

**ANALISIS KEGIATAN BONGKAR MUAT PETIKEMAS DI
PELABUHAN MAKASSAR**



TAUHIQ INDRAWAN

NIT : 17.43.068

**KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN**

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

**ANALISIS KEGIATAN BONGKAR MUAT PETIKEMAS
DI PELABUHAN MAKASSAR**

Skripsi

Sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program
Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program studi

KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN

Disusun dan diajukan oleh

TAUHIQ INDRAWAN

NIT 17.43.068

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

PRAKATA

Alhamdulillah segala puji dan syukur saya panjatkan kepada Allah SWT. karena atas izin dan limpahan rahmat serta karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Skripsi ini dibuat sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan program Diploma-IV program studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan pada Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, dengan judul skripsi “**Analisis Kegiatan Bongkar Muat Petikemas Di Pelabuhan Makassar**”.

Penulisan skripsi ini berdasarkan pengetahuan yang penulis peroleh selama mengikuti perkuliahan dan berdasarkan pengalaman yang penulis dapatkan selama melaksanakan praktek darat di PT. Tempura Emas Line cabang Makassar. adapun maksud dari penulisan skripsi ini adalah merupakan persyaratan akhir untuk menyelesaikan program Diploma-IV Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Penulis menyadari bahwa dalam penyelesaian penulisan skripsi ini mengalami beberapa hambatan namun berkat petunjuk dan bimbingan yang diberikan oleh berbagai pihak sehingga penulisan ini dapat diselesaikan, maka pada kesempatan ini penulis tidak lupa mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak, terutama 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 1 Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
3. Ibu Rosliawaty, S.E., M.M., Selaku Ketua Prodi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK);
4. Bapak Drs. Laode Hibay Umar, M.Si. dan Ibu Jumriani, SE., M.Adm.SDA selaku pembimbing materi dan teknis, yang berkenan

memberi waktu, mengarahkan dan memberikan masukan kepada penulis selama penyusunan skripsi;

5. Perwira, Pembina, Instruktur dan seluruh staff civitas akademika Politeknik Pelayaran Makassar;
6. Orang tua saya tercinta Ayahanda Fharuddin, Ibunda Hasniati, yang telah memberikan saya semangat, seluruh keluarga atas kasih sayang, doa dan dukungannya selama penulisan skripsi dan melaksanakan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
7. Rekan-rekan Taruna/i Angkatan XXXVIII khususnya program studi KALK yang telah memberi dukungan kepada penulis di dalam penulisan skripsi ini dari awal sampai selesai.

Akhirnya penulis berharap agar skripsi ini menjadi sesuatu yang berguna bagi pembaca yaitu masyarakat terkait, terkhususnya taruna dan taruni Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, serta dapat diaplikasikan dalam pembangunan Bangsa dan Negara khususnya dalam bidang transportasi laut. Semoga Allah SWT. Senantiasa melindungi dan memberkati kita semua.

Makassar, 02 Juli 2021

Penulis

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

NAMA : TAUHIQ INDRAWAN
NIT : 17.43.068
JURUSAN : KALK

Menyatakan bahwa skripsi yang berjudul :

ANALISIS KEGIATAN BONGKAR MUAT PETIKEMAS DI PELABUHAN MAKASSAR

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, 02 Juli 2021



TAUHIQ INDRAWAN
NIT. 17.43.068

ABSTRAK

Tauhiq Indrawan, (2021). Analisis Kegiatan Bongkar Muat Petikemas di Pelabuhan Makassar (Dibimbing Oleh).

PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) cabang Makassar adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang terletak Jl. Soekarno No.1 Mampu Wajo, Kota Makassar, Sulawesi Selatan. Adapun tujuan dari penulis dalam menyusun skripsi ini adalah untuk mengetahui kegiatan Bongkar Muat Petikemas di Pelabuhan Makassar.

Penelitian ini dilaksanakan di PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) cabang Makassar saat taruna melaksanakan praktek darat selama 12 bulan, terhitung mulai dari Juli 2019 sampai dengan bulan Juli 2020. Jenis penelitian yang digunakan adalah jenis penelitian Deskriptif Kualitatif, yaitu dimana data yang di peroleh berupa informasi-informasi sekitar pembahasan, baik secara lisan maupun tulisan.

Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa dengan adanya koordinasi yang baik pada bagian perencanaan dan pengendalian operasional dalam setiap kegiatannya, maka kegiatan bongkar muat dan stack petikemas di pelabuhan makassar mencapai hasil maksimal.

Kata kunci : Analisis, Bongkar Muat, Peti Kemas.

ABSTRACT

Tauhiq Indrawan, (2021). Analysis of Loading and Unloading Containers Activities at Makassar Port (Supervised by).

PT. Port Of Indonesia IV (Persero) Makassar branch is State-Owned Enterprises (BUMN) located at Jl. Soekarno No.1 Mampu Wajo, Makassar City, South Sulawesi. The purpose of the author in compiling this thesis is to find out the activities of Container Loading and Unloading at Makassar Port..

This research was conducted at PT. Pertamina Shipping when the cadets carry out onshore practice for 12 months, starting from July 2019 to July 2020. The type used is a qualitative descriptive research type, where the data obtained is in the form of information about the discussion, both orally and in writing.

The results of this study indicate that with the good coordination in planning and control operational activities in each of its activities, the Loading and Unloading activities the container stack at the port of Makassar achieves maximum results..

Keywords: Analysis, Unloading, Container

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGAJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PRAKATA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	2
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Pengertian Bongkar Muat	4
B. Proses Bongkar Muat	5
C. Pengertian Pelabuhan	6
D. Bagian – Bagian Terminal Petikemas	6
E. Pengertian Kegiatan	9
F. Pengertian Container	10
G. Ukuran dan Jenis Container	13
H. Komponen Utama Dalam Bongkar Muat	14
I. Sarana Bongkar Muat Petikemas	15
J. Kewajiban PBM	18
K. Kerangka Pikir	19
L. Hipotesis	20

BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis Desain dan Variabel Penelitian	21
B. Definisi Operasional Variabel Dan Deskripsi Fokus	21
C. Populasi Dan Sampel Penelitian	22
D. Teknik Penulisan Data	22
E. Teknik Analisis Data	23

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Hasil Penelitian Data	24
B. Pembahasan Hasil Penelitian	35

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan	43
B. Saran	43

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

RIWAYAT HIDUP

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pembangunan ekonomi sebuah bangsa sangat ditentukan oleh adanya sistem transportasi atau jasa angkutan yang memadai, baik darat, laut maupun udara. Melalui transportasi, bahan baku maupun hasil produksi suatu daerah dapat dipasarkan ke daerah yang lain dan untuk memenuhi kebutuhan manusia yang lebih kompleks. Maka dari tahun ke tahun perkembangan jasa angkutan sangat berkembang pesat khususnya angkutan laut.

Seiring dengan bertambah minat pemakai jasa angkutan laut untuk mengapalkan barang serta adanya kemajuan teknologi perkapalan dan pelayaran, maka pengiriman barang melalui laut semakin efisien. Hampir semua barang impor dan barang ekspor ditangani dengan menggunakan sistem container. Penggunaan container untuk angkutan barang baik melalui laut maupun darat telah berkembang sejak dikenalnya perdagangan antar negara.

Dilihat dari segi jalur pelayaran Indonesia terletak antara lintasan Samudera Indonesia dan Samudera Pasifik yang sangat strategis. Kedua samudera ini merupakan jalur pelayaran yang banyak dilalui oleh *Cellular Containership*.

Pelabuhan Makassar merupakan pintu utama masuk dan keluarnya barang dari dan ke propinsi lainnya, karena merupakan titik utama maka pelabuhan Makassar sangat berpengaruh terhadap penyuplaian barang khususnya dipropinsi ini dan kawasan Indonesia umumnya.

Arus perdagangan Internasional melalui Pelabuhan Makassar pada awal tahun 2019 mengalami peningkatan yang cukup tinggi, dimana 54 % merupakan arus perdagangan dengan menggunakan petikemas. Tingkat pertumbuhan ini lebih dipercepat lagi terutama

karena perkembangan yang sangat pesat di wilayah *hinterland*, khususnya kawasan Indonesia Timur dan sekitarnya.

Pelabuhan itu terdiri atas berbagai terminal di dalamnya, sedangkan yang menyangkut pelayanan peti kemas selama ini mayoritas dilakukan di dermaga Soekarno Hatta dan Terminal Peti Kemas .

Tahun lalu, arus peti kemas melalui pelabuhan itu mencapai 3,98 juta TEUs, dan terminal konvensional 1,28 juta TEUs.

Perkembangan arus bongkar muat yang pesat ini terutama yang menggunakan jasa petikemas, membuat banyak perusahaan-perusahaan angkutan petikemas menilai Pelabuhan Makassar sudah tidak memadai untuk menampung volume arus petikemas yang ada. Atas dasar ini Pelabuhan Makassar berusaha meningkatkan pelayanan jasa bongkar muat petikemas yang optimal dan efisien melalui pengoptimalan penggunaan terminal petikemas yang ada dan pengembangan infrastruktur berupa penambahan pembangunan terminal petikemas.

Atas dasar inilah maka penulis tertarik untuk mengkaji topik dengan judul “ **ANALISIS KEGIATAN BONGKAR MUAT PETIKEMAS DI PELABUHAN MAKASSAR**”.

B. Rumusan Masalah

Pelabuhan merupakan perusahaan yang produknya jasa. Tingkat pelayanan produk jasa hanya dapat diketahui dengan mengetahui sikap para pengguna terhadap pelayanan yang diberikan. Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan maka permasalahan yang timbul yaitu : Bagaimana kegiatan bongkar muat petikemas di pelabuhan Makassar ?

