

**ANALISIS PELAKSANAAN KEGIATAN BONGKAR MUAT
BARANG OLEH PT. SAMUDERA BAHANA DI PELINDO II
CABANG BANTEN**



**NURUL AULIA
NIT : 17.43.032
KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN**

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

**ANALISIS PELAKSANAAN KEGIATAN BONGKAR MUAT BARANG
OLEH PT. SAMUDERA BAHANA DI PELINDO II CABANG BANTEN**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program Pendidikan

Diploma IV Pelayaran

Program Studi KALK

Disusun dan diajukan oleh

NURUL AULIA

NIT.17.43.032

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

SKRIPSI

**ANALISIS PELAKSANAAN KEGIATAN BONGKAR
MUAT BARANG OLEH PT. SAMUDERA BAHANA
DI PELINDO II CABANG BANTEN**

Disusun dan Diajukan oleh:

NURUL AULIA

NIT. 17.43.032

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada tanggal 03 Juni 2021



Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II

Jumriani, S.E., M.Adm.S.D.A.
NIP. 19731201 199803 2 008

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

Mengetahui:

a.n. Direktur
Politeknik 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 jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhan pada Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, Dengan judul skripsi :

“ Analisis Pelaksanaan Kegiatan Bongkar Muat Barang Oleh PT. Samudera Bahana di Pelindo II Cabang Banten ”

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

1. Bapak Capt. Sukirno, M.M.Tr.,M.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 Jumriani, SE., M.Adm.S.D.A. selaku Dosen Pembimbing I.
5. Bapak Drs. Laode Hibay Umar, M.Si selaku Dosen Pembimbing II.
6. Seluruh staff Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhan (KALK).

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

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

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

Terimakasih

Wassalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatu.

Makassar, 03 Juni 2021



NURUL AULIA

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : Nurul Aulia

NIT : 17.43.032

Program Studi : KALK

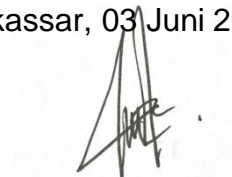
Menyatakan Bahwa Skripsi dengan judul:

ANALISIS PELAKSANAAN KEGIATAN BONGKAR MUAT BARANG OLEH PT. SAMUDERA BAHANA DI PELINDO II CABANG BANTEN

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

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

Makassar, 03 Juni 2021



Nurul Aulia

NIT : 17.43.032

ABSTRAK

NURUL AULIA, Analisis Pelaksanaan Bongkar Muat Barang Oleh PT.Samudera Bahana di Pelindo II Cabang Banten. (Dibimbing oleh Jumriani dan Laode Hibay Umar).

Proses pelaksanaan bongkar muat merupakan kegiatan memindahkan barang dari dan ke kapal di suatu pelabuhan. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui proses kegiatan bongkar muat dan hambatan-hambatan yang dihadapi selama proses bongkar muat di Pelabuhan.

Penelitian ini dilaksanakan di perusahaan bongkar muat PT.Samudera Bahana di Pelindo II Cabang Banten. Tipe penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Data Primer dibagi atas teknik pengamatan, dan teknik wawancara, cara pengumpulan data dengan mengumpulkan pedoman wawancara berupa pertanyaan yang akan diajukan kepada pihak yang terkait.

Hasil yang diperoleh dari penelitian ini menunjukkan bahwa pelaksanaan bongkar muat barang yang dilakukan oleh PT.Samudera Bahana yaitu kegiatan *Stevedoring*, *Cargodoring* dan *Receiving/Delivery* belum berjalan optimal, karena masih banyak hambatan yang dihadapi seperti *Waiting Time* yang disebabkan karena kerusakan alat dan *waiting truck*.

Kata Kunci : Bongkar, Muat, Hambatan

ABSTRACT

NURUL AULIA, Analysis of the Implementation of Loading and Discharging of Goods by PT. Samudera Bahana at Pelindo II Banten. (Supervised by Jumriani and Laode Hibay Umar).

Loading and discharging process are activities of moving goods from and to ships in a port. The purpose of this research are to determine the process of loading and discharging activities and the obstacles faced during the loading and discharging process in the port.

This research was carried out at the loading and discharging company PT. Samudera Bahana in Pelindo II Banten. This type of research using qualitative methods. Primary data is divided into observation techniques and interview techniques, data collecting methods are by collecting interview guidelines in the form of questions to be asked to related parties.

The results obtained from this research indicate that the implementation of loading and discharging of goods carried out by PT Samudera Bahana, such as Stevedoring, Cargodoring and Receiving / Delivery activities have not been optimal, because there are several obstacles faced such as Waiting Time caused by damage of the equipment and waiting trucks.

Keywords: Loading, Discharging, Obstacles

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	xi
DAFTAR TABEL	xii
BAB I. PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	2
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian	3
BAB II. TINJAUAN PUSTAKA	
A. Operasi Bongkar Muat	4
B. Penyelenggaraan Kegiatan Bongkar Muat di Pelabuhan	9
C. Hubungan Perusahaan Bongkar Muat (PBM) dengan Buruh TKBM	10
D. Fungsi Perusahaan Bongkar Muat (PBM) di Pelabuhan	12
E. Ruang Lingkup Kegiatan Bongkar Muat Barang di Pelabuhan	13
F. Batas Tanggung Jawab Perusahaan Bongkar Muat (PBM) di Pelabuhan	16
G. Kerangka Pikir	21
H. Hipotesis	21

BAB III. METODE PENELITIAN	
A. Jenis, Desain, dan Variabel Penelitian	22
B. Definisi Operasional Variabel	22
C. Populasi dan Sampel Penelitian	22
D. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian	23
E. Teknik Analisis Data	23
BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
A. Gambaran Umum PT. Samudera Bahana	25
B. Struktur Organisasi	26
C. Pelaksanaan Bongkar Muat pada PT. Samudera Bahana Di Pelindo II Cabang Banten	28
D. Tarif Bongkar Muat	39
E. Hambatan-Hambatan dalam Proses Bongkar Muat yang Dilakukan Oleh PT. Samudera Bahana di Pelindo II Cabang Banten	42
BAB V. SIMPULAN DAN SARAN	
A. Simpulan	47
B. Saran	48
DAFTAR PUSTAKA	xiii
RIWAYAT HIDUP	xiv

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
2.1 Rantai Operasi Bongkar Muat	7
2.2 Aliran Barang dari Kapal	8
2.3 Kerangka Pikir	21
4.1 Struktur Organisasi	27
4.2 Flowchart kegiatan di Pelabuhan Muat	38
4.3 Flowchart kegiatan di Pelabuhan Bongkar	39

DAFTAR TABEL

	Halaman
4.1 Rekapitan Kegiatan PBM PT. Samudera Bahana	36
4.2 List Peralatan PBM PT. Samudera Bahana	44

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 ditumbuh-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.

Perusahaan Bongkar Muat adalah Badan Hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk menyelenggarakan dan mengusahakan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal. Adapun tenaga kerja bongkar muat (TKBM) adalah sebuah tenaga kerja yang terdaftar pada pelabuhan setempat yang melakukan pekerjaan bongkar muat di pelabuhan. Penyedia jasa bongkar muat adalah perusahaan yang melakukan kegiatan bongkar muat (*stevedoring, cargodoring, dan receiving/delivery*) dengan menggunakan TKBM peralatan bongkar muat.

PT. Samudera Bahana Cabang Cilegon, Banten merupakan perusahaan khusus bongkar muat kapal berdasarkan izin dari Dirjen Perhubungan Laut no C-86.HT.03.02Th.2002 pada tanggal 30 Januari 2002 yang melayani ekspor impor dari seluruh kawasan Banten yang mempunyai pengalaman dalam bidang bongkar muat kapal. PT. Samudera Bahana Cabang Cilegon, 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 Cabang Cilegon, Banten bila kapalnya beroperasi di wilayah Indonesia.

Mengingat kegiatan usaha PBM meliputi kegiatan pembongkaran dan pemuatan barang dari dan ke kapal pengangkut, maka pada prinsipnya kegiatan PBM ini merupakan salah satu mata rantai dari kegiatan pengangkutan barang melalui laut. Dimana barang yang akan diangkut ke kapal memerlukan pembongkaran untuk dipindahkan baik dari gudang Lini I maupun langsung dari alat angkutnya. Demikian halnya dengan barang yang akan diturunkan dari kapal juga memerlukan pembongkaran dan dipindahkan ke gudang Lini I maupun langsung ke alat angkutan berikutnya.

Peranan perusahaan bongkar muat barang PT. Samudera Bahana yang rangkaian kegiatannya meliputi pekerjaan *stevedoring*, *cargodoring* dan *receiving/delivery* dapat menunjang pembangunan ekonomi dan meningkatkan pelayanan kepada masyarakat demi kelancaran dan keamanan lalu lintas barang di pelabuhan. Berdasarkan uraian tersebut, penulis tertarik untuk menyajikan objek penulisan skripsi ini dengan judul:

“ANALISIS PELAKSANAAN BONGKAR MUAT BARANG OLEH PT. SAMUDERA BAHANA DI PELINDO II CABANG BANTEN”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan alasan latar belakang di atas, maka penulis merumuskan permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimana pelaksanaan bongkar muat barang yang dilakukan PT. Samudera Bahana di Pelindo II Cabang Banten?
2. Hambatan-hambatan apa yang dihadapi PT. Samudera Bahana dalam pelaksanaan bongkar muat barang di Pelindo II Cabang Banten?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian skripsi ini adalah:

1. Untuk mengetahui pelaksanaan bongkar muat barang yang dilakukan PT. Samudera Bahana di Pelindo II Cabang Banten.
2. Untuk mengetahui hambatan-hambatan yang dihadapi PT. Samudera Bahana dalam pelaksanaan bongkar muat barang di Pelindo II Cabang Banten.

D. Manfaat Penelitian

Nilai yang terkandung dari suatu penelitian tidak terlepas dari besarnya manfaat yang akan diperoleh dari penelitian itu. Dengan adanya penelitian ini manfaat yang akan penulis rumuskan adalah sebagai berikut:

1. Secara teoritis

Sebagai bahan pengetahuan atau pembelajaran khususnya bidang studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut & Kepelabuhanan (KALK) khususnya pada bidang pelaksanaan bongkar muat barang.

