

**ANALISIS PROSES PEMUATAN KONTAINER DI PT.
TEMAS LINE SURABAYA**



MOCH AULIA DWIKY DARMAWAN

NIT. 17.43.019

KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN

KEPELABUHANAN

PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR

TAHUN 2020

**ANALISIS PROSES PEMUATAN KONTAINER DI PT.
TEMAS LINE SURABAYA**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat untuk Menyelesaikan Program Pendidikan

Diploma IV Pelayaran

Program Studi KALK

Disusun dan diajukan oleh

MOCH AULIA DWIKY DARMAWAN

NIT : 17.43.019

PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN POLITEKNIK ILMU

SKRIPSI
ANALISIS PROSES PEMUATAN KONTAINER DI PT. TEMAS
LINE SURABAYA

Disusun dan Diajukan oleh:

MOCH AULIA DWIKY DARMAWAN

NIT. 17.43.019

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi

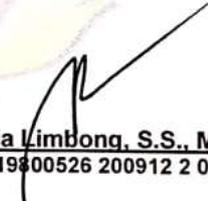
Pada tanggal

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II

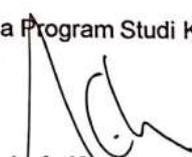

Rosliawaty A. Kosman, S.E., M.M.
NIP. 19761023 199803 2 001


Sunarlia Limbong, S.S., M.Pd.
NIP. 19800526 200912 2 001

Mengetahui:


Direktur
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Pembantu Direktur I

Capt. Hadi Setiawan, MT., M. Mar.
NIP. 19751224 199808 1 001

Ketua Program Studi KALK

Rosliawaty A. Kosman, S.E., M.M.
NIP. 19761023 199803 2 001

PRAKATA

Dengan memanjatkan puji syukur Alhamdulillah kehadirat Tuhan Yang Maha Esa atas segala Berkah dan Rahmat-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi akhir ini.

Penulisan Skripsi akhir ini merupakan salah satu persyaratan bagi penulis untuk menyelesaikan studi pada jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan pada program Diploma IV Pelayaran di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Dalam penulisan skripsi akhir ini tidak lepas dari bantuan dan bimbingan dari beberapa pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis menyampaikan terima kasih kepada:

1. Bapak Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar yang telah memberikan motivasi dan semangat bagi Taruna/I PIP Makassar dalam penyelesaian skripsi
2. Capt. Hadi Setiawan, MT., M. Mar. selaku Pembantu Direktur 1 Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
3. Ibu Rosliawati, SE., M.M., selaku Ketua Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar sekaligus Dosen Pembimbing Pertama penulis yang selalu mendukung penulis dengan memberikan saran kritik, bantuan dan arahan selama penulis menyusun dan menyelesaikan skripsi ini. Terimakasih atas waktu dan pikiran yang telah diberikan untuk membimbing penulis.
4. Ibu Sunarlia Limbong, S.S., M.Pd. selaku Dosen Pembimbing Kedua yang selalu mendukung penulis dengan memberikan saran kritik, bantuan dan arahan selama penulis menyusun dan menyelesaikan skripsi ini. Terimakasih atas waktu dan pikiran yang telah diberikan untuk membimbing penulis.

5. Ibu Jumriani, SE., M.Adm., SDA. selaku penguji I atas segala saran dan masukan selama pengujian skripsi ini.
6. Bapak H. Mirdin, SH., MH. selaku penguji II atas segala saran dan masukan selama pengujian skripsi ini.
7. Pimpinan dan segenap staf pada PT. Temas Line Surabaya yang telah bersedia menerima penulis untuk belajar dan melaksanakan penelitian serta mengumpulkan data dalam kaitannya dengan penulisan tugas akhir.
8. Seluruh Civitas Akademik Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
9. Papa, Mama, dan Fira yang selalu memberikan dukungan dan kasih sayang kepada penulis dalam menyelesaikan penelitian
10. Rekan-rekan angkatan XXXVIII khususnya program studi KALK dan teman-teman serta Afrida Ramadhanty Putri yang telah memberi dukungan dan dorongan kepada penulis di dalam penulisan skripsi ini dari awal sampai selesai.

Semoga ketulusan dan kebaikan yang telah diberikan kepada penulis menjadi berkah bagi kita semua. Sebagai manusia biasa, tentunya penulis masih memiliki banyak kekurangan pengetahuan dan pengalaman pada topik yang diangkat dalam skripsi ini, begitu pula dalam penulisannya masih banyak terdapat kekurangan. Oleh karena itu, penulis akan sangat senang jika menerima berbagai masukan dari para pembaca baik berupa kritik maupun saran yang sifatnya membangun demi penyempurnaan penulisan-penulisan skripsi di masa yang akan datang. Akhir kata, penulis berharap semoga skripsi ini dapat mudah dipahami dan bermanfaat bagi pembaca. Terimakasih.

Wassalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatu.

Makassar, Juni 2021



Moch Aulia Dwiky Darmawan
NIT. 17.43.019

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya : MOCH AULIA DWIKY DARMAWAN
Nomor Induk Taruna : 17.43.019
Program studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan
Kepelabuhanan

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

ANALISIS PROSES PEMUATAN KONTAINER DI PT. TEMAS LINE SURABAYA

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

Makassar, Juni 2021



MOCH AULIA DWIKY DARMAWAN

17.43.019

ABSTRAK

MOCH AULIA DWIKY DARMAWAN, *Analisis Proses Pemuatan Kontainer di PT. Temas Line Surabaya* (Dibimbing oleh Ibu Rosliawati A Kosman dan Ibu Sunarlia Limbong).

PT. Temas Line Surabaya terletak di Surabaya Jawa Timur dan merupakan salah satu perusahaan pelayaran di Indonesia. Perusahaan pelayaran umumnya mengurus pengiriman barang dan jasa penyewaan kapal. Adapun tujuan dari penelitian ini yaitu: Untuk mengetahui faktor-faktor yang menyebabkan lambatnya proses pemuatan container di kapal dan untuk mengetahui upaya apa yang dilakukan untuk dapat meminimalisir keterlambatan proses pemuatan kontainer di kapal.

Penelitian ini dilaksanakan di PT. Temas Line Surabaya pada saat penulis melaksanakan praktek darat untuk pendidikan semester V dan VI. Sumber data yang diperoleh langsung dari tempat penelitian dengan cara dokumentasi, observasi dan wawancara secara langsung dengan kru yang berada dilapangan, juga dengan tambahan dari sumber pustakaan.

Skripsi ini menggunakan analisis deskriptif kualitatif untuk mencari jawaban dari masalah yang ada. Hasil penelitian menunjukkan proses pengurusan muatan barang sudah sesuai prosedur namun masih terdapat lambatnya pemuatan yang disebabkan oleh beberapa faktor yaitu keterlambatan armada truk, adanya perubahan cuaca, dan kerusakan alat bongkar muat.

Kata Kunci: Lambat, Muatan, Kapal.

ABSTRACT

MOCH AULIA DWIKY DARMAWAN, *Analysis of Container Loading Process at PT. Temas Line Surabaya* (Supervised by Mrs. Rosliawati A Kosman and Mrs. Sunarlia Limbong).

PT. Temas Line Surabaya is located in Surabaya, East Java and is one of the leading shipping companies in Indonesia. Shipping companies generally take care of the delivery of goods and ship rental services. The objectives of this study are: To find out the factors that cause the slow process of loading containers on ships and to find out what efforts are being made to minimize delays in the process of loading containers on ships.

This research was conducted at PT. Temas Line Surabaya at the time the author carried out land practice for the fifth and sixth semesters of education. Sources of data obtained directly from the research site by means of documentation, observation and direct interviews with the crew in the field, also with additional sources from the library.

