

**ANALISIS PROSES STEVEDORING OLEH
PT. SAMUDERA BAHANA DI PELABUHAN BANTEN**



INTAN SAPUTRI

NIT : 19.43.010

**PROGRAM STUDI KETATALAKSANAAN ANGKUTAN
LAUT DAN KEPELABUHANAN**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2023**

**ANALISIS PROSES STEVEDORING OLEH
PT. SAMUDERA BAHANA DI PELABUHAN BANTEN**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program Pendidikan
Diploma IV Pelayaran

Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan
Laut dan Kepelabuhanan

Disusun dan Diajukan Oleh

INTAN SAPUTRI
NIT: 19. 43. 010

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN POLITEKNIK
ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2023**

SKRIPSI

**ANALISIS PROSES STEVEDORING OLEH
PT. SAMUDERA BAHANA DI PELABUHAN BANTEN**

Disusun dan Diajukan oleh:

INTAN SAPUTRI

NIT. 19.43. 010

Telah Dipertahankan di Depan Panitia Ujian Skripsi
Pada tanggal 08 Maret 2023

Menyetujui,

Pembimbing I



Dr. Riman S Duyo, S.H.,M.H

NIP. -

Pembimbing II



Drs. Laode Hibay Umar, M.Si.

NIP. -

Mengetahui:

a.n, Direktur
Politeknik Ilmu Pelayaran
Makassar
Pembantu Direktur I



Capt. Irfan Faozun M.M

NIP.19730908 200812 1 001

Ketua Program Studi KALK



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

NIP.19731201 199803 2 008

PRAKATA

Segala Puji dan Syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa atas limpahan kasih dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini. Skripsi ini dibuat sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan program diploma IV Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhan pada Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, Dengan judul skripsi:

” Analisis Proses *Stevedoring* Oleh PT. Samudera Bahana Di Pelabuhan Banten”

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 terimakasih serta penghargaan yang setinggi-tingginya kepada orang-orang yang telah membantu penulis secara langsung maupun tidak langsung kepada yang terhormat:

1. Bapak Capt. Sukirno, M.M.Tr.,M.Ma. Selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Bapak Capt. Irfan Faozun M.M Selaku Pembantu Direktur I
3. Ibu Jumriani, SE., M.Adm.S.D.A selaku Ketua Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
4. Dr. Riman S. Duyo, S.H.,M.H., selaku Dosen Pembimbing I.
5. Bapak Drs. Laode Hibay Umar, M.Si selaku Dosen Pembimbing II.
6. Seluruh staff Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK)

7. Seluruh dosen pengajar dan pegawai Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
8. Capt. Adnan Amral M.Mar, selaku Direktur PT. Samudera Bahana yang telah mengizinkan dan memberikan kesempatan kepada saya untuk melaksanakan praktek darat sehingga penelitian ini berlangsung dengan baik.
9. Seluruh Staff dan Karyawan/I di PT. Samudera bahana yang telah memberikan ilmu selama masa PRADA (Praktek Darat).
10. Kedua orang tua tercinta, Bapak dan Ibu yang telah melahirkan, membesarkan dan mendidik penulis hingga sekarang.

Tulisan ini masih jauh dari kesempurnaan karena keterbatasan pengetahuan dan pengalaman penulis. Untuk itu, kritik dan saran yang membangun dari berbagai pihak tetap penulis harapkan.

Akhir kata, 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, 08 Maret 2023


INTAN SAPUTRI
NIT.19.43.010

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : Intan Saputri

NIT : 19.43.010

Program Studi : KALK

Menyatakan Bahwa Skripsi dengan judul:

**“ANALISIS PROSES STEVEDORING OLEH PT. SAMUDERA BAHANA
DI PELABUHAN BANTEN”**

Merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam skripsi ini, kecuali tema dan 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, 08 Maret 2023


INTAN SAPUTRI
NIT.19.43.010

ABSTRAK

INTAN SAPUTRI, *Analisis Proses Stevedoring Oleh PT.Samudera Bahana di Pelabuhan Banten.* (Dibimbing oleh Riman S Duyo dan Laode Hibay Umar).

Proses pelaksanaan bongkar muat merupakan kegiatan memindahkan barang dari dan ke kapal di suatu pelabuhan. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui proses kegiatan bongkar muat dan hambatan-hambatan yang dihadapi serta upaya yang dapat dilakukan guna mengatasi hambatan selama proses *stevedoring* di Pelabuhan Banten.

Penelitian ini dilaksanakan pada perusahaan bongkar muat PT. Samudera Bahana yang beroperasi di Pelabuhan Banten. Penelitian ini menggunakan jenis metode kualitatif dimana data Primer dibagi atas teknik wawancara dan teknik pengamatan, serta cara pengumpulan data dengan mengumpulkan pedoman wawancara berupa pertanyaan yang akan diajukan kepada pihak yang terkait.

Hasil yang diperoleh dari penelitian ini menunjukkan bahwa pelaksanaan *Stevedoring* yang dilakukan oleh PT. Samudera Bahana telah sesuai dengan prosedur pelayanan yang berlaku di pelabuhan banten. Adapun hambatannya seperti kerusakan alat *waiting truck* dan cuaca buruk. Upaya untuk meminimalisir hambatan yaitu dengan pemeliharaan alat secara rutin, mengantisipasi cuaca buruk dan perencanaan siklus yang baik.

Kata Kunci : Bongkar, Muat, Hambatan

ABSTRACT

INTAN SAPUTRI, *Analysis Process of Stevedoring by PT. Samudera Bahana at Port of Banten.* (Supervised by Rimam S Duyo and Laode Hibay Umar).

Loading and discharging process are activities of moving goods from and to ships in a port. This research aims to determine the process of loading and discharging activities and the obstacles faced during the *Stevedoring* process in the port of banten.

This research was carried out at the loading and discharging company PT. Samudera Bahana in Port of Banten. The kind of method used of this research is qualitative methods. Primary data is divided into observation techniques and interview techniques, and also data collecting methods are by collecting interview guidelines in the form of questions to be asked to related parties.

The results of this research indicate that the implementation of stevedoring carried out by PT Samudera Bahana has complied with the service procedures in force at the port of banten. As for the obstacles, such as damage to waiting truck equipment and bad weather. Efforts to minimize obstacles are by maintaining tools regulary, anticipating bad weather and good cycle planning.

Keywords: Loading, Discharging, Obstacles

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN PENGAJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PRAKATA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR TABEL	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Tujuan Penelitian	4
D. Manfaat Penelitian	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	5
A. Pengertian Pelabuhan	5
B. Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan	9
C. Kerangka Pikir	20
D. Hipotesis	21
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	22
A. Jenis, Desain, dan Jumlah Variabel Penelitian	22
B. Definisi Operasional Variabel / Deskripsi Fokus	22
C. Populasi dan Sampel Penelitian	23
D. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian	23
E. Teknik Analisis Data	24
F. Jadwal Penelitian	24
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	25
A. Gambaran Umum PT. Samudera Bahana	25

B. Pelabuhan Banten	26
C. Struktur Organisasi Perusahaan	27
D. Pelaksanaan Proses <i>Stevedoring</i> Oleh PT. Samudera Bahana Di Pelabuhan Banten	30
E. Hambatan-hambatan dalam Proses Bongkar Muat Oleh PT. Samudera Bahana Di Pelabuhan Banten	43
F. Upaya yang dapat Dilakukan Untuk Mengatasi Hambatan-Hambatan Dalam Proses Bongkar Muat	47
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	49
A. Simpulan	49
B. Saran	50
DAFTAR PUSTAKA	51
LAMPIRAN	53
RIWAYAT HIDUP	64

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 4.1 Kapal Sandar	36
Gambar 4.2 <i>Mobile Crane</i> 120	38
Gambar 4.3 <i>Mobile Crane</i>	38
Gambar 4.4 <i>Forklift</i>	39
Gambar 4.5 Kerusakan <i>Mobile Crane</i>	44
Gambar 4.6 Proses Bongkar Muat	45
Gambar 4.7 Pembongkaran Barang dari <i>Truck</i>	46

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 4.1 List Peralatan PT. Samudera Bahana	37
Tabel 4.2 Rekapitan Kegiatan <i>Stevedoring</i> PT. Samudera Bahana	41

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pada era sekarang ini, industri perkapalan berkembang secara pesat dan mengalami kemajuan. Sebagai moda transportasi laut, kapal telah menjadi pilihan populer bagi para pengusaha untuk mengangkut atau membawa barang dalam volume yang sangat besar untuk berbagai kebutuhan, baik untuk angkutan barang maupun angkutan orang. Setiap tahunnya kegiatan ekspor impor barang yang menggunakan moda transportasi laut di berbagai belahan dunia semakin hari semakin meningkat, dan hal ini tentu akan berdampak pada kegiatan perekonomian pada suatu negara. Indonesia merupakan salah satu negara yang ikut berpartisipasi dalam kegiatan ekspor impor. Kegiatan ekspor impor yang dilakukan cenderung mengalami peningkatan pada tiap tahunnya. Berdasarkan data yang diperoleh dari Badan Pusat Statistik (BPS) bahwa nilai ekspor negara Indonesia pada bulan desember tahun 2016 mencapai US\$13,77 miliar atau mengalami peningkatan sebanyak 1,99 persen jika dibandingkan dengan kegiatan ekspornya pada bulan November tahun 2016. Demikian juga data pada bulan Januari tahun 2022 menunjukkan bahwa nilai impor Indonesia yaitu US\$ 18,23 miliar. Jumlah tersebut meningkat sebanyak 36,77 persen jika dibandingkan dengan pencapaian pada bulan Januari tahun 2021 yaitu sebesar US\$ 13,33 miliar.

Indonesia yaitu negara yang terdiri dari banyaknya pulau-pulau dimana sebagian besar merupakan perairan yang terbentang dari Sabang sampai Merauke. Sebagai sarana untuk memindahkan atau mengangkut barang dari satu daerah ke daerah lainnya atau dari satu negara ke negara lain, transportasi berperan sangat penting dan memberikan kontribusi yang besar dalam menunjang

perekonomian suatu negara. Dalam hal ini, pelabuhan dalam kegiatannya merupakan segmen usaha yang dapat berperan penting.

Kapal dalam Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran dinyatakan sebagai kendaraan air yang memiliki daya dukung dinamis, mempunyai jenis dan bentuk tertentu dimana pergerakannya dibantu dengan alat penggerak mesin, tenaga angin, dan juga energi lainnya, dapat ditarik atau ditunda, dan merupakan kendaraan di bawah permukaan air, alat apung, juga bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Secara administratif, pelabuhan umum Ciwandan Banten berada di Kecamatan Ciwandan Kota Cilegon, sekitar dua kilometer dari Kota Cilegon-Anyer. Pelabuhan tersebut mempunyai akses jalan darat dengan melewati jalan tol Jakarta-Merak dan terhubung juga dengan jalur lintas Merak Bakauheni/Lampung yang dapat dengan mudah dicapai baik melalui pintu tol Cilegon Barat maupun pintu tol Cilegon Timur, keduanya terhubung langsung dengan Pelabuhan Umum Ciwandan melalui jalan lingkar selatan.

Tujuan didirikannya Pelabuhan Umum Ciwandan pada 27 Agustus 1988 karena adanya peningkatan pertumbuhan industri secara pesat di wilayah Banten, seperti Kota Cilegon, Serang Barat, Serang Timur, Balaraja, Tangerang, maupun daerah hinterland pelabuhan lainnya. Selain itu, pendirian pelabuhan juga merupakan bagian dari pemenuhan keinginan masyarakat pada wilayah daerah Banten secara khusus dan daerah yang terletak di bagian barat Provinsi Jawa Barat.

Pelabuhan Banten dikelola oleh PT. Pelindo (Persero) Cabang Banten dan merupakan bagian dari salah satu 12 Cabang Pelabuhan yang dikelola oleh manajemen PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) (sebelum PT Pelindo I, II, III, IV (Persero), merger), yakni suatu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak pada bidang jasa kepelabuhanan dan berkantor pusat di Jalan Pasosos No. 1 Tanjung Priok Jakarta.

Sebagai Badan Usaha Pelabuhan yang mengelola Pelabuhan Ciwandan Banten, PT Pelindo Cabang Banten bekerja sama dengan perusahaan bongkar muat lainnya di pelabuhan. Hal ini dimungkinkan menurut peraturan yang ada (UU No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran). Akan tetapi, tentu saja PT Pelindo Cabang Banten akan memonitoring kualitas kerja perusahaan bongkar muat yang bekerja sama dengan PT Pelindo Cabang Banten, mengingat beban kinerja bongkar muat Pelabuhan Banten merupakan juga tanggung jawab PT Pelindo Cabang Banten selaku bagian dari Badan Usaha Pelabuhan PT Pelindo (Persero).