2. Secara praktis

- a. Bagi lembaga

Sebagai referensi kepada pembaca tentang pelaksanaan bongkar muat barang di pelabuhan.

- b. Bagi perusahaan

Dapat menjadi pertimbangan yang bermanfaat dalam mengambil kebijakan manajemen dan sebagai bahan referensi dalam kegiatan bongkar muat barang.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Operasi Bongkar Muat

1. Tolok ukur

Ukuran-ukuran tonase, kecepatan dan waktu operasi bongkar muat (*time and motion measurement*) merupakan indikator penting untuk mengukur tingkat efisiensi kegiatan operasi. Untuk pelabuhan-pelabuhan internasional digunakan empat macam indikator operasi bongkar muat muatan umum, yakni:

a. Arus barang (*Output*)

Tolok ukur arus barang adalah jumlah tonase barang muatan yang dibongkar dan dimuat di suatu terminal selama kurun waktu tertentu.

Indikator arus barang dibedakan dalam tiga macam ukuran yakni :

- 1) *Berth Output* atau *Throughput* dihitung dengan menjumlahkan tonase barang yang datang dari kapal atau tongkang menuju ke *consignee* dengan atau tanpa melalui gudang/lapangan dan sebaliknya dari *shipper* menuju ke kapal atau tongkang dengan atau tanpa melalui gudang/lapangan.
- 2) *Ship Output* dihitung untuk mengukur kecepatan bongkar-muat dalam ton dikaitkan dengan waktu pelayanan kapal.
- 3) *Gang Output* atau *Labour output* dihitung untuk mengukur tonase bongkar-muat yang dikerjakan satu gang dalam satu jam kerja

b. Waktu pelayanan (*Service time*)

Waktu kapal di pelabuhan (*Ship Turnround Time* atau *Ship's Time in Port*) dihitung sejak kapal memanfaatkan fasilitas

perairan labuh jangkar di mana kapal tercatat sudah tiba di pelabuhan setempat atau ketika pandu sudah berada di atas kapal sampai dengan berangkat meninggalkan pelabuhan di saat pandu melepaskan keberangkatan kapal yang bersangkutan.

c. Rasio pemakaian fasilitas dermaga

Tolok ukur intensivitas pemakaian fasilitas dermaga meliputi tambatan (kade), gudang, dan lapangan yang masing-masing dinyatakan dengan :

1) *Berth Occupancy Ratio* (BOR)

Rasio pemakaian dermaga (BOR) adalah ukuran proporsi panjang dermaga terpakai terhadap panjang dermaga tersedia dalam satu satuan waktu.

$$\text{BOR} = \frac{\text{Total waktu dermaga terpakai}}{\text{Total waktu dermaga tersedia}} \times 100\%$$

2) *Shed Occupancy Ratio* (SOR)

Rasio pemakaian gudang (SOR) adalah ukuran proporsi kapasitas terpakai gudang terhadap kapasitas gudang (*holding capacity*) tersedia dalam satu satuan waktu.

$$\text{SOR} = \frac{\text{Total tonase barang di gudang}}{\text{Holding capacity gudang}} \times 100\%$$

3) *Yard Occupancy Ratio* (YOR)

Rasio pemakaian lapangan (YOR) adalah ukuran proporsi kapasitas (*Holding Capacity*) lapangan terpakai terhadap kapasitas lapangan tersedia dalam satu satuan waktu.

$$\text{YOR} = \frac{\text{Total tonase barang di lapangan}}{\text{Holding capacity lapangan}} \times 100\%$$

d. Biaya bongkar muat barang (*Cost per Ton Handled*)

Biaya bongkar muat barang di pelabuhan terdiri dari dua komponen yakni :

1) Biaya Tetap (*Fixed Cost*), adalah biaya yang bebas dari *output*, rasio pemakaian dermaga (BOR), atau utilisasi fasilitas, dalam arti tetap dibayarkan tanpa terpengaruh tonase bongkar muat.

Meliputi biaya modal konstruksi dermaga, gudang, dan kantor, biaya pegawai, dan biaya pengadaan serta perawatan *preventive* alat.

2) Biaya Variabel (*Variable Cost*), secara langsung berhubungan positif dengan volume atau tonase bongkar muat barang, dalam arti biaya mengalami kenaikan apabila ada peningkatan tonase bongkar muat.

Meliputi upah pekerja tidak tetap, insentif dan bonus, biaya bahan bakar dan minyak lumas alat mekanis, dan perawatan *corrective* berupa perbaikan alat.

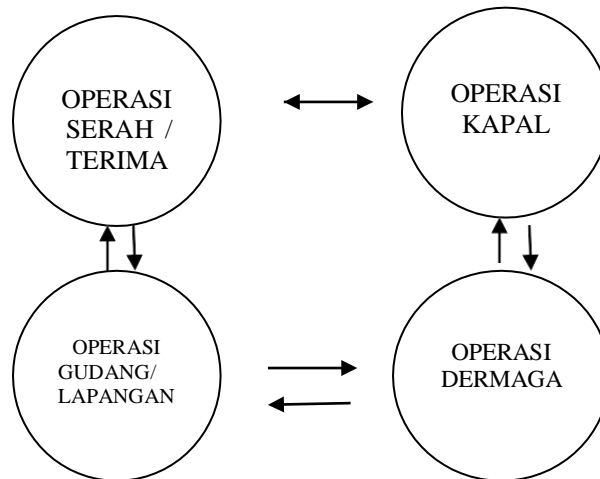
Empat indikator tersebut berhubungan erat satu sama lain, saling mempengaruhi, dan membentuk satu sistem.

2. Operasi Kapal

Operasi kapal mendapat keutamaan karena aktivitas bongkar atau muat dari dan ke kapal merupakan mata rantai kendali terhadap seluruh aktivitas lain. Kecepatan maupun volume bongkar muat ditentukan operasi kapal.

Operasi kapal menjadi awal dan sekaligus sebagai akhir operasi di dermaga. Untuk aktivitas bongkar, barang mengalir dari kapal menuju dermaga atau ke tongkang. Dari dermaga selanjutnya sebagian ke gudang dan sebagian lagi ke truk atau ke gerbong kereta api. Barang yang ditempatkan di gudang atau lapangan diambil pemilik.

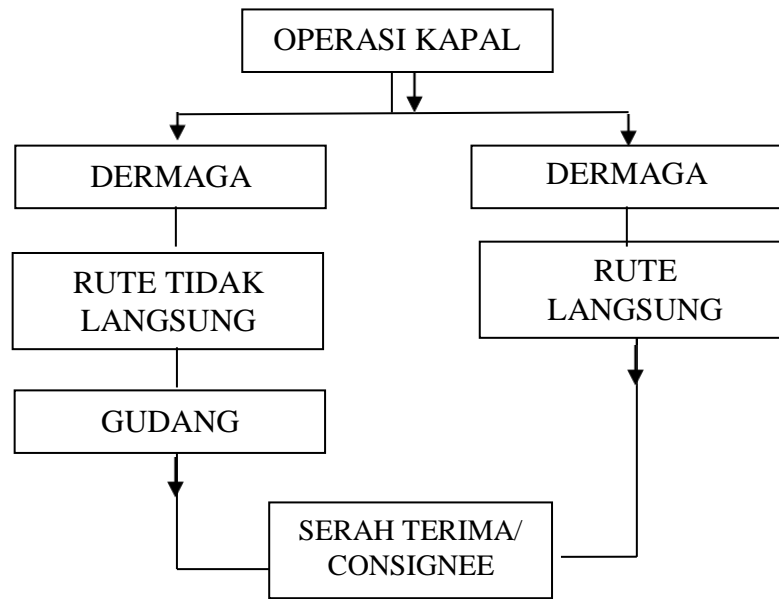
Aliran barang dalam aktivitas muat, berawal dari pengirim menyerahkan barang ke gudang atau langsung ke kapal. Pada tahap berikutnya barang yang disimpan di gudang atau di lapangan dipindahkan ke dermaga untuk dikapalkan.



Gambar 2.1 Rantai Operasi Bongkar Muat

3. Operasi Dermaga

Output dari operasi kapal berupa aliran barang muatan bongkar ke arah tujuan akhir yakni penyerahan kepada *consignee* melalui operasi penyerahan barang (*Delivery operation*). Penyerahan barang kiriman dapat berlangsung di gudang atau lapangan penumpukan dan dermaga sesuai aliran barang yang bersangkutan. Penyerahan barang melalui rute tidak langsung (*Indirect delivery*) artinya barang bongkar melalui rute gudang atau lapangan sedangkan penyerahan barang melalui rute langsung (*Direct delivery*) artinya barang diserahkan langsung ke alat angkutan darat yang disediakan oleh *consignee* untuk menerima barang di dermaga



Gambar 2.2 Aliran Barang dari Kapal

Aktivitas manajerial dalam operasi transfer dermaga terutama tertuju pada fungsi-fungsi perencanaan (*planning*) dan pengawasan (*supervision*). Perencanaan dimulai dengan mendapatkan informasi tentang total tonase bongkar muat, barang muatan rute langsung dan rute tidak langsung. Setelah mengetahui pelayanan terhadap muatan tidak langsung, selanjutnya dapat ditentukan sumber daya apa dibutuhkan untuk operasi dermaga tersebut, terdiri dari ruang (*space*) gudang atau lapangan, alat angkat-angkut (*forklift*), dan tenaga kerja bongkar muat (TKBM) dalam satuan Gang.

4. Operasi Gudang dan Lapangan

Muatan yang dipindahkan melalui rute tidak langsung memerlukan fasilitas gudang tertutup (*transit shed*) atau gudang terbuka (*open storage*). Fasilitas gudang berfungsi menerima, menyimpan, dan mengeluarkan barang, baik barang muat (*export*) maupun barang bongkar (*import*). Konstruksi gudang tertutup terdiri dari bangunan beratap dan berdinding sehingga barang terhindar dari panas sinar matahari dan hujan. Sedangkan lapangan

penumpukan adalah ruang di udara terbuka dengan atau tanpa pagar pembatas.

