

**PENGARUH MANAJEMEN OPERASIONAL TERHADAP  
PELAKSANAAN KEGIATAN PEMBONGKARAN DI PELABUHAN  
OLEH PT. BUANA LINTAS LAUTAN Tbk**



**SASI KIRANA  
NIT.18.43.063  
KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT  
DAN KEPELABUHANAN**

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

**PENGARUH MANAJEMEN OPERASIONAL TERHADAP  
PELAKSANAAN KEGIATAN PEMBONGKARAN DI PELABUHAN  
OLEH PT. BUANA LINTAS LAUTAN Tbk**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program  
Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program Studi KALK

Disusun dan diajukan oleh

SASI KIRANA  
NIT.18.43.063

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

**SKRIPSI**  
**PENGARUH MANAJEMEN OPERASIONAL TERHADAP**  
**PELAKSANAAN KEGIATAN PEMBONGKARAN DI**  
**PELABUHAN OLEH PT. BUANA LINTAS LAUTAN Tbk**

Disusun dan Diajukan Oleh

**SASI KIRANA**

**NIT. 18.43.063**

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi

Pada Tanggal 27 Juli 2022

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II

Drs. Laode Hibay Umar, M.Si.,

Sitti Syamsiah, S.SiT., M.A.P.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19770322 200212 2 002

Mengetahui :

a.n. 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., SDA.

Penata Tk. I (III/d)

NIP.19731201 199803 2 008

## PRAKATA

Segala puji dan syukur kita panjatkan kehadiran Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan karya tulis ini. Sholawat dan salam selalu tercurah kepada Tuhan kita, Nabi Muhammad SAW yang telah membawa umat manusia keluar dari kegelapan menuju zaman yang lebih cerah. Penyusunan skripsi ini bertujuan untuk dapat memenuhi persyaratan menyelesaikan diploma IV program studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“Pengaruh Manajemen Operasional Terhadap Pelaksanaan Kegiatan Pembongkaran di Pelabuhan Oleh PT. Buana Lintas Lautan Tbk”**

Penulis menyadari mengenai penulisan ini tidak bisa terselesaikan tanpa pihak-pihak yang mendukung baik secara moril dan juga materil. Maka, penulis menyampaikan banyak-banyak terima kasih kepada pihak-pihak yang membantu penulis dalam penyusunan skripsi ini terutama kepada:

1. Bapak Capt. Sukirno, M.M.Tr.,M.Mar. Selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
2. Bapak Capt. Hadi Setiawan, MT.,M.Mar, Selaku Pembantu Direktur I Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
3. Ibu Jumriani, SE.,M.Adm,S.D.A selaku Ketua Prodi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan;
4. Bapak Drs. Laode Hibay Umar,M.Si. selaku Dosen Pembimbing I;
5. Ibu Sitti Syamsiah, S.SiT., M.A.P selaku Dosen Pembimbing II.
6. Seluruh staff Prodi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhan (KALK);
7. Seluruh dosen pengajar dan pegawai Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
8. Bapak Harry Butama selaku Kepala Cabang PT. Buana Lintas Lautan Tbk yang telah mengizinkan dan memberikan kesempatan kepada saya untuk melaksanakan praktek darat sehingga penelitian ini berlangsung dengan baik;
9. Bapak Bayu, Bapak Deden dan seluruh Karyawan/I di PT. Buana Lintas Lautan Tbk yang telah memberikan ilmu selama masa PRADA (Praktek Darat);
10. Seluruh Petugas dan Pegawai KSOP Kelas I Balikpapan, Kalimantan Timur;

11. Rekan-rekan Taruna (i) angkatan XXXIX khususnya jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan yang turut membantu dalam menyelesaikan skripsi ini;

Skripsi ini saya persembahkan untuk kedua orang tua saya tercinta, Bapak Suradi dan Ibu Suratri. Mereka melahirkan, mengasuh dan mendidik para penulis hingga saat ini. Jangan lupa teman-teman penulis di dalam dan di luar kampus.

Akhirnya penulis berharap agar skripsi ini menjadi suatu karya ilmiah yang berguna bagi pembaca, khususnya taruna dan taruni Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Terimakasih

Wassalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatu.

## PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : SASI KIRANA  
Nomor Induk Taruna : 18.43.063  
Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan  
Kepelabuhanan

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul :

“PENGARUH MANAJEMEN OPERASIONAL TERHADAP PELAKSANAAN  
KEGIATAN PEMBONGKARAN DI PELABUHAN OLEH PT. BUANA LINTAS  
LAUTAN Tbk”

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

Jika pernyataan diatas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerimasanksi  
yang ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar 27 Juli 2022



Sasi Kirana  
18.43.063

## **ABSTRAK**

**SASI KIRANA. 2022.** Pengaruh Manajemen Operasional Terhadap Pelaksanaan Kegiatan Pembongkaran Di Pelabuhan Oleh PT. Buana Lintas Lautan Tbk (Dibimbing oleh Laode Hibay Umar dan Sitty Syamsiah).

Tujuan yang hendak dicapai dari penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana pelaksanaan operasional pada saat melakukan pembongkaran muatan bisa berpengaruh terhadap manajemen operasional di Perusahaan PT. Buana Lintas Lautan Tbk dan kendala yang dilalui oleh PT. Buana Lintas Lautan Tbk melakukan pembongkaran muatan di pelabuhan.

Penelitian ini dilaksanakan oleh PT. Buana Lintas Lautan Tbk, Kalimantan Timur, selama penulis melakukan praktek darat (PRADA) di bulan Agustus 2020 hingga bulan Mei 2021. Sumber data yang diperoleh adalah data kualitatif yaitu data berupa informasi-informasi terkait pembahasan baik secara lisan maupun tulisan.

Hasil yang diperoleh dari penelitian ini menunjukkan bahwa sudah berjalan dan maksimal namun terdapat beberapa hambatan yang mempengaruhi pelaksanaan operasional pada saat melakukan pembongkaran muatan oleh PT. Buana Lintas Lautan Tbk. Beberapa kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan operasional pada saat melakukan pembongkaran muatan antara lain cuaca yang buruk untuk melaksanakan kegiatan pembongkaran maka kegiatan tersebut dihentikan dan alat bongkar muat yang tidak diperhatikan perawatannya sehingga mengalami masalah kemacetan saat melakukan pelaksanaan pembongkaran.

Kata Kunci : Manajemen Operasional, Pelaksanaan Kegiatan Pembongkaran.

## **ABSTRACT**

**SASI KIRANA. 2022.** *The Effect of Operational Management on the Implementation of Unloading Activities at the Port by PT. Buana Lintas Lautan Tbk (Supervised by Laode Hibay Umar and Sitty Syamsiah).*

The aim to be achieved from this research is to find out how the operational implementation at the time of unloading can affect the operational management at PT. Buana Lintas Lautan Tbk and what obstacles are faced by PT. Buana Lintas Lautan Tbk in the implementation of unloading cargo at the port.

