

**OPTIMALISASI KINERJA PADA SAAT BONGKAR AGAR
TERHINDAR DARI IDLE TIME DI PELABUHAN CIWANDAN**



NUR PUTRI MELANIA

NIT . 17.43.031

**KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2021**

**OPTIMALISASI KINERJA PADA SAAT BONGKAR AGAR TERHINDAR
DARI IDLE TIME DI PELABUHAN CIWANDAN**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program Pendidikan
Diploma IV Pelayaran

Program Studi
KALK

Disusun dan diajukan oleh

NUR PUTRI MELANIA
NIT.17.43.031

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2021**

SKRIPSI

OPTIMALISASI KINERJA PADA SAAT BONGKAR AGAR TERHINDAR DARI IDLE TIME DI PELABUHAN CIWANDAN

Disusun dan Diajukan oleh:

NUR PUTRI MELANIA

NIT. 17.43.031

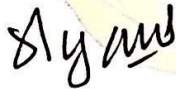
Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi

Pada tanggal 14 Juni 2021

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II



Sitti Syamsiah, S.SiT., M.A.P
NIP. 19770322 200212 2 002



Drs. Laode Hibay Umar, M.Si.
NIP.

Mengetahui:

a.n. Direktur

Poltelkik Ilmu Pelayaran Makassar
Pembantu Direktur I

Ketua Program Studi KALK



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



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

PRAKATA

Segala Puji dan Syukur penulis panjatkan kehadiran 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 Prodi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan pada Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, Dengan judul skripsi :

“ Optimalisasi Kinerja Pada Saat Bongkar Agar Terhindar dari *Idle Time* di Pelabuhan Ciwandan”

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

1. Bapak Capt. Sukirno, M.M.Tr.,M.Mar. Selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Bapak Capt. Hadi Setiawan, MT.,M.Mar. Selaku Pembantu Direktur I
3. Ibu Rosliawaty A.Kosman,S.E.,M.M Selaku Ketua Prodi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
4. Ibu Sitti Syamsiah, S.Si.T.,M.A.P Selaku Dosen Pembimbing I.
5. Bapak Drs. Laode Hibay Umar, M.Si Selaku Dosen Pembimbing II.
6. Seluruh staff Prodi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK).

7. Seluruh dosen pengajar dan pegawai Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
8. Capt Adnan Amral M.M.Tr M.Mar, pimpinan dan segenap pejabat PT. Samudera Bahana yang telah mengizinkan dan memberikan sehingga penelitian ini berlangsung dengan baik.
9. Mba Nayla Fadilah, Mba Tatum Balqis, Mas Bambang dan seluruh Karyawan/I di PT. Samudera bahana yang telah memberikan ilmu selama masa PRADA (Praktek Darat)
10. Seluruh Taruna/I PIP Makassar dan Angkatan XXXVIII terkhususnya teman kelas KALK B yang selalu memberikan support dalam penulisan skripsi, Member jajaran kuning yang selalu mendengarkan keluh kesah, dan member barak 203 yang selalu mengingatkan untuk tetap beribadah dan beristirahat yang cukup saat sedang sibuknya belajar dan menyusun skripsi.

Skripsi ini penulis persembahkan kepada kedua Orang tua tercinta dan tersayang, Bapak Makmur dan Ibunda Marwah tercinta yang telah melahirkan, membesarkan, dan mendidik penulis hingga sekarang. Teruntuk Keluarga Besar H.Baharuddin dan adik saya Muh. Fathin Syahputra, terima kasih untuk segala bentuk dukungan materi maupun non-materi.

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

Terima kasih

Wassalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatu.

Makassar, 14 Juni 2021



Nur Putri Melania

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya : NUR PUTRI MELANIA
Nomor Induk Taruna : 17.43.031
Program Studi : KALK

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

OPTIMALISASI KINERJA PADA SAAT BONGKAR AGAR TERHINDAR DARI IDLE TIME DI PELABUHAN CIWANDAN

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, 14 Juni 2021



Nur Putri Melania

NIT.17.43.031

ABSTRAK

NUR PUTRI MELANIA, Optimalisasi Kinerja Pada Saat Bongkar Agar Terhindar Dari *Idle Time* Di Pelabuhan Ciwandan (Dibimbing Oleh Sitti Syamsiah dan Laode Hibay Umar).

Proses pelaksanaan bongkar muat merupakan salah satu kegiatan di PT. Samudera Bahana dimana semua karyawan diharapkan mampu memberikan pelayanan yang baik sehingga dapat mengatasi keterlambatan kegiatan bongkar muat. Tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui faktor yang mempengaruhi terjadinya *idle time* pada saat bongkar.

Penelitian ini dilaksanakan di Pelabuhan Ciwandan selama 6 bulan. Sumber data yang diperoleh adalah data primer yang langsung dari tempat penelitian dengan cara observasi, wawancara langsung dengan petugas atau karyawan dan literatur-literatur yang berkaitan dengan judul skripsi.

Berdasarkan hasil penelitian, faktor yang mempengaruhi terjadinya *idle time* pada saat bongkar adalah faktor menunggu kedatangan truk, menunggu operator, menunggu buruh, keterlambatan kerja, menunggu gudang, kerusakan alat, perbaikan kapal, hujan, dan pasang atau surut.

Kata Kunci : Bongkar, *Idle Time*, Pelabuhan.

ABSTRACT

NUR PUTRI MELANIA, Optimization of Performance At The Time of Unloading To Avoid *Idle Time* In Ciwandan Port (supervise by Sitti Syamsiah and Laode Hibay Umar).

The process of loading and unloading is one of the activities in PT. Samudera Bahana where all employees are expected to be able to provide good service so as to overcome the delay in loading and unloading activities. The purpose of this study is to know the factors that affect the occurrence of *idle time* at the time of unloading.

This research was conducted in Ciwandan Port for 6 months. The source of the data obtained is primary data directly from the research site by means of observation, direct interviews with officers or employees and literature related to the title of the thesis.

Based on the results of the study, factors that affect the occurrence of *idle time* at the time of unloading is the factor of waiting for the arrival of trucks, waiting for operators, waiting for workers, delays in work, waiting for warehouses, equipment damage, ship repairs, rain, and ups or downs.

Keywords: *Unload, Idle Time, Port.*

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGAJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PRAKATA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR TABEL	xiii
BAB I : PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	4
D. Manfaat Penelitian	4
BAB II : TINJAUAN PUSTAKA	
A. Pengertian Optimalisasi	5
B. Kinerja Pelabuhan	6
C. Idle Time	6
D. Pengertian Pelabuhan	7

E. Hierarki Pelabuhan	9
F. Kegiatan Bongkar Muat	10
G. Alat Bantu Bongkar Muat	16
H. Kerangka Pikir	19
I. Hipotesis	21

BAB III : METODE PENELITIAN

A. Jenis Desain Penelitian	22
B. Definisi Operasional Variabel	22
C. Populasi dan Sampel	23
D. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian	23
E. Teknik Analisis Data	25

BAB IV : HASIL PENELITIAN

A. Sejarah Singkat PT. Samudera Bahana	26
B. Visi dan Misi Perusahaan	27
C. Struktur Organisasi	27
D. Prosedur Pelaksanaan Sandar dan Lepas Sandar Kapal di Pelabuhan Ciwandan	30
E. Prosedur Pelayanan Bongkar Muat Barang Di Pelabuhan	31
F. Prosedur Pelaksanaan Bongkar Muat pada PT. Samudera Bahana	36
G. Peralatan Yang Digunakan Pada Saat Bongkar Muat	42
H. Kunjungan Kapal	44
I. Analisis Faktor Penyebab Terjadinya <i>Idle Time</i>	46
J. Alternatif Pemecahan Masalah	48

BAB V : SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan	50
B. Saran	50

DAFTAR PUSTAKA

RIWAYAT HIDUP PENULIS

DAFTAR GAMBAR

Nomor		halaman
2.1	Kerangka Fikir	20
4.1	Struktur Organisasi PT. Samudera Bahana	29
4.2	Prosedur Kegiatan Bongkar Muat	35
4.3	Flow Chart Kegiatan Bongkar	40
4.4	Peralatan Bongkar Muat Yang Di gunakan Oleh PT. Samudera Bahana	44

DAFTAR TABEL

Nomor		halaman
4.1	Data Kunjungan Kapal Selama Bulan Januari dan Februari	45

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sejalan dengan pelaksanaan pembangunan di Indonesia yang sasaran utamanya di bidang pembangunan ekonomi, maka kegiatan perdagangan merupakan salah satu sektor pembangunan ekonomi, senantiasa di tumbuh kembangkan peranannya. Untuk memperlancar arus barang dan jasa guna menunjang kegiatan perdagangan tersebut, diperlukan adanya sarana pengangkutan yang memadai, baik pengangkutan melalui darat, laut maupun udara.

Pelabuhan sebagai salah satu unsur dalam penyelenggaraan pelayaran, menyelenggarakan pelayanan jasa kepelabuhanan, pelaksanaan kegiatan pemerintah dan kegiatan ekonomi lainnya. Yang ditata secara terpadu guna mewujudkan penyediaan jasa kepelabuhanan sesuai dengan tingkat kebutuhan.

Pelabuhan Umum Ciwandan Banten secara administratif terletak di kecamatan Ciwandan Kotamadya Cilegon dengan jarak sekitar 11 km dari kota Cilegon-Anyer, mempunyai hubungan akses jalan darat melalui jalan tol Jakarta-Merak dan berhubungan dengan jalur penyebrangan Merak-Bakauheni/Lampung yang mudah dijangkau baik itu melalui pintu tol Cilegon Barat atau melalui pintu tol Cilegon Timur yang dihubungkan dengan jalan lingkar selatan langsung ke Pelabuhan Umum Ciwandan.

Dalam rangka memenuhi keinginan masyarakat wilayah Banten khususnya dan Jawa Barat bagian barat pada umumnya, dan sehubungan dengan pesatnya pertumbuhan industri di wilayah Banten

balik di Kota Cilegon zona Serang Barat, Serang Timur, Balaraja maupun Tangerang bagian barat yang menjadi daerah hinterland Pelabuhan, Pelabuhan Umum Ciwandan diresmikan pada tanggal 27 Agustus 1988 dengan luas daerah luas lingkungan kerja daratan 54,7 Ha dan daerah lingkungan kerja perairan sekitar 4.100 Ha.

Pelabuhan Banten merupakan salah satu dari 12 Cabang Pelabuhan yang dikelola oleh manajemen PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero), suatu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang berkantor pusat di Jalan Pasosos No. 1 Tanjung Priok Jakarta.

Menyadari akan pentingnya kepuasan pelayanan pelanggan sebagai kunci aktivitas perusahaan, maka Manajemen Pelabuhan Banten menerapkan Sistem Manajemen Mutu yang memenuhi Quality Management System Requirements, dan sejak tahun 1999 telah mendapatkan sertifikat **ISO 9011:2000/SNI 19-9001:2001** dan telah ditingkatkan menjadi **ISO 9001:2008**. Hal ini dimaksudkan untuk meningkatkan kepuasan pengguna jasa kepelabuhan dengan pelayanan yang professional, inovatif dan peningkatan secara berkesinambungan. Dalam melaksanakan kegiatan operasional perusahaan, Pelabuhan Umum Ciwandan Banten tetap memperhatikan kelestarian lingkungan dan kesejahteraan masyarakat lingkungan sekitar perusahaan.

Pelabuhan Umum Ciwandan Banten senantiasa melaksanakan pemantauan dan evaluasi komponen lingkungan yang sangat rentan terhadap operasional perusahaan. Karenanya kegiatan pembangunan dan pengembangan perusahaan selalu diselaraskan dengan kondisi alam dan lingkungan sekitar melalui Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL).

Perusahaan juga senantiasa peduli terhadap lingkungan sosial sekitarnya. Kepedulian tersebut antara lain diwujudkan melalui Program Pembinaan Usaha Kecil dan Koperasi (PUKK) yang berupa asistensi

terhadap mitra binaan perusahaan yang tersebar di beberapa kota di Provinsi Banten.