B. Penyelenggaraan Kegiatan Bongkar Muat Barang di Pelabuhan

1. Pengertian Bongkar Muat Barang

Menurut Dirk Koleangan (2008:35), pengertian kegiatan Bongkar Muat adalah sebagai berikut: Kegiatan Bongkar Muat adalah kegiatan memindahkan barang-barang dari alat angkut darat, dan untuk melaksanakan kegiatan pemindahan muatan tersebut dibutuhkan tersedianya fasilitas atau peralatan yang memadai dalam suatu cara atau prosedur pelayanan.

Menurut F.D.C. Sudjarmiko (1993:348) : Bongkar Muat adalah pemindahan muatan dari dan ke atas kapal untuk ditimbun ke dalam atau langsung diangkut ke tempat pemilik barang dengan melalui dermaga pelabuhan dengan mempergunakan alat pelengkap bongkar muat, baik yang berada di dermaga maupun yang berada di kapal itu sendiri. Sedangkan menurut Subandi (1989:27) yaitu: "Bongkar muat adalah sebuah rangkaian kegiatan perusahaan terminal untuk melaksanakan pemuatan atau pembongkaran dari dan ke atas kapal" pengertian Bongkar- Muat menurut Amir M.S (1999:105) : Pekerjaan membongkar barang dari atas dek atau palka dan menempatkannya ke atas dermaga (kade) atau ke dalam tongkang atau kebalikannya, memuat dari atas dermaga atau dalam tongkang dan menempatkannya ke atas dek atau ke dalam palka dengan menggunakan derek kapal.

2. Pengertian Perusahaan Bongkar Muat (PBM)

Perusahaan Bongkar Muat (PBM) adalah Perusahaan yang berbadan hukum yang melakukan kegiatan bongkar muat barang dari dan atau ke kapal meliputi kegiatan pembongkaran barang dari palka kapal ke atas dermaga di lambung kapal atau sebaliknya (*stevedoring*), kegiatan pemindahan barang dari dermaga di

lambung kapal ke gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya (*cargodoring*) dan kegiatan pengambilan barang dari gudang/lapangan di bawa ke atas truck atau sebaliknya (*receiving/delivery*).

3. Pengertian Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM)

Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) adalah sebuah tenaga kerja yang terdaftar pada pelabuhan setempat yang melakukan pekerjaan bongkar muat di pelabuhan. Penyedia jasa bongkar muat adalah perusahaan yang melakukan kegiatan bongkar muat (*stevedoring, cargodoring, dan receiving/delivery*) dengan menggunakan TKBM peralatan bongkar muat.

Menurut Keputusan Menteri No.35 Tahun 2007 Tentang pedoman perhitungan tarif pelayanan jasa bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan. Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) adalah semua tenaga kerja yang terdaftar pada pelabuhan setempat yang melakukan pekerjaan bongkar muat di pelabuhan. Para tenaga kerja bongkar muat juga memiliki suatu organisasi yang dinamai dengan serikat pekerja atau buruh. Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) adalah organisasi yang dibentuk dari, oleh dan untuk pekerja atau buruh bongkar muat baik di perusahaan maupun diluar perusahaan, yang bersifat bebas, terbuka, mandiri, demokratis, dan bertanggung jawab guna memperjuangkan, membela serta melindungi hak dan kepentingan pekerja atau buruh serta meningkatkan kesejahteraan pekerja atau buruh dan keluarganya.

C. Hubungan Perusahaan Bongkar Muat (PBM) dengan buruh TKBM

Untuk membongkar barang dibutuhkan buruh. Buruh berada di bawah Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia (APBMI). Yang menyediakan buruh adalah koperasi. Buruh tersebut kemudian dipinjamkan kepada APBMI. Selanjutnya APBMI lah yang memberikan

pekerjaan kepada buruh-buruh tersebut. Sehingga dengan kata lain, yang mengatur buruh untuk bekerja adalah APBMI.

Kewajiban Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) :

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

Faktor-faktor yang berkaitan dengan TKBM dalam kegiatan bongkar muat :

1. Kualitas buruh dan operator alat bongkar muat
2. Tingkat pemakaian buruh setiap gang di kapal dan di dermaga disesuaikan dengan jenis muatan
3. Peralatan yang digunakan serta jenis muatan menjadi acuan dalam menentukan jumlah pekerja yang digunakan
4. Pengawasan yang ketat terhadap pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang

Biaya ekstra gang atau pemakaian tambahan regu TKBM untuk melaksanakan pekerjaan diluar kegiatan *stevedore, cargodoring dan receiving/delivery* adalah seluruhnya menjadi beban pihak yang meminta atau yang berkepentingan.

Apabila terjadi kerusakan atas peralatan bongkar muat dan bangunan kapal yang disebabkan kelalaian pihak pekerja, maka klaim yang dilengkapi berita acara kerusakan diajukan pihak kapal kepada TKBM melalui perusahaan bongkar muat.

Pihak kapal sesuai dengan ketentuan *ISPS Code* maka berhak menolak setiap pekerja/TKBM yang naik ke kapal tanpa adanya tanda pengenal/seragam termasuk orang-orang yang dianggap membahayakan keselamatan serta keamanan kapal dan muatannya.

D. Fungsi Perusahaan Bongkar Muat (PBM) di Pelabuhan

Penyelenggaraan kegiatan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan, secara khusus diatur dalam peraturan Menteri Perhubungan No. PM 152 Tahun 2016 tentang penyelenggaraan dan pengusahaan bongkar muat barang dari dan ke kapal. Dalam hal mana Pasal 2 Keputusan tersebut menetapkan :

1. kegiatan usaha bongkar muat barang merupakan kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang meliputi kegiatan :
 - a. *Stevedoring*
 - b. *Cargodoring*
 - c. *Receiving/delivery*
2. kegiatan usaha bongkar muat barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh badan usaha yang didirikan khusus untuk bongkar muat barang di pelabuhan dan wajib memiliki izin usaha.

Berdasarkan ketentuan di atas, dapat diketahui bahwa perusahaan pelayaran (pengangkut) yang menyelenggarakan pengangkutan barang melalui laut dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya tidak diperbolehkan melakukan kegiatan bongkar muat barang angkutannya sendiri, akan tetapi kegiatan bongkar muat barang angkutannya sendiri harus diserahkan pelaksanaannya kepada pihak lain atau perusahaan lain yang bergerak di bidang bongkar muat barang di pelabuhan yaitu PBM. Dengan demikian pada prinsipnya kedudukan PBM terpisah dengan perusahaan pelayaran (pengangkut), sehingga fungsinya pun berbeda dengan pengangkut.

Perusahaan Pelayaran dalam kedudukannya sebagai pengangkut dalam menyelenggarakan pengangkutan barang melalui laut berfungsi untuk meningkatkan kegunaan dan nilai barang yang diangkut, dalam arti bahwa adanya kegiatan pengangkutan barang tersebut dituntut untuk mampu meningkatkan kegunaan dan nilai barang pada saat sebelum dan sesudah dilakukannya pengangkutan barang yang bersangkutan. Sedangkan fungsi PBM dalam kedudukannya sebagai mata rantai kegiatan pengangkutan barang melalui laut. Kegiatan usaha bongkar muat barang merupakan kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang meliputi kegiatan *Stevedoring*, *Cargodoring* maupun *Receiving/Delivery*.

Dengan demikian dalam melakukan fungsinya untuk memindahkan barang angkutan, PBM dapat melakukan kegiatan pemindahan barang angkutan dari dan ke kapal baik dari gudang Lini I yang berada di pelabuhan maupun pemindahan barang angkutan secara langsung dari dan ke alat angkutan darat.

E. Ruang Lingkup Kegiatan Bongkar Muat Barang di Pelabuhan

Sebagaimana telah diterangkan di atas, bahwa fungsi PBM adalah memindahkan barang angkutan dari dan ke kapal baik dari dan ke Gudang Lini I maupun langsung ke alat angkutan. Dalam hal mana, kegiatan pemindahan barang tersebut terdiri dari kegiatan *Stevedoring*, *Cargodoring* maupun *Receiving/Delivery*.

Ruang lingkup kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan meliputi:

1. Kegiatan *Stevedoring* yaitu kegiatan jasa pelayanan membongkar dari/kekapal, dermaga, tongkang, truk atau memuat dari/ke dermaga. Tongkang, truk ke/dalam palka kapal dengan menggunakan Derek kapal.

2. Kegiatan *Cargodoring*, yaitu kegiatan jasa pelayanan yang berupa pekerjaan mengeluarkan sling (*extackle*) dari lambung kapal di atas dermaga, ke dan menyusun di dalam gudang Lini I atau lapangan penumpukan barang atau sebaliknya.
3. Kegiatan *Receiving /Delivery* , yaitu kegiatan jasa pelayanan yang berupa pekerjaan mengambil dari timbunan barang/tempat penumpukan barang di gudang lini I atau lapangan penumpukan barang dan menyerahkan barang sampai tersusun di atas kendaraan atau alat angkut secara rapat dipintu darat lapangan penumpukan barang atau sebaliknya.