C. Tujuan Penelitian

Adapun penelitian ini berguna untuk mengetahui kegiatan bongkar muat petikemas di pelabuhan Makassar.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini yaitu sebagai berikut :

1. Diharapkan dapat menjadi informasi kepada Pelabuhan Makassar tentang penggunaan terminal petikemas secara optimal.
2. Sebagai bahan masukan kepada pihak-pihak terkait dalam pengembangan terminal petikemas dan pelabuhan Makassar lebih lanjut ke depan.
3. Sebagai bahan literatur dan referensi bagi peneliti yang berminat mengkaji topik yang sama.
4. Sebagai persyaratan untuk melaksanakan Praktek Darat (PRADA) bagi Taruna dan Taruni semester IV Program studi Diploma IV jurusan ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK) di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Bongkar Muat

Kegiatan bongkar muat adalah kegiatan membongkar barang – barang dari atas kapal dengan menggunakan *cren* dan *sling* kapal ke daratan terdekat di tepi kapal, yang lazim di sebut dermaga, kemudian dari dermaga dengan menggunakan lori ,*forklift*, dimasukkan dan di tata ke dalam gudang terdekat yang ditunjuk oleh syahbandar pelabuhan. Sementara kegiatan muat adalah kegiatan sebaliknya.

Menurut Rasyid *et all* (2016) Penyelenggara Bongkar Muat sebagaimana yang telah di atur dalam pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.60 Tahun 2014 adalah kegiatan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang mekanismenya meliputi *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery* dan dilaksanakan oleh badan usaha yang memiliki izin usaha dan didirikan khusus untuk bongkar muat. Penyelenggara bongkar muat di pelabuhan dilaksanakan dengan menggunakan peralatan bongkar muat yang telah memiliki layak operasi, menjamin keselamatan kerja dan dilaksanakan oleh tenaga kerja yang wajib memiliki sertifikat kompetensi.

Bongkar muat mempunyai tiga kegiatan pokok yaitu :

a. *Stevedoring*

Adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/ tongkang/ truck atau memuat barang dari dermaga/ tongkang/ truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka kapal menggunakan *crane* kapal atau *crane* darat.

b. *Cargodoring*

Adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali atau jala-jala di dermaga dan mengangkut dari dermaga ke gudang atau lapangan penumpukan barang atau sebaliknya.

c. *Receiving/Delivery*

Pekerjaan memindahkan barang dari timbunan tempat penumpukan di gudang atau lapangan penumpukan dan menyerahkan samapi terusun di atas kendaraan di pintu gudang/ lapangan penumpukan atau sebaliknya.

B. Proses Bongkar Muat

Proses bongkar muat barang di perlukan dokumen – dokumen untuk membantu kelancaran proses bongkar muat petikemas yaitu :

a. *Bill of loading (B/L)*

Merupakan tanda bukti barang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran yang memungkinkan barang bisa ditransfer dari *shipper* ke *consignee*.

b. *Cargo List*

Daftar semua barang yang dimuat dalam kapal

c. *Tally Muat*

Untuk semua barang yang dimuat di atas kapal dicatat dalam tally muat.

d. *Tally Bongkar*

Pada waktu barang di bongkar di lakukan pencatatan jumlah *colli* dan kondisinya sebagaimana terlihat dan hasilnya di catat di dalam *tally sheet* bongkar.

e. *Cargo Manifest*

Keterangan rinci dari barang yang diangkut oleh kapal

f. *Special Cargo List*

Daftar dari semua barang yang khususnya yang dimuat oleh kapal misalnya barang berbahaya atau barang berharga .

g. *Working Order*

Surat perintah kerja.

C. Pengertian Pelabuhan

Pelabuhan (*port*) adalah tempat yang terdiri atas daratan dan atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang di pergunakan sebagai tempat kapalbersandar, naik turun penumpang dan bongkar muat barang,berupaterminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan 13 serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi (UUNo. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran).

D. Bagian – Bagian Terminal Petikemas

a. Unit Terminal Petikemas (UTPK)

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, yang dimaksud dengan Terminal Petikemas adalah terminal yang dilengkapi sekurang-kurangnya dengan fasilitas berupa tambatan, dermaga, lapangan penumpukan (*Container Yard*), serta peralatan yang layak untuk melayani kegiatan bongkar muat petikemas.

Unit Terminal Petikemas (UTPK) adalah terminal di pelabuhan yang khusus melayani petikemas dengan sebuah lapangan (*yard*) yang luas dan diperkeras untuk bongkar muat dan menumpuk petikemas yang dibongkar atau yang akan dimuat ke kapal. Karena kapal petikemas tidak dilengkapi dengan peralatan bongkar muat, maka bongkar muat kapal petikemas dilakukan dengan *Gantry Crane*, yaitu derek darat yang hanya dapat digunakan untuk membogkar dan memuat petikemas dengan kapasitas kurang dari 50 ton.

Untuk kegiatan bongkar muat suatu kapal, di UTPK diperlukan satu lapangan luas tertentu untuk menimbun sementara petikemas yang baru dibongkar atau menyusun petikemas yang akan dimuat karena petikemas harus dimuat

sesuai dengan urutan penyusunan di kapal. Lapangan luas tertentu tersebut dinamakan *Mashalling Yard*.

Di UTPK juga terdapat lapangan penimbunan untuk stacking container. Peralatan yang digunakan untuk memindahkan dan menimbun petikemas adalah Top Loader dan Transtainer. Sedangkan alat untuk pengangkutannya adalah Chassis dan Prime Mover.

Di pelabuhan Makassar , kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal dilakukan di dua jenis terminal, yakni :

1) Terminal Konvensional

Terminal konvensional adalah terminal untuk melayani kegiatan bongkar muat kargo umum, barang curah kering dan barang curah cair. Di terminal konvensional juga bisa juga dilakukan bongkar muat petikemas terutama muatan antar pulau dengan menggunakan peralatan bongkar muat dari kapal atau dari pihak lain.

2) Terminal Petikemas

Terminal petikemas yang dilengkapi dengan peralatan petikemas modern seperti *Container Crane (Gantry Crane)*. Selain itu terminal ini juga dilengkapi dengan peralatan untuk penanganan bongkar muat dan transportasi petikemas seperti Transtainer, Forklift, Crane, Toploader, Sideloader, Trailer dan lain-lain.

Terminal petikemas yang berlokasi di pelabuhan adalah fasilitas dimana tempat yang memungkinkan kapal melakukan kegiatan bongkar muat petikemas secara efisien. Artinya tarif bongkar muat adalah kompetitif, jumlah tenaga kerja yang dipakai sedikit dan waktu bongkar muat lebih cepat.

b. Container Yard (CY)

Container Yard (CY) adalah suatu kawasan di daerah pelabuhan yang luas dan terletak di dekat dermaga yang digunakan untuk menyimpan atau menumpuk petikemas yang akan dimuat atau setelah dibongkar dari kapal. *Container yard* harus diperkeras sehingga dapat menahan beban yang berat dari peti kemas yang ditampungnya.

CY (*Container Yard*) atau yang biasa disebut lapangan penumpukan adalah merupakan suatu tempat untuk menimbun dan meletakkan petikemas di lapangan secara teratur. Pada CY ini terdapat system cara pengaturan petikemas atau yang biasa diistilahkan *Access Liability* terhadap lapangan penumpukan. Pada lapangan penumpukan ini terdapat begitu banyak tipe dan jenis petikemas serta memiliki kapasitas daya tampung yang berbeda-beda.

Menurut *Subandi* dalam *buku Manajemen Petikemas* Istilah *Container Yard* (CY) berarti tempat yang tunjuk oleh pengangkut atau agennya dimana pengangkut atau agen mengumpulkan, menyimpan dan menumpuk petikemas berisi muatan maupun kosong,serta tempat dimana petikemas tersebut dapat diserahkan atau diambil oleh pihak pengirim dan pemilik barang.

Di pelabuhan petikemas yang modern, *Container Yard* (CY) dibagi-bagi untuk penempatan petikemas yang sesuai dengan kelompok-kelompoknya seperti :

- 1) *Container Yard* (CY) untuk container impor
- 2) *Container Yard* (CY) untuk container ekspor
- 3) *Container Yard* (CY) untuk container kosong
- 4) *Container Yard* (CY) untuk refrigerated container

Container Yard (CY) yang dikhususkan untuk menumpuk refrigerated container harus dilengkapi dengan sambungan tenaga listrik (*Plug in*) agar mesin pendingin pada container

tersebut dapat menyalah terus. Sehingga muatan dari refrigerated container tersebut tidak mengalami kerusakan.

c. Container Freight Station (CFS)

Container Freight Station (CFS) adalah kawasan yang digunakan untuk menimbun petikemas Less Container Load (LCL), melaksanakan *stuffing /stripping*, dan untuk menimbun *break-bulk cargo* yang akan di-*stuffing* ke petikemas atau di-*unstuffing* dari petikemas.

d. Inland Container Depot (ICD)

Inland Container Depot (ICD) adalah kawasan di pedalaman atau di luar daerah pelabuhan yang berada dibawah pengawasan Bea dan Cukai yang digunakan untuk menimbun petikemas FCL yang akan diserahkan kepada *consignee* atau diterima dari *shipper*.

E. Pengertian Kegiatan

Menurut UU RI NO 15 TH 2006 Kegiatan adalah sekumpulan tindakan pengerahan sumber daya baik yang berupa personel (sumber daya manusia), barang modal termasuk peralatan dan teknologi, dana, atau kombinasi dari beberapa atau kesemua jenis sumber daya tersebut sebagai masukan (input) untuk menghasilkan keluaran (output) dalam bentuk barang / jasa.