This thesis uses a qualitative descriptive analysis to find answers to the existing problems. The results showed that the process of managing the cargo was in accordance with the procedure, but there were still slow loadings caused by several factors, namely delays in the truck fleet, changes in weather, and damage to loading and unloading equipment.

Keywords: Slow, Load, Vessel.

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	
HALAMAN PENGAJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PRAKATA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	vii
ABSTRAK	viii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	2
C. Tujuan Penelitian	2
D. Manfaat Penelitian	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Pengertian Analisis	5
B. Pengertian Bongkar Muat	6
C. Perusahaan Bongkar Muat	6
D. Peralatan Bongkar Muat	7
E. Pengertian Serta Manfaat dan Kekurangan Penggunaan Kontainer	8
F. Jenis - Jenis Kontainer	10
G. Pengertian <i>Shipper Carrier</i> dan <i>Consignee</i>	14

H. Kerangka Pikir	15
I. Hipotesis	16
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Jenis Penelitian	17
B. Definisi Operasional Variabel	17
C. Populasi Dan Sampel	17
D. Teknik Pengumpulan Data Dan Instrumen Penelitian	18
E. Teknik Analisis Data	19
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	
A. Sejarah Singkat Perusahaan	21
B. Struktur Organisasi Perusahaan	23
C. Proses Pemuatan Kontainer	24
D. Keterlambatan Proses Pemuatan Kontainer	25
E. Hambatan Yang Muncul Dalam Proses Kontainer	30
F. Upaya Untuk Meminimalisir Keterlambatan Pemuatan Kontainer	32
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	
A. Simpulan	33
B. Saran	33
DAFTAR PUSTAKA	

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 4.1. Data Keterlambatan Pemuatan Bulan Januari	26
Tabel 4.2. Data Keterlambatan Pemuatan Bulan Febuari	27
Tabel 4.3. Data Keterlambatan Pemuatan Bulan Maret	28

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1. Foto General Kontainer	11
Gambar 2.2. Foto Refeer Kontainer	11
Gambar 2.3. Foto Bulk Kontainer	12
Gambar 2.4. Foto Open Side Kontainer	12
Gambar 2.5. Foto Open Top Kontainer	13
Gambar 2.6. Foto Flat Rack Kontainer	13
Gambar 2.7. Foto Tank Kontainer	14
Gambar 2.8. Kerangka Pikir	15
Gambar 4.1. Foto Temas Line Surabaya	21
Gambar 4.2. Struktur Organisasi PT. Temas Line	24
Gambar 4.3. Foto Terjadinya Ban Pecah	30

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pelayaran merupakan salah satu industri jasa yang berkembang saat ini, dimana bidang usahanya yaitu pengiriman barang. Perusahaan pelayaran sekarang ini lebih banyak menggunakan kontainer atau peti kemas dalam jasa pengirimannya. Penggunaan kontainer tersebut berguna untuk menampung barang yang lebih banyak dan lebih mudah serta barang yang dikemas tidak mengalami kehancuran.

Pengiriman dengan menggunakan kontainer lebih mudah prosesnya karena segala sesuatu prosedurnya diatur oleh perusahaan jasa pelayaran sedangkan pengirim hanya perlu memberi keterangan lengkap mengenai tujuan dari barang tersebut. Perusahaan jasa pelayaran dapat melayani banyak konsumen sekaligus karena mereka memakai kontainer yang notabene berukuran besar dan dapat menangkut banyak barang.

PT. Temas Line adalah salah satu perusahaan yang bergerak dibidang jasa pengiriman barang melalui kontainer. Sebagai perusahaan yang memberikan jasa pelayanan pengiriman barang PT. Temas Line memberikan pelayanan terbaik kepada para pengguna jasanya salah satunya dengan mengurus perizinan di KSOP dan Bea Cukai serta PT. Temas Line memiliki beberapa kapal pengangkut kontainer dengan jumlah cukup besar.

Kelancaran proses pemuatan barang serta proses pengiriman barang sangatlah penting karena pihak pengguna jasa tentu tidak mengharapkan keterlambatan dalam proses pengiriman

Dalam proses pemuatan kontainer sering di temukan kendala-kendala yang dapat menyebabkan keterlambatan proses pemuatan kontainer ke kapal, PT. Temas Line Surabaya sebagai

penyedia jasa harus mengetahui penyebab keterlambatan dan sebisa mungkin meminimalisir keterlambatan-keterlambatan tersebut. Dan pada saat penulis melakukan penelitian di PT. Temas Line Surabaya penulis menemukan kendala-kendala yang menyebabkan keterlambatan proses pemuatan kontainer. Oleh karena itu, judul yang akan diambil penulis adalah **“ANALISIS PROSES PEMUATAN KONTAINER DI PT. TEMAS LINE SURABAYA”**.

B. Rumusan Masalah

Permasalahan yang dibahas sesuai dengan judul yang diangkat oleh penulis yaitu “Analisis Proses Pemuatan Kontainer di PT. Temas Line Surabaya, maka dapat dikemukakan bahwa perumusan masalah yang perlu diangkat oleh penulis adalah sebagai berikut :

1. Faktor-faktor apa saja yang menjadi penyebab keterlambatan proses pemuatan kontainer di PT. Temas Line Surabaya ?
2. Bagaimana upaya-upaya untuk meminimalisir keterlambatan proses pemuatan kontainer di PT. Temas Line Surabaya ?

C. Tujuan Penelitian

Semua kegiatan penelitian selalu mempunyai tujuan untuk memperoleh data dan informasi dengan tujuan membuahkan hasil dari penelitian tersebut. Adapun tujuan dalam skripsi ini adalah antara lain:

1. Untuk mengetahui faktor-faktor yang menjadi penyebab keterlambatan proses pemuatan kontainer di PT. Temas Line Surabaya.
2. Untuk mengetahui upaya apa yang dilakukan untuk meminimalisir keterlambatan pemuatan kontainer di PT. Temas Line Surabaya.

D. Manfaat Hasil Penelitian

Berikut manfaat penelitian yang terbagi atas 2 (dua) yaitu manfaat teoritis dan praktis yang dapat diambil dari kegiatan penelitian ini bagi perusahaan pelayaran, dunia pendidikan khususnya taruna – taruni pelayaran, masyarakat maupun bagi penulis sendiri.

1. Manfaat secara praktis

Secara praktis penelitian ini dapat bermanfaat sebagai berikut :

a. Bagi Penulis

Dapat menambah wawasan dan mendapat pengalaman langsung di tempat praktek tentang proses pemuatan kontainer di kapal.

b. Bagi perusahaan pelayaran

Bagi perusahaan pelayaran terkhususnya PT. Temas Line Surabaya skripsi ini sekiranya dapat dijadikan masukan untuk dapat lebih memahami permasalahan dan dapat dipraktikkan untuk mengatasi masalah yang sama dengan penelitian ini.

c. Bagi dunia pendidikan

Bagi dunia pendidikan khususnya untuk taruna – taruni PIP Makassar yang mengambil jurusan KALK (Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan) dan mahasiswa/i dari universitas maupun instansi lain kiranya dapat menjadi tambahan pengetahuan dan mengenai permasalahan penyebab hambatan yang terjadi saat proses pemuatan kontainer sehingga para pembaca dapat memperluas wawasan dan pengetahuan untuk memahami dan menganalisis permasalahan tersebut.

d. Bagi para pembaca umum

Bagi masyarakat umum yang berkerja dalam lingkup

perusahaan pelayaran dan seluruh kalangan masyarakat umum di berbagai bidang, kiranya skripsi ini dapat dijadikan sebagai ilmu tambahan sehingga lebih memahami ruang lingkup tersebut dan menjadi sumbangan tambahan ilmu pengetahuan.

