Lapangan



(Sugjanto)

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena atas izin, rahmat dan karunia-Nya penulis dapat menyelesaikan laporan kuliah praktik ini dengan baik. Laporan Kuliah Praktik dengan judul “ANALISIS RESIKO KECELAKAAN KERJA PADA PROSES LOADING UNLOADING DENGAN METODE JOB SEFETY ANALISIS (JSA) DI PT.TARAKA (GROUP) PELABUHAN TANJUNG PERAK SURABAYA” ini disusun dengan tujuan untuk memenuhi salah satu akademik dalam menyelesaikan pendidikan Program Studi Teknik Logistik Universitas Internasional Semen Indonesia. Penulis juga mengucapkan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah banyak membantu penulis baik berupa dukungan, do’a, dan bantuan dalam mengerjakan laporan kuliah praktik ini. Dan dalam kesempatan ini, penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Ibu Maulin Masyito Putri S.T., M.T., selaku Kepala Program Studi Teknik Logistik Universitas Internasional Semen Indonesia.
2. Muhammad Faisal Ibrahim, S.T., M.T. selaku Dosen Pembimbing.
3. Bapak Sugiyanto selaku Kepala Operasional PT. TARAKA (Group) Surabaya.
4. Bapak Sugiyanto selaku Pembimbing Lapangan Kerja Praktik.

Laporan kuliah praktik ini telah disusun dengan sebaik-baiknya oleh penulis. Namun, penulis menyadari adanya kekurangan dalam penulisan ini, oleh karena itu kritik dan saran yang sifatnya membangun sangat penulis harapkan. Demikian laporan ini dibuat dan penulis berharap laporan ini dapat memberikan manfaat dan acuan di masa mendatang.

Gresik, 21 Januari 2022

Penulis



DAFTAR ISI

COVER.....	i
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	v
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR TABEL.....	ix
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 LATAR BELAKANG	1
1.2 RUMUSAN MASALAH	3
1.3 TUJUAN DAN MANFAAT	3
1.3.1 Tujuan	3
1.3.2 Manfaat.....	4
1.4 BATASAN DAN ASUMSI	5
1.4.1 Batasan.....	5
1.4.2 Asumsi	6
1.5 SISTEMATIK LAPORAN	6
1.6 METODE PENGUMPULAN DATA.....	7
1.7 TEMPAT DAN WATU PELAKSANAAN MAGANG.....	8
BAB II PROFIL PT. TARAKA (GROUP)	9
2.1 Sejarah dan Perkembangan PT. TARAKA (Group)	9
2.2 Visi dan Misi PT. TARAKA (Group).....	10
2.2.1 Visi Perusahaan	10
2.2.2 Misi Perusahaan	10
2.3 Lokasi PT. TARAKA (Group).....	10
2.4 Struktur Organisasi PT. TARAKA (Group).....	11
BAB III TINJAUAN PUSTAKA	13

3.1 Kecelakaan Kerja	13
3.1.1 Definisi Kecelakaan Kerja	13
3.1.2 Dampak Kecelakaan Kerja	13
3.2 Teori Domino	14
3.2.1 Penyebab dan Akibat.....	15
3.2.2 Pengendalian Bahaya	16
3.2.3 Safety Hazard	17
3.2.4 Health Hazard.....	19
3.2.5 Unsafe Action	20
3.2.6 Dokumen yang Dibutuhkan Unloading	21
3.2.7 Manajemen Resiko.....	21
3.2.8 Manfaat Manajemen resiko	22
3.2.9 Klarifikasi Resiko.....	22
3.3 Bongkar Muat	23
3.3.1 Giliran Kera (Sift)	23
3.3.2 Gang Tenaga Kerja Loading	24
3.3.3 Supervisi Loading Unloading	25
3.3.4 Alat Loading Unloading	27
3.3.5 Proses Loading Unloading	28
3.3.6 Karangka Teori.....	29
3.4 Kerangka Konsep	31
BAB IV PEMBAHASAN	32
4.1 Struktur Organisasi PT. Benteng Manik Pradana	32
4.2 Jenis Penelitian	33
4.3 Waktu dan penelitian	33
4.4 Populasi dan Sempel (Perhitungan).....	34
4.5 Metode Pengumpulan Data	35
4.6 Instrument Penelitian	36
4.7 Alur Penelitian	36
4.8 Teknik pengendalian Data	37
4.9 Keadaan Demografi Perusahaan	37
4.10 Peralatan Bongkar Muat General Kargo	38
4.11 Karakteristik Responden.....	38



4.12 Identifikasi bahaya Proses Loading Unloading	41
4.13 Penilaian resiko	43
4.14 Pengendalian Resiko.....	1
4.15 Analisis Resiko Kecelakaan Kerja pada Proses <i>Receiving/Delivery</i>	1
4.16 Analisis Resiko Kecelakaan pada Proses <i>Haulage/Trucking</i>	3
4.17 Analisis Risiko Kecelakaan Kerja pada Proses <i>Stevedoring</i>	1
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	4
5.1 Kesimpulan	4
5.2 Saran.....	5
LAMPIRAN	7
Surat Keterangan Diterima Kerja Praktik.....	7
Surat Keterangan Selesai Kerja Praktik.....	8
Lembar Penilaian.....	9
Logbook.....	10
Dokumentasi Kegiatan	14

DAFTAR GAMBAR

gambar 1 Logo PT TARAKA (Group)	10
gambar 2 Lokasi PT. TARAKA (Group) Cabang Surabaya.....	11
gambar 3 Struktur Organisasi PT TARAKA (Group).....	12
gambar 4 Pengendalian Resiko	30
gambar 5 Kerangka Konsep	31
gambar 6 Struktur Organisasi Perusahaan PT TARAKA (Group)	32
gambar 7 Alur Penelitian.....	36

DAFTAR TABEL

Table 1 Jumlah Poluasi Karyawan	35
Table 2 Usia.....	38
Table 3 Jenis Pekerjaan	39
Table 4 Tingkatan Pendidikan.....	40
Table 5 Masa Kerja	41
Table 6 Identifikasi Bahaya Pada Proses Bongkar Muat	42
Table 7 data Identifikasi bahaya pada tahapan bongkar muat.....	42
Table 8 Penilaian Resiko Tingkat Kemungkinan.....	44
Table 9 Penilaian Resiko Tingkat Keparahan	46
Table 10 Penilaian resiko	1
Table 11 Pengendalian Resiko	1
Table 12 Proses Implementasi JSA dan HAZOPS pada Tahap Receiving/Delivery.....	2
Table 13 Proses Implementasi JSA dan HAZOPS pada Proses Haulage/Trucking	1
Table 14 Proses Implementasi JSA dan HAZOPS pada Proses Stavedoring	2

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pendidikan Strata 1 (S1) merupakan tujuan akhir dalam terampil dalam dunia kerja, hal ini khususnya dalam bidang sesuai dengan yang dipelajari mahasiswa selama proses perkuliahan berlangsung. Dari proses perkuliahan berlangsung merupakan sebagian besar materi yang dipelajari oleh mahasiswa masih bersifat teori dan praktik di laboratorium. Hal ini mengakibatkan mahasiswa yang belum memiliki keterampilan yang memadai untuk terjun langsung di dunia kerja. Oleh karena itu, mahasiswa diwajibkan untuk melakukan kerja praktek. Kerja Praktik merupakan salah satu mata kuliah berbobot 2 SKS pada kurikulum Teknik Logistik yang diarahkan untuk memperkenalkan mahasiswa pada bidang keahlian Teknik Logistik dan melatih mahasiswa mengajarkan pekerjaan pekerjaan yang biasanya dikerjakan oleh seorang sarjana Teknik Logistik di suatu perusahaan. Pengetahuan dan keterampilan ini juga akan digunakan untuk memberikan bekal kepada mahasiswa untuk memahami bidang keilmuan Teknik Logistik secara lebih riil.

Departemen Teknik Logistik merupakan salah satu departemen yang ada di Universitas Internasional Semen Indonesia (UISI). Departemen ini merupakan cabang keilmuan teknik yang dikolaborasikan dengan manajemen untuk menghasilkan inovasi produk atau proses atau sistem bisnis dalam suatu perusahaan. Teknik Logistik UISI berfokus pada bidang Rantai pasok, Pergudangan, dan Distribusi. Oleh sebab itu, teori yang telah dipelajari dalam perkuliahan akan lebih baik bila dilengkapi dengan melakukan penulis langsung di lapangan.

PT. Taraka adalah perusahaan yang memulai kegiatan Agen Jasa Pengiriman Angkutan dengan nama PT Taraka Jaya Mandiri pada pertengahan tahun 2013 yang

berdomisili di Surabaya. Dengan sumber daya profesional dan pengalaman tim kami saat itu, kami mulai mendukung kegiatan Proyek Lepas Pantai di Ketapang - Madura, PHE WMO, PETRONAS adalah agen kapal kami selama di Jawa Timur. Pekerjaan terbesar yang pernah kami lakukan di proyek Offshore adalah mendukung ICHTYS PROJECT dari tahun 2014 hingga 2015 di Nusa Tenggara Timur, proyek pemasangan pipa bawah laut 830 Nautical Mill antara Kupang - Indonesia & Darwin - Australia, di sini kami ditunjuk sebagai Agen Pelabuhan untuk semua kegiatan logistik dan mobilisasi kapal. Dengan melihat banyak peluang dalam penanganan barang, maka pada akhir tahun 2013, Kami mulai memperluas layanan kami dengan mendirikan perusahaan bongkar muat. Pada tahap awal perusahaan, kegiatan kami terfokus pada penanganan Heavy Lift dan Project Cargo, yang hingga saat ini kegiatan ini telah tersebar hampir di seluruh wilayah Indonesia. Hingga pertengahan tahun 2015 kami mulai menjajaki Bisnis Perkapalan kami di bidang transportasi armada laut dengan tongkang dan LCT untuk mendukung kegiatan penanganan dan pengiriman Heavy Lift dan Project Cargo. Dan pada tahun 2016 kami membuka jendela baru dengan bisnis logistik dimana kami memiliki sumber daya yang handal dan profesional, dan fasilitas kami untuk mendukung perkembangan, menangkap peluang ke depan dan menghadapi persaingan yang kuat. Taraka GROUP siap dan percaya diri untuk memberikan pelayanan terbaik di industri Shipping & Maritime.

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batasbatas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan ke amanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi. (Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008).

Pelabuhan memiliki peranan penting sebagai tempat bersandarnya transportasi laut, selain sebagai bersandarnya transportasi laut pelabuhan memiliki fungsi lain

yang lebih penting yaitu penghubung antar pelabuhan satu dengan pelabuhan lainnya. Kegiatan juga memiliki fasilitas yang bisa digunakan saat kapal bersandar seperti perawatan kapal, pengisihan bahan bakar, penyimpanan barang atau disebut dengan warehouse, dan juga paling penting yang dibutuhkan jasa pelayanan loading unloading.

Pelabuhan Tanjung Perak adalah pelabuhan yang berada di Provinsi Jawa Timur, Kota Surabaya, posisi pelabuhan Tanjung Perak adalah berada di bagian utara Kota Surabaya. Pelabuhan Perak merupakan salah satu pelabuhan internasional dan satu – satunya pelabuhan yang berada di Jawa Timur, Pelabuhan Tanjung Perak digunakan untuk kegiatan tempat jasa transportasi laut seluruh Indonesia dan juga internasional, selain itu pelabuhan Perak mempunyai jasa lainnya seperti jasa Loading Unloading. Banyak perusahaan yang menggunakan Pelabuhan Tanjung Perak terutama perusahaan pelayaran, dan perusahaan Forwarding.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang permasalahan, maka rumusan masalah pada PT TARAKA (Group) adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana menganalisis kecelakaan kerja pada proses loading unloading PT TARAKA (Group).
2. Bagaimana mengendalikan kecelakaan kerja pada proses loading unloading PT TARAKA (Group).

1.3 Tujuan dan Manfaat

1.3.1 Tujuan

Menjawab rumusan masalah di atas, dapat disimpulkan bahwa ada beberapa tujuan yang akan dicapai. Diantaranya sebagai berikut :

- A. Studi Kasus Pengamatan

1. Menambah wawasan mengenai alur proses pelayanan perusahaan forwarding ketika memroses pelayanan soal loading.
2. Menambah wawasan mengenai alur proses pelayanan perusahaan forwarding ketika memroses pelayanan soal Unloading.
3. Untuk memenuhi SKS (Satuan Kredit Semester) yang harus ditempuh sebagai persyaratan akademis di Program Studi Teknik Logistik Universitas Internasional Semen Indonesia.

B. Umum

1. Membandingkan teori yang telah didapatkan dibangku perkuliahan dengan mengaplikasikannya secara nyata di perusahaan.
2. Mengenal dan mempelajari adanya permasalahan yang sering terjadi pada suatu perusahaan sehingga dapat menyelesaikan permasalahan tersebut.
3. Memperoleh pengalaman kerja dan mendapat peluang untuk dapat berlatih menangani permasalahan di perusahaan.

1.3.2 Manfaat

Manfaat dari pelaksanaan kerja praktik “Analisi Resiko Kecelakaan Kerja Pada Proses Pada Loading Unloading Metode Job Safety (JSA) PT Taraka (Group)” adalah sebagai berikut:

A. Bagi Perguruan Tinggi

1. Sebagai sarana pengenalan UISI terutama Program Studi Teknik perusahaan Forwarding PT Taraka (Group).
2. Sebagai tolak ukur pemahaman mahasiswa terhadap mata kuliah yang diajarkan.
3. Menambah relasi dari universitas dengan PT Taraka (Group), sehingga diharapkan mampu bekerja sama dengan UISI, baik dalam segi ilmu pengetahuan maupun dalam segi pekerjaan.

B. Bagi Perusahaan

-
1. Melihat keadaan perusahaan dari sudut pandang mahasiswa yang melakukan kerja praktik.
 2. Mendapatkan masukan dari peserta kerja praktik dalam pemecahan permasalahan yang sedang dihadapi oleh PT Taraka (Group), sesuai bidang keilmuan yang telah diajarkan di Universitas.

C. Bagi Mahasiswa

1. Menerapkan Ilmu teoritis selama di bangku perkuliahan kedalam pengaplikasian langsung yaitu di lapangan kerja.
2. Melaksanakan kewajiban mata kuliah kerja praktik.
3. Menyiapkan langkah-langkah yang diperlukan untuk menyesuaikan diri atau adaptasi dalam lingkungan kerjanya di masa yang akan datang.
4. Mendapatkan pengalaman dari dunia kerja sekaligus memperluas wawasan mahasiswa tentang dunia kerja yang sesungguhnya.