Kegiatan adalah suatu aktivitas yang dapat dijumpai dalam proses administrasi. Aktivitas adalah usaha-usaha yang dapat dikemukakan untuk melaksanakan semua rencana dan kebijaksanaan yang telah dirumuskan dan ditetapkan (Yjokroamudjojo, 1995 : 2010).

F. Pengertian Container

Menurut *Capt. R. P. Suyono dalam buku shipping (pengangkutan intermodal Eksport Impor melalui laut)* adalah satu kemasan yang dirancang khusus dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali, dipergunakan untuk menyimpan dan sekaligus mengangkat muatan yang ada didalamnya.

Menurut *Drs. Herry Gianto MSc. Dan Capt. Arso Martopo dalam buku pengoperasian pelabuhan laut* yang dimaksud container adalah peti besar yang didalamnya dapat diisi muatan untuk diangkat di atas kapal. Sistem ini dimaksudkan untuk mencari keuntungan secara ekonomis karena :

1. Bongkar muat dapat dilakukan secara aman
2. Buruh yang bekerja tidak terlalu banyak, penghematan biaya stevedoring.
3. Pelayanan lebih mudah.
4. Kerusakan barang dapat ditekan sekecil mungkin.
5. Biaya operasi keseluruhan menjadi lebih murah.

Sedangkan arti container menurut *International Organization For Standarization (ISO)* adalah bagian dari alat transport, yang :

1. Sifat cukup kuat untuk digunakan berulangkali
2. Dirancang secara khusus sebagai fasilitas untuk membawa barang dengan alat transportasi yang ada
3. Dipasang alat pelengkap yang diangkat dari satu alat transpor ke alat transpor lainnya
4. Dirancang sedemikian rupa sehingga memudahkan untuk mengisi maupun mengosongkan.

Sedangkan petikemas menurut "Amir M.S" adalah peti yang terbuat dari logam ke dalam mana barang-barang yang lazim disebut muatan umum (General Cargo) yang akan dikirimkan melalui angkutan laut dimasukkan.

1. Sifat-sifat Container

Dilihat dari sifatnya, container digolongkan menjadi 2 golongan utama, yaitu :

- a. *Non collapsible freight container*, yaitu container yang dibuat dengan konstruksi kaku (rigid), dan mempunyai komponen-komponen yang dipasang tetap.
- b. *Collapsible freight container*, yaitu container yang dibuat dengan konstruksi kaku, namun komponen-komponennya dapat dibongkar dan dipasang kembali dengan cepat (knocked-down system).

2. Komponen (Bagian-bagian) Container

Container terdiri dari beberapa komponen, antara lain:

a. Dinding (*Wall*)

Dinding container dapat dibuat dari aluminium, plywood, fiberglass dan plastic yang diperkuat dengan kaca (*glass reinforced plastic*). Kebanyakan dinding-dinding container dibuat dari aluminium dan kadang-kadang tulang dinding tersebut dibuat dari baja anti karat. Walaupun dinding dan tulang tersebut tahan terhadap aus (wear) dan karat sehingga container dapat bertahan lama sampai lebih dari 10 tahun. Ada 2 macam dinding, yaitu dinding samping (*side wall*) dan dinding ujung (*end wall*).

b. Tiang sudut (*corner post*)

Tiang-tiang sudut pada container merupakan penguat container yang paling utama. Tiang-tiang sudut berfungsi sebagai penopang utama terhadap container-container bermuatan yang ditumpuk di atasnya, apabila container dimasukkan/disusun dalam palka kapal.

c. Lubang- lubang sudut (*corner casting*)

Lubang-lubang sudut dibuat pada setiap sudut container, pada bagian bawah dan bagian atas, yang berfungsi untuk mengangkat container. Lubang bagian atas dari corner casting untuk

memasukkan kunci kran darat atau straddle carrier. Sedangkan lubang-lubang kecil pada sisi container untuk memudahkan kaitan deret (sling) atau sling kran tradisional lubang-lubang kecil tersebut juga berfungsi untuk mengikat container di atas dek kapal, atau pada lori dan gerbong kereta api yang beralas datar sehingga container tidak dapat bergerak.

d. Pintu Container (*door*)

Fungsi pintu pada container adalah untuk memudahkan barang-barang masuk keluar container. Pintu container adalah kedap air (*water tight*) karena pada sekeliling pintu di beri lapisan karet dan di ikat dengan baut erat-erat. Pintu ini di lengkapi dengan grendel dan tempat segel. Ada dua macam pintu, yaitu pintu samping (*side door*) dan pintu di pasang di ujung (*end door*).

e. Jeruji Atap (*roof rail*)

Yaitu bangunan dari jeruji-jeruji mendatar yang terletak pada ujung atas kedua sisi dari container.

f. Atap (*roof*)

Yaitu susunan yang membentuk penutup container bagian atas, dan di batasi oleh endframe dan roof rail.

g. Jeruji Samping Bawah (*bottom side rail*)

Yaitu bangunan jeruji – jeruji yang terletak pada sisi-sisi dasar mendatar.

h. Dasar (*base*)

Bangunan yang komponen utamanya adalah kedua jeruji mendatar bagian bawah, lantai dan jeruji-jeruji melintang.

i. Cross Members

Yaitu komponen-komponen melintang yang di pasang pada jeruji pinggir bawah dan berfungsi menopang lantai.

j. Kerangka Samping (*Side Frame*)

Adalah masing-masing bangunan yang sejajar dengan sumbu container membujur dan terdiri dari corner structures dan bottom side rails dan roof rails.

k. Kerangka Ujung (*End Frame*)

Adalah masing-masing container tegak lurus pada sumbu dan terdiri dari corner structures dan jeruji-jeruji ujung dasar dan roof.

G. Ukuran dan Jenis Container

A. Ukuran Container

Container yang lazim digunakan untuk mengangkut muatan melalui angkutan laut adalah container yang berukuran 20 kaki dan 40 kaki.

Container ukuran 20 kaki (lazim disebut 20 feet container), dan mempunyai ukuran.

Panjang : 6,06 m
Lebar : 2,44 m
Tinggi : 2,59 m
Volume : 31,04 m³ samapai 33,58 m³

Sedangkan container 40 kaki (lazim disebut 40 feet container), mempunyai ukuran.

Panjang : 12,19m
Lebar : 2,44 m
Tinggi : 2,74 m
Volume : 67,83 m³ sampai 72,22 m³

B. Jenis – jenis Container

Oleh karena barang-barang yang diperdagangkan beraneka ragam jenis, sifat, bentuk serta memerlukan perlakuan yang berbeda, maka terdapat beberapa jenis – jenis container, antara lain:

a. General Dry Cargo

Petikemas yang digunakan untuk mengangkut berbagai jenis muatan (muatan kering) yang tidak memerlukan perhatian secara

khusus, container seperti ini lazim digunakan untuk mengangkut barang yang dibungkus dalam karton. Lantai dan dindingnya diberi banyak pengikat untuk mengikat muatan.

b. Reefer (*Refrigerated*) Container

Petikemas semacam ini digunakan untuk memuat barang-barang yang memerlukan pendinginan sampai -30° , sangat sesuai untuk memuat barang – barang yang mudah rusak seperti : dari buah-buahan, obat-obatan sebagainya.

c. Bulk Container

Petikemas ini digunakan mengangkut muatan curah, seperti butiran-butiran, tepung, dan lain-lain. Petikemas ini juga dapat digunakan untuk memuat barang-barang umum (general cargo).

d. Open Side Container

Petikemas yang bagian sampingnya dapat dibuka pintunya terdapat di salah satu ujung.

e. Open Top Container

Petikemas jenis ini lazim pula disebut Top-Loader Container yaitu petikemas yang bagian atasnya (atap) dapat dibuka, untuk memasukkan atau mengeluarkan barang.

f. Flat Rack

Petikemas jenis ini tidak mempunyai dinding-dinding samping dan lazim digunakan untuk mengangkut mesin-mesin berukuran besar/berat.

H. Komponen Utama Dalam Bongkar Muat

Proses Pelaksanaan kegiatan bongkar muat Container mempunyai tiga komponen utama yang sangat penting di dalam area kerja bongkar muat di pelabuhan, antara lain yaitu :

a. *Stevedoring*

Yaitu kegiatan bongkar muat Container dari sisi lambung kapal di dermaga menuju palka kapal dan atau sebaliknya dengan menggunakan kran kapal, kran darat atau alat bongkar muat yang lainnya.

b. *Haulage Trucking*

Yaitu kegiatan memindahkan, membawa, dan mengangkat Container dari lapangan penumpukan (*Container Yard*) di dalam area pelabuhan menuju sisi lambung kapal di dermaga tempat tambatnya kapal dan atau sebaliknya dengan menggunakan kendaraan Trailer atau yang sejenis.

c. *Lift On/Off*

Yaitu kegiatan menaikkan atau menurunkan Container dari Trailer yang berada di lapangan penumpukan, menaruh, menumpuk serta menyusunnya di lapangan penumpukan (*Container Yard*) dan atau sebaliknya berdasarkan tempat susunan yang telah ditentukan.

I. Sarana Bongkar Muat Petikemas

Ketersediaan alat dihitung dengan mengambil jumlah jam yang tersedia dari alat tersebut lalu dikurangi *downtime* jumlah jam di mana alat tersebut tidak siap dipakai dalam waktu tertentu yang disebabkan oleh:

1. Service rutin
2. Perbaikan insidental karena rusak
3. Menunggu suku cadangan

Untuk menunjang kegiatan bongkar muat petikemas, maka dermaga petikemas harus dilengkapi dengan alat-alat bongkar muat mekanisme yang canggih, seperti gantry crane, top loader, side loader. Umumnya problema yang sering dihadapi pada alat-alat mekanisme seperti itu adalah teknik pemakaiannya sehingga tidak merusak muatan (container) serta tidak membahayakan keselamatan umum.