Berdasarkan jenis kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan tersebut , dapat diketahui bahwa pada hakekatnya ruang lingkup kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan terdiri dari 3 bentuk kegiatan pemindahan barang dari dan ke kapal. Mengingat dari ketiga kegiatan pemindahan barang di pelabuhan tersebut tidak memungkinkan untuk dilakukan secara bersamaan waktunya. Maka telah diatur jadwal kegiatan bongkar muat barang sebagai berikut :

- a. Shift I : pukul 08.00-16.00
- b. Shift II : pukul 16.00-24.00
- c. Shift III : pukul 24.00-08.00

Jumlah satu regu kerja ditentukan sebagai berikut:

1. Bongkar muat non-mekanis (*labour intensive*)
 - a) *Stevedoring* 9 orang
 1. Kepala regu kerja 1 orang
 2. Anggota 8 orang
 - b) *Cargodoring* 24 orang
 1. Kepala regu kerja 2 orang
 2. Anggota 22 orang
 - c) *Receiving/delivery* 12 orang
 1. Kepala regu kerja 1 orang
 2. Anggota 11 orang

2. Bongkar muat dengan menggunakan alat-alat mekanik (*semi labour intensive*) Untuk barang tanpa palet

- a) *Stevedoring* 9 orang
 - 1. Kepala regu kerja 1 orang
 - 2. Anggota 8 orang
- b) *Cargodoring* 12 orang
 - 1. Kepala regu kerja 1 orang
 - 2. Anggota 11 orang
- c) *Receiving/delivery* 6 orang
 - 1. Kepala regu kerja 1 orang
 - 2. Anggota 5 orang

3. Untuk barang palletisasi

- a) *Stevedoring* 12 orang
 - 1. Kepala regu kerja 1 orang
 - 2. Anggota 8 orang
- b) *Cargodoring* 6 orang
 - 1. Kepala regu kerja 1 orang
 - 2. Anggota 5 orang
- c) *Receiving/delivery* 6 orang
 - 1. Kepala regu kerja 1 orang
 - 2. Anggota 5 orang

Dengan adanya pembagian giliran kerja (*shift*) dalam kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan tersebut, menunjukkan adanya upaya pemerintah (Kementerian Perhubungan) dalam rangka meningkatkan efisiensi dan efektifitas penyelenggaraan bongkar muat barang di pelabuhan, disamping untuk lebih meningkatkan pelayanan kepada para pemakai jasa bongkar muat barang. Dengan meningkatkan efisiensi dan efektifitas serta pelayanan kegiatan bongkar muat barang tersebut, maka kemungkinan mampu meningkatkan kelancaran arus barang dan keamanan lalu lintas di pelabuhan.

Sesuai dengan penetapan jadwal kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan berikut sasarannya yang telah ditetapkan oleh Pemerintah tersebut, menunjukkan bahwa sesuai dengan jenis kegiatan bongkar muat barang memungkinkan dalam pelaksanaannya dikerjakan oleh tiga buah PBM, yaitu PBM yang hanya bergerak di bidang *Stevedoring*, PBM yang bergerak dibidang *Cargodoring*, atau PBM yang bidang usahanya hanya menangani kegiatan usaha pelayanan jasa *Receiving/Delivery* saja.

Dengan adanya pembagian kegiatan bidang usaha bongkar muat barang angkutan di pelabuhan tersebut, merupakan peluang bagi berkembangnya kesempatan berusaha bagi para investor yang berminat untuk menanamkan modal usahanya di sektor kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan. Disisi lain, spesialisasi penanganan bidang kegiatan bongkar muat barang tersebut juga memberikan peluang kesempatan yang lebih luas. Namun demikian, bagi PBM yang memiliki kemampuan permodalan yang cukup memadai, tidak menutup kemungkinan untuk menangani semua jenis kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan.

F. Batas Tanggung Jawab Perusahaan Bongkar Muat (PBM) Di Pelabuhan

Mengingat kegiatan bongkar muat barang merupakan mata rantai dari kegiatan pengangkutan barang melalui laut, sehingga dalam penyelenggaraannya tidak dapat dilepaskan dari Pelindo, EMKL, maupun Pengangkut. Oleh karenanya dalam menguraikan batas tanggung jawab PBM ini perlu diketahui mengenai batas tanggung jawab PT.Pelindo, EMKL, maupun Pengangkut.

1. Batas Tanggung jawab PT.Pelindo II Ciwandan Cabang Banten

Pelindo adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang diberi wewenang untuk menyelenggarakan perusahaan pelabuhan–pelabuhan. Dapat diketahui bahwa tugas Pelindo meliputi :

- a. Menyiapkan rencana bongkar muat dan pelayaran kapal.

- b. Menyelesaikan prosedur administrasi pemakaian fasilitas pelabuhan
- c. Mempersiapkan dan mengarahkan peralatan, tenaga kerja pelaksana serta melaksanakan pelayanan
- d. Untuk keselamatan barang, mengatur penggunaan dan ketertiban ruangan di tempat penumpukan barang yang ada di pelabuhan
- e. Meneliti kebenaran jumlah, ukuran dan jenis barang yang dibongkar/dimuat serta ketepatan waktu penggunaan fasilitas pelabuhan.
- f. Memungut dan menerima uang pemakaian jasa pelabuhan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Dengan tugas tersebut, maka batas tanggung jawab Pelindo adalah sebagai berikut :

- a) Tersedianya fasilitas pelabuhan, meliputi fasilitas labuh/tambat kapal dan fasilitas tempat penumpukan barang angkutan laut.
- b) Terlaksananya pelayanan jasa pelabuhan, meliputi pelayanan pengeluaran barang atas dasar bukti pembayaran uang penumpukan dan uang dermaga berikut surat jalan dari PBM, serta pelayanan pungutan maupun penerimaan uang pemakaian jasa pelabuhan.
- c) Keselamatan barang angkutan sesuai dengan kondisi pada saat serah terima barang.

2. Batas Tanggung Jawab EMKL

Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) adalah perusahaan yang tugasnya melakukan pengurusan dokumen-dokumen dan pekerjaan yang menyangkut menerima / menyerahkan muatan yang diangkut melalui laut untuk diserahkan kepada/diterima dari perusahaan pelayaran untuk kepentingan pemilik barang

Berdasarkan tugas EMKL tersebut, maka batas tanggung jawab EMKL meliputi :

- a. terselesaikannya pengurusan dokumen-dokumen angkutan laut, yang meliputi dokumen ekspor dan impor.
- b. terlaksananya penyelesaian kewajiban kepada Pelindo melalui PBM berdasarkan *Delivery Order (DO)* yang ada.
- c. terlaksananya pengangkutan barang dari gudang pemilik barang ke dermaga dan/atau dari dermaga ke gudang penerima barang.
- d. terjaminnya keselamatan barang di dalam gudang penyimpanan selama pengurusan dokumen masih dalam proses penyelesaian.

3. Batas Tanggung jawab Pengangkut

Pengangkut sebagai pihak yang mengusahakan dan melaksanakan kegiatan pengangkutan barang melalui laut, sudah tentu bertanggung jawab pula terhadap barang angkutan yang diterimanya dari pengiriman barang yang bersangkutan. Mengenai tanggung jawab pengangkut ini, telah diatur dalam ketentuan-ketentuan perundang-undangan maupun konvensi internasional mengenai penyelenggaraan pengangkutan barang melalui laut.

Mengenai perundang-undangan yang berlaku di Indonesia dalam kaitannya dengan pengangkutan barang melalui laut ini, terutama mengenai tanggung jawab pengangkut diatur dalam Pasal 468 sampai dengan Pasal 480 KUHD. Berdasarkan ketentuan KUHD tersebut, maka batas tanggung jawab pengangkut antara lain meliputi:

- a. terjaminnya keselamatan barang angkutan selama dalam pelayaran.
- b. terselesaikannya pembayaran ganti rugi atas kehilangan atau kerusakan seluruhnya atau sebagian dari barang angkutan.

- c. terselesaikannya pembayaran ganti rugi, seperti halnya mengganti kerugian barang-barang biasa atas kehilangan atau kerusakan barang-barang angkutan berharga baik sebagian atau seluruhnya, yang tidak diberitahukan sebelumnya keberadaan barang angkutan berharga tersebut oleh pengirim kepada pengangkut.
- d. terselesaikannya pembayaran ganti rugi atas keterlambatan penyerahan barang angkutan barang kepada pihak penerima. Sementara itu batas tanggung jawab pengangkut yang diatur didalam *The Hague Rules* 1924, antara lain meliputi :
 - 1. Tersedianya kapal yang layak laut , anak buah kapal (ABK) yang cukup memenuhi syarat, serta perlengkapan dan perbekalan kapal yang memadai.
 - 2. Tersedianya ruangan kapal, tempat pematatan barang-barang angkutan di dalam ruangan kapal.
 - 3. Terjaminnya keamanan barang angkutan selama kegiatan pelayaran, pematatan dalam palka kapal dan waktu pembongkaran (pada saat terkait derek).

Adapun kaitannya dengan ketentuan yang diatur dalam *The Hamburg Rules* 1978, maka batas tanggung jawab pengangkut meliputi :

- a. Terlaksananya pengangkutan barang melalui laut, sejak barang angkutan di bawah perusahaan pengangkut, yaitu sejak dipelabuhan pemberangkatan, selama dalam perjalanan (pelayaran), sampai tiba di pelabuhan tujuan (pembongkaran) barang tersebut.
 - b. terselesaikannya penyerahan barang angkutan kepada penerima.
4. Batas Tanggung jawab PBM