1.4 Batasan dan Asumsi

1.4.1 Batasan

Dengan mempertimbangkan berbagai aspek, batasan yang digunakan pada penelitian ini sebagai berikut:

1. Objek pengamatan dilakukan di pelabuhan Tanjung Perak
2. Penanganan material yang diteliti dibatasi hanya pada proses loading unloading
3. Penelitian yang dilakukan disesuaikan dengan proyek yang direncanakan owner

1.4.2 Asumsi

Selain batasan-batasan masalah, dibutuhkan pula asumsi dalam penelitian. Asumsi yang digunakan dalam penelitian ini yaitu:

1. Alat yang digunakan untuk kegiatan loading unloading menggunakan alat yang sama dan tidak penambahan alat baru.
2. Tower crane, Forklift, Truk menempuh lintasan masing – masing pada repetisi pengangkutan dan pemindahan barang.
3. Aktivitas pelabuhan berjalan normal.

1.5 Sistematik Laporan

Dalam penyusunan laporan kegiatan Kerja Praktik ini, sistematika penulisan yang digunakan yaitu sebagai berikut :

1. BAB I : PENDAHULUAN

Pada Bab I akan dipaparkan latar belakang yang akan dibahas yaitu permasalahan latar belakang Universitas, tentang pelabuhan, latar belakang perusahaan di PT TARAKA (Group) pada pelabuhan yang diamati oleh penulis selama masa Kerja Praktik Industri atau on the job training, rumusan masalah terkait penerapan K3 di PT TARAKA (Group) pada pelabuhan Tujuan pembuatan laporan untuk tiga (3) kelompok yaitu bagi perusahaan yaitu PT TARAKA (Group) , universitas, dan penulis selama menjadi on job training di PT TARAKA (Group).

2. BAB II : PROFIL PT TARAKA (Group)

Pada Bab II akan dipaparkan gambaran umum dari perusahaan PT TARAKA (Group), yang terdiri dari sejarah Perusahaan, bidang usaha PT TARAKA (Group), budaya perusahaan PT TARAKA (Group), struktur organisasi di PT TARAKA (Group) dan penjelasan umum tentang PT TARAKA (Group).

3. BAB III : TINJAUAN PUSTAKA

Pada Bab III memaparkan teori-teori serta penjelasan terkait pengertian K3, kecelakaan kerja, teori domino, pengendalian bahaya, penerapan K3 untuk kegiatan loading un loading.

4. BAB IV : PEMBAHASAN

Pada Bab IV membahas tentang pembahasan pengendalian resiko kecelakaan kerja pada PT TARAKA (Group) dengan perhitungan, pengumpulan data, teknik pengendalian, identifikasi bahaya proses loading unloading, penilaian resiko, dan yang terakhir adalah pengendalian resiko.

5. BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN

Pada Bab V memaparkan kesimpulan dari semua pembahasan yang dijabarkan secara eksplisit di bab sebelumnya. Juga terdapat saran yang disusun oleh penulis terkait penyelesaian terhadap masalah analisis resiko kecelakaan kerja pada PT Taraka (Group), dengan harapan saran dari penulis dapat diterapkan demi peningkatan efisiensi perusahaan terutama pada penerapan K3 PT TARAKA (Group).

1.6 Metode Pengumpulan Data

Metode yang digunakan oleh penulis dalam kerja praktik PT TARAKA dengan cara:

a. Observasi

Mengamati aktivitas dan melaksanakan pendataan kondisi langsung di lapangan.

b. Wawancara

Berkomunikasi langsung dengan para pegawai atau narasumber seperti Kepala CEO, Direktur, Staff Oprasional, TallyMan, dan beberapa pegawai dari departemen lainnya yang saling berkaitan.

c. Studi Literatur

Dengan cara pengambilan data dari arsip-arsip perusahaan dan melalui media yang lain.

1.7 Tempat dan Waktu Pelaksanaan Magang

Kegiatan Kerja Praktik dengan topik “(ANALISIS RESIKO KECELAKAAN KERJA PADA PROSES LOADING UNLOADING DENGAN METODE JOB SEFETY ANALISIS (JSA) DI PT.TARAKA (GROUP)” dilaksanakan pada:

Lokasi : PT. TARAKA (Group) Jl. Perak Timur, Perak Utara, Kec. Pabean
Cantikan, Kota SBY, Jawa Timur 60165

Waktu : 04 Agustus 2022 – 04 September 2022

BAB II

PROFIL PT. TARAKA (GROUP)

2.1 Sejarah dan Perkembangan PT. TARAKA (Group)

PT. Taraka adalah perusahaan yang memulai kegiatan Agen Jasa Pengiriman Angkutan dengan nama PT Taraka Jaya Mandiri pada pertengahan tahun 2013 yang berdomisili di Surabaya. Dengan sumber daya profesional dan pengalaman tim kami saat itu, kami mulai mendukung kegiatan Proyek Lepas Pantai di Ketapang - Madura, PHE WMO, PETRONAS adalah agen kapal kami selama di Jawa Timur. Pekerjaan terbesar yang pernah kami lakukan di proyek Offshore adalah mendukung ICHTYS PROJECT dari tahun 2014 hingga 2015 di Nusa Tenggara Timur, proyek pemasangan pipa bawah laut 830 Nautical Mill antara Kupang - Indonesia & Darwin - Australia, di sini kami ditunjuk sebagai Agen Pelabuhan untuk semua kegiatan logistik dan mobilisasi kapal. Dengan melihat banyak peluang dalam penanganan barang, maka pada akhir tahun 2013, Kami mulai memperluas layanan kami dengan mendirikan perusahaan bongkar muat. Pada tahap awal perusahaan, kegiatan kami terfokus pada penanganan Heavy Lift dan Project Cargo, yang hingga saat ini kegiatan ini telah tersebar hampir di seluruh wilayah Indonesia. Hingga pertengahan tahun 2015 kami mulai menjajaki Bisnis Perkapalan kami di bidang transportasi armada laut dengan tongkang dan LCT untuk mendukung kegiatan penanganan dan pengiriman Heavy Lift dan Project Cargo. Dan pada tahun 2016 kami membuka jendela baru dengan bisnis logistik dimana kami memiliki sumber daya yang handal dan profesional, dan fasilitas kami untuk mendukung perkembangan, menangkap peluang ke depan dan menghadapi persaingan yang kuat. Taraka GROUP siap dan percaya diri untuk memberikan pelayanan terbaik di industri Shipping & Maritime. Logo dari PT TARAKA (Group) sebagai berikut :



gambar 1 Logo PT TARAKA (Group)

2.2 Visi dan Misi PT. TARAKA (Group)

2.2.1 Visi Perusahaan

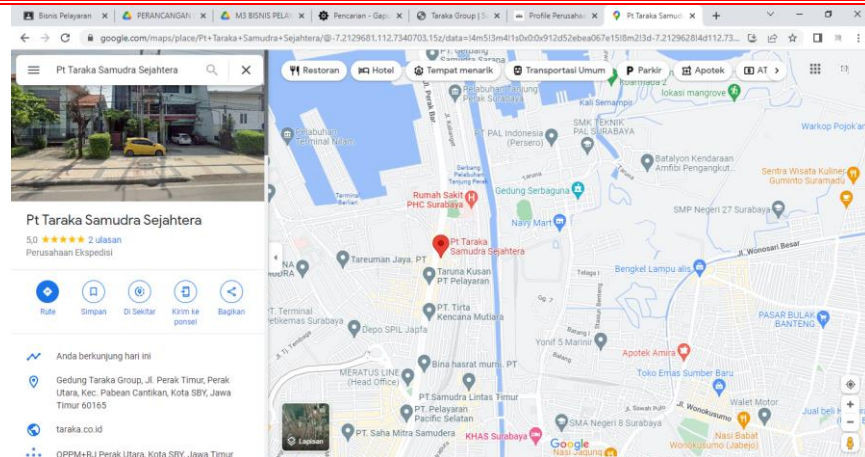
Menjadi perusahaan Transportasi logistik yang profesional, tangguh, terpercaya dan memiliki daya saing yang tinggi di Indonesia.

2.2.2 Misi Perusahaan

1. Memberikan pelayanan terbaik untuk kepuasan pelanggan.
2. Mampu berkompetisi dengan bekerja profesional, kreatif, efektif, dan efisien.
3. Dapat menjadi mitra yang terpercaya dengan kerjasama bisnis yang saling menguntungkan.

2.3 Lokasi PT. TARAKA (Group)

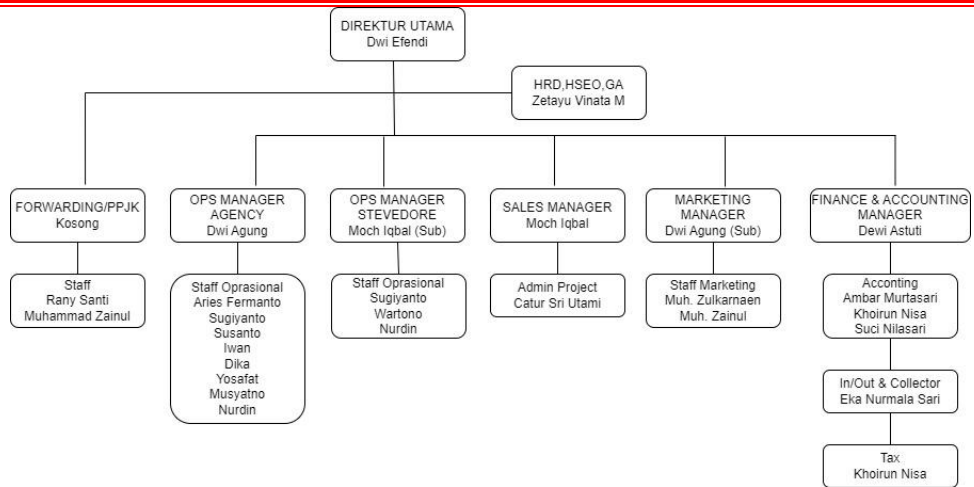
PT. TARAKA (Group) merupakan Badan Usaha Milik perorangan yang bergerak dibidang jasa transportasi laut. Kantor Kantor cabang PT. Taraka Surabaya terdapat di Jl. Perak Timur, Perak Timur, Perak Utara, Kec. Pabean Cantikan, Kota SBY, Jawa Timur 60165 Indonesia.



gambar 2 Lokasi PT. TARAKA (Group) Cabang Surabaya

2.4 Struktur Organisasi PT. TARAKA (Group)

Di dalam sebuah perusahaan, terdapat struktur organisasi yang menggambarkan pola hubungan kerja. Struktur organisasi merupakan suatu kerangka dan susunan perwujudan pola tetap hubungan-hubungan diantara fungsi-fungsi, bagian-bagian atau posisi-posisi maupun orang-orang yang menunjukkan kedudukan, tugas, wewenang, dan tanggung jawab yang berbeda dalam suatu organisasi. Tujuan suatu organisasi adalah untuk mencapai tujuan dimana individu-individu tidak dapat mencapai sendiri melainkan suatu kelompok yang terdiri dari dua atau lebih orang yang bekerjasama secara kooperatif dan dikoordinasikan dapat mencapai hasil yang lebih baik dari pada dilakukan perorangan. Berikut struktur organisasi PT. TARAKA (Group):



gambar 3 Struktur Organisasi PT TARAKA (Group)

BAB III

TINJAUAN PUSTAKA

3.1 Kecelakaan Kerja

3.1.1 Definisi Kecelakaan Kerja

Kecelakaan kerja adalah suatu kejadian yang menyebabkan cedera hingga bisa menyebabkan kematian baik secara langsung maupun tidak langsung yang disebabkan oleh aktivitas manusia dalam menjalankan pekerjaannya. Kecelakaan kerja berdasarkan UU No. 1 Tahun 1970 tentang keselamatan kerja, didefinisikan suatu kejadian yang tidak diduga semula dan tidak dikehendaki, yang mengacaukan proses yang telah diatur dari suatu aktivitas dan dapat menimbulkan kerugian baik korban manusia maupun harta benda. Sedangkan berdasarkan UU No. 3 Tahun 1992 Tentang Jaminan Sosial Tenaga Kerja, kecelakaan kerja adalah kecelakaan yang terjadi dalam pekerjaan sejak berangkat dari rumah menuju tempat kerja dan pulang ke rumah melalui jalan yang biasa atau wajar dilalui. secara umum penyebab kecelakaan kerja adalah kelelahan, kondisi tempat kerja, pekerjaan yang tidak nyaman, dan kurangnya pelatihan penguasaan pekerjaan.

3.1.2 Dampak Kecelakaan Kerja

Pekerja atau karyawan pada suatu perusahaan akan merasakan dampak secara langsung dari kecelakaan kerja, baik kecelakaan kerja yang ditimbulkan kecil maupun berat. Perusahaan secara tidak langsung juga akan mengalami kerugian akibat kecelakaan kerja. Menurut Anizar (2012:7) setiap kecelakaan kerja akan menimbulkan kerugian yang besar, baik itu kerugian material dan fisik. Kerugian yang disebabkan oleh kecelakaan kerja antara lain adalah :

1. Kerugian ekonomi

2. Kerusakan alat, bahan dan bangunan
3. Biaya pengobatan dan perawatan
4. Tunjangan kecelakaan
5. Jumlah produksi dan mutu berkurang
6. Kompensasi kecelakaan
7. Penggantian tenaga kerja yang mengalami kecelakaan.
8. Kerugian non ekonomi meliputi :
9. Penderitaan korban
10. Hilangnya waktu selama sakit
11. Hilangnya waktu kerja.

3.2 Teori Domino

(Heinrich) Menurut teori domino effect kecelakaan kerja H.W Heinrich, kecelakaan terjadi melalui hubungan mata-rantai sebab-akibat dari beberapa faktor penyebab kecelakaan kerja yang saling berhubungan sehingga menimbulkan kecelakaan kerja (cedera ataupun penyakit akibat kerja / PAK) serta beberapa kerugian lainnya. Teori Domino merupakan teori rantai penghubung antara sebab dan akibat terjadinya bahaya yang tidak terdeteksi kapan akan terjadi kecelakaan kerja dimulai dengan lemahnya kontrol, sebab dasar, penyebab tak langsung, kontak, dan kerugian, jadi teori domino menggambarkan tahapan kejadian yang akan terjadi jika melanggar suatu aturan K3 diawali dengan perlakuan yang bisa membahayakan diri sendiri sampai terjadi kecelakaan kerja yang mengakibatkan kerugian dan memakan korban jiwa

3.2.1 Penyebab dan Akibat

Penyebab dan akibat adalah sebuah kejadian yang diawali dengan penyebab apa yang mengakibatkan sehingga terjadi kejadian yang tidak diinginkan berikut merupakan urutan dari penyebab dan akibat:

1. Lemahnya kontrol

Lemahnya kontrol merupakan sebuah kegiatan dimana kurangnya penerapan keselamatan kerja sehingga terjadi kecelakaan kerja, terjadinya lemahnya kontrol yakni seperti program yang tidak sesuai, standar tak sesuai, dan kepatuhan pelaksanaan.