Salah satu perusahaan bongkar muat yang berusaha di Pelabuhan Banten, adalah PT Samudera Bahana. Seperti apa PT Samudera Bahana bekerja sebagai perusahaan bongkar muat yang melaksanakan kegiatan stevedoring di Pelabuhan Banten, apakah dapat memenuhi kinerja bongkar muat? Adakah hambatan yang dihadapi? Hal ini menjadi daya tarik penulis untuk melakukan penelitian terhadap kegiatan stevedoring yang dilaksanakan oleh PT Samudera Bahana, dengan judul penelitian, **“ANALISIS PROSES STEVEDORING OLEH PT. SAMUDERA BAHANA DI PELABUHAN BANTEN”**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka peneliti menentukan rumusan masalah sebagai berikut, yaitu:

1. Bagaimana proses *stevedoring* oleh PT. Samudera Bahana di Pelabuhan Banten?
2. Faktor-faktor apakah yang menyebabkan proses *stevedoring* terhambat?
3. Upaya apakah yang dilakukan untuk mengatasi faktor yang menghambat proses *stevedoring* pada PT. Samudera Bahana di Pelabuhan Banten?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut.

1. Untuk mendapatkan pemahaman mengenai standar proses *stevedoring* di Pelabuhan Banten.
2. Untuk menganalisa factor-faktor yang dapat menghambat proses *stevedoring* di Pelabuhan Banten.
3. Untuk memahami upaya yang dapat dilakukan dalam mengatasi faktor penghambat proses *stevedoring* di pelabuhan banten.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian memiliki manfaat yang terdiri dari manfaat praktir dan juga teoritis yang diuraikan sebagai berikut.

1. Manfaat praktis
Memberikan ilmu pengetahuan kepada penulis mengenai penanganan proses *stevedoring* di Pelabuhan Banten.
2. Manfaat teoritis
Untuk menambah wawasan dan pengetahuan bagi program studi Ketatalaksanaan Angkatan Laut dan Kepelabuhanan (KALK) dan memberikan sumbangan pemikiran umum di dalam penanganan proses bongkar muat.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Pelabuhan

Secara umum, pelabuhan adalah kawasan yang berada di batas antara darat dan laut. Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran menjelaskan jika pelabuhan merupakan suatu daerah terdiri atas perairan dan/atau darat dengan pada batas-batas yang jelas, sebagai daerah kegiatan pemerintahan atau bisnis, tempat berlabuh kapal, tempat penumpang naik dan turun, dan/atau sebagai titik transfer antara moda transportasi atau berupa terminal untuk menjadi lokasi pemuatan dan pembongkaran barang dimana terdapat fasilitas keamanan pelayaran dan juga fasilitas keselamatan, juga aktivitas yang penunjang pelabuhan, juga difasilitasi dengan alat keselamatan dan keamanan pelayaran, serta kegiatan penunjang pelabuhan.

Pemerintah melalui Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 64 Tahun 2015 sebagai Perubahan Atas PP Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan juga merumuskan mengenai definisi pelabuhan yang tidak jauh berbeda dengan UU Pelayaran, yaitu sebagai tempat perpindahan antarmoda dan intramoda yang kawasannya terletak antara perairan juga daratan yang memiliki batas-batas tertentu yang mendukung aktivitas perekonomian maupun pemerintahan, juga sebagai lokasi naik-turunya penumpang, pembongkaran dan pemuatan baranh muatan yang difasilitasi alat keamanan juga keselamatan.

Gurning dan Budiayanto (2007) menganggap sebuah wilayah yang terdiri atas perairan dan daratan yang diberikan batas-batas tertentu, serta dapat dimanfaatkan untuk pelayanan atau kegiatan pemerintahan disebut pelabuhan.

Menurut Suranto (2004), mengatakan bahwa pelabuhan sebagai daerah yang digunakan dalam kegiatan pemerintahan dan perekonomian, suatu tempat yang terdiri atas daratan dengan batas tertentu dengan wilayah laut sekitarnya, lokasi perpindahan moda transportasi, daerah untuk kapal-kapal bersandar, tempat para penumpang naik turun, serta pembongkaran dan pengangkutan barang. Pelabuhan akan dilengkapi berbagai fasilitas keamanan pelayaran dan untuk penunjang pelabuhan akan terakomodasi. serta

Menurut Suranto (2004), pelabuhan merupakan kawasan yang digunakan untuk kegiatan pemerintahan dan perekonomian. Tempat dimana kapal dapat berlabuh, naik-turun penumpang, barang dapat dimuat dan dibongkar, dan daratan yang memiliki batas dengan laut. Selain kawasan perpindahan moda transportasi, pelabuhan juga dilengkapi dengan berbagai fasilitas keamanan dan pendukung pelayaran.

1. Jenis-jenis Pelabuhan

Pelabuhan sungai, pelabuhan danau, dan pelabuhan sungai adalah semua jenis pelabuhan yang tercakup dalam Pasal 70 ayat 1 UU Pelayaran. Menurut Pasal 1 angka 7 PP Nomor 61 Tahun 2009 tentang Pelabuhan, pelabuhan yang mampu melayani berbagai aktivitas angkutan laut dan/atau angkutan penyeberangan di wilayah sungai dan laut disebut sebagai pelabuhan laut. Menurut Pasal 1 angka 8 PP 61 Tahun 2009, pelabuhan danau dan sungai merupakan pelabuhan yang dimanfaatkan untuk melayani angkutan di wilayah sungai dan danau.

Dalam Pasal 70 ayat (2) UU Pelayaran terdapat hierarki untuk pelabuhan laut:

- a. Pelabuhan utama, tugas utamanya sebagai lalu lintas maritim domestik atau dalam negeri dan *transshipment* transportasi laut internasional, tempat alih muat angkutan laut nasional dan internasional dalam jumlah banyak. Pada ketentuan Pasal 1 no. 17 UU Pelayaran berfungsi sebagai lokasi asal barang ataupun penumpang. Sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, dan angkutan penyeberangan layanan lintas provinsi.
- b. Pelabuhan pengumpul, sebagai pelabuhan yang tugas utamanya meliputi pelayanan angkutan laut dalam negeri, pengalihan muatan dalam jumlah menengah domestik, dan sebagai lokasi asal tujuan barang maupun penumpang, dan juga angkutan penyeberangan lintas provinsi sesuai Pasal 1 no. 18 UU Pelayaran.
- c. Pelabuhan pengumpan adalah pelabuhan yang berperan untuk melayani angkutan laut domestik, pengalihan muatan dalam jumlah terbatas dalam lingkup domestic, sebagai pengumpan bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul, dan sebagai tempat asal tujuan barang maupun penumpang, dan angkutan penyeberangan layanan lintas provinsi sesuai.pasal 1 no. 19 UU Pelayaran.

2. Fungsi Pelabuhan

Sebagaimana diatur dalam UU Pelayaran No. 17 tahun 2008 secara umum menyebutkan bahwa pelabuhan berfungsi sebagai *interface, link, dan gateway*.

Suatu pelabuhan memiliki empat fungsi, yaitu sebagai gapura, tempat pertemuan, mata rantai transportasi, dan entitas industry.

- a. *Interface* atau tempat Pertemuan. Guna pelabuhan yaitu sebagai lokasi bertemunya transportasi laut dan darat, serta sejumlah kepentingan terkait. Untuk transportasi darat, seperti kereta api dan truk, barang yang diangkut dengan kapal laut dimuat dan dibongkar. Sebaliknya, di pelabuhan, muatan yang diangkut menggunakan truk atau kereta api dimuat dan dibongkar ke kapal dengan kapal.
- b. *Gateway* pelabuhan berperan sebagai pintu masuk suatu negara. Pelabuhan digunakan untuk keluar masuknya barang serta warga negara dan orang-orang yang memiliki ikatan ekonomi dengannya. Kualitas pelayanan, kenyamanan pelabuhan, dan kebersihan pelabuhan sangat berpengaruh terhadap citra suatu bangsa sebagai pintu masuk negara.
- c. Badan Usaha Industri, seiring berkembangnya industri yang berorientasi ekspor, peran pelabuhan menjadi semakin signifikan. Industri dapat mengimpor bahan mentah dan mengangkut barang dengan lebih mudah berkat pelabuhan. Akibatnya, bisnis transportasi, perbankan, dan leasing menggunakan pelabuhan sebagai semacam kawasan industri dan bisnis.
- d. *Link* atau rantai transportasi pelabuhan juga masuk dalam kategori rantai transportasi pelabuhan. Dalam rantai transportasi darat dan laut, yang menjadi salah satu titik

penghubungnya adalah pelabuhan. Barang dan juga penumpang yang diangkut dengan kereta api dapat diangkut dengan kapal setelah rantai transportasi.

B. Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut tentang Pedoman Perhitungan Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan Nomor : HK 103/2/2/DJPL-17 Tanggal 24 Maret 2017 Tentang Pedoman Perhitungan Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan.

1. Kinerja Pelayanan Kapal

a. *Waiting Time* (WT) berdasarkan waktu pelayanan pandu. Yang dimaksud adalah selisih waktu antara waktu pandu naik ke atas kapal (*Pilot on Board/POB*) pada pelayanan kapal masuk dengan waktu penetapan kapal masuk. Rumus : *Waiting Time* (WT) = Waktu Pelayanan (*Pilot on Board/POB*) - Waktu Penetapan Pelayanan Masuk

b. *Postpone Time* (PT) merupakan waktu tertunda yang tidak mempunyai manfaat apapun saat kapal sedang di lokasi kolam pelabuhan dan/atau lego jangkar atas kehendak eksternal/pihak kapal, yang terjadi sesudah atau sebelum kapal melakukan aktivitas bongkar muatnya. Rumus: *Postpone Time* (PT) = Waktu kapal lego jangkar (tiba)

c. *Approach Time* (AT) pada kapal masuk dihitung ketika kapal mulai bergerak dari tempat lego jangkar hingga ikat tali di tambatan (*first line*) dan untuk kapal keluar mulai dihitung saat lepas tali (*last line*) hingga ketika kapal mencapai ambang luar.

Rumus : *Approach Time* (AT) = (kapal mulai bergerak s/d ikat tali) + (lepas tali s/d pandu turun)

d. *Berthing Time* (BT) merupakan jumlah jam berapa kama

kapal ada di tambatan sejak tali pertama (*first line*) diikat di dermaga hingga tali terakhir (*last line*) dilepas dari dermaga.

Rumus : $Berthing\ Time\ (BT) = Berth\ Working\ Time\ (BWT) + Not\ Operation\ Time\ (NOT)$

Berthing Time (BT) = Jumlah jam berapa lama kapal berada ditambatan, dihitung ketika kapal mulai ikat tali hingga kapal lepas tali

- e. *Berth Working Time* (BWT) Adalah jumlah jam kerja bongkar muat yang tersedia (direncanakan) selama kapal berada di tambatan. Rumus : $Berth\ Working\ Time\ (BWT) = Berthing\ Time\ (BT) - Not\ Operation\ Time\ (NOT)$
- f. *Not Operation Time* (NOT) merupakan waktu ketika kapal direncanakan untuk tidak melakukan aktivitas apapun ketika kapal ada di tambatan. Waktu istirahat dan saat kapal akan berangkat dari tambatan juga masuk dalam NOT. Waktu tidak beroperasi tersebut dihitung dalam jumlah jam.
- g. *Effective Time* (ET) yaitu jumlah jam yang dimanfaatkan ketika melaksanakan aktivitas bongkar muat.
Rumus : $Effective\ Time\ (ET) = Berth\ Working\ Time\ (BWT) - Idle\ Time\ (IT)$
- h. *Idle Time* (IT) merupakan jumlah jam untuk sebuah kapal yang tidak digunakan ketika waktu kerja bongkar muat di tambatan, jam istirahat tidak termasuk.
- i. Rasio Waktu Kerja Kapal di Tambatan (ET/BT) merupakan komparasi waktu keefektivan pekerjaan ($Effective\ Time/ET$) dengan waktu saat kapal ada di tambatan ($Berthing\ Time/BT$).
- j. *Turn Round Time* (TRT) yaitu jam kapal saat sudah di pelabuhan, dihitung sejak kedatangan kapal (*Time of Arrival*) di tempat lego jangkar (*Anchorage Area*) hingga kapal lepas

dari pelabuhan mencapai ambang luar.

Rumus : $Turn\ Round\ Time\ (TRT) = Waiting\ Time\ (WT) + Postpone\ Time\ (PT) + Approach\ Time\ (AT) + Berthing\ Time\ (BT)$

2. Kinerja Pelayanan Bongkar Muat

a. *Ton/Gang/Hour* (T/G/H)

Merupakan jumlah ton barang yang dimuat ataupun dibongkar dalam waktu satu jam kerja oleh alat bongkar muat ataupun gang buruh (TKBM).

