

**JURNAL**

# Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan

Media Analisis Masalah Pelayaran dan Kepelabuhanan

Implementasi Kebijakan Perkapalan di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya

**Albertus Hardjanto**

Pengembangan Media Berbasis Komputer Untuk Pembelajaran Permesinan Bantu Pokok Bahasan Pompa

**Ekka Pujo Ariesanto Akhmad, M. Taufik**

Desain Sistem Akuntansi Pokok Berbasis Komputer Pada Perusahaan Pengurusan Jasa Muatan

**Ekka Pujo Ariesanto Akhmad**

Peranan Fasilitas Pelabuhan Dalam Menunjang Kegiatan Bongkar Muat di Divisi Terminal Jamrud PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya

**Ardian Fernanda, Benny Agus Setiono**

Pengoptimalisasian Kegiatan Bongkar Muat Untuk Meningkatkan Produktivitas Kerja Terminal Jamrud Utara PT. PELINDO III Tanjung Perak Surabaya

**Luhur Prasetyo, Benny Agus Setiono**



**JURNAL**   
**Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan**  
**Media Analisis Masalah Pelayaran dan Kepelabuhanan**

---

---

**Susunan Dewan Redaksi**

**Pemimpin Umum**

Albertus Hardjanto

**Ketua Penyunting**

Benny Agus Setiono

**Wakil Ketua Penyunting**

Ekka Pujo Ariesanto Akhmad

**Anggota Penyunting**

Ari Srientini

Kuncowati

M. Taufik

Mudiyanto

**Mitra Bebestari**

Sugeng Priyanto (Distrik Navigasi)

Sofyan Poli (BJTI)

Monika Retno Gunarti (BP2IP)

**Kesekretariatan:** Soendari, Didik Purwiyanto

**Distribusi:** I Made Dwinanto R., Makdin Sijabat

---

Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan diterbitkan sejak 1 September 2010 oleh Program Diploma Pelayaran Universitas Hang Tuah Surabaya. Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan diterbitkan sebanyak 2 kali dalam 1 tahun pada bulan Maret dan bulan September. Redaksi menerima artikel ilmiah asli dalam bidang ilmu pelayaran dan kepelabuhanan.

---

Alamat Redaksi:

Program Diploma Pelayaran Universitas Hang Tuah

Jalan Arief Rahman Hakim 150

Surabaya 60111

Telepon (031) 5964596 | Fax. (031) 5964596, (031) 5946261

e-mail: jurnal\_pdp@yahoo.co.id

**JURNAL**   
**Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan**  
 Media Analisis Masalah Pelayaran dan Kepelabuhanan

---

### Daftar Isi

	Halaman
Implementasi Kebijakan Perkapalan di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya <b>Albertus Hardjanto</b> .....	1 - 18
Pengembangan Media Berbasis Komputer Untuk Pembelajaran Permesinan Bantu Pokok Bahasan Pompa <b>Ekka Pujo Ariesanto Akhmad, M. Taufik</b> .....	19 - 33
Desain Sistem Akuntansi Pokok Berbasis Komputer Pada Perusahaan Pengurusan Jasa Muatan <b>Ekka Pujo Ariesanto Akhmad</b> .....	34 - 51
Peranan Fasilitas Pelabuhan Dalam Menunjang Kegiatan Bongkar Muat di Divisi Terminal Jamrud PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya <b>Ardian Fernanda, Benny Agus Setiono</b> .....	52 - 67
Pengoptimalisasian Kegiatan Bongkar Muat Untuk Meningkatkan Produktivitas Kerja Terminal Jamrud Utara PT. PELINDO III Tanjung Perak Surabaya <b>Luhur Prasetyo, Benny Agus Setiono</b> .....	68 - 90

**PERANAN FASILITAS PELABUHAN DALAM MENUNJANG KEGIATAN  
BONGKAR MUAT DI DIVISI TERMINAL JAMRUD  
PT. PELABUHAN INDONESIA III (Persero) CABANG TANJUNG PERAK  
SURABAYA**

**Ardian Fernanda, Benny Agus Setiono**  
**Jurusan Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga, Program Diploma Pelayaran,**  
**Universitas Hang Tuah**

