

SKRIPSI
OPTIMALISASASI BONGKAR MUAT CONTAINER OLEHPT.
DJAKARTA LLOYD (PERSERO) DI PELABUHAN
MAKASSAR



MUH. FAJRI
NIT: 18.43.093

KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN
PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2022

**OPTIMALISASASI BONGKAR MUAT CONTAINER OLEH
PT. DJAKARTA LLOYD (PERSERO) DI PELABUHAN
MAKASSAR**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program
Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program Studi

Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan
(K A L K)

Disusun dan Diajukan Oleh :

MUH. FAJRI
NIT. 18.43.093

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2022**

SKRIPSI
OPTIMALISASASI BONGKAR MUAT CONTAINER OLEH
PT. DJAKARTA LLOYD (PERSERO) DI PELABUHAN
MAKASSAR

Disusun dan Diajukan Oleh :

MUH. FAJRI
NIT. 18.43.093

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada Tanggal Juli 2022

Menyetujui,

Pembimbing I


Drs. Laode Hibay Umar, M.Si.

Pembimbing II

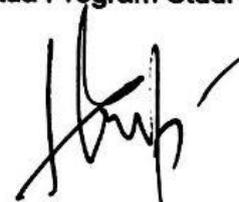

Annisa Rahmah, S.Si.T., M.M.Tr.
Penata (III/c)
NIP. 19840529 201012 2 002

Mengetahui :

an. Direktur
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Pembantu Direktur I


Capt. Hadi Setiawan, M.T., M.Mar.
Pembina (IV/a)
NIP. 19751224 199808 1 001

Ketua Program Studi KALK


Jumriani, S.E., M.Adm., S.D.A.
Penata Tk. I (II/d)
NIP. 19731201 199803 2 008

PRAKATA

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Tuhan Yang MahaEsa atas limpahan kasih dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini dengan baik. Skripsi ini dibuat untuk memenuhi salah satu syarat kelulusan program diploma IV jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan pada Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Dengan judul skripsi **OPTIMALISASI BONGKAR MUAT CONTAINER OLEH PT. DJAKARTA LLYOD (PERSERO) DIPELABUHAN MAKASSAR.**

Penulis memahami tanpa bantuan, doa, dan bimbingan dari semua orang akan sangat sulit untuk menyelesaikan Skripsi ini. Maka dari itu penulis ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada orang-orang yang telah membantu penulis secara langsung maupun tidak langsung, kepada yang terhormat:

1. Bapak Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
2. Bapak Capt. Hadi Setiawan, M.T., M.Mar., Selaku pembantu Direktur I Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
3. Ibu Jumriani, S.E., M.Adm.SDA., selaku Ketua Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan;
4. Bapak Laode Hibay Umar, M.Si. Selaku Pembimbing pertama penulis yang selalu mendukung penulis dengan memberikan saran, kritik, bantuan dan arahan selama penulis menyusun dan menyelesaikan skripsi ini;
5. Ibu Annisa Rahmah, S.Si.T., M.M.Tr., selaku Dosen Pembimbing Kedua penulis yang selalu mendukung penulis dengan memberikan saran, kritik, bantuan dan arahan selama penulis menyusun dan menyelesaikan skripsi ini;

6. Seluruh Dosen dan staff jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhan yang meskipun namanya tidak dapat disebutkan satu persatu tapi tetap terkenang di hati penulis;
7. Seluruh staff PT. Djakarta Lloyd (Persero) yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang juga selalu mendukung dan membantu penulis selama melaksanakan Prada di PT. Djakarta Lloyd (Persero);
8. Kedua Orangtua saya serta Saudara saya Andika Putra, yang selalu mendukung dalam semangat, motivasi, materi dan mendoakan sepanjang waktu;
9. Seluruh Taruna angkatan 39 yang selalu mendukung dan memberikan bantuan dalam penulisan skripsi ini;
10. Barak A.301 yang senantiasa memberikan motivasi dan dukungan untuk menyelesaikan penulisan skripsi ini ; Semoga ketulusan dan kebaikan yang telah diberikan kepada penulis menjadi berkat bagi kita semua. Sebagai manusia biasa, tentunya penulis masih memiliki banyak kekurangan pengetahuan dan pengalaman pada topik yang diangkat dalam skripsi ini, begitu pula dalam penulisannya masih jauh dari kesempurnaan karena keterbatasan pengetahuan dan pengalaman penulis. Oleh karena itu, penulis akan sangat senang jika menerima berbagai masukan dari para pembaca baik berupa kritik maupun saran yang sifatnya membangun demi penyempurnaan penulisan – penulisan skripsi di masa yang akan datang. Akhir kata, penulis berharap agar skripsi ini menjadi suatu karya ilmiah yang berguna bagi pembaca, khususnya Taruna/I Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;

Makassar 27 Juli 2022



Muh. Fajri
Nit .18.43.093

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya : MUH. FAJRI
Nomor Induk Taruna : 18.43.093
Jurusan : Ketatalaksanaan Angkatan Laut dan
Kepelabuhanan

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul:
**OPTIMALISASASI BONGKAR MUAT CONTAINER OLEH PT.
DJAKARTA LLOYD (PERSERO) DI PELABUHAN MAKASSAR.**

Merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam skripsi ini yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide yang saya susun sendiri.

Jika pernyataan di atas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar 27 Juli 2022



Muh. Fajri
Nit .18.43.093

ABSTRAK

MUH FAJRI, *Optimalisasi Bongkar Muat Container Oleh PT. Djakarta Lloyd (Persero) Di Pelabuhan Makassar* (Dibimbing oleh Pak Laode Hibay Umar dan Ibu Annisa Rahmah).

Tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui faktor-faktor yang menghambat optimalisasi bongkar muat *container* pada PT. Djakarta Lloyd (Persero) di Pelabuhan Makassar. Penelitian ini dilaksanakan di PT. Djakarta Lloyd (Persero).

Metode penelitian yang digunakan adalah metode yang diambil langsung dari tempat penelitian dengan cara observasi, wawancara langsung dengan petugas atau karyawan yang mengetahui subjek dari penelitian dan literatur-literatur yang berkaitan dengan judul skripsi.

Berdasarkan hasil penelitian, terjadinya penghambatan optimalisasi bongkar muat *container* pada PT. Djakarta Lloyd (Persero) karena adanya kerusakan kran kapal KM. Manado CJN III – 42 pada saat pelaksanaan kegiatan bongkar muat maka hal tersebut harus dioptimalkan dengan menggunakan kran darat sebagai pengganti kran kapal yang rusak.

Kata Kunci : Optimalisasi, Bongkar Muat Container

ABSTRACT

MUH FAJRI, Optimization of loading and unloading containers by PT. Djakarta Lloyd (Persero) at Makassar Port (Supervised by Laode Hibay Umar and Annisa Rahmah).

The purpose of this study was to determine the factors that hinder the optimization of loading and unloading containers at PT. Djakarta Lloyd (Persero) at Makassar Port. This research was conducted at PT. Jakarta Lloyd (Persero).

The research method used is a method taken directly from the research site by means of observation, direct interviews with officers or employees who know the subject of research and literature related to the title of the thesis.

Based on the results of the study, the occurrence of inhibition of the optimization of loading and unloading containers at PT. Djakarta Lloyd (Persero) because of the damage to the faucet of the KM ship. Manado CJN III – 42 at the time of unloading activities, this must be optimized by using land faucets as a replacement for damaged ship faucets.

Keywords: Optimization, Loading and Unloading Container

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGAJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PRAKATA	iv
PERNYATAAN KE ASLIAN	v
ABSTRAK	vi
ABSTARCT	vii
DAFTAR ISI	viii
KATA PENGANTAR	ix
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan masalah	4
C. Tujuan Penelitian	4
D. Manfaat penelitian	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Containerisasi	6
B. Bongkar Muat	8
C. Kerangka Pikir	18
D. Hipotesis	19
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Tempat dan Waktu Penelitian	19
B. Metode Pengumpulan Data	19
C. Populasi dan Sampel	21
D. Metode Analisis	21
BAB IV PEMBAHASAN	
A. Gambaran Umum Prusahaan	22
B. Organisasi dan Manajemen Perusahaan	23

C. Kegiatan Perusahaan	28
D. Analisa Masalah	29
E. Pembahasan	37
F. Data Crane yang baik dan rusak	42
G. Gambar kapal	43
H. Jumlah Kapal yang ada di PT. DJAKARTA LLOYD	43

BAB V SIMPULAN SARAN

A. Simpulan	43
B. Saran	44

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

DAFTAR TABEL

Nomor	Halaman
Tabel 4.1 Produktivitas Pelaksanaan Bongkar Muat	30
Tabel 4.2 Perbandingan Bongkar Muat 2017 & 2019	31
Tabel 4.3 Perbandingan Bongkar Muat 2018 & 2020	32
Tabel 4.4 Perbandingan Bongkar Muat 2019 & 2021	33
Tabel 4.5 Perbandingan Bongkar Muat 2017 & 2019	34
Tabel 4.6 Perbandingan Bongkar Muat 2018 & 2020	35
Tabel 4.7 Perbandingan Bongkar Muat 2019 & 2021	36

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia merupakan sebuah negara maritim dengan dua per tiga luas wilayah terdiri dari perairan, dengan luas 3,1 Juta Km² dan terdiri dari 17.508 buah pulau. Sebagai negara maritim, bahwa angkutan laut memiliki peranan yang sangat penting dalam memperlancar roda perekonomian yang terjamin pada semua aspek kehidupan masyarakat, memantapkan perwujudan wawasan nusantara, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, meningkatkan ketahanan nasional serta mempererat hubungan antar bangsa.

Sebagai alat transportasi laut, kapal laut tentu merupakan suatu alat yang harus mampu memberikan segala kemudahan bagi seluruh masyarakat di semua lokasi yang berbeda dan tersebar dengan berbagai karakteristik dalam segala bentuk kegiatan sosial maupun ekonomi.

Dengan kata lain, angkutan laut harus mudah melakukan segala kegiatan yang berhubungan dengan pergerakan ekonomi masyarakat, begitu pula untuk perusahaan pelayaran yang menangani angkutan laut khusus barang dan *Container* seperti pada perusahaan pelayaran PT. Djakarta Lloyd (Persero) dalam menyediakan pelayanan cepat, tepat, lancar, teratur, efisien dan aman kepada masyarakat merupakan suatu keharusan yang tidak dapat ditawar lagi. Berbagai cara telah ditempuh seperti penerapan pelayanan yang berkualitas sehingga mendapatkan sertifikat ISO 9002, yang tujuannya untuk memberikan pelayanan sebaik mungkin kepada para pelanggan.

Pengangkutan dengan menggunakan *Container* merupakan salah satu pilihan yang terbaik dibandingkan pengangkutan dengan menggunakan konvensional, mengingat pengangkutan dengan menggunakan *Container* dapat menghindari terjadinya pencampuran

jenis barang, sehingga kondisi barang dapat dipertahankan keutuhannya sejak proses pengiriman dilakukan sampai pada tempat tujuan. Selain itu, pengangkutan dengan menggunakan *Container* dapat memperkecil resiko atas hilang atau rusaknya barang.