2. Manfaat Teoritis

Secara teoritis hasil penelitian ini dapat bermanfaat yaitu :

- a. Memberikan sumbangan pemikiran dan ilmu pengetahuan bagi Taruna – Taruni PIP Makassar khususnya untuk jurusan KALK sebagai wawasan pembelajaran yang lebih luas.
- b. Sebagai referensi dan inovasi untuk penelitian – penelitian selanjutnya bagi kalangan masyarakat umum, perusahaan pelayaran dan Taruna – Taruni PIP Makassar.

BAB II

TINJUAN PUSTAKA

A. Pengertian Analisis

“Analisis atau analisa berasal dari kata Yunani kuno “*analisis*” yang berarti melepaskan. Analisis terbentuk dari dua suku kata, yaitu “*ana*” yang berarti kembali, dan “*luein*” yang berarti melepas, jika digabungkan maka artinya adalah melepas kembali atau menguraikan. Kata “*analisis*” ini di serap kedalam Bahasa Inggris menjadi “*analysis*”, yang kemudian juga diserap ke dalam Bahasa Indonesia menjadi “*analisis*””, Zona Referensi (2018).

Secara umum, pengertian analisis adalah aktivitas yang memuat sejumlah kegiatan seperti mengurai, membedakan, memilah sesuatu untuk digolongkan dan dikelompokkan kembali menurut kriteria tertentu kemudian dicari kaitannya dan ditafsirkan maknanya.

Pengertian analisis menurut KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia) adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa (karangan, perbuatan, dan sebagainya) untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya (sebab-musabab, duduk perkaranya, dan sebagainya)

Menurut Spardley (Sugiyono 2015:335) mengatakan bahwa analisis adalah sebuah kegiatan untuk mencari suatu pola, selain itu analisis merupakan cara berpikir yang berkaitan dengan pengujian secara sistematis terhadap suatu untuk menentukan bagian, hubungan antar bagian dan hubungannya dengan keseluruhan.

Berdasarkan definisi – definisi di atas, maka penulis dapat menyimpulkan bahwa Analisis adalah suatu aktivitas dalam menyelidiki suatu peristiwa yang akan di uraikan untuk mengetahui keadan yang sebenarnya, mengetahui kaitannya atau hubungan dengan peristiwa tersebut dan kemudian ditafsirkan maknanya sehingga menghasilkan sebuah informasi maupun data yang dapat

diinterpretasikan, dapat dipelajari dan diterjemahkan dengan mudah.

B. Pengertian Bongkar Muat

Bongkar Muat adalah salah satu kegiatan yang dilakukan dalam proses pengiriman barang. Yang dimaksud dengan kegiatan muat adalah proses memindahkan barang dari gudang atau *stockpile*, menaikkan lalu menumpuknya di atas kapal sedangkan kegiatan bongkar adalah proses menurunkan barang dari kapal lalu menyusunnya di dalam gudang di pelabuhan atau *stockpile* atau *container yard*.

Kita ambil contoh bongkar muat kontainer, pada penanganan barang tersebut biasanya sebelum di muat ke kapal (*loading*) kontainer akan di timbun di suatu area yang telah disediakan oleh pihak pelabuhan. *container yard* adalah tempat yang diusahakan baik pemerintah BUMN maupun swasta yang digunakan untuk menimbun sementara kontainer yang akan dikapalkan.

Setelah barang yang ditimbun di *container yard* memenuhi persyaratan untuk dimuat dikapal, maka pihak *shipper* akan mendatangkan kapal dan menerbitkan *Shipping Instruction* berserta menunjuk Perusahaan Bongkar Muat (PBM) yang akan menangani barangnya untuk dimuat di atas kapal.

C. Perusahaan Bongkar Muat

Pengertian perusahaan bongkar muat menurut Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 152 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari dan ke Kapal (2016) adalah, "Perusahaan Bongkar Muat (PBM) adalah Badan Hukum Indonesia yang berbentuk Perseroan Terbatas yang melakukan usaha jasa terkait di bidang angkutan di perairan, khusus untuk kegiatan bongkar muat barang".

Kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal itu sendiri

dijabarkan sebagai “Pekerjaan membongkar barang dari atas dek/palka kapal dan menempatkannya di atas dermaga atau ke dalam tongkang atau kebalikannya memuat dari atas dermaga atau dari dalam tongkang dan menempatkannya ke atas dek atau ke dalam palka kapal yang mempergunakan derek kapal”.

Pengertian Perusahaan Bongkar Muat (PBM) sejalan dengan semakin meningkatnya perkembangan ekonomi dewasa ini di Indonesia, terutama mengenai kegiatan perdagangan internasional, sehingga menghasilkan frekuensi arus barang dan jasa melalui pelabuhan-pelabuhan di Indonesia semakin meningkat pula.

Dengan memahami pengertian PBM di atas menunjukkan bahwa kegiatan perusahaan jasa ini pada prinsipnya merupakan bagian dari kegiatan pengangkutan barang melalui kapal laut.

Fungsi Perusahaan Bongkar Muat (PBM) di pelabuhan adalah sebagai penyelenggara kegiatan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan. Sedangkan fungsi PBM dalam kedudukannya sebagai mata rantai kegiatan pengangkutan barang melalui laut yaitu memindahkan barang angkutan dari dan ke kapal. Dalam melakukan fungsinya tersebut, PBM dapat melakukan kegiatan bongkar muat barang dari gudang ke kapal atau sebaliknya.

D. Peralatan Bongkar Muat

Alat-alat yang digunakan untuk melakukan kegiatan muat di atas kapal biasanya tergantung fasilitas yang tersedia. Alat yang digunakan untuk memuat kontainer ke atas kapal adalah :

1. *Crane*, adalah suatu alat dengan *SWL (safe working load)* atau kapasitas tertentu yang digunakan untuk menaikkan atau menurunkan barang dari atau ke kapal
2. *Fork Lift*, adalah alat yang dapat bergerak dan mempunyai garpu untuk menaikkan dan menurunkan kontainer.

3. *Reach Stacker*, adalah alat yang bisa bergerak yang memiliki spreader yang fungsinya bisa menaikkan dan menurunkan kontainer di *Container Yard*.
4. *Rubber Tyred Gantry* alat bongkar muat yang dapat bergerak dalam lapangan penumpukan yang berfungsi untuk menaikkan dan menurunkan kontainer dari atas trailer atau sebaliknya dalam area stack sesuai dengan blok, slot, row dan tier.
5. *Container Gantry Crane*, alat bongkar muat yang di pasang permanen di pinggir dermaga dengan menggunakan rel sehingga dapat bergeser yang berfungsi untuk bongkar muat dengan jangkauan yang cukup jauh.
6. *Truck*, adalah alat bongkar muat yang berfungsi untuk mengangkat kontainer dan memindahkan kontainer yang sudah di muat di kapal atau sebaliknya.
7. *Harbour Mobile Crane* alat bongkar muat yang dipasang di samping dermaga yang membantu memindahkan barang dari kapal ke dermaga atau sebaliknya.

E. Pengertian Serta Manfaat dan Kekurangan Penggunaan Kontainer

Berdasarkan *Customs Convention on Containers 1972* pengertian kontainer adalah suatu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu dan disamakan berdasarkan standar internasional, terbuat dari bahan baja sehingga dapat dipakai berulang kali, dipergunakan untuk menyimpan dan sekaligus mengangkat muatan. Kontainer juga sering disebut dengan peti kemas.

Ukuran muatan dalam pembongkaran/pemuatan kapal peti kemas dinyatakan dalam TEUs (*twenty equivalent unit*). Oleh karena ukuran standar dari peti kemas dimulai dari panjang 20 feet, maka satu peti kemas 20' dinyatakan sebagai 1 TEUs dan peti kemas 40'

dinyatakan sebagai 2 TEUs atau sering juga dinyatakan dalam FEUS (*fourty equivalent unit*).