2. Sebab dasar

Sebab dasar merupakan kejadian awal mula terjadi kecelakaan kerja, jadi kejadian yang menjadikan sebuah dasar kejadian yang mengakibatkan terjadinya kecelakaan, terjadinya sebab dasar faktor perorangan, dan faktor kerja.

3. Penyebab Tak Langsung

Penyebab tidak langsung kejadian yang dirasakan secara tidak langsung, penyebab tidak langsung terjadi karena perbuatan tak aman dan kondisi tak aman.

4. Kontak

Kontak merupakan kejadian yang dimana diposisikan langsung dengan kejadian kecelakaan yang dialami, kontak langsung seperti terjadi tangan

melepuh karena terbakar, sesak nafas karena gas beracun, dan mata sakit karena terkena debu.

5. Kerugian

Kerugian merupakan kejadian yang sudah terjadi sehingga terjadinya kerusakan fasilitas atau memakan korban jiwa sehingga terjadi perbaikan dan ganti rugi sehingga terjadi pengeluaran uang yang tidak perlu.

3.2.2 Pengendalian Bahaya

Pengendalian bahaya adalah sebuah kegiatan atau tindakan dimana sebuah pekerja dilakukan dengan meminimalisir bahaya yang akan terjadi seperti kecelakaan kerja, dengan melakukan istilah – istilah atau metode yang telah diciptakan, berikut penerapan yang digunakan untuk mengendalikan bahaya:

1. Elimination

Elimination merupakan pengendalian bahaya yang diterapkan untuk mengeliminasi menghilangkan sumber baha yang akan terjadi, contohnya adalah ketika melakuakn kegiatan pembersihan seperti mengepel keramik keadaan basa dengan menggunakan kipas angin untuk mengerikan merupakan pengendalian bahaya elimination.

2. Substitusi

Substitusi merupakan pengendalian bahaya yang diterapkan untuk mengendalikan bahaya dengan cara mengganti alat kerja yang sebelumnya tidak aman digunakan dan mengganti dengan alat yang lebih aman contohnya adalah mengganti alat presto makanan yang tidak mempunyai timer yang bisa memicu bahaya kebakaran untuk memasak dengan presto makanan yang lebih canggi menggunakan timer yang minim menyebabkan bahaya.

3. Engenering

Engineering merupakan pengendalian bahaya yang diterapkan untuk mengendalikan bahaya dengan cara menambahkan komponen sehingga menjadikan alat yang aman bagi penggunaannya atau menambahkan sebuah gambar himbauan larangan sehingga tidak akan terjadi kecelakaan jika mematuhi tersebut contohnya adalah menambahkan papan plastik bahaya terpeleset saat proses pengepelan lantai, dan penggunaan masker saat bekerja di lab laboratorium untuk menghindarkan dengan bahaya bau kimia.

4. Administratif

Administratif merupakan pengendalian bahaya yang dirapkan untuk pengendalian bahaya dengan cara memanajemen proses kerja sehingga bisa terjadi kecelakaan kerja contohnya adalah membuat jadwal keberangkatan kerja diaman hal tersebut meminimilkan terjadinya kecelakaan kapal, dan penggunaan sistem shift pada karyawan sehingga terhindar dari kecelakaan kerja dikarenakan kariyawan mengalami kecapean.

3.2.3 Sefety Hazard

Safety Hazard adalah sebuah permasalahan kecelakaan K3 yang disebabkan oleh kejadian kecelakaan secara langsung, kecelakaan terjadi dikarenakan sebuah alat – alat kerja dikarenakan digunakan tidak sesuai dengan prosedur K3 yang mengakibatkan kecelakaan kerja dan juga kerugian, biasa terjadi dimana saja yang dimana di lokasi tersebut terdapat peralatan yang bisa membahayakan, berikut merupakan macam – macam dari Safety Hazard :

1. Mechanic

Kecelakaan kerja yang diakibatkan dari Mechanic adalah kecelakaan yang diakibatkan dari kesalahan oleh alat contohnya adalah kesalahan teknis seorang karyawan yang bekerja di bagian bubut sehingga tangannya terkena mata pisau sehingga mengalami luka.

2. Electric

Kecelakaan kerja yang diakibatkan dari Electric adalah kecelakaan yang diakibatkan oleh listrik contohnya adalah sebuah perusahaan yang membangun kantor dimana sebuah lab komputer didesain dengan tidak menggunakan karpet sehingga bisa mengakibatkan tersengat listrik.

3. Kinetic

Kecelakaan kerja yang diakibatkan dari Kinetic adalah kecelakaan yang diakibatkan oleh benda bergerak contohnya adalah sebuah pekerja yang bekerja di pelabuhan sebuah besi yang rapuh roboh menimpah para pekerja sehingga terjadi kerugian dan juga korban jiwa.

4. Substance

Kecelakaan kerja yang diakibatkan dari Substance adalah kecelakaan yang diakibatkan oleh kebakaran dan ledakan contohnya adalah sebuah pengisian bahan bakar melakukan pengisian bahan bakar pada sebuah mobil dimana karyawan membawa handphone disaat pengisian ada panggilan masuk sehingga terjadi sebuah ledakan dan kebakaran.

5. Accident

Kecelakaan kerja yang diakibatkan dari Accident adalah kecelakaan yang diakibatkan oleh hal yang tidak terduga seperti bencana alam contohnya adalah pekerja tambang yang bekerja di kedalaman 20 meter di bawah tanah terjadi gempa bumi yang mengakibatkan tanah bergetar yang menimbun para pekerja.

3.2.4 Health Hazard

Health Hazard adalah sebuah permasalahan kecelakaan K3 yang disebabkan oleh kejadian kecelakaan secara tidak langsung, kecelakaan terjadi dikarenakan sebuah alat – alat kerja dikarenakan digunakan tidak sesuai dengan prosedur K3 yang mengakibatkan mempengaruhi dari kesehatan pada pekerja, biasa terjadi dimana saja yang dimana di lokasi tersebut terdapat lokasi atau lingkungan terdapat contohnya debu yang mengakibatkan sakit paru – paru.

1. Phisic

Phisic adalah sebuah Health hazard yang bertentangan dengan K3 disebabkan oleh faktor di dalam tempat kerja yang bersifat fisika antara lain kebisingan, penerangan, getaran, iklim kerja, gelombang mikro dan sinar ultra ungu contohnya adalah pekerja yang bekerja di depan komputer di ruangan kurang adanya cahaya sehingga mata terpapar radiasi secara berlebihan.

2. Chemical

Chemical adalah sebuah Health Hazard yang bertentangan dengan K3 yang disebabkan oleh factor dadalam tempat kerja yang bersifat kimia dimana tidak berdampak secara langsung contohnya adalah seorang yang bekerja di pabrik mas yang tidak memakai masker karena ada bau menyengat kimia yang mengakibatkan penyakit paru – paru.

3. Biologic

Biologic adalah sebuah Health Hazard yang bertentangan dengan K3 yang disebabkan oleh factor dadalam tempat kerja yang bersifat biologi dimana tidak berdampak secara langsung contohnya adalah seorang yang

bekerja sebagai dosen yang berada disalah satu Universitas yang tidak menggunakan masker sehingga terpapar virus Covid.

4. Ergonomic

Ergonomic adalah sebuah Health Hazard yang bertentangan dengan K3 yang disebabkan oleh factor dadalam tempat kerja yang bersifat Ergonomi dimana tidak berdampak secara langsung contohnya adalah seorang yang bekerja sebagai akuntansi diaman tempat duduk dengan meja tidak sesuai dengan postur tubuh sehingga pekerja tersebut terpaksa menyesuaikan sehingga terjadi ketidaknyamanan.

5. Psychososial

Psychososial adalah sebuah Health Hazard yang bertentangan dengan K3 yang disebabkan oleh factor dadalam tempat kerja yang bersifat sosial dimana tidak berdampak secara langsung contohnya adalah seorang yang bekerja yang dibuli oleh rekan kerjanya sendiri seiring berjalannya waktu pekerja tersebut menjadi depresi.

3.2.5 Unsafe Action

Unsafe Action adalah sebuah kejadian yang diakibatkan diri sendiri, terjadi karne kecerobohan yang tidak memahami peraturan K3 contohnya adalah serorang mahasiswa yang berada di lantai dua digedung kapus dimana mahasiswa tersebut berlari saat menuruni tangga karena mau mengambil barang yang ketinggalan di ruma dan terjadi itsiden terjatuh hingga mengalami luka – luka. Unsafe Action ini tidak terjadi di sebuah lokasi pekerjaan, sekolah, kantor dan juga bisa terjadi di jalan raya contohnya adalah pengendara motor yang tidak mematuhi lampu laluntas karena sudah berwarna merah menandakan harus berhenti sehingga terjadi kecelakaan.

3.2.6 Dokumen yang Dibutuhkan Unloading

Unsafe Condition adalah sebuah yang terjadi akibat keadaan lingkungan sekitar, terjadi dikarenakan kejadian yang tak terduga dikarenakan lokasi tersebut contohnya adalah seorang yang berkendara sudah mematuhi peraturan lalu lintas karena keadaan lingkungan yang tidak mendukung karena adanya lubang yang berada di jalan raya pengendara tersebut mengalami kecelakaan sehingga mengalami luka – luka, dari kejadian tersebut sumber dari kondisi lingkungan yang tidak mendukung adalah ada jalan yang berlubang sehingga terjadi kecelakaan

3.2.7 Manajemen Resiko

Manajemen resiko adalah proses yang mengidentifikasi, menganalisis, mengevaluasi dan membuat peraturan yang bertujuan untuk mengurangi atau menghilangkan terjadinya resiko yang tidak diinginkan. Ada beberapa pengertian manajemen resiko, menurut Djohanputro (2008) Pengertian Manajemen Risiko Menurut Djohanputro adalah proses terstruktur dan sistematis dalam mengidentifikasi, mengukur, memetakan, mengembangkan alternatif penanganan resiko, dan memonitor dan mengendalikan penanganan resiko. Siahaan (2007). Pengertian Manajemen Risiko Menurut Siahaan adalah perbuatan (praktik) dengan manajemen resiko, menggunakan metode dan peralatan untuk mengelola resiko sebuah proyek. William et.al (1995, p.27). Pengertian Manajemen Risiko Menurut William et.al adalah suatu aplikasi dari manajemen umum yang mencoba untuk mengidentifikasi, mengukur dan menangani sebab dan akibat dari ketidakpastian pada sebuah organisasi Smith (1990). Berdasarkan pendapat beberapa ahli dapat disimpulkan bahwa resiko dapat mengakibatkan kerugian baik bagi karyawan maupun perusahaan. sehingga manajemen resiko menyangkut identifikasi resiko

yang akan terjadi, menangani sebab akibat yang akan terjadi, dan melakukan pecegahan untuk meminimalkan dan menghilangkan resiko yang akan terjadi.

3.2.8 Manfaat Manajemen resiko

Manajemen risiko merupakan cara untuk melindungi perusahaan atau suatu usaha dari setiap kemungkinan yang merugikan. Adapun manfaat lain dari manajemen resiko adalah:

1. Menjamin kelangsungan usaha dengan mengurangi resiko dari setiap kegiatan yang mengandung bahaya.
2. Menekan biaya untuk penanggulangan kejadian yang tidak diinginkan.
3. Menimbulkan rasa aman dikalangan pemegang saham mengenai kelangsungan dan keamanan investasinya.
4. Meningkatkan pemahaman dan kesadaran mengenai resiko operasi bagi setiap unsur dalam organisasi / perusahaan.

3.2.9 Klarifikasi Resiko

Darmawi (2014) Menurut Darmawi, manajemen risiko adalah suatu usaha untuk mengetahui, menganalisis serta mengendalikan risiko dalam setiap kegiatan Lembaga pendidikan dengan tujuan untuk memperoleh efektifitas dan efisiensi yang lebih tinggi. Resiko dibedakan menjadi risiko murni dan risiko spekulatif dengan penjelasan sebagai berikut:

1. Risiko murni (pure risks) Adalah suatu risiko dimana kemungkinan kerugian terjadi, akan tetapi kemungkinan tidak terdapat keuntungan. Beberapa contoh dari jenis risiko ini adalah risiko kecelakaan, kebakaran, rumah kebakaran, dan lain lain.
2. Risiko spekulatif Merupakan risiko dimana kita mengharapkan terjadinya kerugian sekaligus mendatangkan keuntungan. Contohnya usaha dibidang pendidikan. Umumnya dalam kegiatan pendidikan, kita mengharapkan

keuntungan, walaupun terdapat potensi kerugian. Disamping dua jenis risiko diatas, jenis resiko juga dapat dibedakan menjadi resiko dinamis dan statis.

3. Risiko statis muncul dari kondisi keseimbangan tertentu. Sebagai contoh, risiko terkena petir merupakan risiko yang muncul dari kondisi alam yang tertentu. Karakteristik risiko ini praktis tidak berubah dari waktu ke waktu.
4. Risiko dinamis. Risiko dinamis muncul dari perubahan kondisi tertentu. Sebagai contoh, perubahan kondisi masyarakat, perubahan teknologi, memunculkan jenis-jenis risiko baru.

3.3 Bongkar Muat

Loading Unloading merupakan kegiatan yang dilakukan ketika serorang menggunakan jasa sebuah perusahaan yang bergerak di bidang Loading Unloading, dimana proses tersebut pemindahan barang yang berada di darat keatas kendaraan, kendaraan bisa jenis kendaraan darat, laut, udara, dan juga kegiatan proses menurunkan barang dari atas kendaraan kedaratan. Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. 93 Tahun 2013, kegiatan bongkar muat adalah barang dari dan atau ke kapal meliputi kegiatan pembongkaran barang dari palka kapal ke atas dermaga di lambung kapal atau sebaliknya (stevedoring), kegiatan pemindahan barang dari 12 dermaga di lambung kapal ke gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya (cargodoring) dan kegiatan pengambilan barang dari gudang/lapangan penumpukan dibawa ke atas truk atau sebaliknya (receiving/delivery).