Untuk mempercepat waktu berlabuhnya kapal-kapal *Container* yang dioperasikan membutuhkan alat bantu untuk mengangkat dan memindahkan *Container* dari darat ke atas kapal atau sebaliknya. Alat tersebut jenisnya bermacam-macam, seperti yang berada di darat, yaitu *Gantry Crane*, *Shore Crane* (kran darat) dan yang berada di atas kapal biasanya disebut dengan *Ship's Crane* (kran kapal).

Berdasarkan pada Laporan Berita Kejadian Kapal (mulai dari kapal masuk, melaksanakan kegiatannya di dermaga sampai kapal keluar dari pelabuhan), proses kegiatan bongkar muat *Container* oleh kapal milik PT. Djakarta Lloyd (Persero) di Pelabuhan Makassar, masih sering dijumpai adanya hambatan di dalam kegiatannya, seperti peralatan untuk bongkar muat *Container* yaitu kran kapal yang sering mengalami kerusakan dalam pengoperasiannya, sumber daya manusia tersebut yaitu buruh darat yang menanganipelashingan dan juga tenaga ahli bongkar muat dalam pengoperasian peralatan untuk bongkar muat *Container* kran kapal kurang memahami petunjuk penggunaan yang ada khususnya pada kapal milik PT. Djakarta Lloyd (Persero) di Pelabuhan Makassar, sehingga dapatdan sering menimbulkan keterlambatan pada proses kegiatan bongkar muat *Container*.

Kondisi tersebut di atas dapat mengakibatkan terjadinya kerugian pada perusahaan pelayaran atau pemilik kapal dalam hal ini perusahaan pelayaran PT. Djakarta Lloyd (Persero). Selain menimbulkan biaya yang cukup besar, hal ini akan mengakibatkan kelancaran arus barang yang masuk dan keluar dari dan ke pelabuhan Makassar akan mengalami hambatan.

Dalam pelaksanaan bongkar muat terdapat beberapa hal yang harus diperhatikan diantaranya adalah kecepatan pemuatan atau pembongkaran yang ditentukan oleh :

1. Kapasitas dan kecepatan alat-alat bongkar muat yang tersedia di atas kapal (derek, kran) dan kapasitas masing-masing palka.
2. Kapasitas dan kecepatan alat-alat bongkar muat di dermaga (kran kapal, *Forklift* dan lain-lain) serta sarana yang berbeda-beda untuk masing-masing di setiap pelabuhan.
3. Cukup tersedianya atau tidak para pekerja di dermaga dan di atas kapal (bukan anak buah kapal).

Dari uraian di atas, Penulis menguraikannya kembali dalam uraian faktor-faktor sebagai berikut :

1. Jumlah muatan yang dibongkar atau dimuat
Berapa jumlah muatan yang dibongkar atau dimuat (di palka atau di dek kapal) tentunya akan mempengaruhi cepat atau lambatnya kapal dalam melaksanakan kegiatan bongkar atau muat.
2. Peralatan bongkar muat yang digunakan
Seperti yang telah Penulis kemukakan di atas, terdapat tiga jenis alat bongkar muat *Container*, yaitu *Gantry Crane*, *Shore Crane* dan *Ship's Crane* yang memiliki kecepatan dan kapasitas yang berbeda-beda.
3. Pekerja atau bongkar muat yang terkait
Dalam hal penataan muatan di dalam palka, maka keterampilan buruh (tenaga kerja bongkar muat) memegang peranan yang penting.
4. Sistem dan prosedur yang dipakai
Sistem dan prosedur pemuatan atau pembongkaran harus dilakukan sesuai dengan rencana yang dibuat sebelum kapal tiba.
5. Ketersediaan alat pendukung
Alat pendukung seperti *Forklift*, *Truck* & *Chassis* sangat vital keberadaannya dalam menunjang untuk mempercepat kegiatan

bongkar muat, sebab muatan dari kapal akan segera dipindahkan ke atas *Chassis* kemudian dibawa ke tempat penumpukan sementara (untuk diambil oleh penerimanya) atau sebaliknya.

Mengingat pentingnya kelancaran bongkar muat *Container* pada suatu pelabuhan, yang akhirnya akan meningkatkan produktivitas dan efisiensi bagi suatu pelabuhan dalam segi ekonomi, dan juga akan meningkatkan kesejahteraan dalam memberikan peluang untuk ketersediaan tenaga kerja yang terampil, maka judul yang penulis angkat dalam penelitian ini adalah "***Optimalisasi Bongkar Muat Container Oleh PT. Djakarta Lloyd (Persero) di Pelabuhan Makassar***".

B. Rumusan masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah ditemukan tersebut di atas, maka penulisan merumuskan masalah sebagai berikut:

1. Faktor Faktor apa saja yang menghambat Optimalisasi Bongkar Muat *Container* Oleh PT. Djakarta Lloyd (Persero) di Pelabuhan Makassar?
2. Upaya apa saja yang di lakukan agar proses bongkar muat *container* oleh PT. Djakarta Lloyd di pelabuhan Makassar berjalan optimal?

C. Tujuan Penelitian

Dalam penelitian ini ada beberapa tujuan yang hendak penulis capai. Adapun tujuan-tujuan tersebut dalah sebagai berikut :

1. Uktuk mengetahui faktor faktor apa saja yang menghambat Optimalisasi Bongkar Muat *Container* Oleh PT. Djakarta Lloyd (Persero) di Pelabuhan Makassar.
2. Untuk mengetahui upaya apa saja yang di lakukan agar proses bongkar muat *container* oleh PT. Djakarta Lloyd di pelabuhan Makassar berjalan optimal.

D. Manfaat penelitian

Manfaat yang dapat penulis ambil dalam penelitian.

1. Manfaat Praktis
 - a. Untuk mengetahui kegiatan bongkar muat perusahaan pelayaran.
 - b. Melatih penulis untuk menyusun hasil pemikiran dan hasil penelitian dalam bidang bongkar muat.
 - c. Sebagai alternatif jika ada kendala pada pelaksanaan pelayanan bongkar muat di PT. Djakarta Lloyd (Persero).
2. Manfaat Teoritis
 - a. Menambah perbendaharaan karya ilmiah dikalangan Taruna Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, khususnya program studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK).
 - b. Memberi sumbangan pemikiran umumnya di dalam ruang lingkup kepelabuhanan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. *Container*

1. Pengertian *Container*

Menurut Capt. R. P. Suyono (*Shipping, Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut, Edisi Ketiga 2005* ; halaman 263), Peti Kemas (*Container*) adalah satu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali, dipergunakan untuk menyimpan dan sekaligus mengangkut muatan yang ada di dalamnya.

Sedangkan menurut *INTERNATIONAL STANDARD ORGANIZATION (ISO)* menetapkan definisi Peti Kemas atau *Container* adalah sebagai berikut :

Sebagai alat transportasi.

- a. Mempunyai sifat tetap, cukup kuat untuk dipergunakan berkali-kali.
- b. Dirancang khusus agar memenuhi syarat pengangkut barang, dengan lebih dari satu kali angkut, tanpa harus membongkar isinya atau muatannya.
- c. Dilengkapi dengan peralatan yang memungkinkan bongkar muat (*Ready Handling*) terutama dari cara angkutan satu ke cara angkutan lainnya.
- d. Dirancang sedemikian rupa agar mudah mengisi dan mengosongkannya.
- e. Mempunyai ruang dalam (*Internal Volume*) satu (1) m³ (35,8 kaki kubik) atau lebih.

Dari kedua pendapat tersebut, penulis menyimpulkan bahwa Peti Kemas atau *Container* merupakan sarana untuk barang-barang yang akan dikirim atau diterima dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan media kapal *Container*.

2. Kapal *Container*

Menurut Subandi (Manajemen Peti kemas 1992 ; halaman 68), Kapal *Container* adalah kapal yang dibuat secara khusus untuk mengangkut peti kemas. Ruangan muatan kapal ini dilengkapi dengan *Cell-Cell* yang pada keempat sudut *Cell* tersebut diberi *Guides* (pemandu) untuk memudahkan masuk dan keluarnya peti kemas.

Menurut Capt. R. P. Suyono (*Shipping*, Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut, Edisi Ketiga 2005 ; halaman 127), Kapal *Container* dapat digolongkan menjadi 2 (dua) jenis, yaitu:

- a. Kapal *Full Container*, yaitu kapal ini dibuat untuk mengangkut peti kemas. Oleh karena itu, kapal ini bisa mempunyai alat bongkar atau muat sendiri (*Ship's Crane*) dan dapat juga memakai *Shore Crane* dan *Gantry Crane* dari darat untuk memuat dan membongkar peti kemas.
- b. Kapal *Semi Container*, yaitu kapal yang dapat digunakan untuk *Container* bersama-sama dengan *General Cargo* atau muatan-muatan yang tidak dimasukkan di dalam peti kemas. Jadi tipe kapal ini tidak dipasang "*Cell Guide*", sehingga penempatan *Container* dapat diatur sesuai dengan perencanaan atau *Stowage Plan* muatan dari Muallim I.

3. Terminal Peti Kemas

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, yang dimaksud dengan Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan 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 keamanan.

Di pelabuhan Makassar, kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal dilakukan di 2 (dua) jenis terminal, yakni :

a. Terminal Konvensional

Terminal konvensional adalah terminal untuk melayani kegiatan bongkar muat kargo umum, barang curah kering dan barang curah cair. Di terminal konvensional juga bisa juga dilakukan bongkar muat peti kemas terutama muatan antar pulau dengan menggunakan peralatan bongkar muat dari kapal atau dari pihak lain.

b. Terminal Peti Kemas

Terminal peti kemas yang dilengkapi dengan peralatan peti kemas modern seperti *Container Crane (Gantry Crane)*. Selain itu terminal ini juga dilengkapi dengan peralatan untuk penanganan bongkar muat dan transportasi peti kemas seperti *Transtainer, Forklift, Crane, Toploader, Sideloader, Trailer* dan lain-lain.

Terminal peti kemas yang berlokasi di pelabuhan adalah fasilitas dimana tempat yang memungkinkan kapal melakukan kegiatan bongkar muat peti kemas secara efisien. Artinya tarif bongkar muat adalah kompetitif, jumlah tenaga kerja yang dipakai sedikit dan waktu bongkar muat lebih cepat.

B. Bongkar Muat

1. Pengertian Bongkar Muat

Menurut Drs. Herry Gianto M.Sc – Capt. Arso Martopo (Pengoperasian Pelabuhan Laut 1990 ; halaman 30), kegiatan bongkar muat peti kemas di kapal lazim disebut sebagai *Stevedoring*. *Stevedoring* atau bongkar muat adalah jasa pelayanan membongkar dari/ke kapal, dermaga, tongkang, truk atau muat dari/ke dermaga, tongkang, truk/ke dalam palka dengan menggunakan derek kapal atau yang lain.

