

**ANALISIS TERJADINYA KERUSAKAN KONTAINER DI
PT.PELINDO IV CABANG MERAUKE**



TAWAKKAL FIRLIS

NIT : 18.43.103

**KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN**

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

**ANALISIS TERJADINYA KERUSAKAN KONTAINER DI
PT.PELINDO IV CABANG MERAUKE**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program

Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program Studi KALK

Disusun dan diajukan oleh

TAWAKKAL FIRLIS

NIT.18.43.103

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

SKRIPSI
ANALISIS TERJADINYA KERUSAKAN KONTAINER DI
PT.PELINDO IV CABANG MERAUKE

Disusun dan Diajukan Oleh

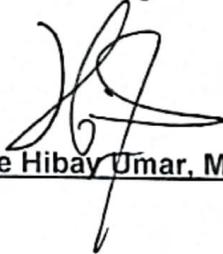
TAWAKKAL FIRLIS

NIT. 18.43.103

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada Tanggal 26 Juli 2022

Menyetujui,

Pembimbing I



Drs. Laode Hibay Umar, M.Si.,

Pembimbing II



Jumriani, S.E., M.Adm., S.D.A

Penata Tk. I(III/d)

NIP. 19731201 199803 2008

Mengetahui:

a.n. Direktur
Politeknik Ilmu Pelayaran
Pembantu Direktur I

Ketua Program Studi KALK



Capt. Hadi Setiawan, M.T., M.Mar

Pembina(IV/a)

NIP. 19751224 1998081001



Jumriani, S.E., M.Adm., S.D.A

Penata Tk. I(III/d)

NIP. 19731201 199803 2008

PRAKATA

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas limpahan kasih dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi. Skripsi ini dibuat sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan program diploma IV Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan laut dan Kepelabuhanan pada Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Dengan judul skripsi :

"ANALISIS TERJADINYA KERUSAKAN KONTAINER DI PT.PELINDO IV CABANG MERAUKE"

Pada penyusunan Skripsi ini tidak semata-mata hasil kerja penulis sendiri, melainkan juga berkat bimbingan, arahan dan dorongan dari pihak-pihak yang telah membantu, baik secara materi maupun secara non materi. Dalam kesempatan ini perkenankan penulis untuk mengucapkan banyak terima kasih serta penghargaan yang setinggi-tingginya kepada orang-orang yang telah membantu penulis secara langsung maupun tidak langsung kepada yang terhormat :

1. Capt. Sukirno, M.M.Tr M.Mar selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
2. Ibu Jumriani, SE., M. Adm. SDA selaku Ketua Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan laut dan Kepelabuhanan (KALK);
3. Bapak Drs. laode Hibay Umar, M. Si selaku Ketua dan pembimbing I;
4. Ibu Jumriani, SE., M. Adm. SDA selaku Sekertaris dan Pembimbing II;
5. Seluruh Staff Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan laut dan Kepelabuhanan (KALK);
6. Seluruh dosen pengajar dan pegawai Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;

7. Bapak Muhamad Sofyan Marasabessy selaku Kepala cabang PT. PELINDO IV Cabang Merauke;
8. Bpk George, Bpk eko, Bpk farid, Ibu wayan dan seluruh Karyawan/I di PT. PELINDO IV Cabang Merauke yang telah memberikan ilmu kepada penulis selama masa PRADA (Praktek Darat);
9. Pimpinan dan seluruh karyawan/i PT. PELINDO IV Cabang Merauke, yang berkenan mendukung penulis selama melaksanakan praktek darat;
10. Taruna angkatan 39 yang selalu setia memberikan support dalam penulisan skripsi;
11. Kaka George, kaka fauzi, dan kak farid yang selalu member semangat dan dukungan dalam proses pembuatan skripsi;
12. Kelas KALK VII C yang selalu ada dalam situasi apapun serta membantu memberikan support dalam penyelesaian skripsi.

Skripsi ini penulis persembahkan kepada Kedua Orang tua tercinta dan tersayang, yang telah melahirkan, membesarkan, dan mendidik hingga sekarang.

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.

Makassar, 26 juli 2022



TAWAKKAL FIRLIS

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : TAWAKKAL FIRLIS
Nomor Induk Taruna : 18.43.103
Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan laut dan
Kepelabuhanan

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

**“ANALISIS TERJADINYA KERUSAKAN KONTAINER DI PT.PELINDO
IV CABANG MERAUKE”**

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 menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 26 juli 2022



TAWAKKAL FIRLIS

ABSTRAK

TAWAKKAL FIRLIS, 2022. Analisis Terjadinya Kerusakan Kontainer Di PT. Pelindo IV Cabang Merauke (Dibimbing oleh laode Hibay Dan Jumriani,SE.,M.Adm).

Tujuan Penelitian Yang Ingin Di Capai Penulis Yaitu Untuk Mengetahui Faktor-Faktor Penyebab Terjadinya Kerusakan Kontainer Di *Container Yard (CY)* PT. Pelindo IV Cab. Merauke Dan Untuk Mengetahui Upaya Yang Dilakukan Dalam Mengatasi Kerusakan Kontainer Yang Terjadi Pada Saat Pelaksanaan Bongkar Muat Di PT. Pelindo IV Cabang Merauke.

Penelitian ini dilaksanakan dikantor PT, Pelindo IV Cab. Merauke selama penulis melaksanakan praktek darat (PRADA) dari bulan desember 2020 hingga bulan Juli 2021. Sumber data yang diperoleh merupakan data primer yang langsung didapat dari tempat penelitian dengan cara observasi, wawancara langsung kepada Pegawai PT. Pelindo IV Cab. Merauke serta sumber data sekunder yaitu literature-literature yang berkaitan dengan judul skripsi.

Teknik analisis data yang digunakan adalah teknik analisis deskriptif dan pembahasan penelitian ini, menunjukkan bahwa yang menyebabkan kerusakan kontainer di *Container Yard (CY)* PT. Pelindo IV Cab. Merauke akibat berkarat (korosi) dan penanganannya kurang optimal dari operational.

Kata Kunci :Kerusakan, Kontainer, PT. Pelindo IV Cab. Merauke

ABSTRACT

TAWAKKAL FIRLIS, 2022. *Analysis of Container Damage at PT. Pelindo IV Merauke Branch* (Supervised by laode Hibay Dan Jumriani, SE., M.Adm).

The research objective that the author wants to achieve is to find out the factors that cause container damage to the container yard (CY) of PT. Pelindo IV Cab. Merauke And To Know The Efforts Made In Overcoming Container Damage That Occurs During The Implementation Of Unloading At PT. Pelindo IV Merauke Branch.

This research was conducted at the PT, Pelindo IV Cab. Merauke while the author carried out land practice (PRADA) from December 2020 to July 2021. The source of the data obtained was primary data which was directly obtained from the research site by means of observation, direct interviews with employees of PT. Pelindo IV Cab. Merauke and secondary data sources, namely literature related to the title of the thesis.

The data analysis technique used is descriptive analysis technique and the discussion of this research shows that the cause of damage to containers in Container Yard (CY) PT. Pelindo IV Cab. Merauke due to rust (corrosion) and less than optimal handling of operations.

Keywords: Damage, Container, PT. Pelindo IV Cab. Merauke

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGAJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PRAKATA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	2
B. Rumusan Masalah	4
C. Tujuan Penelitian	4
D. Manfaat Penelitian	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Pengertian Analisis	6
B. Pengertian Kerusakan	6
C. Pengertian Kontainer	7
D. Pengertian Pelabuhan	8
E. Bahan Baku Kontainer	9
F. Komponen Kontainer	10
G. Sifat dan Jenis Kontainer	12
H. Penyebab Kerusakan Kontainer	13
I. Penanganan Kontainer di lapangan Penumpukan	16
J. Kerangka Pikir	21

K. Hipotesis	21
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Jenis, Desain, dan Variabel	22
B. Definisi Operasional Variable / Deskripsi Fokus	22
C. Populasi dan Sampel Penelitian	22
D. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian	23
E. Teknik Analisis Data	24
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	
A. Sejarah Pelindo IV	25
B. Visi dan Misi	27
C. Uraian Tugas	28
D. Fasilitas Dan Peralatan Pendukung Proses Bongkar Muat Kontainer Di PT. Pelindo IV Cab, Merauke	30
E. Pelaksanaan Operasi Bongkar Muat PT. Pelindo IV Cab, Merauke	33
F. Cara Memperbaiki Kontainer Yang Rusak	34
G. Analisa dan Pembahasan Masalah	36
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	
A. Simpulan	43
B. Saran	43
DAFTAR PUSTAKA	

DAFTAR TABEL

Nomor	Halaman
Tabel 4.1 Fasilitas Pendukung	31
Tabel 4.1 Peralatan Pendukung	31

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi merupakan indikator dalam perkembangan ekonomi suatu daerah atau Negara, baik dari sektor Perhubungan laut. Karena dengan kemajuan transportasi suatu daerah atau Negara maka bahan baku maupun hasil industri serta produksi-produksi yang ada dalam daerah tersebut dapat dipasarkan melalui pasar nasional maupun pasar internasional.

Transportasi laut Berperan penting dan strategis dalam meningkatkan realisasi penemuan nusantara, memperkokoh Memperkuat ketahanan nasional dan hubungan antar bangsa untuk mencapai tujuan nasional berdasar Pancasila dan UUD 1945, serta Bertindak sebagai mesin pertumbuhan dan penggerak daerah-daerah yang potensial tetapi masih tertinggal untuk meningkatkan pembangunan dan pemerataan akibat-akibatnya.

Indonesia sebagai Negara kepulauan sangat membutuhkan transportasi angkutan laut untuk dapat menjangkau seluruh tempat di nusantara khususnya pulau-pulau terpencil yang belum maju baik sarana ekonomi maupun industrinya.

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pelabuhan wajib terdiri dari darat dan air di sekitarnya Ada batasan-batasan tertentu sebagai tempat kegiatan dan kegiatan pemerintah kapal bersandar, Dermaga, Embarkasi dan Disembarkasi Penumpang atau kegiatan Bongkar muat barang yang dilengkapai Fasilitas keamanan kapal dan kegiatan penunjang pelabuhan, intra dan antarmodatransportasi.