3.3.1 Giliran Kera (Sift)

Giliran kerja atau sering disebut dengan shift kerja merupakan manajemen waktu yang digunakan untuk membatasi kerja karyawan, untuk kegiatan kerja tersebut maksimal adalah 8 jam kerja sudah termasuk 1 jam istirahat.

3.3.2 Gang Tenaga Kerja Loading

Gang tenaga kerja merupakan suatu regu yang saling bekerja sama untuk menyelesaikan pekerjaan dalam satu shift. Sesuai Lampiran Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 25 tahun 2002 tanggal 9 April 2002 tentang "Pedoman Dasar Perhitungan TA Pelayanan Jasa Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal di Pelabuhan", jumlah satu regu kerja ditentukan sebagai berikut :

1. Bongkar Muat non-mekanis (labour intensive)

a. Stevedoring terdiri dari 12 orang, dengan rincian sebagai berikut :

kepala regu kerja	: 1 orang
tukang derek/pilot	: 3 orang
anggota	: 8 orang.

b. Haulage/trucking terdiri dari 24 orang, dengan rincian sebagai berikut:

kepala regu kerja	: 2 orang
anggota	:22 orang.

c. Receiving/Delivery terdiri dari 12 orang, dengan rincian sebagai berikut :

kepala regu kerja	:1 orang
anggota	:11 orang.

2. Bongkar muat dengan menggunakan alat-alat mekanik (semi labour intensive) untuk barang tanpa palet:

a. Stevedoring terdiri dari 12 orang, dengan rincian sebagai berikut :

kepala regu kerja	: 1 orang
tukang derek/pilot	: 3 orang
anggota	: 8 orang

b. Haulage/trucking terdiri dari 12 orang, dengan rincian sebagai berikut:

kepala regu kerja	: 1 orang
-------------------	-----------

anggota : 11 orang

c. Receiving/Delivery terdiri dari 6 orang

3. Bongkar muat dengan menggunakan alat-alat mekanik (semi labour intensive) untuk barang palletisasi

a. Stevedoring terdiri dari 12 orang, dengan rincian sebagai berikut :

kepala regu kerja : 1 orang

tukang derek/pilot : 3 orang

anggota : 8 orang

b. Haulage/trucking terdiri dari 6 orang

c. Receiving/Delivery terdiri dari 6 orang

3.3.3 Supervisi Loading Unloading

Supervisi Bongkar Muat Supervisi bongkar muat merupakan tenaga pengawas bongkar muat yang disediakan oleh perusahaan bongkar muat (PBM) yang terdiri dari:

1. Stevedoring

Stevedoring adalah proses diturunkannya barang-barang muatan dari dek kapal menuju ke pinggir pelabuhan (cade) dengan menggunakan alat-alat berat bongkar muat, dan sebaliknya untuk barang ekspor dinaikkan dari tepi dermaga atau kade keatas kapal.

a. Stevedore merupakan kegiatan manajemen rencana yang digunakan untuk mengendalikan kegiatan Loading Inloading.

b. Chief tally clerk merupakan tenaga kerja yang bertugas menyusun rencana pelaksanaan dan pengendali perhitungan fisik, pencatatan dan survei kondisi barang pada setiap pergerakan bongkar muat dan dokumentasi serta membuat laporan secara periodik

-
- c. Foreman merupakan pelaksana dan pengendali kegiatan operasional bongkar muat barang dari dan ke kapal ke tempat penumpukan barang dan sebaliknya serta membuat laporan periodik hasil kegiatan bongkar muat.
 - d. Tally clerk merupakan pelaksana yang melakukan kegiatan perhitungan dan pencatatan jumlah, merk, dan kondisi barang berdasarkan dokumen serta membuat laporan.
 - e. Mistry merupakan seseorang yang bertugas sebagai pelaksana perbaikan kemasan barang dalam kegiatan Stevedoring, haulage/trucking, dan Receiving/Delivery.
 - f. Watchman merupakan seseorang yang bertugas sebagai pelaksana keamanan barang pada kegiatan Stevedoring, haulage/trucking, dan Receiving/Delivery.

2. Haulage/trucking

Haulage/trucking adalah pekerjaan mengangkut petikemas dengan menggunakan traller/chassis dari sisi lambung kapal ke lapangan penumpukan petikemas atau sebaliknya dalam area terminal yang sama.

- a. Quay supervisor merupakan seseorang yang bertugas untuk mengendalikan kegiatan operasional bongkar muat barang di dermaga dan melakukan pengawasan terhadap kondisi barang sampai ke tempat penimbunan maupun sebaliknya.
- b. Tally clerk merupakan seseorang yang bertugas untuk melakukan perhitungan pencatatan jumlah, merk, dan kondisi setiap gerakan barang berdasarkan dokumen serta membuat laporan.
- c. Watchman merupakan pelaksana keamanan barang pada kegiatan haulage/trucking, Stevedoring, dan receiving/deliver

3. Receiving/Delivery

Receiving/Delivery adalah Pekerjaan penerimaan barang di gudang / lapangan penumpukan dan menyerahkan ke atas truk penerima barang

untuk cargo yang dibongkar, sebaliknya untuk cargo yang akan dimuat ke kapal diserahkan ke atas kapal

- a. Tally clerk merupakan seseorang yang bertugas untuk melakukan perhitungan pencatatan jumlah, merek, dan kondisi setiap gerakan barang berdasarkan dokumen serta membuat laporan.
- b. Mistry merupakan seseorang yang bertugas sebagai pelaksana perbaikan kemasan barang dalam kegiatan cargodorin , Stevedoring, dan Receiving/Delivery.
- c. Watchman merupakan pelaksana keamanan barang pada kegiatan haulage/trucking, Stevedoring, dan Receiving/Delivery.

3.3.4 Alat Loading Unloading

Alat Loading Unloading merupakan alat yang digunakan untuk pekerjaan dimana ada sebuah pekerjaan yang berada di pelabuhan yang mengharuskan memakai alat untuk menaikan benda keatas kapal.

1. Stevedoring

Pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga, tongkang, atau truk atau memuat barang dari dermaga, tongkang, atau truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan Derek kapal atau derek darat

- a. Tali baja (wire sling)
- b. Jala-jala lambung kapal (ship-side net)
- c. Jala-jala baja (wire net)
- d. Tali rami manila (rope sling)
- e. Forklift
- f. Jala-jala tali manila (rope net)

2. Haulage/trucking

Pekerjaan mengangkut petikemas dengan menggunakan trailer/chassis dari sisi lambung kapal ke lapangan penumpukan petikemas atau sebaliknya dalam area terminal yang sama

- a. Gerobak dorong
- b. Palet
- c. Forklift

3. Receiving/Delivery

Pekerjaan penerimaan barang di gudang / lapangan penumpukan dan menyerahkan ke atas truk penerima barang untuk cargo yang dibongkar, sebaliknya untuk cargo yang akan dimuat ke kapal diserahkan ke atas kapal

- a. Forklift
- b. Gerobak dorong
- c. Palet

3.3.5 Proses Loading Unloading

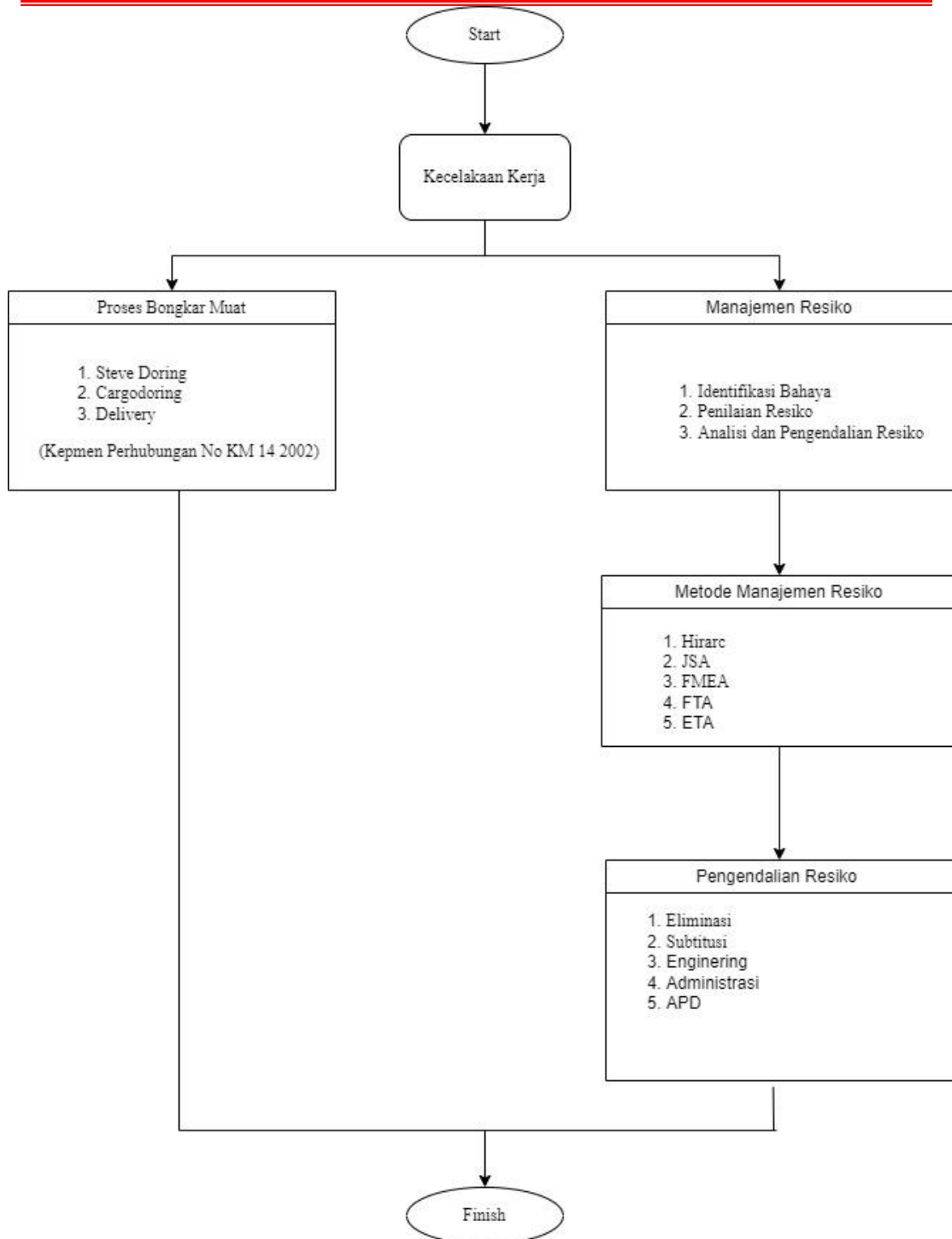
Proses Loading Unloading merupakan kegiatan atau proses berjalannya pekerjaan yang dilakukan oleh pekerja atau mesin dimana proses tersebut bertujuan untuk memindahkan barang dari darat ke atas kendaraan, kendaraan bisa jenis kendaraan darat, laut, udara, dan juga kegiatan proses menurunkan barang dari atas kendaraan kedaratan. Berikut merupakan kegiatan Loading Unloading :

1. Barang curah diangkut oleh angkutan truk yang berjenis loss bak sampai kepelabuhan barang curah diturunkan dengan forklift.
 2. Operator penyusun barang curah kedalam gudang penyimpanan, penyimpanan disesuaikan dengan jenis barang, dan tanggal keberangkatan.
-

-
3. Ketika kapal sudah berlabuh barang disimpan dalam gudang penyimpanan dikeluarkan dengan menggunakan forklift kesamping kapal yang berlabu. Pekerja menyiapkan peralatan Tali baja (wire sling) Jala-jala lambung kapal (ship-side net) Jala-jala baja (wire net) Tali rami manila (rope sling).
 4. Barang dipindahkan dari darat keatas kapal menggunakan Tower kren.
 5. Setelah barang diangkat ke atas kapal, maka kapal kemudian meninggalkan dermaga menuju negara tujuan.

3.3.6 Karangka Teori

Berdasarkan uraian yang telah dijabarkan pada tinjauan teori Analisis risiko kecelakaan kerja pada proses bongkar muat, maka peneliti memodifikasi teori dari beberapa sumber, seperti Bird dan Germain (1985) dalam Mauliana, 2014, Smith (1990), Risk Management AS/NZS 4360, Keputusan Menteri Perhubungan No KM 14 (2002) dan Occupational Safety and Health Association (OSHA, 2005). Berdasarkan kerangka teori yang ada, Analisis Risiko merupakan bagian dari Manajemen Risiko yang melalui tahapan identifikasi bahaya dan penilaian risiko (Smith 1990 dalam Mauliana 2014) . Penelitian ini didukung oleh penilaian statistic kecelakaan kerja dengan metode Job Safety Analysis (National Occupational Safety Association, 1999 dalam Kusumasari, 2014). Manajemen Risiko terdiri dari 3 tahap, metode manajemen risiko terdiri dari 6 metode. Teori Kecelakaan kerja terdapat 8. Metode penilaian risiko kecelakaan kerja dengan pendekatan kualitatif dengan melakukan observasi tingkat keseringan dan tingkat keparahan. Dalam penelitian metode manajemen risiko yang digunakan Job Safety Analysis (JSA) untu menilai risiko kecelakaan kerja pada setiap tahapan pekerjaan Dalam kerangka teori ini, output yang ingin dilihat yaitu analisis risiko kecelakaan kerja dan pengendalian risiko.



gambar 4 Pengendalian Resiko

3.4 Kerangka Konsep

Kerangka konsep ini mengacu pada kerangka teori menurut beberapa sumber, seperti Bird dan Germain (1985) dalam Mauliana, 2014, Smith (1990), Risk Management AS/NZS 4360, Keputusan Menteri Perhubungan No KM 14 (2002). Berdasarkan kerangka teori yang ada, maka untuk melakukan analisis risiko, maka perlu dilakukan identifikasi bahaya dan penilaian risiko terlebih dahulu. Hasil dari analisis risiko yang dilakukan menjadi dasar dalam pengambilan keputusan dalam pengendalian risiko. Dalam penelitian ini variabel dependen yang ingin diteliti yaitu proses bongkar muat yang meliputi Stevedoring, Haulage/trucking dan Delivery. Variabel independen yang diteliti yaitu analisis risiko, dengan menggunakan metode Job Safety Analysis (JSA)