**Abstrak:** Untuk mendukung promosi kelancaran bongkar muat di Divisi Terminal Jamrud PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya, manajemen terus berupaya meningkatkan kualitas sumber daya manusia dalam rangka menciptakan pelayanan yang baik terutama dalam pelayanan bongkar muat di pelabuhan. Sebagai infrastruktur untuk melayani kegiatan bongkar muat, divisi terminal Jamrud dari tahun ke tahun berusaha untuk menyempurnakan fasilitas pelabuhan yang ada untuk melayani kelancaran bongkar muat di pelabuhan, karena kelancaran bongkar muat di pelabuhan ditentukan oleh fasilitas di pelabuhan. Fasilitas yang digunakan adalah meliputi jalan, border, vender, gudang, dermaga. Jalan yang rusak akan menghambat aktivitas bongkar muat, border yang rusak mengakibatkan kapal tidak dapat melakukan dengan baik kegiatan bongkar muat. Vender rusak, kapal tidak bisa berlabuh dengan baik. Untuk itu fasilitas pelabuhan memegang peranan penting untuk mendukung kelancaran bongkar muat barang. Jika salah satu rusak fasilitas pelabuhan, kegiatan bongkar muat akan terganggu dan akan menyebabkan kerusakan. Kerugian yang akan berdampak pada kinerja perusahaan. Dengan perkembangan yang terjadi di pelabuhan, maka masalah muncul lebih kompleks sehingga memerlukan perawatan yang tepat untuk menyelesaikan dan mencari solusi terbaik bagi kemajuan perusahaan dan kemajuan ekonomi di Indonesia, khususnya di Jawa Timur. Total aliran barang masuk (diterima) atau keluar (dikirim) dari pelabuhan setiap tahun penyebab meningkatnya kegiatan bongkar muat di divisi terminal Jamrud sering mendapatkan kendala seperti masalah/faktor yang timbul seperti fasilitas jalan yang rusak, border patah, vender yang rusak, faktor kemacetan pelabuhan. Kemacetan pelabuhan (port congestion) merupakan faktor yang muncul bila kapasitas penyimpanan pelabuhan tidak sebanding dengan jumlah kapal yang akan memasuki pelabuhan, menyebabkan antrian kapal, ketergantungan perubahan jadwal kapal juga disebabkan karena menunggu dokumen lengkap, pekerja kurang terampil atau kurang memenuhi standar sumber daya manusia (SDM), dan peralatan truk yang kurang, sehingga mengurangi kecepatan kerja, dan cuaca yang tidak menguntungkan juga menjadi kendala bagi kelancaran bongkar muat.

**Kata kunci:** bongkar, muat, barang diterima, barang dikirim.

**Abstract:** To support the promotion of the smooth operation of loading and unloading at the Jamrud Terminal Division PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Branch Tanjung Perak Surabaya, the management is continuously working to improve the quality of human resources in order to create a good service especially in the service of loading and unloading at the port. As the infrastructure to serve the activities of stevedoring or cargodoring, Jamrud terminal division from year to year trying to perfect the existing harbor facilities to serve the smooth operation of loading and unloading at the port, due to the smooth operation of Stevedoring at ports is determined by the facilities at the port. Facilities used is covering roads, borders, vender, warehouses, docks. Damaged roads would inhibit the activity of loading and unloading, border damaged vessels can not perform properly loading and unloading activities. Vender damaged the ship can not dock properly. For that port facilities play an important role to support the smooth operation of the loading and unloading of goods. If one is damaged port facilities, the loading and unloading activities will be disturbed and will cause harm. Losses that will impact on the performance of the company. With the developments that occurred in the port, then the problems arose more complex so it needs proper treatment to finish and find the best solution for the company's progress and economic progress in Indonesia, especially in East Java. Total flow of goods into (receiving) or out (delivery) of the port each year an increasing cause loading and unloading activities at the Jamrud terminal division often get such obstacles as issues/factors that arise that are damaged road facilities, border broken, damaged vender, factor port congestion. Port congestion is a factor that arises when the storage capacity of the port is not proportional to the number of ships about to enter the harbor, causing queues ships, ship reliance schedule changes also caused because waiting for the complete document, workers are less skilled or less meet the standard human resources (HR), and trucking equipment is less, thereby reducing the pace of work, and unfavorable weather also an obstacle to the smooth operation of loading and unloading.

**Keywords:** Stevedoring, Cargodoring, Receiving/Delivery.

**Alamat korespondensi:** Benny Agus Setiono, Program Diploma Pelayaran, Universitas Hang Tuah, Jalan A. R. Hakim 150, Surabaya.  
e-mail: bennyagussetiono@yahoo.co.id