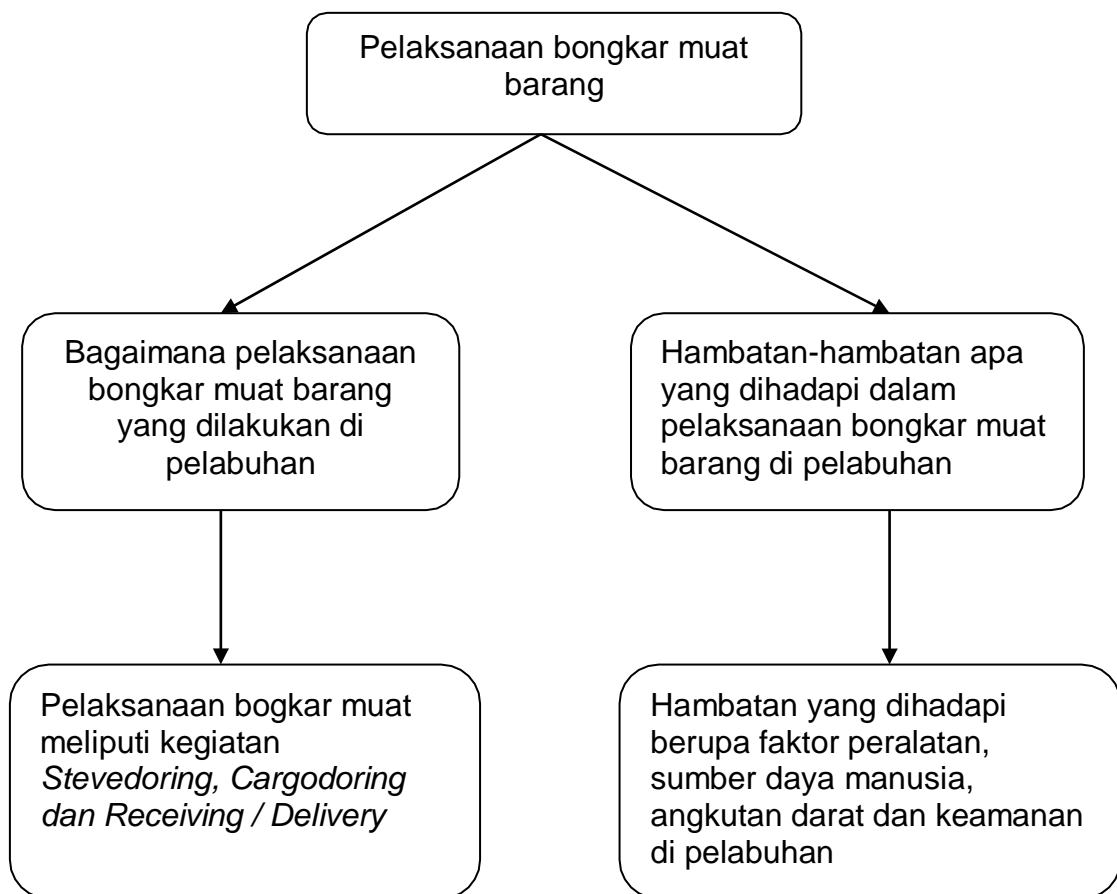
Sebagaimana telah dirumuskan dalam pasal 31 UU NO. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Untuk kelancaran kegiatan

angkutan di perairan dapat diselenggarakan usaha jasa terkait dengan angkutan di perairan. Usaha jasa terkait sebagaimana dimaksud pada ayat (1) salah satunya bongkar muat barang. Maka tanggung jawab pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran barang angkutan dari dan ke kapal tidak lagi menjadi beban pihak perusahaan pelayaran (pengangkut), melainkan dilimpahkan kepada Perusahaan Bongkar Muat Barang (PBM). Dengan demikian batas tanggung jawab PBM dalam menyelenggarakan kegiatannya antara lain meliputi :

- a. Tercapainya kelancaran dan keselamatan kegiatan bongkar muat barang angkutan, berikut penyerahan barang dan penerimaan barang angkutan.
- b. Terjaminnya keselamatan kerja dari para tenaga kerja PBM selama melaksanakan kegiatan bongkar muat barang angkutan.
- c. Tersedianya peralatan dan perlengkapan untuk melaksanakan kegiatan bongkar muat barang angkutan yang memadai.
- d. terselesaikannya kewajiban PBM terhadap Pelindo
- e. Terjaminnya kebenaran dari isi laporan kegiatan bongkar muat barang angkutan

G. Kerangka Pikir

Untuk mempermudah dalam menyusun analisis penelitian ini, digunakan kerangka pemikiran secara sistematis yang berupa diagram atau tabel seperti ini :



Gambar.2.1 Kerangka Pikir

H. Hipotesis

Berdasarkan rumusan masalah diatas, diduga pelaksanaan bongkar muat barang yang dilakukan PT.Samudera Bahana di Pelindo II Cabang Banten belum optimal.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis, Desain dan Variabel

1. Jenis Penelitian

Jenis desain penelitian ini merupakan penelitian lapangan studi khusus yang menggunakan desain deskriptif, yaitu dengan menggunakan suatu kegiatan oleh perusahaan bongkar muat PT. Samudera Bahana di Pelindo II Cabang Banten yang berada di Jl. Raya Pelabuhan No.1 Ciwandan, Kepuh, Kecamatan Ciwandan, Kota Cilegon, Banten.

2. Desain Penelitian

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

B. Definisi Operasional Variabel / Deskripsi Fokus

Variabel penelitian pada penelitian ini adalah penelitian terhadap suatu kegiatan untuk mengetahui pelaksanaan kegiatan bongkar muat yang sebenarnya. Adapun kegiatannya yaitu *stevedoring*, *cargodoring* dan *receiving/delivery*.

C. Populasi dan Sampel Penelitian

1. Populasi

Berdasarkan data yang diperoleh dari penelitian kegiatan bongkar muat di Pelindo II Cabang Banten, Populasi yang diambil oleh penulis adalah kapal yang diurus oleh perusahaan bongkar muat PT. Samudera bahana dalam 1 bulan yang berjumlah 10 kapal.

2. Sampel

Sampel yang diambil dalam penelitian ini adalah 10 kapal yang dilayani oleh PT. Samudera Bahana dalam 1 bulan yang ditangani oleh TKBM yang berjumlah 1 Gang 15 orang.

D. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian

1. Teknik observasi (pengamatan langsung)

Teknik observasi (pengamatan langsung) yaitu cara pengumpulan data melalui pencatatan cermat dan sistematis langsung dilokasi obyek penelitian yang berkaitan dengan kegiatan yang dilakukan perusahaan. Maka instrumen yang digunakan adalah *check list*

2. Studi Dokumentasi

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

3. Teknik *Interview*

Teknik *interview* (wawancara) yaitu cara pengumpulan secara langsung dengan karyawan perusahaan. Maka instrument yang digunakan pada teknik *interview* (wawancara) yaitu menggunakan pedoman *interview*

E. Teknik Analisis Data

Dalam penelitian ini penulis menganalisa data-data dan informasi dari sumber data melalui wawancara, catatan lapangan, dan dokumen yang dapat mendukung penelitian serta tulisan yang berisikan paparan yang dijadikan studi kepustakaan dan hasil

pengamatan. Berdasarkan data yang diperoleh penulis mengadakan reduksi data yaitu suatu usaha untuk membuat rangkuman dan memilih hal-hal yang secara pokok serta memfokuskan hal-hal yang penting dari hasil wawancara, observasi atau pengamatan tersebut. Langkah selanjutnya penulis membuat penyajian data, yang dimaksud dengan penyajian data adalah penyampaian informasi berdasarkan data yang dimiliki dan disusun secara baik sehingga memudahkan pembaca untuk memahami isi pada penulisan proposal yang akan diakhiri dengan penarikan kesimpulan dari analisis yang telah dilakukan.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum PT. Samudera Bahana

1. Profil PT Samudera Bahana, Cabang banten

PT. Samudera Bahana Cabang 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 Cabang 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 Cabang 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 Cabang 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

timbang balik maka perusahaan berusaha semaksimal mungkin mengadakan kontak kepada seluruh pelanggan dengan masing masing keterkaitannya. Maka seluruh personil PT. Samudera Bahana harus melaksanakan rangkaian kinerja secara *procedural* dengan baik dan akurat sehingga menghasilkan suatu tujuan mutu yang dikehendaki yaitu kepuasan pelanggan.

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

B. Struktur Organisasi

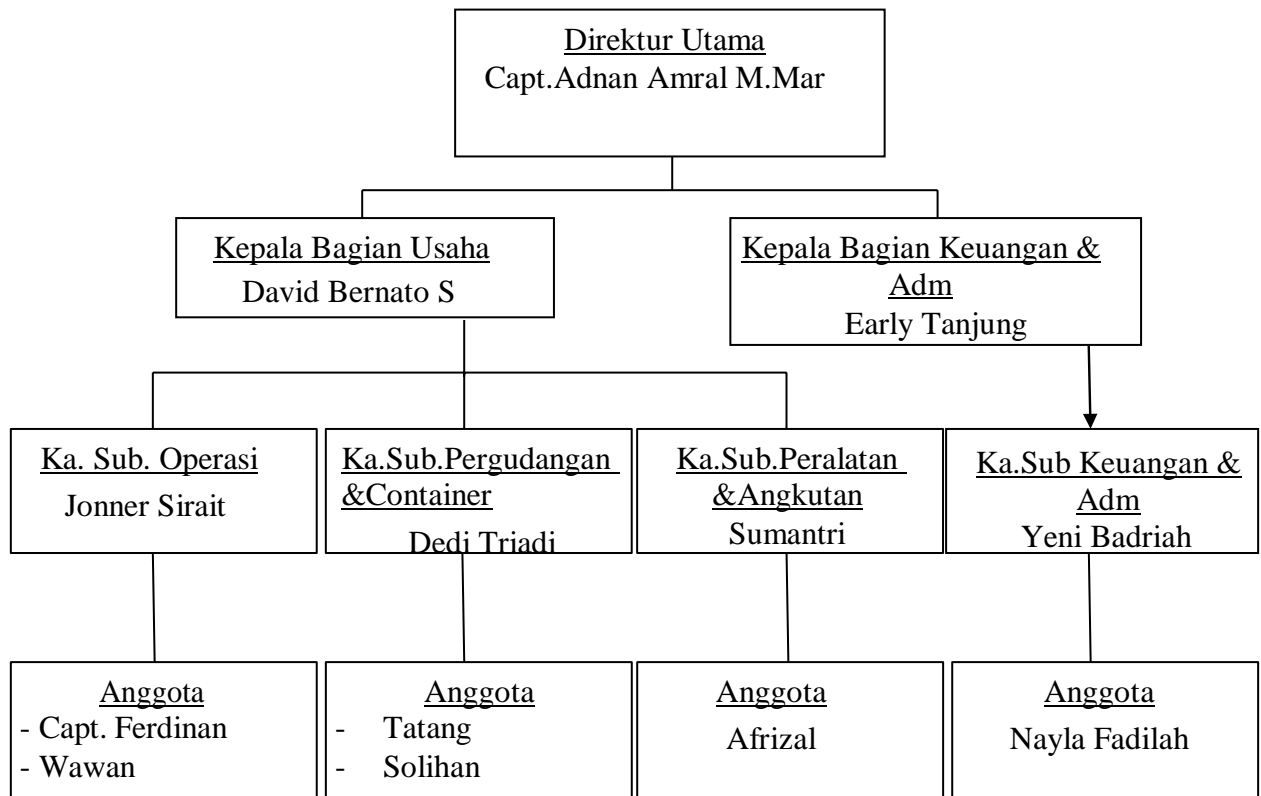
Suatu struktur organisasi dikatakan baik dan tepat apabila didalamnya terdapat pembagian tugas dan wewenang yang jelas guna mencapai tujuan perusahaan. Dalam hal ini dituntut adanya tanggung jawab agar setiap karyawan mengetahui tugas dan fungsi masing-masing. Pada akhirnya setiap karyawan termotivasi 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.