Moda transportasi laut menggunakan moda transportasi di sebut kapal. kapal adalah alat transportasi gunakan di la menggunakan kekuatan motif, kekuatan manusia dan kekuatan alam untuk mendorong lautan. Ada banyak jenis kapal, dari yang melakukan perjalanan antar pulau hingga yang melintasi lautan. kapal dibangun dengan beberapa mesin Dirancang khusus untuk kebutuhan yang berbeda salah satu contohnya ialah kapal kontainer sehingga muatan dapat Terlindungi dengan baik dan sederhana penangan bongkar muatnya dengan menggunakan kontainer yang ada di pelabuhan.

Kontainer mulai dirilis pada abad ke-20, tepatnya Dimulai sebelum 1950 dan US ARMY dinegara Amerika membuat sebuah rangka dari besi baja dengan desain segi empat dimana ukuran tinggi, panjang dan lebar berpedoman pada area luas *tween deck*. US ARMY membuat rangka tersebut untuk kebutuhan internal pada waktu sebagian besar ukuran dan konstruksi kontainer digunakan perusahaan pelayaran amerika sendiri yaitu "*Atlantic Gulf And West Indie lines*" (AGWI) dengan tujuan perdagangan ke Porto rico.

Hingga tahun 1955, Maccolm Mc lean menjual pengetahuan perusahaan pengangkutannya kepada pihak "*Waterman Steam Ship Corporation*" yang digunakan untuk mengoperasikan "*Sea land Service*" . pada tahun 1957 kapal generasi pertama dengan *full kontainer system* adalah "*Gate Way City*" dengan jalur pelayaran antara Houston dan New York. Perkembangan tersebut berjalan pesat hingga tahun 1972 telah dibuka jalur pelayaran kontainer kebenua Eropa , Jepang, dan Autralia.

Perkembangan pasar juga meningkat pesat, mulai dari 2,3 % pada tahun 1970 menjadi 30 % di tahun 1982, hingga sekarang kontainer sudah menjadi system penting dalam transportasi dunia. Meningkatnya perkembangan pasar kontainer memberikan *feed back* yang positif terhadap perkembangan kapal-kapal yang melayani

kontainer tersebut. Perusahaan pembuatan kapal berlomba mencari bentuk teknis yang dapat melayani kegiatan kontainer. Penempatan posisi kontainer yang selama ini berada di geladak kapal telah ditambah dengan cara mengkonversi kapal-kapal tanker dan kapal-kapal curah kering.

Seiring dengan bertambah minat pemakai jasa untuk mengapalkan barang serta adanya kemajuan teknologi perkapalan dan pelayaran, maka pengiriman barang melalui laut semakin efisien. Hampir semua barang impor dan barang ekspor ditangani dengan menggunakan system kontainer. Penggunaan kontainer untuk angkutan barang baik melalui laut maupun darat telah berkembang sejak dikenalnya perdagangan antar Negara. Namun dilain hal bukan berarti barang-barang yang ada didalam kontainer dapat terjamin sepenuhnya dari pengaruh kerusakan. Pada umumnya barang rusak dipengaruhi karena bocornya atau karatannya kontainer sehingga merusak isi yang ada dalam kontainer tersebut. Kerusakan lain yang sering terjadi adalah dikarenakan adanya proses bongkar muat yang kasar.

Sampai tahun 1977 telah berdiri sekitar 38 perusahaan khusus pelayanan kontainer yang melayani hingga Afrika (*rough handling*) sehingga kontainer membantu dinding kapal atau jatuh ke dermaga. Dilihat dari keadaan dan situasi di Terminal Kontainer Makassar khususnya pada kondisi kontainer yang berada di *Container yard (CY)* kini dihadapkan pada masalah faktor kerusakan kontainer seperti korosi, kerusakan dari tubrukan yang dapat berdampak pada kontainer seperti penyok, retak, lubang, dan lain-lain menjadi penyebab utama dalam kerusakan kontainer.

Dalam mengkaji kerusakan kontainer yang terjadi di PT. pelindo IV cab.merauke tentu saja merupakan suatu gambaran yang menjadi acuan dalam upaya perbaikan serta *maintenance* yang secara intensif

perlu ditingkatkan penanganan kontainer pada saat bongkar muat di *Container yard (CY)* dan perlu di tingkatkan perawatan terhadap kontainer agar tidak mudah terjadi korosi yang mengakibatkan kontainer berkarat dan dindingnya menipis.

Sebelum kontainer di gunakan, kontainer tersebut harus dalam kondisi baik sehingga aman buat kargo dan aman waktu di perjalanan sampai tempat tujuan barang tersebut. Dalam rangka untuk menyediakan kontainer yang aman diperlukan suatu pengecekan secara detail dan akurat dan apabila di temukan kerusakan yang mempengaruhi keamanan kargo dan pengiriman maka harus dilakukan perbaikan sesuai dengan standart dan kualitas yang ada. Bertitik tolak dari latar belakang , maka penulis tertarik untuk mengkaji dan menuangkan dalam bentuk skripsi penelitian dengan judul : ANALISIS TERJADINYA KERUSAKAN KONTAINER DI PT. PELINDO IV CABANG MERAUKE

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan pada uraian latar belakang diatas maka penulis mencoba untuk merumuskan permasalahan penelitian yang akan dibahas dalam penulisan penelitian ini yaitu Faktor-faktor apa yang menyebabkan terjadinya kerusakan kontainer di PT. Pelindo IV Cab. Merauke ?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian yang ingin di capai penulis yaitu untuk mengetahui faktor-faktor penyebab terjadinya kerusakan kontainer di *Container yard (CY)* PT. pelindo IV Cab. Merauke.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penelitian ditujukan :

1. Secara Teoritis

Sebagai bahan referensi bagi pengembangan ilmu pengetahuan pada bidang Ketatalaksanaan Angkutan laut dan Kepelabuhanan secara khusus pada materi Analisis Terjadinya Kerusakan Kontainer Di *Container yard (CY)*

2. Secara Praktis

Memberikan masukan terhadap PT. PELINDO IV Cab. Merauke mengenai hal-hal yang berhubungan dengan kondisi atau keadaan kontainer yang dapat di gunakan Sebagai salah satu bahan evaluasi bersama perusahaan dalam merumuskan kebijakan menangani problematika yang terkait dengan kontainer.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Analisis

“Analisis atau analisis berasal dari bahasa Yunani kuno analisis, yang berarti melepaskan. Analisis terbentuk dari dua suku kata “ana” yang berarti “kembali” dan “luein” yang berarti “melepaskan”. digabungkan lalu lepaskan atau decode. Kata "analisis" dimasukkan ke dalam "analisis" dalam bahasa Inggris. diserap ke dalam Bahasa Indonesia menjadi “analisis”, Zona Referensi (2018).

Secara umum, pengertian Analisis adalah kegiatan yang berisi sekumpulan kegiatan

Analisis Studi tentang peristiwa (karya, perbuatan, dll), situasi aktual (penyebab, keadaan, dll), rincian berbagai bagian subjek, dan bagian-bagian itu sendiri dan hubungan di antara mereka, dan untuk mendapatkan pemahaman dan pengertian.

B. Pengertian Kerusakan

Pengertian kerusakan yang dikemukakan oleh Winarto dalam (Introduksi Analisa Kerusakan) Jurusan Material logam, Fakultas Teknik, Universitas Indonesia yaitu ketidak mampuan komponen agar berfungsi dengan baik. Istirahat tidak perlu terjadi.

Kerusakan biasanya terjadi akibat 2 hal yaitu terjadi karena kerusakan faktor alam (korosi) dan kerusakan terjadi di karenakan faktor manusia itu sendiri.

Mengutip paparan ilmiah yang dikemukakan Winarto, dalam studi (Introduksi Analisa Kerusakan) Departemen Metaralugi dan Material

Fakultas Teknik Universitas Indonesia dimana beliau memaparkan Kondisi kerusakan umum antara lain:

1. Ketika Anda tidak dapat mengoperasikan (eksekusi)
2. masih bisa diterapkan tapi tidak cocok

C. Pengertian Kontainer

Mengutip pengertian kontainer dari Subandi dalam buku (Manajemen Kontainer 1992 : 4) *The Reader's Dictionary* memberi batasan sebagai berikut: Kontainer adalah kotak, botol, dll. dari dibuat untuk menyimpan sesuatu. (*Reader's Dictionary, AS Homby EC Pamwell, Oxford University/PT Indira, Jakarta, 1972*).

Batas ini adalah batas kontainer secara umum. Sedangkan kontainer Kontainer, yang biasanya digunakan untuk mengangkut kargo melalui laut, memiliki arti khusus.

Adapun kutipan dari Idris Ronosentono, Bsc (Pengetahuan Dasar Tatalaksana *Freight Forwarding* Edisi II 1997 : 333) dimana komisi teknik dari *International Standard Organisation (ISO)*, memberikan suatu formulasi tentang kontainer sebagai berikut :

1. Kontainer suatu alat dari suatu sarana pengangkutan yang mana:
 - a. Secara fisik, mereka tahan lama dan biasanya cukup kuat untuk berbagai penggunaan.
 - b. Didesain khusus untuk digunakan dalam pengangkutan atau pengiriman barang dengan satu atau lebih moda transportasi tanpa bongkar muat berulang kali.
 - c. dapat dengan mudah dipindahkan dari satu moda transportasi ke moda transportasi lainnya; Hal ini disebabkan peralatan yang sesuai tersedia di fasilitas transportasi.
 - d. Dengan kata lain, ini dirancang agar mudah diisi dan dikosongkan.
 - e. Jarak volume minimum 1 m³ (35,5 ft³) atau lebih.