This research was conducted at PT. Buana Lintas Lautan Tbk, East Kalimantan, as long as the authors carry out land practice (PRADA) from August 2020 to May 2021. The source of the data obtained is qualitative data, namely data in the form of information related to discussions both orally and in writing.

The results obtained from this study indicate that it has been running and is optimal, but there are several obstacles that affect the operational implementation at the time of unloading by PT. Buana Lintas Laut Tbk. Some of the obstacles encountered in the operational implementation when unloading cargo, among others, bad weather to carry out unloading activities, the activity was stopped and loading and unloading equipment was not taken care of so that it experienced congestion problems when carrying out unloading.

*Keywords: Operational Management, Implementation of Demolition Activities.*



## DAFTAR ISI

	Halaman
<b>HALAMAN SAMPUL</b>	<b>i</b>
<b>HALAMAN PENGAJUAN</b>	<b>ii</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN</b>	<b>iii</b>
<b>PRAKATA</b>	<b>iv</b>
<b>PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI</b>	<b>v</b>
<b>ABSTRAK</b>	<b>vii</b>
<b><i>ABSTRACT</i></b>	<b>viii</b>
<b>DAFTAR ISI</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b>	<b>x</b>
<b>DAFTAR TABEL</b>	<b>xi</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian	3
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b>	
A. Angkutan Laut	4
B. Peti Kemas	5
C. Manajemen	7
D. Pelabuhan	9
E. Kerangka Pikir	11
F. Hipotesis	11
<b>BAB III METODE PENELITIAN</b>	
A. Jenis, Desain dan Variabel Penelitian	12
B. Definisi Operasional Variabel	12
C. Populasi Dan Sampel Penelitian	13
D. Teknik Penulisan Data dan Instrumen Penelitian	13
E. Teknik Analisis Data	14

#### **BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

A. Gambaran Umum PT. Buana Lintas Lautan Tbk	15
B. Pelaksanaan operasional pada saat melakukan pembongkaran di Pelabuhan	19
C. Masalah yang dihadapi dalam pelaksanaan operasional saat pembongkaran di pelabuhan	26
D. Cara penanggulangan yang dilakukan dipelabuhan oleh PT. Buana Lintas Lautan Tbk terhadap pelaksanaan operasional saat pembongkaran di pelabuhan	27

#### **BAB V KESIMPULAN DAN SARAN**

A. Kesimpulan	29
B. Saran	29

#### **DAFTAR PUSTAKA**

## DAFTAR GAMBAR

	Halaman
2.1 Kerangka Pikir	15
4.1 Struktur organisasi PT. Buana Lintas Lautan Tbk Cabang Balikpapan	21
4.2 <i>Forklift</i> mengalami kemacetan akibat kurangnya perawatan	26
4.3 Melanjutkan kegiatan pembongkaran ke truk	27

## DAFTAR TABEL

	Halaman
4.1 Daftar Kapal yang melakukan pembongkaran	24

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Negara Kesatuan Republik Indonesia , sebagai negara kepulauan dengan ribuan pulau, merupakan negara maritim yang sangat penting dan strategis dalam hubungan antarnegara. Transportasi merupakan wahana yang mempercepat roda perekonomian, mempererat persatuan dan kesatuan bangsa, memperlancar terwujudnya visi nusantara, meningkatkan ketahanan nasional dan mempererat tali silaturahmi antar bangsa.

Tujuannya adalah untuk meningkatkan layanan transportasi dengan cara yang efisien, andal, berkualitas tinggi, aman dan alami, untuk memungkinkan sistem antarmoda, memberikan layanan dan manfaat kepada masyarakat luas yang membutuhkan dan menggunakannya.

Di zaman ini ketika dunia bersaing dalam hal kegiatan ekonomi, maka dengan itu semakin banyak arus barang – barang yang diangkut khususnya kebanyakan dengan menggunakan moda transportasi laut. Maka perlu kiranya dipikirkan untuk meningkatkan Lebih efektif dan efisien, termasuk menggunakan wadah. dengan perangkat navigasi dan peralatan yang dipakai dalam beroperasi boleh dikatakan lebih maju pada saat ini.

Dan juga dalam hal manajemen operasional transportasi laut baik armada dan muatan saat ini perkembangannya sangat dinamis dan bersaing serta berubah ubah sesuai dengan keinginan pengguna jasa dan kondisi perekonomian pasar dunia untuk distribusi barang – barangnya menggunakan jasa angkutan laut. Dasar dari keberadaan transportasi laut adalah *cargo*. Karena pekerja dunia maritim saat ini dengan bertambahnya jumlah dan kebutuhan, maka jumlah dan ragam

barang yang diangkut secara otomatis akan bertambah jumlah dan ragamnya, yaitu kapal.

Unsur yang tidak kalah pentingnya untuk mendukung semua itu agar terlaksana dengan baik sesuai dengan perusahaan pengguna angkutan laut dalam hal mendistribusikan barangnya dengan lancar maka tidak lepas dari peran manajemen operasional sebagai perencanaan dan terlaksananya distribusi barang – barang secara baik dan layak dikondisi lapangan pada nantinya.

Manajemen pengeporasian tidak hanya menjalankan perencanaan dan terlaksananya jasa angkutan laut bagi pengguna jasa saja akan tetapi juga harus dicapai persyaratan keamanan, praktis, efektif, dan efisiensi yang tinggi. Perusahaan menggunakan jasa transportasi laut tersebut pada nantinya. Untuk itulah PT. Buana Lintas Lautan Tbk yang bergerak dibidang ke agen dan transportasi laut, berusaha meningkatkan kearah yang lebih baik dan maju bagi pengguna jasa. Tentunya disini penulis teliti adalah yang berkaitan dengan penerapan manajemen operasional di pelabuhan. Dan tidak lepas dari itu semua adalah bagaimana nantinya untuk merencanakan dan berusaha melaksanakan manajemen operasional diperusahaannya agar tetap eksis dan bertahan sesuai dengan tuntutan pengguna jasa dan perkembangan dunia perdagangan.

Atas dasar latar setelah itu, penulis ingin mengambil alih judul saat menulis skripsi yang berjudul :

**“Pengaruh manajemen operasional terhadap pelaksanaan pembongkaran muatan di pelabuhan oleh PT. Buana Lintas Lautan Tbk”**

## **B. Rumusan Masalah**

Untuk itu penulis merumuskan pertanyaan sebagai berikut:

1. Bagaimana kinerja operasi pada akan mempengaruhi pembongkaran kargo di Pelabuhan.

2. Apakah masalah yang sering dihadapi dalam pengaruh pelaksanaan operasional di pelabuhan.

### **C. Tujuan Penelitian**

Sesuai dengan judul dan permasalahan yang dikemukakan diatas, maka tujuan dari penelitian ini antara lain :

1. Untuk mengetahui bagaimana pengaruh pelaksanaan operasional pada saat melakukan pembongkaran muatan di pelabuhan.
2. Untuk mengetahui masalah apakah yang sering dihadapi dalam pengaruh pelaksanaan operasional di pelabuhan.