Perusahaan Bongkar Muat adalah Badan Hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk menyelenggarakan dan mengusahakan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal. Penyedia jasa bongkar muat adalah perusahaan yang melakukan kegiatan bongkar muat (*stevedoring, cargodoring, dan receiving/delivery*) dengan menggunakan TKBM peralatan bongkar muat.

Kegiatan bongkar muat sangat berpengaruh pada kelancaran arus pengiriman barang baik di dalam maupun di luar pelabuhan. Namun pada kenyataannya ada beberapa kendala yang dihadapi oleh PT. Samudera Bahana. Kegiatan bongkar muat yang dilakukan oleh setiap kapal dan setiap waktu tertentu memiliki perbedaan masing-masing. Fluktuasi kapal yang tidak menentu akan mempengaruhi tingkat pelayanan pada dermaga tersebut. Kegiatan bongkar muat seluruhnya untuk setiap kapal memiliki waktu yang berbeda-beda tergantung dari ukuran kapal serta kapasitas kapal. Berdasarkan uraian tersebut, penulis tertarik untuk menyajikan objek penulisan skripsi ini dengan judul: **“Optimalisasi Kinerja Pada Saat Bongkar Agar Terhindar Dari *Idle Time* di Pelabuhan Ciwandan”**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan tersebut, maka penulis merumuskan masalah:

Faktor apa yang menyebabkan terjadinya *idle time* pada saat kegiatan bongkar di Pelabuhan Ciwandan?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini yaitu: Untuk mengetahui faktor yang menyebabkan terjadinya *idle time* pada saat bongkar.

D. Manfaat Penelitian

Manfaat yang dapat diambil dari penelitian dalam penulisan skripsi ini adalah:

1. Manfaat penelitian secara teoritis

Secara bahan referensi bagi pengembangan ilmu pengetahuan pada bidang Ketatalaksanaan Angkatan Laut dan Kepelautan secara khusus pada materi Optimalisasi Kinerja Pada Saat Bongkar Agar Terhindar dari *Idle Time* di Pelabuhan Ciwandan.

2. Manfaat penelitian secara praktis

Bagi perusahaan yaitu sebagai bahan pertimbangan dalam upaya meningkatkan produktivitasnya sehingga proses bongkar dapat berjalan dengan lancar.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Optimalisasi

Menurut Depdikbud (1995, h. 628) Optimalisasi berasal dari kata optimal berarti terbaik, tertinggi, sedangkan optimalisasi berarti suatu proses meninggikan atau meningkatkan ketercapaian dari tujuan yang diharapkan sesuai dengan kriteria yang telah ditetapkan. Optimalisasi merupakan suatu proses untuk mengoptimalkan suatu solusi agar ditemukannya solusi terbaik dari sekumpulan alternatif solusi yang ada. Optimalisasi dilakukan dengan memaksimalkan suatu fungsi objektif dengan tidak melanggar batasan yang ada. Dengan adanya optimalisasi, suatu sistem dapat meningkatkan efektifitasnya, yaitu seperti meningkatkan keuntungan, meminimalisir waktu proses, dan sebagainya. ([http://repository.usu.ac.id/bitstream /3/Chapter%20II.pdf](http://repository.usu.ac.id/bitstream/3/Chapter%20II.pdf)) Diakses pada tanggal 10 November 2020

Pengertian optimalisasi dalam Kamus Bahasa Indonesia, W.J.S. poerdwadarminta (1997, h. 753) dikemukakan bahwa: "Optimalisasi adalah hasil yang dicapai sesuai dengan keinginan, jadi optimalisasi merupakan pencapaian hasil sesuai harapan secara efektif dan efisien". Optimalisasi banyak juga diartikan sebagai ukuran dimana semua kebutuhan dapat dipenuhi dari kegiatankegiatan yang dilaksanakan. Menurut beberapa ahli pengertian optimalisasi dapat didefinisikan sebagai berikut:

- 1) Menurut Winardi (1999, h. 363) Optimalisasi adalah ukuran yang menyebabkan tercapainya tujuan sedangkan jika dipandang dari sudut usaha, Optimalisasi adalah usaha memaksimalkan kegiatan sehingga mewujudkan keuntungan yang diinginkan atau dikehendaki. (<http://digilib.unila.ac.id/315/10/BAB%20II.pdf>) Diakses pada tanggal 10 November 2020

- 2) Singiresu S Rao, John Wiley dan Sons (2009) Optimalisasi juga dapat didefinisikan sebagai proses untuk mendapatkan keadaan yang memberikan nilai maksimum atau minimum dari suatu fungsi. (<http://thesis.binus.ac.id/doc/Bab2/2012-1-00531-MTIF%202.pdf>)
Diakses pada tanggal 10 November 2020

Penjelasan di atas diketahui bahwa optimalisasi hanya dapat diwujudkan apabila dalam pewujudannya secara efektif dan efisien. Senantiasa tujuan diarahkan untuk mencapai hasil secara efektif dan efisien agar optimal.

B. Kinerja Pelabuhan

Kinerja pelabuhan dapat digunakan untuk mengetahui tingkat pelayanan pelabuhan kepada pengguna pelabuhan, yang tergantung pada waktu pelayanan kapal selama berada di pelabuhan. Kinerja pelabuhan yang tinggi menunjukkan bahwa pelabuhan dapat memberikan pelayanan yang baik. (Triadmodjo, 2010)

C. Idle Time

Menurut Dirgahayu (1999) "*idle time* adalah waktu yang terpakai oleh kapal selama bertambat didermaga yang tidak digunakan untuk kegiatan bongkar muat dan berada didalam jam kegiatan bongkar muat (misalnya kegiatan yang terhenti karena hujan)".

Menurut Suranto (2004): "*idle time* yaitu waktu menganggur selama jam kerja (berth working time), yang disebabkan antara lain hujan, menunggu muatan, menunggu dokumen, alat rusak, dan lain-lain".

Menurut PT. Pelabuhan Indonesia (2000): "*idle time* adalah jumlah jam kerja yang tidak terpakai atau terbuang selama waktu kerja bongkar muat di tambatan tidak termasuk jam istirahat.

Menurut Dirgahayu (1999) faktor-faktor penyebab *idle time* yaitu:

- a. Keterlambatan saat mulai kerja
- b. Jam kerja selesai lebih cepat

- c. Menunggu kedatangan truk
- d. Menunggu perbaikan alat
- e. Pemasangan atau penyandaran posisi kapal
- f. Menunggu muatan keterlambatan dokumen kapal

D. Pengertian Pelabuhan

Menurut Peraturan Pemerintah No.61 Tahun 2009 Pasal 1 ayat 1, Tentang Kepelabuhanan, Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas – batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Berdasarkan undang-undang No.17 tahun 2008 tentang pelayaran, yang menyatakan bahwa pelabuhan merupakan tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang di pergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan moda transportasi.

Perhubungan (Kemenhub) merevisi Peraturan Menteri Perhubungan (PM) No. 60 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan dan Perusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Pelabuhan. Pertimbangannya lantaran Pasal 3 ayat 4 pada beleid tersebut dinilai kurang sejalan dengan keseluruhan isi PM.

Pelabuhan merupakan suatu daerah atau tempat perairan yang dirancang khusus sehingga terlindung terhadap gelombang ataupun arus, sehingga kapal bebas untuk berputar, bersandar dan melakukan

bongkar muat barang dan penumpang. Adapun kegunaan fungsi dari pelabuhan yakni adanya dermaga, gudang, alat komunikasi, dan fasilitas untuk penerangan agarkan semua proses yang terjadi di pelabuhan berjalan dengan lancar. Sedangkan Bandar merupakan tempat dimana suatu pelabuhan yang terlindung pada gelombang serta angin yang ditempati kapal untuk berlabuh. Selain pengertian yang sudah dijelaskan diatas banyak referensi tentang pelabuhan antara lain sebagai berikut :

1. Pelabuhan atau *port* merupakan tempat atau daerah perairan yang terlindungi terhadap gelombang yang sudah dilengkapi dengan fasilitas terminal laut yan meliputi dermaga yang merupakan tempat kapal untuk bertambat melakukan bongkar muat barang, gudang laut (*transito*) dan tempat penyimpanan barang-barang dan dapat disimpan dalam jangka waktu lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan.
2. Merupakan suatu wilayah yang terdiri atas daratan, perairan dengan batas tertentu sebagai tempat untuk melakukan kegiatan pemerintah dan kegiatan ekonomi yang digunakan sebagai tempat untuk bersandar kapal, berlabuhnya kapal, naik atau turunnya penumpang dan bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas-fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda. (PP Nomor 61 Tahun 2009)

Perencanaan Pelabuhan adalah sebagai tempat terlindung dari berbagai gerakan gelombang laut, sehingga dalam melakukan bongkar muat dapat dilaksanakan dengan aman. (Kramadibrata 2002).

Selain itu, pelabuhan merupakan pintu gerbang serta pemelancar hubungan antar daerah, pulau bahkan benua maupun antar bangsa yang dapat memajukan daerah belakangnya atau juga dikenal dengan daerah pengaruh. Daerah belakang ini

merupakan daerah yang mempunyai hubungan kepentingan ekonomi, sosial, maupun untuk kepentingan pertahanan yang dikenal dengan pangkalan militer angkatan laut.

E. Hierarki Pelabuhan

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 Pasal 6 Ayat 3, menyatakan bahwa pelabuhan laut secara hierarki terdiri atas sebagai berikut:

1. Pelabuhan utama

Pelabuhan utama adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi.

2. Pelabuhan pengumpul

Pelabuhan pengumpul adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, sebagai tempat asal tujuan penumpang atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi.

3. Pelabuhan pengumpan

Pelabuhan pengumpan adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, merupakan pengumpan bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan dalam provinsi.

F. Kegiatan Bongkar Muat

Kegiatan bongkar muat di dermaga dapat di bagi menjadi 3 bagian yaitu:

1. *Not Operation Time* (NOT) yaitu waktu kapal berada di tambatan dan direncanakan untuk tidak bekerja.
2. *Idle time* (IT) adalah waktu menganggur selama jam kerja disebabkan antara lain faktor hujan, menunggu muatan, dokumen, derek kapal rusak dan lain-lain.
3. *Effective Time* (ET) adalah waktu benar-benar bekerja di dalam waktu yang direncanakan untuk kegiatan bongkar muat.

Ketiga fase yang terjadi tersebut dimulai saat kapal pertama kali tambat di dermaga sampai kapal meninggalkan dermaga.

Berdasarkan Keputusan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 152 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari dan ke Kapal, yang dimaksud dengan Perusahaan Bongkar Muat adalah Badan Hukum Indonesia yang berbentuk Perseroan Terbatas yang melakukan usaha jasa terkait di bidang angkutan di perairan, khusus untuk kegiatan bongkar muat barang. Dan yang dimaksud dengan Usaha Bongkar Muat adalah kegiatan usaha yang bergerak dalam dalam bidang bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang meliputi kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery*.

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:

1. Kegiatan usaha bongkar muat barang merupakan kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan.
2. Kegiatan usaha bongkar muat barang dilakukan oleh pelaksana kegiatan bongkar muat yang terdiri atas:

- a. Perusahaan bongkar muat
 - b. Perusahaan angkutan laut nasional, dan
 - c. Badan Usaha Pelabuhan yang telah memperoleh konsesi.
3. Kegiatan usaha bongkar muat oleh perusahaan angkutan laut nasional hanya untuk kegiatan bongkar muat barang tertentu untuk kapal yang dioperasikannya.
4. Barang tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (3) meliputi barang:
- a. Milik penumpang.
 - b. Curah cair yang dibongkar atau dimuat melalui pipa.
 - c. Curah kering yang dibongkar atau dimuat melalui *conveyor* atau sejenisnya, dan
 - d. Yang diangkut di atas kendaraan melalui kapal Ro-Ro.
5. Untuk bongkar muat barang selain yang disebutkan pada ayat (4), harus dilakukan oleh perusahaan bongkar muat dan/atau badan usaha pelabuhan.
6. Perusahaan angkutan laut nasional dapat melakukan bongkar muat semua jenis barang apabila di pelabuhan tersebut tidak terdapat perusahaan bongkar muat barang dan badan usaha pelabuhan.
7. 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.
8. 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.
9. Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan badan usaha pelabuhan untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang sebagaimana dimaksud pada ayat (5) diatur dengan Peraturan Menteri tersendiri.