Adapun manfaat dan kekurangan penggunaan kontainer adalah sebagai berikut :

1. Transportasi cepat dengan biaya rendah.

Kontainer adalah unit yang mendokumentasikan semua barang yang dikandungnya, dapat dikirm dengan cepat ke tujuannya, karena informasi tersebut dirinci di luar kontainer, yang menyerdehanakan formalitas pabean khususnya. untuk pengirim dan penerimanya kontainer juga memiliki keuntungan ekonomi yang signifikan dibandingkan sarana transportasi barang lainnya.

2. Sarana transportasi kargo yang aman dengan konsumsi energi yang rendah.

Kontainer memberikan perlindungan besar terhadap barang sehingga setelah disegel, itu merupakan penghalang fisik terhadap cuaca buruk, variasi suhu, kebakaran, pencurian, dan dampak selama penanganan. Kontainer dengan demikian sangat mengurangi resiko kerusakan, kehilangan, dan pencurian yang dapat ditemukan dalam transportasi darat. Selain itu, transportasi memiliki konsumsi energi yang lebih rendah daripada alat transportasi lainnya.

3. Sarana pengiriman yang sangat fleksibel

Walaupun pengiriman kontainer dapat digunakan untuk mengirimkan sejumlah barang dalam jumlah skala besar ke sisi lain dunia, alat ini juga dapat digunakan untuk mengirim barang kecil dalam jarak pendek. Pengiriman kontainer adalah sarana transportasi kargo yang fleksibel dan sangat fleksibel, karena dapat juga digunakan untuk mengangkut kedua zat cair berbahaya, seperti hidrokarbon dan bahan kimia, serta produk

padat dan bahan makanan.

Dan adapun kekurangan penggunaan kontainer sebagai berikut :

1. Alat bongkar muat kontainer lebih mahal harganya dan biaya operasional dan perawatan juga mahal. Serta membutuhkan tenaga kerja yang memadai.
2. Dalam kontainer di isi dengan barang – barang yang berasal dari berbagai pengiriman, bisa terjadi kerusakan apabila terapat barang – barang yang mempunyai sifat dapat merusak barang lainnya.
3. Diperlukan organisasi yang luas dan investasi yang cukup besar dan biasanya dikelola oleh perusahaan besar yang padat modal.

F. Jenis – Jenis Kontainer

Dalam buku “Manajemen bisnis pelabuhan” (R.O Saut Gurning, Drs. Eko Hariyanto Budiyanto, 2007: 113) diterangkan jenis jenis kontainer yang disesuaikan dengan barang yang akan dimuat, yaitu:

1. *Dry Cargo Container/General Cargo* adalah kontainer yang digunakan untuk mengangkut bermacam macam muatan yang tidak memerlukan perhatian secara khusus.

Gambar 2.1. Foto general kontainer



Sumber: Dimensi Pelaut: 2020

2. *Reefer Container* adalah kontainer ini dioperasikan untuk mengangkut muatan yang harus didinginkan sampai -30 derajat celcius seperti daging, ikan buah-buahan, obat-obatan.

Gambar 2.2. Foto *reefer* kontainer



Sumber : *trident coleseasing* : 2020

3. *Bulk Container* adalah kontainer yang digunakan untuk mengangkut muatan curah kering, misalnya beras, gandum. Dan ditempat tujuan kontainer ini dikosongkan dengan menggunakan

peralatan hidrolik.

Gambar 2.3. foto *bulk* kontainer



Sumber : *indiamart* :2010

4. *Open Side Container* adalah kontainer yang dapat dibuka dari samping. Juga diberi pintu pada salah satu ujungnya (end door) untuk memudahkan keluar/masuk barang yang berukuran normal. Pada dinding yang dapat dibuka, diberi pelindung dari terpal yang cukup kuat untuk melindungi muatan secara efektif.

Gambar 2.4. foto *open side* kontainer



Sumber : koleksi pribadi : 2020

5. *Open Top Container* adalah kontainer yang digunakan untuk mengangkut barang yang ukurannya sangat besar yang cara memasukkan muatan ke dalam kontainer dari atas kontainer.

Gambar 2.5. foto *open top* kontainer



Sumber : koleksi pribadi : 2020

6. *Flat Rack Container* adalah kontainer yang digunakan untuk mengangkut muatan berat misal seperti mesin dan spare part. Bentuknya datar tanpa dinding di samping kanan, kiri dan atas.

Gambar 2.6. foto *flat rack* kontainer



Sumber : koleksi pribadi : 2020

7. *Tank Container* yaitu peti baja yang dibangun didalam kerangka kontainer digunakan untuk mengangkut tanki yang di dalamnya diisi barang-barang yang berbahaya, misalnya gas, minyak, dan bahan kimia yang mudah meledak

Gambar 2.7. foto *tank* kontainer



Sumber : koleksi pribadi : 2020

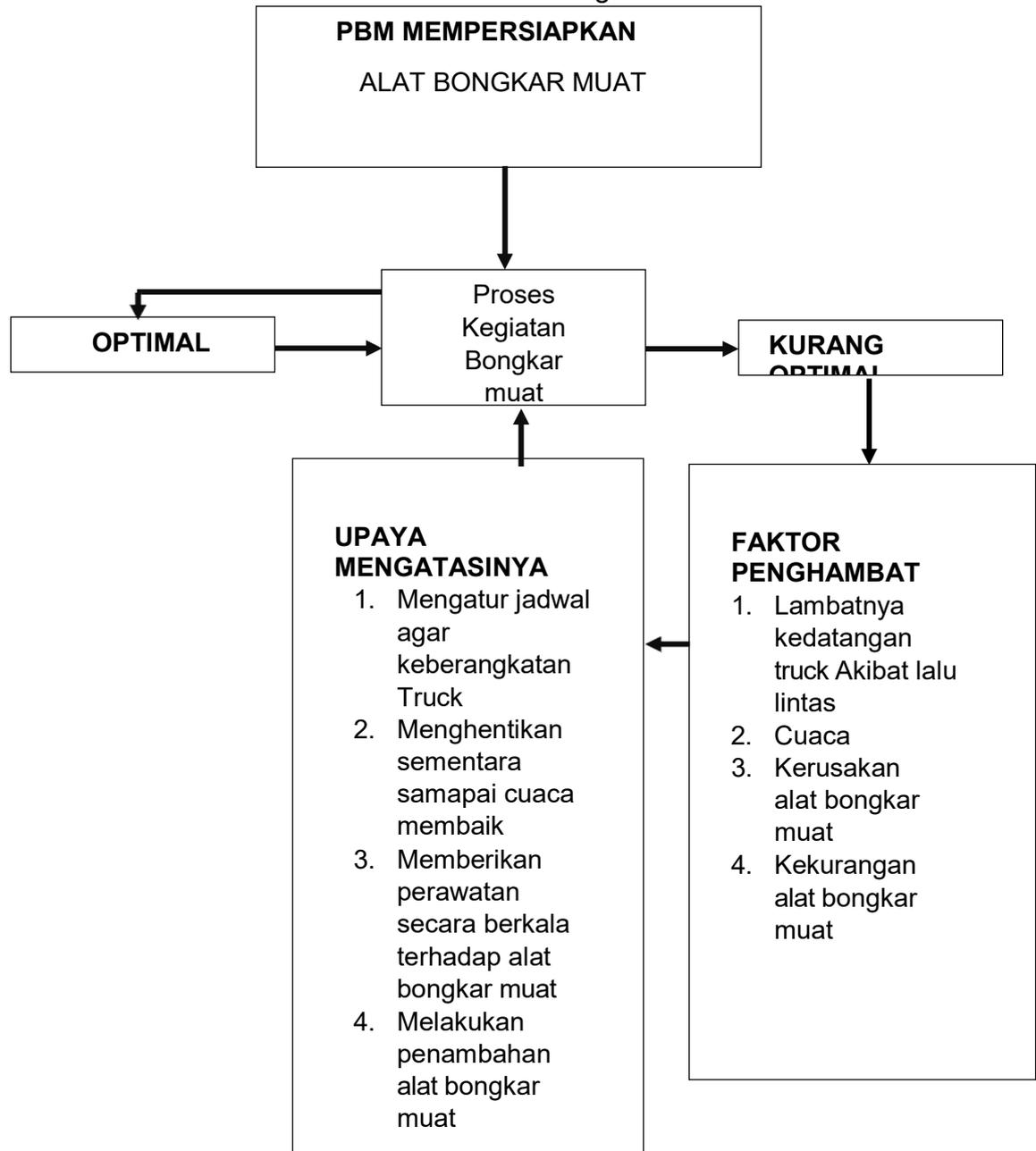
G. Pengertian *Shipper*, *Carrier*, dan *Consignee*