Kegiatan penanganan bongkar muat petikemas peralatan yang digunakan tergantung dari desain dan rancangan dari terminal, Lay out dan cara-cara pengoperasiannya.

Untuk kegiatan bongkar muat petikemas dari dan ke kapal untuk kapal-kapal petikemas digunakan Gantry Crane. Untuk penumpukkan dan pembongkaran petikemas ditangani oleh Yard Gantry Crane (*Container Stacking crane*), demikian juga untuk kegiatan menerima dan menyerahkan petikemas (*receiving-delivery*) menggunakan peralatan tersebut, berikut merupakan sarana bongkar muat peti kemas sebagai berikut:

1. Forklift

Jenis forklift terdiri dari forklift berukuran 5 ton dapat digunakan untuk mengangkat petikemas kosong ke chassis/trailer-trailer, sedangkan forklift ukuran 2,5 sampai dengan 3 ton dapat digunakan untuk menyusun muatan atau membongkar petikemas (*stuffing/stripping*) . Forklif juga dapat mengangkut peti kemas berukuran 20 kaki standar ISO, sedangkan untuk petikemas berukuran lebih dari 20 kaki lazimnya tidak dipergunakan forklift.

2. Gantry Crane.

Gantry crane adalah mekanis untuk memuat / mengangkut petikemas dari isi lambung kapal di atas chassis ke kapal atau sebaliknya. Alat tersebut dapat berjalan di dermaga yang sudah ada rel nya, karena alat tersebut berdiri diatas kaki yang beroda.

3. Transtainer.

Transtainer digunakan untuk melaksanakan kegiatan pada alat tersebut akan meningkatkan pemakaian area yang lebih produktif dibandingkan dengan peralatan lainnya dengan pergerakan *lift on dan lift off*

4. Head Truck / Chassis System.

Alat yang digunakan untuk mengangkut container dari sisi lambung *Container Yard (CY)*, dimana kapal ke lapangan *Container Yard (CY)*

atau sebaiknya dan angkutan pindah lokasi antara CY atau dari CY ke lapangan serbaguna (*Stuffing / stripping*). Alat tersebut dilengkapi dengan adapter untuk mengunci sudut petikemas (*Container Casting*) dan ukuran panjang terdiri dari 20" dan 40".

5. Reach Stacker.

Perlakuannya sama dengan transtainer untuk stacking, *lift on / lift off* Container.

6. Top Leader (Forklift berat yang dilengkapi dengan spreader atas).

Alat tersebut digunakan di container yard untuk stacking (menumpuk) dan *lift on / lift off* container.

Menurut *Capt. R. P. Suyono dalam buku shipping (pengangkutan intermodal Eksport Impor melalui laut)* adalah satu kemasan yang dirancang khusus dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali, dipergunakan untuk menyimpan dan sekaligus mengangkat muatan yang ada didalamnya.

Menurut *Drs. Herry Gianto MSc. Dan Capt. Arso Martopo dalam buku pengoperasian pelabuhan laut* yang dimaksud container adalah peti besar yang didalamnya dapat diisi muatan untuk diangkat di atas kapal. Sistem ini dimaksudkan untuk mencari keuntungan secara ekonomis karena :

1. Bongkar muat dapat dilakukan secara aman
2. Buruh yang bekerja tidak terlalu banyak, penghematan biaya stevedoring.
3. Pelayanan lebih mudah.
4. Kerusakan barang dapat ditekan sekecil mungkin.
5. Biaya operasi keseluruhan menjadi lebih murah.

Sedangkan arti container menurut *International Organization For Standarization (ISO)* adalah bagian dari alat transport, yang :

1. Sifat cukup kuat untuk digunakan berulang kali

2. Dirancang secara khusus sebagai fasilitas untuk membawa barang dengan alat transportasi yang ada
3. Dipasang alat pelengkap yang diangkut dari satu alat transpor ke alat transpor lainnya
4. Dirancang sedemikian rupa sehingga memudahkan untuk mengisi maupun mengosongkan.

Sedangkan petikemas menurut "Amir M.S" adalah peti yang terbuat dari logam ke dalam mana barang-barang yang lazim disebut muatan umum (General Cargo) yang akan dikirimkan melalui angkutan laut dimasukkan.

J. Kewajiban PBM

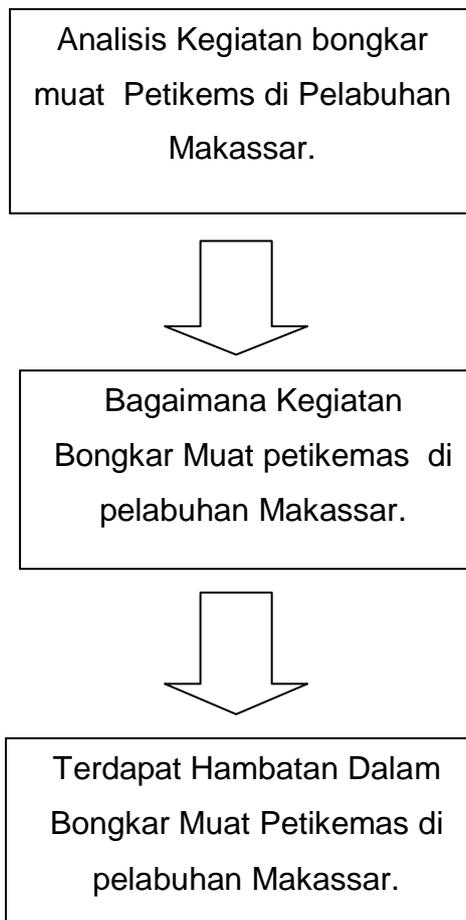
Selama melakukan usahanya perusahaan bongkar muat memiliki kewajiban yang harus dipenuhi (R.P Suyono,2007). Kewajiban tersebut adalah sebagai berikut:

1. Melaksanakan ketentuan-ketentuan yang ditetapkan dalam izin usaha dalam keputusan ini, dan kebijaksanaan umum pemerintah di bidang penyelenggaraan kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal.
2. Memenuhi batasan minimal kecepatan bongkar muat barang yang telah ditetapkan pada setiap pelabuhan.
3. Mengenakan/memberlakukan tarif yang berlaku sesuai peraturan.
4. Meningkatkan keterampilan kerja.
5. Bertanggung jawab terhadap barang selama berada di bawah pengawasannya.
6. Bertanggung jawab kepada kerusakan alat bongkar muat (*gear*) kapal yang disebabkan oleh kesalahan, kelalaian orang-orang yang bekerja di bawah pengawasannya.
7. Menyampaikan laporan kegiatan usahanya secara berkala kepada :
 - a. Administrator pelabuhan setempat berupa laporan harian, bulanan, dan tahunan.

b. Direktur Jenderal Perhubungan Laut, dalam hal ini adalah Kepala Direktorat Lalu Lintas Angkutan Laut dan Kakanwilhubla setempat berupa laporan bulanan dan tahunan.

8. Menaati segala peraturan perundangan yang berlaku.

K. Kerangka Pikir



L. Hipotesis

Penulis dapat menarik kesimpulan sementara bahwa diduga pelaksanaan Kegiatan bongkar muat Petikemas Makassar Di Pelabuhan Makassar belum maksimal.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. Jenis, Desain Penelitian

1. Jenis penelitian

Jenis penelitian yang di gunakan oleh penulis pada saat melakukan penelitian adalah jenis penelitian kualitatif, di mana penelitian yang menggun akan pendekatan kualitatif lebih menekankan analisisnya pada proses penyimpulan deduktif dan induktif serta analisis terhadap dinamika hubungan antar fenomena yang diamati dengan menggunakan logika ilmiah.

2. Desain dan variable penelitian

Desain penelitian merupakan rencana menyeluruh dari penelitian mencakup hal-hal yang akan di lakukan peneliti mulai dari membuat hipotesis dan implikasinya secara oprasional sampai pada analisis akhir data yang selanjutnya di simpulkan dan di berikan saran. Suatu desain penelitian menyatakan struktur masalah penelitian maupun rencana penyelidikan yang akan di pakai untuk memperoleh bukti empiris mengenai hubungan – hubungan dalam masalah.

B. Definisi Operasional Variable / Deskripsi Fokus

1. PetiKemas adalah peti atau kotak yang memeuhi persyaratan teknis sesuai dengan *International Organization for Standarisation* (ISO) sebagai alat atau perangkat pengangkutan barang yang digunakan berbagai moda, mulai dari moda jalan dengan truk peti kemas, kereta api dan kapal peti kemas laut.
2. Bongkar muat adalah kegiatan membongkar barang dari atas kapal menggunakan *crane* dan *sling* kapal ke daratan terdekat di tepi kapal, yang lazim disebut Dermaga. Kemudian dari dermaga

menggunakan lori, *forklift* dimasukkan dan ditata didalam gudang terdekat yang di tunjuk oleh syahbandar pelabuhan.

3. Container Yard (CY) atau yang biasa disebut lapangan penumpukan adalah merupakan suatu tempat untuk menimbun dan meletakkan peti kemas di lapangan secara teratur.

C. Populasi Dan Sampel Penelitian

1. Populasi yang di ambil yaitu seluruh petugas yang menangani dan mengawasi proses bongkar muat petikemas di terminal petikemas di pelabuhan makassar.
2. Sampel yang diambil dari penelitian ini adalah 2 orang petugas di lapangan yang mengawasi proses bongkar muat petikemas.