Menurut Prof. Dr. H. K. Martono, S.H., LL.M. (2011:111), kegiatan usaha bongkar muat barang merupakan kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar dan muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang meliputi *stevedoring, cargodoring, receiving/delivery*. Kegiatan usaha bongkar muat dapat dilakukan oleh badan usaha yaitu badan usaha milik negara (BUMN), badan usaha pelabuhan swasta (BUMS), badan usaha milik daerah (BUMD) yang berbentuk perseroan terbatas (PT) atau koperasi yang didirikan khusus untuk itu, namun demikian badan usaha milik negara (BUMN), badan usaha milik swasta (BUMS), badan usaha milik daerah (BUMD) atau koperasi tersebut wajib memiliki izin usaha. Izin usaha bongkar muat tersebut diberikan selama perusahaan yang bersangkutan masih menjalankan kegiatan usahanya.

Menurut M. Iqbal Yahya (2009:5), Perusahaan Bongkar Muat merupakan perusahaan yang menyelenggarakan jasa bongkar muat barang/ *container* dari dermaga ke atas kapal atau sebaliknya dengan menggunakan alat seperti *Gantry Crane* yang dilengkapi dengan *Spreader*. Perusahaan ini ditunjuk oleh pengelola pelabuhan, sedangkan penetapan tarifnya didasarkan pada kesepakatan tiga pihak yaitu pihak pengelola pelabuhan, para pihak pemilik kapal dan perusahaan-perusahaan jasa bongkar muat itu sendiri.

Menurut Capt. R.P. Suyono, M.Mar (2007:324), ruang lingkup kegiatan pelaksanaan bongkar muat terdiri dari :

1. *Stevedoring*

Stevedoring adalah pekerjaan jasa bongkar/muat dari/ke kapal, dari/ke dermaga, tongkang, gudang, truk atau lapangan dengan menggunakan derek kapal atau alat bantu pemuatan lainnya. Orang yang bertugas mengurus bongkar muat kapal disebut sebagai *stevedore*. *Stevedore* yang bertugas di darat disebut sebagai *quay supervisor*. Dalam melaksanakan tugasnya, *stevedore* harus bekerja sama dengan berbagai pihak seperti PT.

Pelabuhan Indonesia, Perusahaan Pelayaran, EMKL, *forwarder*, pemilik barang, TKBM dan yang lainnya. Seorang *stevedore* adalah orang yang pernah bertugas di atas kapal dan berdinis sebagai perwira atau seorang yang biasa menangani buruh karena *stevedore* akan mengkoordinir pekerjaan dan buruh TKBM melalui mandor atau kepala regu kerja (KRK). Dalam bekerja, *stevedore* dibantu oleh *foreman*. Koordinasi kegiatan *stevedoring* di atas kapal dengan di darat dilakukan oleh seorang *chief stevedore* atau *terminal operator*.

Dalam mengerjakan bongkar/muat kapal, selain *foreman* juga ada beberapa petugas lain yang membantu *stevedore*, yaitu :

- a. *Cargo surveyor* perusahaan PBM, yaitu petugas survey yang mencatat dan memeriksa keadaan fisik barang yang dimuat/bongkar dari dan ke kapal dalam hubungannya dengan klaim, termasuk *chief tally clerk*, *tally clerk*, dan *watchman*.
- b. Petugas barang berbahaya yang khusus mengawasi barang berbahaya yang akan dimuat/bongkar dari kapal atau sebaliknya dari darat.
- c. Kasap, yaitu petugas peralatan yang siap di terminal peralatan untuk melayani kapal yang bongkar/muat.
- d. Administrasi, yaitu petugas-petugas yang mempersiapkan administrasi yaitu *hatch list*, *stowage plan*, *statement of facts*, *labour and time sheet*, *daily report*, *tally sheet*, dan lain-lain.

2. *Cargodoring*

Cargodoring atau *quay-transfer* adalah pemindahan barang setelah dibongkar dari kapal di dermaga ke gudang atau tempat penumpukan. Kegiatan ini dilakukan dengan bantuan gerobak dorong dan peralatan mekanis berupa *forklift*.

Dalam pelaksanaan, produktivitas *quay-transfer* dipengaruhi oleh tiga variabel, yakni jarak tempuh, kecepatan kendaraan, dan waktu tidak aktif. Adapun faktor penentu *Cargodoring* yaitu:

- a. Jarak yang ditempuh apabila jarak tempuh antar dermaga dengan gudang atau area penumpukan cukup jauh maka akan memperlambat proses *cargodoring*. Sebaliknya, jika jarak tempuh antar dermaga dengan gudang atau area penumpukan pendek maka proses *cargodoring* ini menjadi lebih cepat.
- b. Kecepatan kendaraan
Kecepatan kendaraan pengangkut dari dermaga ke gudang atau area penumpukan sangat mempengaruhi proses *cargodoring*. Pergerakan *forklift* dari titik pengambilan ke tempat penurunan muatan dan kembali lagi ke tempat pengambilan disebut sebagai *transfer-cycle*. Ukuran *transfer cycle* adalah waktu. Bila *transfer-cycle* lebih singkat, tentunya pembongkaran atau pemuatan kapal akan lebih cepat dan untuk hal ini tergantung dari kerja sama antara kapal, dermaga dan pergudangan. Untuk kecepatan kendaraan akan dipengaruhi oleh daya angkat dari *forklift*., jenis muatan, dan ketrampilan pengemudi, serta ruang gerak di dermaga dan tempat penumpukan.
- c. Waktu tidak aktif (*immobilisas*)
Waktu tidak aktif adalah waktu ketika tidak ada kegiatan pengangkutan. Jika waktu tidak aktif ini tinggi maka tentu saja akan mengurangi produktivitas kegiatan *cargodoring*. Salah satu yang paling berpengaruh adalah *down time*, yaitu tidak aktifnya kegiatan akibat tidak tersedianya atau kekurangan *forklift* pada saat dibutuhkan. *Down time* selain karena kurang atau tidak adanya *forklift* juga bisa akibat dari kurangnya peralatan lain, tempat penumpukan yang hampir penuh atau kapal hampir kosong.

3. *Receiving/Delivery Operation*

Receiving/Delivery adalah pekerjaan memindahkan barang dari timbunan/tempat penumpukan di gudang/lapangan

penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya.

4. *Ship Operation*

Ship Operation adalah kegiatan bongkar/muat di kapal yang mempergunakan peralatan bongkar/muat kapal atau juga dinamakan *boom* atau derek. Operasi dari derek terdiri dari 4 langkah, yaitu :

- a. Mengkaitkan/menyantelkan *sling* muatan pada ganco atau *hook* dalam palka
- b. Memindahkan ganco berikut muatan dari palka ke dermaga di sisi kapal.
- c. Melepaskan *sling* muatan dari ganco di dermaga, muatan diletakkan di atas dermaga atau kendaraan pengangkut (*truck*).
- d. Mengembalikan ganco dari dermaga ke palka, untuk melanjutkan kegiatan berikut.

5. Capt. R.P. Suryono (2007:326-327), memuat keputusan lampiran Menteri Perhubungan No. KM 25 Tahun 2002 tentang “Pedoman Dasar Perhitungan Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat Barang dari dan Ke kapal di Pelabuhan”. Menjelaskan jumlah satu regu kerja ditentukan sebagai berikut :

- a. Bongkar muat non – mekanis (*labourintensive*)
 - 1) Stevedoring : 12 orang
Kepala regu kerja : 1 orang
Anggota : 8 orang
 - 2) Cargodoring : 24 orang
Kepala regu kerja : 2 orang
Anggota : 22 orang
 - 3) Receiving/Delivery : 12 orang
Kepala regu kerja : 1 orang
Anggota : 11 orang

- b. Bongkar muat dengan menggunakan alat-alat mekanik (*semi labourintensive*),

Untuk barang tanpa pallet :

- | | | |
|-----------------------|---|----------|
| 1) Stevedoring | : | 12 orang |
| Kepala regu kerja | : | 1 orang |
| Anggota | : | 3 orang |
| 2) Cargodoring | : | 12 orang |
| Kepala regu kerja | : | 1 orang |
| Anggota | : | 11 orang |
| 3) Receiving/Delivery | : | 6 orang |

Untuk barang palletisasi :

- | | | |
|-----------------------|---|----------|
| 1) Stevedoring | : | 12 orang |
| Kepala regu kerja | : | 1 orang |
| Anggota | : | 3 orang |
| 2) Cargodoring | : | 8 orang |
| Kepala regu kerja | : | 6 orang |
| Anggota | : | 6 orang |
| 3) Receiving/Delivery | : | 6 orang |

G. Alat Bantu Bongkar Muat

Alat bantu bongkar muat diartikan sebagai alat bantu yang dapat dipakai untuk kelancaran kegiatan membongkar barang dari kapal ke darat atau sebaliknya. Dengan pemakaian alat bantu bongkar muat yang sesuai dengan jenis barang yang akan dibongkar atau dimuat, maka kinerja akan lebih efektif dan efisien.

Alat bantu bongkar muat dibagi menjadi dua kelompok yaitu:

1. Kelengkapan alat bongkar muat pada kapal

Dalam proses bongkar muat, kapal dilengkapi dengan beberapa alat yang berfungsi untuk membantu dalam pekerjaannya. Alat-alat ini berfungsi untuk mempermudah kegiatan bongkar muat, dan juga

untuk menjamin keselamatan dari barang yang diangkutnya. Adapun beberapa alat yang dimaksud adalah:

a. *Ramp Door*

Alat ini umumnya terdapat pada kapal jenis RORO (*Roll On Roll Out*), merupakan jenis kapal yang diperuntukkan untuk mengangkut berbagai jenis kendaraan. Fungsi dari *Ramp Door* ini adalah sebagai jembatan penghubung antara dermaga dan kapal. *Ramp door* umumnya terletak pada haluan atau buritan kapal, saat merapat di dermaga *ramp door* akan membuka ke bawah layaknya gerbang benteng pertahanan zaman ksatria berkuda. Saat *ramp door* terbuka, maka kendaraan akan keluar dari lambung kapal, layaknya anak-anak arwana yang baru menetas keluar dari mulut induknya.

b. *Crane kapal (ship gear)*

Alat ini biasanya terletak di bagian tengah kapal, berfungsi untuk mengangkat cargo dari palka kapal, kemudian dipindahkan ke dermaga. Lengan dari crane kapal harus cukup panjang, sehingga dapat memindahkan dari palka ke dermaga. Sistem yang digunakan pada crane kapal serupa dengan crane pada umumnya, yakni menggunakan kabel baja, dengan motor sebagai penggerakannya dan berbagai ukuran *pully* sebagai pemindah dayanya.

c. *Hook crane*

Hook terletak pada ujung kabel *crane*, dan berfungsi untuk dikaitkan pada beban atau muatan.

d. Jala – jala Kapal

Fungsinya tidak kalah penting dalam proses bongkar muat barang. Jala-jala kapal berfungsi dalam kegiatan bongkar muat *bag cargo*, *box cargo*, dan sebagainya. Jala-jala di hamparkan kemudian cargo diletakkan di atas jala-jala, lalu jala-jala ditutup dan dikaitkan pada *hook crane*.

e. *Spreader*

Kegunaannya amat bermanfaat untuk meningkatkan produktivitas bongkar muat. *Spreader* tersedia dengan berbagai kegunaan, yaitu *spreader* untuk petikemas, *spreader beam* untuk *general cargo*, dan *clamp* untuk curah kering. Dengan menggunakan *spreader*, kecepatan bongkar muat akan meningkat, misalnya *spreader beam* dapat mengangkat dua jala-jala lambung sekaligus sekali angkat. Namun, pada hakikatnya, penggunaan *spreader* harus disesuaikan dengan SWL (*Safe Working Load*) pada setiap *crane*.