1. *Shipper* adalah pihak pengirim barang, *shipper* menyiapkan dan mengatur semua muatan yang akan dimuat ke kapal. Nama dan alamat shipper harus tertulis jelas didalam dokumen-dokumen seperti *Bill of Lading*, *Shipping Order*, *Cargo Manifest*, Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB).
2. *Carrier* adalah pihak pengangkut atau pihak kapal yang bertugas memuat muatan dari pelabuhan muat dan mengirim ke pelabuhan tujuan sesuai dengan instruksi dari *shipper*.
3. *Consignee* adalah pihak penerima barang atau buyer, *consignee* menerima dan mengambil muatan di pelabuhan bongkar. Nama dan alamat consignee harus tertulis jelas didalam dokumen-dokumen seperti *Bill of Lading*, *Shipping Order*, *Cargo Manifest*, dan dokumen penting lainnya.

H. Kerangka Pikir

Untuk mempermudah pembahasan skripsi mengenai “Analisis Proses Pemuatan Kontainer di PT. Temas Line Surabaya. Maka penulis membuat kerangka pikir sebagai berikut:

Gambar 2.8. Kerangka Pikir



I. Hipotesis

Berdasarkan pada rumusan masalah, tinjauan pustaka serta kerangka pikir yang telah di paparkan di halaman sebelumnya, diduga bahwa dalam proses pemuatan kontainer masih mengalami beberapa hambatan sehingga menyebabkan keterlambatan pemuatan.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian yang di gunakan untuk menyusun skripsi ini yaitu penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Yang dimaksud pendekatan kualitatif adalah suatu prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati, oleh karena itu penelitian kualitatif mampu mengungkap fenomena-fenomena pada suatu subjek yang ingin diteliti secara mendalam.

Kegiatan penelitian bertujuan membuat gambaran secara sistematis, faktual dan akurat mengenai peranan populasi yang diteliti. Adapun penerapan penelitian deskriptif ini, penulis membuat gambaran tentang situasi dan kondisi di lapangan pada umumnya. Adapun penerapan penelitian kualitatif ini, penulis mencoba mengamati masalah-masalah yang menyebabkan keterlambatan proses pemuatan kontainer di PT. Temas Line Surabaya.

B. Definisi Operasional Variabel

Definisi operasional variabel adalah aspek penelitian yang memberikan informasi tentang bagaimana caranya mengukur variabel. Definisi operasional variabel dalam penulisan ini adalah faktor-faktor penghambat proses pemuatan kontainer dan juga upaya apa yang dilakukan untuk meminimalisir terjadinya keterlambatan proses pemuatan kontainer di PT. Temas Line Surabaya

C. Populasi dan Sampel Penelitian

1. Populasi

Dalam suatu penelitian, populasi yang dipilih mempunyai hubungan yang erat dengan masalah yang diteliti. Populasi

adalah jumlah keseluruhan unit analisis yang ciri – cirinya akan diduga. Populasi dalam penelitian adalah proses pemuatan kontainer di PT. Temas Line Surabaya.

2. Sampel

Sampel merupakan bagian dari elemen – elemen populasi yang hendak diteliti. Adapun ide dasar dari pengambilan sampel adalah bahwa dengan menyeleksi bagian dari elemen – elemen populasi, kesimpulan tentang keseluruhan populasi diharapkan dapat diperoleh. Keunggulan ekonomis pengambilan sampel adalah biayanya lebih murah dan memberikan hasil yang lebih cepat. Sampel dalam penelitian ini yaitu proses pemuatan kontainer pada bulan Januari sampai Maret 2020.

D. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian

Metode pengumpulan data merupakan suatu bagian yang penting dan harus ada dalam suatu penelitian ilmiah. Berhasil tidaknya suatu penelitian tergantung dari cara penelitian di dalam pengumpulan data.

Dalam pelaksanaannya, seorang peneliti harus menggunakan metode-metode tertentu untuk mengumpulkan data yang tersusun secara sistematis sesuai dengan tujuan penelitian. Ada bermacam- macam yang dapat digunakan untuk mengumpulkan data seperti *interview*, observasi, dokumentasi, dan lain-lain.

Namun tidak satu teknikpun yang dianggap paling baik, karena masing-masing alat pengumpulan data memiliki kelebihan dan kekurangan sendiri-sendiri oleh karena itu lebih baik mempergunakan suatu alat pengumpulan data lebih dari satu, sehingga dapat saling melengkapi satu sama lain untuk menunjang kesempurnaan proposal.

Pada penelitian ini penulis menggunakan beberapa teknik pengumpulan data yang penulis anggap paling tepat yaitu :

1. Teknik *Interview*

Interview yaitu sebagai proses tanya jawab secara lisan yang dilakukan seseorang saling berhadapan dan saling memberi dan menerima informasi. *Interview* sebagai alat pengumpulan data, menghendaki adanya komunikasi langsung antara peneliti dengan sasaran penelitian antara lain dengan pihak perusahaan bongkar muat, tenaga kerja bongkar muat, dan crew kapal. *Interview* merupakan metode pokok di dalam teknik pengumpulan data, maka instrumen penelitian dari teknik *interview* adalah pedoman *interview* dan membuat *questioner*.

2. Teknik Observasi

Di dalam suatu penelitian, selain menggunakan metode pokok juga menggunakan perlengkapan untuk saling mengisi atau melengkapi. Observasi adalah metode pelengkapya. Teknik observasi digunakan dengan maksud untuk mendapatkan atau mengumpulkan data secara langsung mengenai masalah-masalah tertentu dengan melakukan pengamatan serta mencatat data yang berkaitan dengan pokok masalah yang akan diteliti. Observasi yang penulis lakukan adalah dengan mengadakan pengamatan langsung. Di samping itu observasi adalah alat pengumpulan data secara langsung dan sangat penting dalam penelitian secara deskriptif. Maka instrumen penelitian dari teknik observasi adalah *checklist*.

E. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah analisis kualitatif, dimana data-data yang diperoleh disusun secara sistematis dan teratur, kemudian penulis akan membuat analisis agar diperoleh kejelasan tentang masalah yang dibahas dalam penelitian ini. Alasan penulis membuat analisis

kualitatif supaya dalam penelitian ini diperoleh pengertian dan pemahaman tentang masalah yang diteliti agar dapat menjelaskan dan mencari solusi untuk masalah tersebut.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Sejarah Singkat Perusahaan

Gambar 4.1. Kantor PT. Temas Line Surabaya



Sumber: Koleksi Pribadi : 2020

Menjadi pionir dalam industri pelayaran nasional, Perseroan mengawali kegiatan operasional pengangkutan peti kemas dengan menggunakan kapal sewaan. Namun seiring perkembangan usahanya, Perseroan terus berbenah diri, meningkatkan kompetensi, memperbanyak armada serta memperluas jangkauan layanan. Hasilnya, Perseroan kini telah menjadi perusahaan

terkemuka dalam industri pelayaran nasional Indonesia yang mengusung armada kapal modern, serta memiliki sarana pelabuhan tersendiri. Keunggulan layanan Temas Line lainnya adalah keberadaan berbagai peralatan berat penunjang kegiatan bongkar muat kontainer, seperti *Harbour Mobile Crane* (HMC) tipe HMK 260E, *reach stackers*, *Empty Container Handle* dan *forklift* demi menjamin efisiensi dan ketepatan waktu pengiriman.