D. Teknik Pengumpulan Data Dan Instrumentasi Penelitian

1. Teknik dan prosedur pengumpulan data

Metode yang digunakan dalam pengumpulan data ada 2 macam yaitu :

- a. Metode *field research* merupakan metode yang dipakai untuk mengumpulkan data actual melalui pengamatan di lapangan. Teknik pengumpulan data di lapangan dilakukan melalui metode *survey* (observasi), yaitu suatu cara untuk mendapatkan data melalui pemantauan langsung ke unit-unit sasaran penelitian. Maka instrument penelitian dari metode observasi adalah *check list*.
- b. Metode *Library research* yaitu :pengumpulan data dari bahan bacaan yang berhubungan dengan obyek penelitian, untuk memperoleh landasan teori yang akan digunakan dalam pembahasan masalah.

2. Instrumen penelitian

Fungsi instrumen dalam penelitian adalah untuk mengungkapkan fakta yang menjadi data. Data merupakan penggambaran variable yang diteliti dan berfungsi sebagai alat pembuktian hipotesis, benar tidaknya data tergantung dari baik tidaknya instrumen pengumpulan data

Adapun instrumen dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

a. Observasi

Metode observasi yang digunakan adalah observasi partisipasi di mana peneliti terlibat dalam kegiatan yang di amati dan digunakan sebagai sumber data. Artinya peneliti terlibat langsung dalam kegiatan mencari data yang diperlukan melalui pengamatan. Peneliti melihat atau mengamati secara langsung di pelabuhan untuk memperoleh gambaran cara penanganan dan pengawasan muatan berbahaya serta mengumpulkan data-data yang berkenaan dengan penelitian ini.

E. Teknik Analisis Data

Teknik analisis yang dipakai dalam penelitian ini adalah metode analisis kuantitatif deskriptif, kuantitatif adalah pengolahan data yang telah diperoleh melalui gambaran fakta-fakta atau karakteristik yang sebenarnya.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Hasil Penelitian Data

1. Sejarah Singkat PT. Pelabuhan Indonesia IV (persero) Terminal Petikemas Makassar

PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) cabang Makassar adalah badan usaha milik negara (BUMN) yang membawahi beberapa cabang pada kawasan Timur Indonesia meliputi Kalimantan Timur, Sulawesi, Maluku dan Irian jaya. Seluruhnya terdiri atas 20 cabang pelabuhan dengan kantor pusatnya di makassar.

Dengan peraturan direksi PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) nomor: PD 30 tahun 2007 tentang perubahan status divisi pelayanan petikemas cabang makassar menjadi unit terminal petikemas makassar bahwa berdasarkan analisa proyeksi trafik, produksi, pendapatan, biaya, laba rugi, pertumbuhan dan kebutuhan, divisi pelayanan petikemas cabang makassar sudah memenuhi syarat untuk dialihkan statusnya menjadi Unit Terminal Petikemas Makassar dengan mengingat Akta Notaris Imah Fatimah, SH. Nomor : 7 tanggal 1 Desember 1992 tentang Anggaran Dasar Perusahaan Perseroan PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia IV, sebagaimana telah diubah dengan Akta Notaris Rachman Santoso, SH. Nomor : 157 , tanggal 23 April 1998 tentang Perubahan Anggaran Dasar PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia IV Nomor 139/KPI.IV/VII/2007 tentang struktur organisasi dan Tata kerja kantor pusat PT (Persero) Pelabuhan Indonesia IV. Djarwo Surjanto selaku Direktur Utama PT (Persero) Pelabuhan Indonesia IV memutuskan dan menetapkan tentang perubahan status Divisi Pelayanan Petikemas Cabang Makassar menjadi Unit Terminal Petikemas Makassar, peraturan ini berlaku sejak 1 Juli

2007. Terminal Petikemas adalah salah satu segmen usaha yang ditawarkan oleh PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) kepada pengguna jasa kepelabuhanan khususnya jasa pelayanan petikemas.

Terminal Petikemas Makassar adalah salah satu segmen usaha yang di tawarkan oleh PT. Pelabuhan Indonesia IV (persero) kepada pengguna jasa kepelabuhanan khususnya jasa pelayanan petikemas.

Terminal Petikemas Makassar dideklarasikan didalam upaya menangani kegiatan pelayanan petikemas seiring dengan meningkatnya perkembangan kontainerisasi melalui pelabuhan Makassar saat ini maupun yang akan datang.

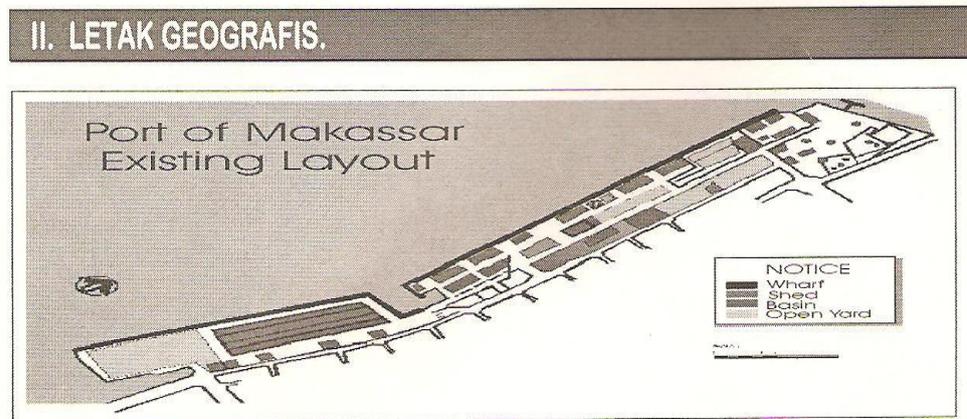
Pelayanan yang akan diberikan oleh Terminal Petikemas Makassar berorientasi kepada efisiensi biaya dan efektif waktu serta kepuasan pelanggan.

Upaya dalam memuaskan pelanggan , Terminal Petikemas Makassar selalu meningkatkan mutu pelayanan melalui kebijakan mutu yang diterapkan yaitu “pelayanan yang tepat waktu, aman dan dipercaya” serta menerapkan sistem pelayanan berstandar internasional.

Upaya peningkatan pelayanan tersebut diimbangi pula dengan ketersediaan fasilitas dan peralatan modern, serta sumber daya manusia yang mampu menangani kegiatan secara cepat,tepat dan aman.

2. Letak Dan Geografis

Gambar 4.1 Letak Geografis Port of Makassar



1. Letak dan Lokasi

Pelabuhan Makassar merupakan pelabuhan yang berada di kota Makassar yang terletak di selat Makassar. Pada posisi : 05°09'00" Lintang Selatan - 05 °06'00" Lintang Selatan dan 119°24'00" Bujur Timur. Dipelabuhan ini hanya memiliki dua alur pelayaran yaitu alur barat dan alur timur.

Hidrografi

- | | | |
|-------------------------------------|---|-----------|
| a. Panjang Alur Pelayaran | : | 2 mil |
| b. Lebar Alur Pelayaran | : | 150 Meter |
| c. Kedalaman Alur Pelayaran Minimal | : | 16 Meter |
| d. Luas Kolam Pelabuhan | : | 15,20 HA |
| e. Kedalaman Kolam Minimal | : | 9 Meter |
| f. Kedalaman Kolam di Dermaga | : | 12 Meter |
| g. Kecepatan Angin | : | 11 Knot |
| h. Kecepatan Arus | : | 1 Knot |
| i. Tinggi Gelombang | : | 1 Meter |
| j. Pasang Surut Air Tertinggi | : | 1,8 Meter |
| k. Pasang Surut Air Terendah | : | 0,9 Meter |

3. Struktur Organisasi Perusahaan

Organisasi adalah perpaduan berbagai rangkaian kerjasama untuk mencapai suatu tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya. Dengan demikian struktur organisasi harus dibuat sedemikian rupa agar mampu menjalin kerjasama yang baik antara beberapa bagian yang terlibat dalam perusahaan.

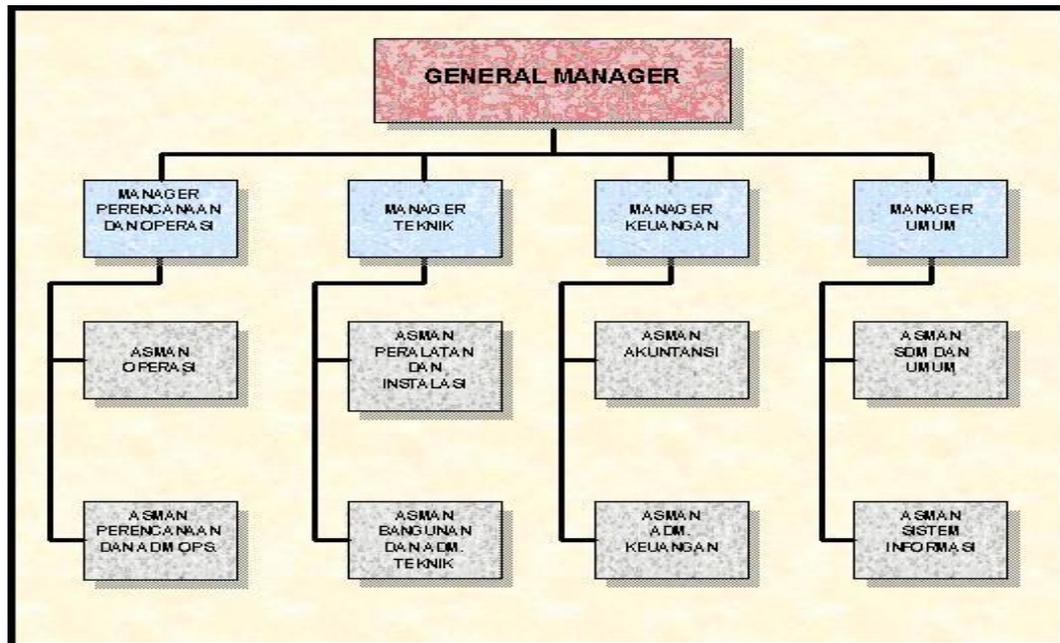
Suatu struktur organisasi merinci pembagian aktivitas kerja dan menunjukkan bagaimana berbagai tingkatan aktivitas berkaitan satu sama lain, sampai tingkat tertentu, ia juga menunjukkan tingkat spesialisasi dari aktivitas kerja.