2. Kelengkapan Alat Bantu Bongkar Muat di Pelabuhan

Dalam kegiatannya, upaya bongkar/muat kapal atau biasa disebut *stevedoring* menggunakan alat bantu untuk mempercepat prosesnya. Adapun peralatan yang digunakan diantaranya :

a. *Mobile crane*

Mobile Crane adalah alat bongkar muat berbentuk truk yang menggondong *crane* pada punggungnya. Alat ini dapat digunakan untuk melakukan kegiatan bongkar/muat barang berupa *container* maupun *bag cargo*. Umumnya *mobile crane* digunakan untuk menggantikan peran *crane* kapal (*ship gear*). Kapasitas *mobile crane* bervariasi, bahkan ada yang mencapai 65 ton atau dengan kata lain sanggup mengangkat *container* berukuran 20 ft full. Kato, Tadano, Sumitomo dan IHI adalah beberapa merek *mobile crane* yang biasa digunakan.

b. *Gantry Crane*

Gantry crane merupakan alat bongkar muat yang khusus untuk menangani *container*. Dengan menggunakan *gantry crane*, kegiatan bongkar muat jauh lebih cepat dibandingkan menggunakan *mobile crane* maupun *crane* kapal. Dengan menggunakan *gantry crane*, produktivitas bongkar muat jauh lebih tinggi, karena dengan menggunakan *gantry crane* sanggup

untuk mengangkat 2 hingga 4 container ukuran 20 feet sekaligus.

c. *Level Luffing Gantry Crane* (LLGC)

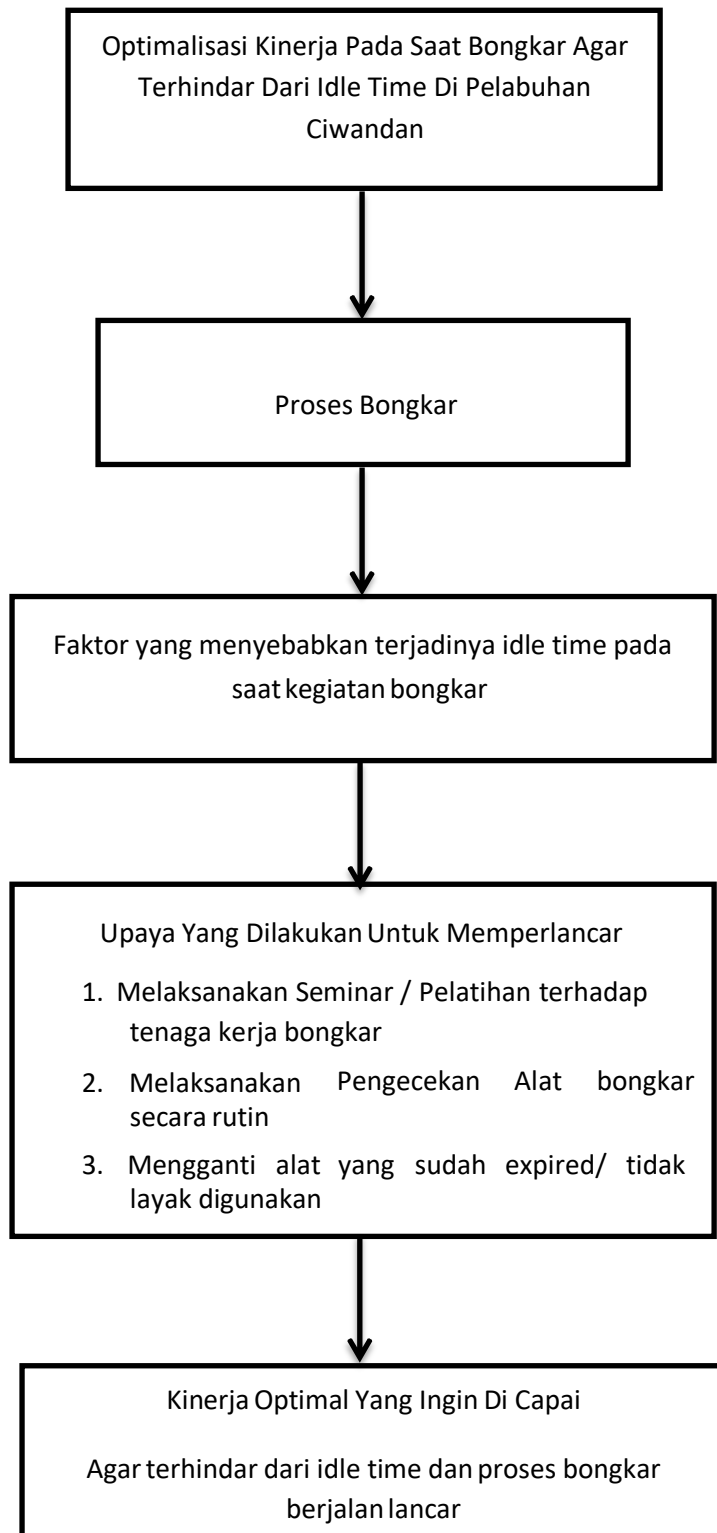
Merupakan jenis lain dari alat bongkar muat di pelabuhan berbentuk seperti *crane* kapal, tetapi terletak di dermaga. Beberapa menggunakan rel atau roda sebagai sarana untuk berpindah tempatnya. Alat ini dapat digunakan untuk berbagai jenis *cargo*, seperti *container*, *bag cargo*, maupun curah kering (dengan penambahan alat tertentu).

H. Kerangka Pikir

Untuk dapat memaparkan pembahasan skripsi ini secara teratur, penulis membuat suatu kerangka pemikiran terhadap hal-hal yang menjadi pembahasan pokok-pokok mengenai masalah skripsi ini. Optimalnya kinerja pada saat bongkar agar terhindar dari *idle time* yang sangat mempengaruhi lamanya kapal di pelabuhan, dan akan berpengaruh pada kapal menunggu muatan saat melaksanakan bongkar.

Gambar 2.1

Kerangka Fikir



I. Hipotesis

Berdasarkan perumusan masalah yang telah dikemukakan diatas, maka penulis merumuskan hipotesis terkait masalah yang diangkat yaitu diduga faktor yang menyebabkan terjadinya *idle time* pada saat bongkar yaitu faktor karena kurangnya pemahaman terhadap standar operasional kerja.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Desain Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam skripsi ini adalah jenis penelitian deskriptif yaitu tulisan yang berisi paparan, uraian dan penjelasan tentang sebuah objek. Penelitian deskriptif berusaha memberikan dengan sistematika dan cermat fakta-fakta aktual dan sifat populasi tertentu dan mempunyai kekhususan yaitu:

1. Bertujuan untuk memecahkan masalah-masalah actual yang dihadapi sekarang.
2. Bertujuan untuk mengumpulkan data atau informasi untuk disusun, dijelaskan dan dianalisis. Penulisan ini biasanya tanpa hipotesis dan biasanya tidak diuji menurut analisis statistik.

B. Definisi Operasional Variabel / Deskripsi Fokus

Definisi operasional ialah hal yang mengenai system operasional serta berhubungan dengan pelaksanaan di lapangan di gunakan dalam penulisan laporan peneliti ini dalam bentuk yang sesuai dan nyata dilapangan. *Idle time* adalah waktu yang terpakai oleh kapal selama bertambat didermaga yang tidak digunakan untuk kegiatan bongkar muat dan berada didalam jam kegiatan bongkar muat (misalnya kegiatan yang terhenti karena hujan)".

C. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Berdasarkan data yang diperoleh dari penelitian kegiatan bongkar di Pelabuhan Ciwandan. Adapun populasi yang diambil oleh penulis adalah kegiatan bongkar barang di kapal yang di urus oleh perusahaan PT. Samudera Bahana.

2. Sampel

Sampel yang diambil dalam penelitian ini adalah 7 kapal yang dilayani oleh PT. Samudera Bahana yaitu kegiatan bongkar barang di kapal yang mengalami terjadinya *idle time*.

D. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian

Dalam melaksanakan penelitian, seorang peneliti harus menggunakan beberapa metode tertentu dalam mengumpulkan data yang tersusun secara sistematis sesuai dengan tujuan penelitian, ada beberapa macam metode yang di pergunakan untuk mengumpulkan data. Namun tidak satu metode pun yang dianggap paling baik, karena masing-masing metode pengumpulan data memiliki kelebihan dan kekurangan sendiri-sendiri. Oleh karena itu penulis menggunakan metode pengumpulan data lebih dari satu, sehingga akan melengkapi satu dengan yang lainnya untuk kesempurnaan skripsi ini.

Di dalam penelitian ini penulis menggunakan beberapa teknik pengumpulan data antara lain:

1. Metode Observasi (pengamatan langsung)

Metode Observasi adalah pengamatan langsung pada suatu obyek yang diteliti. Melalui pengamatan-pengamatan langsung pada obyek, permasalahan-permasalahan yang terjadi dan penanganannya dalam kegiatan bongkar muat barang. Pada waktu penulis melakukan penelitian yaitu teknik pengumpulan data dengan lebih

mendekatkan pada masalah yang ada karena dengan observasi penyusun bisa secara langsung mengadakan kegiatan dilapangan.

2. Metode *Interview* (wawancara)

Dalam melakukan metode *interview*. Wawancara dapat kita anggap sebagai metode pengumpulan data yang secara sistematis , dan jelas karena langsung kepada orang yang ada kaitannya dengan obyek yang diamati. Penulis melakukan wawancara pada saat jam kerja atau pada waktu senggang secara berdiskusi.

Adapun tujuan pokok dari wawancara yaitu :

- a. Wawancara digunakan untuk memperoleh keterangan-keterangan secara langsung mengenai suatu obyek yang diamati.
- b. Wawancara merupakan salah satu diantara metode-metode pengumpulan data-data dan jawaban-jawaban yang penulis belum tahu yang menjadi pokok persoalan mengenai penulisan skripsi ini karena dengan melakukan wawancara akan mendapatkan data-data yang akurat.
- c. Wawancara dipergunakan pula untuk mengumpulkan data-data selain menggunakan metode observasi.

Jadi keuntungan menggunakan metode wawancara adalah dapat diperoleh data-data atau keterangan-keterangan yang akurat mengenai kegiatan bongkar muat. Adalah dengan cara memperoleh data-data dari literatur karya ilmiah serta buku-buku yang berhubungan dengan materi skripsi, baik melalui perpustakaan ataupun dari buku-buku mengenai kegiatan bongkar muat.

3. Metode Dokumentasi

Dalam mengumpulkan data penulis juga menggunakan metode dokumentasi yaitu mempelajari dokumen-dokumen serta peraturan-peraturan yang berhubungan dengan undang-undang bongkar muat.

E. Teknik Analisis Data

Dalam menganalisis data dalam penyusunan skripsi ini, penulis menggunakan teknik analisis deskriptif kualitatif merupakan salah satu dari jenis penelitian yang termasuk dalam jenis penelitian kualitatif. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengungkapkan kejadian atau fakta, keadaan, fenomena, variabel dan keadaan yang terjadi saat penelitian berlangsung dengan menyuguhkan apa yang sebenarnya terjadi. Penelitian ini menafsirkan dan menguraikan data yang bersangkutan dengan situasi yang sedang terjadi, sikap serta pandangan yang terjadi di dalam suatu masyarakat, pertentangan antara dua keadaan atau lebih, hubungan antar variable yang timbul, perbedaan antar fakta yang ada serta pengaruhnya terhadap suatu kondisi, dan sebagainya.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Sejarah Singkat PT. Samudera Bahana

PT Samudera Bahana Ciwandan, Banten merupakan perusahaan khusus bongkar muat kapal berdasarkan izin Dirjen Perhubungan Laut no C-83.HT.03.02-TH.2002 pada tanggal 30 Januari 2002 yang melayani ekspor impor dari seluruh kawasan Banten yang mempunyai pengalaman dalam bidang bongkar muat di kapal. PT Samudera Bahana Ciwandan, Banten mempunyai tim manajemen operasi yang kegiatannya mencatat perencanaan konsep untuk meningkatkan jumlah pelanggan dan penyelenggaraan bisnis perkapalan Internasional yang sukses dengan harapan menjalin kerja sama dengan setiap kapal di seluruh dunia untuk bekerja sama dengan PT Samudera Bahana Ciwandan, Banten bila kapalnya beroperasi di wilayah Indonesia. Pada kegiatan bongkar muat masih memiliki kekurangan dalam setiap pelaksanaannya, khususnya bongkar muat di PT Samudera Bahana Ciwandan, Banten karena dalam pelayanan yang dilaksanakan masih kurang maksimal. Pelaksanaan ini harus didukung dari para karyawan dan TKBM dengan sikap kedisiplinannya, serta *crane* yang kurang perawatan sehingga *crane* tersebut mengalami kerusakan dan menimbulkan kegiatan bongkar muat jadi terhambat.