Senantiasa berupaya tanggap terhadap dinamika perkembangan industri pelayaran nasional, Perseroan terus mengembangkan jenis dan jangkauan layanan ke arah manajemen perkapalan, keagenan, bongkar muat dan pergudangan. Sebagai bentuk layanan yang lebih terpadu, Perseroan kini didukung oleh empat entitas anak Perseroan, yaitu PT Perusahaan Bongkar Muat Olah Jasa Trisari Andal yang bergerak di bidang jasa bongkar muat dan jasa terkait, PT Pelayaran Tirtamas Express yang bergerak di bidang jasa pelayaran, Anemi Maritime Co. Ltd (Anemi) yang bergerak dalam bidang manajemen peti kemas, serta PTEscorindo Stevedoring yang bergerak di bidang jasa bongkar muat. Perseroan kini terus memperluas jangkauannya dengan merambah hingga ke seluruh nusantara. Sampai akhir tahun 2014, Perseroan telah memiliki 11 kantor cabang di Jakarta, Ambon, Banjarmasin, Belawan, Bitung, Jayapura, Makassar, Pekanbaru, Pontianak, Surabaya dan Sorong, dan 7 unit keagenan di Batam, Kupang, Biak, Palembang, Samarinda, Manokwari dan Dumai.

Sebagai langkah pengembangan sekaligus upaya peningkatan mutu pelayanan kepada para pelanggan, pada tahun 2013 Perseroan menambah 2.500 unit *food grade container* yang dikhususkan untuk mengangkut produk makanan, minuman dan farmasi. Kemudian di tahun 2014, Perseroan menambah 1 unit kapal dengan kapasitas sebesar 1.560 TEUs, dan menambah 4.000 unit kontainer. Sehingga pada akhir tahun 2014, Perseroan diperkuat

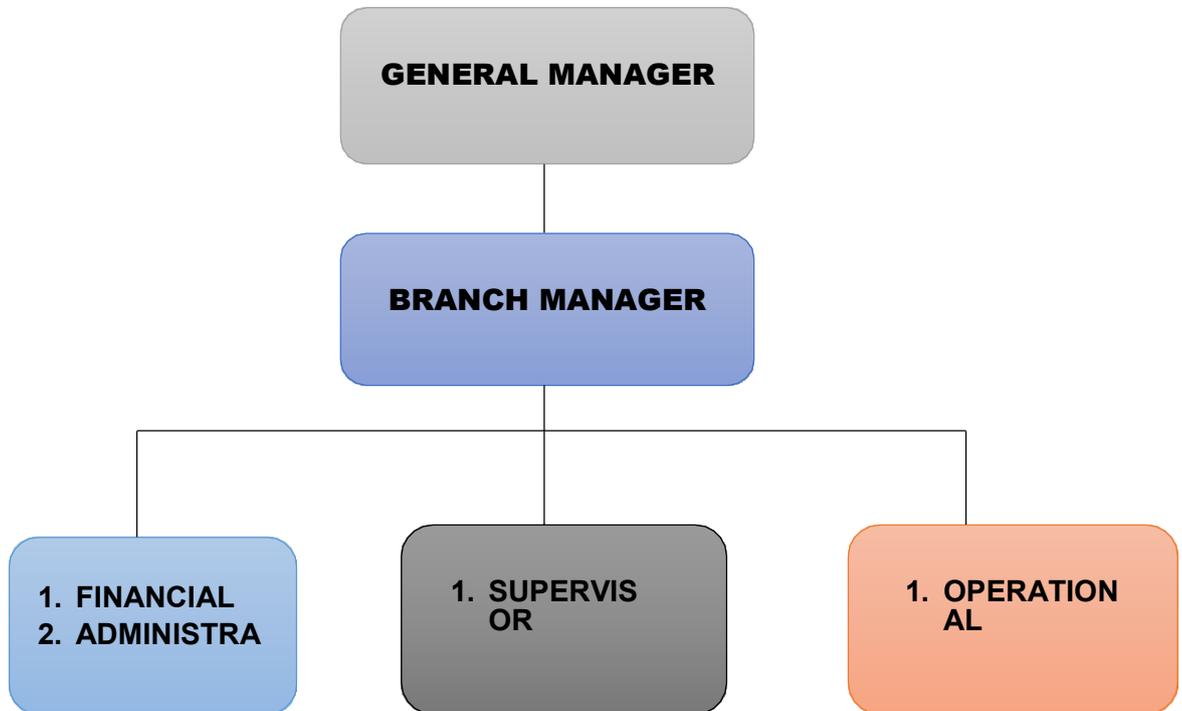
dengan jumlah armada kapal berjumlah 22 unit kapal dengan kapasitas sebesar 12.838 TEUs. Selain itu, jumlah kontainer peti kemas yang dimiliki Perseroan kini mencapai 24.854 unit.

B. Struktur Organisasi Perusahaan

Struktur organisasi yang mampu mengakomodir tuntutan pengembangan usaha harus disertai kemampuan usaha dan disertai kemampuan untuk mengarahkan semua sistem yang terlibat di dalamnya agar bekerja lebih efisien, efektif dan produktif. Struktur organisasi diformulasikan berdasarkan spesialisasi dan fungsi masing-masing anggota di dalam unit kerja perusahaan. Struktur ini mampu mengantisipasi kebutuhan organisasi yang lebih baik dan kinerja yang lebih efisien dalam mencapai target dan tujuan perusahaan.

Struktur organisasi PT. Temas Line Cabang Surabaya sebagai berikut:

Gambar 4.2 Struktur Organisasi PT. Temas Line Cabang Surabaya



Sumber: PT. Temas Line Surabaya

C. Proses Pemuatan Kontaier

1. Bagian perencanaan kapal di pelabuhan membuat *berthing plan* untuk alokasi kedatangan kapal yang akan sandar di dermaga.
2. Perusahaan pelayaran/agen menginformasikan rencana kedatangan kapal kepada bagian terminal peti kemas.
3. Pihak Perusahaan Bongkar Muat (PBM) menunjuk Koperasi Bongkar Muat agar menyiapkan tenaga kerja bongkar muat yang akan ditugaskan untuk melakukan pemuatan kontainer.
4. *Initial Draft Survey* dan *Cargo Hold* oleh *surveyor* dan *chief officer*. *Initial Draft Survey* dilakukan guna memeriksa kapal bebas dari ancaman ancaman yang dapat

- menyebabkan kerusakan pada barang yang akan dimuat
5. Perusahaan Bongkar Muat menyiapkan alat-alat untuk bongkar muat seperti *forklift*, *reach stacker*, *container gantry crane*, dan *truck*.
 6. *Foreman* dan *agent on board* selanjutnya berkoordinasi dengan *chief officer* untuk *stowage plan* dan *loading sequence*
 7. Proses pemuatan kontainer ke kapal dimulai. *Foreman* dan *agent on board* mencatat semua waktu kegiatan proses pemuatan dari awal hingga akhir.
 8. Setelah kegiatan pemuatan sudah hampir selesai maka dilakukan proses *intermediate draft survey* oleh *surveyor* dan *chief officer* untuk mengetahui berapa kekurangan cargo yang belum dimuat menurut *stowage plan*.
 9. Setelah *complete loading*, *surveyor* dan *chief officer* melakukan *Final Draft Survey* untuk mengetahui berapa total muatan yang telah termuat diatas kapal dan *surveyor* akan mengeluarkan dokumen *Final Draft Survey Report*.
 10. Yang terakhir adalah proses pengurusan dokumen pemuatan oleh *agent on board*, diantaranya adalah *mate's receipt*, *shipping order*, *cargo manifest*, *stowage plan*, dan *statement of fact* atau *timesheet*.