Struktur organisasi haruslah fleksibel sehingga apabila terdapat pengembangan perusahaan maka akan mudah ditetapkan tanpa harus melakukan perombakan dalam bagian – bagian perusahaan yang telah ada.

Struktur organisasi PT. Pelabuhan Indonesia IV (persero) Terminal Petikemas Makassar dibuat dengan memperhatikan kondisi perusahaan, kegiatan usaha serta pengembangan pada halaman selanjutnya.

KD. 15 Tahun 1999 tentang struktur organisasi dan uraian tugas Cabang Kelas Utama Makassar. Dalam struktur tersebut nampak bahwa pimpinan tertinggi dalam lingkungan Cabang Makassar adalah Kepala Cabang biasa juga disebut General Manager.

Adapun Struktur organisasi dari PT. Pelabuhan Indonesia IV (persero) Terminal Petikemas Makassar adalah sebagai berikut :



Sumber : Terminal Peti Kemas Makassar

4. Fungsi-Fungsi Tugas Dari Struktur Organisasi Terminal Petikemas Makassar

1. General Manager

Manager umum adalah manager yang memiliki tanggung jawab seluruh bagian / fungsional pada suatu perusahaan atau organisasi. Manager umum memimpin beberapa unit bidang fungsi pekerjaan yang mengepalai beberapa atau seluruh manajer fungsional.

2. Manager Perencanaan dan Operasional

Berikut ini terdapat beberapa detail tugas – tugas khas seseorang manager perencanaan dan operasional :

- a. Merencanakan anggaran-anggaran pelatihan fungsional/ perdepartemen, biaya peramalan dan angka-angka peserta *training* seperti yang diperlukan oleh sistem perencanaan dan anggaran organisasi.
- b. Mengukur kebutuhan training yang relevan untuk karyawan baik untuk level idividu atau level organisasi, berkonsultasi

dengan kepala-kepala tiap departemen, termasuk metode-metode penilaian dan sistem pengukuran diperlukan.

- c. Selalu mengetahui informasi terkini tentang keterampilan– keterampilan dan level kualifikasi yang relevan untuk diperlukan oleh karyawan untuk tetap mempunyai kinerja yang efektif dan menginformasikan ke setiap orang tentang persyaratan dan informasi yang terkait dengan hal tersebut ke organisasi secara tepat.
- d. Membuat strategi dan rencana–rencana organisatoris untuk memenuhi kebutuhan pelatihan dan pengembangan, dan mengatur pelaksanaan pelatihan, pengukuran, dan tindak lanjut yang diperlukan.
- e. Mendesain program *training* dan mengatur lembaga pelatihan dan akreditasi eksternal, para *agency* serta penyedia-penyedia jasa *training* untuk melaksanakan training yang diperlukan sesuai standar yang sudah ditentukan.
- f. Mengorganisir tempat pelaksanaan pelatihan, logistik, pengangkutan, pemondokan, seperti yang diperlukan untuk mencapai pengadaan dan pelaksanaan pelatihan secara efisien.
- g. Merencanakan dan melaksanakan kursus latihan secara pribadi sebagai supplement dari training yang disediakan secara external maupun internal oleh pihak lain.
- h. Menyusun untuk pemeliharaan segala perlengkapan dan material yang berhubungan dengan melaksanakan dan pengukuran training.
- i. Merekrut, mengatur dan mengembangkan staf langsung (yang melakukan *direct report* kepadanya), jika ada.
- j. Memonitoring dan melaporkan tentang aktifitas, biaya - biaya, kinerja, dan lain - lain.

k. Secara konsisten dan terus-menerus mengembangkan diri sendiri, dan memelihara pengetahuan didalam bidang-bidang yang terkait.

3. Manajer Teknik

a. Pengawasan banyak kasus disuatu organisasi tidak dapat terselesaikan seluruhnya karena tidak ditepatinya waktu penyelesaian anggaran yang berlebihan, dan kegiatan lain yang menyimpang dari rencana semula.

b. Usaha sistematis menetapkan standar pelaksanaan dengan tujuan perencanaan, merancang sistem informasi umpan balik, membandingkan kegiatan nyata dengan standar, menentukan dan mengukur deviasi-deviasi dan mengambil tindakan koreksi yang menjamin bahwa semua sumber daya yang dimiliki telah dipergunakan dengan efektif.

4. Manajer Keuangan

Manajemen keuangan adalah suatu kegiatan perencanaan, penganggaran, pemeriksaan, pengelolaan, pengendalian, pencarian dan penyimpanan dana yang dimiliki dari organisasi.

5. Manajer Umum

Manager umum adalah manajer yang memiliki tanggung jawab seluruh bagian/fungsional pada suatu perusahaan atau organisasi. Manager umum memimpin beberapa unit bidang fungsi pekerjaan yang mengepalai beberapa atau seluruh manager fungsional pada perusahaan yang berskala kecil mungkin cukup diperlukan satu manager umum, sedangkan pada perusahaan atau organisasi yang berkaliber besar biasanya memiliki beberapa orang manager umum yang bertanggung jawab pada area tugas yang berbeda-beda.

6. Asman Operasi

Asman operasi atau manager operasi yaitu membantu manager perencanaan dan operasional, tetapi karena asisten

manager bagian operasi jadi hanya membantu mengurus bagian operasi saja.

7. Asman Akuntansi

Asman Akuntansi yaitu asisten atau pembantu manajer merancang sistem pembukuan, mengatur atau mengorganisir pembukuan, mengawasi pelaksanaan pembukuan, dan menyediakan laporan keuangan.

8. Asman Perencanaan dan ADM, OPS

Asman perencanaan dan ADM, OPS atau asisten manager perencanaan dan ADM, OPS yaitu membantu manager perencanaan dan operasional tapi hanya membantu mengurus dibagian perencanaan dan ADM, OPS.

9. Asman peralatan dan Instalasi

Asman peralatan atau asisten Manager Akuntansi yaitu membantu Manager Keuangan tapi dibagian akuntansi, yaitu yang mengelola keluar masuknya uang perusahaan.

10. Asman Bangunan dan ADM Teknik

Asman Bangunan dan ADM Teknik yaitu melakukan persiapan pelaksanaan konstruksi, menyiapkan data serah terima pekerjaan. ADM teknik memeriksa persiapan pelaksanaan konstruksi.

11. Asman ADM. Keuangan

Asman ADM. Keuangan atau asisten ADM. Keuangan yaitu membantu Manager Keuangan tapi dibagian ADM. Keuangan.

12. Asman SDM dan UMUM

Asman SDM dan Umum atau asisten SDM dan Umum yaitu membantu Manager Umum tapi dibagian SDM dan Umum.

13. Asman Sistem dan Informasi

Asman sistem dan informasi atau asisten sistem dan informasi yaitu membantu Manager Umum tapi dibagian Informasi.

5. Fasilitas Dan Peralatan Pendukung

1. Fasilitas Pendukung

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

Tabel 4.1 Fasilitas Pendukung

NO	FASILITAS PELABUHAN	UKURAN
1.	Kedalaman Kolam	-12 M LWS
2.	Panjang Dermaga	1000 Meter
3.	Lebar Dermaga	9 Meter
4.	Luas Dermaga	7.650 M
5.	Luas lap. Penumpukan PK/CY a. Jumlah Blok Penumpukan b. Kapasitas Row Per Blok c. Jumlah Ground Slot d. Kapasitas Petikemas	114.400 m2 13 Blok 6 Row per Block 2.463 Ground Slot 350.000 teus / tahun
6.	Luas Lapangan Serba Guna	15000 M
7.	Gudang CFS	1 BUAH
8.	Luas Gudang CFS	4.000 m2
9.	Kapasitas Gudang CFS	60 Vak
10.	Luas bengkel peralatan	750
11.	Reefer Flug	36 Flug
12.	Voltage reefer flug	380lt/Unit
13.	Reservoir Kapasitas	1000 Ton

14.	Tangki dan Jembatan timbang	4 unit
15.	Kapasitas Jembatan timbang	45 Ton
16.	Genzet (325 KVA)	1 unit

SUMBER : PT (PERSERO) PELABUHAN INDONESIA IV MAKASSAR

2. Peralatan Pendukung

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

Tabel 4.2 Peralatan Pendukung

No	Uraian	Sat	Jumlah	Keterangan
1	Gantry Crane (CC)			
	a. Milik Sendiri	Unit	7	Siap Operasi
	b. Kerjasama Operasi	Unit	2	Siap Operasi
2	Transtainer (TT)			
	a. Milik Sendiri	Unit	15	Siap Operasi
	b. Kerjasama Operasi	Unit	3	Siap Operasi
3	Reach Steaker Kap.42 T	Unit	2	Siap Operasi
4	Top Loader kap. 35 T			
	a. Milik Sendiri	Unit	1	Siap Operasi
	b. Kerjasama Operasi	Unit	1	Siap Operasi
5	Forklift			
	a. Forklift batteray kap. 2 T	Unit	7	Siap Operasi
	b. Forklift kap. 5 T	Unit	1	Siap Operasi
	c. Forklift kap. 7 T	Unit	1	Rencana
6	Head truck			
	a. Milik Sendiri	Unit	25	Siap Operasi
	b. Kerjasama Operasi	Unit	8	Siap Operasi
7	Chassis			

a.Ukuran 20'	Unit	16	Siap Operasi
b.Ukuran 40'			
- Milik Sendiri	Unit	20	Siap Operasi
- Kerjasama Operasi	Unit	4	Siap Operasi

Sumber: PT (PERSERO) Pelabuhan Indonesia IV Makassar

Berdasarkan tabel diatas, ketersediaan peralatan yang digunakan dalam kegiatan bongkar muat di PT. Pelabuhan Indonesia IV (persero) Terminal Petikemas Makassar, mampu menangani kegiatan operasional pelayanan bongkar muat yang efisien dan efektif dan diketahui jumlah peralatan yang tersedia di PT. Pelabuhan Indonesia IV (persero) Terminal Petikemas Makassar.