Bersamaan dengan hal itu PT Samudera Bahana berusaha menarik para pelanggan sebanyak banyaknya dengan menampilkan kemampuan maksimal sumber daya yang dimilikinya agar pelanggan lebih tertarik dan merasa puas dengan pelayanan. Dalam rangkaian kinerja yang saling membutuhkan atau timbal balik makaperusahaan berusaha semaksimal mungkin mengadakan kontak kepada seluruh

pelanggan dengan masing-masing keterkaitannya. Maka seluruh personil PT Samudera Bahana harus melaksanakan rangkaian kinerja secara prosedur dengan baik dan akurat sehingga menghasilkan suatu tujuan mutu yang dikehendaki yaitu kepuasan pelanggan.

B. Visi dan Misi Perusahaan

PT. Samudera Bahana di bentuk dan memulai aktifitas dengan menyediakan jasa bongkar muat, Gudang dan distribusi. Visi mutu PT. Samudera Bahana sebagaimana dinyatakan dalam kebijakan mutu adalah untuk menjadi penyediaan jasa bongkar muat, Gudang dan distribusi terbaik dengan memenuhi seluruh persyaratan dan harapan pelanggan. Adapun Visi dan Misi perusahaan sebagai berikut:

Visi

PT. Samudera Bahana bertujuan untuk menjadi pemimpin dibidang Jasa Bongkar Muat, Gudang dan Distribusi.

Misi

Memberikan kualitas dan keamanan *Stevedore*, Gudang, dan Layanan Distribusi.

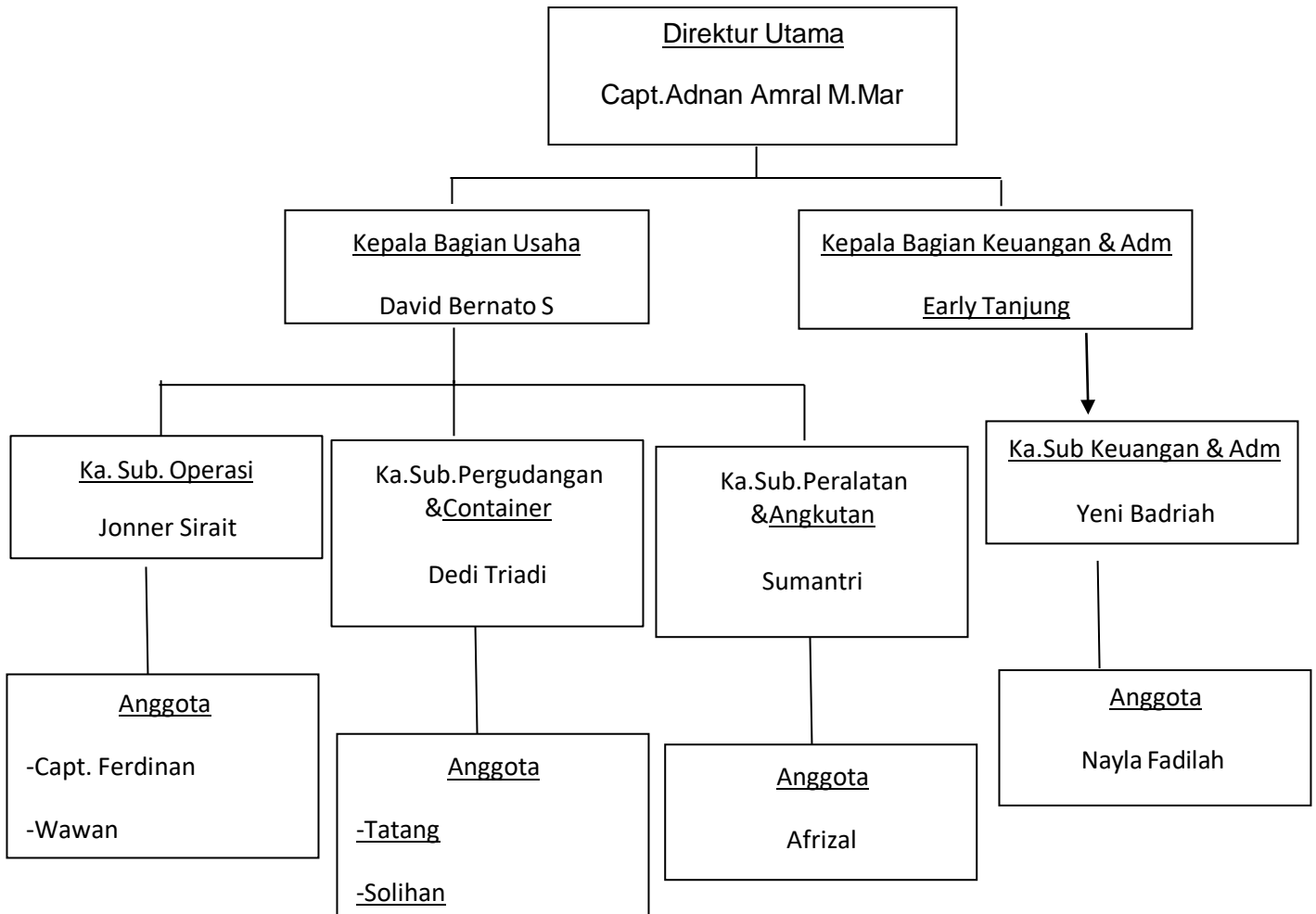
C. Struktur Organisasi

Suatu struktur organisasi dikatakan baik dan tepat apabila didalamnya terdapat pembagian tugas dan wewenang yang jelas guna mencapai tujuan perusahaan. Dalam hal ini dituntut adanya tanggung jawab agar setiap karyawan mengetahui tugas dan fungsi masing-masing. Pada akhirnya setiap karyawan termotivasi untuk bekerja lebih giat dan kreatif sesuai dengan aturan yang telah ditentukan oleh perusahaan.

Sebaliknya tanpa adanya struktur organisasi yang tepat maka akan berakibat terjadi ketidaksesuaian dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab bagi setiap karyawan. Hal ini tentunya akan menghambat pencapaian tujuan perusahaan yang telah ditetapkan sebelumnya. Setiap karyawan hendaknya mampu menunjukkan tingkatan aktivitas kerja yang satu dengan yang lain dan sampai pada tingkatan tertentu menunjukkan tingkat spesialisasi dari aktivitas kerja tersebut.

Struktur organisasi PT. Samudera Bahana secara jelas menunjukkan pembagian wewenang dan tanggung jawab, serta tata kerja yang sedemikian rupa sehingga Direktur perusahaan lebih mudah melakukan pengawasan secara efektif dalam mencapai tujuan perusahaan. Penyusunan struktur organisasi perusahaan dan tingkatan jabatan berdasarkan tingkatan pendidikan dan keahlian masing-masing karyawan yang telah diperoleh.

Gambar 4.1
STRUKTUR ORGANISASI PT. SAMUDERA BAHANA



D. Prosedur Pelaksanaan Sandar dan Lepas Sandar Kapal Di Pelabuhan Ciwandan

Setibanya kapal di dermaga Pelabuhan ada prosedur sandar dan lepas sandar kapal di Pelabuhan yang harus di ikuti dan di terapkan, semua itu harus mengikuti peraturan peraturan yang sudah ada dalam undang-undang pelayaran. Dimana ada teknik dan cara bagaimana sandar dan lepas sandar bila arus dari depan dan ombak dari arah laut dan banyak lagi aturan sandar yang sudah biasa anda lakukan harus menurut dan mengikuti Prosedur Sandar dan Lepas Sandar Kapal Di Pelabuhan. Adapun contoh beberapa persiapan berikut ini.

1. Semua intruksi diberikan dari anjungan navigasi.
2. Namun demikian perwira jaga harus melaporkan setiap berbahaya yang timbul pada operasi penambatan.
3. 2 *Tromol/winch* harus dihidupkan paling sedikit satu jam sebelum penambatan dimulai.
4. Pada waktu menerima atau melepaskan kapal tunda, isyarat yang jelas harus dimengerti dan diakui antara anjungan dan stasiun penambatan.
5. Seluruh operasi penambatan harus dilakukan dibawah tanggung jawab perwira.
6. Sebelum tiba, Mualim I harus memastikan seluruh *stopper*, tali penghantar, dan tali lainnya siap digunakan. Pelindung tikus harus pada tempatnya dan lengkap untuk tali tambat.
7. Kirim hanya jumlah tali tambat yang dapat anda tangani pada suatu waktu. Jangan mengirim seluruh tali tambat pada dermaga atau menyesuaikan posisinya.
8. Untuk mengatur posisi kapal, gunakan hanya satu tali sprig dan tali tambat Haluan atau buritan.

9. Jangan mencampur beberapa jenis tali, misalnya bila tali tambat Haluan dari nilon, maka semua tali tambat Haluan harus dari tali nylon dengan diameter yang sama.

E. Prosuder Pelayanan Bongkar Muat Barang Di Pelabuhan

1. Penunjukan Pelaksanaan Kegiatan Bongkar Muat Barang
 - a. Pemilik barang atau perusahaan pelayaran (termasuk agennya) berhak menunjukan Perusahaan Bongkar Muat (PBM).
 - b. Dalam hal penunjukan kepada PT. Pelindo, PT. Pelindo dapat memindahkan hak pelaksanaanya kepada PBM.
 - c. PBM kemudian mengajukan PKBM ke Otoritas Pelabuhan untuk kemudian Otoritas Pelabuhan (OP) mengeluarkan surat Pemberitahuan Kegiatan Bongkar Muat (PKBM) kepada masing-masing PBM.
2. Pengajuan Permohonan Pelayanan Bongkar Muat Barang
 - a. Sebelum mengajukan Permohonan Pelayanan kapal dan Barang (PPKB) serta Bongkar Muat Barang, PBM terlebih dahulu mengajukan permohonan pemakaian fasilitas bongkar muat dengan memenuhi berbagai persyaratan yang ditentukan dalam dokumen Surat Perjanjian Kerja Sama Pasial yang dipersiapkan Pelindo.
 - b. PBM paling lambat 2 x 24 jam sebelum kedatangan kapal mengajukan formular Permohonan Pelayanan Kapal dan Barang (PPKB) dan bongkar muat barang kepada pihak divisi Pelayanan kapal yang terkait yang dilampiri:
 - 1) Dokumen Kargo (*Manifest, Packing List*)
 - 2) Surat Keterangan Asal Barang (SKAB)
 - 3) Surat Pemberitahuan Kegiatan Bongkar Muat (PKBM) yang telah mendapatkan persetujuan Otoritas Pelabuhan.