**STRUKTUR ORGANISASI PERUSAHAAN
BONGKAR MUAT PT.SAMUDERA BAHANA**



Gambar.4.1.Struktur Organisasi

C. Pelaksanaan Bongkar Muat pada PT.Samudera Bahana di Pelindo II Cabang Banten

Pelaksanaan bongkar muat barang yang dilakukan oleh PT. Samudera Bahana di Pelindo II Cabang Banten meliputi kegiatan *stevedoring*, *cargodoring* dan *receiving/delivery*.

1. *Stevedoring*

Stevedoring adalah jasa bongkar muat dari dan ke kapal, dari kedermaga, 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 diatas kapal disebut *stevedore* kapal, sedangkan *stevedore* yang bertugas di darat disebut *quay supervisor*.

Dalam melaksanakan tugasnya *stevedore* harus bekerja sama dengan berbagai pihak seperti PT. Pelabuhan Indonesia, Perusahaan pelayaran, EMKL, *Forwader*, pemilik barang, TKBM, dan yang lainnya. Seorang *Stevedore* umumnya adalah orang yang pernah bertugas diatas kapal dan berdinis sebagai perwira atau orang 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* diatas kapal dengan didarat 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.

- b. Petugas barang berbahaya yang khusus mengawasi barang berbahaya yang dimuat/bongkar dari kapal atau sebaliknya dari darat.
- c. *Shipping*, yaitu petugas-petugas yang mempersiapkan administrasi, yaitu *hatch-list*, *stowage plan*, *statement of fact*, *labour and time sheets*, *daily report*, *tally sheet*, dan lain-lain. Kegiatan *Stevedoring* meliputi :

1) *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) *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 balok-balok yang digunakan untuk menempatkan penahan tutup palka. Semua pekerjaan ini bisa dilaksanakan oleh buruh pelabuhan sendiri.

Apabila palka kapal sudah dibuka, 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 di mintakan *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) *Ship Operation*

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

- a. Mengkaitkan atau menyantelkan sling muatan pada kail atau *hook* dalam palka.
- b. Memindahkan kail berikut muatan dari palka ke dermaga di sisi kapal.
- c. Melepaskan sling muatan dari kail di dermaga dan muatan diatas dermaga atau kendaraan pengangkut (truk).
- d. Mengembalikan kail dari dermaga ke palka untuk melanjutkan kegiatan berikutnya.

Ketika melakukan bongkar muat sering terjadi kail muatan dari suatu Derek terhenti. Dengan demikian kail menggantung beserta muatan yang diangkat (*hook idle*). Penyebab *hook idle* ini adalah :

- a) Barang-barang muatan belum disusun dalam sling atau palet.
- b) Letak muatan jauh dari *hatch-square* atau mulut palka sehingga harus diangkat dari sisi palka ke tengah mulut palka.

c) *Winchdriver* kurang terampil.

d) Karena kecepatan *stevedore* kapal dan di darat tidak sebanding sehingga muatan yang ada di dermaga belum diangkut.

5) Membongkar langsung ke truk

Istilah umum yang sering dipakai untuk cara ini adalah *truck-lossing*. Hal yang perlu diperhatikan ketika membongkar langsung ke truk adalah apakah jumlah truk yang tersedia cukup untuk menampung muatan dari kapal. Agar semuanya berjalan dengan baik maka harus ada kerja sama yang baik antara *stevedore*, EMKL, dan gudang atau lapangan penampung. Apabila tidak ada kerja sama yang baik maka akan timbul sling gantung disebabkan menunggu truk yang belum bergerak karena gudang maupun petugas bea cukai belum siap. Perlu juga diperhatikan apakah jadwal kerja dari kapal dan pergudangan yang akan menampung muatan adalah sama. Untuk muatan karung, sling-sling harus dilepas lebih dahulu setelah sling dengan muatan karung sampai diatas truk, kemudian muatan disusun sedemikian rupa hingga mudah di bongkar. Drum-drum dapat disusun melintang di bak truk agar ditempat pembongkaran dapat digelinding dengan mudah keluar, tetapi semua tergantung pada cara pembongkaran di tempat tujuan sehingga dapat dicegah terjadinya kerusakan yang dapat menimbulkan kerugian, baik waktu dibongkar ke atas truk maupun pada saat membongkarnya.

6) Pembongkaran ke dermaga

Dalam hal ini dermaga dalam keadaan siap menerima muatan dari kapal artinya bersih dan bebas dari penghalang. Barang-barang yang dibongkar dilepas dahulu

dari *tackle* , tidak dengan cara menarik kail dan menarik sling atau alat-alat *stevedore* lainnya, melainkan sling lebih dahulu dilepas dan begitu juga apabila muatannya berupa setumpuk karung, jika perlu diletakkan di palet agar mudah dibawa ketempat penimbunan. Peti-peti atau barang berat lainnya diberi ganjalan di dermaga agar mudah diangkat dengan *forklift.*, Apabila muat/bongkar barang dengan jala-jala agar tidak rusak terjepit maka juga harus diganjal.

7) 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 *shipping* administrasi dari *stevedoring* dan dengan cara ini akan didapat perolehan data yang teliti mengenai :

- 1) Jumlah ton muatan yang dimuat atau dibongkar
- 2) Perincian pemakaian alat mekanik dan non mekanik
- 3) *Lost time* yang diperinci penyebabnya apakah dari teknis, operasi, cuaca dan hal lain.
- 4) Kapasitas bongkar/muat rata-rata dalam satu hari, per jenis barang, per gang/jam
- 5) Kerusakan yang terjadi atau hal lain selama bongkar muat dari kapal.

Semua data akan dikumpulkan, semua pengeluaran dan biaya dicatat untuk dijadikan dokumen pendukung tagihan pada *principal* kapal atau pemilik barang. Apabila kapal membongkar atau memuat barang 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.

8) *Shipping Administrasi Stevedoring*

Persiapan *shipping administrasi stevedoring* 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 dari bagian *stevedoring* untuk menyusun nota-nota tagihan dalam batas waktu 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 di darat 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.

Tabel 4.1 Rekap kegiatan PBM PT. Samudera
Bahana Tahun 2020

No	Nama Kapal	Kegiatan	Tanggal Mulai	Tanggal Selesai	Shift	Lokasi
1	MV. RED ROCK	LOADING	4 Jan 2020	7 Jan 2020	9	Jetty 5c
2	MV. MERATUS PROJECT 1	DISCHARGE	5 Jan 2020	6 Jan 2020	3	Jetty 5a
3	MV. PHU DAT 168	DISCHARGE	11 Jan 2020	13 Jan 2020	4	Jetty 5c
4	MV. SHANDONG KL	LOAD/DISCHARGE	15 Jan 2020	20 Jan 2020	13	Jetty 5b
5	MV. MERATUS PROJECT 3	LOAD/DISCHARGE	15 Jan 2020	18 Jan 2020	8	Jetty 5a
6	LCT. ALEGRA	LOADING	16 Jan 2020	17 Jan 2020	3	Jetty 6
7	MV LOGNUS 5	DISCHARGE	19 Jan 2020	20 Jan 2020	3	Jetty 5a
8	LCT GALAXY 8	LOADING	19 Jan 2020	19 Jan 2020	2	Jetty 6
9	KM BAHARI 17	LOADING	20 Jan 2020	23 Jan 2020	9	Jetty 5c
10	BBC URSA	LOAD/DISCHARGE	22 Jan 2020	26 Jan 2020	12	Jetty 5b

Sumber: PT. Samudera Bahana

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 praktek *forklift* adalah alat yang paling banyak digunakan. Penggunaan *forklift* adalah sebagai berikut :

- a. Muatan diambil oleh *forklift* dari tempat pembongkaran disisi kapal di dermaga 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.

Kegiatan *cargodoring* dipengaruhi oleh faktor-faktor sebagai berikut :

1) Jarak tempuh

Apabila jarak tempuh antara dermaga dengan gudang atau area penumpukan cukup jauh maka akan memperlambat proses *cargodoring*, dan sebaliknya jika jarak tempuh antara dermaga dengan gudang atau area penumpukan dekat maka proses *cargodoring* akan menjadi lebih cepat.

2) Kecepatan Kendaraan

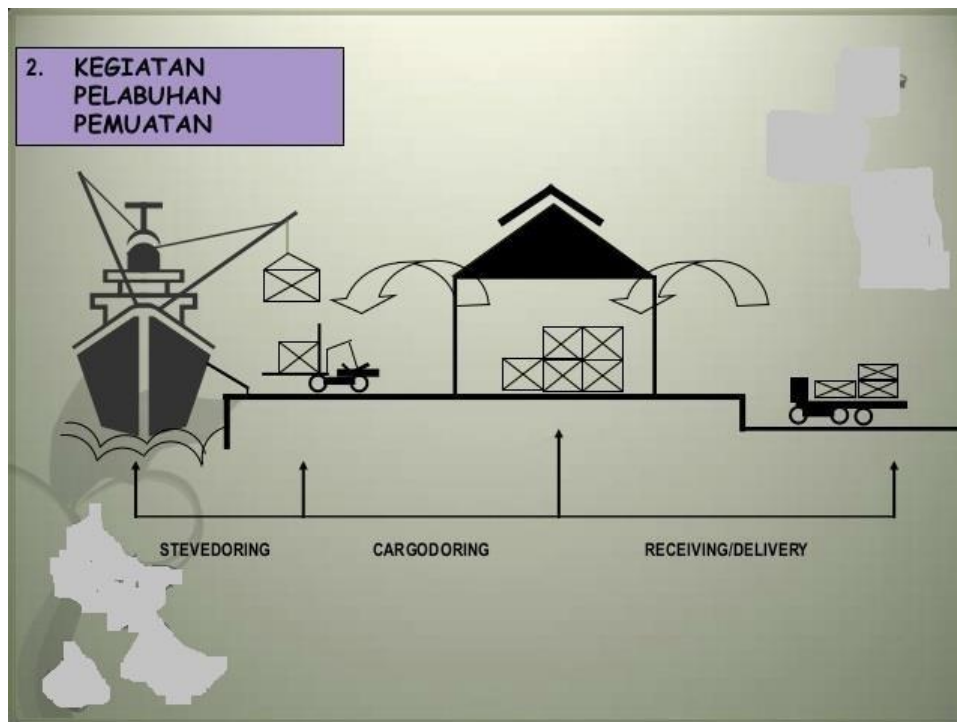
Kecepatan kendaraan pengangkut dari dermaga ke gudang atau area penumpukan sangat mempengaruhi proses *cargodoring*. Pergerakan *forklift* dari titik pengambilan ke tempat penurunan muatan dan kembali lagi ke tempat pengambilan disebut sebagai *transfer-cycle* . Ukuran *transfer-cycle* adalah waktu, apabila *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.