### **D. Manfaat Penelitian**

Pada penelitian ini akan diketengahkan beberapa bahasan yang diharapkan dapat memberikan gambaran serta informasi tentang manajemen operasional yang diterapkan dipelabuhan, yaitu:

#### **1. Manfaat teoritis**

Hasil penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh pelaksanaan manajemen operasional yang diterapkan dipelabuhan oleh PT. Buana Lintas Lautan Tbk.

#### **2. Manfaat praktis**

Untuk mengetahui masalah yang berpengaruh dan cara penanganan yang dilakukan dipelabuhan oleh PT. Buana Lintas Lautan Tbk .

## BAB II TINJAUAN PUSTAKA

### A. Angkutan Laut

1. Apa yang di maksud Angkutan Laut

Menurut *Drs. Herry Gianto, Msc dan Capt. Arso Martopo (2004 : 30)* Dalam Buku Penyelenggaraan Pelabuhan Laut, angkutan laut adalah setiap penggunaan kapal untuk mengangkut penumpang, barang, atau hewan untuk satu kali pelayaran atau lebih dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain atau antar pelabuhan yang dimaksud dengan kegiatan pelayaran.

2. Maksud dari penyelenggaraan angkutan laut diarahkan dengan tujuan :

- a. Menyediakan sarana dan prasarana, serta jasa angkutan laut yang lamen, lancar, tertib, serta dengan biaya yang terjangkau dan sesuai dengan kebutuhan masyarakat.
- b. Mewujudkan kepastian dan ketertiban usaha di bidang angkutan laut dalam menunjang pengembangan bidang usaha disektor lainnya.

3. Masih menurut *Drs. Herry Gianto, Msc dan Capt. Arso Martopo (2004 : 30)* dalam bukunya *Pengoperasian Pelabuhan Laut* tentang usaha – usaha dalam angkutan laut :

a. Kegiatan Angkutan Laut terdiri dari :

- 1) Usaha pelayaran, meliputi pelayaran tetap dan teratur serta pelayaran tidak tetap dan tidak teratur.
- 2) Usaha penunjang angkutan laut, meliputi kegiatan yang mendukung kegiatan angkutan laut.
- 3) Usaha kepelabuhanan sebagaimana diatur berdasarkan ketentuan perundang – undangan yang berlaku.

b. Usaha Penunjang Angkutan Laut.

Meliputi Penyediaan Jasa di bidang :



- 1) Ekspedisil muatan kapal laut (EMKL)
  - 2) Jasa pengurusan transportasi (*Freight Forwarding*)
  - 3) Bongkar muat
  - 4) Perusahaan *tally*
  - 5) Angkutan bandar
  - 6) Usaha penyewaan peralatan angkutan laut/ alat apung
  - 7) Gudang laut
  - 8) Usaha – usaha penunjang angkutan laut lainnya.
4. Menurut *Drs. Abbas Salim, SE., M.A.(2000 : 102)* dalam bukunya yang berjudul *Manajemen Transportasi* adapun fungsi dari Angkutan Laut adalah :
- a. Ciri-ciri transportasi laut adalah pengoperasian Transportasi domestik dan internasional dengan meningkatkan kualitas pelayanan transportasi.
  - b. Meningkatkan produktivitas operasional.
  - c. Fungsi lain di bidang transportasi laut adalah penyediaan fasilitas pelabuhan untuk menambatkan kapal.
  - d. Tujuan utama transportasi laut adalah pemerataan ekonomi nasional yang sedang berkembang.

## **B. Peti Kemas**

### **1. Pemahaman Peti Kemas**

Berikut ini adalah beberapa pengertian peti kemas,

- a. Menurut *Wiwoho Sadjono (2004 : 102)* dalam bukunya yang berjudul *Gambaran umum beberapa aspek hukum niaga di bidang perdagangan dalam dan luar negeri* menyatakan bahwa “wadah adalah kotak, botol, dan lain-lain, yang dimaksudkan untuk memuat sesuatu”. Wadah adalah kotak, botol, dll yang digunakan untuk menyimpan sesuatu. Batasan ini adalah batasan kontainer secara umum. Dalam prakteknya, kontainer yang Belakangan

biasa disebut dengan peti kemas atau peti kemas pengiriman, dalam bahasa Indonesia dikenal dengan istilah peti kemas.

- b. Menurut *Drs. FDC. Sudjatmiko (1981 : 94)* dalam bukunya *Pokok – Pokok Pelayaran Niaga*, Peti Kemas merupakan suatu gudang yang dapat dipindahkan (*Removable Warehouse*) yang digunakan untuk mengangkut barang, dan merupakan perangkat perdagangan dan sekaligus juga merupakan perangkat perdagangan dan sekaligus juga merupakan komponen dari pada sistem pengangkutan.
- c. Menurut *Capt. R. P. Suryono (2007 : 275)* dalam buku yang berjudul *Shipping* yang dimaksud peti kemas adalah suatu kemasan yang dirancang khusus dengan ukuran tertentu, dan dapat dipakai berulang kali, dipergunakan untuk menyimpan dan sekaligus mengangkut muatan yang ada didalamnya.

## 2. Ukuran Peti Kemas

Badan International *Standard Organization* (ISO) telah menetapkan ukuran – ukuran dari peti kemas sebagai berikut :

### a. *Container 20` Dry Freight (20 feet)*

Ukuran luar : 20` (p) x 8` (1) x 8`6”(t) atau 6.058 x 2.438 x 2.591 m

Ukuran dalam : 5.919 x 2.340 x 2.380 m

Kapasitas : *Cubic Capacity* : 33 Cbm

*Pay Load* : 22.1 ton

### b. *Container 40` Dry Freight (40 feet)*

Ukuran luar : 40` (p) x 8` (1) x 8`6”(t) atau 12.192 x 2.438 x 2.591 m

Ukuran dalam : 12.045 x 2.309 x 2.379 m

Kapasitas : *Cubic Capacity* : 67,3 Cbm

*Pay Load* : 27,396 ton

c. *Container 40` High Cube Dry*

Ukuran luar	: 40` (p) x 8` (1) x 9` 6" (t) atau 12.192 x 2.438 x 2.926 m
Ukuran dalam	: 12.056 x 2.347 x 2.684 m
Kapasitas	: <i>Cubic Capacity</i> : 76 Cbm
	: <i>Pay load</i> : 29.6 ton

## C. Manajemen

### 1. Pengertian Manajemen

Menurut *James A.F Stoner (1996 : 8)* dalam bukunya yang berjudul *Manajemen* menjelaskan bahwa Manajemen adalah proses perencanaan, pengorganisasian, kepemimpinan, dan pengendalian upaya anggota dan penggunaan semua sumber daya organisasi untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

### 2. Fungsi Manajemen

#### a. *Planning* (Perencanaan)

Adalah menentukan bagaimana tugas – tugas tersebut dapat dilaksanakan dan menentukan kapan dilaksanakan. Aktivitas perencanaan berpusat pada pencapaian tujuan.

#### b. Organisasi (Pengorganisasian)

Adalah pembagian tugas – tugas yang dibuat dibawah fungsi perencanaan untuk bermacam – macam individu atau grup dalam organisasi itu. Tugas – tugas di organisasikan sehingga output para individu mendukung suksesnya bagian – bagian yang dalam gilirannya untuk mendukung suksesnya tujuan dari pengorganisasian tersebut.