- 4) Surat Permohonan Pelaksanaan Muat untuk Kegiatan Pemuatan.
 - 5) Surat Perjanjian Kerjasama Parsial yang telah ditandatangani kedua belah pihak (Pelindo dan PBM) bagi PBM.
3. Perencanaan Kegiatan Bongkar Muat Barang
- a. Dalam waktu paling lambat 2 x 24 jam sebelum kedatangan kapal Div. Pelayanan Kapal melakukan hal-hal sebagai berikut:
 - 1) Menerima Permohonan Pelayanan Kapal dan Barang (PPKB) dan bongkar muat barang dari pelanggan yang di lampiri :
 - a) Dokumen Kargo (*Manifest, Packing List*)
 - b) Surat Keterangan Asal Barang (SKAB)
 - c) Surat Pemberitahuan Kegiatan Bongkar Muat (PKBM) yang telah mendapat persetujuan Otoritas Pelabuhan
 - d) Surat Permohonan Pelaksanaan
 - e) Muat untuk kegiatan pemuatan
 - f) Surat Perjanjian Kerjasama Parsial yang telah ditandatangani kedua belah pihak (PELINDO dan PBM)
 - 2) Melakukan klasifikasi tarif sesuai jenis kemasan
 - 3) Berkoordinasi dengan Instansi Kepelabuhanan terkait dengan rencana bongkar muat.
 - b. Melaksanakan operation planning meeting, yang membahas:
 - 1) Tanggal pembongkaran/pemuatan dan penumpukan
 - 2) Jumlah barang yang akan dibongkar/dimuat langsung atau melalui penumpukan
 - 3) Alokasi Gudang/lapangan penumpukan
 - 4) Pengaturan penumpukan/ pembongkaran/ pemuatan
 - 5) Kebutuhan SDM (*Foreman, heker, Tally, TKBM, dsb*)
 - 6) Kesiapan alat bongkar muat (mekanis dan non mekanis)
 - 7) Kesiapan alat angkut (*Truck, dsb*)
 - 8) Target produktivitas

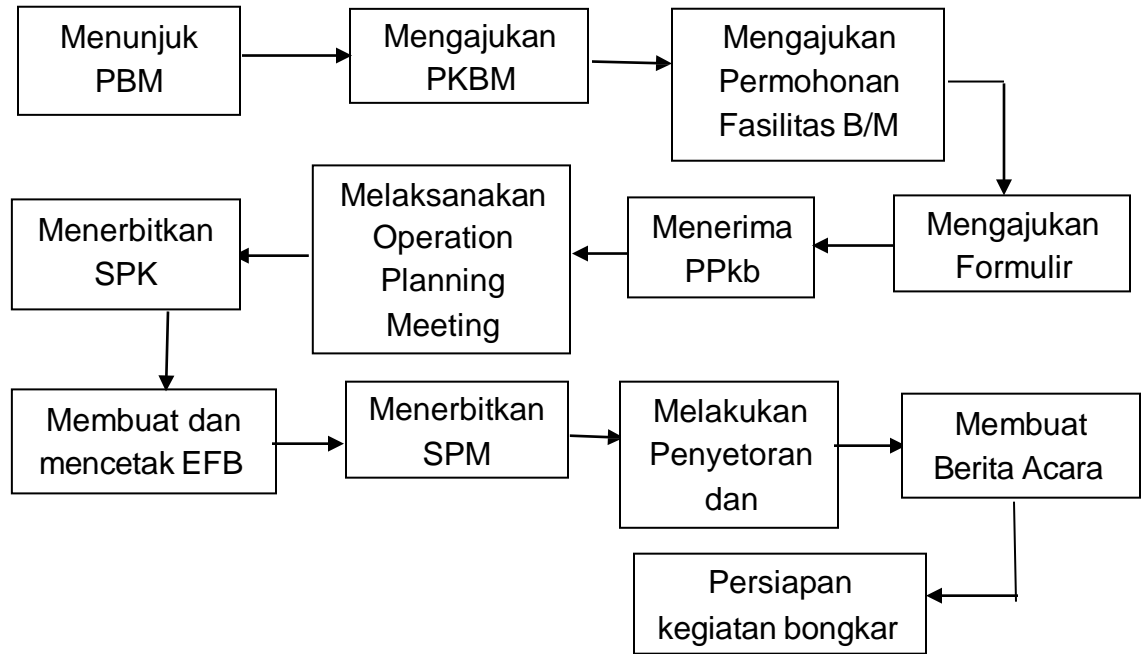
- 9) Perkiraan waktu pelaksanaan bongkar muat
- 10) Rencana kebutuhan operasi
- 11) *Stowage plan*
- c. Pelabuhan Ciwandan divisi Pelayanan kapal Menerbitkan Surat Pemberitahuan Kerja (SPK) kepada PBM
- d. Divisi Pelayanan kapal (PPSA) membuat dan mencetak Estimasi Perhitungan Biaya (EPB) yang terdiri atas biaya-biaya :
 - 1) Jasa Dermaga
 - 2) Kerjasama Penggunaan Fasilitas
 - 3) Penemuan Gudang/Lapangan
 - 4) Pemakaian Alat
- e. Berdasarkan EPB, PPSA menerbitkan Surat Perintah Membayar (SPM) kepada PBM dalam rangkap 3 dan didistribusikan kepada:
 - 1) Lembar pertama dan kedua kepada Mitra Kerja (PBM) sebagai dasar pembayaran ke Bank yang ditunjuk
 - 2) Lembar ketiga sebagai arsip Pelabuhan Ciwandan
- f. PBM melakukan penyetoran dana ke rekening (aplikasi CMS) atau warkat dana bank yang ditunjuk. Bukti penyetoran (asli) dari bank kemudian diserahkan kepada Pelindo (Keuangan) untuk dilakukan pengecekan. Apabila saldo rekening PBM kurang maka bukti penyetoran
- g. Bukti setoran dikembalikan ke PBM untuk diselesaikan dengan Bank yang bersangkutan, dan apabila dana mencukupi maka Pelindo membutuhkan tanda lunas pada bukti setor Bank dan menyerahkan ke PPSA dan PBM sebagai syarat bahwa pelayanan dapat diberikan
- h. Pelindo (PPSA) kemudian menetapkan rencana penambatan kapal dalam meeting PPSA, dan hasil penetapan pelayanan tambat dan bongkar muat dibuatkan berita acara didistribusikan
- i. Berdasarkan berita acara hasil penetapan PPSA pada operation planning, PBM menyiapkan:

- 1) Alat bongkar muat
 - 2) Alat angkut untuk kelancaran bongkar muat
 - 3) SDM operasional (*Tally*,TKBM)
4. Kegiatan Operasi Bongkar Muat Barang
- a. Berdasarkan perencanaan dan kesiapan peralatan B/M dan SDM, PBM melakukan kegiatan bongkar muat
 - 1) B/M secara Langsung
 - 2) B/M via gudang atau lapangan penumpukan
 - 3) Membuat *daily report* atau disebut juga laporan kegiatan
 - b. Setelah pelaksanaan bongkar muat selesai
 - 1) PBM membuat laporan akhir kegiatan B/M dan penggunaan alat B/M, kemudian diserahkan ke Pelindo (Terminal) untuk proses perhitungan biaya realisasi pelayanan, dilampiri dengan :
 - a) *Daily report*
 - b) *Damage cargo list*
 - c) Bukti pemakaian alat B/M
 - d) Bukti Pemakaian Ruang Penumpukan (BPRP) apabila ada penumpukan barang
 - 2) Membuat *resume* kegiatan pemantauan ,yang dituangkan dalam *job sheet* kegiatan atau laporan Kerja Bongkar Muat (LKBM)
 - 3) Melakukan proses perhitungan yang terdiri atas biaya-biaya :
 - a) Jasa dermaga
 - b) Kerjasama penggunaan fasilitas
 - c) Penumpukan gudang/lapangan
 - d) Pemakaian alat.

Gambar 4.2

Prosedur Kegiatan Bongkar Muat

Perusahaan Pelayaran Perusahaan B/M



F. Prosedur Pelaksanaan Bongkar Muat pada PT. Samudera Bahana

1. Kegiatan *Stevedoring* sebelum kapal tiba

Beberapa hari sebelum kapal tiba, para petugas yang akan melakukan bongkar muat akan memeriksa dan mengelola data yang diterima, menyangkut kapal dan muatan yang akan dikerjakan. Data informasi dapat berupa *teleks, faks, telegram, surat, manifest, stowageplan, hatch list, special cargo* dan lainnya yang diperlukan. Kemudian mereka melakukan pertemuan yang sering disebut sebagai *pre-arrival meeting (PAM)*. Dalam pertemuan ini disusun rencana kerja berdasarkan data yang ada. Dalam menyusun rencana bongkar muat *stevedore* perlu mempelajari:

- a) *Stowage plan*
- b) Muatan berat dan kapasitas dari barang muatan
- c) Perlu tidaknya memakai *shore crane* dari darat
- d) Cukup tidaknya jumlah gang buruh
- e) Ada tidaknya *controlling hatch*, yaitu palka dengan muatan terberat
- f) Ada tidaknya muatan berbahaya
- g) Alat-alat apa saja yang digunakan
- h) Berapa gang TKBM yang dibutuhkan
- i) Ada tidaknya petikemas diantara *break-bulk cargo*
- j) Apakah perlu memperkerjakan lembur atau tidak

2. Kegiatan *Stevedoring* setelah kapal sandar

Dalam persiapan membuka palka kapal, harus diketahui bahwa pada umumnya palka kapal jenis *break bulk* ditutup oleh papan biasa, dimana untuk membukanya harus membuka dulu tutup palka yang terbuat dari terpal atau vinil plastik. Setelah terbuka, papan-papan penutup palka baru dibuka satu persatu dan

akhirnya membuka boyo-boyonya. Semua pekerjaan ini bisa dilaksanakan oleh buruh pelabuhan sendiri.

Apabila palka kapal sudah di buka, perwira kapal dengan surveyor masuk untuk memeriksa keadaan muatan guna mengetahui apakah ada lecet atau rusak dan dicatat seperlunya dan jangan sampai membiarkan buruh masuk terlebih dahulu. Penyelenggaraan maupun kelancaran pekerjaan serta keamanan terhadap tenaga kerja dan buruh menjadi tanggung jawabnya. Biasanya oleh kapal dimintakan *watchman* untuk ikut menjaga keamanan di kapal dan biasanya disediakan petugas darat dari agen pelayaran. Jam kerja bongkar muat disesuaikan dengan waktu kerja dari buruh.

3. Kegiatan bongkar dari kapal

Semua barang yang akan dibongkar diangkat dari permukaan mulut palka kapal sehingga barang yang letaknya jauh dari mulut biasa dipindahkan dahulu ke permukaan mulut palka. Sebelumnya diusahakan agar permukaan mulut palka pada barang-barang yang terletak disana dibongkar lebih dahulu, sehingga letak permukaannya menjadi lebih rendah dibandingkan permukaan muatan lainnya.

Dengan cara ini pengumpulan barang di tepi palka menjadi lebih mudah, dan apabila dasar palka sudah terlihat maka bisa digunakan *forklift*. Sebelum barang diturunkan, keadaan dermaga mestinya sudah dibersihkan dan bebas dari penghalang juga diperhatikan agar dermaga kering terutama setelah hujan. Dalam membongkar barang muatan dari kapal juga harus memakai peralatan bongkar muat yang sesuai.

4. Kegiatan *Stevedoring* setelah kapal berangkat

Untuk mengetahui apakah bongkar/muat suatu kapal telah dilakukan dengan baik dan tidak ada kekurangannya, maka perlu dilihat dan diperiksa lagi laporan harian selama pekerjaan dipelabuhan.

Rekapitulasi dari seluruh kegiatan dapat dilihat melalui :

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

Laporan diolah oleh administrasi dari *stevedoring* dan dengan cara ini akan didapat perolehan data yang teliti mengenai :

- a. Jumlah ton muatan yang dimuat atau dibongkar
- b. Perincian pemakaian alat mekanik dan non mekanik
- c. *Lost time* yang diperinci penyebabnya apakah dari teknis, operasi, cuaca dan lain hal.
- d. Kapasitas bongkar/muat rata-rata dalam satu hari, per jenis barang, per gang/jam
- e. Kerusakan yang terjadi atau hal lain selama bongkar muat darikapal.