Sedangkan menurut Capt. R. P. Suyono (*Shipping, Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut, Edisi Ketiga 2005 ; halaman 310*), Bongkar Muat atau *Stevedoring* adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/tongkang/truk atau memuat barang dari dermaga/tongkang/truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka kapal, dengan menggunakan derek kapal, derek darat atau alat bantu pemuatan lainnya. Orang yang bertugas mengurus bongkar muat kapal disebut sebagai *Stevedore*. *Stevedore* yang bertugas di atas kapal disebut sebagai *Stevedore* kapal, sedangkan *Stevedore* yang bertugas di darat disebut sebagai *Quay Supervisor*.

2. Proses Kegiatan Bongkar Muat

Menurut Suranto, SE (Manajemen Operasional Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Serta Prosedur Impor Barang 2004) ; halaman 74-75), proses kegiatan bongkar muat barang akan diuraikan sebagai berikut :

a. Kegiatan bongkar

Kegiatan bongkar barang, prosesnya adalah sebagai berikut :

- 1) Mempersiapkan muatan ke dalam palka, yakni membongkar tumpukan muatan dan mengangkutnya ke lokasi mulut palka (*Hatch Square*) dan menyusunnya serta mengaitkan ganco muatan ke barang tersebut.
- 2) Mengangkat muatan serta menurunkannya di dermaga atau kendaraan yang tersedia.
- 3) Melepaskan *Sling* dari ganco muatan tersebut.
- 4) Mengeluarkan susunan muatan dari *Sling* atau jala-jala kemudian ganco muatan kembali ke palka untuk pengangkutan barang selanjutnya.

Kegiatan ini disebut sebagai satu siklus (*One Hook Cycle*).

b. Kegiatan muat

Kegiatan operasi pemuatan (*Loading Cargo*) melalui proses sebagai berikut :

- 1) Persiapan dan pengaitan *Sling* jala-jala muatan di lambung kapal di dermaga.
- 2) Muatan diangkat dan dimasukkan ke dalam palka.
- 3) Melepas *Sling* dan jala-jala muatan.
- 4) Menyusun barang di dalam palka sambil mengembalikan ganco muatan ke dermaga untuk operasi selanjutnya.

Kegiatan yang berulang-ulang ini disebut *Hook Cycle*. Satu siklus *Hook* adalah dimulai dari mengaitkan ganco ke muatan di dalam palka kapal kemudian mengangkat barang tersebut ke dermaga, lalu ganco dilepaskan dan seterusnya ganco kembali ke dalam palka untuk operasi selanjutnya. *Hook Cycle Time* adalah waktu yang diperlukan dalam proses memindahkan barang dari palka ke dermaga dalam satu siklus.

3. Faktor yang Berpengaruh Terhadap Bongkar Muat

Kecepatan bongkar muat suatu kapal sangat ditentukan oleh fasilitas bongkar muat, prosedur, muatan, serta tenaga yang berkaitan dengan bongkar muat sehingga biaya yang dikeluarkan akan berpengaruh. Peningkatan kecepatan bongkar muat atau *Troughput* akan mengakibatkan penurunan pada setiap komponen biaya.

4. Kemacetan Bongkar Muat

Sebab-sebab sering terjadinya kemacetan pada proses kegiatan bongkar muat kapal milik PT. Djakarta Lloyd (1Persero) di Pelabuhan Makassar adalah sebagai berikut :

- a. Kelambatan pekerja di dalam palka sehingga kran/derek dalam pengoperasiannya menjadi lambat.
- b. Kekurangan alat dalam membongkar atau memuat muatan bila

kran kapal mengalami kerusakan (kran darat, *Forklift*).

- c. Kerusakan *Winch*/derek/crane kapal dan tidak tersedianya crane darat.
 - d. Kekurangan kendaraan angkutan (*Waiting Truck*) pada kegiatan bongkar muat secara langsung.
 - e. Sering menunggu muatan yang akan di muat dikarenakan sering terjadinya kemacetan dalam transportasi tersebut mengingat letak wilayah Pelabuhan Makassar berada di Kota Makassar yang sarat akan kemacetan.
 - f. Kurangnya pengawasan dalam kegiatan bongkar muat.
 - g. Birokrasi yang panjang dalam hubungannya dengan penanganan muatan.
5. Peralatan yang Digunakan

Berkaitan dengan pelaksanaan bongkar muat pada kapal *Container*, telah disiapkan peralatan yang mendukung untuk memindahkan *Container* dari darat (dermaga) ke kapal atau sebaliknya.

Peralatan yang biasa dipakai oleh kapal peti kemas dititikberatkan kepada kapasitas angkut dari peralatan tersebut harus minimal dengan SWL 45 Ton untuk peti kemas isi ukuran 40 *Footer* atau SWL 25 Ton untuk peti kemas ukuran 20 *Footer*.

Alat-alat bongkar muat yang dapat dipergunakan untuk memindahkan peti kemas dalam kegiatan *Stevedoring* yaitu :

- a. Kran Kapal (*Ship's Crane*), yaitu kran yang dipasang dan berada di atas kapal serta kran kapal ini merupakan alat mekanis untuk melayani pekerjaan bongkar muat muatan ringan yang dikemas pada kegiatan *Stevedoring*.
- b. *Gantry Crane*, yaitu kran khusus untuk melayani pekerjaan bongkar muat peti kemas, kran ini berbentuk portal dimana operatornya ditempatkan di dalam sebuah gondola yang digantungkan dibawah portal tersebut dan bergerak maju mundur

ke kapal dan ke dermaga sesuai dengan kebutuhan.

- c. Kran Darat (*Shore Crane*), adalah alat mekanis untuk memindahkan barang atau peti kemas dari dermaga ke kapal dan atau sebaliknya serta dapat melayani pekerjaan bongkar muat muatan ringan dan berat yang dikemas pada kegiatan *Stevedoring*. Alat ini dapat berjalan di sepanjang dermaga karena berdiri di atas kaki yang beroda, di atas rel atau dengan ban.
 - d. Sling, adalah sebuah tali/kawat yang dipergunakan untuk mengangkat atau menghibob barang.
 - e. Spreader, adalah kerangka untuk mengangkat *Container* dari atas dengan bantuan sling.
6. Keuntungan dan Kelemahan Alat Bongkar Muat

Terdapat beberapa keuntungan dan kelemahan dalam setiap penggunaan alat bongkar muat dari dermaga ke kapal dan atau sebaliknya, diantaranya adalah sebagai berikut :

a. Kran kapal(*Ship's Crane*)

Keuntungan :

- 1) Dapat dioperasikan setiap saat pada kegiatan bongkar muatnya.
- 2) Biaya bongkar muat di pelabuhan yang dikeluarkan oleh kapal tersebut akan lebih sedikit karena menggunakan kran kapal tersendiri.
- 3) Dapat melayani 2 pintu palka kapal yang berdekatan karena dapat berputar $\pm 180^{\circ}$ melalui sumbunya.

Kelemahan :

- 1) Terbatas ketinggiannya untuk mengangkat barang pada proses kegiatan bongkar muat.
- 2) Sering terjadinya kerusakan dikarenakan penggunaan pengangkutan oleh kran kapal melebihi berat (SWL) yang telah ditentukan.
- 3) Sistem kerja yang lambat karena sangat tergantung pada

aba-aba *Pilot* dalam kegiatan bongkar muatnya.

b. *Gantry Crane*

Keuntungan :

- 1) Proses kegiatan bongkar muatnya dapat dilakukan dengan cepat dan sistematis.
- 2) Tidak adanya tenaga kerja bongkar muat yang digunakan, dikarenakan hanya pada satu orang operator *Gantry Crane* saja yang mengoperasikannya.
- 3) Lebih luas jarak pengambilan peti kemas dalam kegiatan bongkar muatnya atas barang tersebut.

Kelemahan :

- 1) Perawatan dari alat tersebut sangat susah dan terjangkau mahal.
- 2) Diperlukan operator dengan kemampuan dan keahlian yang lebih tinggi, lebih berpengalaman serta pelatihan yang berkaitan dengan penggunaan alat tersebut.
- 3) Biaya untuk menggunakan *Gantry Crane* lebih mahal dibandingkan dengan memakai kran darat dan kran kapal tersendiri.

c. Kran Darat (*Shore Crane*)

Keuntungan :

- 1) Kekuatan dalam mengangkat barang lebih besar dibandingkan dengan kran kapal dan *Gantry Crane* pada umumnya.
- 2) Dapat dipindahkan sesuai dengan posisi kapal.
- 3) Dapat dipakai secara tiba-tiba apabila kran kapal mengalami kerusakan.

Kelemahan :

- 1) Terbatasnya persediaan untuk penyewaan kran darat.
- 2) Dibutuhkan banyak tenaga kerja bongkar muat untuk mendukung proses kegiatan bongkar muat tersebut.

- 3) Sistem kerja yang lambat karena ruang operator tertutup oleh badan kapal dan sangat tergantung pada aba-aba *Pilot* dalam kegiatan bongkar muatnya.

7. Komponen Utama Dalam Bongkar Muat

Proses Pelaksanaan kegiatan bongkar muat *Container* mempunyai tiga (3) komponen utama yang sangat penting di dalam area kerja bongkar muat di pelabuhan, antara lain yaitu :

a. *Stevedoring*

Yaitu kegiatan bongkar muat *Container* dari sisi lambung kapal di dermaga menuju palka kapal dan atau sebaliknya dengan menggunakan kran kapal, kran darat atau alat bongkar muat yang lainnya.

b. *Haulage Trucking*

Yaitu kegiatan memindahkan, membawa, dan mengangkut *Container* dari lapangan penumpukan (*Container Yard*) di dalam area pelabuhan menuju sisi lambung kapal di dermaga tempat tambatnya kapal dan atau sebaliknya dengan menggunakan kendaraan *Trailer* atau yang sejenis.

c. *Lift On/Off*

Yaitu kegiatan menaikkan atau menurunkan *Container* dari *Trailer* yang berada di lapangan penumpukan, menaruh, menumpuk serta menyusunnya di lapangan penumpukan (*Container Yard*) dan atau sebaliknya berdasarkan tempat susunan yang telah ditentukan.

8. Fasilitas Pendukung

Fasilitas pendukung yang menjadi faktor penentu kecepatan bongkar muat adalah sebagai berikut :

a. Jarak/tempat penumpukan

Jarak tempuh antara dermaga dengan gudang atau area penumpukan cukup jauh maka akan memperlambat proses penanganan barang setelah dibongkar atau dimuat dan

sebaliknya.

b. *Trucking* dan *Chassis*

Sering terjadi bahwa ketika melakukan kegiatan bongkar muat, suatu derek/kran berhenti pengoperasiannya dikarenakan keterlambatan dalam menunggu truk.