Selain itu, Organisasi Internasional untuk Standardisasi (ISO) memberikan definisi untuk kontainer. Dengan kata lain, peti kemas adalah "rangkaiannya banyak unit muatan, barang yang dikemas, atau bahan curah lainnya. Jika dapat dengan mudah dipindahkan dan diperlakukan dan diangkut sebagai satu unit muatan tanpa perlu mengeluarkan isi wadah yang berlaku (lanjutan)". Sumber: M. Noch Idris Ronosentono (Dasar-dasar Manajemen Penerusan Edisi II 1997: 334)

D. Pengertian Pelabuhan

Pelabuhan adalah bagian dari kegiatan angkutan laut dan pelabuhan adalah tempat berlangsungnya segala macam kegiatan termasuk kegiatan angkutan laut labuh dan sandarnya kapal

1. Menurut Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran.

Pelabuhan adalah suatu wilayah daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat penyelenggaraan pemerintahan dan pelayaran untuk kegiatan sandar, embarkasi dan debarkasi penumpang, atau bongkar muat barang, yang dilengkapi dengan fasilitas keamanan kapal dan kegiatan penunjang pelabuhan. , dan tempat perpindahan selama perjalanan dan antar moda transportasi.

2. Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 61 tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan.

Port berisi segala sesuatu yang terkait dengan suatu aktivitas penyelenggaraan kepelabuhanan dan kegiatan lain dalam menyelenggarakan fungsi kepelabuhanan dalam menunjang kelancaran, keselamatan dan ketertiban pergerakan kapal, penumpang atau barang, keselamatan pelayaran dan tempat

pergerakan citra intra dan atau antar moda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah.

3. Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Pelabuhan.

Pelabuhan memiliki peran sebagai :

- a. Sebuah node dalam jaringan transport menurut hirarki.
- b. Pintu gerbang kegiatan ekonomi
- c. Tempat kegiatan Perubahan alat transportasi
- d. yaitu mendukung kegiatan industri atau komersial
- e. Tempat pendistribusian, produksi dan konsolidasi barang atau barang.

Pelabuhan memiliki fungsi sebagai tempat beraktivitas :

- a. Pemerintahan
- b. Pengusahaan

Jenis pelabuhan terdiri atas :

- a. Pelabuhan laut
- b. Pelabuhan sungai dan danau

Pelabuhan laut secara hierarki terdiri atas :

- a. Pelabuhan utama
- b. Pelabuhan pengumpul
- c. Pelabuhan pengumpan

E. Bahan Baku Kontainer

Penilaian berdasarkan bahan pembuatan kontainer, maka kontainer dapat dibedakan menjadi :

1. Steel container

Keuntungan dari tangki baja (kontainer terbuat dari baja) itu kontainer ini sangat kuat dan anti bocor bentura sebagai akibatnya

mengurangi kerusakan Kerugiannya adalah bahwa *steel* kontainer merupakan berat & cepat karatan.

2. *Aluminium container*

Kontainer Terbuat dari aluminium, ringan dan dapat menutupi dinding, atap, dan tepi dengan satu panel. aluminium. Jadi jangan nyambung.

3. *Fiberglass/Plywood container*

Pada umumnya rangka wadah FRC (*Fiberglass-Reinforced Container*) dan triplek terbuat dari baja, sedangkan dinding dan atap triplek (*plywood*) yang diperkuat serat kaca diperkuat dengan serat kaca, sehingga dindingnya halus, tipis dan tidak menggunakan tulangan. (Tulang iga). tulang rusuk) dan kawat gigi (gelang atau dasi). Wadah jenis ini memiliki lebih banyak ruang. Bahan baku kontainer: 2015.

F. Komponen Kontainer

Kontainer Terdiri dari beberapa komponen seperti :

1. Dinding

Dinding kontainer dapat dibuat dari aluminium, kayu lapis, *fiberglass* dan plastik yang diperkuat *fiberglass*. Wadah dengan dinding kayu lapis mudah ditangani, cukup kuat untuk menahan segala kondisi cuaca..

2. Tiang sudut (*Corner Post*)

Eckpfosten dan kontainer berupa penguat container yang paling penting. Bar sudut bertindak sebagai pekerja keras melawannya kontainer-kontainer ketika ditumpuk kontainer dimasukkan/disusun dalam *cell-cell* kapal.

3. lubang-lubang Sudut (*Corner Casting*)

Bor lubang sudut di setiap sudut kontainer, pada bagian bawah dan bagian atas, dan berfungsi untuk mengangkat kontainer.

Sebuah lubang di bagian atas wadah untuk memasukkan keran rantai atau kunci pengangkut van. lubang kecil pada wadah memudahkan untuk menggantung derek (sling) atau keran konvensional. lubang-lubang kecil juga digunakan untuk mengamankan peti kemas ke geladak kapal atau ke gerbang truk dan kereta api agar tidak bergerak.

4. Pintu container

Fungsi pintu peti kemas adalah untuk memudahkan keluar masuknya barang ke dalam peti kemas. Pintu kontainer kedap air karena memiliki lapisan karet di sekeliling pintu dan diikat dengan sekrup. Pintu ini dilengkapi dengan gerendel dan dudukan segel. Ada dua jenis pintu: pintu samping dan pintu ujung.

5. Jeruji-Atap (*Roof-Rail*)

Ini adalah bangunan yang terdiri dari palang horizontal di bagian atas setiap sisi kontainer.

6. Atap (*Roof*)

Ini adalah rakitan yang membentuk penutup atas wadah, dikelilingi oleh bingkai ujung dan rel atap.

7. Jeruji Samping Bawah (*Bottom Side Rail*)

Artinya, struktur batang dalam arah horizontal.

8. Dasar (*Base*)

Sebuah bangunan yang komponen utamanya adalah dua transom bawah, dua transom bawah, rantai, dan transom.

9. *Cross Members*

yaitu komponen lateral yang melekat pada ujung bawah tiang dan berfungsi untuk menopang rantai.

10. Kerangka Samping (*sideframe*)

Setiap struktur yang memiliki sumbu memanjang dari wadah dan terdiri dari struktur sudut dan rel samping rantai dan rel atap.

11. Kerangka Ujung (*End Frame*)

Adalah masing-masing bangunan kontainer tegak lurus pada sumbu kontainer dan terdiri dari *Corner-structure* dan *bottom side railHs* dan terdiri dari *Corner-structure* dan jeruji-jeruji ujung dasar dan *roof*. Komponen kontainer : 2014.

G. Sifat dan Jenis Kontainer

Kontainer dibagi menjadi dua kelompok utama sesuai dengan jenisnya.:

1. *Non-collapsible freight Container*

Artinya, wadah dengan komponen terpasang permanen yang diproduksi dengan struktur kaku (*rigid*).

2. *Collapsible freight Container*

Ini adalah wadah konstruksi padat, tetapi komponennya dapat dengan cepat dibongkar dan dipasang kembali (*knocked-down system*)

Adapun jenis-jenis kontainer yakni antara lain sebagai berikut :

1. *Dry Cargo container (General Cargo container)*

Kontainer Jenis ini digunakan untuk mengangkut berbagai beban yang tidak memerlukan perhatian khusus pada suhu, ventilasi, dll.

2. *Refeer (Refrigerated) container*

Kontainer ini digunakan untuk mengangkut kargo yang memerlukan pendinginan hingga -30°C , seperti daging, ikan, buah, obat-obatan dan minuman.

3. *Bulk container*

Kontainer ini dirancang khusus untuk mengangkut komoditas curah seperti biji-bijian, tepung, dll. Di tempat tujuan, wadah ini dikosongkan secara hidrolik.

4. *Open-sided container*

kontainer bukaan samping juga memiliki pintu di salah satu ujungnya (pintu ujung) untuk memudahkan bongkar muat barang berukuran penuh. Dinding samping yang dapat dibuka memiliki terpal dan cukup kuat untuk melindungi muatan secara efektif.

5. *Open-top Container*

Artinya, wadah atas (atap) bisa dibuka. Bagian atas *container* ini dilengkapi dengan terpal dan *struts* yang dapat digulung (*slid out*) untuk memudahkan pemuatan dari keran, biasanya digunakan untuk mengangkut alat berat, mesin, suku cadang, dll.

6. *Flat rack Container*

Flag Rack container Biasa digunakan untuk memuat mesin besar dan berat. Mengutip dari R.P Suyono dalam buku (Pengangkutan Intermodal *Ekspor Impor* Melalui laut Edisi III 2005:266)

H. Penyebab Kerusakan Kontainer

1. Adapun penyebab terhadap kerusakan kontainer yaitu

a. *Acceptable Damage*

Kerusakan pada struktur atau komponen kontainer Ini masih merupakan bagian dari standar ISO dan harus ditingkatkan.

b. *Non Acceptable Damage*

Apakah ada kerusakan struktural atau komponen kontainer yang sudah melebihi ISO (*International Standardization for Organisation*) dan CSC (*Cargo Service Conference*) *standard* atau standar keamanan kontainer terhadap kargo dan pengapalan.

c. *Defect Manufacture*

Kerusakan atau cacat yang disebabkan oleh manufaktur yang tidak tepat kontainer.

d. *Wear and Tear*

Apakah terjadi kerusakan akibat penuaan atau apakah wadah sudah tua dan berfungsi dengan baik.

2. Hal-hal yang perlu dilakukan dalam *maintenance*

(pemeliharaan) kontainer adalah :

- a. Pemeriksaan kerusakan kontainer agar dapat ditentukan apakah perlu diperbaiki apa tidak.
- b. Pemeriksaan masa berlakunya kontainer (*CSC Plate*) setelah kontainer dibongkar dari kapal.
- c. Jika membersihkan kontainer-kontainer kosong harus disesuaikan dengan jenis muatan yang terakhir diangkut oleh kontainer tersebut.
- d. Pada umumnya pembersihan kontainer (*Container cleaning*) adalah menjadi beban penyewa (Maskapai Pelayaran). Tetapi jika importir mengembalikan kontainer (ex.FCI) kepada maskapai pelayaran dalam keadaan kotor (belum siap menerima muatan), maka pembersihan kontainer tersebut menjadi beban importir.
- e. Demikian pula kontainer ex.FCI yang dikembalikan dalam keadaan rusak harus menjadi beban importir.
- f. Jika kontaine-kontainer rusak dalam pengangkutan didarat (*trucking*) maka biaya perbaikan kontainer itu harus dibebankan kepada pihak yang menimbulkan kerusakan.
- g. Biaya untuk perbaikan kontainer untuk kerusakan kecil biasanya menjadi tanggung jawab Maskapai Pelayaran, tetapi jika kerusakan itu ditimbulkan oleh importir, Maskapai Pelayaran dapat meminta penggantian biaya kerusakan itu kepada importir. Sedangkan kerusakan besar biasanya menjadi tanggung jawab Maskapai Asuransi karna pada umumnya kontainer-kontainer ditutup oleh DPP.