Aktifitas *cargodoring* bisa berjalan produktif dan efisien apabila peralatan dimanfaatkan dengan baik. Agar *downtime* rendah maka perlu pemeliharaan peralatan dengan baik dan teratur. *Downtime* adalah tidak aktifnya kegiatan akibat tidak tersedianya atau kekurangan *forklift* pada saat dibutuhkan.

Untuk menjaga berfungsinya peralatan, juga perlu diperhatikan kemampuan mengangkat (*lifting capacity*) dari

forklift dan sifat muatan dalam jenis dan bentuknya. *Downtime* selain karena kurang atau tidak adanya *forklift* juga bisa akibat dari kurangnya peralatan lain seperti gerobak atau tempat penumpukan yang hampir penuh, atau kapal hampir kosong.

Gambar.4.2. *Flowchat* kegiatan di Pelabuhan muat

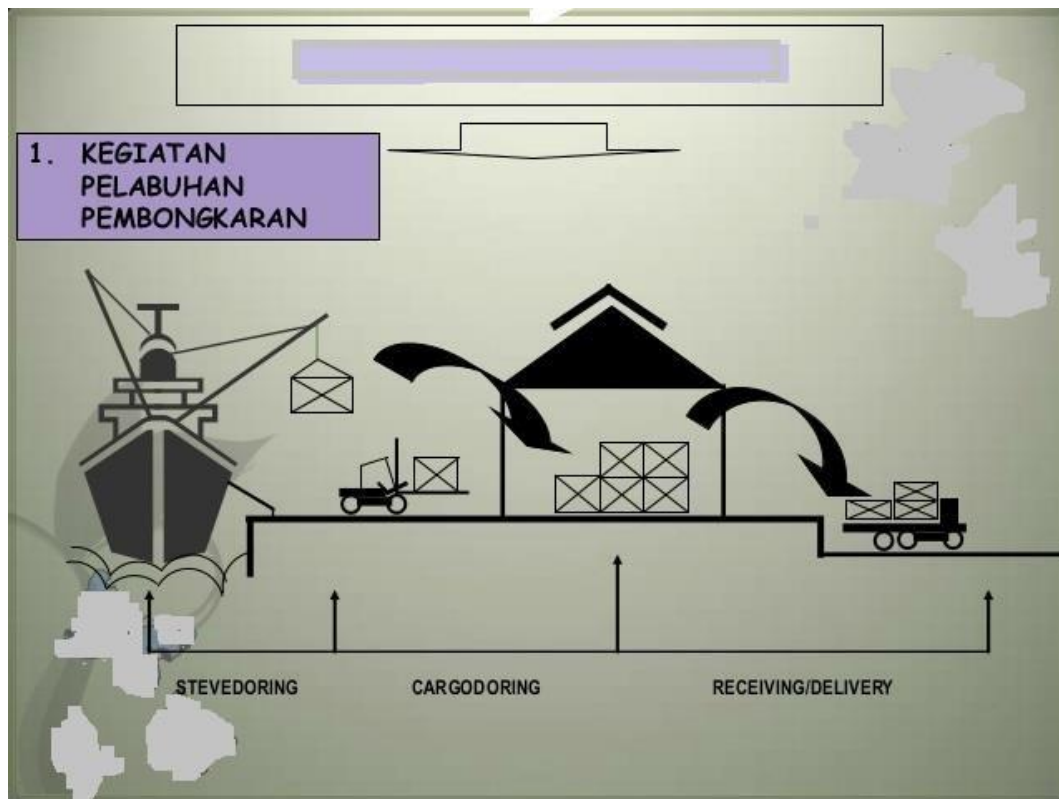


Sumber :<https://www.researchgate.net>

Keterangan:

1. *Stevedoring* : kegiatan membongkar barang dari kapal ke dermaga
2. *Cargodoring* : kegiatan memindahkan barang dari dermaga ke gudang pelabuhan
3. *Receiving/delivery* : kegiatan mengeluarkan barang dari gudang pelabuhan ke gudang *consignee*.

Gambar.4.3. *Flowchat* kegiatan di Pelabuhan bongkar



Sumber : <https://www.researchgate.net>

Keterangan:

4. *Stevedoring* : kegiatan membongkar barang dari kapal ke dermaga
5. *Cargodoring* : kegiatan memindahkan barang dari dermaga ke gudang pelabuhan
6. *Receiving/delivery* : kegiatan mengeluarkan barang dari gudang pelabuhan ke gudang *consignee*.

D. Tarif Bongkar Muat

Untuk memudahkan dalam hal tarif bongkar muat maka barang-barang yang akan dibongkar/muat dibagi menjadi :

1. *General Cargo*

- a. Tarif bongkar muat yang dibebankan kepada pemilik barang (*consignee*) atau *shipper* ditetapkan secara rata-rata, baik

pada hari kerja biasa maupun pada hari minggu dan libur resmi.

- b. Dengan ketentuan tarif rata-rata ini untuk mempercepat bongkar/muat barang dan keberangkatan kapal, maka kegiatan bongkar muat barang dilakukan setiap hari selama 24 jam baik pada hari kerja biasa maupun pada hari libur resmi.
- c. Tarif bongkar muat ditetapkan sesuai golongan barang dan kelompok barang sebagai berikut :
 - a) Kelompok 1 : Ikan beku, kaca, *rollpaper*, *tissue*
 - b) Kelompok 2 : curah cair dalam drum, *general cargo*, keramik, *steel pipes in bundle*, *slab iron*, *bale pulp*, *tin plate*, tiang pancang, *steel envelope*.
 - c) Kelompok 3 : curah kering, *pallet*, rotan, *billet*, dll
 - d) Kelompok 4 : *Bag cargo* dan *jumbo bags*
 - e) Kelompok 5 : *H.beam.h/r coil*, *steel bar (ingot)*, *billet*, *steelplate*, *wire rod*, dan *railway steel in bdl*.

Satuan pembebanan barang berdasarkan ton/m³ dan untuk golongan barang yang tidak tercantum dalam daftar dikenakan tarif golongan *general cargo*. Untuk bongkar muat hewan dalam krangkeng/kandang dikenakan tarif *general cargo* berdasarkan *revenue ton*. Tarif untuk kendaraan bermotor berlaku bila dilakukan bongkar muat secara Ro-Ro, bila tidak tidak dikenakan tarif *general cargo* berdasarkan *revenue ton*. Tarif minimumnya adalah 2 ton atau 2 M³ untuk tiap *B/L*.

Dalam kegiatan bongkar muat secara langsung dari kapal atau *ship-side receiving/delivery*, perhitungannya adalah sebagai berikut:

1) *FIOS Term*

FIOS Term adalah biaya yang diberlakukan apabila kapal disewa dan semua biaya bongkar muat barang dibayar oleh penyewa kapal, yang terdiri dari :

- a. *Stevedoring* : 100 % dari tarif dasar *stevedoring*
- b. *Cargodoring* : 50 % dari tarif dasar *cargodoring*
- c. *Receiving/delivery* : 50 % dari tariff dasar *receiving/delivery*.

2) *Liner Term*

Liner Term adalah biaya yang semuanya ditanggung oleh perusahaan pelayaran atau yang punya kapal, terdiri dari :

- a. *Cargodoring* : 50 % dari tarif dasar *cargodoring*.
- b. *Receiving/delivery* : 50 % dari tariff dasar *receiving/delivery*.
- c. *Long distance* : Untuk jarak melebihi 130 meter
dikenakan biaya dalam rupiah
perton/M3.

Ada beban khusus apabila melakukan kegiatan :

- 1) Bongkar muat melalui angkutan Bandar.
- 2) Penggunaan alat mekanis.
- 3) Penggunaan alat khusus.
- 4) *Surcharge* atau biaya tambahan untuk tinggi, berat, atau ukuran panjang yang memerlukan perhatian dalam pekerjaan atau peralatan.
- 5) Relokasi barang.
- 6) *Transshipment cargo*.
- 7) Barang yang dilelang.

- 8) TKBM yang menunggu dilokasi kerja dikenakan kepada perusahaan pelayaran/agen atau pemilik barang.
- 9) Tarif *stevedoring* untuk kapal-kapal *ocean going* (pelayaran samudera) dalam *liner term*, tarif *stevedoring* ditetapkan dan disesuaikan dengan tarif INL sebesar *US Dollar 2,40 ton/M3* belum termasuk biaya mekanis dan *lashing*.
- 10) Untuk barang-barang yang mengganggu dikenakan *surcharge* sesuai daftar yang ada, termasuk *surcharge* barang berbahaya sesuai kelasnya.

E. Hambatan-hambatan dalam proses bongkar muat barang yang dilakukan oleh PT.Samudera Bahana di Pelindo II Cabang Banten

Efisiensi dan efektivitas kegiatan kepelabuhanan masih terkendala oleh beberapa permasalahan yang ada. Masalah kepelabuhanan adalah hal-hal yang menyangkut hubungan antar kapal, muatan, dan jasa kepelabuhanan. Muatan memerlukan jasa terminal di pelabuhan dalam proses *stevedoring*. Pelabuhan menyediakan jasa-jasa bagi kapal dan muatan agar tidak terjadi hambatan dalam pelayaran kapal dan arus barang serta arus penumpang. Kegiatan pelayanan di pelabuhan ditunjang oleh beberapa prasarana, diantaranya; dermaga, terminal, gudang, lapangan penumpukan, peralatan bongkar muat, dan perkantoran.