Berdasarkan jarak tempuh antara dermaga dengan area penumpukan, maka dibutuhkan jumlah truk yang ideal sehingga tidak akan terjadi keterlambatan dalam hal menunggu truk.

c. *Forklift*

Jenis *Forklift* ada bermacam-macam, yaitu sebagaiberikut:

- 1) *Forklift* ukuran 35 Ton, dapat digunakan untuk mengangkat peti kemas dari sisi lambung kapal ke *Chassis/Trailer-Trailer* dan atau sebaliknya dengan kemampuan mengangkat kurang dari 35 Ton.
- 2) *Forklift* ukuran 25 Ton, dapat digunakan untuk mengangkat peti kemas dari sisi lambung kapal ke *Chassis/Trailer-Trailer* dan atau sebaliknya serta alat ini biasa digunakan untuk mengangkat/menumpuk/menyusun peti kemas di dalam area lapangan penumpukan (*Container Yard*) dengan kemampuanmengangkat kurang dari 25 Ton.
- 3) *Forklift* ukuran 5 Ton, dapat digunakan untuk menyusun atau membongkar muatan dari dan atau ke dalam peti kemas (*Stuffing/Stripping*) di dalam area gudang penumpukan.

Forklift adalah alat yang paling banyak digunakan dan sering terjadinya waktu tidak aktif dalam penanganan muatan karena bahwa terjadinya ketersediaan *Forklift* akibat tidak tersedia atau kekurangan *Forklift* pada saat yang dibutuhkan.

9. Pelaksana Bongkar Muat

Di dalam menangani kegiatan operasi bongkar muat, faktor utama yang berpengaruh terhadap hasil yang dicapai adalah kualitas personil, dibutuhkan personil yang mampu membuat rencana kerja dengan baik dan benar. Dapat melaksanakan operasi bongkar muat dengan cepat, aman dengan menggunakan tenaga kerja maupun peralatan secara efektif sehingga bisa memperoleh hasil kerja yang memuaskan.

PT. Dharma Lautan Nusantara merupakan salah satu anak perusahaan dari PT. Djakarta Lloyd (Persero) yang bertindak sebagai pengelola terminal dengan kegiatan bongkar muat, pergudangan, pengangkutan dan penyerahan muatan pada pelabuhan-pelabuhan dimana kapal-kapal PT. Djakarta Lloyd (Persero) maupun kapal-kapal lainnya yang mana akan menyinggahi suatu pelabuhan yang dimaksud.

Menurut Literature *Manual* Operasional PT. Dharma Lautan Nusantara, beberapa faktor yang berpengaruh untuk bisa memperoleh hasil ini adalah :

a. Keterampilan yang cukup

Keterampilan yang diperlukan untuk menangani kegiatan bongkar muat adalah termasuk di dalamnya pengetahuan mengenai rangkaian penanganan barang dan masalahnya. Dimana bongkar muat barang adalah merupakan salah satu kegiatan dari suatu rangkaian kegiatan pengiriman atau penerimaan barang.

b. Memiliki pendidikan yang sesuai dengan peraturan dan perundangan-undangan yang berlaku, maka persyaratan yang juga merupakan kebutuhan dari PT. Dharma Lautan Nusantara adalah sebagai berikut :

- 1) Memiliki tenaga ahli bongkar muat berijazah MPB II atau

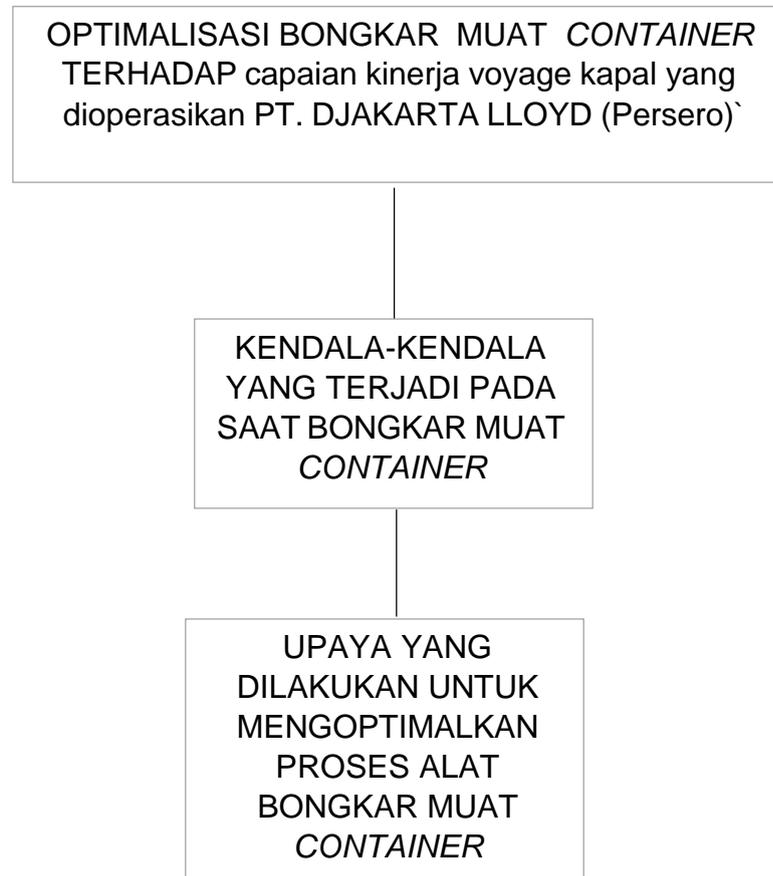
ANTII dengan pengalaman berlayar sekurang-kurangnya 3 tahun

- 2) Memiliki tenaga ahli bongkar muat berijazah Ahli Kepelabuhanan/Pelayaran Niaga tingkat Akademi (Diploma III atau Diploma IV) dengan pengalaman kerja sekurang-kurangnya 5 tahun.
- 3) Memiliki tenaga ahli pembukuan yang berijazah sekurang-kurangnya sebagai Sarjana Muda Akuntansi.
- 4) Kemampuan serta pengalaman kerja dari tenaga ahli bongkarmuat tersebut.

Pada setiap operasi bongkar muat, cara kerja yang diterapkan sangat berpengaruh terhadap biaya yang timbul. Mengingat biaya yang dibutuhkan untuk pemakaian tenaga kerja maupun peralatan sangat besar, maka perlunya dibuat analisa terhadap pekerjaan yang dilakukan sehingga bisa di evaluasi kembali untuk menentukan cara kerja yang lebih baik. Hal ini membutuhkan pengalaman kerja serta ditunjang dengan kemampuan personil di lapangan.

C. KERANGKA PIKIR

Gambar 2.1 Kerangka Pikir



D. Hipotesis

Berdasarkan rumusan masalah yang di kemukakan sebelumnya, penulis merumuskan, hipotesis dari penelitian ini adalah diduga bahwa bongkar muat *container* oleh PT. Djakarta Lloyd (Persero) di pelabuhan Makassar belum optimal.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Tempat dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di perusahaan pelayaran PT. Djakarta Lloyd (Persero) Pusat Jakarta dan pengamatan langsung kegiatan bongkar muat *Container* Oleh PT. Djakarta Lloyd (Persero) di Pelabuhan Makassar dengan waktu penelitian yang dilakukan Penulis selama melaksanakan Praktek Darat (PRADA) yaitu 11 (sebelas) bulan yang dimulai dari tanggal 13 Agustus 2020 sampai dengan 06 Juni 2021.

B. Metode Pengumpulan Data

Dalam penulisan skripsi ini penulis telah berhasil mengumpulkan data, informasi yang telah dialami selama melaksanakan penelitian yang didapatkan secara lengkap dan objektif agar dapat diolah dan disajikan untuk mendapatkan gambaran dan pandangan yang benar serta dapat dipertanggungjawabkan.

Adapun metode pengumpulan data yang Penulis gunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Metode Observasi (*Survey*)

Merupakan metode yang digunakan oleh Penulis untuk mendapatkan data yang diperoleh dari tempat penelitian perusahaan pelayaran PT. Djakarta Lloyd (Persero), dan pengamatan langsung kegiatan bongkar muat *Container* Oleh PT. Djakarta Lloyd (Persero) di Pelabuhan Makassar serta menganalisisnya berdasarkan teori yang relevan.

2. Metode Wawancara (*Interview*)

Merupakan metode yang digunakan oleh Penulis untuk mendapatkan data melalui wawancara langsung dengan orang yang mengetahui subjek penelitian

3. Metode Penelitian Pustaka (*Library Research*)

Merupakan metode yang digunakan oleh Penulis untuk mendapatkan data melalui studi kepustakaan, buku-buku, artikel dan literature-literature yang erat hubungannya dengan materi yang dibahas untuk memperoleh landasan teori yang akan digunakan untuk membahas masalah yang diteliti.

C. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek atau subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Populasi dalam penelitian ini adalah alat yang digunakan untuk bongkar muat *container* oleh PT. Djakarta Lloyd (Persero) di Pelabuhan Makassar

2. Sampel

Sampel adalah bagian dari populasi atau bagian dari karakteristik yang dimiliki oleh populasi. yang dimaksud dalam pengertian ini adalah *crane* kapal dan *crane* darat yang digunakan untuk bongkar muat *container* pada Kapal KM. Manado CJK III - 42 oleh PT. Djakarta Lloyd (Persero) di Pelabuhan Makassar.

D. Teknik Pengumpulan

Jenis data yang digunakan oleh penulis dalam penelitian ini terdiri atas :

1. Data kuantitatif, yaitu data yang diperoleh dalam bentuk angka-angka dan berasal dari tempat penelitian yang perlu diolah kembali.
2. Data kualitatif, yaitu data yang berbentuk penjelasan dan uraian yang diperoleh sehingga nantinya masih memerlukan pengolahan lebih lanjut.

E. Teknik Analisis Data

Analisis data dilakukan setelah proses pengumpulan data selesai. Analisis data merupakan pokok kegiatan penelitian yang bertujuan untuk menyederhanakan data ke dalam bentuk yang lebih mudah, membuktikan benar atau tidaknya hipotesis tersebut untuk dapat diterima atau ditolak, Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah "Analisis Kuantitatif".