Rumus :

$$TGH = \frac{\text{Jumlah barang yang dibongkar/muat (TON)}}{\text{jumlah jam efektif (ET)} \times \text{jumlah gang kerja}}$$

b. *Box/Crane/Hour* (B/C/H)

Jumlah petikemas yang dimuat atau dibongkar pada satu jam kerja tiap crane (*container crane, ships crane, shore crane*)

Rumus:

$$BCH = \frac{\text{Jumlah petikemas yang dibongkar atau muat}}{\text{jumlah jam efektif (ET)} \times \text{jumlah crane}}$$

c. *Ton/Ship/Hour* (T/S/H)

Barang yang dimuat ataupun dibongkar dan dihitung dalam jumlah ton dalam waktu 1 jam saat kapal bertambat.

Rumus:

$$TSH = \frac{\text{Jumlah barang yang dibongkar/muat (Ton)}}{\text{Waktu Tambat (Berthing Time)}}$$

d. *Box/Ship/Hour* (B/S/H)

Merupakan jumlah petikemas perkapal yang dimuat ataupun dibongkar selama kapal bertambat.

Rumus :

$$BSH = \frac{\text{Jumlah petikemas yang dibongkar/muat (Box)}}{\text{Waktu Tambat (BT)}}$$

3. Kegiatan Bongkar Muat

Berdasarkan Keputusan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 152 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari dan ke Kapal pada Bab II pasal 2 sebagai berikut :

- a. Kegiatan usaha bongkar muat barang adalah sebuah usaha yang dikategorikan ke dalam bidang bongkar muat barang dari dan ke kapal di Pelabuhan.
- b. Adapun yang melaksanakan kegiatan tersebut adalah :
 - 1) Perusahaan bongkar muat
 - 2) Perusahaan angkutan laut nasional, dan
 - 3) Badan Usaha Pelabuhan yang telah memperoleh konsesi.
- c. Hanya kegiatan bongkar muat barang yang telah ditentukan yang boleh menjadi bagian dari kegiatan usaha bongkar muat oleh perusahaan angkutan laut nasional untuk kapal yang dijalankannya.
- d. Ketentuan barang yang dimaksud sebelumnya mencakup barang:
 - 1) Milik penumpang.
 - 2) Curah cair yang dibongkar atau dimuat melalui pipa.
 - 3) Curah kering yang dibongkar atau dimuat melalui *conveyor* atau sejenisnya, dan
 - 4) Yang diangkut di atas kendaraan melalui kapal Ro-Ro.
- e. Hanya perusahaan bongkar muat dan/atau badan usaha pelabuhan yang boleh melakukan pembongkaran dan pemuatan barang yang tidak sesuai dengan ketentuan sebelumnya.
- f. Perusahaan angkutan laut nasional dan melakukan bongkar muat semua jenis barang apabila di Pelabuhan tersebut tidak

terdapat perusahaan bongkar muat barang dan badan usaha pelabuhan.

- g. Kegiatan bongkar muat barang curah cair sebagaimana dimaksud pada ayat (4) huruf b yang dilakukan dengan menggunakan pipa milik atau dikuasai oleh perusahaan angkutan laut nasional.
- h. Kegiatan bongkar muat barang curah kering sebagaimana dimaksud pada ayat (4) huruf c yang dibongkar atau dimuat melalui *conveyor* milik atau dikuasai oleh perusahaan angkutan laut nasional.
- i. Standar kinerja bongkar muat. Pada setiap pelabuhan Kementerian Perhubungan menetapkan Standar Kinerja pelabuhan untuk mengukur baik tidaknya pengelolaan suatu pelabuhan. Khusus untuk Pelabuhan Ciwandan, standar kinerja bongkar muat untuk barang general kargo adalah 25 T/G/H.
- j. Selanjutnya, aturan lebih lanjut ketentuan lebih yang mengatur masalah persyaratan badan usaha pelabuhan dalam melakukan aktivitas bongkar muat barang sebagaimana dimaksud pada ayat (5) diatur dalam Peraturan Menteri tersendiri.

Selain *foreman*, sejumlah petugas lainnya juga membantu Stevedore dalam bongkar muat kapal, antara lain:

- a. *Cargo Surveyor* perusahaan PBM, adalah surveyor yang bertugas mendata dan mengevaluasi keadaan fisik barang yang dimuat atau dibongkar di atas kapal untuk keperluan klaim asuransi.
- b. Petugas Barang Berbahaya. Secara khusus mengawasi pembongkaran atau pemuatan barang berbahaya dari kapal atau pembongkaran barang berbahaya dari darat.

Istilah-istilah yang digunakan pada stevedoring, yaitu:

- a. *Stevedore* adalah pihak yang bertanggungjawab untuk menyusun rencana dan memonitor proses bongkar muat di kapal.
- b. *Chief tally clerk* adalah bagian yang bertanggungjawab dalam menyusun rencana pelaksanaan, mengontrol pencacahan fisik, mendokumentasikan setiap kegiatan bongkar muat, menilai kondisi barang, dan menyusun laporan secara berkala.
- c. *Foremen* adalah pihak yang membuat laporan secara berkala atas hasil kegiatan bongkar muat dan merupakan pihak yang mengendalikan dan melaksanakan kegiatan operasional dalam pengangkutan dan pembongkaran barang dari dan ke kapal sampai barang mencapai lokasi penumpukan dan sebaliknya.
- d. *Tally clerk*, berdasarkan dokumen-dokumen yang telah ada, *tally clerk* bertugas melakukan perhitungan, mencatat jumlah, merek, dan kondisi setiap pergerakan barang, serta membuat laporan.

4. Jenis-jenis Alat Bongkar Muat

Berdasarkan PM Perhubungan Republik Indonesia No. 152 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal.

- a. Persyaratan teknis yang dimaksud sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (3) huruf b memberikan persyaratan teknis dimana persyaratan tersebut setidaknya atau paling sedikit memiliki alat untuk bongkar-muat, yaitu:
 - 1) *Forklift*
 - 2) *Pallet*
 - 3) *Ship side-net*
 - 4) *Rope sling*
 - 5) *Rope net dan*

6) *Wire net*

- b. Kapasitas serta jumlah peralatan bongkar muat dalam ayat (1) disesuaikan dengan pelayanan kebutuhan pelabuhan setempat.

Beberapa jenis peralatan penanganan dapat digunakan untuk menangani peti kemas. Alat-alat penanganan petikemas yaitu antara lain:

1) *Gantry Crane/ Quay Container*

Crane Gantry Crane/Quay Container Crane adalah derek gantry berkaki lurus panjang yang dapat mengangkat benda dengan derek yang dipasang pada truk palet dan beroperasi secara horizontal. Pada bawah balok atau *platform* dipasang sepasang rel. *Gantry crane* dimanfaatkan untuk memindahkan dan mengangkat beban berat, dan polimer digunakan di pelabuhan untuk memuat dan membongkar kontainer. Prinsip kerja *container crane* adalah pada saat crane tidak bekerja, bagian *gantry* yang menghadap laut diangkat agar tidak menghalangi olah gerak kapal yang mendekati dermaga atau meninggalkan dermaga pada saat hendak bekerja.

2) *Rubber Tyred Gantry*

Rubber Tyred Gantry merupakan Perangkat atau alat yang dimanfaatkan dalam proses penumpukan peti kemas yang memungkinkan area penumpukan peti kemas bergerak maju mundur secara linier. Beberapa layanan yang bisa dijalankan alat ini mendapatkan tumpukan terendah dengan terlebih dahulu memindahkan kontainer di atasnya lalu memindahkan kontainer dari satu tumpukan ke tumpukan lainnya.

3) *Trailer Truck*

Sebutan lain dari *Trailer Truck* adalah truk kontainer yang merupakan kendaraan pengangkut peti kemas terdiri atas kendaraan tempelan dan kendaraan penarik (*tracttor head*) di mana peti kemas dimuat. Peti kemas yang dapat diangkut dengan truk peti kemas adalah peti kemas 20ft dengan konfigurasi gandar trailer/gerobak 1-2.2-2.2 sebanyak 5 as, dan peti kemas 40ft dengan konfigurasi as 1-2.2-3.2 dengan jumlah 6 poros dengan total 5 poros.

4) *Straddle carrier*

Straddle Carrier adalah Alat berat yang digunakan untuk memindahkan peti kemas dari satu lokasi ke lokasi lain berupa gantry yang mengambil peti kemas dari tumpukan dan memindahkannya ke lokasi lain. Pengangkut straddle naik di atas wadah (di antara empat kaki) untuk memungkinkan wadah digantung. Naikkan petikemas yang terpasang pada pengangkut straddle, angkat cukup tinggi, dan pengangkut *straddle* akan melakukan perjalanan ke lokasi yang ditentukan

5) *Side Loader*

Side Loader adalah Suatu moda transportasi yang prinsip operasinya adalah membongkar dan mengangkat barang (kontainer) dari trailer atau sasis dan membawa trailer atau sasis ke sisi loader. Bongkar muat peti kemas dengan side loader membutuhkan waktu yang cukup lama karena sebelum mengangkat peti kemas harus terlebih dahulu dipasang kaki penyangga dari side loader (*jack*) agar *loader* tidak terbalik saat peti kemas diangkat. Muatan maksimum (*gross*) yang dapat diangkut oleh side loader adalah ± 10

6) *Top Loader / Container*

Forklift Truck garpu angkat yang khusus Digunakan untuk mengangkat kontainer ini (bukan untuk mengangkat beban yang berhubungan dengan *stuffing*). Memiliki bentuk yang sama dengan forklift lainnya, namun memiliki kapasitas angkat yang jauh lebih besar dan dapat mengangkat peti kemas dengan jangkauan lebih dari 20 ton. 3 (tiga) larik atau 4 (empat) baris ke (atau lebih tinggi) 5 (lima) baris. *Forklift kontainer* dapat dipindahkan secara bebas ke mana saja, sehingga dapat digunakan dengan sangat fleksibel, seperti memuat kontainer ke *trailer*, mengangkat kontainer dengan *gantry*, dan memadat kontainer di ruang sempit di *container yard* dan lainnya.

7) *Forklift Reach Stacker*

Forklift Reach Stacker Sebuah perangkat yang menggabungkan *forklift* yang dilengkapi dengan *spreader* (pengangkat kontainer) dan *mobile crane*. Sistem pengangkatan adalah kombinasi dari dua batang rel vertikal untuk panduan yang disebut tiang atau garpu. *Forklift* mengadopsi mesin 4-tak, dapat mengangkat peti kemas dengan kapasitas muat maksimum 45 ton, memiliki jangkauan angkat yang fleksibel (lengan dapat diperpanjang dan ditarik kembali), dan ketinggian angkat maksimum 15 meter.

5. Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM)

Sebuah tenaga kerja yang dikenal dengan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) melakukan tugas bongkar muat di pelabuhan dan terdaftar disana. Perusahaan yang menggunakan peralatan bongkar muat TKBM untuk tugas bongkar muatnya (*stevedoring, cargodoring, dan acceptance/delivery*) disebut sebagai penyedia jasa bongkar muat.

Dalam Keputusan Menteri No.35 Tahun 2007 Tentang Pedoman Perhitungan Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal di Pelabuhan, TKBM atau Tenaga Kerja Bongkar Muat merupakan seluruh tenaga kerja yang memiliki peran untuk melakukan bongkar muat di pelabuhan dan telah terdaftar disana. Perserikatan para pekerja atau buruh merupakan organisasi lain untuk bongkar muat pekerja. Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) adalah organisasi yang bersifat bebas, terbuka, mandiri, demokratis, dan dibentuk dari, oleh, dan untuk bongkar muat pekerja atau buruh, baik di dalam perusahaan maupun di luar perusahaan. Mereka memiliki tanggung jawab dalam membela, memperjuangkan, dan melindungi kepentingan serta hak pekerja atau buruh, juga mengupayakan adanya peningkatan kesejahteraan pekerja dan keluarganya.

Bongkar barang tentunya membutuhkan buruh atau tenaga kerja. Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia (APBMI) membawahi tenaga kerja tersebut, sedangkan koperasi adalah penyedia tenaga kerja. Setelah itu, pekerja dipinjamkan ke APBMI. Selanjutnya, para pekerja ini dipekerjakan oleh APBMI. Dengan kata lain, APBMI yang mengatur para tenaga kerja untuk bekerja.