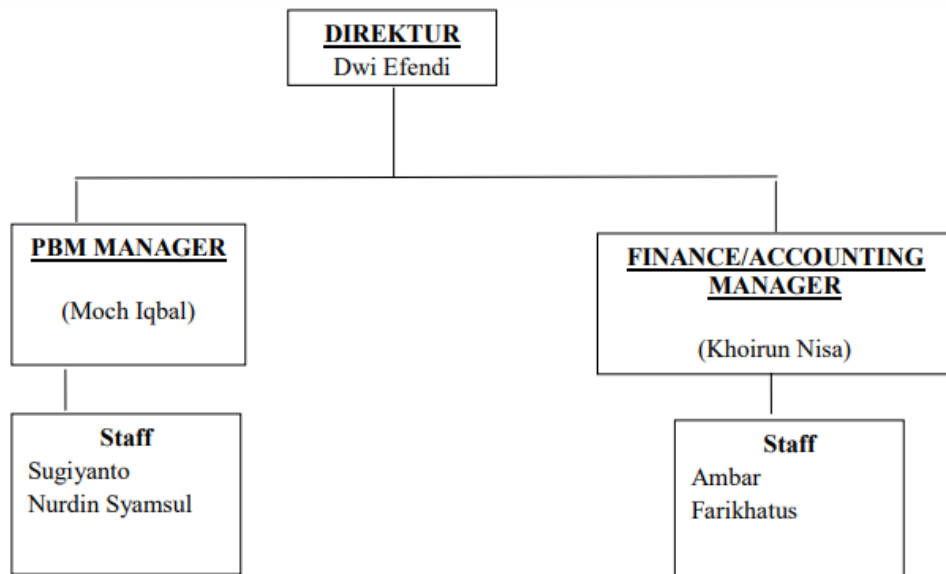
gambar 5 Kerangka Konsep

BAB IV

PEMBAHASAN

4.1 Struktur Organisasi PT. Benteng Manik Pradana

PT. Benteng Manik Pradana merupakan perusahaan dibidang logistik yang berada di bawah naungan dari PT. Taraka group, biasa disebut perusahaan Forwarding fungsing dari Forwarding sendiri melayani kegiatan logistik Ekspor maupun Impor, jenis pelayanan beragam seperti jasa Truking, Pelayaran, sewa PT yang sering disebut jasa urname dan Warehousing.



gambar 6 Struktur Organisasi Perusahaan PT Benteng Manik Pradana

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah menganalisis permasalahan proses pelayanan loading. Mempelajari proses loading unloading. Metodologi Penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah Metode wawancara dan analisis. Kedua metode tersebut sangat berguna untuk penelitian ini karena dinilai tepat sebagai

metode yang sesuai dengan tujuan penelitian yang dilaksanakan di PT. Benteng Manik Pradana.

Analisa Data dan Pembahasan Pada kegiatan kerja praktek yang kami laksanakan sebagai syarat untuk kelulusan. Data yang digunakan ada dua yaitu data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang didapatkan secara langsung tanpa melalui jurnal maupun laporan, sedangkan data sekunder adalah data yang didapatkan melalui internet seperti jurnal atau laporan orang lain. selama kegiatan kerja praktik yang kami laksanakan tugas yang diperoleh adalah membuat dokumen loading unloading dan praktek secara langsung di lapangan dalam kegiatan loading unloading.

4.2 Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang akan dikaji dalam penelitian ini adalah kuantitatif karena pada penelitian ini akan memberikan gambaran resiko kecelakaan kerja pada proses bongkar muat PT Taraka (Group) Tanjung Perak Surabaya. Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif dengan pendekatan observasional dimana pada penelitian ini membuat gambaran secara sistematis, faktual dan akurat mengenai risiko kecelakaan kerja pada proses bongkar muat melalui pengamatan serta tidak dilakukan perlakuan terhadap obyek penelitian selama penelitian berlangsung. Penelitian ini menggunakan Job Safety Analysis (JSA)

4.3 Waktu dan penelitian

1. Waktu Penelitian

Penelitian ini di laksanakan terhitung pada Agustus 2022 meliputi persiapan, pengumpulan data, pengolahan dan analisis data

2. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ini di bagian loading unloading PT Taraka (Group) pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

4.4 Populasi dan Semple (Perhitungan)

1. Populasi

Populasi dari penelitian ini adalah seluruh tenaga kerja yang bekerja di proses bongkar muat PT Taraka (Group) Tanjung Perak Surabaya

2. Sampel

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Dalam menentukan banyak sampel, pada penelitian ini menggunakan rumus Slovin sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{N(d)^2 + 1}$$

n = Jumlah sampel yang diperoleh

N = Jumlah Populasi

D² = Persentase Kepercayaan/sampling eror

Maka dapat dicari sample yang dapat digunakan yaitu sebagai berikut

$$n = \frac{252}{252(0,05)^2 + 1} = 154$$

Selanjutnya teknik sampling yang digunakan dalam penelitian ini adalah Probability sampling, yaitu teknik proportionate stratified random sampling. Teknik ini digunakan karena populasi mempunyai unsur yang tidak homogen dan berstrata secara proporsional (Sugiyono, 2012). Maka untuk menentukan sampel disetiap strata atau dalam penelitian ini strata yang dimaksud adalah kelas, rumus yang digunakan yaitu:

$$Ni = \frac{Ni_2}{N}$$

Keterangan:

Ni1 = Ukuran tiap strata sampel

Ni2 = Ukuran tiap strata populasi

n = Ukuran (total) sampel

N = Ukuran (total) populasi

Berikut ini adalah tabel hasil dari perhitungan dengan menggunakan teknik penarikan sampel proportionate stratified random sampling.

Jenis Pekerja	Jumlah Populasi	Jumlah Sample
Telly man	3	3
Foreman	1	1
Operator Forklift	5	2
Operator Head Truck	5	2
Buruh Bongkar Muat	10	10
Total	24	17

Table 1 Jumlah Poluasi Karyawan

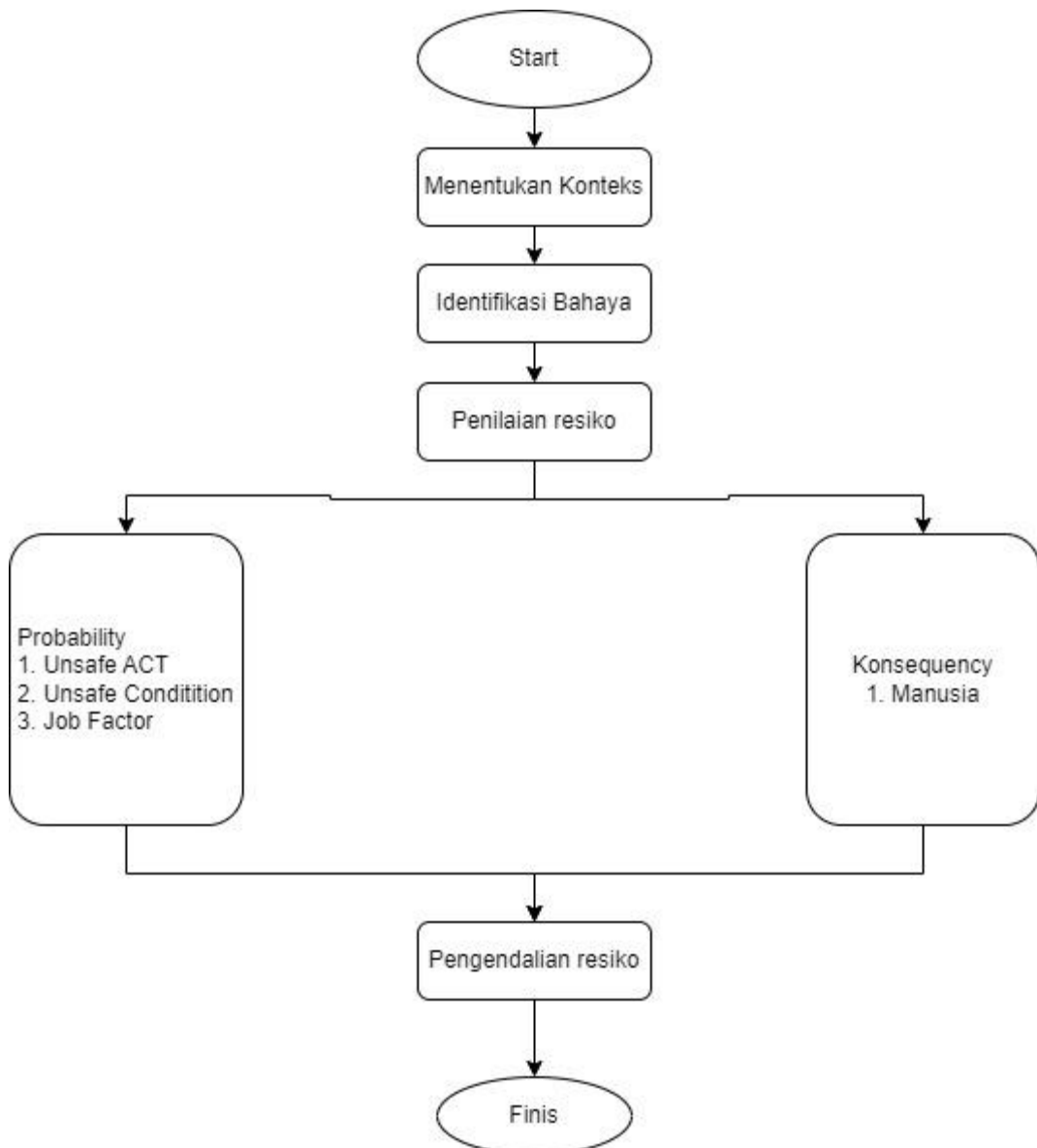
4.5 Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan adalah observasi sistematis, wawancara serta penyebaran kuesioner yang dimana peneliti menggunakan instrumen tetap dalam menarik data yang nantinya akan diolah dan dianalisa.

4.6 Instrument Penelitian

Instrumen penelitian yang digunakan dalam proses pengumpulan informasi adalah work sheet JSA, serta kuesioner untuk mengetahui gambaran penilaian risiko keselamatan kerja serta alat dokumentasi seperti kamera.

4.7 Alur Penelitian



gambar 7 Alur Penelitian

4.8 Teknik pengendalian Data

1. Editing

Memeriksa kembali data yang terkumpul untuk mengecek kelengkapan dan kebenaran data jika ada kekeliruan akan diulang.

2. Scoring

Pemberian nilai pada Consequency (Dampak) dan peringkat kemungkinan terjadi pada bahaya yang sudah diidentifikasi menggunakan JSA

3. Calculating

Menghitung nilai risiko dengan cara mengalikan nilai pada Consequency dan Tingkat kemungkinan Menentukan Konteks Identifikasi Bahaya Penilaian Risiko Probability.

4. Consequency Unsafe Act Unsafe Condition Job Factors Manusia Pengendalian Risiko. Classifying Mengklasifikasikan nilai atau besar risiko yang dihitung sebelumnya. Dimana penggolongan dibagi menjadi 5 yaity Very High, Priority 1, Substansial, Priority 3 dan Acceptable (AZ/NZS 4360: 2004 dalam Anugrah 2007).

4.9 Keadaan Demografi Perusahaan

Pada perusahaan PT. Taraka (Group) jumlah tenaga kerja sebanyak, 30 orang sebagai pegawai tetap. Tenaga kerja yang berkerja pada perusahaan bongkar muat (PBM) PT. Benteng Manik Pradana sebanyak 6 orang sebagai pegawai tetap dan 13 Orang sebagai pegawai outsourcing, dan 10 orang sebagai buruh bongkar muat.

4.10 Peralatan Bongkar Muat General Kargo

Dalam menjalankan jasa pelayanan, PT pelindo III (Tanjung Perak Surabaya) menyediakan beberapa peralatan bongkar muat general kargo, diantaranya Mobile Crane, Derek Apung atau Barge Crane, Tongkang barang, Tongkang Air atau BBM, Forklift, Truck Tronton, Mabile Truck, Kereta dorong (Hand Truck) atau Gerobak dorong (platform) serta alat pemadam kebakaran.

4.11 Karakteristik Responden

Data yang digunakan dalam karateristik responden dilihat dari sisi usia, pendidikan terakhir, dan masa kerja pada PT Benteng Manik Pradana

a. Usia

Usia merupakan salah satu data yang digunakan dalam karateristik responden. Hasil pengisian data kusioner membagi usia dalam pengelompokan yang responden seperti tabel dibawa

Usia	Jumlah (N)	Persen (%)
18-27	15	46,875
28-37	8	25
38-47	6	18,75
48-57	2	6,25
58-67	1	3,125

Table 2 Usia

Berdasarkan tabel 2 data Distribusi frekuensi responden pengelompokan usia menghasilkan 46,875% untuk usia antara 18-27 tahun sebanyak 15 orang, 25% untuk usia antara 28-37 tahun sebanyak 8 orang, 18,75% untuk usia antara 38-47 tahun sebanyak 6 orang, 6,25% untuk usia antara 48-57 tahun sebanyak 2 orang, dan 3,125% untuk usia antara 58-67 tahun sebanyak 1 orang.

b. Jenis Pekerjaan

Pekerjaan merupakan salah satu data yang digunakan dalam karakteristik responden. Hasil pengisian data kusioner menunjukkan beberapa pekerjaan seperti pada tabel dibawah.

Pekerjaan	Jumlah (N)	Persen (%)
Telly man	3	10
Foreman	1	3,33
Operator Forklift	5	16,67
Operator Head Truck	5	16,67
Buruh Bongkar Muat	10	33,33
PBM Manager	1	3,33
Staff PBM Manager	2	6,67
Finance	1	3,33
Staff Finance	2	6,67
Total	30	100

Table 3 Jenis Pekerjaan

Berdasarkan tabel 3 data Distribusi frekuensi responden beberapa jenis pekerjaan menghasilkan 10% untuk pekerjaan telly man sebanyak 3 orang, 3,33% untuk pekerjaan foreman sebanyak 1 orang, 16,67% untuk pekerjaan operator forklift sebanyak 5 orang, 16,67% untuk pekerjaan operator head truck sebanyak 5 orang, 33,33% untuk pekerjaan buruh bongkar muat sebanyak 10 orang, 3,33% untuk pekerjaan PBM manager sebanyak 1 orang, 6,67% untuk pekerjaan staff PBM manager sebanyak 2 orang, 3,33% untuk pekerjaan

finance sebanyak 1 orang, dan 6,67% untuk pekerjaan staff finance sebanyak 2 orang.

c. Tingkat Pendidikan

Tingkat pendidikan merupakan salah satu data yang digunakan dalam karakteristik responden. Hasil pengisian data kusioner menunjukkan beberapa tingkat pendidikan seperti pada tabel dibawah.