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Perusahaan

Gagasan untuk mendirikan perusahaan pelayaran Samudera Djakarta Lloyd, dicetuskan oleh Pejuang Kemerdekaan Angkatan Laut IV di Tegal sebagai usaha mengisi kemerdekaan serta kedaulatan penuh yang telah dicapai bangsa Indonesia. Pada tanggal 18 Agustus 1950, gagasan tersebut terwujud dengan didirikannya NV. Djakarta Lloyd yang berkantor pusat pertama di Jalan Pintu Besar No. 18 Jakarta, Darwis Djamin sebagai pendiri, sekaligus beliau bertindak selaku Direktur Utama dan Mr. Boediarto Martoatmodjo sebagai Direktur. Pada awal kegiatannya, NV. Djakarta Lloyd mengoperasikan (2) dua buah kapal, yaitu SS. Djakarta Raya dan SS. Djatinegara. Pada 17 April 1961 melalui PP. No. 108/1961 status perusahaan berubah dari NV. Menjadi PN. (Perusahaan Negara), sekaligus Pemerintah menyerahkan 9 (sembilan) kapal baru (Ex. Rampasan Perang), perusahaan kemudian dapat berkembang dengan pesat, sehingga sampai dengan periode 1970, PN. Djakarta Lloyd mengoperasikan 22 (dua puluh dua). Berdasarkan peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 20 tahun 1974, Djakarta Lloyd kemudian berubah statusnya menjadi perusahaan Persero dengan nama PT. Pelayaran Samudera Djakarta Lloyd. Tapi dengan keluarnya *Scrapping* untuk kapal-kapal tua, maka kapal-kapal tersebut kemudian di *Scrap* secara bertahap di awal tahun 1980 dan Pemerintah meremajakan Armada milik PT. Pelayaran Samudera Djakarta Lloyd (Persero) dengan membuat 8 (delapan) kapal baru yaitu ; 5 (lima) kapal *Semi Container* dan 3 (tiga) kapal *Full Container*. Kemudian dengan akte notaris H. Zawir Simon, SH., di Jakarta No. 123 tanggal 29 Desember 1987 diubah dari perusahaan PT. Persero Pelayaran Samudera Djakarta Lloyd menjadi PT. Djakarta Lloyd (Persero). Setelah tahun 1980, 8 (delapan) unit kapal

tersebut sudah mulai tidak ekonomis lagi dan pada tahun 1995, 2 unit kapal *Semi Container* dijual, sehingga sampai dengan tahun 1996 perusahaan hanya mengoperasikan 6 unit kapal. Kemudian dengan bantuan Pemerintah 55 % (lima puluh lima persen) dan dari PT. Djakarta Lloyd (Persero) sendiri 45 % (empat puluh lima persen) mulai akhir 1997 sampai dengan akhir 1998 PT. Djakarta Lloyd (Persero) mendapatkan 9 (sembilan) unit kapal baru tipe Caraka Jaya Niaga III dengan kapasitas masing-masing 208 TEUs atau 4180 DWT yang dioperasikan untuk melayani pelayaran intersuler dan Samudera dekat, serta pada tahun 2000/2001 dengan bantuan Pemerintah 85 % (delapan puluh lima persen) dan dari PT. Djakarta Lloyd (Persero) 15 % (lima belas persen) juga mulai mengoperasikan kapal Tipe Palwo Buwono yang berjumlah 2 (dua) unit yang berkapasitas 1600 TEUs atau 26.200DWT dan 3 (tiga) unit yang berkapasitas 400 TEUs atau 5700 DWT.

PT. Djakarta Lloyd (Persero) saat ini adalah salah satu Perusahaan Pelayaran Samudera yang ikut menunjang pembangunan nasional di bidang transportasi laut dan ikut berperan untuk membawa muatan ekspor ke seluruh wilayah Indonesia kegiatan-kegiatan tersebut dilakukan dalam kompetisi dunia pelayaran, dimana pelayanan merupakan dasar utama serta ketangguhan manajemen merupakan faktor utama untuk dapat bertahan.

B. Organisasi dan Manajemen Perusahaan

1. Organisasi Perusahaan

PT. Djakarta Lloyd (Persero) adalah suatu Perusahaan Pelayaran Samudera yang berbentuk Persero (PT) dengan pemegang saham utama adalah Pemerintah. Para anggota Dewan Komisaris dan Dewan Direksi ditentukan oleh Menteri Keuangan selaku pemegang saham serta dikendalikan oleh MENEGBUMN selaku pemegang saham. Sejak tanggal 1 Januari 1981 dengan Surat Keputusan Direktur Utama PT. Djakarta Lloyd (Persero) No.

84/Org/Dirut/1980, telah dilakukan suatu pembaharuan organisasi untuk penyempurnaan dan pengembangan organisasi yang telah ada. Hal ini dijalankan agar dapat membantu terwujudnya tujuan organisasi dan tata cara kerja yang dapat digunakan sebagai wadah untuk menampung dan melaksanakan tugas kewajiban perusahaan dengan sebaik-baiknya.

Pada tanggal 1 November 2001, dengan keputusan Direktur Utama PT. Djakarta Lloyd (Persero) No. Dirut 279/LT.101/DL-2001, dilakukan re-organisasi dimana anggota Direksi sebagai berikut :

a. Direktur Usaha

Memiliki tugas pokok sebagai berikut :

Menyediakan, mengisi dan menjual ruangan kapal untuk muatan masuk dan keluar, mengatur pengoperasian kapal sesuai jadwal, menyelenggarakan logistik muatan, dan penggunaan *Container*, mengageni kapal asing dan membina cabang-cabang. Dalam menjalankan tugasnya, Direktur Usaha dibantu oleh beberapa divisi yaitu sebagai berikut :

1) Divisi *Traffic* dan *Container*

Bertugas untuk merencanakan operasi kapal-kapal milik maupun bukan milik secara komersial, memperhatikan kebutuhan pemakai jasa, mengelola kegiatan, menyelenggarakan logistik muatan dan pengoperasian *Container* milik maupun sewa secara komersial.

2) Divisi Keagenan

Bertugas untuk menyelenggarakan keagenan kapal-kapal bukan milik dengan status *Liner* dan *Tramper*.

3) Divisi Pemasaran

Bertugas untuk menyelenggarakan kegiatan pemasaran jasa angkutan kapal laut yang meliputi *Canvassing*, *Marketing*, Strategi, melobi dengan relasi, negosiasi *Freight*, analisa pasar dan sebagainya.

b. Direktur Armada

Merencanakan, mengelola, mengendalikan dan melakukan pembinaan pelaksanaan kegiatan pemeliharaan dan perbaikan kapal, mengatur/mengatasi permasalahan yang berhubungan dengan *Crew*, melengkapi perbekalan kapal serta mengatur keselamatan pelayaran sesuai dengan Konvensi Internasional. Di dalam menjalankan tugasnya, Direktur Armada dibantu oleh beberapa Kepala Divisi, yaitu :

1) Divisi Nautika

Bertugas untuk menjamin kapal berlayar dalam kondisi layak laut, menyusun formasi personalia kapal, menyelenggarakan pendidikan pegawai laut, mengawasi keselamatan kapal dan mengatur agar setiap kapal memenuhi ketentuan ISM Code.

2) Divisi Teknik

Bertugas untuk merencanakan, menyiapkan, menyelenggarakan perawatan dan perbaikan mesin, perlengkapan kapal serta mengawasi anggaran *Ship Daily Cost* (Biaya Harian Kapal) termasuk laporannya.

3) Divisi Pengadaan

Bertugas untuk menyediakan segala kebutuhan *Supply* barang baik untuk keperluan pelayaran dan untuk keperluan masing-masing divisi termasuk *Bunker*.

c. Direktur Keuangan

Mempunyai tugas pokok mengelola, mengendalikan, membina serta mengawasi pelaksanaan kegiatan dan berbagai pekerjaan di bidang anggaran/verifikasi, administrasi keuangan, akuntansi keuangan. Dalam tugas ini, Direktur Keuangan dibantu oleh beberapa divisi, yaitu :

1) Divisi Perbendaharaan

Bertugas untuk melaksanakan kegiatan pengaturan keuangan di dalam dan luar negeri, serta melakukan penagihan dan pembayaran.

2) Divisi Akuntansi

Bertugas untuk melaksanakan kegiatan pembukuan, rekonsiliasi hutang piutang, dan menerbitkan laporan keuangan.

3) Divisi Verifikasi dan Anggaran

Bertugas untuk melaksanakan kegiatan, penyusunan anggaran dan pelaporan kegiatan perusahaan secara periodik serta melaksanakan tugas verifikasi dari seluruh pendapatan *Freight* dan *Disbursement*.

d. Direktur Personalia dan Umum

Menyelenggarakan dan melaksanakan administrasi umum/personalia dan yang berhubungan dengan masalah hukum dan asuransi/klaim. Direktur Personalia dan Umum membawahi 3 (tiga) divisi, yaitu :

1) Divisi Hukum, Klaim dan Asuransi

Bertugas untuk mengelola pelayanan hukum, melaksanakan pencegahan dan penyelesaian klaim serta mengatur penyelenggaraan asuransi *Hull & Machinery* dan *Protecting & Insurance Club*.

2) Divisi Sumber Daya Manusia (SDM)

Bertugas untuk merencanakan dan melaksanakan pengelolaan SDM, administrasi SDM, pengembangan SDM termasuk bidang kesejahteraan dan kesehatan.

3) Divisi Sekretariat

Melakukan kegiatan administrasi/penata usahaan, kesekretariatan umum, HUMAS, rumah tangga termasuk sistem pelaporan, dokumentasi dan *Filling* surat menyurat. Dengan adanya re-organisasi secara menyeluruh, diharapkan kinerja perusahaan dapat ditingkatkan.

Berikut ini penulis sajikan gambar struktur organisasi PT. Djakarta Lloyd (Persero) :

2. Manajemen Perusahaan

- a. Pola dasar pengelolaan perusahaan dijalankan dengan mengikuti prinsip-prinsip manajemen yang lazim. Dalam bagan organisasi di atas, terdapat prinsip-prinsip sebagai berikut :
 - 1) Prinsip pembagian kerja (*Division of Work*).
 - 2) Prinsip wewenang dan tanggung jawab (*Authority And Responsibility*).
 - 3) Prinsip kesatuan komando/Pemerintah (*Unity of Command*).
 - 4) Prinsip koordinasi, integrasi dan sinkronisasi (KIS).
 - 5) Prinsip tertib dan disiplin.
 - 6) Prinsip semangat kesatuan atau semangat korps.
 - 7) Prinsip keadilan dan kejujuran.
- b. Karakteristik organisasi, adalah diversifikasi usaha-usaha yang dibentuk suatu Djakarta Lloyd Group sebagai gabungan dari usaha-usaha sampingan, yaitu :
 - 1) PT. Daya Laut Utama bergerak di bidang usaha perawatan dan perbaikan kapal.
 - 2) PT. Dharma Lautan Nusantara yang merupakan salah satu anak perusahaan dari PT. Djakarta Lloyd (Persero) yang bertindak sebagai pengelola terminal dengan kegiatan bongkar muat,

pergudangan, pengangkutan dan penyerahan muatan pada pelabuhan-pelabuhan dimana kapal-kapal PT. Djakarta Lloyd (Persero) maupun kapal-kapal lainnya yang akan menyinggahi pelabuhan tersebut.

Tingkat kegiatan didasarkan pada skala prioritas yang ditetapkan dalam anggaran dasar yang telah disahkan oleh Dewan Komisaris. Agar dapat menampung kemungkinan perubahan atas kebijaksanaan Pemerintah dalam pembinaan terminal menjadi usaha yang terpisah dari usaha pelayaran, maka kegiatan terminal pada cabang-cabang dikelola oleh anak perusahaan, yaitu PT. Dharma Lautan Nusantara bergerak di bidang usaha bongkar muat Untuk pengawasan dan pengecekan kegiatan-kegiatan operasional Direktur Utama mengkoordinir rapat-rapat, yaitu :

- a) Rapat Direksi, dihadiri oleh Direktur Utama.
- b) Rapat Operasional dihadiri oleh Direktur, Kepala Divisi dan Kepala Bagian yang bersangkutan.