3. Adapun keuntungan dan kerugian dari pada penggunaan kontainer antara lain :

a. Keuntungan

- 1) Mempermudah transportasi dari pintu ke pintu dimana barang yang dikirim dari gudang eksportir dapat diterima di gudang *importir*.
- 2) Tidak ada bongkar muat tambahan di stasiun transfer.
- 3) Mengurangi risiko kerusakan atau pencurian paket karena tidak diperlukan pemuatan atau pembongkaran tambahan, membutuhkan transportasi yang lebih cepat.
- 4) Hal ini menguntungkan bagi importir dan eksportir karena risiko kerusakan atau pencurian lebih kecil dibandingkan kargo yang diangkut dengan kapal konvensional.
- 5) Tidak ada bongkar muat tambahan di pelabuhan, menghemat waktu dan mengurangi keuntungan.
- 6) Kargo dimuat dalam wadah mengurangi kemasan.
- 7) Tarif mungkin bersaing dengan tarif kargo umum yang biasanya dibawa oleh kapal konvensional karena banyaknya pekerja yang dipekerjakan.
- 8) Hal ini karena eksportir yang mengirimkan barangnya dalam peti kemas juga dapat mengirimkan kargonya lebih cepat, sehingga menerima pembayaran lebih cepat.
- 9) Kontainerisasi memfasilitasi rasionalisasi armada. Rasionalisasi kapal-kapal tersebut akan mempengaruhi perkembangan pelabuhan yang digunakan oleh kapal kontainer.
- 10) Pengangkutan lebih cepat disertai planning-planning kapal yg terpercaya sebagai akibatnya frekwensi pelayaran bisa bertambah pula.

- 11) Barang lebih cepat tiba di pelabuhan tujuan karena diangkut dengan kapal kontainer yang memiliki mesin yang berdaya kuda besar.
- 12) Secepatnya muat-bongkar kontainer Setiap *port of call* mengurangi waktu bongkar muat setiap kapal di pelabuhan. Ini juga berarti pengurangan biaya awak kapal dan tinggal dipelabuhan yang terus meningkat.

b. Kerugian

- 1) Kontainersasi menyangkut Karena jumlah investasi yang tidak sedikit, hanya dapat dicapai oleh pengusaha di industri perkapalan tertentu.
- 2) Tidak semua barang (*freight*) dapat dikemas kontainer dan oleh karna Setiap kali produk baru keluar, kontainer-kontainer baru yang sudah Tentu menambah beban keuangan
- 3) Sulit bagi eksportir yang mengekspor barang dalam jumlah kecil untuk dipaksa mengisi barang eksportir lain, tetapi hal ini tidak boleh dilakukan karena sifat barang eksportir.
- 4) Ada beberapa jenis barang yang tidak dapat diangkut dalam peti kemas, antara lain: B. Hewan. Hal ini membutuhkan jalur pelayaran untuk menyediakan fasilitas khusus di atas kapal, yang berarti peningkatan beban keuangan bagi jalur pelayaran. Beberapa negara masih memiliki batasan berat dan ukuran kontainer untuk transportasi jalan. B. Sebuah wadah panjangnya 40 kaki (12,20 m). Winarto, M *Introduksi Analisa Kerusakan*.

I. Penanganan Kontainer di lapangan Penumpukan

Operasi penanganan peti kemas di halaman peti kemas dari sistem terminal peti kemas bergantung pada peralatan yang tersedia di terminal. Persyaratan minimum yang ideal untuk menumpuk bidang kontainer adalah mampu mengakomodasi beberapa faktor.

1. Faktor-Faktor Penanganan Kontainer di lapangan Penumpukan
 - a. lamanya kontainer di lapangan penumpukan
 - b. jenis-jenis alat yang digunakan
 - c. Sistem penumpukan yang digunakan

Menggabungkan faktor-faktor di atas, mengetahui luas dan lokasi lapangan tumpukan yang dapat digunakan untuk menyimpan sejumlah besar kontainer pada waktu dan lokasi tertentu sangat memudahkan perencanaan kerja untuk operasi lapangan.

Dalam menangani kontainer di lapangan atau depo, hal-hal yang harus diperhatikan adalah :

1. Tempat penumpukan harus keras dan rata
2. Cara menumpuk (*Stacking*)

Kontainer *40 feet* tidak boleh di tindih oleh kontainer *20 feet*

- a. Tidak boleh meletakkan silang antara satu dan lainnya
 - b. Antara sudut kontainer di atas dan di bawah harus saling beradu
 - c. Dapat disusun sampai 5 tumpuk dengan pembatasan sampai dengan 25,4 mm kearah samping dan 38 mm kearah memanjang
 - d. Peralatan untuk menangani (*Handling*) kontainer harus siap.
- Dalam bongkaran kontainer yang akan dibongkar muat.

Untuk memudahkan penempatan dan pengambilan kontainer di lapangan penumpukan, area lapangan penumpukan di terapkan *Block System*. *Block* disini dimaksudkan bahwa area lapangan penumpukan dibagi menjadi beberapa blok dan setiap blok diberi nama sesuai urutan alphabets (A, B, C dan seterusnya) setiap blok dibagi menjadi beberapa slot.

1. Tata letak Kontainer di lapangan Penumpukan

Tata letak kontainer di lapangan penumpukan kontainer atau *Container Yard (CY)* tergantung dari sistem penanganan kontainer yang digunakan, karena setiap penanganan kontainer tergantung dari masing-masing jenis alat penanganan kontainer yang digunakan pada sistem tersebut, yang memiliki kemampuan berbeda sehingga memerlukan lebar jalur yang berbeda dalam beroperasi. Berbagai macam tata letak kontainer pada lapangan kontainer berdasarkan alat penanganan kontainer yaitu : *Tractor-Trailer System, Srtaddle Carrier, Rubber-Tyred, Gantry-Crane System*. Aziza, N (2015:28)

2. Dokumen-Dokumen Pemuatan Barang

a. *Shipping Instruction*

Shipping Instruction adalah surat yang di buat oleh *shipper* (pemilik barang atau perusahaan ekspedisi) yang ditujukan kepada *carrier* / kapal pelayaran (Pelayaran) untuk menerima dan memuat muatan yang tertera dalam surat tersebut.

b. *Shipping Order*

Shipping Order (S/O) Atau memo fiskal adalah dokumen yang menjadi sumber dari semua jenis dokumen pengiriman *merchant*.

c. *Notice Of Readiness*

Suatu surat yang di buat oleh nahkoda yang menyatakan bahwa kapal telah siap untuk melaksanakan kegiatan pembongkaran atau pemuatan.

d. *Stowage Plan*

Stowage Plan adalah sebuah gambaran informasi mengenai rencana pengaturan muatan di atas kapal yang mana gambar tersebut menunjukkan pandangan atas dari letak-letak muatan, jumlah muatan yang berada dalam palka sesuai *consignment mark*.

e. *Tally Sheet*

Tally Sheet adalah suatu daftar / catatan penghitungan jumlah / banyaknya muatan yang diterima atau muatan yang diterima atau muatan yang dibongkar oleh kapal.

f. *Time Sheet*

Time Sheet adalah sebuah program dokumen atau masuk digunakan untuk mencatat waktu kerja actual terhadap perintah atau proyek, yang juga dapat menentukan operasi, lokasi dan kategori atau jenis tugas yang dilakukan.

g. *Daily Working Report*

Daily Working Report / laporan harian proyek merupakan laporan kegiatan proyek yang merupan pertanggung jawaban kontraktor dalam waktu perhari.

h. *Damage Cargo list*

Damage Cargo list yaitu daftar yang memuat muatan yang mengalami kerusakan.

i. *Mate's Receipt*

Mate's Receipt adalah surat tanda terima barang / muatan diatas kapal sesuai dengan keadaan muatan tersebut yang ditanda tangani oleh muallim.

j. *letter Of Indemnity*

letter Of Indemnity adalah sebuah dokumen yang dikeluarkan oleh penerbitnya kepada pihak lain yang berfungsi sebagai perjanjian formal untuk melepaskan atau melindungi pihak lain tersebut dari kewajiban terhadap kinerja tindakan-tindakan tertentu yang dilakukannya.

k. *Bill Of lading*

Bill Of lading adalah surat tanda terima barang yang telah dimuat di dalam kapal laut.

l. Cargo Manifest

Cargo Manifest atau sering dikenal dengan *cargo declaration* merupakan dokumen yang berisi semua informasi yang berkaitan dengan barang-barang niaga yang diangkut sarana pengangkut

m. Out Turn Report

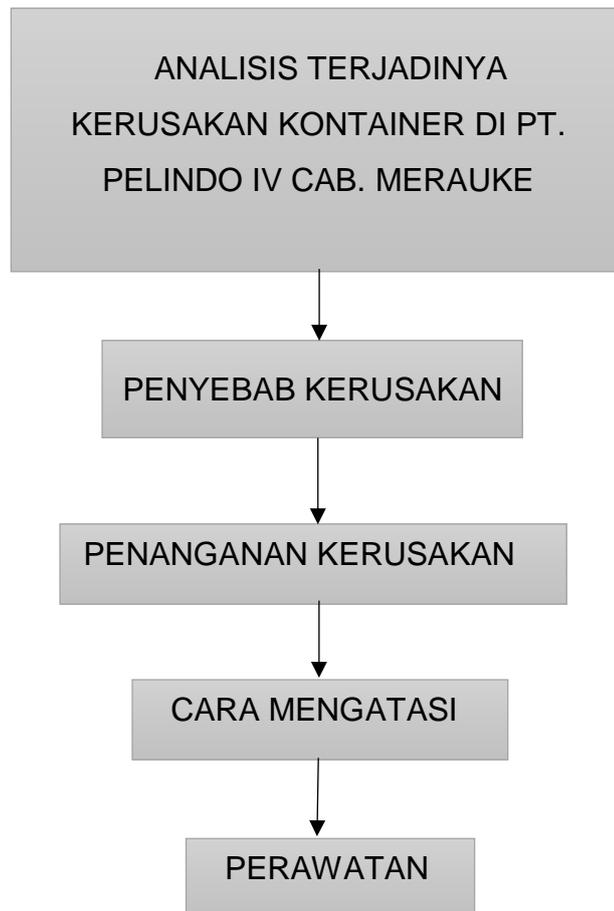
Out Turn Report yaitu daftar yang memuat barang- barang yang di bongkar di pelabuhan tujuannya masing- masing.

n. Delivery Order (DO)

Delivery Order dokumen yang berfungsi sebagai surat perintah penyerahan barang kepada pembawa surat tersebut, yang ditujukan kepada bagian yang menyimpan barang (bagian gudang) milik perusahaan atau bagian gudang perusahaan lain yang memiliki konsensus dengan perusahaan yang menerbitkan *delivery order*.