#### c. *Staffing* (Identifikasi)

Adalah identifikasi personil yangl sesuai untuk proses manajemen secara keseluruhan.

d. *Influencing* ( Mempengaruhi)

Adalah merupakan fungsi yang ditunjukkan sebagai memotivasi, memimpin, dan mengarahkan serta melaksanakan berhubungan erat dalam organisasi tersebut.

e. *Controlling*

Adalah fungsi manajemen yang mengukur kinerja terakhir dalam organisasi apakah para individu dipengaruhi oleh hal – hal yang sudah berlangsung lama, membandingkan kinerja sekarang dengan sebelumnya, memutuskan langkah selanjutnya dari membandingkan.

3. Pengertian Operasional

*James A.F Stoner (1982 : 8)* mendefinisikan pengertianl operasional dalaml bukunya yang berjudul *Manajemen*. Operasional adalah seperangkat kumpulan komponen yang dirancang untuk mengubah satu set input menjadi output yang diinginkan. Input (tenaga kerja, peralatan, pengetahuan teknis) menyediakan sumber daya dan energi yang dibutuhkan untuk menghasilkan output. Keluaran meliputi barang dan jasa yang diinginkan oleh organisasi dan produk sampingan yang tidak diinginkan seperti polusi, polusi udara, dan limbah beracun.

4. Pengertian Perencanaan

a. Menurut buku Diklat Kepustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang (2003 : 40) dalam bukunya yang berjudul *Manajemen Kapal* mendefinisikan arti dari perencanaan. Perencanaan adalah proses penyusunan tujuan dan bagian tindakan – tindakan yang sesuai yang harus diambil sebelum pelaksanaan. Ini adalah proses dasar yang digunakan oleh manajer untuk menentukan tujuan dan memutuskan bagaimana untuk mencapainya.

b. Menurut *Drs. A. W. Widjaja (1987 : 33)* dalam bukunya yang berjudul *Perencanaan sebagai Fungsi Manajemen* mengatakan pengertian dari perencanaan adalah keseluruhan proses

pemikiran dan penentuan secara matang daripada hal – hal yang akan dikerjakan dimasa yang akan datang dalam rangka pencapaian tujuan yang telah ditentukan.

#### **D. Pelabuhan**

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan di jelaskan sebagai berikut :

1. Pelabuhan adalah suatu tempat di darat dan/atau perairan yang batas-batasnya ditetapkan dengan baik, sebagai tempat kegiatan pemerintahan atau bisnis, tempat berlabuh kapal, tempat penumpang naik dan turun, dan/atau tempat bongkar muat barang. Digunakan berupa terminal dan dermaga dengan fasilitas keamanan kapal dan kegiatan penunjang pelabuhan, juga sebagai tempat transportasi intramoda dan antarmoda.
2. kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan penyelenggaraan fungsi pelabuhan, kelancaran, keamanan dan ketertiban arus kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan maritim, tempat perpindahan intra dan/atau antarmoda, dan Jaminan promosi. Perhatikan tata ruang untuk mendukung negara dan membuat ekonomi lokal berkelanjutan.
3. Pelabuhan Utama adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya menyelenggarakan kegiatan pelayaran laut dalam dan luar negeri, perpindahan lalu lintas laut dalam dan luar negeri dalam jumlah besar, dan angkutan sebagai tempat pemberangkatan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan antarjasa. Ini adalah pelabuhan. cakupan negara.
4. Pelabuhan Pengumpul adalah pelabuhan yang fungsi utamanya adalah lalu lintas penyeberangan yang meliputi kegiatan pelayaran dalam negeri, lalu lintas pelayaran dalam negeri berukuran sedang, yang berfungsi sebagai tempat pemberangkatan penumpang dan/atau barang, serta pelayanan antarnegara.

5. Pelabuhan Pengumpan adalah pelabuhan yang melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, memindahkan angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, berfungsi sebagai feeder bagi pelabuhan-pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul, serta berfungsi sebagai tempat keberangkatan penumpang dan/atau barang. fungsi utamanya adalah untuk Juga transportasi lintas batas dengan berbagai layanan dalam negara.
6. Pelabuhan sungai dan laut adalah pelabuhan yang digunakan untuk angkutan sungai dan laut di sungai dan danau.

#### **E. Stevedoring**

Operasi pengangkutan adalah kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal, dermaga, gudang, truk, atau lapangan dengan menggunakan alat muat lainnya. Bertanggung jawab atas bongkar muat kapal buruh pelabuhan. Awak kabin yang bekerja di kapal disebut awak kabin, dan awak kabin yang bekerja di darat disebut pengawas pelabuhan.

Bongkar muat harus bekerja sama dengan berbagai pihak, termasuk dalam menjalankan tugasnya. Pelabuhan Indonesia, Perusahaan Pelayaran, EMKL (*Ship Freight Expedition*), *Freight Forwarder*, Pemilik Komoditas, TKBM, dll. Bongkar Muat secara umum mengacu pada seorang perwira atau orang yang biasa menangani pekerja yang bekerja di atas kapal untuk mengkoordinasikan pekerjaan melalui seorang mandor atau ketua tim kerja (KRK) dan untuk membantu pekerja TKBM dalam pekerjaannya. Operator terminal mengoordinasikan kegiatan penanganan kargo di atas kapal dan di darat.

Selain Mandor, beberapa petugas lainnya turut membantu bongkar muat kapal. *Cargo Surveyor* perusahaan PBM, yaitu :

- 1) Surveyor yang mencatat dan memeriksa keadaan fisik muatan yang dimuat atau dibongkar di atas kapal sehubungan dengan suatu klaim.
- 2) Petugas Barang Berbahaya. Secara khusus, ia mengawasi pembongkaran barang berbahaya dari kapal atau pembongkaran barang berbahaya.
- 3) Administrasi, yaitu pejabat yang menyiapkan rencana penyimpanan, pernyataan faktual, timesheets, spreadsheet, dll. Aktivitas *stevedoring* meliputi :
  - a) Penanganan kargo sebelum kedatangan kapal

Beberapa hari sebelum kapal tiba, buruh pelabuhan konfirmasi dan pengelolaan data yang diterima tentang kapal dan kargo diproses. Formatnya adalah: *manifest, stowage plan, special cargo* dll. Selanjutnya mengadakan pertemuan yang sering disebut dengan pertemuan pra kedatangan. Pada pertemuan ini disusun rencana kerja berdasarkan data yang diterima tersedia. Saat menyiapkan pembongkaran, buruh pelabuhan harus mempertimbangkan:
  - 1) *Stowage plan*
  - 2) Muatan dan muatan kargo
  - 3) Apakah derek yang dipasang di truk digunakan dari tanah
  - 4) Cukup atau tidaknya total TKBM
  - 5) Adanya muatan berbahaya
  - 6) Alat yang digunakan
  - 7) Berapa banyak TKBM yang dibutuhkan
  - 8) Apakah harus bekerja lembur
  - b) *Stevedoring* setelah kapal berlabuh