Tingkat Pendidikan	Jumlah (N)	Persen (%)
SMA	5	16,67
STM	10	33,33
SMK	8	26,67
D3	1	3,33
S1	4	13,33
S2	2	6,67
Total	30	100

Table 4 Tingkatan Pendidikan

Berdasarkan tabel 4 data Distribusi frekuensi responden beberapa tingkat pendidikan menghasilkan 16,67% untuk tingkat pendidikan SMA sebanyak 5 orang, 33,33% untuk tingkat pendidikan STM sebanyak 10 orang, 26,67% untuk tingkat pendidikan SMK sebanyak 8 orang, 3,33% untuk tingkat pendidikan D3 sebanyak 1 orang, 13,33% untuk tingkat pendidikan S1 sebanyak 4 orang, dan 6,67% untuk tingkat pendidikan S2 sebanyak 3 orang.

d. Masa Kerja

Masa kerja merupakan salah satu data yang digunakan dalam karakteristik responden. Hasil pengisian data kusioner menunjukkan beberapa masa kerja seperti pada tabel dibawah.

Masa Kerja	Jumlah (N)	Persen (%)
1-3 tahun	25	83,33
3-6 tahun	2	6,67
6-9 tahun	3	10
Total	30	100

Table 5 Masa Kerja

Berdasarkan tabel 5 data Distribusi frekuensi responden beberapa tahun masa kerja menghasilkan 83,33% untuk masa kerja antara 1-3 tahun sebanyak 25 orang, 6,67% untuk masa kerja antara 3-6 tahun sebanyak 2 orang, dan 10% untuk masa kerja antara 6-9 tahun sebanyak 3 orang.

4.12 Identifikasi bahaya Proses Loading Unloading

Pada proses bongkar muat perlu adanya identifikasi bahaya untuk meminimalkan terjadinya hal yang tidak diinginkan dengan menggunakan metode Job Safety Analysis & Hazard dan Operability Study

Identifikasi Bahaya	Proses Bongkar Muat					
	<i>Receiving/ Delivery</i>		<i>Haulage/Trucking</i>		<i>Stevedoring</i>	
	n	%	n	%	n	%
Tidak Ada	0	0	0	0	0	0

Ada	24	100	24	100	24	100
Total	24	100	24	100	24	100

Table 6 Identifikasi Bahaya Pada Proses Bongkar Muat

Berdasarkan tabel 6 data identifikasi bahaya pada proses bongkar muat menunjukkan bahwa bagian *Stevedoring* teridentifikasi 24 bahaya dengan persentase 100%, pada bagian *cargoding* teridentifikasi 24 bahaya dengan persentase 100%, dan pada bagian *Receiving/ Delivery* teridentifikasi 24 bahaya dengan persentase 100%.

Identifikasi Bahaya	Proses Bongkar Muat					
	<i>Receiving/ Delivery</i>		<i>Haulage/Trucking</i>		<i>Stevedoring</i>	
	Langkah kerja 1		Langkah kerja 2		Langkah kerja 3	
	n	%	n	%	n	%
Fisik	12	50	0	0	0	50
Kimia	0	0	0	0	0	0
Biologi	0	0	0	0	0	0
Fisiologi	4	16,67	6	25	4	16,67
Mekanik	8	33,33	18	75	20	83,33
Total	24	100	24	100	24	100

Table 7 data Identifikasi bahaya pada tahapan bongkar muat

-
1. Pada *Receiving/ Delivery* langkah kerja 1 menunjukkan bahwa terdapat jenis bahaya fisik yang teridentifikasi sebanyak 12 dengan persentase 50%, jenis bahaya Fisiologi yang teridentifikasi sebanyak 4 dengan persentase 16,67%, dan jenis bahaya mekanik yang teridentifikasi sebanyak 8 dengan persentase 33,33%
 2. Pada *Haulage/Trucking* langkah kerja 2 menunjukkan bahwa terdapat jenis bahaya Fisiologi yang teridentifikasi sebanyak 6 dengan persentase 25%, dan jenis bahaya mekanik yang teridentifikasi sebanyak 18 dengan persentase 75%
 3. Pada *Stevedoring* langkah kerja 3 menunjukkan bahwa terdapat jenis bahaya Fisiologi yang teridentifikasi sebanyak 4 dengan persentase 16,67%, dan jenis bahaya mekanik yang teridentifikasi sebanyak 20 dengan persentase 83,33%.

4.13 Penilaian resiko

Penilaian risiko pada proses bongkar muat berdasarkan Kriteria AS/NZS 4360:2004 dengan melihat tingkat kemungkinan (Probability) dan tingkat keparahan (Consequence) tingkat kemungkinan (Probability). Penilaian:

Kemungkinan tidak ada	= 0
Sangat rendah	= 20
Rendah	= 40
Sedang	= 60
Tinggi	= 80
Sangat tinggi	= 100

Tingkat Kemungkinan	Langkah kerja 1		Langka kerja 2		Langkah kerja 3		Langkah Kerja 4		Langkah Kerja 5	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Sering terjadi	40	22%	40	22%	40	22%	60	33%	0	0%
Cenderung terjadi	60	33%	40	22%	60	33%	60	33%	20	11%
Tidak bisa	20	11%	20	11%	20	11%	20	11%	40	22%
Kemungkinan kecil	40	22%	40	22%	40	22%	20	11%	20	11%
Jarang terjadi	20	11%	40	22%	20	11%	20	11%	60	33%
Hampir tidak mungkin terjadi	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	40	22%
Total	180	100%	180	100%	180	100%	180	100%	180	100%

Table 8 Penilaian Resiko Tingkat Kemungkinan

Sesuai dengan penilaian tabel 8 di atas penilaian resiko tingkat kemungkinan (probability) pada loading unloading didapatkan langkah kerja 1, sering terjadi dengan nilai 40 persentase 22%, cenderung terjadi dengan nilai 60 persentase 33%, tidak bisa 20 persentase 11%, kemungkinan kecil dengan nilai 40 persentase 22%, jarang terjadi dengan nilai 20 persentase 11%, hampir tidak mungkin terjadi dengan nilai 0 persentase 0%, dengan kesimpulan langkah kerja 1 terbilang tinggi resiko karena membawah beban berat yang melintasi jalan raya yang padat beresiko kecelakaan lalulintas. langkah kerja 2, sering terjadi dengan nilai 40 persentase 22%, cenderung terjadi dengan nilai 40 persentase 22%, tidak bisa 20 persentase 11%, kemungkinan kecil dengan nilai 40 persentase 22%, jarang terjadi dengan nilai 40 persentase 11%, hampir tidak mungkin terjadi dengan nilai 0 persentase

0%, kesimpulan dari langkah 2 pemindahan muatan dari truk kedalam gudang hampir mendekati tinggi karena kecelakaan tertimpa kemungkinan akan terjadi. langkah kerja 3, sering terjadi dengan nilai 40 persentase 22%, cenderung terjadi dengan nilai 60 persentase 33%, tidak bisa 20 persentase 11%, kemungkinan kecil dengan nilai 40 persentase 22%, jarang terjadi dengan nilai 40 persentase 11%, hampir tidak mungkin terjadi dengan nilai 0 persentase 0%, kesimpulan dari langkah kerja 4 cukup tinggi karena kesalahan pemasangan peralatan akan bisa mengakibatkan kecelakaan seperti terjepit, tertimpah, dan terlempar. langkah kerja 4, sering terjadi dengan nilai 60 persentase 33%, cenderung terjadi dengan nilai 60 persentase 33%, tidak bisa dengan nilai 20 persentase 11%, kemungkinan kecil dengan nilai 20 persentase 11%, jarang terjadi dengan nilai 20 persentase 11%, hampir tidak mungkin terjadi dengan nilai 0 persentase 0%, kesimpulan dari langkah kerja 4 kemungkinan kecelakaan paling tinggi karena di langkah ini mulai eksekusi loading unloading resiko kecelakaan putusnya sling yang menimpah pekerja. langkah kerja 5, sering terjadi dengan nilai 0 persentase 0%, cenderung terjadi dengan nilai 20 persentase 11%, tidak bisa 40 persentase 22%, kemungkinan kecil dengan nilai 20 persentase 11%, jarang terjadi dengan nilai 60 persentase 33%, hampir tidak mungkin terjadi dengan nilai 40 persentase 22%, kesimpulan dari langkah kerja 5 jarang ada kejadian untuk kecelakaan kapal saat keberangkatan.

Tingkat Kemungkinan	Langkah kerja 1		Langka kerja 2		Langkah kerja 3		Langkah Kerja 4		Langkah Kerja 5	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Bencana besar	0	0%	0	0%	0	0%	20	9%	0	0%

Bencana	20	9%	20	9%	0	0%	20	9%	20	9%
Sangat serius	40	18%	40	18%	40	18%	20	9%	40	18%
Serius	40	18%	40	18%	40	18%	20	9%	40	18%
Penting	60	27%	60	27%	60	27%	60	27%	60	27%
Tampak	60	27%	60	27%	80	36%	80	36%	60	27%
Total	220	100%	220	100%	220	100%	220	100%	220	100%

Table 9 Penilaian Resiko Tingkat Keparahan

Sesuai dengan penilaian tabel di atas penilaian tingkat keparahan (consequence) pada loading unloading langkah kerja 1 bencana besar dengan nilai 0 persentase 0%, bencana dengan nilai 20 persentase 9%, sangat serius dengan nilai 40 persentase 18%, serius dengan nilai 40 persentase 18% penting dengan nilai 60 persentase 27%, tampak dengan nilai 60 persentase 27%, kesimpulan dari langkah kerja 1 resiko terbilang masih rendah mendekati sedang karena sudah diterapkan dengan peraturan – peraturan lalulintas. langkah kerja 2 bencana besar dengan nilai 0 persentase 0%, bencana dengan nilai 20 persentase 9%, sangat serius dengan nilai 40 persentase 18%, serius dengan nilai 40 persentase 18% penting dengan nilai 60 persentase 27%, tampak dengan nilai 60 persentase 27%, kesimpulan dari langkah kerja 2 resiko terbilang rendah mendekati sedang karena kepatuhan karyawan yang memakai APD K3. langkah kerja 3 bencana besar dengan nilai 0 persentase 0%, bencana dengan nilai 0 persentase 0%, sangat serius dengan nilai 40 persentase 18%, serius dengan nilai 40 persentase 18% penting dengan nilai 60 persentase 27%, tampak dengan nilai 80 persentase 36%, kesimpulan dari langkah kerja 3 resiko rendah karena merupakan proses persiapan alat bantu untuk loading unloading. langkah kerja 4 bencana besar dengan nilai 20 persentase 9%, bencana dengan nilai 20 persentase 9%, sangat serius dengan nilai 20 persentase 9%, serius dengan nilai 20 persentase 9% penting dengan nilai 60 persentase 27%, tampak dengan nilai 80 persentase 36%, kesimpulan dari langkah kerja 4 resiko tinggi

karena masih ada indikasi bencana merupakan proses paling berbahaya. langkah kerja 5 bencana besar dengan nilai 0 persentase 0%, bencana dengan nilai 20 persentase 9%, sangat serius dengan nilai 40 persentase 18%, serius dengan nilai 40 persentase 18% penting dengan nilai 60 persentase 27%, tampak dengan nilai 60 persentase 27%, kesimpulan dari langkah kerja 5 masih sedang karena bisa saja di perairan laut terdapat bencana alam yang tidak terduga saat melakukan pelayaran.

Langkah kerja	Tingkat keparahan (Consequence)	Tingkat kemungkinan (Probability)	Tingkat resiko
Barang curah diangkut oleh angkutan truk yang berjenis loss bak sampai kepelabuhan barang curah diturunkan dengan forklift	Penting	Cenderung terjadi	Dapat di terima dengan control (Acceptable with control)
Operator penyusun barang curah kedalam gudang penyimpanan, penyimpanan disesuaikan dengan jenis barang, dan taanggal keberangkatan	Penting	Kemungkinan kecil	Dapat di terima dengan control (Acceptable with control)
Ketika kapal sudah berlabuh barang disimpan dalam gudang penyimpanan dikeluarkan dengan menggunakan forklift kesamping kapal yang berlabu. Pekerja menyiapkan peralatan Tali baja (wire sling) Jala-jala lambung kapal (ship-side net) Jala-jala baja (wire net) Tali rami manila (rope sling)	Tampak	Cenderung terjadi	Dapat di terima dengan control (Acceptable with control)
Barang dipindahkan dari darat keatas kapal menggunakan Tower kren	Tampak	Sering terjadi	Tidak di inginkan (Undesrable)
Setelah barang diangkat ke atas kapal, maka kapal kemudian meninggalkan dermaga menuju negara tujuan	Penting	Jarang terjadi	Dapat di terima dengan control (Acceptable with control)

Table 10 Penilaian resiko

Berdasarkan tabel 10 di atas pada langkah kerja pertama merupakan tingkat resiko yang bisa dikendalikan karena merupakan perjalanan dari pabrik menuju ke pelabuhan masih ada peraturan lalulintas. Langkah kerja kedua sama dengan langkah kerja pertama merupakan resiko yang bisa dikendalikan karena masih ada peraturan K3 yang diterapkan oleh pelabuhan. Langkah ketiga merupakan resiko yang masih bisa dikendalikan samadengan langkah kedua dengan menaati peratiran K3 dengan menggunakan APD keselamatan kerja. Langkah keempat merupakan resiko yang paling tinggi karena APD keselamatan kerja tidak bisa menahan beban yang berat ketika terjadi muatan yang diangkut towerkren. Langkah kelima merupakan resiko yang masih bisa dikendalikan dengan menaati prosedur pelayaran.

4.14 Pengendalian Resiko

Pengendalian risiko pada penelitian ini berdasarkan hirarki pengendalian, yaitu eliminasi, substitusi, rekayasa engineering, administrasi dan Alat Pelindung Diri (APD). Pengendalian risiko pada bongkar muat.