J. Kerangka Pikir

Gambar 2.1 Kerangka Pikir



K. Hipotesis

Berdasarkan perumusan masalah yang telah dikemukakan diatas, maka hipotesis terkait masalah yang diangkat yaitu diduga faktor yang menyebabkan kerusakan kontainer di PT. Pelindo IV Cab. Merauke akibat berkarat (korosi) dan penanganannya kurang optimal dari operational.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis, Desain, dan Variabel

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan oleh penulis 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 merupakan keseluruhan dari penelitian, mencakup hal-hal yang akan dilakukan peneliti mulai dari membuat hipotesis dan implikasinya secara operasional sampai pada analisis akhir data yang selanjutnya disimpulkan dan diberi saran.

3. Variabel Penelitian

Berdasarkan dengan jenis penelitian maka penulis mengambil 2 jumlah variable yaitu *Idle Time* dan *Not Operation Time*.

B. Definisi Operasional Variable / Deskripsi Fokus

Variabel penelitian pada penelitian ini adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya terhadap penyebab kerusakan container di PT.Pelindo IV Cab, Merauke. Adapun penyebab kerusakannya pada saat penanganan kontainer dan kerusakan di sebabkan korosi.

C. Populasi dan Sampel Penelitian

1. Populasi

Populasi yang diambil oleh penulis adalah seluruh kontainer yang ada di PT. Pelindo IV Cab. Merauke selama 1 tahun.

2. Sampel

Sampel yang diambil dalam penelitian ini adalah 31 kontainer yang mengalami kerusakan.

D. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian

1. Teknik observasi (pengamatan langsung)

Teknik observasi adalah pengamatan langsung pada suatu objek yang diteliti. Melalui pengamatan langsung pada objek dilakukan penelitiannya itu pengumpulan data dengan mendekati pada masalah yang ada, karena dengan metode observasi penyusun dapat langsung mengadakan kegiatan lapangan. Observasi yang dilakukan oleh penulis adalah dengan melakukan pengamatan secara langsung sewaktu penulis melaksanakan praktek darat di PT.Pelindo IV Cab, Merauke maka digunakan *checklist* kerusakan kontainer di PT.Pelindo IV Cab, Merauke studi dokumentasi

Studi dokumentasi ini digunakan oleh penulis untuk mengumpulkan data-data dan informasi dengan bantuan dari berbagai macam material yang terdapat di ruang perpustakaan, seperti: buku-buku, majalah, naskah-naskah, catatan, kisah sejarah yang ada, dokumen-dokumen, dan lain-lain maka digunakan *checklist* dokumentasi.

2. *Interview*

Merupakan metode yang digunakan oleh Penulis untuk mendapatkan data melalui wawancara langsung dengan orang yang mengetahui subjek penelitian khususnya pada karyawan dan asisten manager bidang operasional PT.Pelindo IV Cab, Merauke maka digunakan pedoman *interview*.

E. Teknik Analisis Data

Dalam penelitian ini penulis menganalisa data-data dan informasi dari sumber data melalui wawancara, catatan lapangan, dan dokumen yang dapat mendukung penelitian serta tulisan yang berisikan paparan yang dijadikan studi kepustakaan dan hasil pengamatan. Berdasarkan data yang diperoleh penulis mengadakan reduksi data yaitu suatu usaha untuk membuat rangkuman dan memilih hal-hal yang secara pokok serta memfokuskan hal-hal yang penting dari hasil wawancara, observasi atau pengamatan tersebut. langkah selanjutnya penulis membuat penyajian data, yang dimaksud dengan penyajian data adalah penyampaian informasi berdasarkan data yang dimiliki dan disusun secara baik sehingga memudahkan pembaca untuk memahami isi pada penulisan proposal (skripsi) yang akan diakhiri dengan penarikan kesimpulan dari analisis yang telah dilakukan.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Sejarah Pelindo IV (persero)

Pelindo IV merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yg beranjak pada bidang kepelabuhanan, PT Pelabuhan Indonesia IV (Persero) didirikan dari Peraturan Pemerintah Indonesia (PP) NO. 59, lepas 19 Oktober 1991, mengenai Pengalihan bentuk Perseroan Umum (Perum) Pelabuhan IV sebagai Perseroan Terbatas (Persero) yg aturan Dasarnya diaktakan menggunakan akta No. 7, lepas 1 Desember 1992 sang Notaris Imas fatimah, sh, Notaris pada Jakarta, PT Pelabuhan Indonesia IV (Persero) beroperasi pada Indonesia bagian timur yg beredar pada 11 provinsi & bermarkas sentra pada Makassar. Wilayah operasional kami terdiri berdasarkan 17 pelabuhan cabang, tiga anak perusahaan, & 1 afiliasi yg beredar berdasarkan Sulawesi Selatan, Sulawesi Tengah, Sulawesi Tenggara, Sulawesi Utara, Gorontalo, Kalimantan Timur, Kalimantan Utara, Maluku, Maluku Utara, Papua, & Papua Barat, PT Pelabuhan Indonesia IV (Persero) beralamat tempat kerja sentra pada Jl. Soekarno No. 1, Makassar-Sulawesi Selatan, 90173 Indonesia. Secara efektif eksistensi PT Pelabuhan Indonesia IV (Persero) mulai semenjak penandatanganan Anggaran Dasar Perusahaan sang Sekjen Dephub dari Akta Notaris Imas Fatimah, SH No 7 lepas 1 Desember 1992. Menilik perkembangan kebelakang pada masa awal pengelolaannya, PT Pelabuhan Indonesia IV (Persero) sudah mengalami perkembangan yg relatif pesat & bisa mengikuti keadaan menggunakan perkembangan lingkungan yg semakin maju.

1957-1960 Pada awal kemerdekaan, administrasi pelabuhan dikoordinasikan oleh Otoritas Pelabuhan. Dengan nasionalisasi perusahaan milik Belanda dan dikeluarkannya PP No., pada tanggal 19 September 1960, status Otoritas Pelabuhan beralih dari Otoritas

Pelabuhan dalam bentuk badan hukum yang disebut Perusahaan Negara. (PN).

1960-1963 Berdasarkan PP No. 19 Tahun 1960, penatausahaan pelabuhan umum dilakukan oleh Pengadilan Negeri Pelabuhan I-VIII. Ada empat Pengadilan Negeri Pelabuhan di Indonesia Timur: PN Pelabuhan Banjarmasin, Pengadilan Negeri Pelabuhan Makassar, Pengadilan Negeri Pelabuhan Bitung, dan Pengadilan Negeri Pelabuhan Ambon.

1964-1969 Pada masa Orde Baru, Pemerintah mengeluarkan PP 1/1969 dan PP 19/1969, melikuidasi PN Pelabuhan menjadi Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP) yang dipimpin oleh Manajer Pelabuhan sebagai satu-satunya Manajer Umum pelabuhan. Dengan kata lain, sisi komersial tetap dijalankan oleh Otoritas Pelabuhan, namun kegiatan operasional pelabuhan dikoordinasikan oleh suatu instansi pemerintah yang disebut Otoritas Pelabuhan.

Dari tahun 1969 hingga 1983, Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP) di bawah PP 1/1969 dan PP 18/1969 mengelola likuiditas pelabuhan. Ketentuan ini membongkar pelabuhan dan mengganti Otoritas Pelabuhan dengan BPP.

Antara tahun 1983 dan 1992, keadaan pelabuhan dalam likuidasi, yang dikenal sebagai BPP, berakhir dengan diterbitkannya PP 11/1983 dan PP 17/1983. Perusahaan Saham Gabungan (Peru)

1992-Sekarang Berdasarkan pertimbangan untuk meningkatkan efisiensi dan efektifitas perusahaan, serta melihat perkembangan yang dicapai Perum Pelabuhan IV, maka Pemerintah melalui PP 59/1991 mempercayakan pengelolaan pelabuhan di wilayah Perum kepada Perum. Perabhan IV (Persia). Perum Pelabhan Indonesia IV kemudian berubah menjadi PT (Persero) Pelabhan Indonesia IV. 1 Makassar sepenuhnya dikelola oleh pemerintah, dalam hal ini Menteri Keuangan Republik Indonesia yang saat ini dilimpahkan kepada Menteri Badan Usaha Milik Negara (BUMN).

PT Pelabuhan Indonesia IV (Persero) atau Pelindo IV adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak di bidang kepelabuhanan. PT Pelabuhan Indonesia IV (Persero) sangat menyadari situasi di kawasan hinterland timur dimana pembangunan infrastruktur dan tenaga kerja yang kompeten dan terampil sangat dibutuhkan. Untuk itu, perusahaan terus berinvestasi dalam pengembangan dan peningkatan layanannya dengan peralatan dan fasilitas yang optimal, serta personel yang andal.

Saat ini, segmen usaha Perseroan adalah penyediaan dan pemeliharaan pelabuhan dan badan air untuk lalu lintas dan sandar kapal, termasuk pengintaian dan penarik kapal, serta jasa yang terkait dengan kebutuhan logistik kapal seperti bahan bakar dan air.