Untuk inspeksi dek kapal, hal-hal berikut harus diperhatikan apa saja muatan yang harus dibongkar. Setelah dibukal Satu demi satu dan akhirnya. Semua pekerjaan ini dapat dilakukan di Docker itu sendiri. Setelah merapat kapal, awak kapal

memeriksa kondisi kargo dengan ahli, memeriksa kerusakan dan mencatat jika perlu, sebelum mencegah naik di tempat pertama. Bertanggung jawab atas kelancaran organisasi dan pekerjaan, dan keselamatan pekerja dan pekerja. Penjaga biasanya diminta oleh kapal serta menjaga kapal tetap aman biasanya dilengkapi dengan mewakili kapal. Jam kerja pembongkaran disesuaikan dengan jam kerja pekerja.

c) Aktivitas bongkar dari kapal di pelabuhan

Sebelum menurunkan persediaan, harus diperhatikan untuk memastikan bahwa kondisi dermaga bersih dari penghalang dan dermaga kering, terutama setelah hujan. Peralatan bongkar muat yang sesuai juga harus digunakan saat menurunkan muatan dari kapal.

d) Membongkar langsung ke truk

Metode ini adalah track loss. Saat menurunkan muatan langsung ke truk, penting untuk diperhatikan ketersediaan truk dalam jumlah yang cukup untuk mengambil kargo dari kapal. Kerjasama yang baik antara stevedores, EMKL, gudang atau ruang tunggu diperlukan untuk memastikan semuanya berjalan lancar. Tanpa adanya kerjasama yang baik, dapat terjadi hang loop, atau proses bongkar muat tidak dapat dilakukan karena gudang dan petugas bea cukai yang tidak ada. Harus rencana yang menerima kargo dan gudang sudah sesuai. Untuk muatan yang dikantongi, sling hanya boleh dilepas setelah sling dengan tas tiba di truk, dan muatan diposisikan untuk memudahkan pembongkaran. Drum dapat ditempatkan menyamping di bak truk untuk memudahkan penempatan titik pembongkaran, tetapi juga dapat digunakan saat menurunkan muatan truk dan saat menurunkan muatan.



e) Pembongkaran ke dermaga

Dalam hal ini, dermaga siap menerima kargo dari kapal. Ini berarti dermaga Bersih dan bebas dari halangan. *Item* yang dibuang dihapus terlebih dahulu katrol, sling, atau alat penanganan kargo lainnya, tetapi jika sling dilepas terlebih dahulu dan muatannya dalam bentuk tumpukan kantong, barang-barang tersebut dapat dibuang ke tempat pembuangan akhir. transportasi ke Kotak dan barang berat lainnya diamankan ke dok untuk memudahkan pengangkatan *forklift*.

## F. **Cargodoring**

*Cargodoring* ialah pengangkutan barang setelah dibongkar dari kapal di dermaga ke gudang atau tempat penyimpanan. Kegiatan ini dilakukan dengan bantuan peralatan mekanik seperti gerobak dorong dan forklift. Dalam prakteknya, forklift adalah alat yang paling umum. Penggunaan forklift meliputi:

- 1) Mengambil bagasi dengan *forklift* dari stasiun bongkar kapal di galangan kapal sesudah dilepaskan dari gendongan kapal.
- 2) *Forklift* dari galangan ke galangan.
- 3) Sebuah *forklift* ditumpuk di dermaga untuk menerima beban berikutnya.
- 4) *Forklift* akan Kembali ke dermaga dan ambil muatan berikutnya.

Aktivitas pengerukan kargo dipengaruhi oleh faktor-faktor berikut:

a) Jarak tempuh

Jika jarak antara dermaga dan ruang penyimpanan atau penumpukan cukup besar, pengisian akan melambat, dan sebaliknya jika jarak antara dermaga dan ruang besar. penyimpanan Atau gunakan *short stack* untuk *loading* lebih cepat.

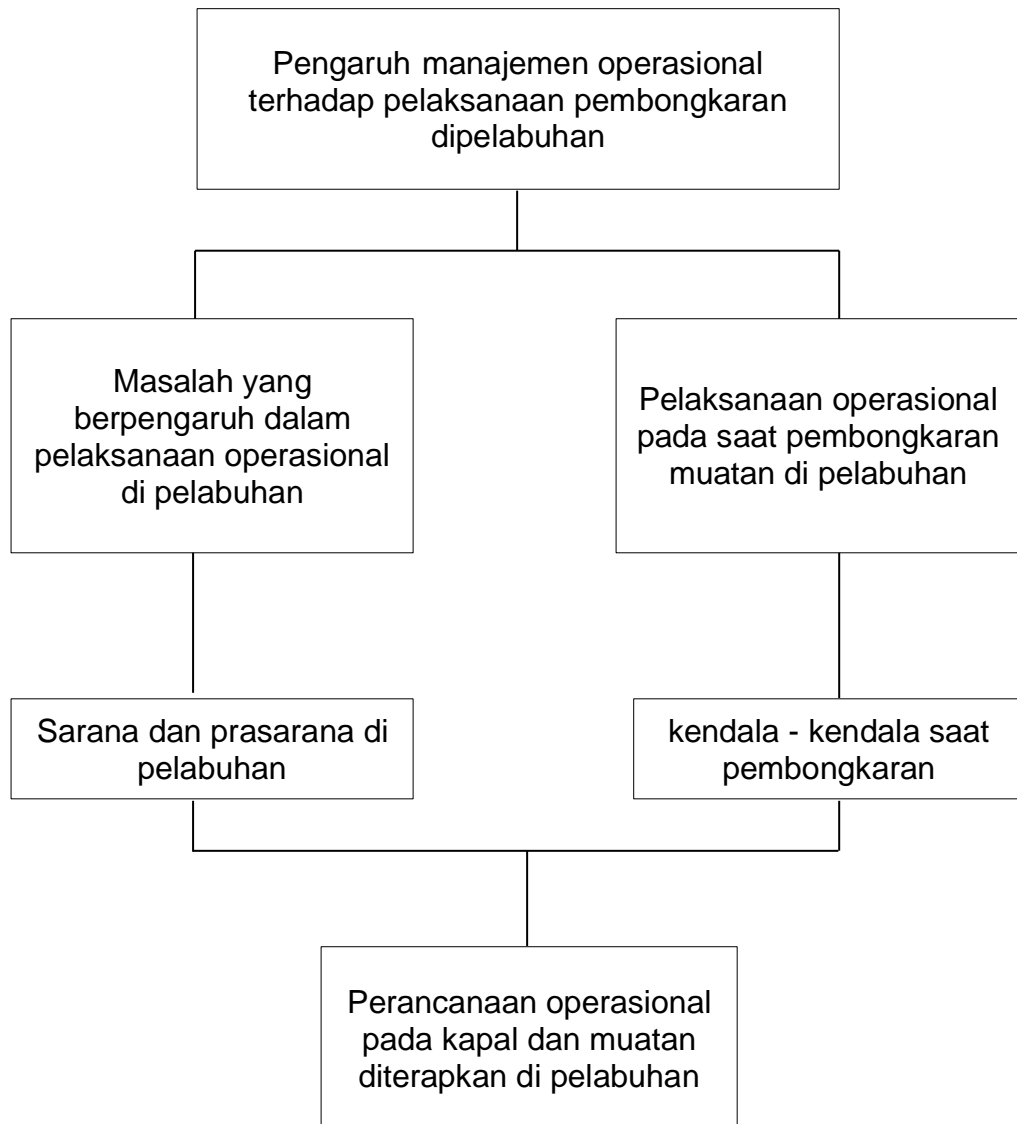
b) Kecepatan Kendaraan

Kecepatan kendaraan pengangkut dari dermaga ke gudang atau *stockyard* memiliki dampak yang signifikan terhadap proses