C. Kegiatan Perusahaan

PT. Djakarta Lloyd (Persero) mempunyai Kantor Pusat di Jakarta, dengan 12 (dua belas) Kantor Cabang Dalam Negeri Sesuai dengan Akte Pendiri, perusahaan mengadakan kegiatan-kegiatan sebagai berikut :

1. Bertindak sebagai Agen Perusahaan Pelayaran (*Agent*) dari perusahaan pelayaran luar negeri (Keagenan Kapal Asing).
Untuk menambah pendapatan perusahaan dari mengoperasikan kapal-kapal milik dan kapal-kapal bukan milik (*Charter*), PT. Djakarta Lloyd (Persero).

Untuk menunjang kegiatan ini, perusahaan di dalam organisasinya mempunyai Divisi Keagenan untuk melayani kapal-kapal asing dengan mengadakan Kontrak Kerja (*Agency Contract*). Kegiatan keagenan kapal-kapal asing ini meliputi :

- a. Pelayanan kapal di pelabuhan (*Husbanding*).
- b. Mencari muatan untuk kapal-kapal yang di ageni (*Cargo Canvassing*).

2. Melakukan Usaha Cabang

PT. Djakarta Lloyd (Persero) dalam usaha untuk menambah pendapatan dari kegiatan utama, juga melakukan kegiatan usaha cabang, meliputi kegiatan :

Pelayanan Muatan (*Cargo Services*), meliputi :

- a. Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL).
- b. *Haulage Trucking*.
- c. *Depot Container Services*.
- d. *Transshipment Services*.

Agar usaha cabang ini dapat berjalan dengan baik dalam menghadapi pesaing-pesaingnya, setiap cabang yang terlibat dalam kegiatan ini bekerja sama dengan anak perusahaan, sehingga *Margin Profit* yang akan di dapat adalah cukup baik untuk menambah pendapatan utama.

D. Analisa Masalah

Berdasarkan hasil pengumpulan data yang diperoleh dari PT. Djakarta Lloyd (Persero) Kantor Pusat, maka dalam hal ini Penulis akan menyampaikan data analisis penggunaan alat bongkar muat khususnya pada kapal *Semi Container* milik PT. Djakarta Lloyd (Persero) yaitu KM. Manado CJN III - 42 di Pelabuhan Makassar dalam kurun waktu 2017 - 2021.

Melalui hasil wawancara yang Penulis lakukan dengan beberapa pegawai terkait pada bidang bongkar muat dari atau ke kapal-kapal PT. Djakarta Lloyd (Persero) dapat diperoleh keterangan bahwa tingkat bongkar muat kapal-kapal *Container* milik PT. Djakarta Lloyd (Persero) apabila menggunakan kran kapal (*Ship's Crane*) menghasilkan kurang lebih 8 TEUs Per Jam, dan apabila bongkar muat dilakukan dengan menggunakan kran darat (*Shore Crane*) menghasilkan kurang lebih 5 TEUs Per Jam.

Kemudian hasil tersebut dikaitkan dengan realitas tingkat pelaksanaan bongkar muat KM. Manado CJNI – 42 PT. Djakarta Lloyd (Persero) juga memiliki hasil yang sama, yaitu antara hasil wawancara dan pengolahan data melalui studi pustaka.

Berikut adalah hasil pengolahan data yang dilakukan Penulis yang dibuat dalam bentuk tabel :

Tabel 4.1 Tingkat Produktivitas Pelaksanaan Bongkar Muat (*Crane Hour Capacity*) di Pelabuhan Makassar KM. Manado CJN III– 5 Tahun 2017 – 2021

No	Waktu	Muatan Yang Dibongkar/ Dimuat (TEUs) Dengan Alat Yang Digunakan		Waktu B/M Dengan Alat B/M Yang Digunakan		Tingkat CHC (TEUs/Jam)	
		Kran Kapal	Kran Darat	Kran Kapal	Kran Darat	Kran Kapal	Kran Darat
1	Semester I – 2017	2594	616	315:52	130:45	8	5
2	Semester II – 2018	731	1224	79:00	346:59	9	6
3	Semester I – 2019	661	1144	83:05	229:55	8	5
4	Semester II – 2020	830	420	97:15	168:05	9	2
5	Semester I – 2021	154	584	19:10	125:23	8	5
TOTAL		4970	3988	594:22	1001:07	8.4	4.6

Sumber Data : PT. Djakarta Lloyd (Persero) Divisi Nautika

Terlihat pada tabel di atas semester I tahun 2019 sampai semester I tahun 2020 di dalam pelaksanaan bongkar muat KM. Manado CJK III – 42 dengan menggunakan kran kapal selalu diselingi dengan kran darat, hal ini terjadi karena kran kapal selalu mengalami kerusakan pada saat melaksanakan bongkar muat. Selama kurun waktu semester I tahun 2019 sampai dengan semester I tahun 2021 jumlah muatan adalah 8958 TEUs, namun yang berhasil dibongkar atau dimuat dengan menggunakan kran kapal adalah 4970 TEUs dengan total waktu bongkar muat selama 594:22 Jam, selebihnya dibongkar atau dimuat dengan menggunakan kran darat yaitu 3988 TEUs dengan total waktu bongkar muat selama 1001:07 Jam. Dengan adanya kerusakan kran kapal tentunya akan memperlambat pelaksanaan bongkar muat, karena kecepatan kran kapal jauh lebih baik apabila dibandingkan dengan kran darat, yaitu 8 TEUs Per Jam untuk kran kapal sedangkan 5 TEUs Per Jam untuk kran darat.

Berdasarkan hal tersebut di atas, Penulis menyampaikan seberapa besar tingkat penggunaan alat bongkar muat sebagai ukuran mengetahui produktivitas bongkar muat kapal di Pelabuhan Makassar.

Untuk lebih lanjut, Penulis meneliti seberapa besar tingkat penggunaan kran kapal dibandingkan dengan penggunaan kran darat dalam pelaksanaan bongkar muatnya di Pelabuhan Makassar Adapun analisisnya adalah sebagai berikut :

1. Analisa Penggunaan Alat Bongkar Muat Kran Kapal Dan Kran Darat

Tabel 4.2 Perbandingan Bongkar Muat Dengan Kran Kapal & Kran DaratKM. Manado CJN III – 42 Semester I – 2017 &2019

Waktu	2017		2019	
	Kran Kapal	Kran Darat	Kran Kapal	Kran Darat
Semester I	2594 TEUs	616 TEUs	661 TEUs	1144 TEUs

Sumber Data : Hasil Pengolahan Data

Berdasarkan tabel di atas, terlihat bahwa pada semester I tahun 2017 dan 2019 terdapat penurunan penggunaan alat bongkar muat kran kapal, yaitu pada semester I – 2017 melakukan bongkar muat 2594 TEUs dan semester I – 2019 hanya melakukan bongkar muat sebanyak 661 TEUs.

Lain halnya dengan alat bongkar muat kran darat mengalami peningkatan, yaitu 661 TEUs pada semester I – 2017 dan 1144 TEUs pada semester I – 2020.

Tabel 4.3 Perbandingan Bongkar Muat Dengan Kran Kapal & Kran DaratKM. Manado CJN III – 42 Semester II – 2018 & 2020

Waktu	2018		2020	
	Kran Kapal	Kran Darat	Kran Kapal	Kran Darat
Semester II	731 TEUs	1224 TEUs	830 TEUs	420 TEUs

Sumber Data : Hasil Pengolahan Data

Dari tabel di atas terlihat bahwa pada semester II tahun 2018 dan 2020 terdapat peningkatan penggunaan alat bongkar muat kran kapal, yaitu pada semester II – 2018 melakukan bongkar muat sebanyak 731 TEUs dan pada semester II – 2020 melakukan bongkar muat sebanyak 830 TEUs.

Akan tetapi dengan alat bongkar muat kran darat mengalami penurunan yaitu 1224 TEUs pada semester II – 2018 dan 420 TEUs pada semester II – 2020.

Tabel 4.4 Perbandingan Bongkar Muat Dengan Kran Kapal & Kran Darat KM. Manado CJNI – 42 Semester I – 2019 & 2021

Waktu	2019		2021	
	Kran Kapal	Kran Darat	Kran Kapal	Kran Darat
Semester I	661 TEUs	1144 TEUs	154 TEUs	584 TEUs

Sumber Data : Hasil Pengolahan Data

Tabel di atas menunjukkan bahwa pada semester I – 2019 dan 2021 terdapat penurunan penggunaan alat bongkar muat kran kapal, yaitu pada semester I – 2019 melakukan bongkar muat sebanyak 661 TEUs dan pada semester I tahun 2021 hanya melakukan bongkar muat sebanyak 154 TEUs. Lain halnya dengan alat bongkar muat kran darat mengalami penurunan yaitu 1144 TEUs pada semester I – 2019 dan 584 TEUs pada semester I – 2021.

Berdasarkan analisis di atas, Penulis dapat menyimpulkan adanya kondisi yang tidak mendukung dari peralatan bongkar muat KM. Manado CJNI – 42 sehingga tidak menjamin pada setiap kedatangan KM. Manado CJNI – 42 di Pelabuhan Makassar untuk melakukan bongkar muatnya selalu menggunakan kran kapal, karena terlihat di setiap kapal melakukan bongkar muatnya selalu diselingi dengan kran darat. Ini disebabkan karena kondisi dari kran kapal tersebut selalu mengalami kerusakan teknis, yang akhirnya digunakan kran darat agar kapal tidak terlalu lama berada di Pelabuhan Makassar.

2. Analisis Crane Hour Capacity (CHC)

Sebagaimana yang telah dikemukakan, bahwa analisis CHC digunakan untuk mengetahui seberapa besar tingkat produktivitas penggunaan suatu alat bongkar muat dalam hitungan satuan waktu.

Berikut adalah tabel perbandingan tingkat produktivitas bongkar muat KM. Manado CJNI III – 42 atas dua jenis alat bongkar muat yaitu kran kapal dan kran darat dalam kurun waktu semester dari 2019 sampai dengan 2021.

Tabel 4.5 Perbandingan CHC (*Crane Hour Capacity*) Kran Kapal & Kran Darat KM. Manado CJNI III – 42 Semester I – 2017 & 2019

Waktu	2017		2019	
	Kran Kapal	Kran Darat	Kran Kapal	Kran Darat
Semester I	8 TEUs/Jam	5 TEUs/Jam	8 TEUs/Jam	5 TEUs/Jam

Sumber Data : Hasil Pengolahan Data

Pada semester I tahun 2017 dapat diperinci bahwa kran kapal melakukan kegiatan bongkar muat *Container* sebanyak 2594 TEUs, dengan waktu yang digunakan selama bongkar muat berlangsung adalah 315:52 Jam. Ditinjau dari tingkat kecepatan kran kapal per jamnya (CHC) adalah =8,2 TEUs Per Jam, sedangkan bila menggunakan kran darat dengan jumlah muatan 616 TEUs membutuhkan waktu bongkar muat selama 130:45, sehingga kecepatan bongkar muat dengan alat tersebut adalah 315:52

Pada semester I – 2019, tingkat produktivitas kran kapal pada semester ini, masih belum besar dengan muatan *Container* 661 TEUs tingkat kecepatan 7,9 TEUs Per Jam mampu memindahkan sejumlah 661 TEUs dengan waktu yang dibutuhkan selama 83:05 Jam. Selanjutnya pada pemakaian kran darat mencapai 4,9 TEUs Per Jam, jumlah muatan yang dibongkar dan dimuat dengan kran darat mencapai

1144 TEUs dengan membutuhkan waktu selama 230 Jam. *Crane Hour Capacity* dalam periodesemester I pada tahun 2017 dan 2019 memiliki tingkat yang sama, baik krandarat maupun kran kapal yaitu 8 TEUs Per Jam untuk kran kapal sedangkan5 TEUs Per Jam untuk kran darat.