B. Visi dan Misi

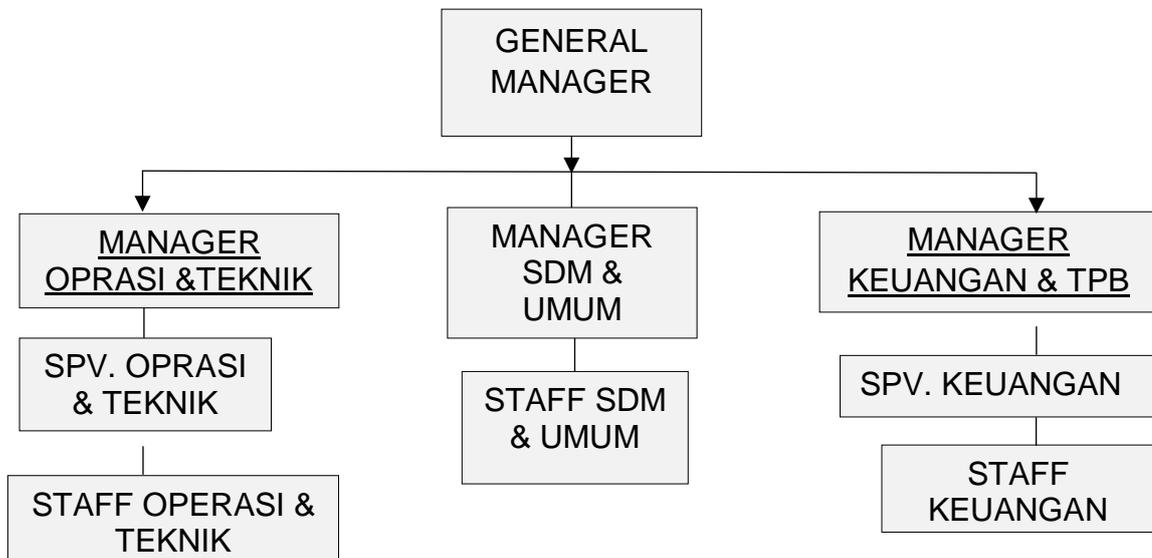
1. Visi

Menjadi pemimpin ekosistem maritim terintegrasi dan berkelas dunia
Visi tersebut merupakan pernyataan cita-cita perusahaan menjadi pintu gerbang utama jaringan logistik global di Indonesia. Cita-cita ini muncul dilandasi potensi geografis, peluang bisnis serta kebijakan nasional yang membuka bagi peluang bagi perusahaan untuk merealisasikan visi di maksud.

2. Misi

Mewujudkan jaringan ekosistem maritim nasional melalui peningkatan konektivitas jaringan dan integrasi pelayanan guna mendukung pertumbuhan ekonomi negara Menyediakan Jasa Kepelabuhanan & Maritim yang Handal & Terintegrasi dengan Kawasan Industri untuk Mendukung Jaringan Logistik Indonesia & Global dengan Memaksimalkan Manfaat Ekonomi Selat Malaka.

Gambar 4.1. Struktur Organisasi



Sumber data : PT. Pelindo IV Cab. Merauke

C. Uraian Tugas

Dengan bagian organisasi tersebut diatas, maka uraian tugas masing-masing adalah sebagai berikut :

1. General Manager

Tugas dan wewenang General Manager :

- a. Membantu Pimpinan Direksi/Direktur Utama.
- b. Mengatur system kerja.
- c. Menyiapkan Standard Operasional Perusahaan (SOP).
- d. Mengatur pelaksanaan kerja dan pemeliharaan alat.
- e. Menentukan lulus atau tidaknya karyawan masuk perusahaan.
- f. Mengadakan pembinaan dan pelaksanaan kerja di lapangan.

2. Manager SDM & Umum

Tugas dan tanggung jawab SDM & UMUM :

- a. Mendesain organisasi
- b. Mengatur karyawan
- c. Mengatur sistem dan cara penilaian kinerja setiap karyawan
- d. Mengembangkan potensi yang dimiliki oleh karyawan dan juga organisasi

- e. Mengatur sistem dengan asas manfaat, penghargaan, serta tingkat kepatuhan terhadap karyawan.

3. Manager Operasi & Teknik

Tugas dan tanggung jawab :

- a. Mengawasi pengelolaan pelaksanaan kegiatan perusahaan.
- b. Mengawasi pengelolaan pelaksanaan project.
- c. Mengelola pelaksanaan kegiatan perencanaan pelelangan.
- d. Melakukan koordinasi kerja harian.
- e. Melaksanakan jadwal dan kegiatan pelelangan.
- f. Mengecek status kegiatan pelaksanaan project.

4. Manager Keuangan & PTB

Tugas dan tanggung jawab :

- a. Melakukan penyusunan keuangan perusahaan
- b. Melakukan penginputan semua transaksi keuangan kedalam program
- c. Melakukan transaksi keuangan perusahaan
- d. Melakukan pembayaran kepada supplier
- e. Berhubungan dengan pihak internal ataupun eksternal berkaitan dengan kesibukan keuangan perusahaan
- f. Melakukan penagihan kepada konsumen
- g. Mengontrol kesibukan keuangan/transaksi keuangan perusahaan
- h. Membuat laporan tentang kesibukan keuangan perusahaan
- i. Menerima dokumen dari vendor internal ataupun eksternal
- j. Melakukan verifikasi pada keabsahan dokumen
- k. Membuat laporan manajemen pada induk perusahaan
- l. Menyiapkan dokumen penagihan invoice/kuitansi tagihan bersama kelengkapannya

5. SPV. Operasional & Teknik

Tugas dan tanggung jawab :

- a. Mengelola karyawan
- b. Memotivasi karyawan
- c. Melaksanakan tugas, proyek, dan pekerjaan secara langsung
- d. Menegakkan aturan yang telah di tentukan oleh perusahaan
- e. Mendisiplinkan bawahannya
- f. Memberikan info pada manajemen mengenai kondisi bawahan, atau menjadi perantara antara pekerja dengan manajemen.
- g. Memecahkan masalah sehari hari yang rutin
- h. Membuat rencana jangka pendek untuk tugas yang telah ditetapkan oleh atasannya.
- i. Bertugas membuat *job description* untuk staf bawahannya

6. Supervisor Keuangan

Tugas dan tanggung jawab :

- a. Mengontrol kesibukan keuangan/transaksi keuangan perusahaan
- b. Membuat laporan tentang kesibukan keuangan perusahaan
- c. Menerima dokumen dari vendor internal ataupun eksternal
- d. Melakukan verifikasi pada keabsahan dokumen
- e. Membuat laporan manajemen pada induk perusahaan
- f. Menyiapkan dokumen penagihan invoice/kuitansi tagihan bersama kelengkapannya

D. Fasilitas Dan Peralatan Pendukung Proses Bongkar Muat Kontainer PT. Pelindo IV Cab. Merauke

1. Fasilitas Pendukung

Ketersediaan fasilitas yang berstandar Terminal Kontainer Internasional mampu menampung dan menangani pelayanan kontainer yang diberikan yaitu sebagai berikut :

Tabel 4.1 Fasilitas Pendukung

No	FASILITAS PELABUHAN	UKURAN
1	Kedalaman Kolam	-10 M IWS
2	Panjang Dermaga	258 Meter
3	lebar Dermaga	9 Meter
4	Gedung Terbuka	600 M
5	luas lap. Penumpukan PK/CY a. Jumlah Blok Penumpukan b. Kapasitas Row Per Blok c. Jumlah Ground Slot	114.400 m2 13 Blok 6 Row per Block 2.463 Ground Slot 350.000 teus / tahun
6	Luas lapangan Serba Guna	13,170 M
7	Luas Bengkel Peralatan	750 M

Sumber data : PT. Pelindo IV Cab. Merauke

2. Peralatan Pendukung

Untuk menunjang kegiatan bongkar muat kontainer, maka dermaga kontainer harus dilengkapi dengan alat – alat bongkar muat dengan mekanisme yang canggih antara lain :

Tabel 4.2 Peralatan Pendukung

No	Uraian	Sat	Jumlah	Keterangan
1	Fix Crane (FC) a. Milik Sendiri	Unit	2	Siap Operas
2	ReachSteaker Kap.42 T	Unit	3	Siap Operasi
3	Forklift a. Milik Sendiri	Unit	3	Siap Operasi
4	Head truck a. Milik Sendiri	Unit	4	Siap Operasi

Sumber data : PT. Pelindo IV Cab. Merauke

Berdasarkan tabel diatas, ketersediaan peralatan yang digunakan dalam kegiatan bongkar muat kontainer di PT.Pelindo IV Cab, Merauke, mampu menangani kegiatan operasional pelayanan bongkar muat yang efisien dan efektif dan diketahui jumlah peralatan yang tersedia di PT.Pelindo IV Cab, Merauke

Fungsi alat-alat bongkar muat diatas adalah sebagai berikut :

1. *Fix crane*

Bertindak sebagai alat utama untuk bongkar muat kontainer Dari dermaga ke kapal atau Di sisi lain, tingkat pengisian/pengosongan adalah tingkat muatan kapal dan jumlah alat *Fixcrane*.

2. *Transtainer*

Alat bongkar muat yang berfungsi untuk mengangkat, menstuck dan membongkar/memuat kontainer dilapangan penumpukan (*container Yard*).

3. *Top loader/lift Truck*

Digunakan untuk bongkar muat *container* di lapangan penumpukan, alat ini dapat pula digunakan untuk handling dan stacking kontainer kosong serta transfer intermoda khususnya untuk muatan ke dan dari kapal.

4. *Forklift*

Adalah pada penunjang terminal kontainer untuk melakukan bongkar muat dalam tonase kecil, biasanya banyak digunakan pada CFS untuk *stuffing* dan *stripping* serta kegiatan yang berkaitan dengan *delivery* atau *interchange*.

5. *Headtruck* dan *Chassis*

Alat untuk mengangkat kontainer dari dermaga ke lapangan penumpukan atau sebaliknya serta dari area lapangan penumpukan kontainer ke gudang *container Freight Station (CFS)* atau sebaliknya.