Laporan Kerja Praktik Tanggal 04/09/2021
Di PT. TARAKA (Group)

Langkah kerja	Tingkat resiko	Pengendalian resiko
Barang curah diangkut oleh angkutan truk yang berjenis loss bak sampai kepelabuhan barang curah diturunkan dengan forklift	Dapat di terima dengan control (Acceptable with control)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mengikuti SOP work intruction 2. Menggunakan APD 3. Menaati peraturan lalulintas
Operator penyusun barang curah kedalam gudang penyimpanan, penyimpanan disesuaikan dengan jenis barang, dan tanggal keberangkatan	Dapat di terima dengan control (Acceptable with control)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mengikuti SOP work intruction 2. Menggunakan APD 3. Menaati peraturan K3
Ketika kapal sudah berlabuh barang disimpan dalam gudang penyimpanan dikeluarkan dengan menggunakan forklift kesamping kapal yang berlabu. Pekerja menyiapkan peralatan Tali baja (wire sling) Jala-jala lambung kapal (ship-side net) Jala-jala baja (wire net) Tali rami manila (rope sling)	Dapat di terima dengan control (Acceptable with control)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mengikuti SOP work instruction 2. Menggunakan APD 3. Menaati peraturan K3
Barang dipindahkan dari darat keatas kapal menggunakan Tower kren	Tidak di inginkan (Undesrable)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mengikuti SOP work instruction 2. Menggunakan APD 3. Menaati peraturan K3 4. Chek keadaan alat yang digunakan untuk bongkar muat 5. Peringatan kepada pekerja yang ada dibawah kegiatan pemindahan barang dari darat kekapal

Setelah barang diangkat ke atas kapal, maka kapal kemudian meninggalkan dermaga menuju negara tujuan	Dapat di terima dengan control (Acceptable with control)	<ol style="list-style-type: none">1. Mengikuti SOP work instruction2. Menggunakan APD3. Menaati peraturan K34. Menaati peraturan yang diterapkan pelabuhan
--	--	---

Table 11 Pengendalian Resiko

Dari keterangan tabel 11 di atas yaitu adalah langkah kerja pertama pengendalian resiko dengan mengikuitu SOP yaitu kendaraan mengikuti aturan yang diberikan dari perusahaan, penggunaan APD merupakan hal yang penting untuk keselamatan kerja dan salah satu peraturan dari perusahaan, menaati peraturan lalulintas juga merupakan hal yang penting karena perjalanan menuju pelabuhan dimana ada kendaraan kecil yang ikut melintas jika dilanggar akan mencelakai pengendara lain. Langkah kerja kedua pengendalian resiko dengan mengikuti SOP yang ditentukan oleh pihak gudang, penggunaan APD hal yang penting menghindarkan dari barang jatuh dari atas mengenai kepala, menaati peraturan K3 dengan berjalan sesuai dengan warna lantai yang disediakan untuk khusus orang berjalam. Langkah kerja ketiga samadengan langkah kedua dengan menaati SOP menggunakan APD sesuai dengan perturan yang berlaku. Langkah kerja 4 merupakan langkah yang beresiko karena merupakan proses loading dimana barang dipindahkan dari dara kedalah kapal SOP, dan K3 harus ditaati dengan ditambahkan peringatan dari tally man agar karyawan minggir saat proses loading. Langkah kerja 5 seperti yang peraturan langkah lainnya dengan menaati peraturan K3 dan juga menaati peraturan pelabuhan kapal bisa beroperasi dengan lancar.

4.15 Analisis Resiko Kecelakaan Kerja pada Proses *Receiving/Delivery*

Pada proses *Receiving/Delivery*, terdapat beberapa hal yang bisa menjadi penyebab terjadinya kecelakaan, dan dari penyebab terjadinya kecelakaan tersebut saya menjabarkan beberapa hal yang dapat digunakan sebagai langkah pengendalian agar kecelakaan serupa tidak terulang kembali, analisis terkait Proses Implementasi JSA dan HAZOPS pada Tahap Receiving.

Langkah Kerja	Potensi Bahaya	Risk	Deviation	Cause	Severity	Probability	Tingkat Risiko Bahaya	Mitigasi
Kendaraan Tronton/trailer registrasi dan masuk	Kecepatan kendaraan tinggi	Menabrak portal gerbang	SOP laju kendaraan maksimal 20 km/jam	sopir kurang disiplin dalam mengendarai kendaraan	Penting	Tidak biasa	Acceptable with control	membuat papan informasi K3 dan menempatkannya di area konsolidasi
		Menabrak dinding			Penting	Tidak biasa	Acceptable with control	membuat papan informasi K3 dan menempatkannya di area konsolidasi
Pengangkutan cargo menuju Container Yard dengan menggunakan Trailer	Kecepatan kendaraan tinggi	RTG tertabrak trailer	Tidak mengikuti marka jalan	Kurangnya pemahaman tentang K3	Sangat serius	Tidak biasa	Undesirable	mengikuti SOP kecepatan kendaraan maksimal 20km/jam dan mengikuti marka jalan
		HT tertabrak trailer	laju kendaraan diatas 20 km/jam	Sopir tidak disiplin dalam mengendarai kendaraan	Sangat serius	Tidak biasa	Undesirable	Mengikuti SOP kecepatan kendaraan maksimal 20km/jam dan mengikuti marka jalan
		Operator/tallyman tertabrak trailer saat bekerja	Blindspot	Operator berada pada area blindspot	Bencana	Jarang terjadi	Undesirable	memperhatikan area blinspot kendaraan saat bekerja
Kendaraan tronton/trailer mengangkut cargo dari CY menuju keluar	Kecepatan kendaraan tinggi	RTG tertabrak trailer	Tidak mengikuti marka jalan	kurangnya pemahaman tentang K3	Sangat serius	Tidak Biasa	Undesirable	mengikuti SOP kecepatan kendaraan maksimal 20km/jam dan mengikuti marka jalan
		HT tertabrak trailer	laju kendaraan diatas 20 km/jam	Sopir tidak disiplin dalam mengendarai kendaraan	Sangat serius	Tidak Biasa	Undesirable	mengikuti SOP kecepatan kendaraan maksimal 20km/jam dan mengikuti marka jalan
		Operator/tallyman tertabrak trailer saat bekerja	Blindspot	Operator berada pada area blindspot	Bencana	Jarang terjadi	Undesirable	memperhatikan area blinspot kendaraan saat bekerja

Table 12 Proses Implementasi JSA dan HAZOPS pada Tahap Receiving/Delivery

Berdasarkan tabel 12 pada tahapan Implementasi JSA dan HAZOPS pada Tahap Receiving/Delivery PT Benteng Manik Pradana yang dilakukan di terminal jamrud Surabaya terdapat beberapa tingkat resiko kecelakaan kerja diantaranya sebagai berikut:

1. Terdapat tingkat resiko bahaya dalam kategori dapat diterima dengan control (*Acceptable with control*) dan tidak diinginkan (*Undesirable*)
2. Adapun resiko dengan penilaian tingkat resiko dapat diterima dengan control (*Acceptable with control*) adalah menabrak portal gerbang dan dinding gerbang. Rekomendasi pengendaliannya adalah membuat papan informasi K3 dan menempatkannya di area konsolidasi
3. Adapun resiko dengan penilaian tingkat resiko dan tidak diinginkan (*Undesirable*) adalah trailer menabrak RTG, trailer menabrak HT dan trailer menabrak operator/tallyman saat bekerja. Rekomendasi pengendaliannya adalah mengikuti SOP kecepatan kendaraan maksimal 20km/jam dan mengikuti marka jalan, dan memperhatikan area blinspot kendaraan saat bekerja.

4.16 Analisis Resiko Kecelakaan pada Proses *Haulage/Trucking*

Pada proses *Haulage/Trucking*, terdapat beberapa hal yang bisa menjadi penyebab terjadinya kecelakaan, dan dari penyebab terjadinya kecelakaan tersebut saya menjabarkan beberapa hal yang dapat digunakan sebagai langkah pengendalian agar kecelakaan serupa tidak terulang kembali, analisis terkait Proses Implementasi JSA dan HAZOPS pada Tahap *Haulage/Trucking* seperti berikut:

Langkah Kerja	Potensi Bahaya	Risk	Deviation	Cause	Severity	Probability	Tingkat Risiko Bahaya	Mitigasi
Kendaraan Headtruck antri untuk pengambilan cargo	kondisi jalan rusak	Terjatuh, Menghambat lalu lintas niaga	permukaan jalan yang tidak rata	tidak adanya perawatan pada bagian jalan beraspal	Sangat serius	kemungkinan kecil	Undesirable	Perbaikan pada jalan yang rusak
Derek Dek Hidrolik	Kerusakan alat	cargo menimpa Head Truck dan rusak	Terdapat kesalahan pada saat pengangkatan	Tali webbing sling putus	Sangat serius	Jarang terjadi	Undesirable	melakukan maintenance berkala
Pengangkutan cargo menuju Container Yard dengan menggunakan Trailer/tronton	Adanya kendaraan lain yang melintas	Menabrak/menyenggol, tertabrak	Terdapat beberapa kendaraan tronton/trailer yang menggunakan jalur yang sama	Kendaraan parker di jalu kuning dan tidak mengikuti marka jalan	Sangat serius	Tidak Biasa	Undesirable	mengikuti marka jalan

	Kondisi jalan rusak / licin akibat hujan	Head Truck terbalik, cargo terjatuh	Terdapat beberapa bagian jalan yang rusak	pengawasan kerja yang belum optimal	Bencana	Tidak Biasa	Undesirable	memperbaiki jalan yang rusak dan memperhatikan lokasi cargo
--	--	-------------------------------------	---	-------------------------------------	---------	-------------	-------------	---

Table 13 Proses Implementasi JSA dan HAZOPS pada Proses
Haulage/Trucking

Berdasarkan tabel 13 pada tahapan Implementasi JSA dan HAZOPS pada Tahap *Receiving/Delivery* PT Benteng Manik Pradana yang dilakukan di terminal Jamrud Surabaya terdapat beberapa tingkat resiko kecelakaan kerja diantaranya sebagai berikut:

1. Terdapat tingkat resiko bahaya dalam kategori dapat diterima dengan control tidak diinginkan (*Undesirable*)
2. Adapun resiko dengan penilaian tingkat resiko dan tidak diinginkan (*Undesirable*) adalah Terjatuh, Menghambat lalu lintas niaga, cargo menimpa Head Truck dan rusak, Menabrak/menyenggol, tertabrak, dan Head Truck terbalik, cargo terjatuh Rekomendasi pengendaliannya adalah Perbaikan pada jalan yang rusak, melakukan maintenance berkala, mengikuti marka jalan, dan memperbaiki jalan yang rusak dan memperhatikan lokasi cargo.

4.17 Analisis Risiko Kecelakaan Kerja pada Proses *Stevedoring*

Pada proses *Stevedoring*, terdapat beberapa hal yang bisa menjadi penyebab terjadinya kecelakaan, dan dari penyebab terjadinya kecelakaan tersebut saya menjabarkan beberapa hal yang dapat digunakan sebagai langkah pengendalian agar kecelakaan serupa tidak terulang kembali, analisis terkait Proses Implementasi JSA dan HAZOPS pada Tahap *Stevedoring* seperti berikut:

Langkah Kerja	Potensi Bahaya	Risk	Deviation	Cause	Severity	Probability	Tingkat Risiko Bahaya	Mitigasi
Pengangkatan dan pemindahan cargo dari chasis HT ke Kapal	Tali sling putus	cargo terjatuh	Adanya pengaruh angin	terdapat tali kawat baja yang tidak layak pakai	Sangat serius	Jarang terjadi	Acceptable with control	maintenance dan memeriksa alat secara berkala
	Lock Malfuction Spreader melorot	HT tertimpa cargo yang terjatuh	kegagalan alat dalam beroperasi	lock cargo tidak berfungsi dan rusak pada alat	Sangat serius	Jarang terjadi	Acceptable with control	maintenance dan memeriksa alat secara berkala
	Posisi kerja duduk dan menunduk terus menerus tanpa henti	tidak bisa fokus akibat kelelahan	Proses pengarahan cargo untuk pengangkatan kontainer dilakukan dengan posisi tubuh menunduk dan duduk terus menerus	Posisi tubuh tidak fisiologis	penting	sering terjadi	Undesirable	melakukan peregangan dan istirahat sebentar apabila tubuh merasa kelelahan
Pengarahan cargo oleh Foreman	Kesalahan melakukan intruksi	salah menempatkan cargo	pengarahan dilakukan pada tempat berbeda	Pengarahan manual	penting	Jarang terjadi	Undesirable	Koordinasi menggunakan Handy Talky
Pencatatan dan penginputan kontainer oleh Telly man	kesalahan mencatat/menghitung	salah menempatkan cargo	Pencatatan dilakukan di cabin	pencatatan manual	penting	Jarang terjadi	Undesirable	pencatatan dengan menggunakan alat/sistem

Table 14 Proses Implementasi JSA dan HAZOPS pada Proses Stavedoring

Berdasarkan tabel 14 pada tahapan Implementasi JSA dan HAZOPS pada Tahap Stavedoring PT Benteng Manik Pradana yang dilakukan di terminal jamrud

Surabaya terdapat beberapa tingkat resiko kecelakaan kerja diantaranya sebagai berikut:

1. Terdapat tingkat resiko bahaya dalam kategori dapat diterima dengan control (*Acceptable with control*) dan tidak diinginkan (*Undesirable*)
2. Adapun resiko dengan penilaian tingkat resiko dapat diterima dengan control (*Acceptable with control*) adalah tali sling putus, Lock Malfunction Spreader melorot. Rekomendasi pengendaliaannya adalah maintenance dan memeriksa alat secara berkala.
3. Adapun resiko dengan penilaian tingkat resiko dan tidak diinginkan (*Undesirable*) adalah Posisi kerja duduk dan menunduk terus menerus tanpa henti, Kesalahan melakukan intruksi, dan kesalahan mencatat/menghitung. Rekomendasi pengendaliaannya adalah melakukan peregangan dan istirahat sebentar apabila tubuh merasa kelelahan, Koordinasi menggunakan Handy Talky, pencatatatn dengan menggunakan alat/sistem.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Kesimpulan yang didapatkan dari kegiatan kerja praktik yang dilaksanakan di PT. Benteng Manik Pradana sebagai berikut:

1. Pada tahapan analisis resiko kecelakaan pada proses *receiving/delivery* terdapat tingkat resiko bahaya dalam kategori dapat diterima dengan control (*Acceptable with control*) dan tidak diinginkan (*Undesirable*). Adapun resiko dengan penilaian tingkat resiko dapat diterima dengan control (*Acceptable with control*) adalah menabrak portal gerbang dan dinding gerbang. Rekomendasi pengendaliannya adalah membuat papan informasi K3 dan menempatkannya di area konsolidasi, adapun resiko dengan penilaian tingkat resiko dan tidak diinginkan (*Undesirable*) adalah trailer menabrak RTG, trailer menabrak HT dan trailer menabrak operator/tallyman saat bekerja. Rekomendasi pengendaliannya adalah mengikuti SOP kecepatan kendaraan maksimal 20km/jam dan mengikuti marka jalan, dan memperhatikan area blinspot kendaraan saat bekerja.
2. Pada tahapan analisis resiko kecelakaan pada proses *Haulage/Trucking* terdapat tingkat resiko bahaya dalam kategori dapat diterima dengan control tidak diinginkan (*Undesirable*). Adapun resiko dengan penilaian tingkat resiko dan tidak diinginkan (*Undesirable*) adalah Terjatuh, Menghambat

lalu lintas niaga, cargo menimpa Head Truck dan rusak, Menabrak/menyenggol, tertabrak, dan Head Truck terbalik, cargo terjatuh Rekomendasi pengendaliannya adalah Perbaikan pada jalan yang rusak, melakukan maintenance berkala, mengikuti marka jalan, dan memperbaiki jalan yang rusak dan memperhatikan lokasi cargo.