Semua data akan dikumpulkan, semua pengeluaran dan biaya dicatat untuk dijadikan dokumen pendukung tagihan pada *principalkapal* atau pemilik barang. Apabila kapal membongkar atau memuatbarang berdasarkan *FIOS terms*, maka semua biaya *stevedoring, cargodoring, receiving/delivery* menjadi beban pemilik barang.

Dalam *liners terms* maka semua biaya dan jasa dimasukkan dalam *disbursement* yang akan ditagih pada kapal atau prinsipalnya. Langkah berikutnya adalah membuat evaluasi

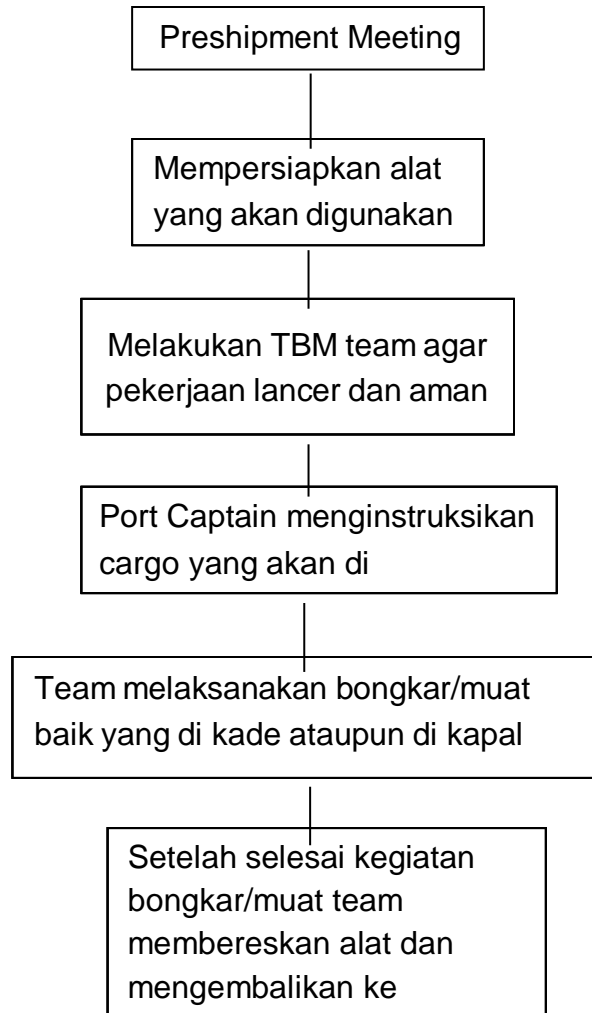
mengenai pekerjaan yang sudah dikerjakan untuk mengetahui apakah pekerjaan yang dilakukan sesuai dengan rencana yang dibicarakan dalam *pre-arrival meeting*. Hasil evaluasi dituangkan dalam laporan menyangkut *laydays*, *rate* yang dicapai, *lost time* dan apakah biaya pendapatan sesuai dengan rencana.

5. Kegiatan *Cargodoring*

Cargodoring atau *quay-transfer* adalah pemindahan barang setelah dibongkar dari kapal di dermaga ke gudang atau tempat penumpukan. Kegiatan ini dilakukan dengan bantuan gerobak dorong dan peralatan mekanis berupa *forklift*. Dalam praktek *forklift* adalah alat yang paling banyak digunakan. Penggunaan *forklift* adalah sebagai berikut :

- a. Muatan diambil oleh *forklift* dari tempat pembongkaran disisi kapal didermaga setelah dilepas dari sling kapal.
- b. Muatan dipindahkan dari dermaga ke area penumpukan dengan bantuan *forklift*.
- c. *Forklift* menyusun ke sisi dermaga untuk mengambil muatan yang berikut.
- d. *Forklift* kembali ke sisi dermaga untuk mengambil muatan yang berikutnya.

Gambar 4.3
Flow Chart kegiatan Bongkar Muat



6. *Shipping Document*

Persiapan *Shipping document* ketika mengerjakan kapal adalah :

- a. *Tally* yang akurat, baik di kapal dan di darat. *Tally* disini adalah pencatatan penghitungan jumlah barang.
- b. Menyiapkan dan mengerjakan *labour & time sheet, short landed and overlanded list, damage cargo list* dan lainnya diusahakan agar ditandatangani oleh kapal pada waktu yang tepat.
- c. Menyusun *statement of fact*.
- d. Mempersiapkan semua dokumen-dokumen yang diperlukan daribagian *stevedoring* untuk menyusun nota-nota tagihan dalam bataswaktu dan sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Untuk barang-barang yang dibongkar isi dari *tally* dan catatan kerusakan yang dibuat oleh petugas *tally* akan menentukan apakah *consignee* akan mengajukan klaim terhadap PBM atau perusahaan pelayaran yang mengangkut barangnya. Oleh karena itu ada baiknya diadakan *double tally* yaitu *tally* di kapal dan didarat atau gudang. Apabila ada muatan yang dibongkar rusak atau kurang maka petugas *tally* bersama petugas klaim membuat surat klaim (*claim report*) .

Kekurangan barang bisa terjadi karena masih tertinggal di kapal akibat terjepit muatan lainnya atau sulit dikenali karena mereknya kurang jelas. Dengan data dari *tally* dan pergudangan, petugas klaim membuat surat yang dinamakan *cargo tracers* ke pelabuhan berikut dan sebelumnya dari persinggahan kapal karena ada kemungkinan barangnya masih berada disana.

Untuk mencegah timbulnya klaim dalam bongkar/muat barang sering dipergunakan jasa *independent cargo surveyor*. *Cargo surveyor* ini akan memeriksa dengan teliti setiap kerusakan dan apabila perlu dengan bantuan laboratorium. Atas hasilnya, *surveyor* sering diminta jasanya oleh pihak kapal, pemilik barang dan mungkin juga oleh perusahaan asuransi.

7. Standar produktivitas bongkar muat

Meningkatnya arus bongkar muat barang tidak diimbangi dengan peningkatan produktivitas bongkar muat barang yang dilakukan PT.Samudera Bahana, dimana untuk general cargo hanya sebesar 17 ton/gang/jam, masih jauh dari ideal yaitu 20 ton/gang/jam, bag cargo 21 ton/gang/jam.

G. Peralatan Yang Digunakan Pada Saat Bongkar Muat

Berikut adalah daftar alat bongkar muat yang dimiliki oleh PT Samudera bahana :

1. *Forklift* adalah industry truk yang digunakan untuk melakukan bongkar muat dalam tonase kecil, biasanya banyak digunakan pada CFS untuk *stuffing* dan *stripping* serta kegiatan yang berkaitan dengan *delivery* atau *interchange*.
2. *Rough Terrain Crane* adalah salah satu jenis crane hidrolis yang mana dirancang untuk beroperasi khusus pada jalan yang tidak rata. Sangat cocok apabila digunakan pada medan yang tidak halus atau kasar dengan jalanan yang tak rata penuh bebatuan.
3. *Mobile Crane* adalah salah satu alat yang berfungsi untuk mengangkat atau menurunkan material dengan beban berat dan memindahkannya secara horizontal.

4. *Tronton Dump* merupakan kendaraan yang biasa digunakan untuk mengangkut material seperti tanah, batu, kerikil, pasir dan hasil tambang lainnya.
5. *Flatbed Trailer* biasa digunakan untuk pendistribusian seperti *general cargo*, break bulk dan lebih sering untuk pengiriman *cargo in container*, yang biasa banyak digunakan oleh perusahaan-perusahaan yang bergerak dibidang *export import/freight forwarding*, untuk layanan *port to door/door to door*.
6. *Lowbed Trailer* adalah jenis truck trailer yang mempunyai lantai sasis yang rendah dan dilengkapi dengan jembatan besi bertujuan untuk mengangkut barang-barang yang over tinggi atau alat berat agar alat berat bisa naik sendiri ke sasis tanpa bantuan alat berat lainnya untuk mengangkutnya. Digunakan khusus untuk mengangkut alat seperti *bulldozer*, *excavator*, kendaraan berat industry, ataupun kebutuhan khusus lainnya.
7. *Dolly Trailer* adalah jenis kendaraan trailer yang sasisnya berfungsi mempunyai roda berbasis dibelakang yang berfungsi agar lantai trailer tersebut bisa lebih rendah dari pada tinggi atau diameter roda tersebut, sehingga dapat mengangkut barang yang mempunyai ukuran yang over tinggi, bisa juga untuk digunakan mengangkat alat berat dengan melepas sementara roda belakang agar alat berat bisa berjalan sendiri naik ke atas lantai dolly trailer tanpa menggunakan alat berat lain untuk mengangkutnya.
8. *Spreader Bar* merupakan alat penunjang aktivitas *lifting* (pengangkatan) dimana dalam operasionalnya memperoleh pengaruh signifikan dari beban yang diangkat.
9. *Spreader Container* adalah sebuah alat pengangkut massa yang dimana sanggup untuk mengangkut berapapun massa yang ada dan dibutuhkan.

Gambar 4.4

Peralatan bongkar muat yang digunakan oleh PT. Samudera Bahana

		LIST OF EQUIPMENT						
No	Key Words	Owner	Name	Unit	Brand	Type/ Model	Capacity	Producti on series
A	Equipment							
1	Heavy Equipment	SB	Forklift	7	TCM Corporation	FD30C3Z	10 TON	2015
2	Heavy Equipment	SB	Rough Terrain Crane	1	Tadano	GR600EX	60 TON	2014
3	Heavy Equipment	SB	Mobile Crane	1	Tadano	GT1600M	160 TON	2014
4	Heavy Equipment	SB	Tronton Dump	8	HINO	No Mesin: J08EUFJ55434	25 TON	2012
5	Heavy Equipment	SB	FLADBED TRAILLER + PRIME MOVER	16	HINO	No Mesin: J08EUFJ49080	40 TON	2012
6	Heavy Equipment	SB	FLADBED - 12 M chasis	2	SIMOJOYO	-	40 TON	2018
7	Heavy Equipment	SB	LOWBED	1				
8	Heavy Equipment	SB	DOLLY - 8 M Long chasis	1				
9	Heavy Equipment	SB	SLIDING TRAILLER	1				
10	Heavy Equipment	SB	Inova (Black) 2000cc	1	TOYOTA	No Mesin: 1TR7826674	7 SEATER	2014
11	Heavy Equipment	SB	Inova (Abu-Abu) 2000cc	1	TOYOTA	No Mesin: 2KD A988852	7 SEATER	2018
12	Heavy Equipment	SB	Dyna (Merah) 4009cc	1	TOYOTA	No Mesin: W04DT-PJ26782	-	2012
13	Heavy Equipment	SB	Truck box (Putih) 2771cc	1	ISUZU	No Mesin: M045350	-	2012
14	Heavy Equipment	SB	HI LUX MANUAL	1	TOYOTA	No Mesin: 1TR-A578195	2 SEATER	2019
15	Heavy Equipment	SB	HI ACE COMMUTER MANUAL	1	TOYOTA	No Mesin: 2KD A988852	15 SEATER	2018
16	Heavy Equipment	SB	SPREADER BAR	5	N/A	1,5 MTRS LENGTH	20 TON	2017
17	Heavy Equipment	SB	SPREADER CONTAINER	4	DRI	12 MTR LENGTH	40 TON	2019
18	Heavy Equipment	SB	RAMP WAY	1	N/A	24 MTRS LENGTH	45 TON	2017
19	Heavy Equipment	SB	LIGHTING TOWER	6	KRISBOW			2019

H. Kunjungan Kapal

Idle time merupakan waktu terbang yang tidak dipergunakan untuk bekerja melakukan bongkar muat. Pengamatan ini pada prinsipnya untuk mengetahui faktor penyebab timbulnya *idle time*. Beberapa faktor *idle time* lebih dominan terhadap faktor yang lainnya. Sebelum diketahui beberapa faktor penyebab *idle time* maka perlu diketahui trend kunjungan kapal dari Januari dan Februari 2020.