Kewajiban Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM):

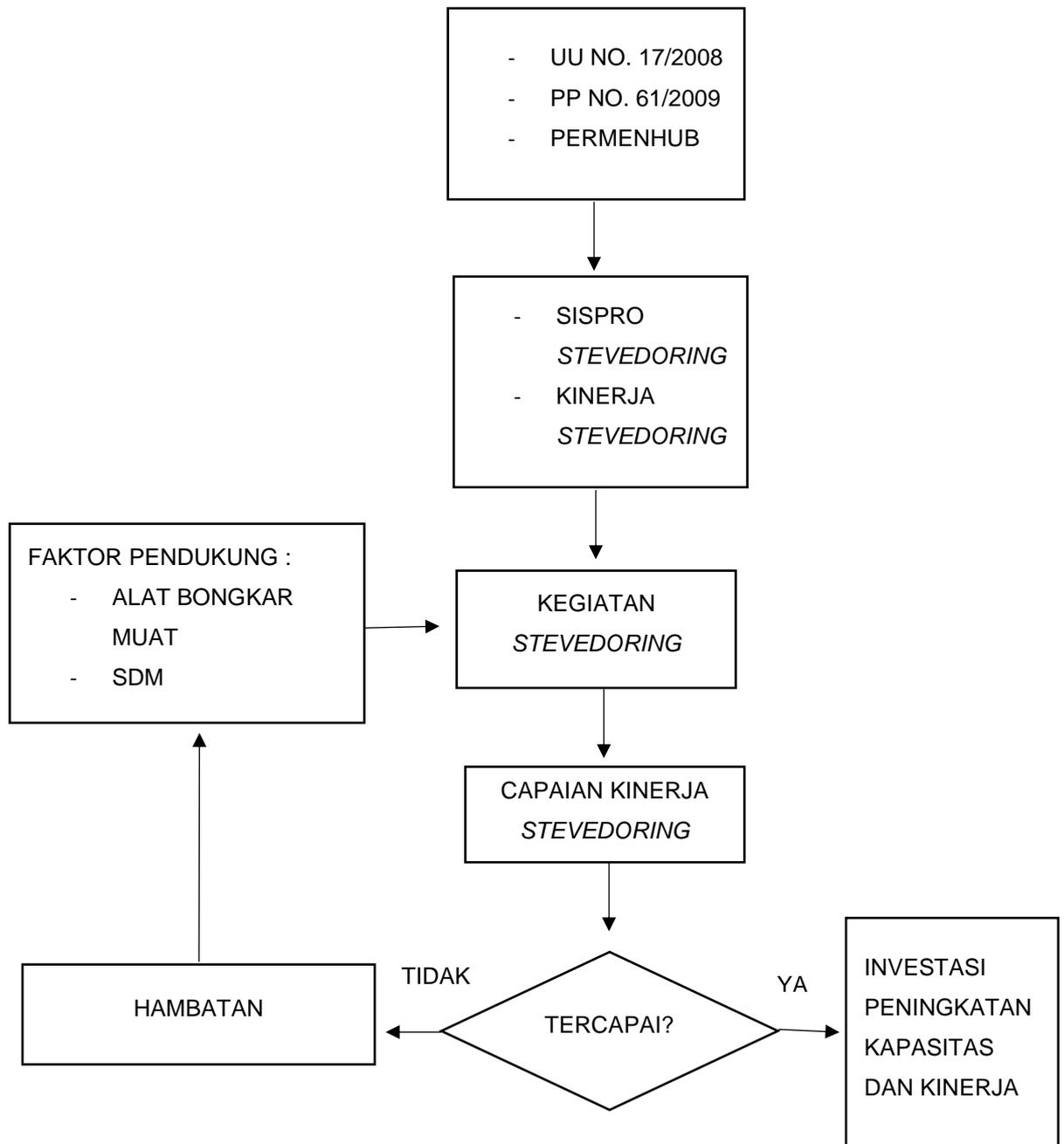
- a. Mengikuti pembinaan dan pelatihan yang disediakan oleh perusahaan bongkar muat.
- b. Mematuhi peraturan yang diterapkan oleh Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat (KTKBM) maupun aturan yang diterapkan pada perusahaan bongkar muat.
- c. Melakukan *toolbox meeting* sebelum memulai pekerjaan agar pekerjaannya lebih terstruktur dan terarah
- d. Menggunakan Alat Pelindung Diri (APD) pada saat bekerja sesuai dengan lingkup kerjanya.

Dalam pekerjaan bongkar muat, ada faktor-faktor yang memiliki relasi dengan TKBM:

- a. Kualitas pekerja dan operator peralatan yang digunakan untuk bongkar muat
- b. Tingkat tenaga kerja yang digunakan di setiap gang di kapal dan di dermaga disesuaikan dengan jenis muatannya
- c. Acuan yang dijadikan untuk penentuan jumlah tenaga kerja yang digunakan adalah peralatan yang digunakan dan jenis muatan
- d. Pengawasan yang ketat terhadap pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang

Pihak yang meminta atau berkepentingan menanggung semua biaya yang terkait dengan pemanfaatan regu TKBM tambahan atau biaya gang tambahan untuk tugas-tugas selain kegiatan bongkar muat, *cargodoring*, dan *receiving* atau *delivery*. Pihak kapal harus mengajukan klaim kepada TKBM disertai laporan kerusakan melalui perusahaan bongkar muat jika kelalaian pekerja menyebabkan kerusakan struktur kapal dan peralatan bongkar muat.

C. Kerangka pikir



D. Hipotesis

Berdasarkan pada rumusan masalah penelitian di atas, maka hipotesis penelitiannya yaitu diduga terdapat faktor-faktor yang menjadi penghambat pada proses *stevedoring* di Pelabuhan Banten.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. Jenis, Desain, dan Jumlah Variabel Penelitian

1. Jenis Penelitian

Penulis menggunakan penelitian kualitatif deskriptif dalam penelitian ini, yang berarti bahwa data yang dikumpulkan adalah informasi tentang pembahasan, baik secara lisan maupun tulisan.

2. Desain Penelitian

Keseluruhan penelitian, termasuk kegiatan yang akan dilakukan peneliti, mulai dari perumusan hipotesis dan implikasi operasional hipotesis tersebut hingga analisis akhir data, yang diikuti dengan kesimpulan dan saran, disebut sebagai desain penelitian.

3. Jumlah Variabel Penelitian

Jika disesuaikan dengan Jenis Penelitian maka penulis mengambil jumlah variabel penelitian adalah 1 (satu) yaitu analisis penyebab terlambatnya kegiatan *stevedoring* di Pelabuhan Banten.

B. Definisi Operasional Variabel / Deskripsi Fokus

Pada penelitian ini variabel penelitian yaitu analisis penyebab terlambatnya kegiatan *stevedoring* di Pelabuhan Banten, guna meningkatkan kelancaran proses bongkar muat barang .

C. Populasi dan Sampel Penelitian

1. Populasi

Populasi yang dimaksud pada penelitian ini yaitu seluruh kapal yang diurus dalam kegiatan *stevedoring* oleh PT. Samudera Bahana di pelabuhan Banten.

2. Sampel

Maka sampel yang dimaksud dalam penelitian ini adalah 5 (lima) kapal yang melakukan kegiatan *stevedoring* oleh PT. Samudera Bahana di Pelabuhan Banten.

D. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian

Guna mendapatkan berbagai data yang dibutuhkan pada penelitian ini, maka penulis menerapkan beberapa metode diantaranya sebagai berikut:

1. Teknik observasi

Pada metode ini penulis mengamati secara langsung di lapangan guna memperoleh berbagai data dan informasi yang belum jelas sampai penulis betul-betul mengerti hal tersebut. Maka instrumen penelitian dari teknik observasi adalah *checklist*.

2. Wawancara (*interview*),

Guna memperoleh data melalui temu wicara dan wawancara langsung dengan pegawai ataupun staf dan pihak-pihak yang terkait. Maka instrumen penelitian dari wawancara (*interview*) adalah pedoman wawancara.

3. Teknik Dokumentasi

Teknik dokumentasi merupakan sebuah kegiatan yang digunakan untuk memperoleh atau mengumpulkan data yang bersumber dari gambar dan dokumen lain yang berkaitan atau

sesuai. Pada metode ini penulis memperoleh data yaitu berasal dari perusahaan/pelabuhan.

E. Teknik Analisis Data

Dalam penelitian ini, penulis nantinya akan menganalisa data yang didapatkan dari proses wawancara, catatan pengamatan di lapangan serta dokumen yang bisa menunjang penelitian serta berbagai tulisan yang memuat mengenai paparan uraian yang diperoleh dari hasil pengamatan dan studi kepustakaan.

F. Jadwal Penelitian

Penelitian ini akan dilaksanakan di pelabuhan yang bersangkutan dengan penelitian. Adapun waktu rencana penelitian yaitu selama periode Januari sampai dengan Februari 2022 (selama 1 bulan) Di Pelabuhan Banten.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum PT. Samudera Bahana

1. Profil PT Samudera Bahana, Cabang banten

PT. Samudera Bahana Cabang Ciwandan, Banten merupakan perusahaan bongkar muat kapal berdasarkan izin Dirjen Perhubungan Laut no C-83.HT.03.02-TH.2002 pada tanggal 30 Januari 2002 yang melayani ekspor dan impor dari seluruh wilayah Banten yaitu memiliki pengalaman di bidang bongkar muat di kapal. PT. Samudera Bahana Cabang Ciwandan, Banten memiliki tim manajemen operasi yang kegiatannya meliputi konsep perencanaan untuk meningkatkan jumlah pelanggan dan menjalankan bisnis pelayaran Internasional yang sukses dengan harapan dapat menjalin kerjasama dengan setiap kapal di seluruh dunia untuk bekerja sama dengan PT. Samudera Bahana Cabang Ciwandan, Banten. jika kapal tersebut beroperasi di wilayah Indonesia. Dalam kegiatan bongkar muat masih terdapat kekurangan dalam setiap pelaksanaannya terutama bongkar muat di PT. Samudera Bahana Cabang Ciwandan, Banten karena pelayanan yang diberikan masih belum maksimal. Pelaksanaan ini harus didukung oleh pegawai dan TKBM dengan sikap disiplin, serta peralatan bongkar muat yang harus dalam kondisi baik agar kegiatan dapat berlangsung secara optimal.

PT. Samudera Bahana berusaha menarik pelanggan sebanyak-banyaknya dengan menampilkan kemampuan maksimal dari sumber daya yang dimilikinya agar pelanggan semakin tertarik dan puas dengan pelayanannya. Dalam rangkaian proses yang saling membutuhkan atau bersifat timbal balik tersebut, perusahaan berusaha semaksimal mungkin melakukan kontak dengan seluruh pelanggan dengan relasinya masing-masing. Jadi seluruh insan PT. Samudera

Bahana harus melakukan serangkaian proses prosedural dengan baik dan akurat sehingga menghasilkan tujuan kualitas yang diinginkan, yaitu kepuasan pelanggan.

Adapun Visi PT. Samudera Bahana yaitu untuk menjadi pemimpin dibidang jasa bongkar muat, gudang dan distribusi. Adapun Misi PT. Samudera Bahana yaitu memberikan kualitas dan keamanan *stevedore*, gudang dan layanan distribusi.

B. Pelabuhan Banten

Secara administratif, pelabuhan umum Ciwandan Banten berada di Kecamatan Ciwandan Kota Cilegon, sekitar dua kilometer dari Kota Cilegon-Anyer. Pelabuhan tersebut mempunyai akses jalan darat dengan melewati jalan tol Jakarta-Merak dan terhubung juga dengan jalur lintas Merak Bakauheni/Lampung yang dapat dengan mudah dicapai baik melalui pintu tol Cilegon Barat maupun pintu tol Cilegon Timur, keduanya terhubung langsung dengan Pelabuhan Umum Ciwandan melalui jalan lingkar selatan. Tujuan didirikannya Pelabuhan Umum Ciwandan pada 27 Agustus 1988 karena adanya peningkatan pertumbuhan industri secara pesat di wilayah Banten, seperti Kota Cilegon, Serang Barat, Serang Timur, Balaraja, Tangerang, maupun daerah hinterland pelabuhan lainnya. Selain itu, pendirian pelabuhan juga merupakan bagian dari pemenuhan keinginan masyarakat pada wilayah daerah Banten secara khusus dan daerah yang terletak di bagian barat Provinsi Jawa Barat. Pelabuhan Ciwandan Banten memiliki luas area lingkungan kerja perairan sekitar 4.100 Ha, sedangkan luas area lingkungan kerja daratannya 54, 7 Ha.

Pelabuhan Banten dikelola oleh PT. Pelindo (Persero) Cabang Banten dan merupakan bagian dari salah satu 12 Cabang Pelabuhan yang dikelola oleh manajemen PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) (sebelum PT Pelindo I, II, III, IV (Persero), merger), yakni suatu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak pada bidang jasa

kepelabuhan dan berkantor pusat di Jalan Pasosos No. 1 Tanjung Priok Jakarta.