1. Hambatan-hambatan yang dihadapi dalam proses bongkar muat :

a. Waiting Time

Waiting time adalah waktu tunggu kapal untuk dapat bersandar di dermaga dan melakukan proses bongkar muat barang. Semakin kecil atau nol *waiting time* nya maka kinerja bongkar muat di pelabuhan semakin baik. Sebaliknya, jika

waiting time-nya semakin besar, maka akan berdampak pula pada kinerja terminal/pelabuhan.

Faktor-faktor yang mempengaruhi *waiting time* di antaranya adalah ketersediaan fasilitas (kecukupan) dermaga, peralatan bongkar muat yang memadai serta fasilitas pendukung lainnya seperti lapangan penumpukan dan peralatan angkat dan angkut yang digunakan untuk kegiatan *trucking*, serta *lift on* dan *lift off* di lapangan penumpukan.

b. Peralatan penunjang aktivitas pelabuhan

Peralatan bongkar muat sangat dibutuhkan untuk menunjang kegiatan dipelabuhan. Permasalahan yang sering terjadi adalah minimnya peralatan sehingga mengakibatkan terlambatnya aktivitas bongkar muat di pelabuhan. Hal tersebut menyebabkan keterlambatan kapal yang bersandar di pelabuhan.

Hambatan-hambatan yang dihadapi oleh Perusahaan Bongkar Muat (PT. Samudera Bahana) dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat diantaranya adalah sebagai berikut :

1) Kerusakan Alat

Hambatan berupa faktor peralatan bongkar muat. Peralatan bongkar muat *seperti forklift, sling, crane* kapal kadang-kadang mengalami kemacetan akibat kurangnya perawatan sehingga akan menghambat pelaksanaan bongkar muat.

2) Menunggu kedatangan *truck*

Ada beberapa penyebab keterlambatan *truck* yaitu:

1. Kedisiplinan supir *truck* dalam mengemudi truk, sehingga *truck* terlambat sampai di dermaga
2. Terjadinya antrian truk di gudang yang mengakibatkan siklus perjalanan truk dari gudang ke dermaga menjadi terlambat

3. Kekurangan truk pengangkut barang sehingga menyebabkan terjadinya waktu tunggu perjalanan truk dari dermaga ke gudang dan sebaliknya akibat kekurangan *truck*.

2. Data Peralatan Bongkar Muat yang Digunakan

a) List peralatan bongkar muat

Tabel 4.2. List Peralatan PBM PT. Samudera Bahana

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

Sumber : PT. Samudera Bahana

b) Kondisi Alat

Secara umum, berdasarkan pengamatan di lapangan, kondisi peralatan dalam kondisi baik dan masih layak operasi. Hanya saja terdapat beberapa peralatan yang kurang terawat sehingga sering terjadi *trouble* pada alat.

c) Perawatan Peralatan

Peralatan peralatan hanya dilakukan pada saat alat tersebut mengalami kerusakan. Namun ada juga perawatan rutin

seperti penggantian oli kendaraan, cek tekanan ban, dan lain-lain.

d) Jam Kerja Operator Alat

Operator mulai bekerja semenjak alat mulai dijalankan pada pukul 08.00 WIB sampai dengan selesai. Rata-rata jam kerja operator mulai pukul 08.00 sampai dengan 00.00 WIB tergantung dari banyaknya barang yang dibongkar atau di muat. Jadwal tersebut bisa saja menjadi bertambah lama sampai 24 jam kerja jika pekerjaan barang yang dibongkar atau dimuat belum selesai sementara jadwal kapal bersandar di dermaga telah habis.

3. Usaha-usaha yang dilakukan untuk mengatasi hambatan-hambatan yang timbul dalam proses bongkar muat.

Untuk mengatasi hambatan-hambatan yang terjadi dalam proses bongkar muat, PT. Samudera Bahana mengambil langkah-langkah sebagai berikut :

a) Solusi akibat kerusakan alat

Alat yang digunakan terdiri dari alat mekanis dan non mekanis. Kerusakan alat mekanis karena peralatan tersebut yang sering digunakan dalam aktivitas bongkar muat. Dari pengamatan di lapangan, alat yang dalam keadaan kurang baik menyebabkan kemacetan pada proses bongkar muat. Oleh karena itu dibutuhkan perawatan yang lebih intensif dan ekstra agar pada saat digunakan tidak mengalami kerusakan. Apabila beberapa peralatan disebabkan karena faktor umur peralatan yang sudah tua, maka seharusnya diganti dan tidak dipergunakan lagi

b) Solusi akibat menunggu kedatangan *truck*

1. Jika penyebab keterlambatan truk sampai ke dermaga akibat kurang disiplinnya pengemudi truk, maka perlu dilakukan peringatan atau ketegasan dari pihak perusahaan

kepada para pengemudi supaya tidak terjadi lagi keterlambatan.

2. Jika penyebab keterlambatan truk sampai di dermaga akibat terjadinya antrian truk di gudang penyimpanan barang, maka solusi yang tepat adalah dengan mendapat siklus waktu yang sesuai antara waktu pembongkaran barang, waktu perjalanan truk dari gudang ke dermaga, dan waktu muat barang, sehingga waktu perjalanan truk menjadi sesuai dan tidak terjadi penumpukan truk di gudang penyimpanan.
 3. Jika penyebab keterlambatan truk sampai di dermaga akibat kekurangan truk, maka solusi yang dapat dilakukan adalah dengan melakukan penambahan armada truk baik itu pembelian truk baru maupun dengan menyewa truk dari perusahaan lain. Sehingga keterlambatan truk dapat diminimalisir.
- c) Terhadap hambatan dari segi keamanan, seperti pencurian maka perusahaan harus lebih meningkatkan keamanan pada saat kegiatan pembongkaran berlangsung, biasanya pihak perusahaan membayar beberapa orang untuk menjaga keamanan pada saat proses pembongkaran berlangsung di pelabuhan.
- d) Mengatur dan memonitoring *forklift* yang ada sesuai dengan wilayah yang dibutuhkan

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan pembahasan mengenai pelaksanaan bongkar muat barang yang dilakukan PT. Samudera Bahana di Pelindo II Cabang Banten yang telah diuraikan pada bab-bab sebelumnya maka pada bab yang terakhir ini penulis merumuskan kesimpulan pembahasan sebagai berikut :

1. Pelaksanaan bongkar muat barang yang dilakukan oleh PT. Samudera Bahana di Pelindo II Cabang Banten meliputi kegiatan *stevedoring*, *cargodoring* dan *receiving/delivery*.
2. Aktivitas bongkar muat bisa berjalan produktif dan efisien apabila peralatan dimanfaatkan dengan baik. Namun kegiatan bongkar muat yang dilakukan PT. Samudera Bahana sering terjadi terhentinya kegiatan yang disebabkan karena kecepatan *stevedoring* di kapal dan *cargodoring* di darat tidak sebanding kadang mengalami *downtime* akibat seringnya terjadi kerusakan pada *forklift* saat dibutuhkan sehingga sering terjadi penumpukan muatan di dermaga. Itulah yang menjadi hambatan yang di hadapi PT. Samudera Bahana.

B. Saran

Guna mengantisipasi peningkatan arus barang melalui pengangkutan laut saat ini, maka penulis berusaha memberikan saran-saran sebagai berikut :

1. Untuk memperlancar kegiatan bongkar muat yang dilakukan PT.Samudera Bahana kecepatan *stevedoring* di kapal dan *Cargodoring* harus sebanding dengan menambah *forklift* agar tidak terjadi lagi muatan menumpuk di dermaga
2. Agar *downtime* rendah dalam kegiatan bongkar muat maka perlu pemeliharaan peralatan dengan baik dan teratur, jika kerusakan ketika melakukan kegiatan maka harus dilakukan perbaikan secepatnya untuk menjaga kelancaran proses bongkar muat dan mengurangi hambatan yang timbul selama kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan.

DAFTAR PUSTAKA

Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

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.

_____. 2012. Manajemen Peralatan, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta.

R.P Suyono, (2001), Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor dan Impor Melalui Laut , Jakarta : PPM

Keputusan Menteri Perhubungan No. 35 Tahun 2007 Tentang pedoman perhitungan tarif pelayanan jasa bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan

Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 152 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan dan pengusaha bongkar muat barang dari dan ke kapal.

http://library.binus.ac.id/eColls/eThesisdoc/Bab2/RS1_2015_1_1403_Bab2.pdf. Diakses pada tanggal 10 November 2020

<https://www.researchgate.net> . Diakses pada tanggal 10 November 2020

RIWAYAT HIDUP



NURUL AULIA, Lahir di Pinrang pada tanggal 04 Mei 2000. Merupakan Anak pertama dari dua bersaudara dari pasangan Bapak Arifin dan Ibu Yuliana. Penulis memasuki jenjang pendidikan Sekolah Dasar (SD) di SD Negeri 5 Passeno (2005) dan menamatkan pendidikan Sekolah Dasar (SD) pada tahun 2011 serta melanjutkan pendidikan di Madrasah Tsanawiyah Negeri 1 Baranti yang diselesaikan pada tahun 2014 dan pada tahun yang sama penulis melanjutkan Sekolah Menengah Kejuruan di SMK Negeri 2 Sidrap yang diselesaikan pada tahun 2017. Pada tahun yang sama penulis melanjutkan pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, pada tahun 2017, tepatnya bulan Agustus 2017, penulis mulai mengikuti pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar (2017-2021) dan mengambil jurusan KALK.

Selama semester V dan VI penulis melaksanakan Praktek Darat (Prada) pada perusahaan PT. Maritim Indo Trans selama 6 bulan dan perusahaan PT. Samudera Bahana selama 6 bulan. Setelah itu penulis kembali ke kampus Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar untuk melanjutkan pendidikan semester VII dan VIII. Pada tahun 2021 penulis telah menyelesaikan pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.