Alat ini juga berfungsi untuk *receiving/delivery*, disamping itu juga sebagai alat angkut kontainer ke dan dari kapal Roro. Alat ini juga dapat beroperasi di jalan raya umum sesuai dengan asal dan tujuan barang

E. Pelaksanaan Operasi Bongkar Muat PT. Pelindo IV Cab. Merauke

1. Pelaksanaan Bongkar

- a. Setiap kontainer yang dibongkar akan dikonfirmasi oleh petugas Tally Dermaga dengan merekam kondisi kontainer, nomor seal, *crane*, dan *head truck*.
- b. *Start Time Stamp* kontainer bongkaran adalah *Start Working Time Vessel*, digunakan sebagai awal perhitungan *dwelling time*.
- c. *Stack* kontainer di CY dikonfirmasi oleh petugas Tally lapangan apabila alokasi yang telah ditetapkan tidak sesuai dengan kondisi lapangan, maka petugas Tally dapat melakukan *overwrite* data lapangan tanpa konfirmasi petugas pegawai operasi (Wasop).
- d. Aktivitas buka/tutup palka dicatat oleh petugas Tally Dermaga dan direkam kedalam sistem Pelaksanaan bongkar dapat dimonitoring secara *online realtime*.

2. Pelaksanaan Delivery

- a. Pelaksanaan *truck in gate* harus membawa *Job Slip* dan petugas gate akan *meng-entry* nomor kontainer yang akan diambil dan nomor truck. Untuk kontainer empty hanya *meng-entry* nomor *Job Slip*.
- b. Sistem harus mengontrol realisasi pembayaran warkat terhadap kontainer tersebut, apabila jumlah warkat tidak mencukupi maka sistem tidak akan menerbitkan *Job slip*, sebaliknya apabila warkat mencukupi maka sistem akan menerbitkan *Job slip*.
- c. Apabila terjadi penolakan penerbitan *Job slip*, maka pemilik kontainer harus menambah warkat dan perubahan *date of plan*.
- d. Pelaksanaan *truck in-gate* hanya untuk satu sirkus transaksi (*receiving atau delivery*).

- e. Konfirmasi *un-stack* untuk *delivery* dilakukan oleh petugas tally lapangan.
 - f. Petugas tally lapangan berkewajiban untuk menuliskan jumlah *shifting* pada *Job slip*.
 - g. Pelaksanaan *truck out –gate*, petugas gate melakukan konfirmasi *Job slip* dengan kontainer yang dibawa dan mengisi jumlah *shifting*. Apabila proses *un-stack* dilapangan tidak dilakukan, maka proses *un-stack* dilakukan secara otomatis pada saat kontainer *out – gate*.
 - h. Sistem akan melakukan kontrol secara otomatis terhadap jumlah kontainer yang ada pada *Job slip* tersebut dengan jumlah *Job slip* yang telah dikonfirmasi *Out – gate*, apabila jumlah kontainer dalam satu *Job slip* sama dengan jumlah *Job slip* maka sistem akan menandai *Job slip* tersebut siap untuk dibuatkan nota tagihan.
 - i. Sistem harus memonitor atau menampilkan *Job slip* yang sedang dalam proses dalam jangka waktu tertentu.
3. Pelaksanaan penerimaan kontainer (*receiving*)
- a. Pelaksanaan *truck in–gate* harus membawa *Job slip* dan petugas gate akan *meng–entry* nomor kontainer yang dibawa nomor seal, berat, suhu kontainer reefer, fisik kontainer dan nomor truck.
 - b. Pelaksanaan *truck in–gate*, petugas gate melakukan konfirmasi kontainer yang dibawa.
 - c. Menerbitkan *Job slip* yang berisikan *yard* alokasi untuk kontainer tersebut, jika kapasitas alokasi CY kurang maka system akan memberikan lokasi.
 - d. Konfirmasi *stacking* untuk *receiving* dilakukan oleh petugas tally lapangan.
 - e. Sistem harus mampu memonitor atau menampilkan *Job slip* yang sedang dalam proses dalam jangka waktu tertentu.

- f. *Truck eks-receiving* tidak diperbolehkan membawa kontainer delivery sebelum truck tersebut *out – gate*.

4. Pelaksanaan Muat

- a. *Un- stack* kontainer di CY dikonfirmasi oleh petugas Tally lapangan. Pelaksanaan muat dapat di monitoring secara *online real time*.
- b. Setiap kontainer yang dimuat akan dikonfirmasi oleh petugas Tally Dermaga dengan merekam kondisi kontainer , *crane, dan head truck*.
- c. *End Time Stamp* kontainer muatan adalah *End Working Time Vessel* , digunakan sebagai akhir perhitungan *dwelling time*.
- d. Aktivitas buka / tutup palka dicatat oleh petugas Tally Dermaga dan direkam kedalam sistem.
- e. Nota tagihan bongkar / muat kapal diterbitkan setelah konfirmasi kapal berangkat.
- f. Nota tagihan kontainer ekspor diterbitkan setelah konfirmasi kapal berangkat.

F. Cara Memperbaiki Kontainer Yang Rusak

Prosedur Umum *Repair Kontainer* Didalam prosedur repair kontainer masing – masing komponen atau bagian kontainer mempunyai standard pengerjaan yang berbeda sesuai dengan *pedoman IICI manual repair IICI Vol.5*. Adapun disini akan dibahas secara umum tentang pengerjaan repair kontainer. Mengingat seringnya terjadi kesalahan dalam melakukan repair komponen besi dikontainer maka untuk menentukan cara repair yang tepat dan ketentuan repair maka disini akan dibahas tentang pekerjaan repair sebagai berikut ;

1. *Straightening* / Pelurusan

adalah melakukan perbaikan dengan cara meluruskan kembali komponen kontainer sehingga bisa kembali ke-bentuk aslinya dengan menggunakan *jack hidrolik* atau palu dan *backing plate*.

2. *Welding or Straightening and welding*

Adalah melakukan pekerjaan pengelasan hanya dengan pengelasan atau pelurusan dan dilakukan pengelasan. Adapun jenis kerusakan dengan metode pekerjaan seperti ini adalah *crack atau cut*.

3. *Inserting and Patching*

Adalah perbaikan kerusakan *componen steel* dengan cara membuang sebagian material yang rusak dan diganti dengan material steel yang baru dan penyambungannya menggunakan pengelasan. Type perbaikan ini dilakukan bila kerusakan tidak bisa diperbaiki dengan pelurusan atau pengelasan dan pelurusan.

4. *Sectioning*

Adalah type perbaikan *componen steel container* dengan cara memotong sebagian dari penampang komponen tersebut secara penuh / *full profile*. Perbaikan ini dilakukan bila tidak bisa dilakukan perbaikan dengan cara perbaikan pelurusan , pelurusan dan pengelasan , *insert atau patching*.

5. *Replacement* / Ganti Baru

Adalah cara perbaikan dilakukan dengan cara mengganti semua bagian component tersebut. Perbaikan ini dilakukan bila kerusakan tidak bisa dilakukan perbaikan dengan menggunakan cara – cara diatas yaitu pelurusan , pelurusan dan pengelasan , *insert atau patching , sectioning*.

G. Analisa dan Pembahasan Masalah

1. Analisis

Seiring dengan perkembangan globalisasi dunia kepelabuhanan secara tidak langsung juga mempengaruhi kondisi

serta situasi yang berada pada PT.Pelindo IV Merauke. Sehingga memicu pola system manajemen yang lebih baik lagi didalam hal pelayanan maupun pengoperasian infrastruktur serta suprastruktur pelabuhan yang professional. Terkait dengan itu kebutuhan pengguna jasa semakin beragam dimana diakibatkan kebutuhan alokasi serta pendistribusian barang-barang baik dari lingkungan dalam negeri maupun dari luar negeri yang semakin pesat dan bervariasi.

Sesuai dengan pengamatan penulis dilapangan yaitu dimana kegiatan yang terjadi pada kegiatan bongkar/muat kontainer menunjukkan bahwa system yang mengatur pengelolaan kontainerisasi serta respon dari aktifitas tersebut belum efektif sebagaimana yang diharapkan. Hal lain dari penulis amati cenderung kegiatan bongkar/muat kontainer di PT.Pelindo IV Merauke masih perlu ditingkatkan lagi guna menjawab tantangan arus perdagangan global melalui jalur pelabuhan nasional.

Disisi lain penggunaan kontainer yang tidak memperhatikan prosedur serta pengawasan terhadap perpindahan kontainer itu sendiri terkadang belum maksimal. Penulis juga mengamati di lapangan masih ditemukan beberapa kerusakan-kerusakan terhadap kontainer yang berada pada lingkup PT.Pelindo IV Merauke.

Menurut arthur (2021) selaku Operator lapangan pelindo 4 merauke di PT.Pelindo IV Merauke menjelaskan bahwa beberapa faktor-faktor penyebab kerusakan kontainer di PT.Pelindo IV Merauke antara lain :

a. Kerusakan pada saat *handling* kontainer

Kerusakan ini terjadi pada saat handling kontainer yang dilakukan oleh *Fix Crane* (FC) maupun operasional transtainer yang kurang teliti dari operator sehingga terkadang dapat menimbulkan tubrukan atau penempatan kontainer yang tidak sesuai

b. Kerusakan disebabkan korosi

Kerusakan ini terjadi disebabkan karena reaksi elektrokimia yang bersifat alamiah dan berlangsung dengan sendirinya, oleh karena itu korosi tidak dapat dicegah atau dihentikan namun korosi itu hanya dapat diperlambat proses perusakan terhadap kontainer agar kontainer dapat dipakai dalam jangka yang panjang maka kontainer harus diperhatikan

c. Kerusakan Mesin *Reefer*

Kerusakan generator, kerusakan reefer dapat menyebabkan kerusakan muatan dingin dan muatan beku. Kerusakan muatan dingin dan beku terjadi apabila suhu muatan yang diinginkan tidak sesuai dengan yang ditetapkan.

Kerusakan muatan dingin dan beku setelah muatan diatas kapal dapat menyebabkan timbulnya kerusakan muatan pada muatan yang lain. Meskipun kerusakan muatan itu dalam taraf kecil sehingga harus di cegah dengan penyeleksian muatan dengan ketat dan teliti pada waktu *stuffing*. Kerusakan muatan pada tingkatan turunnya kualitas muatan dapat menyebabkan turunnya harga jual pada muatan sehingga perlu dihindari kerusakan dalam skala kecil apapun.