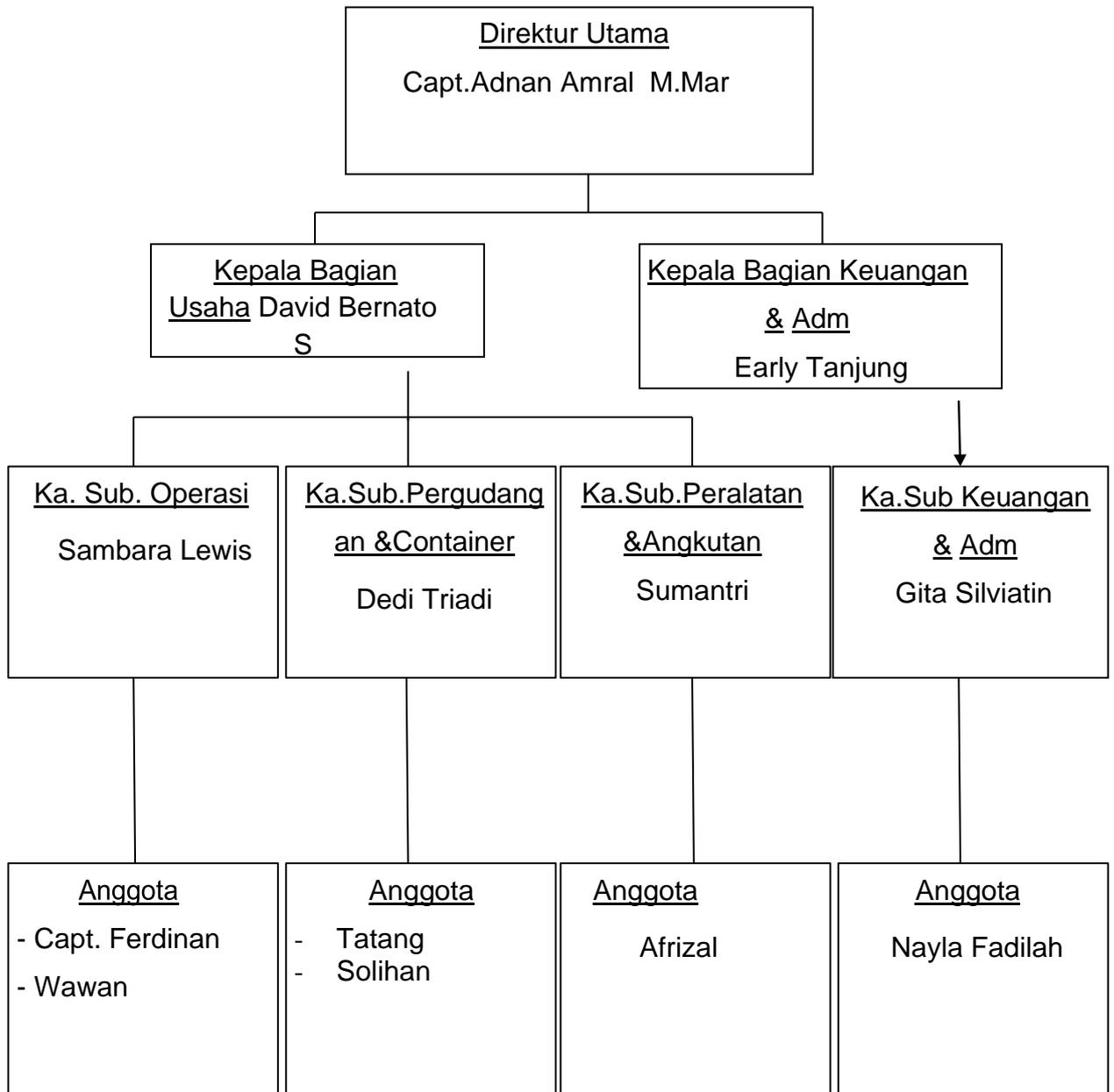
Sebagai Badan Usaha Pelabuhan yang mengelola Pelabuhan Ciwandan Banten, PT Pelindo Cabang Banten bekerja sama dengan perusahaan bongkar muat lainnya di pelabuhan. Hal ini dimungkinkan menurut peraturan yang ada (UU No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran). Akan tetapi, tentu saja PT Pelindo Cabang Banten akan memonitoring kualitas kerja perusahaan bongkar muat yang bekerja sama dengan PT Pelindo Cabang Banten, mengingat beban kinerja bongkar muat Pelabuhan Banten merupakan juga tanggung jawab PT Pelindo Cabang Banten selaku bagian dari Badan Usaha Pelabuhan PT Pelindo (Persero).

C. Struktur Organisasi Perusahaan

Jika terdapat pembagian tanggung jawab dan kemampuan yang jelas untuk mencapai tujuan perusahaan, maka struktur organisasi tersebut dianggap sehat dan memadai. Dalam skenario ini, setiap karyawan harus memiliki kesadaran tentang tanggung jawabnya dalam hal pekerjaan. Seluruh pekerja pada akhirnya termotivasi untuk bekerja lebih giat dan kreatif sesuai dengan kebijakan perusahaan. Di sisi lain, akan ada perbedaan dalam bagaimana setiap karyawan melakukan tanggung jawabnya jika tidak ada struktur organisasi. Secara alami, hal tersebut akan menghambat tercapainya tujuan bisnis yang telah ditentukan sebelumnya. Setiap pekerja harus dapat memperlihatkan tingkat pekerjaan karyawan lain dan sampai batas tertentu tingkat spesialisasi dalam aktivitas kerja. Struktur organisasi PT Samudera Bahana memudahkan direksi perusahaan untuk secara efektif mengawasi perusahaan guna mencapai tujuannya dengan mengartikulasikan secara jelas pembagian wewenang dan tanggung jawab serta prosedur operasional. merupakan kompilasi dari jenjang jabatan perusahaan dan struktur organisasi berdasarkan pendidikan

dan pengalaman profesional masing-masing karyawan. Hal ini senada dengan pernyataan Gammahendra, dkk (2014), yang menyatakan bahwa keputusan manajer tentang bagaimana merancang organisasi dan bagaimana menggunakan pedoman visi, misi, dan tujuan untuk mengelola sumber daya manusia dan semua fungsi yang ada untuk menyelesaikan pekerjaan perusahaan adalah yang menentukan pentingnya struktur organisasi.

STRUKTUR ORGANISASI PT. SAMUDERA BAHANA



D. Pelaksanaan Proses *Stevedoring* Oleh PT. Samudera Bahana Di Pelabuhan Banten

PT. Samudera Bahana di Pelabuhan Banten merupakan perusahaan Bongkar muat yang kegiatannya meliputi *stevedoring*, *cargodoring* dan *receiving/delivery*.

1. Persiapan *Stevedoring* Sebelum Kapal Tiba

Karyawan atau pihak yang bertugas memuat dan menurunkan kargo akan meninjau dan mengelola informasi yang diterima beberapa hari sebelum kapal tiba. *Telex, fax, telegram, surat manifes, stowage plan, hatch list, special cargo*, dan format lain dapat digunakan untuk menyampaikan informasi. Setelah itu, mereka mengadakan pertemuan yang dikenal dengan sebutan *pre-arrival meeting (PAM)*. Rencana kerja berdasarkan data yang ada akan dibuat pada pertemuan tersebut. *Stevedore* harus memeriksanya sebelum menyusun rencana bongkar muat.

- a. *Stowage plan*
- b. Berat barang dan kapasitas barang muatan
- c. Penggunaan *shore crane* dari darat
- d. Penggunaan gang buruh
- e. Ada tidaknya *controlling hatch*, yaitu palka dengan muatan terberat
- f. Penanganan muatan berbahaya
- g. Berbagai alat yang akan digunakan
- h. Jumlah gang TKBM yang akan digunakan
- i. Keberadaan peti-kemas diantara *break-bulk cargo*
- j. Haruskah lembur dilakukan atau tidak perlu

2. *Stevedoring* Setelah Kapal Sandar

Ketika sedang bersiap untuk membuka palka kapal perlu diperhayikan jika palka kargo umum biasanya ditutup dengan papan biasa. Jika akan membukanya, hal yang harus terlebih dahulu dilakukan yaitu membuka terpal atau penutup palka plastik vinil. Setelah itu, buka penutup palka baru satu per satu dan terakhir buka balok tempat penutup palka yang ditempatkan. Semua pekerjaan ini dapat dilakukan buruh pelabuhan itu sendiri

Setelah palka dibuka, awak kapal akan bekerja sama dengan surveyor untuk memeriksa kondisi kargo, memeriksa goresan dan kerusakan jika perlu, dan mencatat jika perlu. Tanggungjawab atas organisasi dan kelancaran alur kerja, serta keselamatan karyawan dan pekerja. Penjaga biasanya meminta awak kapal untuk membantu menjaga keamanan kapal dan mendapatkannya dari agen kapal, biasanya oleh personel darat. Untuk jam kerja bongkar muat akan ada penyesuaian waktu sesuai dengan dengan jadwal kerja pekerja.

a. Kegiatan Bongkar dari Kapal

Barang yang jauh dari palka biasanya dipindahkan ke permukaan palka terlebih dahulu karena semua barang yang akan dibongkar diangkat dari permukaan palka. Sejauh ini, tujuannya adalah untuk memastikan bahwa permukaan ruang muat barang yang pertama kali diturunkan lebih rendah dari permukaan kargo lainnya. Hal ini akan lebih memudahkan untuk mengumpulkan barang di tepi palka, sehingga memungkinkan forklift digunakan saat bagian bawah palka kapal sudah terlihat.

Sebelum menurunkan barang, kondisi dermaga harus bersih, bebas dari halangan dan keadaan harus tetap kering, terutama setelah hujan. Peralatan bongkar muat yang sesuai juga harus digunakan saat menurunkan muatan dari kapal atau terjadinya proses bongkar muat.

Proses bongkar muat kapal dengan menggunakan peralatan yang dikenal dengan boom dan crane disebut sebagai *ship operation*. Pengoperasian derek terdiri dari empat langkah berikut:

- 1) Menautkan atau mencantelkan *sling* muatan pada kail atau *hook* dalam palka.
- 2) Memindahkan kail berikut muatan dari palka ke dermaga di sisi kapal.
- 3) Melepaskan *sling* muatan dari kail di dermaga dan muatan diatas dermaga atau kendaraan pengangkut (truk).
- 4) Mengembalikan kail dari dermaga ke palka untuk melanjutkan aktivitas berikutnya.

b. Pembongkaran Langsung Ke Truk

Truck-lossing umumnya merupakan istilah yang paling sering diterapkan pada pendekatan ini. Saat bongkar muat langsung ke truk, sangat penting untuk memeriksa jumlah truk yang ada sudah cukup untuk mengangkut barang dari kapal. *Stevedore*, EMKL, dan gudang atau *holding field* perlu bekerjasama dengan baik agar semuanya berjalan lancar dan tidak ada saling gantung akibat menunggu truk yang belum bergerak karena petugas beacukai atau gudang belum siap. Selain itu perlu juga memperhatikan jika jadwal kerja kapal harus sama dengan gudang yang nantinya akan menerima muatan tersebut. Setelah karung dengan *sling* sampai di truk, *sling* harus terlebih dahulu dilepas. Setelah itu, muatan akan

diatur agar memudahkan untuk dibongkar. Drum dapat diatur dengan melintangkannya pada bak truk sehingga tempat bongkar muat bisa dengan mudahnya digulirkan, namun semua bergantung dari bagaimana pembongkaran di tempat tujuan. Hal tersebut bertujuan supaya dapat mencegah kerugian akibat kerusakan yang timbul, baik pada saat pembongkaran ke atas truk ataupun waktu penurunannya.

c. Pembongkaran Ke Dermaga

Pada kondisi ini, muatan kapal akan diterima di dermaga dan dermaga sudah siap, artinya sudah bersih dan terbebas dari halangan. Pembongkaran yang paling dahulu dilakukan adalah dari *tackling*, bukan dengan menarik kail dan menarik *sling* atau alat *handling* lainnya, tetapi terlebih dahulu *sling* dibongkar, dan barang dapat disimpan diatas *pallet* jika muatannya berupa tumpukan karung jika diperlukan agar mudah dibawa ke TPA

3. Kegiatan *Stevedoring* Setelah Kapal Berangkat

Sebuah laporan harian selama pekerjaan di pelabuhan dapat menjadi tolok ukur apakah sebuah kapal telah melakukan bongkar muat dengan baik dan tidak ada kekurangannya.

Seluruh kegiatan akan direkap dengan poin-poin sebagai berikut:

- a. *Labour and time sheet*
- b. *Statement of fact*
- c. *Out tum report*
- d. Laporan klaim atau laporan lainnya.