## **PENDAHULUAN**

Sekarang ini di dunia pelayaran mengalami perkembangan dan kemajuan sangat pesat, sebagai alat transportasi laut, kapal merupakan pilihan umum para pengusaha untuk mengangkut berbagai kebutuhan dalam jumlah yang sangat besar, baik untuk mengangkut barang-barang maupun untuk mengangkut orang. Perdagangan dengan menggunakan jasa transportasi laut, biaya yang dibayar lebih rendah atau murah dibandingkan dengan menggunakan transportasi yang lain. Contohnya, jika kita mengirim barang berupa beras sebanyak 4.500 ton dari Surabaya ke Papua, kita pasti lebih memilih kapal dibanding dengan kereta api atau truk untuk mengangkut barang tersebut sekali jalan. Karena untuk barang sebanyak itu memerlukan beberapa rangkaian kereta api yang sudah tentu sulit untuk menentukan jadwal keberangkatan dan kedatangan kereta api di setiap stasiun. Dan apabila menggunakan truk, maka dibutuhkan ratusan truk yang mempunyai daya angkut 8 sampai 10 ton setiap truknya. Dalam kegiatan bongkar muatannya juga membutuhkan banyak tenaga kerja buruh. Di sisi lain mengangkut beras dengan menggunakan jasa transportasi darat akan membutuhkan biaya yang sangat besar. Akan tetapi bila menggunakan kapal laut, kegiatan pemuatan dan pembongkaran beras sebanyak 4.500 ton dapat diselesaikan dalam waktu kurang lebih satu minggu dengan membutuhkan beberapa tenaga kerja saja, dan biaya yang dikeluarkan relatif rendah.

PT. PELINDO III Cabang Tanjung Perak Divisi Terminal Jamrud merupakan perusahaan pelayaran swasta yang bergerak di bidang jasa transportasi laut untuk mengangkut barang dan orang. Baik melayani pengangkutan barang jalur dalam negeri dan luar

negeri. Sehingga PT. PELINDO III Cabang Tanjung Perak Divisi Terminal Jamrud, melakukan pengelolaan dengan cara berusaha untuk berkompetisi dalam persaingan yang ketat seperti sekarang ini, baik hal kecepatan dan ketepatan dalam kegiatan bongkar muat barang, juga dalam hal operasional maupun manajemennya, yang paling utama dalam segi kecepatan dan ketepatan kegiatan bongkar muat barang.

Perusahaan dituntut untuk memberikan pelayanan yang terbaik dan memuaskan serta memberi tarif yang sesuai dengan ketentuan yang berlaku atau suatu perusahaan yang akan memakai jasa alat, penumpukan barang di gudang atau lapangan di Divisi Terminal Jamrud. Pelayanan ini dilakukan untuk kapal milik PT. PELINDO III sendiri maupun kapal milik perusahaan pelayaran milik pihak lain, atau ditunjuk sebagai agen untuk menangani kapal-kapal dalam negeri maupun kapal-kapal asing. Sehingga pada suatu saat nanti mereka bisa percaya, yakin dan kembali untuk melakukan jasa kegiatan bongkar muat barang, naik turun penumpang, penumpukan barang, baik di gudang atau di lapangan di Divisi Terminal Jamrud. Kecepatan dan ketepatan dalam kegiatan bongkar muat bisa dijadikan alat promosi untuk memuat dan membongkar barang. Kecepatan dan ketepatan kegiatan bongkar muat bisa dilihat dari kinerja produktifitas kegiatan bongkar muat mingguan. Karena tarif dan pelayanan jasa menentukan dan mempengaruhi besar kecilnya pendapatan suatu perusahaan. Fasilitas pelabuhan juga penting guna memperlancar kegiatan bongkar muat barang. Fasilitas tersebut meliputi jalan, lapangan penumpukan, border, vender, dan alat. Jika salah satu fasilitas pelabuhan rusak dan tidak memenuhi

syarat, maka kegiatan bongkar muat dan kegiatan arus barang akan terganggu. Suatu contoh jika jalan rusak maka kegiatan trucking akan terganggu dan macet, sehingga akan mengganggu kegiatan dan proses kegiatan bongkar muat di pelabuhan. Gudang juga termasuk fasilitas pelabuhan, jika penumpukan barang di gudang tidak memenuhi syarat yang berlaku dan berlebihan sampai ke jalan-jalan. Maka akan terjadi kemacetan dalam mengeluarkan atau memasukkan jalan dan kalau penumpukan barang sampai di pinggir jalan dan di depan pintu gudang, maka akan terjadi kemacetan trucking atau kendaraan yang akan mengambil dan mengeluarkan barang dari dan ke kapal. Akibat yang lain dari penumpukan barang sampai di jalan selain kemacetan trucking juga akan menyebabkan pemilik barang atau perusahaan pelayaran akan mengklaim karena keterlambatan barang atau muatan, baik yang akan diterima (*receiving*) dan dikirim (*delivery*). Dari latar belakang masalah di atas dapat dirumuskan masalah yakni,

Bagaimana peranan fasilitas pelabuhan dalam menunjang kelancaran kegiatan bongkar muat di Divisi Terminal Jamrud?

Bagaimana sistem pelayanan naik turun penumpang, produktifitas pelayanan jasa bongkar muat barang di kapal, penumpukan barang dan pelayanan alat?

Apa hambatan-hambatan yang menjadi kendala fasilitas pelabuhan di Divisi Terminal Jamrud?