Tabel 4.6 Perbandingan CHC (*Crane Hour Capacity*) Kran Kapal &Kran Darat KM. Manado CJN III – 42 Semester II – 2018 & 2020

Waktu	2018		2020	
	Kran Kapal	Kran Darat	Kran Kapal	Kran Darat
Semester II	9 TEUs/Jam	6 TEUs/Jam	9 TEUs/Jam	2 TEUs/Jam

Sumber Data : Hasil Pengolahan Data

Pada semester II – 2018, penggunaan kran kapal pada semester ini jauh lebih kecil apabila dibandingkan dengan semestersebelumnya (semester I – 2018). Jumlah muatan yang berhasil diangkat sebanyak 731 TEUs, dengan waktu yang dibutuhkan hanya 79 Jam, sehingga tingkat kemampuan kran kapal adalah 9,2 TEUs Per Jam, sedangkan muatan yang diangkat dengan kran daratsebanyak 1224 TEUs dengan membutuhkan waktu selama 347 Jam.Tingkat rata-rata bongkar muat adalah 3,5 TEUs Per Jam. Pada semester ini terjadi adanya kerusakan kran kapal sebanyak 3 kali.

Semester II – 2020, jumlah muatan yang berhasil diangkat oleh kran kapal sebanyak 830 TEUs dengan waktu yang diperlukanhanya 97:15 Jam, jadi kecepatan yang di dapat dengan alat bongkar muat tersebut adalah 8,5 TEUs Per Jam.

Pada pemakaian kran darat, jumlah muatan yang diangkat sebanyak 420 TEUs dengan waktu yang dibutuhkan selama 168 Jam, sehingga kecepatan kran darat adalah 2,5 TEUs Per Jam. Hal ini jauh dibawah semester sebelumnya.

Melalui hitungan *Crane Hour Capacity (CHC)*, kran kapal terlihat sangat baik dengan tingkat rata-rata 9 TEUs Per Jam, sedangkan kran darat mengalami penurunan *Crane Hour Capacity (CHC)* dari 6 TEUs Per Jam menjadi 2 TEUs Per Jam.

Hal ini bukan dikarenakan kemampuan bongkar muat yang menurun namun dikarenakan terdapatnya faktor lain yang membuat CHC-nya menurun, diantaranya adalah menunggu muatan sedangkan kran tetap disediakan.

Tabel 4.7 Perbandingan CHC (*Crane Hour Capacity*) Kran Kapal & Kran Darat KM. Manado CJN III – 42 Semester I – 2019 & 2021

Waktu	2019		2021	
	Kran Kapal	Kran Darat	Kran Kapal	Kran Darat
Semester I	8 TEUs/Jam	5 TEUs/Jam	8 TEUs/Jam	5 TEUs/Jam

Sumber Data : Hasil Pengolahan Data

Pada semester I – 2019, tingkat produktivitas kran kapal pada semester ini masih belum besar, dengan muatan *Container* 661 TEUs tingkat kecepatan 7,9 TEUs Per Jam, mampu memindahkan sejumlah 661 TEUs dengan waktu yang dibutuhkan selama 83:05 Jam. Selanjutnya pada pemakaian kran darat mencapai 5 TEUs Per Jam, jumlah muatan yang dibongkar dan dimuat dengan kran darat mencapai 1144 TEUs dengan membutuhkan waktu selama 230 Jam. Pada semester I – 2021, meskipun data yang di dapat sangat minim (hanya 11

bulan), namun tingkat pelaksanaan bongkar muat dengan kran kapal cukup baik yaitu mencapai 8 TEUs Per Jam sedangkan untuk pemakaian kran darat adalah 4,6 TEUs Per Jam.

Dilihat dari tabel 4.4, 4.5, dan 4.6 di atas, jelas bahwa tingkat bongkar muat (CHC) dengan menggunakan kran kapal sangat baik apabila dibandingkan dengan kran darat dengan tingkat rata-rata masing-masing adalah 8,4 dengan 5 TEUs Per Jam pada semester I tahun 2019 dan 2021.

Berdasarkan analisis penggunaan kran darat dan kran kapal serta tingkat produktivitasnya di atas, dapat ditarik kesimpulan bahwa kran kapal memiliki CHC yang cukup baik, namun karena kondisi yang kurang baik maka kran kapal kurang efektif keberadaannya.

Dari keseluruhan analisis di atas, maka di dapat hasil bahwa kran kapal lebih efektif dari pada kran darat, karena tingkat dari kemampuan *Crane Hour Capacity*-nya antara 8 CHC untuk kran kapal sedangkan 5 CHC untuk kran darat.

E. Pembahasan

1. Optimalisasi Pelaksanaan Bongkar Muat Berdasarkan hasil analisis pelaksanaan bongkar muat KM. ManadoCJN III – 42, di dapat hasil bahwa kran kapal lebih efektif dari pada kran darat karena tingkat dari kemampuan *Crane Hour Capacity*-nya antara 8 CHC untuk kran kapal dan 5 CHC untuk kran darat. Dalam penelitian ini, Penulis menyampaikan bahwa CHC dalam pelaksanaan bongkar muat KM. Manado CJN III – 42 dapat ditingkatkan kembali untuk kran kapal menjadi 12 TEUs dan kran darat menjadi 8 TEUs apabila hal ini ditunjang dengan :

- a. Kesiapan Muatan

KM. Manado CJN III – 42 dioperasikan dengan rute Makassar – Padang – Belawan – Makassar, dengan demikian bahwakapal tersebut memuat *Cargo* dalam negeri (*Local Cargo*). Berat muatan *Local Cargo* umumnya melebihi kapasitas

maksimum yang telah distandarkan dan rata-rata mencapai 25 ton untuk setiap *Container* yang berukuran 20' (Dua Puluh *Feet*) dan 40 ton untuk *Container* yang berukuran 40' (Empat Puluh *Feet*). Sedangkan batas maksimumnya adalah 18 ton untuk 20' dan 35ton untuk *Container* yang berukuran 40'.

Hal ini menyebabkan sering terjadinya kerusakan pada kran kapal dalam melakukan kegiatan bongkar muatnya. Dan menurut hasil dari observasi Penulis, bahwa sering dijumpai antara jumlah berat muatan yang tertera dalam dokumen muatan (*Shipping Instruction* dan *Release Order*) tidak sesuai, sehingga dengan informasi yang salah tersebut dapat berpengaruh pada pelaksanaan bongkar muat menjadi lebih lambat. Dengan kedua hal tersebut di atas, akhirnya akan berdampak terhadap *Stowage Plan* kapal pada saat akan membongkar atau memuat muatan.

Kondisi Pelabuhan Makassar berada di Kota Makassar yang kondisi kemacetannya sangat parah, dengan demikian akses menuju Pelabuhan Makassar sangat beresiko tinggi pada keterlambatan barang atau muatan sampai di Pelabuhan. Hal ini menimbulkan suatu permasalahan dimana muatan yang akan di muat ke atas kapal belum siap untuk sampai di *Container Yard* (Lapangan Penumpukan), sehingga yang pada akhirnya kapal belum bisa melakukan kegiatan bongkar muat.

b. Kondisi Kran Kapal

Kondisi kran sangat menentukan tingkat produktivitas kegiatan bongkar muat, menurut hasil wawancara dengan salah satu Kepala Bagian Perawatan, bahwa kerusakan yang terjadi pada kran kapal adalah karena :

- 1) Kondisi kran kapal PT. Djakarta Lloyd (Persero) buatan Jepang dengan *Stroke Work Load* (SWL) adalah 22,5 ton, namun kenyataannya kapasitas daya angkatnya lebih rendah dari SWL tersebut dan rata-rata kemampuannya

hanya sekitar 20 ton untuk *Container Per 20'*, dengan hal tersebut diatas maka apabila ada muatan yang melebihi dari 20 ton akan dilakukan pemuatan dengan cara mengkombinasikan antara kran No. 1 dan kran No. 2. akibat dari kombinasi kran tersebut akan berdampak terhadap menurunnya tingkat produktivitas kegiatan bongkar muat dan jumlah muatan yang termuat di atas kapal tidak maksimal.

2) Perawatan kran kapal tidak dilakukan dengan cara *Plan Maintenance System (PMS)*, dimana setiap perawatan suatu barang atau alat tidak terencana dengan baik, apabila ada suatu kerusakan kran kapal, baru melakukan perbaikan, hal ini sering menimbulkan suatu masalah dimana biaya perawatan kran kapal akan lebih besar yang pada akhirnya kerusakan kran kapal tidak segera diperbaiki dan pelaksanaan kegiatan bongkar muat tergantung pada kran darat, yang pada akhirnya perusahaan akan mengeluarkan biaya sewa kran darat.

c. Kondisi Kran Darat

Apabila terjadi kerusakan pada kran kapal, maka untuk mengantisipasi agar kegiatan bongkar muat tidak mengalami Stagnasi, maka harus segera dilakukan penyewaan kran darat kepada perusahaan penyewaan. Namun kenyataannya hasil observasi Penulis, bahwa penyewaan kran tersebut sering mengalami keterlambatan dikarenakan jumlah perusahaan penyewa sangat terbatas dan juga jumlah alat yang tersedia sangat terbatas.

d. Sarana dan Prasarana Pelabuhan

Sarana dan prasarana di lingkungan Pelabuhan Makassar, sangat terbatas sekali baik dari segi kualitas maupun dari segi kuantitas, misalnya jumlah *Top Loader* sangat terbatas serta

kondisinya kurang baik, *Trucking* di dalam pelabuhan sangat terbatas jumlahnya dan kondisi jalan raya di dalam pelabuhan dari *Container Yard* (Lapangan Penumpukan) ke kade (pinggir dermaga) rusak. Dari hal tersebut di atas sangat berpengaruh sekali terhadap produktivitas kegiatan bongkar muat. Kondisi cuaca mendukung pada saat pelaksanaan kegiatan bongkar muat.

2. Pengaruh Pelaksanaan Kegiatan Bongkar Muat Terhadap Biaya Operasional Kapal

Biaya di pelabuhan terjadi karena ada pihak yang memberikan dan menyediakan pelayanan, oleh karena itu biaya yang muncul di dalam kegiatan ini sesuai dengan tarif-tarif yang ada selama kapal berada di pelabuhan, diantaranya adalah tarif pelayanan jasa kapal, tarif pelayanan jasa barang dan tarif pelayanan jasa alat-alat. Ke semuanya itu didasarkan pada penetapan-penetapan yang dilakukan oleh segmentasi pasar, pemberlakuan dari Pemerintah, tarif kesepakatan di pelabuhan dan tarif negosiasi.