Laporan tersebut dikerjakan oleh *shipping* administrasi dari *stevedoring*. Cara tersebut akan menghasilkan ketelitian data mengenai:

- 1) Kapasitas barang yang dimuat ataupun dibongkar
- 2) Rincian penggunaan alat mekanik dan non mekanik
- 3) *Lost time* yang disebabkan dari operasi, teknis, cuaca dan hal lain.
- 4) Kapasitas atau jumlah bongkar/muat rata-rata dalam satu hari, per jenis barang, per gang/jam
- 5) Kerusakan yang ada ataupun hal lainnya yang terjadi ketika bongkar muat dari kapal sedang berlangsung

Data-data tersebut akan dikumpul bersama biaya dan juga semua pengeluaran yang akan menjadi dokumen pendukung tagihan kepada *principal* kapal atau pemilik barang. Pemilik barang akan menanggung semua biaya yang berhubungan dengan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery* jika kapal memuat atau membongkar barang sesuai dengan *FIOS terms*.

Menurut *liners terms*, kapal atau *principalnya* akan ditagih untuk semua biaya dan layanan yang termasuk dalam *disbursement*. Hal berikutnya yang perlu dilakukan adalah meninjau ulang pekerjaan yang telah dilakukan untuk melihat apakah sudah sesuai dengan rencana yang telah disepakati dalam pertemuan *pre-arrival meeting*. *Laydays*, *rate* yang dicapai, *lost time*, dan apakah biaya pendapatan sejalan dengan rencana sebelumnya semuanya termasuk dalam hasil evaluasi dalam laporan.

Persiapan *shipping* administrasi *stevedoring* ketika mengerjakan kapal adalah:

- a. Tally yang tepat, yang meliputi tally di darat dan penghitungan di kapal. Di sini pencatatan jumlah barang yang dihitung disebut *tally*.
- b. Menyediakan dan membuat *labour & time sheet, short landed and overlanded list, damage cargo list* dan lainnya diupayakan agar ditanda-tangani pada waktu yang tepat oleh pihak kapal.
- c. Membuat SOF (*statement of fact*).
- d. Menyusun surat-surat yang dibutuhkan dari pihak *stevedoring* untuk penyusunan nota tagihan pada jangka waktu yang telah ditentukan dan harus berdasarkan persyaratan yang telah ditentukan. Niat *consignee* untuk melakukan pengajuan klaim terhadap perusahaan pelayaran atau PBM yang mengangkut barang akan ditentukan oleh isi *tally* dan anotasi kerusakan yang dibuat oleh petugas tally barang yang dibongkar. Sebab dari itu, baiknya selalu melakukan *double tally*, *tally* di darat atau di kapal atau di gudang. Petugas *tally* dan petugas klaim dapat mengajukan surat klaim (*claim report*) jika kargo yang dibongkar hilang atau rusak.

Penyebab khas dari kekurangan atau kehilangan adalah bahwa barang tersebut masih ada di kapal karena terhalang atau terjepit oleh kargo lain, atau mereknya tidak dapat dilihat dengan jelas sehingga sulit untuk mengidentifikasinya. Petugas klaim mengirimkan surat yang dikenal sebagai *cargo tracer* ke pelabuhan berikut dan sebelumnya dari tempat persinggahan kapal dengan menggunakan data dari *tally* dan *warehousing* karena ada kemungkinan barang tersebut masih ada.

Sebagian besar waktu, jasa *independent cargo surveyor* digunakan untuk mencegah terjadinya klaim selama bongkar muat barang. Setiap kerusakan akan diperiksa secara ahli oleh *Surveyor cargo* yang mungkin memerlukan bantuan laboratorium jika diperlukan. Akibatnya pihak kapal, pemilik barang, bahkan mungkin perusahaan asuransi sering meminta jasa *surveyor*.



Gambar 4.1 Kapal Sandar

Tabel 4.1. List Peralatan PT. Samudera Bahana



LIST OF EQUIPMENT

No	Key Words	Owner	Name	Unit	Brand	Type/ Model	Capacity	Production series
A	Equipment							
1	Heavy Equipment	SB	Forklift	2	TCM	FD30C3Z / 2U834990	3 TON	2018
2	Heavy Equipment	SB	Forklift	2	TCM	FD50T9 / 43H32523	5 TON	2018
3	Heavy Equipment	SB	Forklift	3	TCM	FD100Z8 / 30G31129	10 TON	2015
4	Heavy Equipment	SB	Forklift	1	TCM	FD150S-3 / 8A430122	15 TON	2016
5	Heavy Equipment	SB	Forklift	1	TCM	FD230-2 VM300	23 TON	2019
6	Heavy Equipment	SB	Rough Terrain Crane	1	Tadano	GR600EX	60 TON	2014
7	Heavy Equipment	SB	Mobile Crane	1	Tadano	GT1600M	160 TON	2014
8	Heavy Equipment	SB	Tronton Dump	8	HINO	No Mesin: J08EUFJ55434	25 TON	2012
9	Heavy Equipment	SB	FLADBED TRAILLER + PRIME MOVER	16	HINO	No Mesin: J08EUFJ49080	40 TON	2012
10	Heavy Equipment	SB	FLADBED - 12 M chasis	2	SIMOJOYO	-	40 TON	2018
11	Heavy Equipment	SB	LOWBED	1				
12	Heavy Equipment	SB	DOLLY - 8 M Long chasis	1				
13	Heavy Equipment	SB	SLIDING TRAILLER	1				
14	Heavy Equipment	SB	Inova (Black) 2000cc	1	TOYOTA	No Mesin: 1TR7826674	7 SEATER	2014
15	Heavy Equipment	SB	Inova (Abu-Abu) 2000cc	1	TOYOTA	No Mesin: 2KD A988852	7 SEATER	2018
16	Heavy Equipment	SB	Dyna (Merah) 4009cc	1	TOYOTA	No Mesin: W04DT-PJ2678	-	2012
17	Heavy Equipment	SB	Truck box (Putih) 2771cc	1	ISUZU	No Mesin: M045350	-	2012
18	Heavy Equipment	SB	HI LUX MANUAL	1	TOYOTA	No Mesin: 1TR-A578195	2 SEATER	2019
19	Heavy Equipment	SB	HI ACE COMMUTER MANUAL	1	TOYOTA	No Mesin: 2KD A988852	15 SEATER	2018
20	Heavy Equipment	SB	SPREADER BAR	5	N/A	1,5 MTRS LENGTH	20 TON	2017
21	Heavy Equipment	SB	SPREADER CONTAINER	4	DRI	12 MTR LENGTH	40 TON	2019
22	Heavy Equipment	SB	RAMP WAY	1	N/A	24 MTRS LENGTH	45 TON	2017
23	Heavy Equipment	SB	LIGHTING TOWER	6	KRISBOW			2019

Sumber: PT. Samudera Bahana.



Gambar 4.2 *Mobile Crane 120*



Gambar 4.3 *Mobile Crane*



Gambar 4.4 *Forklift*

Adapun alur proses pelaksanaan kegiatan *stevedoring* oleh PT Samudera Bahana adalah sebagai berikut :



4. Capaian Kinerja *Stevedoring* oleh PT. Samudera Bahana di Pelabuhan Banten

Tabel 4.2 Rekapitan kegiatan *stevedoring* PT. Samudera Bahana

No	Nama Kapal	Tanggal Berthing	Tanggal Unberthing	Gross Weight (Ton)	BWT	Idle Time	ET	T/G/H	Standar Kinerja General Cargo	Gang
1.	MV. LCT Victoria Jaya	22/01/2022	23/01/2022	395	11	1.05	09.55	38.6	25	1
2.	MV. Rong Da Chang Sha	30/01/2022	01/02/2022	3,891	37.8	06.30	31.5	247	25	2
3.	MV. Red Rock	06/01/2022	08/01/2022	1,256	33	0	33	76	25	2
4.	MV. LCT Victoria Jaya	21/01/2022	22/01/2022	510	6.24	0	6.24	81.7	25	1
5.	BG. DBS 11	28/01/2022	02/02/2022	844	84.30	9.10	75.20	22,4	25	2

Sumber : Hasil Olah Data

Adapun rumus yang digunakan pada tabel diatas yaitu, *Ton/Gang/Hour* (T/G/H) Adalah jumlah ton barang yang dibongkar/muat dalam satu jam kerja oleh tiap gang buruh (TKBM) atau alat bongkar muat (Dirjen Perhubungan Laut No. HK.103/2/18/DJPL-16 penetapan standar kinerja pelabuhan, khususnya di Pelabuhan yang diusahakan)

Rumus :

$$TGH = \frac{\text{Jumlah barang yang dibongkar/muat (TON)}}{\text{jumlah jam efektif (ET)X jumlah gang kerja}}$$

Effective Time = Berth Working Time – Idle Time

Ket : ET = Adalah jumlah jam yang digunakan untuk melakukan kegiatan bongkar muat.

BWT = Adalah jumlah jam kerja bongkar muat yang tersedia (direncanakan) selama kapal berada di tambatan

IT = Adalah jumlah jam bagi satu kapal yang tidak terpakai selama waktu kerja bongkar muat di tambatan (kerusakan alat, cuaca buruk dan *waiting truck*), tetapi tidak termasuk jam istirahat.

Pada data Tabel 4.2 yang berisi tentang Capaian Kinerja Stevedoring oleh PT. Samudera Bahana di Pelabuhan Banten menunjukkan bahwa selama bulan januari dapat dilihat bahwa dari 5 (lima) data kapal, terdapat 1 kapal yang tidak memenuhi standar kinerja bongkar muat general cargo pelabuhan banten. Adapun standar kinerja bongkar muat general cargo di pelabuhan banten yaitu 25 T/G/H. Jumlah TKBM yang digunakan pada saat kegiatan bongkar muat barang atau *stevedoring* yaitu dalam 1 gang terdapat 15 orang. Tidak terpenuhinya kinerja bongkar muat salah satu kapal, dapat disebabkan oleh beberapa hambatan dalam pelaksanaannya seperti cuaca buruk dan kerusakan alat

sehingga kegiatannya tidak dapat berlangsung secara optimal. Hal ini berdasarkan data dari hasil observasi lapangan, wawancara dan sumber data lainnya, terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi tidak optimalnya kegiatan bongkar muat antara lain kerusakan alat bongkar muat, antrian truck dan cuaca buruk (hujan).

E. Hambatan-Hambatan Dalam Proses Bongkar Muat Oleh PT. Samudera Bahana Di Pelabuhan Banten.

Efisiensi dan efektivitas suatu aktivitas bongkar muat masih terhambat oleh beberapa permasalahan yang ada. Salah satu masalah yang biasanya terjadi adalah dari segi masalah pelabuhan. Masalah kepelabuhanan adalah hal-hal yang menyangkut hubungan antara kapal, kargo, dan jasa kepelabuhanan. Cargo membutuhkan pelayanan terminal di pelabuhan misalnya dalam proses bongkar muat barang. Pelabuhan memberikan pelayanan bagi kapal dan cargo sehingga tidak ada hambatan bagi pelayaran kapal dan arus barang dan arus penumpang. Kegiatan pelayanan di pelabuhan didukung oleh beberapa infrastruktur, antara lain; dermaga, terminal, gudang, lapangan penumpukan, peralatan bongkar muat, dan perkantoran. Serta berbagai permasalahan yang biasanya muncul di perusahaan bongkar muat itu sendiri yang meliputi peralatan bongkar muat dan sumber daya manusia.