pemuatan. Transfer *forklift* dari titik penjemputan ke titik *drop-off* dan kembali ke titik *pick-up* disebut siklus transfer. Besar kecilnya siklus perpindahan adalah waktu, dan wajar jika semakin pendek siklus perpindahan maka semakin cepat bongkar muat kapal. Operasi penanganan kargo dapat menjadi produktif dan efisien jika peralatan digunakan dengan benar. Untuk meminimalkan waktu henti, sistem Anda harus dirawat dengan baik dan teratur. Downtime adalah tidak adanya aktivitas karena tidak tersedianya atau kurangnya *forklift* sesuai kebutuhan. Kapasitas dukung beban *forklift* dan jenis serta bentuk beban juga harus dipertimbangkan untuk menjaga agar peralatan berfungsi dengan baik. Selain ketersediaan *forklift*, *downtime* juga dapat disebabkan oleh kekurangan peralatan lainnya, seperti gerobak yang hampir penuh atau kontainer yang menumpuk atau bejana yang hampir kosong.

## G. Kerangka Pikir

Gambarl 2.1 Kerangka Pikir



## E. Hipotesis

Sesuai dengan permasalahan, maka dirumuskan hipotesis penelitian sebagai berikut : Diduga pelaksanaan operasional belum berpengaruh terhadap pembongkaran di pelabuhan.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Jenis, Desain dan variabel Penelitian**

##### **1. Jenis Penelitian**

Jenis penelitian yang digunakan oleh pada saat melakukan penelitian adalah jenis penelitian deskriptif kualitatif, adalah data yang diperoleh berupa informasi – informasi sekitar, pembahasan, baik secara lisan maupun tulisan.

##### **2. Desain Penelitian**

Desain penelitian ini merupakan penelitian bidang studi kasus yang menggunakan desain deskriptif, yaitu penelitian yang berfokus pada masalah yang ada pada saat penelitian dilakukan, dikatakan deskriptif. untuk melihat berbagai faktor yang di terapkan dalam manajemen operasional dipelabuhan oleh PT. Buana Lintas Lautan Tbk.

##### **3. Variabel Penelitian**

Variabel survei yang digunakan dalam survei ini adalah variabel dependen tipe, yaitu variabel yang memberikan dampak, hasil ataupun akibat kepada objek penelitian.

#### **B. Definisi Operasional Variabel**

Judul operasional penelitian ini adalah Pengaruh Manajemen Operasional Terhadap Pelaksanaan Jasa Angkutan Laut di Pelabuhan oleh PT. Buana Lintas Lautan Tbk. Pengertian operasional yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

##### **1. Pelaksanaan**

Pelaksanaan adalah sebagai usaha – usaha yang dilakukan untuk melakukan rencana dan kebijaksanaan yang telah dirumuskan dan ditetapkan dengan melengkapi semua kebutuhan perkakas Anda,

siapa yang mengimplementasikan, di mana dan kapan harus memulai.

## 2. Angkutan Laut

Angkutan Laut adalah perusahaan ekspedisi yang merupakan jasa/angkutan yang memenuhi kebutuhan pihak yang menyerahkan barang atas dasar pengapalan atau penerima kiriman untuk mengurus pengiriman, pengangkutan, kepabeanan dan lain-lain yang merupakan kegiatan umum perusahaan.

### **C. Populasi dan Sampel Penelitian**

#### 1. Populasi Penelitian

Populasi penelitian merupakan jumlah objek secara keseluruhan atau generalisasi dari objek atau subjek yang memiliki kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan diambil kesimpulannya. Adapun populasi data dalam penelitian ini adalah seluruh petugas lapangan pelabuhan yang terlibat dalam proses pembongkaran dari bulan januari hingga mei oleh PT. Buana Lintas Lautan Tbk.

#### 2. Sampel Penelitian

Sampel Penelitian adalah bagian dari populasi atau bagian dari karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Adapun sampe yang diambil adalah enam kapal yang melakukan pembongkaran di pelabuhan oleh PT. Buana Lintas Lautan Tbk dari bulan januari hingga mei 2020.

### **D. Teknik Penulisan Data dan Instrumen Penelitian**

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah dilakukan dengan beberapa cara, berikut uraiannya :

#### 1. *Library Research* (penelitian kepustakaan)

*Library Research* adalah Teknik mengumpulkan data, yaitu dengan cara mempelajari baik itu buku, catatan, arsip, maupun dokumen yang berhubungan dengan masalah yang diteliti. Misalnya dengan

mencari bukul di perpustakaan, toko – toko buku, dan juga melalui internet.

## 2. Teknik Dokumentasi

Teknik dokumentasi adalah metode yang digunakan untuk memperoleh atau mengumpulkan data melalui gambar atau dokumen lain yang sesuai. Dalam metode ini, penulis mengumpulkan data dengan mengikuti profil atau peristiwa yang terjadi di pelabuhan PT. Buana Lintas Lautan Tbk

## **E. Teknik Analisis Data**

Teknik analisis data penulis yang digunakan dalam observasi ini adalah analisis kualitatif, yaitu penyusunan secara sistematis dan sistematis dari data yang diperoleh. Penulis melakukan analisis kualitatif untuk mempelajari permasalahan yang dibahas dalam observasi ini. Alasan penulis menggunakan analisis kualitatif adalah untuk memahami, memahami dan mengungkap kebenaran tentang masalah atau fenomena yang diteliti.

## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Gambaran Umum PT. Buana Lintas Lautan Tbk**

PT. Buana Lintas Lautan Tbk didirikan pada tanggal 12 Mei 2005 dan merupakan perusahaan kapal tanker minyak dan gas terbesar di Indonesia, didirikan untuk memenuhi kebutuhan jasa transportasi minyak dan gas bumi di pasar domestik dan internasional. BULL telah membuktikan dirinya selama bertahun-tahun di pasar yang kuat maupun yang lemah. BULL memiliki lebih banyak 30 tahun pengalaman manajemen dalam mencarter kapal untuk pelanggan nasional dan internasional dan menerapkan standar pelayaran internasional di perairan domestik.