Tabel 4.1

Data kunjungan Kapal selama Bulan Januari dan Februari 2020

N O	Tanggal/Hari	Nama Kapal	Kegiatan	Waktu Kegiatan	Jumlah Tonase	Tonase/Hour	Idle time	Kendala
1.	06/01/2020	MV. Redrock	Bongkar	48 Jam	1.655.167,11 Kgs	34.482,64 Kg/Hours	8 jam	Crane Trouble
2.	10/01/2020	MV. Lognus	Bongkar	50 Jam	2.100.045,00 Kgs	42.000 Kg/Hours	10 Jam	Waiting Cargo
3.	14/01/2020	MV. MP1	Bongkar	45 Jam	1.707.836,06 Kgs	37.951,91 Kg/Hours	5 Jam	Rain
4.	25/01/2020	MV. Sinar Kudus	Bongkar	50 Jam	2.057.380,00 Kgs	41.147,6 Kg/Hours	2 Jam	Waiting Operator
5.	01/02/2020	MV. Noah	Bongkar	47 Jam	1.898.188,01 Kgs	40.386,97 Kg/Hours	10 Jam	Crane Trouble
6.	11/02/2020	MV. Meratus Kendari	Bongkar	44 Jam	1.202.460,00 Kgs	27.328,63 Kg/Hours	7 Jam	Rain
7.	18/02/2020	MV. Nautical Georgina	Bongkar	50 Jam	1.980.360,18 Kgs	39.607,20 Kg/Hours	3 Jam	Late Work

Berdasarkan data tabel 4.1 bahwa di perusahaan PT. Samudera Bahana sering terjadi *idle time* pada saat kegiatan bongkar dimana kendala yang sering terjadi itu adalah *Crane Trouble*.

I. Analisis Faktor Penyebab Terjadinya Idle Time

Berdasarkan data yang telah diuraikan pada bab sebelumnya, dibawah ini penulis akan menganalisis data tersebut sebagai berikut :

Faktor penyebab *idle time* dapat diklasifikasikan menjadi beberapa faktor. Faktor *idle time* diklasifikasikan menjadi tiga, yang pertama faktor kesalahan manusia, kedua karena faktor alam dan yang ketiga karena faktor kendala teknis. Kesalahan manusia diklasifikasikan lagi beberapa faktor antara lain, menunggu kedatangan truk, menunggu kedatangan buruh, dan keterlambatan memulai pekerjaan atau berhenti kerja lebih awal. Kendala teknis diklasifikasikan lagi antara lain, menunggu space kosong pada Gudang, perbaikan karena kerusakan alat, dan perbaikan kerusakan kapal. Faktor alam meliputi hujan dan pasang/surut. Dari beberapa faktor penyebab *idle time* kemungkinan beberapa faktor lebih mendominasi faktor yang lainnya.

1. Menunggu Kedatangan Truk

Menunggu kedatangan truk merupakan kondisi saat kapal Kapal yang sedang melakukan bongkar menunggu truk sebagai sarana pemindahan barang.

2. Menunggu Operator

Menunggu operator merupakan suatu kondisi mengganggu kedatangan operator yang akan mengoperasikan alat untuk kegiatan bongkar.

3. Menunggu Buruh

Menunggu buruh merupakan suatu kondisi keterlambatan buruh sampai ke dermaga untuk melakukan bongkar. Keterlambatan yang terjadi dikarenakan kurangnya kedisiplinan buruh terhadap waktu kerja.

4. Keterlambatan Kerja dan Berhenti Kerja Lebih Awal

Keterlambatan kerja merupakan suatu kondisi keterlambatan memulai pekerjaan bongkar. Sedangkan berhenti kerja lebih awal merupakan suatu kondisi pekerjaan berhenti lebih cepat dari jadwal yang telah ditentukan.

5. Menunggu Gudang

Menunggu Gudang merupakan suatu kondisi menunggu ruang kosong pada gudang untuk meletakkan barang dari kapal. Apabila terjadi kondisi gudang penuh maka barang-barang dari kapal tidak dapat diletakkan pada gudang sehingga kegiatan bongkar tidak akan berjalan sampai gudang mempunyai ruang kosong.

6. Kerusakan Alat

Kerusakan alat merupakan suatu kondisi menunggu perbaikan peralatan yang mengalami kerusakan pada saat melakukan bongkar.

7. Perbaikan Kapal

Perbaikan kapal merupakan suatu kondisi menunggu perbaikan kerusakan pada bagian kapal yang berhubungan langsung dengan kegiatan bongkar.

8. Hujan

Hujan merupakan sebuah kondisi terhentinya pekerjaan disebabkan hujan. Kondisi yang tercatat sebagai *idle time* hanya pada bulan-bulan yang bukan musim penghujan.

9. Pasang atau Surut

Pasang atau surut merupakan kondisi alam disebabkan muka air naik atau turun.

J. Alternatif Pemecahan Masalah

Alternatif pemecahan masalah adalah suatu solusi yang digunakan dalam memecahkan masalah. Untuk itu alternatif pemecahan masalahnya adalah sebagai berikut :

1. Solusi Perbaikan Pelayanan

Faktor penyebab *idle time* yang dapat diperbaiki diantaranya adalah faktor yang terjadi karena kesalahan manusia dan kesalahan teknis, sedangkan faktor alam tidak bisa untuk diperbaiki.

2. Solusi Kerusakan Alat

Apabila crane rusak maka pembongkaran akan berhenti dan menunggu perbaikan. Dengan menunggu perbaikan yang relatif lama ada baiknya menggunakan crane yang disediakan oleh Pelabuhan ciwandan sembari menunggu perbaikan crane milik perusahaan bongkar muat. Solusi yang diperlukan adalah peminjaman alat ke pihak Pelabuhan saat terjadi kerusakan alat milik perusahaan bongkar muat.

3. Solusi Keterlambatan Bekerja/berhenti lebih awal

Solusi pada faktor keterlambatan kerja dan berhenti lebih awal diantaranya adalah perlunya koordinasi yang lebih baik lagi antara perusahaan bongkar muat dengan Pelindo. Selain itu perlu pencatatan yang lebih detail oleh telly sehingga dapat diketahui secara pasti faktor terjadinya keterlambatan memulai kerja dan berhenti kerja lebih awal.

4. Solusi Keterlambatan Karena Menunggu Truk

Solusi dari faktor ini adalah perlu adanya perencanaan siklus truk yang akan melakukan bongkar muat sehingga tidak terjadi

keterlambatan. Solusi yang lain adalah penambahan unit truk sehingga produktivitas pengangkutan lebih besar.

5. Solusi Keterlambatan Karena Menunggu Perbaikan Kapal

Solusi yang diberikan untuk faktor ini adalah, pihak kapal diperlukan membawa kru mekanik yang handal sehingga kerusakan alat bisa lebih cepat diatasi.

6. Solusi Menunggu Ruang kosong pada Gudang

Solusi yang tepat untuk faktor menunggu ruang kosong pada gudang adalah dengan melakukan koordinasi yang baik antara perusahaan bongkar muat dengan Pelindo sebelum kapal melakukan sandar pada dermaga. Pihak perusahaan bongkar muat harus mengetahui jenis barang dan jumlah barang yang dimasukkan ke gudang sebelum kapal sandar, dan Pelindo harus segera menyediakan tempat untuk penumpukan barang sesuai kapasitas yang akan dimasukkan ke gudang. Sehingga pihak Pelindo harus melakukan penjadwalan yang baik agar tidak terjadi keterlambatan.

7. Solusi Menunggu Keterlambatan Buruh dan Operator

Keterlambatan buruh dan operator disebabkan karena kurangnya kedisiplinan. Walaupun *idle time* yang ditimbulkan karena faktor ini relatif lebih kecil dari faktor yang lainnya tetapi perlu adanya suatu upaya untuk meminimalkan bahkan menghilangkan faktor ini. Solusi untuk faktor ini adalah menegur secara lisan maupun Tindakan untuk para buruh atau operator yang sering melakukan keterlambatan. Sehingga diharapkan dengan teguran faktor keterlambatan ini dapat diminimalkan.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan uraian-uraian yang terdapat pada bab-bab sebelumnya dan penelitian yang dilakukan oleh penulis selama melaksanakan prada di PT. Samudera Bahana maka penulis memberikan kesimpulan bahwa faktor-faktor penyebab *idle time* pada Pelabuhan Ciwandan diantaranya adalah menunggu kedatangan truk, menunggu kedatangan operator, menunggu kedatangan buruh, keterlambatan kerja dan berhenti kerja lebih awal, menunggu gudang, kerusakan alat, perbaikan kapal, hujan, dan pasang/surut.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan yang diberikan di atas mengenai faktor penyebab terjadinya *idle time* maka penulis memberikan saran untuk adanya upaya peningkatan kedisiplinan pekerja sehingga keterlambatan yang terjadi seperti buruh dan operator dapat diminimalisir, melaksanakan pengecekan alat bongkar secara rutin sehingga faktor yang terjadi karena kerusakan alat dapat dikurangi.

DAFTAR PUSTAKA

- Budiyantoeko. 2007. *Manajemen Bisnis Pelabuhan*. Surabaya
PT.APE Publishing.
- DR. D.A Lasse, S.H., DRS., MM. 2012. *Manajemen Muatan*. PT
Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Depdikbud. 1995. *Pengertian Optimalisasi*. [online].
http://www.hermans.org/agents2/ch3_1_2.htm (Diakses tanggal 10
November 2020)
- Peraturan Pemerintah, No. 60 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Dan
Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Pelabuhan.
- Peraturan Pemerintah No.61 Tahun 2009. Tentang Kepelabuhanan.
- Peraturan Pemerintah No.152 Tahun 2016. Tentang Penyelenggaraan Dan
Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal.
- Poerwardaminta, W.J.S. 1997. *Pengertian Optimalisasi*. Jakarta. Kamus
Bahasa Indonesia.
- Sons: Wiley, John: Rao, S, Singiseru. 2009. *Pengertian Optimalisasi*. [online].
<http://thesis.binus.ac.id/doc/Bab2/2012-1-00531-MTIF%202.pdf>
Diakses pada tanggal 10 November 2020
- Triatmodjo. 2010. *Kinerja Pelabuhan*. Yogyakarta: Beta Offset.
- Undang-Undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
- UU Republik Indonesia No.17 Tahun 2006 Tentang Kepabeanaan.

Winardi. 1999. *Pengertian Optimalisasi*. [online].

<http://digilib.unila.ac.id/315/10/BAB%20II.pdf> (Diakses pada tanggal
10 November 2020)

RIWAYAT HIDUP PENULIS



NUR PUTRI MELANIA, lahir pada tanggal 19 Januari 2000 di Makassar, Provinsi Sulawesi Selatan. Merupakan Putri Pertama dari dua bersaudara dari pasangan Bapak Makmur dan Ibu Marwah. Penulis memasuki jenjang pendidikan Sekolah Dasar (SD) di SD Negeri 5 Hasanuddin (2005) dan menamatkan Pendidikan Sekolah Dasar (SD) pada tahun 2011 serta menyelesaikan pendidikan lanjutan tingkat pertama di SMP Negeri 5 Mandai (2011-2014). Setelah Lulus Sekolah Menengah atas di SMA Negeri 1 Maros (2014-2017) penulis melanjutkan pendidikannya di Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Makassar.

Pada tahun 2017, tepatnya bulan Agustus 2017, penulis mulai mengikuti Diklat Diploma IV di Badan Pendidikan dan Pelatihan Perhubungan Laut, PIP Makassar (2017-2021) dan mengambil jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.

Pada semester V dan VI penulis melaksanakan Praktek Darat (Prada) di PT. Maritim Indo Trans dari bulan Juli 2019 sampai dengan bulan Januari 2020 dan di PT. Samudera Bahana dari bulan Januari 2020 sampai dengan bulan Juli 2020. Setelah itu penulis kembali ke kampus PIP Makassar untuk melanjutkan pendidikan pada semester VII dan VIII hingga skripsi ini diujikan.

Pada tahun 2021 penulis telah menyelesaikan Pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.