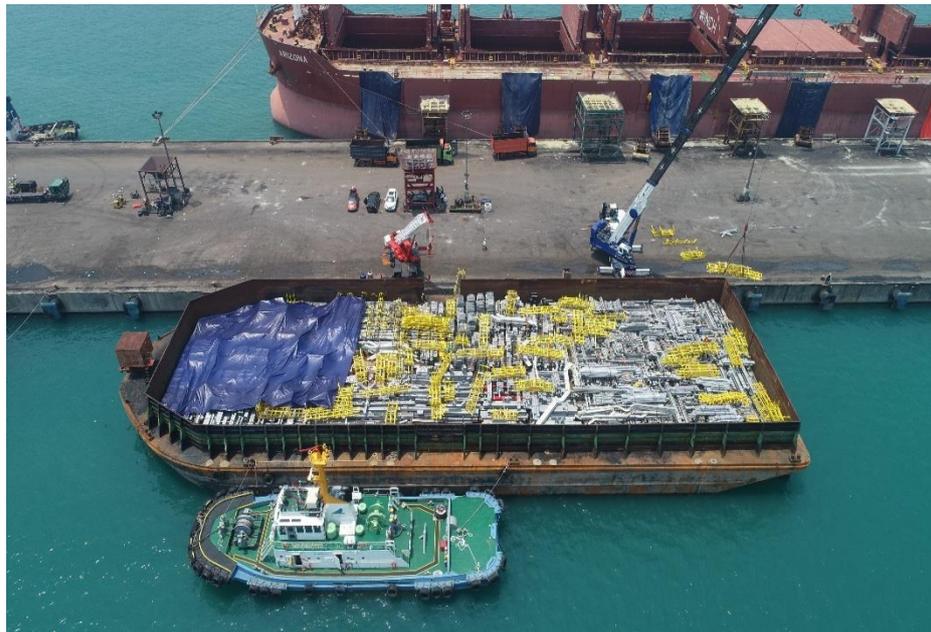
Berikut hambatan-hambatan yang dihadapi oleh perusahaan bongkar muat (PT. Samudera Bahana), baik dari segi pelabuhan maupun perusahaan bongkar muat itu sendiri:

1. Kerusakan Alat

Sebelum melakukan proses bongkar muat, pekerja akan melakukan pengecekan terlebih dahulu terhadap alat-alat yang akan digunakan, namun karena penggunaan alat yang terus menerus karena faktor alat yang terbatas dapat menyebabkan kerusakan pada alat itu sendiri. Berdasarkan hasil wawancara kepada operator crane dan observasi lapangan bahwa kendala yang biasanya terjadi pada alat bongkar muat seperti *forklift*, *tangled sling*, *ship crane*, mesin *crane* mogok dan pompa *hydraulic* terkadang macet karena kekurangan oli. Hal ini sesuai dengan pernyataan Setiawan 2016 bahwa, faktor yang mendominasi penyebab terjadinya keterlambatan bongkar muat di pelabuhan Dumai khususnya Dermaga A adalah akibat peralatan bongkar muat yang bermasalah.



Gambar 4.5 Kerusakan *Mobile Crane*



Gambar 4.6 Proses Bongkar Muat

2. Antrian *Truck*

Apabila kedatangan truk tidak tepat waktu atau tidak sesuai jadwal maka hal tersebut dapat mengakibatkan pembongkaran atau pemuatan harus terhenti, dikarenakan truk merupakan satu-satunya kendaraan pemindahan barang dari kapal ke Gudang atau ke tempat tujuan lain. Menunggu kedatangan truk adalah keadaan ketika kapal yang sedang melakukan kegiatan bongkar muat menunggu kedatangan truk sebagai sarana pemindahan barang. Hal ini sesuai dengan pernyataan muhammad safrianda 2016 bahwa, akibat keterlambatan kedatangan truk pada saat kegiatan pembongkaran maupun pemuatan barang, *crane* tidak dapat bekerja sesuai jadwal karena barang yang dimuat atau dibongkar berasal dari truk.



Gambar 4.7 Pembongkaran Barang Dari *Truck*

3. Hujan

Faktor alam seperti cuaca buruk atau hujan merupakan contoh kendala yang biasanya muncul selama proses bongkar muat. Bongkar muat barang harus dihentikan pada saat hujan untuk menjaga kualitas barang dan kesehatan pekerja. Namun tidak menutup kemungkinan barang yang terkena hujan dapat rusak atau berkurang jumlahnya sehingga menimbulkan kerugian. Hal ini secara langsung akan berdampak pada jangka waktu yang akan digunakan untuk proses bongkar muat barang dan tidak sesuai dengan target waktu yang ingin dicapai, sehingga akan mengakibatkan kerugian bagi pengguna jasa PBM.

F. Upaya yang dapat Dilakukan untuk Mengatasi Hambatan-Hambatan dalam Proses Bongkar Muat.

Hal-hal yang dapat dilakukan untuk mengatasi atau meminimalisir hambatan-hambatan yang terjadi dalam proses bongkar muat pada PT. Samudera Bahana sebagai berikut:

1. Solusi Akibat Kerusakan Alat

Alat dalam proses bongkar muat dibagi menjadi dua, yaitu alat mekanik dan non mekanik. Rusaknya peralatan mekanik disebabkan peralatan tersebut sering digunakan dalam kegiatan bongkar muat. Dari pengamatan di lapangan, peralatan yang tidak dalam kondisi baik menyebabkan kemacetan dalam proses bongkar muat. Oleh karena itu, diperlukan perawatan yang lebih intensif dan ekstra agar saat digunakan tidak rusak.

Jika beberapa peralatan disebabkan oleh faktor usia peralatan yang sudah tua, maka sebaiknya diganti dan tidak digunakan lagi. Ketika terjadi kerusakan pada peralatan, yang dilakukan operator crane adalah membuat laporan kepada mekanik jika masalah tersebut tidak dapat ditangani oleh *operator crane*. Hal ini sejalan dengan pernyataan Safrianda dkk 2016 bahwa, *idle time* disebabkan karena perawatan atas peralatan yang digunakan sangat kurang ketika aktivitas bongkar muat barang dilakukan, sementara peralatan yang terawat hanya memiliki sedikit kemungkinan dapat mengakibatkan *idle time* kerusakan alat pada saat proses aktivitas bongkar muat barang berlangsung.

2. Solusi Akibat Menunggu Kedatangan *Truck*

Penyebab keterlambatan atau tidak tepat waktunya truk tiba di dermaga biasanya karena truk di gudang penyimpanan barang mengalami antrian, sehingga upaya yang dapat dilakukan guna meminimalisir keterlambatan *truck* tersebut yaitu merencanakan dengan baik siklus waktu yang sesuai antara waktu pada saat pembongkaran barang, waktu perjalanan truk dari gudang ke dermaga, dan waktu yang digunakan ketika memuat barang, sehingga tidak menyebabkan penumpukan truk dalam gudang penyimpanan dan waktu perjalanan truk menjadi lebih sesuai.

3. Solusi Akibat Cuaca Buruk

Cuaca buruk atau hujan terkadang terjadi pada saat proses bongkar muat berlangsung dan hal itu dapat menghambat proses bongkar muat. Hal yang dapat dilakukan yaitu menghetikan kegiatan bongkar muat dan menunggu hingga cuaca membaik guna menghindari terjadinya kerusakan barang yang dapat mengakibatkan timbulnya kerugian dan menjaga keselamatan buruh.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan pembahasan mengenai pelaksanaan *stevedoring* yang dioperasikan oleh PT. Samudera Bahana di Pelabuhan Banten yang telah diuraikan pada bab-bab sebelumnya maka pada bab yang terakhir ini penulis merumuskan simpulan pembahasan sebagai berikut:

1. PT Samudera Bahana melaksanakan kegiatan *stevedoring* di Pelabuhan Banten sesuai dengan prosedur pelayanan yang berlaku di Pelabuhan Banten.
2. Terdapat faktor-faktor yang menghambat PT Samudera Bahana dalam pelaksanaan kegiatan *stevedoring* di Pelabuhan Banten, yakni kerusakan alat, cuaca buruk dan *waiting truck*.
3. Upaya yang dapat dilakukan untuk meminimalisir hambatan pada poses *stevedoring* yaitu, melakukan pemeliharaan alat bongkar muat secara rutin, mengantisipasi cuaca buruk dan melakukan perencanaan siklus waktu yang baik.

B. Saran

Berdasarkan pembahasan mengenai pelaksanaan *stevedoring* yang dilakukan PT. Samudera Bahana di Pelabuhan Banten yang telah diuraikan, maka pada bab yang terakhir ini penulis memberikan saran sebagai berikut :

1. PT Samudera Bahana melakukan pemeliharaan alat bongkar muat secara rutin sesuai *manual book* alat.
2. PT Samudera Bahana mengantisipasi cuaca buruk dalam pelaksanaan kegiatan *stevedoring*.
3. PT Samudera Bahana melakukan perencanaan yang baik terkait siklus waktu antara kegiatan *stevedoring*/bongkar muat dengan kedatangan truk.

DAFTAR PUSTAKA

- Gammahendra, Fianda, Dkk. 2014. *Pengaruh Struktur Organisasi Terhadap Efektivitas Organisasi (Studi Pada Persepsi Pegawai Tetap Kantor Perwakilan Bank Indonesia Kediri)*. *Jurnal Administrasi Bisnis*. Universitas Brawijaya. Malang
- Gurning, dkk. 2007. *Manajemen Bisnis Pelabuhan*. PT Andhika Prasetya Ekawahana.
- Keputusan Menteri Perhubungan No. 35 Tahun 2007 *Tentang pedoman perhitungan tarif pelayanan jasa bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan*
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : HK 103/2/2/DJPL-17. *Tentang Pedoman Perhitungan Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan*.
- Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 152 Tahun 2016. *Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari dan ke Kapal*
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 57 Tahun 2020 *Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut*
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 64 Tahun 2015. *Tentang Kepelabuhanan*.
- Safrianda, Muhammad, Dkk. 2016. *Analisis Penyebab Keterlambatan Bongkar Muat Barang Akibat Factor Peralatan*. Universitas Riau. Pekanbaru
- Setiawan, Feri. 2016. *Identifikasi Factor-Faktor Yang Mempengaruhi Nilai Idletime (IT) Di Pelabuhan Dumai*. Riau
- Suranto. 2004. *Manajemen Operasional Angkutan Laut Dan Kepelabuhanan Serta Prosedur Impor Barang*: PT. Gramedia Pustaka Utama. Jakarta.

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

Wibowo, Hermaini. 2010. *Analisis Factor-Faktor Yang Mempengaruhi Waktu Tunggu Kapal Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.* Universitas Diponegoro. Semarang.

Yudha, Andrianto, Dkk. 2016. *Analisis Proses Pelayanan Pemanduan Kapal Terhadap Wktu Tunggu (Waiting Time) Di Pelabuhan Tanjung Perak.* Universitas Brawijaya. Malang.

LAMPIRAN

Daftar Pertanyaan Wawancara

Jabatan : Operator Crane 160 SWL
Jenis Kelamin : laki-laki
Tanggal Wawancara : 14 januari 2022

Pertanyaan I : Menurut Responden Bagaimana Penanganan Proses *Stevedoring* Di Pelabuhan X
Pertanyaan II : Sudah Berapa Lama Responden Bekerja Di Pelabuhan X
Pertanyaan III : Apa Saja Kendala Atau Hambatan Yang Pernah Terjadi Pada Proses *Stevedoring* Di Pelabuhan X
Pertanyaan IV : Bagaimana Cara Responden Menanggapi Apabila Terjadi Kendala Atau Hambatan Pada Saat Proses *Stevedoring*.

Jawaban:

1. Sebelum melakukan kegiatan bongkar muat, operator akan mengecek alat terlebih dahulu untuk memastikan kesiapan alat sebelum digunakan guna mencegah terjadi hambatan-hambatan yang dapat terjadi dilapangan.
2. Selama 2 tahun bekerja sebagai operator crane di PT. Samudera Bahana
3. Adapun hambatan-hambatan yang biasanya terjadi pada crane selama proses *stevedoring* yaitu:
 - Mesin mobil mogok
 - Mesin crane mogok
 - Sling kusut
 - Pompa hidrolik terkadang macet karena kekurangan oli atau sil/oring bocor

4. Apabila terjadi kerusakan pada alat maka hal yang dilakukan oleh operator crane adalah membuat laporan ke bagian mekanik apabila permasalahan tersebut sudah tidak dapat ditangani oleh operator crane.

Jabatan : Chief Checker
Jenis Kelamin : laki-laki
Tanggal Wawancara : 20 januari 2022

Pertanyaan I : Menurut Responden Bagaimana Penanganan Proses *Stevedoring* Di Pelabuhan X
Pertanyaan II : Apa Saja Kendala Atau Hambatan Yang Pernah Terjadi Pada Proses *Stevedoring* Di Pelabuhan X
Pertanyaan III : Bagaimana Cara Responden Menanggapi Apabila Terjadi Kendala Atau Hambatan Pada Saat Proses *Stevedoring*.

Jawaban:

1. Proses *stevedoring* yang dilakukan telah sesuai dengan sop yang berlaku.
2. Terkadang ada beberapa kendala yang terjadi pada saat melakukan bongkar muat barang, seperti cuaca buruk dan kerusakan alat. Hal ini secara otomatis mengganggu proses bongkar muat itu sendiri dan akan menggunakan waktu yang tidak sesuai dengan perencanaan awal.
3. Apabila terjadi cuaca buruk maka kegiatan akan dihentikan karena dapat membahayakan keselamatan pekerja dan dapat merusak barang yang akan dibongkar atau dimuat. Apabila terjadi kerusakan alat maka kegiatan akan dihentikan dan memerintahkan bagian mekanik untuk memperbaikinya.