Fungsi alat-alat bongkar muat diatas adalah sebagai berikut :

1. *Gantry crane*

Berfungsi sebagai alat utama bongkar muat petikemas dari dermaga ke kapal atau sebaliknya, kecepatan bongkar muat ditentukan oleh tingkat muatan kapal dan jumlah alat gantry crane.

2. *Transtainer*

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

3. *Top Loader/Lift Truck*

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

4. *Forklift*

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

5. *Headtruck dan Chassis*

Alat untuk mengangkut petikemas dari dermaga ke lapangan penumpukan atau sebaliknya serta dari area lapangan penumpukan petikemas ke gudang *Container Freight Station (CFS)* atau sebaliknya. Alat ini juga berfungsi untuk *receiving/delivery*, disamping itu juga sebagai alat angkut petikemas ke dan dari kapal Roro. Alat ini juga dapat beroperasi di jalan raya umum sesuai dengan asal dan tujuan barang

B. Pembahasan Hasil Penelitian

Kegiatan Pelaksanaan Operasi di TPK Makassar Antara Lain Sebagai Berikut :

1. Pelaksanaan Bongkar

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

2. Pelaksanaan Delivery

- a. Pelaksanaan *truck in gate* harus membawa *Job Slip* dan petugas gate akan *meng-entry* nomor petikemas yang akan diambil dan

- nomor *truck*. Untuk petikemas *empty* hanya *meng-entry* nomor *Job Slip*.
- b. Sistem harus mengontrol realisasi pembayaran warkat terhadap petikemas tersebut, apabila jumlah warkat tidak mencukupi maka sistem tidak akan menerbitkan *Job slip*, sebaliknya apabila warkat mencukupi maka sistem akan menerbitkan *Job slip*.
 - c. Apabila terjadi penolakan penerbitan *Job slip*, maka pemilik petikemas harus menambah warkat dan perubahan *date of plan*.
 - d. Pelaksanaan *truck in-gate* hanya untuk satu sirkus transaksi (*receiving* atau *delivery*).
 - e. Konfirmasi *un-stack* untuk *delivery* dilakukan oleh petugas tally lapangan.
 - f. Petugas tally lapangan berkewajiban untuk menuliskan jumlah shifting pada *Job slip*.
 - g. Pelaksanaan *truck out-gate*, petugas gate melakukan konfirmasi *Job slip* dengan petikemas yang dibawa dan mengisi jumlah *shifting*. Apabila proses *un-stack* dilapangan tidak dilakukan, maka proses *un-stack* dilakukan secara otomatis pada saat petikemas *out-gate*.
 - h. Sistem akan melakukan kontrol secara otomatis terhadap jumlah petikemas yang ada pada *Job slip* tersebut dengan jumlah *Job slip* yang telah dikonfirmasi *Out-gate*, apabila jumlah petikemas dalam satu *Job slip* sama dengan jumlah *Job slip* maka sistem akan menandai *Job slip* tersebut siap untuk dibuatkan nota tagihan.
 - i. Sistem harus memonitor atau menampilkan *Job slip* yang sedang dalam proses dalam jangka waktu tertentu.

3. Pelaksanaan penerimaan container (*receiving*)

- a. Pelaksanaan *truck in-gate* harus membawa *Job slip* dan petugas *gate* akan *meng-entry* nomor petikemas yang dibawa nomor

seal, berat, suhu petikemas reefer, fisik petikemas dan nomor truck.

- b. Pelaksanaan truck in–gate, petugas gate melakukan konfirmasi petikemas yang dibawa.
 - c. Menerbitkan Job slip yang berisi yard alokasi untuk petikemas tersebut, jika kapasitas alokasi CY kurang maka system akan memberikan lokasi **Virtual CY**.
 - d. Konfirmasi stacking untuk receiving dilakukan oleh petugas tally lapangan.
 - e. Sistem harus mampu memonitor atau menampilkan Job slip yang sedang dalam proses dalam jangka waktu tertentu.
 - f. Truck eks–receiving tidak diperbolehkan membawa petikemas delivery sebelum truck tersebut out – gate.
4. Pelaksanaan Muat
- a. Un- stack petikemas di CY dikonfirmasi oleh petugas Tally Lapangan. Pelaksanaan muat dapat di monitoring secara online real time.
 - b. Setiap petikemas yang dimuat akan dikonfirmasi oleh petugas Tally Dermaga dengan merekam kondisi petikemas , crane, dan head truck.
 - c. *End Time Stamp* petikemas muatan adalah *End Working Time Vessel* , digunakan sebagai akhir perhitungan *dwelling time*.
 - d. Aktivitas buka / tutup palka dicatat oleh petugas Tally Dermaga dan direkam kedalam sistem.
 - e. Nota tagihan bongkar / muat kapal diterbitkan setelah konfirmasi kapal berangkat.
 - f. Nota tagihan petikemas ekspor diterbitkan setelah konfirmasi kapal berangkat.

4. Permasalahan dalam pemanfaatan Kegiatan Bongkar Muat Petikemas di Pelabuhan Makassar :

Efisiensi dan efektifitas kegiatan kepelabuhanan masi terkendala oleh beberapa permasalahan yang ada. Masalah pemanfaatan terminal petikemas adalah hal – hal yang menyangkut jasa pelabuhan. Muatan memerlukan jasa Terminal di pelabuhan dalam proses peralihan dari kapal ke angkutan darat. Pelabuhan menyediakan jasa bagi kapal dan muatan agar tidak terjadi hambatan dalam pelayaran dan arus barang serta arus penumpang. Kegiatan pelayanan di pelabuhan di tunjang oleh beberapa prasarana, di antaranya :

1. Dermaga
2. Terminal
3. Gudang
4. Navigasi
5. Telekomunikasi
6. Peralatan bongkar muat

Antrean belasan kapal peti kemas untuk melakukan bongkar muat di Terminal Peti Kemas Makassar (TPM) semakin panjang. Bahkan sejumlah kapal harus menunggu 5-7 hari untuk melakukan bongkar muat barang. Kondisi itu membuat beban biaya yang harus ditanggung pemilik kapal semakin besar.

menumpuknya kapal peti kemas di TPM terjadi akibat kondisi terminal yang sudah overload. Kapasitas TPM hanya sebesar 600 ribu twenty-foot equivalent unit (teu). Barang masuk sudah mencapai lebih 670 ribu teu , Ada belasan kapal mengantre Selain faktor overload, tertundanya aktivitas bongkar muat belasan kapal itu juga terjadi karena berkurangnya peralatan di TPM. Peralatnya sebagian peralatan sudah dipindahkan ke terminal baru, yaitu Makassar New Port (MNP) yang sudah diuji coba pada 2 November tahun lalu. Masalahnya, aktivitas kapal menuju MNP

tidak mulus lantaran jalur menuju terminal baru ini cukup dangkal. Jadi, mayoritas kapal pengangkut peti kemas lebih memilih untuk bongkar muat di terminal lama. “Untuk mengantisipasi masalah ini kita alihkan bongkar muat sebagian kapal ke terminal multipurpose.

Infrastruktur yang masih terbatas dan sulitnya akses ke pelabuhan menyebabkan dwelling time semakin lama, waktu tunggu kapal untuk dapat bersandar di dermaga dan melakukan proses bongkar muat barang. Semakin kecil waiting time nya maka kinerja bongkar muat di terminal semakin baik. Sebaliknya semakin besar Waiting time nya maka akan berdampak pula kinerja terminal petikemas.

Salah satu permasalahan yang terjadi di pelabuhan Indonesia adalah adanya demurrage. Demurrage adalah batas waktu pemakaian terminal petikemas di dalam pelabuhan. Batas waktu untuk barang import di hitung sejak proses bongkar petikemas dari sarana pengangkut/kapal hingga petikemas keluar dari pintu pelabuhan, Sedangkan untuk barang ekspor batas waktu pemakaian petikemas di hitung mulai dari pintu masuk pelabuhan sampai di muat ke atas kapal. Seringkali waktu tunggu untuk berlabuh jauh lebih lama dari pada waktu untuk berlayar.

Peralatan bongkar muat sangat menunjang kegiatan di pelabuhan. Permasalahan yang kerap terjadi sehingga mengakibatkan terlambatnya aktivitas bongkar muat di pelabuhan Makassar kurangnya peralatan bongkar muat. Sumber Daya Manusia meningkatnya kegiatan bongkar muat dan aktivitas perdagangan baik luar negeri maupun domestic berkorelasi dengan peningkatan kualitas pelayanan pelabuhan agar semakin efektif. Upaya meningkatkan kualitas pelabuhan tersebut salah satunya di tunjang oleh ketersediaan SDM yang andal dan memiliki keterampilan teknis dalam kegiatan oprasional pelabuhan.