Perseroan memulai usahanya dengan tanker minyak dan gas, yang dirancang dan digunakan Untuk transportasi produk gas seperti minyak mentah, produk minyak bumi, dan LPG. BULL adalah perusahaan pelayaran domestik pertama yang memiliki dan mengoperasikan VLGC di Indonesia.

BULL secara resmi mencatatkan sahamnya di Bursa Efek Indonesia pada tahun 2011 untuk menekankan kekuatan perusahaan dalam mengembangkan kesempatan-kesempatan yang ada. Untuk memperkuat visi dan misinya, pada tahun 2018 Perseroan melakukan penggantian logo serta nama menjadi PT. Buana Lintas Lautan Tbk yang menekankan bahwa Perseroan membuka layar baru yang dinamis dan terus berkembang.

Visi, Misi & Nilai Perusahaan di PT. Buana Lintas Lautan Tbk adalah sebagai berikut :

##### **1. Visi**

Menjadi pemimpin dalam industri energi kelautan, penyedia pembangkit dan penyimpanan energi lepas pantai, dan layanan agen kelautan dengan basis yang kuat di Indonesia dan dunia.

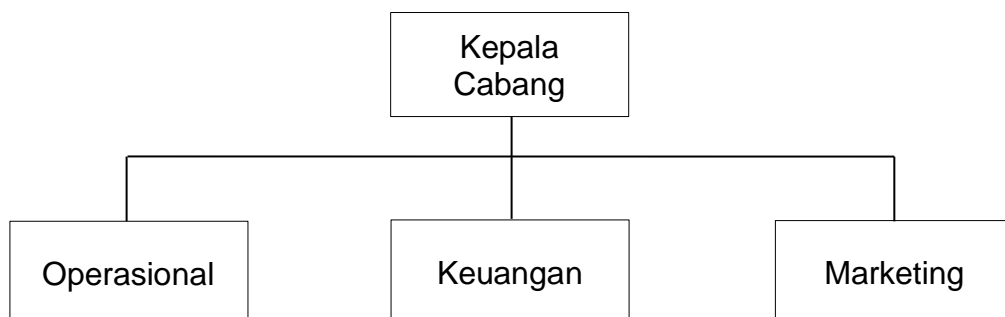
## 2. Misi

Mengoptimalkan kepentingan para *stakeholder* dengan memenuhi kebutuhan pelanggan kami dengan aman, efisien dan kompetitif melalui layanan profesional, unit kapal berkualitas, dan komitmen yang kuat terhadap keselamatan dan kesadaran lingkungan.

## 3. Nilai Perusahaan

Peningkatan berkelanjutan dalam Kesehatan, Keselamatan, Tanggung Jawab Lingkungan, Kualitas Pelayanan, Disiplin, Kolaborasi, Kesadaran Biaya, Semangat Belajar. Peningkatan kesehatan, keselamatan, tanggung jawab dan kualitas lingkungan secara terus-menerus layanan, disiplin, kolaborasi, kesadaran biaya, dan semangat belajar. Adapun struktur organisasi pada PT. Buana Lintas Lautan Tbk Cabang Balikpapan sebagai berikut :

Gambar 4.1. Struktur organisasi PT. Buana Lintas Lautan Tbk  
Cabang Balikpapan



(sumber : PT. Buana Lintas Lautan Tbk, 2021)

Tugas – tugas dari struktur organisasi sebagai berikut :

### a) Kepala Cabang

Saat ini kepala cabang PT. Buana Lintas Lautan Tbk bertanggung jawab penuh pada dewan direksi, dengan tugas – tugas sebagai berikut :

Tugas dan wewenang :

- 1) Menandatangani dan menyatakan persetujuan atas dokumen berharga.



- 2) Meminimalkan biaya atau pengeluaran operasional.
  - 3) Sebagai koordinator pelaksanaan tugas, promosi dan pengawasan pegawai.
  - 4) Berkoordinasi dan menjaga hubungan baik dengan otoritas terkait dan pemerintah daerah.
  - 5) Berkomunikasi dan mengkoordinasikan hubungan dengan pengusaha.
  - 6) Melaporkan secara berkala kepada Pusat mengenai perkembangan cabang, baik dalam operasional maupun manajemen bisnis.
  - 7) Tanggung jawab atas kelangsungan hidup kantor cabang.
- b) Bagian keuangan
- Saat ini Bagian Keuangan PT. Buana Lintas Lautan Tbk bertanggung jawab kepada kepala cabang, Tugas dan wewenang :
- 1) Membuat laporan kas.
  - 2) Menetapkan Anggaran.
  - 3) Membuat laporan dan menyelesaikan perpajakan.
  - 4) Membuat laporan dan menyelesaikan alat-alat kebutuhan administrasi karyawan.
  - 5) Menerima pemasukan luang.
- c) Bagian Operasional
- Saat ini Bagian Operasional PT. Buana Lintas Lautan Tbk Bertanggung jawab kepada Kepala Cabang, Tugas dan wewenang :
- 1) Memonitor seluruh proses operasional.
  - 2) Menekan biaya operasional.
  - 3) Koordinasi dengan Kabag Pemasaran dan Kabag Keuangan.
  - 4) Mengkoordinasikan dan mengelola area yang mendasari untuk kelancaran operasi.

5) Memelihara hubungan baik dengan otoritas pelabuhan dan pemerintah.

d) Bagian *Marketing*

Saat ini Bagian *Marketing* PT. Buana Lintas Lautan Tbk Bertanggung jawab kepada kepala cabang, Tugas dan wewenang :

- 1) Menerima *shipping Instruction* dari *Shipper*.
- 2) Menyiapkan *Container Empty* sesuai kebutuhan *shipper*.
- 3) Membuat D/O untuk mengeluarkan *Empty Container* dari Depo.
- 4) Menerima *Booking* muatan.
- 5) Membuat *Rate Request*.
- 6) Membuat *Loading Confirmation* lalu dikirim ke *Shipper* setelah kapal berangkat.

## B. Pelaksanaan operasional pada saat melakukan pembongkaran di Pelabuhan

Data kapal saat melakukan pembongkaran di pelabuhan sebagai berikut :

Tabel 4.1. Daftar Kapal yang melakukan pembongkaran

Bulan	Jumlah Kapal Masuk	Jumlah Kapal Terhambat	Nama Kapal	Hambatan
Januari	4	1	CB. Bestlink 88	— Cuaca buruk yang tidak memungkinkan untuk melakukan kegiatan pembongkaran
Februari	3	2	AHT. ASL Mantrus AHT. ASL Triaksa	1. <i>Forklift</i> mengalami kemacetan akibat kurangnya perawatan. 2. Kurangnya <i>briefing</i> kepada TKBM dan supervisor
Maret	3	1	AHT. Indoliziz Satu	— Keterlambatan <i>truck</i> ke pelabuhan mengakibatkan terhambatnya kegiatan pembongkaran
April	3	1	MV. Timas 1202	— Bobot barang lebih besar pada saat melakukan kegiatan pembongkaran
Mei	2	1	SV. Miclyn Enterprise	— Kehilangan beberapa muatan berupa <i>sparepart</i> pada saat kegiatan pembongkaran

Sumber : PT Buana Lintas Lautan Tbk 2020

### C. Masalah yang dihadapi dalam pelaksanaan operasional saat pembongkaran di pelabuhan

Proses pembongkaran dari kapal ke dermaga/truk harus optimal dan dilaksanakan dengan cepat, namun dalam prosesnya terdapat beberapa masalah yang muncul yang menyebabkan lambatnya proses pembongkaran dari kapal ke dermaga/truk. Masalah – masalah yang muncul pada saat pembongkaran :

1. Masalah Berupa faktor alam misalnya cuaca jelek atau hujan. Dalam cuaca hujan, kami tidak punya pilihan selain menghentikan pekerjaan pembongkaran untuk memastikan keamanan barang dan pekerja.
2. Masalah faktor, berupa bongkar muat. *Loader* dan *unloader forklift* terkadang macet karena kurangnya perawatan, sehingga sulit untuk menyelesaikan bongkar muat.