PT. Perusahaan Bongkar Muat

SAMUDERA BAHANA
Service That You Can Trust



STATEMENT OF FACT

MV. : **MV. RONG DA CHANG SHA** Voy. : **V.S21394**
 at Port : **CIWANDAN PORT**

Arrived in ports on : **January, 27th 2022** at **22:00** hours
 Berthed wharf/ Buoy on : **January, 30th 2022** at **22:00** hours
 Notice of Readiness tendered and accepted on Jan, **27th 2022** at **23:24** hours

Cargo **Discharge** according to manifest **485** Pkgs **3,891,610.00** kgs

Commenced to **Disch** **January, 31st 2022** at **01:30** hours

Completed to **Disch** **February, 01st 2022** at **18:38** hours

Shifted to _____ On _____ at _____ hours

Sailed to _____ On _____ at _____ hours

Date	Gangs	Working Time		Loading/Discharged		Remarks
		From	To	Pkgs	Weight	
January, 27th 2022 Thursday		22:00				Time Arrival / Nor Tendered Dropped Anchorage/Nor Tendered
January, 28th 2022 Friday		01:12				Quarantine & agent O/B at Anchorage Issued Quarantine Quarantine & agent Officer off
January, 30th 2022 Sunday		20:42				Anchorage up POB for berthing First line ashore All fast/berthing-starboard side along side at Wharf OSA 22:00 Prepare gangway 22:00 Pilot OFF 22:10 Agent /Steward on board



PT. Perusahaan Bongkar Muat

SAMUDERA BAHANA
Service That You Can Trust



STATEMENT OF FACT

MV : **RED ROCK** Voy. : _____ PAGE 1
 at Port : **PELINDO II CIWANDAN PORT, BANTEN**

Arrived in ports on **January, 05th 2022** at **19:54** hours
 Berthed wharf / Buoys on **05A/ January, 06th 2022** at **07:40** hours
 Notice of Readiness tendered and accepted on **January, 05th 2022** at **19:54** hours

Cargo Loading according to manifest **281** PKGS **1,266,544.78** Kgs

Commenced to Loading **January, 07th 2022** at **03:45** hours
 Completed to Loading **January, 08th 2022** at **23:50** hours

Shifted to **From wharf 05A to wharf 05B** On **January, 06th 2022** at **19:16-19:35** hours
 Sailed to _____ On _____ at _____ hours

Date	Gangs	Working Time		Discharged/Loaded		Remarks
		From	To	Pkgs	Weight	
January, 05th 2022		19:54				Time Arrival/ Nor Tendered
Wednesday		21:27				Dropped Anchorage
January, 06th 2022		06:31				Anchore Up
Thursday		06:47				Pilot on board for Berthing
		07:32				First Line Ashore
		07:40				All Fated port side along side at wharf 05A
		07:48				Pilot off
		07:55				Agent on Board
		08:00	08:20			Unlashing cargo & Prepare Disch by Stevedore
		08:20	08:45			Prepare gangway
		08:45	08:55			Toolbox meeting
		08:55				Discharge Activity
January, 07th 2022	1	03:45				Commenced Load hatch no.2 used by C2
Friday		03:45	03:50			Loading in progress used by C2
	1	03:45	04:00			Discharge Activity hatch no.2 used by C1
	1	04:00				Start Load hatch no.2 used by C1
	1	04:00	06:00			Loading in progress used by C1
		06:00	07:00			Meal time



PT. Perusahaan Bongkar Muat

SAMUDERA BAHANA
Service That You Can Trust



STATEMENT OF FACT

MV. : LCT. VICTORIA JAYA Voy. : _____
 at Port : PELINDO II CIWANDAN PORT, BANTEN

Arrived in ports on January, 21st 2022 at 23:10 hours
 Berthed wharf/ Buoys on 05A/ January, 22nd 2022 at 07:15 hours
 Notice of Readiness tendered and accepted on January, 21st 2022 at 23:10 hours

Cargo **Loading** according to manifest 95 Pkgs 395,830.98 Kgs

Commenced to **Load** January, 22nd 2022 at 19:30 hours

Completed to **Load** January, 23rd 2022 at 19:30 hours

Shifted to Wharf 05A to wharf 06 On January, 22nd 2022 at 13:20-13:36 hours
 Shifted to Wharf 06 to wharf 05A On January, 22nd 2022 at 22:20-22:50 hours
 Sailed to _____ On _____ at _____ hours

Date	Gangs	Working Time		Discharged/Loaded		Remarks
		From	To	Pkgs	Weight	
January, 21st 2022		23:10				Time Arrival / Not Tendered
Friday		23:20				Dropped Anchorage
January, 22nd 2022		06:45				Anchore up
Saturday		06:50				POB for Berthing
		07:10				First Line Ashore
		07:15				All Fated starboard side along side at wharf 05A
		07:20				Pilot Off
		07:25				Agent on board
		07:50	07:10			Toolbox meeting
		07:10	08:00			Unlashing cargo
		08:00	08:55			Prepare Shore crane 160t for discharge
		08:55	08:58			Prepare lifting gear for disch by stevedore
	I	08:58	19:00			Discharge in progress
		19:00	19:30			Prepare loading by stevedore at wharf 06
	I	19:30				Commenced Load used by Forklift 3t for support
		19:30	21:15			Loading in progress
		21:15				Finish loading at wharf 06
		21:15				Loading will continued at wharf 05A
		21:15	22:20			Prepare shifting vessel to wharf 05A
		22:20	22:50			Process shifting vessel to wharf 05A
		22:50	23:20			No activity due to rain
		23:20	23:25			Toolbox meeting



PT. Perusahaan Bongkar Muat

SAMUDERA BAHANA
Service That You Can Trust



STATEMENT OF FACT

MV. : **BG. DBS 11** Voy. : **HD-151**
 at Port : **IKPP MERAK MAS PORT, WHARF 05**

Arrived in ports on January, 28th 2022 at 13:00 hours
 Berthed wharf/ Buoys on 05 / January, 28th 2022 at 14:15 hours
 Notice of Readiness tendered and accepted on January, 28th 2022 at 13:00 hours

Cargo **Loading** according to manifest _____ Pkgs _____ Kgs

Commenced to **Load** January, 29th 2022 at 08:20 hours

Completed to **Load** February, 02nd 2022 at 01:35 hours

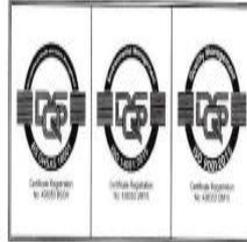
Shifted to _____ On _____ at _____ hours
 Shifted to _____ On _____ at _____ hours
 Sailed to _____ On _____ at _____ hours

Date	Gangs	Working Time		Discharged/Loaded		Remarks	
		From	To	Pkgs	Weight		
January, 28th 2022 Friday		13:00				Time Arrival / Not Tendered	
		13:40				POB Berthing/Assist on	
		14:00				First Line Ashore	
		14:10				Pilot Off/Assist off	
		14:15				All fasted Starboard side alongside at wharf 05	
		14:15	14:55			Prepare shore crane 70t,160t for load to Bg. DBS 11	
		14:55	15:40			Process installation gangway to barge & open sideboard	
		15:40	16:05			Process checking barge by surveyor team	
		16:05	18:00			Process cleaning barge	
		18:00	19:00			Meal time	
		19:00	24:00			Process cleaning barge	
	January, 29th 2022 Saturday		00:00	01:00			Meal time
			01:00	06:00			Process cleaning barge
		06:00	07:00			Meal time	
		07:00	08:13			Waiting Loading Instruction	
		08:13	08:18			Toolbox meeting	
		08:18	08:20			Prepare lifting gear for loading	
		08:20				Commenced load used by shore crane 160t	
		08:20	08:32			Loading in progress	
		08:32	08:40			Lift on forklift 10t to barge	
		08:40	11:35			Loading in progress	
		I 11:35				Start loading used by shore crane 70t	
		II 11:35	12:00			Loading in progress	
		12:00	13:00			Nonstop working	
	13:00	15:30			Loading in progress		
	15:30	15:55			Change labour		
	15:55	16:00			Toolbox meeting		



PT. Perusahaan Bongkar Muat

SAMUDERA BAHANA
Service That You Can Trust



STATEMENT OF FACT

MV. LCT. VICTORIA JAYA Voy. : BL-RE-661
 at Port PELINDO II CIWANDAN PORT, BANTEN

Arrived in ports on January, 21st 2022 at 23:10 hours
 Berthed wharf/ Buoy on 05A/ January, 22nd 2022 at 07:15 hours
 Notice of Readiness tendered and accepted on January, 21st 2022 at 23:10 hours

Cargo **Discharge** according to manifest 28 Pkgs 510,235.00 Kgs

Commenced to **Disch** January, 22nd 2022 at 08:58 hours

Completed to **Disch** January, 22nd 2022 at 19:00 hours

Shifted to From Wharf 05A to wharf 06 On January, 22nd 2022 at 13:20-13:36 hours
 Shifted to _____ On _____ at _____ hours
 Sailed to _____ On _____ at _____ hours

Date	Gangs	Working Time		Discharged/Loaded		Remarks
		From	To	Pkgs	Weight	
January, 21st 2022		23:10				Time Arrival / Nor Tendered
Friday		23:20				Dropped Anchorage
January, 22nd 2022		06:45				Anchore up
Saturday		06:50				POB for Berthing
		07:10				First Line Ashore
		07:15				All Fated starboard side along side at wharf 05A
		07:20				Pilot Off
		07:25				Agent on board
		07:50	07:10			Toolbox meeting
		07:10	08:00			Unlashing cargo
		08:00	08:55			Prepare Shore crane 160t for discharge
		08:55	08:58			Prepare lifting gear for disch by stevedore
		08:58				Commenced disch/Backload used by shore crane 160t



PT. Perusahaan Bongkar Muat

SAMUDERA BAHANA
Service That You Can Trust

Number of APBM : 920 0M1/20M 0T1/112113



No :089/SB/SR1/X/2022

Perihal : Permohonan Tkbm

“ PERMINTAAN GANG BURUH “

Mohon disediakan Gang Buruh untuk Tanggal 19 November 2022 Shift II

Sebanyak :

- Gang Biasa 2 Gang = 30.... Orang

Buruh Ini akan digunakan untuk Kegiatan Bongkar Break Bulk di Kapal MV.MERATUS PROJECT 1 di pelabuhan PT.PELINDO CIWANDAN Sebanyak 875 MT

Yang Menyediakan

(_____)
Bireg

Yang Meminta
PT. Perusahaan Bongkar Muat
SAMUDERA BAHANA
Service That You Can Trust

(Azil)
Operation

32.	Pelabuhan Pulau Baai					
	a. Terminal Multipurpose	35	35	45	-	-
	b. Terminal Curah Kering	-	-	-	100	600
33.	Pelabuhan Palembang					
	a. Terminal Multipurpose	35	40	45	150	80
	b. Terminal Petikemas	-	-	-	-	-
34.	Pelabuhan Panjang					
	a. Terminal Multipurpose	40	30	45	135	50
	b. Terminal Petikemas	-	-	-	-	-
	c. Terminal Curah Kering	-	-	-	-	120
35.	Pelabuhan Bakauheuni	-	-	-	-	-
36.	Pelabuhan Banten					
	a. Terminal Ciwandan	25	30	45	150	150
	b. Terminal Cigading	65	20	-	40	200
	c. Terminal IKPP	25	20	40	-	100
37.	Pelabuhan Cirebon	25	30	45	100	200
38.	Pelabuhan Tanjung Priok					
	a. Divisi Pemanduan	-	-	-	-	-
	b. JICT (TPK)	-	-	-	-	-
	c. KOJA (TPK)	-	-	-	-	-
	d. IKT (Car Terminal)		-	200	-	-
	e. Terminal MAI	-	-	-	-	-

RIWAYAT HIDUP



INTAN SAPUTRI, Lahir di Poreang pada tanggal 29 Maret 1999. Merupakan Anak terakhir dari empat bersaudara dari pasangan Bapak Sahrum dan Ibu Masdiana. Penulis memasuki jenjang pendidikan Sekolah Dasar (SD) di SD Negeri 215 Poreang (2005) dan menamatkan pendidikan Sekolah Dasar (SD) pada tahun

2011 serta melanjutkan pendidikan di SMP Negeri 1 Tanalili yang diselesaikan pada tahun 2014 dan pada tahun yang sama penulis melanjutkan Sekolah Menengah Atas di SMA Negeri 1 Masamba yang diselesaikan pada tahun 2017. Pada tahun yang sama penulis melanjutkan pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, pada tahun 2019, tepatnya bulan September 2019, penulis mulai mengikuti pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar (2019-2023) dan mengambil jurusan KALK.

Selama semester V dan VI penulis melaksanakan Praktek Darat (Prada) pada perusahaan PT. Maritim Indo Trans dan perusahaan PT. Samudera Bahana. Setelah itu penulis kembali ke kampus Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar untuk melanjutkan pendidikan semester VII dan VIII. Pada tahun 2023 penulis telah menyelesaikan pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.