D. Keterlambatan Proses Pemuatan Kontainer

Pada proses pemuatan pada kontainer, keterlambatan disebabkan oleh beberapa hal, mulai dari cuaca buruk, lambatnya armada truck datang, tidak berfungsinya alat bongkar muat saat proses pemuatan, hingga ketidakpahaman tenaga kerja bongkar muat terhadap pengoprasian alat bongkar muat. Berikut adalah tabel yang menerangkan waktu proses pemuatan kontainer ke kapal dari bulan Januari sampai bulan April 2020 :

Tabel 4.1. Data keterlambatan pemuatan bulan januari 2020

Tanggal Tiba	Nama Kapal	Jumlah Muatan	Estimasi Waktu Pemuatan	Waktu Pemuatan	Hambatan
20-01-2020	KM. Sendang Mas	2000 box	20 Jam	21 jam 30 menit	Crane tidak berfungsi dengan baik
25-01-2020	KM. Gulf Mas	365 box	6 jam	7 jam 15 menit	Keterlambatan armada <i>truck</i>
26-01-2020	KM. Ayer Mas	360 box	6 jam	7 jam	Hujan
27-01-2020	KM. Sungai Mas	1900 box	18 jam	19 jam 15 menit	HMC tidak berfungsi
27-01-2020	KM. Sendang Mas	2000 box	20 jam	21 jam 30 menit	keterlambatan armada <i>truck</i>
28-01-2020	KM. Jales Mas	537 box	8 jam	9 jam 50 menit	Crane tidak berfungsi

Sumber : PT. Temas Line : 2020.

Berikut penyebab hambatan yang mengganggu proses pemuatan kontainer di bulan Januari 2020 :

1. *Crane* tidak berfungsi dengan baik dikarenakan teknisi yang sedang bertugas terlambat datang.
2. Keterlambatan armada *truck* dikarenakan lalu lintas berakibat kontainer yang akan dimuat terlambat datang.
3. Intensitas curah hujan yang tinggi beserta angin kencang yang mempengaruhi kesetabilan *crane* dalam mengangkat kontainer berakibat pemberhentian proses pemuatan kontainer dihentikan.

Tabel 4.2. Data keterlambatan pemuatan bulan Febuari 2020

Tanggal Tiba	Nama Kapal	Jumlah Muatan	Estimasi Waktu Pemuatan	Waktu Pemuatan	Hambatan
10-02-2020	KM. Segara Mas	2000 box	21 Jam	21 jam 30 menit	Keterlambatan armada <i>truck</i>
12-02-2020	KM. Situ Mas	365 box	6 jam	7 jam 15 menit	Keterlambatan armada <i>truck</i>
13-02-2020	KM. Kisik Mas	360 box	6 jam	7 jam	Kekurangan <i>forklift</i>
14-02-2020	KM. Sendang Mas	1900 box	18 jam	19 jam 15 menit	Crane tidak berfungsi
15-02-2020	KM. Strait Mas	2000 box	20 jam	21 jam 30 menit	keterlambatan armada <i>truck</i>
16-02-2020	KM. Jales Mas	537 box	8 jam	9 jam 50 menit	Crane tidak berfungsi
17-02-2020	KM. Gulf Mas	360 box	5 jam	6 jam 30 menit	keterlambatan armada <i>truck</i>
18-02-2020	KM.Selat Mas	800 box	9 jam	11 jam 15 menit	- Crane tidak berfungsi - Keterlambatan armada <i>truck</i>
20-02-2020	KM. Umbul mas	550 box	8 jam 30 menit	10 jam	- Kekurangan <i>forklift</i> - keterlambatan armada <i>truck</i>

Sumber : PT. Temas Line : 2020.

Berikut penyebab hambatan yang mengganggu proses pemuatan kontainer di bulan Febuari 2020 :

1. *Crane* tidak berfungsi dengan baik dikarenakan teknisi yang sedang bertugas terlambat datang dan perawatan alat *crane* yang kurang baik.

2. Keterlambatan armada *truck* dikarenakan lalu lintas berakibat kontainer yang akan dimuat terlambat datang.
3. Kekurangan *forklift* saat bongkar muat berlangsung yang mengakibatkan lambatnya proses pemuatan kontainer dikarenakan fungsi forklift yang bertujuan membantu proses pemindahan kontainer.

Tabel 4.3. Data keterlambatan pemuatan bulan Maret 2020

Tanggal Tiba	Nama Kapal	Jumlah Muatan	Estimasi Waktu Pemuatan	Waktu Pemuatan	Hambatan
5-03-2020	KM. Segara Mas	2000box	21 Jam	21 jam 30 menit	Keterlambatan armada <i>truck</i>
7-03-2020	KM. Muara Mas	355 box	6 jam 30 menit	8 jam 15 menit	Keterlambatan armada <i>truck</i>
10-03-2020	KM. Ayer Mas	360 box	6 jam	7 jam	Kekurangan <i>forklift</i>
14-03-2020	KM. Sendang Mas	1900 box	18 jam	19 jam 15 menit	Crane tidak berfungsi
15-03-2020	KM. Spring Mas	2000 box	20 jam	21 jam 30 menit	keterlambatan armada <i>truck</i>
16-03-2020	KM. Hilir Mas	537 box	8 jam	9 jam 50 menit	Crane tidak berfungsi
17-03-2020	KM. Teluk Mas	360 box	5 jam	6 jam 30 menit	keterlambatan armada <i>truck</i>
18-03-2020	KM. Selat Mas	800 box	9 jam	11 jam 15 menit	- Kekurangan <i>forklift</i> - Crane tidak berfungsi
20-03-2020	KM. Umbul mas	550 box	8 jam 30 menit	10 jam	- Kekurangan <i>forklift</i> - keterlambatan armada <i>truck</i>

21-03-2020	KM. Kanal Mas	558 box	9 jam	10 jam 15 menit	keterlambatan armada <i>truck</i>
24-03-2020	KM. Telaga Mas	500 box	9 jam	10 jam	- keterlambatan armada <i>truck</i> - <i>crane</i> tidak berfungsi
25-03-2020	KM. Warih Mas	490 box	8 jam	10 jam 15 menit	- keterlambatan armada <i>truck</i> - kekurangan <i>forklift</i>
26-03-2020	KM. Danum Mas	600 box	10 jam	12 jam	- Hujan - keterlambatan armada <i>truck</i>

Sumber : PT. Temas Line : 2020.

Berikut penyebab hambatan yang mengganggu proses pemuatan kontainer di bulan Maret 2020 :

1. *Crane* tidak berfungsi dengan baik dikarenakan teknisi yang sedang bertugas terlambat datang dan perawatan alat *crane* yang kurang baik.
2. Keterlambatan armada *truck* dikarenakan lalu lintas berakibat kontainer yang akan dimuat terlambat datang.
3. Kekurangan *forklift* saat bongkar muat berlangsung yang mengakibatkan lambatnya proses pemuatan kontainer dikarenakan fungsi *forklift* yang bertujuan membantu proses pemindahan kontainer.
4. Intensitas curah hujan yang tinggi beserta angin kencang yang mempengaruhi kesetabilan *crane* dalam mengangkat kontainer berakibat pemberhentian proses pemuatan kontainer dihentikan.