Jika pada saat kapal melaksanakan kegiatan bongkar muat terjadi kerusakan pada alat bongkar muatnya, maka akan terjadi keterlambatan di dalam pelaksanaan bongkar muat tersebut, yang akan mengakibatkan timbulnya beberapa kenaikan terhadap biaya operasional kapal diantaranya besarnya biaya bongkar muat, biaya tambat dan labuh, biaya *Bunker* kapal dan berbagai biaya lainnya yang termasuk ke dalam biaya tetap kapal.

Dengan demikian jelas bahwa terjadinya keterlambatan dalam pelaksanaan bongkar muat akan berdampak terhadap kenaikan biaya tetap kapal, yang merupakan komponen satuan *Ship Daily Cost* (Biaya Harian Kapal).

3. Upaya Yang Harus Dilakukan Agar Dapat Tercapai Kelancaran Bongkar Muat *Container* Oleh Kapal Milik PT. Djakarta Lloyd (Persero) di Pelabuhan Makassar

Mengingat sering terjadinya keterlambatan yang dapat mengakibatkan ketidaklancaran atau Stagnasi pada proses kegiatan bongkar muat *Container* di Pelabuhan Makassar, maka upaya yang harus dilakukan agar dapat tercapai kelancaran bongkar muat *Container* Oleh kapal milik PT. Djakarta Lloyd (Persero) di Pelabuhan Makassar yaitu sebagai berikut :

1. Pihak manajemen perusahaan PT. Djakarta Lloyd (Persero) harus menyampaikan kepada Shipper agar berat muatan tidak melebihi dari kapasitas maksimum *Container* dan tidak melebihi dari kapasitas daya angkut kran kapal serta Shipper dan pihak manajemen perusahaan harus lebih memastikan bahwa jumlah muatan tersebut harus sesuai dengan jumlah muatan yang tertera di dalam dokumen (Shipping Instruction & Release Order) karena dengan informasi yang salah tersebut berpengaruh pada pelaksanaan bongkar muat dapat mengalami keterlambatan dan berpengaruh terhadap kran kapal tersebut, serta Shipper harus lebih mempersiapkan muatan tersebut sampai di pelabuhan tepat pada waktunya agar tidak terjadi keterlambatan dalam hal menunggu muatan yang akan dimuat.
2. Apabila kran kapal mengalami kerusakan, pihak manajemen perusahaan PT. Djakarta Lloyd (Persero) harus segera mengantisipasinya dan bertindak cepat dengan melakukan penyewaan kran darat kepada perusahaan penyewaan kran darat/PBM dan diupayakan tidak adanya hal dalam menunggu perbaikan kran kapal karena hal ini akan mengakibatkan biaya operasional kapal di pelabuhan akan bertambah besar.
3. Apabila kran kapal mengalami kerusakan, kran kapal tersebut harus dilakukan perbaikan secepatnya dan dilakukan perawatan kran kapal dengan cara *Plan Maintenance System* (PMS) yaitu perawatan yang terencana dengan baik agar manajemen perusahaan PT. Djakarta Lloyd (Persero) tidak mengeluarkan biaya untuk sewa kran darat,

agar tidak terjadinya kenaikan terhadap biaya tetap kapal selama kapal berada di pelabuhan.

F. Data Crane yang baik dan rusak

Gambar 4.1 Data Crane Baik dan Rusak

NO	CRANE YANG BAIK	CRANE YANG RUSAK	KET
1	<p>CRANE KAPAL</p> 		<p>Kerusakan di karenakan korsleting listrik</p>
2	<p>CRANE DARAT</p> 		<p>Keruskan di karenakan kurangnya perawatan pada mesin Crane</p>

G. Gambar Kapal KM. Manado CJNI III – 42

GAMBAR 4.2 KAPAL KM. Manado CJNI III – 42



H. Jumlah Kapal yang ada di PT DJAKARTA LLOYD (PERSERO) Cabang Makassar

Gambar 4.3 Jumlah Kapal yang ada di PT DJAKARTA LLOYD (PERSERO) Cabang Makassar

NO	NAMA KAPAL	GAMBAR KAPAL
1	KN. NUSANTARA 3	A smaller cargo ship with a blue and white hull, docked in a harbor. The name 'KN. NUSANTARA 3' is visible on the side.
2	KN. NUSANTARA 4	A cargo ship with a blue and red hull, docked in a harbor. The name 'KEMOHAGA NUSANTARA 4' is visible on the side.

NO		
3	KN. NUSANTARA 10	
4	KN. NUSANTARA 13	
5	KM. Manado CJNI III – 42	
6	KM .DHARMA LAUTAN INTAN	

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan dari hasil analisis dan pembahasan mengenai Optimalisasi Bongkar Muat *Container* Oleh PT. Djakarta Lloyd (Persero) di Pelabuhan Makassar, maka Penulis dapat mengambil kesimpulan yaitu sebagai berikut :

1. Kerusakan kran kapal KM. Manado CJNI – 42 pada saat pelaksanaan kegiatan bongkar muat *Container* di Pelabuhan Makassar, harus segera dioptimalkan yaitu dengan menggantikannya dengan kran darat. Namun kemampuan kecepatan bongkar muat atau *Crane Hour Capacity* (CHC) yang dimiliki kran darat lebih lama apabila dibandingkan dengan kran kapal, yaitu 8 TEUs Per Jam untuk kran kapal dan 5 TEUs Per Jam untuk kran darat.
2. *Crane Hour Capacity* untuk masing-masing kran, baik kran kapal maupun kran darat, dapat dioptimalkan kembali, yaitu 12 TEUs Per Jam untuk kran kapal dan 8 TEUs Per Jam untuk kran darat, apabila hal ini ditunjang dengan :

Berat muatan tidak melebihi dari kapasitas maksimum *Container* dan kapasitas daya angkut kran kapal.

- a. Muatan sudah siap di *Container Yard* (Lapangan Penumpukan) dan informasi jumlah muatan yang akan dibongkar atau dimuat harus sudah jelas dan diketahui oleh setiap pihak yang berkepentingan.
- b. Adanya sarana dan prasarana pelabuhan yang lengkap untuk menunjang kegiatan, misalnya *Forklift*, *Top Loader*, *Spreader* dan lain-lain.
- c. Kondisi cuaca mendukung pada saat pelaksanaan kegiatan bongkar muat.

3. Dengan digunakannya kran darat sebagai pengganti kran kapal yang rusak pada saat pelaksanaan kegiatan bongkar muat, akan lebih efisien atau lebih hemat biayanya dibandingkan apabila kapal tidak melaksanakan aktifitas kegiatan bongkar muat dan menunggu perbaikan kran kapal yang rusak.

B. Saran

1. Optimalisasi kegiatan bongkar muat *Container* pada PT. Djakarta Lloyd (Persero) di Pelabuhan Makassar, dapat lebih ditingkatkan kembali apabila manajemen perusahaan PT. Djakarta Lloyd (Persero) harus terus mengawasi atau mengontrol terhadap kegiatan bongkar muat tersebut, terutama terhadap pemeliharaan kran kapal harus lebih intensif serta harus ditunjang oleh Sumber Daya Manusia (SDM) yang profesional. Dan apabila dalam setiap kegiatan bongkar muat terjadi kerusakan kran kapal, maka pihak manajemen perusahaan PT. Djakarta Lloyd (Persero) harus segera bertindak cepat untuk segera menggantinya dengan menggunakan kran darat, dan diupayakan tidak ada Stagnasi (menunggu) perbaikan kran kapal, karena hal ini akan mengakibatkan biaya operasional kapal di pelabuhan akan bertambah besar.
2. Kerjasama dengan perusahaan-perusahaan bongkar muat harus lebih ditingkatkan lagi dan tidak terbatas hanya pada satu perusahaan, hal ini untuk mencegah apabila PT. Djakarta Lloyd (Persero) membutuhkan kran darat maka dapat segera disiapkan.
3. Mengingat sering terjadinya kerusakan pada kran kapal dan sering dilakukannya penyewaan kran darat sebagai pengganti kran kapal pada saat pelaksanaan kegiatan bongkar muat, maka sebaiknya pihak manajemen perusahaan PT. Djakarta Lloyd (Persero) memilih alternatif lain yang lebih cepat dan sistematis apabila mengalami kerusakan kran kapal yaitu masuk dan melakukan kegiatan bongkar muatnya di pelabuhan peti kemas Makassar.

DAFTAR PUSTAKA

D. A. Lasse, (2014). *Manajemen Kepelabuhan*, Depok: Rajawali Pers.

Herry Gianto, dan Arso Murtopo, (1990), *Pengoperasian Pelabuhan Laut*, BPLP Semarang, Semarang.

Herman Budi Sasono, (2012), *Manajemen Pelabuhan dan Realisasi Ekspor Impor*, Penerbit Andi, Yogyakarta.

Marwan Asri, dan John Suprihanto,(1986), *Manajemen Perusahaan Pendekatan Operasional*, Edisi Satu, BPFE Yogyakarta, Yogyakarta.

Suyuno R. P. Capt.,(2003), *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*, Edisi Revisi, PPM, Jakarta.

Peraturan Pemerintah No. 69, Tahun (2001), *Tentang Kepelabuhanan*, Balai Pustaka, Jakarta

KUEISIONER

1. Bagaimana kondisi yang terjadi pada crane kapal?
2. Upaya apa yang dilakukan agar kran tetap terjaga?
3. Bagaimana kualitas sarana dan prasarana di pelabuhan?
4. Upaya upaya pelaksanaan kegiatan bongkar muat terhadap biaya operasi kapal?
5. Bagaimana upaya yang dilakukan agar terjalannya kelancaran bongkar Muat?
6. Hambatan apa saja yang sering terjadi dalam pelaksanaan bongkar muat?
7. Peralatan apa saja yang digunakan dalam melaksanakan bongkar muat?
8. Hal apa saja yang disiapkan dalam hal kesiapan bongkar muat?
9. Bagaimana upaya yang dilakukan dalam mengoptimalkan proses bongkar muat?
10. Bagaimana hasil dari mengoptimalkan bongkar muat?

RIWAYAT HIDUP



MUH. FAJRI, lahir pada Tanggal 26 Juni 2000 dan tumbuh besar di Erelebu, Sulawesi Selatan. Penulis menyelesaikan pendidikan sekolah dasar pada Tahun 2012 di SD N 135 Erelebu, dan pada tahun yang sama melanjutkan ke SMP N 29 Bulukumba, pendidikan sekolah menengah pertama penulis selesai pada tahun 2015 dan melanjutkan ke sekolah menengah atas di SMA N 4 Bulukumba, Sulawesi Selatan hingga akhirnya lulus pada tahun 2018. Penulis melanjutkan studinya ke Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar pada tahun 2018, peneliti mengambil pendidikan Diploma IV Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan sebagai pilihan studinya. Selama semester V dan VI, penulis melaksanakan praktek darat (prada) pada perusahaan pelayaran PT. DJAKARTA LLOYD (PERSERO) hingga akhirnya penulis menyelesaikan pendidikannya di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar pada tahun 2022.