Adapun data keseluruhan dari kerusakan-kerusakan kontainer di PT. Pelindo IV Cab, Merauke dari bulan Juli 2019 sampai Juli 2020 yaitu sebagai berikut :

BULAN / TAHUN	SATUAN KONTAINER	JUMLAH KONTAINER MASUK	JENIS KERUSAKAN KONTAINER							
			B	B R	C R	C	D	G	H	C
JULI 2019	BOX	11.140	-	-	-	-	2	-	-	-

AGUSTUS 2019	BOX	17.634	-	-	2	-	4	-	-	2
SEPTEMBER 2019	BOX	1.249	-	-	2	-	-	-	-	-
OKTOBER 2019	BOX	1.678	-	1	-	-	2	-	-	-
NOVEMBER 2019	BOX	1.437	-	3	-	-	-	-	1	1
DESEMBER 2019	BOX	1.345	-	-	-	-	-	-	-	-
JANUARI 2020	BOX	2.221	1	-	-	-	-	-	-	-
FEBRUARI 2020	BOX	1.276	-	-	-	-	2	-	-	1
MARET 2020	BOX	1.201	-	-	-	-	-	-	2	-
APRIL 2020	BOX	2.002	-	-	1	-	2	-	-	-
MEI 2020	BOX	1.029	-	-	-	-	-	-	-	-
JUNI 2020	BOX	1.124	-	-	-	-	1	-	-	-
JULI 2020	BOX	1.193	-	-	1	-	-	-	-	-
JUMIAH			1	4	6		1 3		3	4

Kode Kerusakan

B : *Bent* / Bengkok

BR : *Break* / Pecah

CR : *Crack* / Retak

C : *Cut* / Potong

D : *Dent* / Penyok

G : *Gambrel* / Melengkung

H : *Hole* / lobang

C : *Corrosion* / Korosi

Dari keterangan di atas, maka dapat dijelaskan bahwa angka kasus kerusakan pada bulan juli 2019 sampai juli 2020 yaitu :

- 1.)Bengkok sebesar 1 Box
- 2.)Pecah sebesar 4 Box
- 3.)Retak sebesar 6 Box
- 4.)Penyok sebesar 13 Box
- 5.)lubang sebesar 3 box
- 6.)Korosi sebesar 4 Box

Mengacu pada data kerusakan kontainer berdasarkan tempat maka untuk deskripsi tempat kerusakan kontainer dominan terjadi pada kontainer yard dikarenakan kerusakan sering terjadi pada saat handling contohnya pada saat kegiatan /proses pemindahan kontainer dari chasis di angkat menggunakan *Container Crane* (CC) pada saat penyusunan kontainer di kontainer yard pada proses inilah sering terjadi tubrukan antar kontainer satu dengan kontainer yang lainnya yang biasa di sebabkan oleh kesalahan dari operator *Container Crane* (CC) itu sendiri itulah contoh penyebab kerusakan pada kontainer yang lebih dominan yaitu penyok sebesar 13 *Box*.

2. Pembahasan Masalah

Dalam hal mengkaji kerusakan kontainer yang terjadi di PT.Pelindo IV Merauke tentu saja merupakan suatu gambaran yang

menjadi acuan dalam upaya perbaikan serta maintenance yang secara intensif perlu dilakukan kedepannya nanti. Melihat perlu adanya upaya-upaya yang harus diterapkan bagi pihak PT.Pelindo IV Merauke sebagai pihak pengelola serta memiliki tanggung jawab penuh terhadap kelangsungan serta pemenuhan segala sesuatu yang sifatnya penting.

Adapun beberapa hal yang perlu diperhatikan sebelum pengaplikasian kontainer itu sendiri yaitu terkait dengan prosedur-prosedur pengecekan kontainer seperti :

1. *Inspection* Kontainer

Disini dimaksudkan yaitu sebelum kontainer digunakan maka kontainer tersebut harus dalam keadaan baik sehingga aman buat cargo dan aman selama diperjalanan sampai tujuan barang tersebut. Dalam rangka untuk menyediakan kontainer yang aman diperlukan suatu pengecekan secara detail dan akurat. Apabila ditemukan kerusakan yang mempengaruhi keamanan cargo dan pengiriman maka harus dilakukan perbaikan sesuai standard dan quality yang ada.

2. Dokumen yang dikehendaki

Semua *Damage, wear, tear* atau *improper repair* yang ditemukan harus dicatat dalam EIR *In and Out, from survey* masuk dan keluar, diambil gambaranya dengan photo digital dan dilakukan report ke customer dengan electric report. Pernyataan di dalam EIR atau electric report tentang repair yang dikehendaki disebabkan Damage adalah kunci dasar untuk menentukan pertanggungjawaban dan kewajiban keuangan untuk perbaikan. Setiap surveyor harus paham tentang penisian form EIR (Equipment Interchange Receipt).

3. *Inspection producer*

Sebuah pengecekan haruslah sesuai dengan prosedur yang berlaku secara lengkap. Pengecekan sebuah kontainer untuk kerusakan kontainer termasuk pengecekan kebersihan antara lain :

a. *Tool Survey*

Inspektor harus melakukan persiapan dari segi alat survey untuk melakukan pengecekan kontainer. Adapun alat tersebut dipergunakan untuk membantu identifikasi dan pengukuran kerusakan sehingga dalam menentukan kerusakan bias akurat.

Adapun *tool survey* antara lain :

- 1) *String*
- 2) Meteran
- 3) Penggaris
- 4) *Digital Camera*
- 5) *Hammer Test*
- 6) Alat tulis

b. Item yang dikehendaki pengecekan

Setiap item kontainer harus dilakukan pengecekan dan pengujian kelayakan untuk kerusakan. Inspektor juga harus melakukan pengecekan kebersihan kontainer sebelum digunakan.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

Akhirnya penulis menarik kesimpulan dari hasil penelitian dan pembahasan serta memberikan saran untuk mengatasi penyebab kerusakan kontainer di PT. Pelindo IV Cab. Merauke.

A. Simpulan

Terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi kerusakan kontainer di PT. Pelindo IV Cab. Merauke yaitu : Kerusakan pada saat handling kontainer dan Kerusakan disebabkan korosi. Kerusakan pada saat handling kontainer, Kerusakan ini terjadi pada saat handling kontainer yang dilakukan oleh *Container Crane* maupun operasional *transtainer* yang kurang teliti dari operator sehingga terkadang dapat menimbulkan tumbukan atau penempatan kontainer yang tidak sesuai jumlah kontainer yang mengalami kerusakan dalam 1 tahun akibat *handling* sebanyak 31 yaitu kerusakan akibat bengkok sebanyak 1 *box*, akibat pecah sebanyak 4 *box*, retak sebanyak 6 *box*, penyok sebanyak 13 *box*, lubang sebanyak 3 *box*. kontainer Kerusakan disebabkan korosi yaitu sebanyak 4 *box*. Kerusakan ini terjadi disebabkan karena reaksi elektrokimia yang alami dan terjadi dengan sendirinya karna Korosi tidak dapat dicegah atau dihentikan namun korosi itu sendiri hanya dapat diperlambat atau Kontrol kecepatan untuk memperlambat proses perusakan terhadap kontainer.

B. Saran

Untuk mengatasi kerusakan kontainer tentu saja tidak terlepas dari segi perawatan (*maintenance*) terhadap kontainer itu sendiri serta selalu dilaksanakan pengecekan secara berkala terhadap kondisi fisik dari kontainer tersebut. Disarankan kepada pihak PT. Pelindo IV

cabang merauke untuk memberikan pelatihan kepada operator *Fix crane* (FC) agar lebih teliti sehingga penempatan kontainer sesuai dengan tempatnya Dan Disarankan agar selalu melakukan perawatan terhadap kontainer agar tidak mudah berkarat dan rusak.

DAFTAR PUSTAKA

Endi,sabana, 2011. *kamus istilah tentang Pelayaran*. Baliko Book, Jakarta.

Idrid Ronosentono. 2006. *Pengetahuan Dasar Tatalakasana freight forwarding edisi II*. Infomedika ; Jakarta.

International Standard Organisation (ISO). *Tentang Pengertian dan Definisi Kontainer*.

Peraturan Pemerintah Nomor 61 tahun 2009. *Tentang Kepelabuhanan*.

Subandi,(1992 : 4). *Manajemen Peti Kemas*. Penerbit The Reader Dictionary Member, Jakarta.

Sugiyono,1999. *Sistem Angkutan Kontainer*. Penerbit Janiku Pustaka. Jakarta.

Suyono,(2005:266). *Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui laut*. Penerbit RPM tahun 2001; Jakarta

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008. *Tentang Pelayaran*.

RIWAYAT HIDUP



TAWAKKAL FIRLIS, Lahir di MERAUKE pada tanggal 5 DESEMBER 1998. Merupakan anak Pertama dari pasangan bapak **"FIRMAN"** dan ibu **"LISA"** Penulis pertama kali menempuh Pendidikan sekolah dasar di selesaikan tahun 2011 di SD MI YAMRA MERAUKE, kecamatan merauke. dan melanjutkan Pendidikan Sekolah Menengah Pertama di SMPN 1 Merauke ,Kecamatan Merauke. diselesaikan pada tahun 2014.

Dan pada tahun yang sama penulis melanjutkan Pendidikan Sekolah Menengah Atas di SMAN 1 Merauke dan menekuni jurusan Ilmu Pengetahuan Sosial (IPS) diselesaikan pada tahun 2017. Pada tahun 2018 penulis terdaftar sebagai Taruna di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar (PIP) Angkatan XXXIX. Dan penulis melaksanakan praktek layar (PRADA) di PT.PELINDO IV CABANG MERAUKE & KANTOR SYAHBANDAR DAN OTORITAS PELABUHAN (KSOP) PARE-PARE.

Berkat petunjuk dan pertolongan Allah SWT, usaha dan disertai doa dan kedua orang tua dalam menjalani aktivitas akademik di Politeknik Ilmu pelayaran Makassar (PIP). Alhamdulillah penulis dapat menyelesaikan tugas akhir dengan skripsi yang berjudul "ANALISI TERJADINYA KERUSAKAN KONTAINER DI PT. PELINDO IV CABANG MERAUKE".