E. Hambatan Yang Muncul Dalam Proses Pemuatan Kontainer

Proses pemuatan kontainer ke kapal harus optimal dan dilaksanakan dengan cepat, namun dalam prosesnya terdapat beberapa hambatan yang muncul yang menyebabkan lambatnya proses pemuatan kontainer. Disini penulis menjabarkan beberapa hambatan yang mengakibatkan keterlambatan pemuatan disaat penelitian

Hambatan-hambatan yang muncul saat proses pemuatan berlangsung :

1. Lambatnya proses kedatangan armada *truck* ke Pelabuhan. Lambatnya kedatangan armada *truck* dikarenakan adanya beberapa faktor penghambat mulai dari arus lalu lintas di jalan raya yang macet, *truck* mengalami pecah ban, serta ketidaksiplinan supir *truck* atas jadwal yang sudah di tetapkan oleh pihak perusahaan

Gambar 4.3. Terjadinya pecah ban *truck*



Sumber : koleksi pribadi : 2020

2. Cuaca buruk

Saat proses pemuatan, terjadi hujan deras disertai angin kencang yang menyebabkan proses pemuatan harus dihentikan untuk menghindari masuknya air ke dalam palka kapal yang dapat mengganggu stabilitas kapal akibat air palka yang masuk. Mengoperasikan *crane* kapal pada saat angin kencang juga sangat berbahaya, dikarenakan tinggi resiko *grab* terbawa kekuatan angin dan mengakibatkan kesalahan dalam proses *swing crane* dan putusanya *wire crane*.

3. Kerusakan peralatan bongkar muat

Keterlambatan juga disebabkan oleh rusaknya alat bongkar muat. Salah satunya *harbour mobile crane* yang tidak berfungsi saat proses pemuatan berlangsung. Tidak berfungsinya *harbour mobile crane* ini menyebabkan proses pemuatan menjadi lambat dikarenakan kurang optimalnya proses pemuatan kontainer. Dalam hal ini, mekanik dari pihak PBM harus bekerja cepat untuk memperbaiki *harbour mobile crane* yang tidak berfungsi tersebut.

4. Kekurangan peralatan bongkar muat

Keterlambatan juga disebabkan oleh kekurangan alat bongkar muat. Salah satunya kekurangan *forklift* saat proses pemuatan berlangsung. kekurangan *forklift* saat proses pemuatan ini menyebabkan proses pemuatan menjadi lambat dikarenakan kurang optimalnya proses pemuatan kontainer. Dalam hal ini, pihak PBM harus bekerja cepat untuk menambah peralatan bongkar muat agar proses pemuatan kontainer menjadi efisien.

F. Upaya Untuk Meminimalisir Keterlambatan Proses Pemuatan Kontainer

Munculnya hambatan-hambatan dalam proses pemuatan kontainer menyebabkan lambatnya proses pemuatan tentunya harus diminimalisir sebisa mungkin untuk menghindari keterlambatan yang lebih lama. Upaya-upaya yang dilakukan untuk meminimalisir keterlambatan pemuatan kontainer :

1. Mengatur jadwal proses pemuatan dengan memindahkan jadwal pemuatan ke jam-jam yang rawan terjadinya kemacetan di jalan raya serta melakukan perawatan secara berkala terhadap *truck* yang akan beroperasi. Melakukan tindakan tegas terhadap supir *truck* yang tidak mematuhi jadwal yang telah ditetapkan.
2. Untuk masalah cuaca buruk, seperti hujan deras, angin kencang, ombak tinggi, dan lain-lain, ada tindakan yang dilakukan untuk menjaga batu bara tetap dalam kondisi baik, seperti dalam kondisi hujan, yaitu dengan menutup semua palka kapal dan menunggu sampai hujan berhenti hingga dapat melanjutkan proses pemuatan.
3. Memastikan semua peralatan bongkar muat dalam kondisi yang bagus, harus diadakan pemeriksaan alat bongkar muat secara berkala oleh pihak PBM sehingga ketika peralatan bongkar muat akan dioperasikan tidak mengalami kerusakan atau *trouble*. Dalam proses pemuatan harus ada mekanik yang standby untuk berjaga-jaga untuk menangani jika ada alat bongkar muat yang sewaktu-waktu mengalami masalah.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan data-data diatas, maka penulis memperoleh kesimpulan mengenai beberapa faktor penghambat proses pemuatan kontainer yaitu sebagai berikut :

1. Keterlambatan armada *truck* yang datang di elabuhan dan ini menyebabkan lambatnya proses pemuatan kontainer yang sedang berlangsung.
2. Cuaca buruk saat pada saat proses pemuatan berlangsung mempengaruhi proses pemuatan kontainer sehingga menjadi terlambat.
3. Kerusakan dan kekurangan alat bongkar muat menjadikan proses pemuatan kontainer menjadi kurang efisien

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan penelitian, maka penulis memberikan saran berupa upaya-upaya untuk meminimalisir terjadinya keterlambatan saat proses pemuatan berlangsung sebagai berikut :

1. Mengatur jadwal proses pemuatan dengan memindahkan jadwal pemuatan ke jam-jam yang rawan terjadinya kemacetan di jalan raya. Dan melakukan pengecekan secara berkala
2. Untuk masalah cuaca buruk, seperti hujan deras, angin kencang, ombak tinggi, dan lain-lain, ada Tindakan lain yaitu menutup palka sembilang menunggu hingga cuaca Kembali normal
3. Melakukan perawatan secara berkala dan menyiapkan mekanik untuk berjaga-jaga bila terjadi *trouble* saat proses bongkar muat berlangsung.

4. Melakukan penambahan peralatan bongkar muat agar proses pemuatan kontainer menjadi lebih efisien.

DAFTAR PUSTAKA

- Budianto, E. H. & Gurning, r. O. S. 2007. Manajemen Bisnis Pelabuhan.
Ape publishing.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2016. Peraturan Menteri Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal, Nomor PM 152 tahun 2016.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2007. Peraturan Menteri Tentang Sistem Dan Prosedur Pelayanan Kapal, Barang Dan Penumpang Pada Pelabuhan Laut Yang Diselenggarakan Oleh Unit Pelaksana Teknis (UPT) Kantor Pelabuhan, Nomor KM 21 tahun 2007.
- Martopo, A & Gianto, h. 1990. Pengoperasian pelabuhan laut. Semarang. Balai Pendidikan Dan Latihan Pelayaran Semarang.
- Sugiyono. 2015. Metode Penelitian Kombinasi. Bandung. Alfabeta.
- Zona Referensi. (2018). Pengertian Analisis Menurut Para Ahli, KBBI dan Secara Umum (Online). <http://www.zonareferensi.com/pengertian-analisismenurut-para-ahli-dan-secara-umum/>. Diakses pada tanggal 19 Oktober 2018.
- Wahyuni, T.I.E., Sunusi, S., Jaya, I., & Senitriany, B.N. (2009). Analisis Perkembangan Transportasi Laut Dalam Wilayah Sulawesi Untuk Mendukung Tol Laut. *VENUS*, 7(13), 61-74

RIWAYAT HIDUP



MOCH AULIA DWIKY DARMAWAN, lahir di Sidoarjo, pada Tanggal 9 Juni 1999. Merupakan Anak kedua dari pasangan Bapak Khotib dan Ibu Nurhayati. Pendidikan Sekolah Dasar diselesaikan Tahun 2011 di MI Darul Ulum dan melanjutkan Pendidikan sekolah lanjutan tingkat pertama MTS Negeri 1 Krian diselesaikan pada Tahun 2014.

Pada tahun yang sama penulis melanjutkan sekolah menengah atas di SMA Negeri 1 Krian diselesaikan pada Tahun 2017. Pada tahun 2017 penulis melanjutkan pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar dan mengambil program studi Ketatalaksanaan dan Kepelabuhanan. Selama semester V dan VI penulis melaksanakan Praktek Darat (PRADA) di PT. Pelindo III pada tanggal 01 Oktober 2019 sampai 24 Desember 2019 dan PT. Temas Line Surabaya pada tanggal 5 Januari 2020 sampai tanggal 5 Juni 2020. Dan pada Tahun 2021 penulis telah menyelesaikan Pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.