Gambar 4.2. *Forklift* mengalami kemacetan akibat kurangnya perawatan



Sumber : Koleksi Pribadi : 2020

3. Masalah berupa Sumber Daya Manusia, seperti kurang profesionalnya atau kurang disiplinnya Tenaga Kerja Bongkar Muat dan supervisor bongkar muat.

4. Kendalanya adalah transportasi darat. Operasi bongkar muat sering mengalami keterlambatan angkutan akibat kemacetan lalu lintas yang mungkin tidak datang tepat waktu atau berjalan sesuai rencana sehingga menghambat kelancaran proses bongkar muat.
5. Masalahnya adalah kondisi produk barang yang sangat berat dan membutuhkan lebih banyak tenaga dan peralatan khusus.
6. Masalah keamanan misalnya pencurian kargo saat bongkar muat barang di pelabuhan.

**D. Cara penanggulangan yang dilakukan di pelabuhan oleh PT. Buana Lintas Lautan Tbk terhadap pelaksanaan operasional saat pembongkaran di pelabuhan**

Untuk mengatasi masalah – masalah yang dihadapi selama proses pembongkaran, PT. Buana Lintas Lautan Tbk mengambil langkah-langkah sebagai berikut :

1. Jika terjadi masalah berupa faktor alam, maka aktivitas debit akan dihentikan untuk menghindari kerugian kerusakan tinggi pengisian.

Gambar 4.3. Melanjutkan kegiatan pembongkaran ke truk



Sumber : Koleksi Pribadi : 2020

2. Untuk malfungsi peralatan penanganan kargo, perawatan yang lebih intensif harus dilakukan untuk memastikan bahwa peralatan tidak kelebihan beban selama penanganan kargo, dan peralatan yang rusak harus diganti dan tidak dapat digunakan.
3. Ketika muncul permasalahan berupa SDM, perusahaan bongkar muat perlu lebih sering melatih dan melatih tenaga kerja bongkar muat dan pengawasnya.
4. Gangguan berupa keterlambatan truk mengharuskan perusahaan bongkar muat lebih sering berkomunikasi dengan pengangkut. Hal ini memungkinkan operator untuk menerima informasi tentang status truk dan keberadaan.
5. Apabila terjadi permasalahan berupa barang yang lebih berat, perusahaan bongkar muat harus ditambahkan jumlah

pegawai/TKBM yang melakukan kegiatan bongkar muat agar proses bongkar muat lancar dan tidak memakan waktu lama.

6. Terkait masalah keamanan seperti pencurian, sebaiknya perusahaan terus meningkatkan keamanan selama kegiatan bongkar muat. Biasanya perusahaan membayar beberapa orang untuk menjaganya tetap aman selama proses bongkar muat di pelabuhan.

## **BAB V**

### **SIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. Kesimpulan**

1. Tanggung Jawab PT. Buana Lintas Lautan Tbk berkaitan dengan barang yang diangkut selama bongkar muat barang di pelabuhan terutama berisi perlindungan yang bersifat administrative dan perlindungan yang bersifat fisik. Bentuk perlindungan fisik ini dirancang untuk menjamin dan menjaga keutuhan dan keamanan barang yang diangkut selama pembongkaran barang.
2. Kegagalan PT. Pelaksanaan bongkar muat barang di pelabuhan Buana Lintas Lautan Tbk terutama dari segi faktor alam, peralatan bongkar muat, personel, angkutan darat (truk), kondisi barang dan keselamatan. .

#### **B. Saran**

1. PT Buana Lintas Lautan Tbk harus sepenuhnya memikul tanggung jawab ini sesuai dengan hukum yang berlaku.
2. Untuk menjaga dan mengurangi kelancaran proses bongkar muat hambatan yang terjadi pada saat bongkar muat barang pada pelabuhan, kami harus menawarkan untuk melakukan pelatihan dan pendidikan.



## DAFTAR PUSTAKA

- A.F.Stoner James, dkk. 1996. *Manajemen*, Edisi Bahasa Indonesia. Jakarta : PT. Prenhallindo.
- A.F Stoner James.1982. *Manajemen*, Edisi Bahasa Indonesia. Jakarta : Erlangga
- Gianto, Herry dan Arso Martopo. 2004. *Pengoperasian Pelabuhan Laut*. Semarang : BPLP.
- Salim, Abbas. 2000. *Manajemen Transportasi*. Cetakan Pertama. Edisi Kedua. Ghalia Indonesia. Jakarta.
- Sadjono, Wiwoho. 2004. *Tinjauan Beberapa Aspek Hukum Dagang*
- Sudjatmiko, 1981. *Pokok – Pokok Pelayaran Niaga*. Jakarta : PT Cendana Press.
- Suyono. 2007. *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut Edisi IV*. Jakarta.
- Widjaja, 1987. *Perencanaan sebagai Fungsi Manajemen*. Jakarta : Bina Aksara.
- Peraturan Pemerintah. 2009. *Tentang Kepelabuhanan*. No 61 Tahun 2009

## RIWAYAT HIDUP



**SASI KIRANA**, Lahir pada tanggal 21 Februari 1998 di Payakumbuh, Provinsi Sumatra Barat. Merupakan anak pertama dari tiga bersaudara pasangan bapak Suradi dan Ibu Sulastri. Pendidikan Sekolah Dasar di SD Negeri 5 Singkawang diselesaikan pada tahun 2010 serta menyelesaikan pendidikan lanjutan tingkat pertama di SMP Negeri 2 Singkawang (2010-2013). Dan pada tahun yang sama penulis melanjutkan Sekolah Menengah Atas di SMA Negeri 4 Singkawang (2013-2016). Penulis melanjutkan pendidikannya di Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Makassar. Pada tahun 2018, tepatnya bulan September 2018, penulis mulai mengikuti Diklat Diploma IV di Badan Pendidikan dan Pelatihan Perhubungan Laut, PIP Makassar (2018-2022) dan mengambil Prodi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.

Selama semester V dan VI penulis melaksanakan Praktek Darat (PRADA) selama kurang lebih 9 bulan di PT. Buana Lintas Lautan Tbk di Balikpapan. Dan pada tahun 2022 penulis telah menyelesaikan pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.