3. Pada tahapan analisis resiko kecelakaan pada proses *stevedoring* Terdapat tingkat resiko bahaya dalam kategori dapat diterima dengan control (Acceptable with control) dan tidak diinginkan (Undesirable). Adapun resiko dengan penilaian tingkat resiko dapat diterima dengan control (Acceptable with control) adalah tali sling putus, Lock Malfuction Spreader melorot,. Rekomendasi pengendaliannya adalah maintenance dan memeriksa alat secara berkala. Adapun resiko dengan penilaian tingkat resiko dan tidak diinginkan (Undesirable) adalah Posisi kerja duduk dan menunduk terus menerus tanpa henti, Kesalahan melakukan intruksi, dan kesalahan mencatat/menghitung. Rekomendasi pengendaliannya adalah melakukan peregangan dan istirahat sebentar apabila tubuh merasa kelelahan, Koordinasi menggunakan Handy Talky, pencatatatn dengan menggunakan alat/sistem.



5.2 Saran

1. Kepada mahasiswa yang melakukan kerja praktik agar lebih mempersiapkan diri dengan menguasai kuliah yang akan diterapkan dalam industri agar memudahkan dalam melakukan kerja praktik lapangan di perusahaan, dan bagi mahasiswa diharapkan menjaga nama baik institusi dimana perusahaan tempat dilaksanakannya kerja praktik.

2. Kepada pihak perusahaan agar tidak terlalu sungkan terhadap anak PKL, dan memberikan tugas serta bimbingan kepada anak PKL

LAMPIRAN

Surat Keterangan Diterima Kerja Praktik

	<p>PT. TARAKA (GROUP) JL. PERAK TIMUR NO. 316, KEL. PERAK TIMUR, KEC. PABEAN CANTIAN, SURABAYA – JAWA TIMUR, INDONESIA. Phone : (031) 990-25055 ; Fax : (031) 990-25055 ; Email : info@taraka.co.id</p>
<hr/>	
Nomor :	
Lampiran :	
Perihal :	Diterima Kerja Praktik
Kepada Yth, Universitas Internasional Semen Indonesia Kompleks PT. Semen Indonesia (Persero) Tbk, Jl. Veteran, Kb. Dalem, Sidomoro, Kebomas, Gresik Regency, East Java 61122	
Dengan hormat, Melalui surat ini kami dari PT. TARAKA (GROUP) menyatakan mahasiswa dengan identitas dibawah ini:	
1. Nama :	Abid Iksa
NIM :	2021910002
2. Nama :	Ravi Rozak Ramadinata
NIM :	2021910040
Bahwa nama mahasiswa yang tertera diatas diterima untuk melakukan kerja praktik di perusahaan kami PT. TARAKA (GROUP) dalam devisi operasional bongkar muat selama 1 bulan terhitung mulai tanggal 4 Agustus 2022 sampai 4 September 2022.	
Demikian surat pemberitahuan ini kami sampaikan dan atas perhatiannya kami ucapkan terima kasih	
<p>Menyetujui, Pembina Lapangan  (Suglyanto)</p>	

Surat Keterangan Selesai Kerja Praktik



PT. TARAKA (GROUP)
J. PERAK TIMUR NO. 310, KEL. PERAK TIMUR,
KEC. PADANG CANTIAN SURABAYA - JAWA TIMUR, INDONESIA.
Phone : (031) 990-25050 ; Fax : (031) 990-25050 ; Email : hr@pttaraka.co.id

SURAT KETERANGAN

NOMOR : No. 006/TSS/HRD/II/2023

Kepada Yth,
Universitas Internasional Semen Indonesia
Kompleks PT. Semen Indonesia (Perakro) Tbk,
Jl. Veteran, Kh. Dalem, Sidomoro, Kebomas,
Gresik Regency, East Java 61122

Yang bertanda tangan dibawah ini :
c. Nama : Sugiyanto
d. Jabatan : Staff Operasional

Dengan ini menerangkan bahwa :
e. Nama : Abid Risa
f. NIM : 2021910002
g. Program Studi : Teknik Logistik
h. Maksud : surat ini diberikan kepada yang bersangkutan telah melaksanakan kegiatan kerja Praktik Mahasiswa di PT. Taraka (Group) kota Surabaya pada tanggal 4 Agustus sampai 4 September 2022

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk dipergunakan.

Menyetujui,
Pembimbing Lapangan

(Sugiyanto)



PT. TARAKA (GROUP)
J. PERAK TIMUR NO. 310, KEL. PERAK TIMUR,
KEC. PADANG CANTIAN SURABAYA - JAWA TIMUR, INDONESIA.
Phone : (031) 990-25050 ; Fax : (031) 990-25050 ; Email : hr@pttaraka.co.id

SURAT KETERANGAN

NOMOR : No. 006/TSS/IRD/II/2023

Kepada Yth,
Universitas Internasional Semen Indonesia
Kompleks PT. Semen Indonesia (Perakro) Tbk,
Jl. Veteran, Kh. Dalem, Sidomoro, Kebomas,
Gresik Regency, East Java 61122

Yang bertanda tangan dibawah ini :
a. Nama : Sugiyanto
b. Jabatan : Staff Operasional

Dengan ini menerangkan bahwa :
a. Nama : Ravi Rozak Ramadinata
b. NIM : 2021910040
c. Program Studi : Teknik Logistik
d. Maksud : surat ini diberikan kepada yang bersangkutan telah melaksanakan kegiatan kerja Praktik Mahasiswa di PT. Taraka (Group) kota Surabaya pada tanggal 4 Agustus sampai 4 September 2022

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk dipergunakan.

Menyetujui,
Pembimbing Lapangan

(Sugiyanto)

Lembar Penilaian



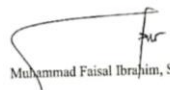
Laporan Kerja Praktik Tanggal 04/09/2021
Di PT. TARAKA (Group)

LEMBAR PENILAIAN

Nama : Ravi Rozak Ramadinata
NIM : 2021910040
Prodi : Teknik Logistik

Aspek	Bobot (B)	Nilai(N)	B X N
Kelengkapan laporan	10%	85	
penyelesaian masalah dengan teori	15%	80	
ilmu yang didapatkan di Kerja Praktek	35%	80	
Kehadiran di Kerja Praktek	10%	80	
Sikap	30%	85	
Total Jumlah	100%	Total (B X N)	

Gresik, 1 Desember 2022
Dosen Pembimbing


Muhammad Faisal Ibrahim, S.T., M.T.



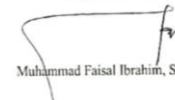
Laporan Kerja Praktik Tanggal 04/09/2021
Di PT. TARAKA (Group)

LEMBAR PENILAIAN

Nama : Abid Ikhsa
NIM : 2021910002
Prodi : Teknik Logistik

Aspek	Bobot (B)	Nilai(N)	B X N
Kelengkapan laporan	10%	85	
penyelesaian masalah dengan teori	15%	80	
ilmu yang didapatkan di Kerja Praktek	35%	80	
Kehadiran di Kerja Praktek	10%	80	
Sikap	30%	85	
Total Jumlah	100%	Total (B X N)	

Gresik, 1 Desember 2022
Dosen Pembimbing


Muhammad Faisal Ibrahim, S.T., M.T.



Laporan Kerja Praktik Tanggal 04/09/2021
Di PT. TARAKA TRANSPORINDO LOGISTIC

LEMBAR PENILAIAN

Nama : Abid Ikhsa
NIM : 2021910002
Prodi : Teknik Logistik

Aspek	Bobot (B)	Nilai(N)	B X N
Kelengkapan laporan	10%	80	
penyelesaian masalah dengan teori	15%	80	
ilmu yang didapatkan di Kerja Praktek	35%	80	
Kehadiran di Kerja Praktek	10%	80	
Sikap	30%	85	
Total Jumlah	100%	Total (B X N)	

Gresik, 1 Desember 2022
Pembimbing Lapangan


Sugiyanto



Laporan Kerja Praktik Tanggal 04/09/2021
Di PT. TARAKA TRANSPORINDO LOGISTIC

LEMBAR PENILAIAN

Nama : Ravi Rozak Ramadinata
NIM : 2021910040
Prodi : Teknik Logistik










Aspek	Bobot (B)	Nilai(N)	B X N
Kelengkapan laporan	10%	80	
penyelesaian masalah dengan teori	15%	80	
ilmu yang didapatkan di Kerja Praktek	35%	80	
Kehadiran di Kerja Praktek	10%	80	
Sikap	30%	85	
Total Jumlah	100%	Total (B X N)	













Gresik, 1 Desember 2022
Pembimbing Lapangan


























Sugiyanto

Logbook

Nama : Ravi Rozak Ramadinata
NIM : 2021910040
Prodi : Teknik Logistik



No	Tanggal	Kegiatan	TTD Pelaksana	TTD Pembimbing
1	04/08/2022	Pada hari ini kami melakukan kerja praktek untuk pertama kali, dan pengenalan tentang PT. Taraka (Group)		
2	05/08/2022	Pada hari ini kami melakukan kerja praktek untuk kedua kali, dan pengenalan tentang PT. Taraka (Group)		
3	06/08/2022	Libur		
4	07/08/2022			
5	08/08/2022	Pada hari ini kami disuruh membuat daftar kegiatan kerja praktek yang akan dilakukan di PT. Taraka (Group)		
6	09/08/2022	Pada hari ini kami merancang daftar kegiatan yang akan dilakukan di PT. Taraka (Group)		























7	10/08/2022	Pada hari ini kami memberikan daftar kegiatan yang akan kami lakukan di PT. Taraka (Group)		
8	11/08/2022	Pada hari ini kami bertanya kepada bu Ambar mengenai divisi accounting, dan bu Ambar merupakan staff dari divisi tersebut		
9	12/08/2022	Pada hari kami ditugaskan oleh bu Ambar untuk mengikuti kegiatan muat playwood di Terminal Jamrud		
10	13/08/2022	Libur		
11	14/08/2022	Libur		
12	15/08/2022	Pada hari ini ada kegiatan senin berkah dengan membeli makanan untuk karyawan dan mahasiswa magang		
13	16/08/2022	Pada hari ini kami membantu pak Sugiantoro untuk membuat dokumen muat playwood		
14	17/08/2022	Pada hari ini kami menjadi panitia kegiatan Lomba 17 Agustus 2022		

					untuk membuat dokumen		
15	18/08/2022	Pada hari ini kami membantu pak sugiantoro untuk membuat dokumen bongkar muat.					
16	19/08/2022	Pada hari ini kami mendapatkan tugas untuk membuat CV dan akan dikirimkan ke PT. Taraka Transporindo					
17	20/08/2022	Libur					
18	21/08/2022	Libur					
19	22/08/2022	Pada hari ini ada acara tasyakuran serta memperingati kelahiran nabi Muhammad SAW memperingati untuk					
20	23/08/2022	Pada hari ini kami membantu pak Sugiantoro untuk memperbaiki meja Direktur PT. Taraka (Group)					
21	24/08/2022	Pada hari ini kami diberikan motivasi dan penjelasan tentang logistik oleh pak Sugiantoro					
22	25/08/2022	Pada hari ini kami dipindahkan ke lantai 3 dan membantu pak Sugiantoro					
23	26/08/2022	Pada hari ini diadakan senam untuk seluruh karyawan PT. Taraka (Group)					
24	27/08/2022	Libur					
25	28/08/2022	Libur					
26	29/08/2022	Pada hari ini kami membacakan doa serta membuat dokumen muat dan mengeprintkan dokumennya					
27	30/08/2022	Pada hari ini kami diberi tugas oleh kak Isti untuk membuat jurnal kegiatan magang yang didapatkan					
28	31/08/2022	Pada hari ini kami mengumpulkan jurnal kegiatan magang ke kak Isti					
29	01/09/2022	Pada hari ini kami melakukan meet dengan bu Nunung Manager logistik PT. Taraka Transporindo					
30	02/09/2022	Pada hari ini diadakan senam untuk seluruh					

		karyawan PT. Taraka (Group)		
31	03/09/2022	Libur		
32	04/09/2022	Libur		
33	05/09/2022	Pada hari ini kami menyerahkan plakat di PT. Taraka (Group) untuk kenang-kenangan, serta perpisahan dengan seluruh karyawan		

Nama : Abid Iksa
NIM : 2021910002
Prodi : Teknik Logistik

No	Tanggal	Kegiatan	TTD Pelaksana	TTD Pembimbing
1	04/08/2022	Pada hari ini kami melakukan kerja praktek untuk pertama kali, dan		

		pengenalan tentang PT. Taraka (Group)					
2	05/08/2022	Pada hari ini kami melakukan kerja praktek untuk kedua kali, dan pengenalan tentang PT. Taraka (Group)					
3	06/08/2022	Libur					
4	07/08/2022						
5	08/08/2022	Pada hari ini kami disuruh membuat daftar kegiatan kerja praktek yang akan dilakukan di PT. Taraka (Group)					
6	09/08/2022	Pada hari ini kami merancang daftar kegiatan yang akan dilakukan di PT. Taraka (Group)					
7	10/08/2022	Pada hari ini kami memberikan daftar kegiatan yang akan kami lakukan di PT. Taraka (Group)					
8	11/08/2022	Pada hari ini kami bertanya kepada bu Ambar mengenai divisi accounting, dan bu Ambar merupakan staff dari divisi tersebut					
9	12/08/2022	Pada hari kami ditugaskan oleh bu Ambar untuk mengikuti kegiatan muat playwood di Terminal Jamrud					
10	13/08/2022	Libur					
11	14/08/2022						
12	15/08/2022	Pada hari ini ada kegiatan senin berkah dengan membeli makanan untuk karyawan dan mahasiswa magang					
13	16/08/2022	Pada hari ini kami membantu pak Sugiantoro untuk membuat dokumen muat playwood					
14	17/08/2022	Pada hari ini kami menjadi panitia kegiatan Lomba 17 Agustus 2022					
15	18/08/2022	Pada hari ini kami membantu pak sugiantoro untuk membuat dokumen bongkar muat					
16	19/08/2022	Pada hari ini kami mendapatkan tugas untuk membuat CV dan akan dikirimkan ke PT. Taraka Transporindo					
17	20/08/2022	Libur					

Dokumentasi Kegiatan