Adapun data keseluruhan dari masuknya kontainer di PT. Terminal peti kemas makassar dari bulan Juli 2019 sampai dengan bulan juli 2020 yaitu sebagai berikut :

BULAN / TAHUN	SATUAN KONTAINER	JUMLAH KONTAINER MASUK
JULI 2019	BOX	11.140
AGUSTUS 2019	BOX	17.634
SEPTEMBER 2019	BOX	16.249
OKTOBER 2019	BOX	11.678
NOVEMBER 2019	BOX	12.437
DESEMBER 2019	BOX	11.345
JANUARI 2020	BOX	9.221
FEBRUARI 2020	BOX	10.276
MARET 2020	BOX	11.201
APRIL 2020	BOX	12.002
MEI 2020	BOX	16.029

JUNI 2020	BOX	11.124
JULI 2020	BOX	12.193
JUMLAH		225.822

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan yang penulis uraikan pada bab-bab sebelumnya. Maka penulis dapat mengambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Dengan adanya koordinasi yang baik pada bagian perencanaan dan pengendalian operasional dalam setiap kegiatannya, maka kegiatan bongkar muat dan stack peti kemas di pelabuhan Makassar mencapai hasil maksimal pada kegiatan planning, monitoring dan pelaksanaan di lapangan.
2. Dengan diperhatikannya pengawasan, penggunaan, serta perawatan terhadap sarana bongkar muat dapat memberikan optimalisasi terhadap kinerja dan produktifitas.

B. Saran

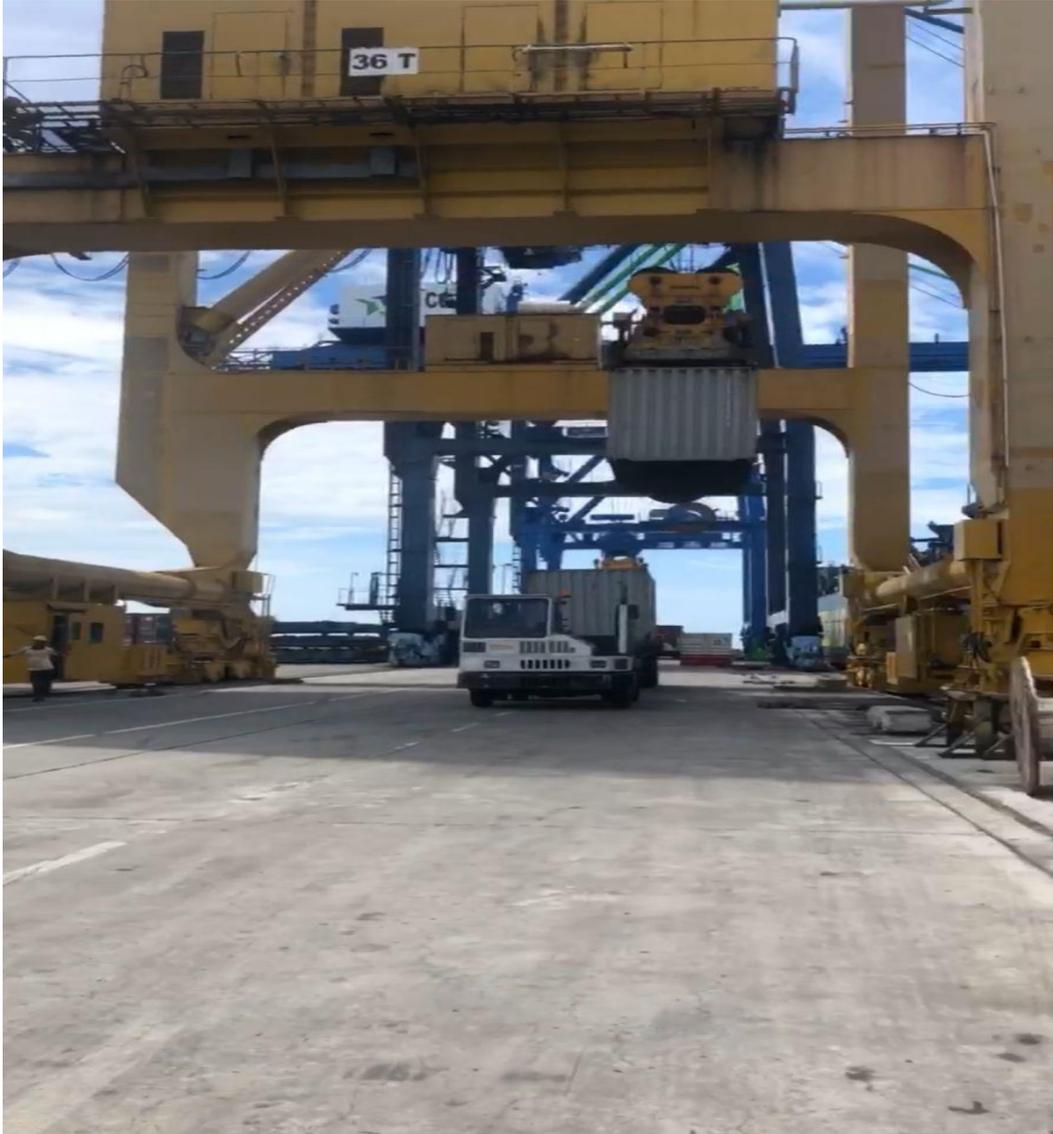
1. Sebaiknya komunikasi yang baik antara Bagian Perencanaan, Bagian Pengendalian dan Bagian Operasional dalam hal mempersiapkan rapat kapal sebagai langkah awal untuk kegiatan bongkar muat karena kegiatan di lapangan harus dilakukan berdasarkan hasil rapat kapal.
2. Sebaiknya Penggunaan terminal petikemas dapat dioptimalkan salah satunya dengan melakukan overbremen terhadap petikemas dilapangan penumpukan untuk menghindari kepadatan petikemas di *Container Yard (CY)* tersebut agar dapat meningkatkan kapasitas arus petikemas pada lapangan penumpukan tersebut sehingga tetap terjaga untuk memudahkan manuver petikemas ataupun bongkar muat dari dan ke kapal.

DAFTAR PUSTAKA

- Amir M. S. (1997). *Petikemas* Jakarta: PT. Pustaka Binaman Pressindo (1997)
- Herry Gianto & Arso Martopo (1990). *Pengoperasian Pelabuhan Laut*, Semarang: Balai Pendidikan Dan Latihan Pelayaran
- Peraturan Pemerintah (2009). *Kepelabuhanan* , nomor 61 tahun 2009
- Rachman Santoso, (1998) *Perubahan Anggaran Dasar*, nomor 157 tahun 1998
- Rahayu, T. (2020). Analisis Kompetensi Kerja Petugas Operasional Pelabuhan Di Area Pelindo III DAN Pelindo IV. *VENUS*, 8(1), 40-55.
- R. P. Suyono (2003). *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*, Jakarta: Penerbit RPM (2001)
- Subandi, (1992 : 4) *Manajemen Peti Kemas*. Jakarta : Penerbit The Reader Dictionary Member tahun 1992
- Tjokroamudjojo (1995 : 2010). *Pengertian Kegiatan Menurut Para Ahli*, (<http://ondyx.blogspot.com> diakses pada tanggal 11 november 2020)
- Undang-undang Republik Indonesia (2006). *Kegiatan*, nomor 15 tahun 2006

LAMPIRAN

Gambar 1.1 Proses Muat Petikemas



Gambar 1.2 Proses Bongkar Petikemas



Gambar 1.3 Penyusunan Petikemas



Gambar 1.4 Data Bongkar Muat Petikemas

No	Kategori	Nama	Unit	Jumlah				Volume				Total	Unit	M3	
				MT	MT	MT	MT	MT	MT	MT	MT				
1	SAKSI	SAKSI 75	SAKSI	660	124	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	SAKSI	SAKSI 80	SAKSI	400	400	300	607	0	0	0	0	0	0	0	0
3	SAKSI	SAKSI 90	SAKSI	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
4	SAKSI	SAKSI 97	SAKSI	124	2	150	150	0	0	0	0	0	0	0	0
5	SAKSI	SAKSI 91	SAKSI	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
6	SAKSI	SAKSI 90	SAKSI	400	70	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	SAKSI	SAKSI 70	SAKSI	40	1	47	40	0	0	0	0	0	0	0	0
8	SAKSI	SAKSI 72	SAKSI	1	1	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0
9	SAKSI	SAKSI 101	SAKSI	470	70	540	600	0	0	0	0	0	0	0	0
10	SAKSI	SAKSI 80	SAKSI	100	2	100	100	0	0	0	0	0	0	0	0
11	SAKSI	SAKSI 81	SAKSI	100	1	100	100	0	0	0	0	0	0	0	0
12	SAKSI	SAKSI 80	SAKSI	100	1	100	100	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL				2.794	352	3.086	3.438	274	10	294	294	274	54		
								Total teus cost :				6.157			

RIWAYAT HIDUP PENULIS



TAUHIQ INDRAWAN, lahir pada tanggal 2 Januari 1998 di Ujung Pandang, Kota Makassar , Provinsi Sulawesi Selatan. Merupakan Putra Pertama dari dua bersaudara, dari pasangan Paharuddin dan Hasniati. Penulis memasuki jenjang pendidikan Sekolah Dasar (SD) di Islam Al-Insyirah Makassar pada tahun 2004 hingga tahun 2010 serta menyelesaikan pendidikan lanjutan tingkat pertama di SMP Negeri 25 Makassar pada tahun 2010 hingga tahun 2013, dan kemudian melanjutkan pendidikan sekolah menengah atas di SMA Negeri 22 Makassar dari tahun 2013 dan lulus pada tahun 2016.

Pada tahun 2017, penulis melanjutkan pendidikan Diploma – IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK) angkatan XXXVIII. Pada semester V dan Semester VI penulis melaksanakan Praktek Darat (PRADA) di salah satu perusahaan Temas Line cabang Makassar Mulai dari tanggal 20 Juli 2019 samapai dengan 21 Juli 2020, dan kemudian kembali ke kampus untuk melanjutkan pendidikan Semester VII dan Semester VIII. Pada Tahun 2021 penulis menyelesaikan pendidikan Diploma – IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.