Apa usaha-usaha serta kebijakan dari PT. Pelabuhan Indonesia III (persero) untuk mengatasi fasilitas yang rusak terhadap kelancaran arus bongkar muat di Divisi Terminal Jamrud?

Dalam penelitian ini ada beberapa tujuan yang dicapai untuk peneliti. Adapun tujuan yang ingin dicapai penelitian ini adalah sebagai berikut.

Untuk mengetahui kondisi fasilitas pelabuhan dalam menunjang kegiatan bongkar muat di Divisi Terminal Jamrud.

Untuk mengetahui sistem pelayanan jasa kapal dan produktifitas kegiatan bongkar muat di Divisi Terminal Jamrud.

Untuk mengetahui hambatan-hambatan yang menjadi kendala dalam kelancaran melakukan kegiatan bongkar muat di Divisi Terminal Jamrud.

Untuk mengetahui usaha-usaha dalam menunjang kelancaran kegiatan bongkar muat di Divisi Terminal Jamrud.

### **Pengertian Pelabuhan**

Menurut Peraturan Pemerintah RI No. 69 Tahun 2001 tentang kepelabuhanan, yang dimaksud pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang digunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Sedangkan pengertian kepelabuhanan meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan berlayar, serta tempat perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi.

### **Jenis Pelabuhan**

#### **a. Alamnya**

Menurut alamnya, pelabuhan laut dibagi menjadi pelabuhan terbuka dan pelabuhan tertutup. *Pelabuhan terbuka*

adalah pelabuhan di mana kapal-kapal bisa masuk dan merapat secara langsung tanpa bantuan pintu air. Pelabuhan di Indonesia pada umumnya adalah pelabuhan terbuka. *Pelabuhan tertutup* adalah pelabuhan dimana kapal-kapal yang masuk harus melalui beberapa pintu air. Pelabuhan tertutup ini dibuat pada pantai dimana terdapat perbedaan pasang surut yang besar dan waktu pasang surutnya berdekatan. Pelabuhan tertutup bisa kita temui di Liverpool Inggris dan bila akan masuk terusan Panama.

#### b. Pelayanannya

Menurut sasaran pelayanannya, jenis pelabuhan bisa dibagi menjadi pelabuhan umum dan pelabuhan khusus. Sesuai PP 69/2001, pelabuhan umum adalah pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan masyarakat umum. Penyelenggara pelabuhan umum adalah unit pelaksana teknis/satuan kerja pelabuhan atau Badan Usaha Pelabuhan. Pelabuhan daratan adalah suatu tempat di daratan dengan batas-batas yang jelas, dilengkapi dengan fasilitas bongkar muat, lapangan penumpukan dan gudang, serta prasarana dan sarana angkutan barang dengan cara pengemasan khusus dan berfungsi sebagai pelabuhan umum.

Pelabuhan khusus adalah pelabuhan yang dikelola untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu. Pengelola pelabuhan khusus adalah Pemerintah, Pemerintah Provinsi, Pemerintah kabupaten/Kota atau Badan Hukum Indonesia yang memiliki izin untuk mengelola pelabuhan khusus (KM 55 Tahun 2002). Contoh dari pelabuhan khusus angkutan laut, pelabuhan khusus untuk minyak mentah, pelabuhan khusus Bogasari, dan sebagainya.

#### c. Lingkup Pelayaran yang Dilayani

Menurut lingkup pelayaran yang dilayani, jenis pelabuhan dibagi menjadi pelabuhan internasional, pelabuhan regional, dan pelabuhan lokal.

*Pelabuhan internasional* adalah pelabuhan yang melayani perdagangan dan pelayaran internasional. *Pelabuhan regional* adalah pelabuhan yang melayani kegiatan perdagangan atau pelayaran regional, seperti pelayaran atau perdagangan di wilayah Asia, Eropa Barat, atau Amerika Latin. *Pelabuhan lokal* adalah pelabuhan yang melayani kegiatan perdagangan atau pelayaran daerah.

#### d. Kegiatan Perdagangan Luar Negeri

Menurut kegiatan perdagangan luar negeri yang dilayani, jenis pelabuhan bisa dibagi menjadi pelabuhan impor dan pelabuhan ekspor. *Pelabuhan impor* adalah pelabuhan yang melayani masuknya barang-barang dari luar negeri. *Pelabuhan ekspor* adalah pelabuhan yang melayani penjualan barang-barang ke luar negeri.

#### e. Kapal yang Diperbolehkan Singgah

Menurut kapal yang diperbolehkan singgah, berdasarkan *Indische Scheepvarart-Wet* (Staatablad 1936 No.700) jenis pelabuhan dibagi menjadi pelabuhan laut dan pelabuhan pantai. *Pelabuhan laut* adalah pelabuhan yang terbuka bagi perdagangan luar negeri dan dapat disinggahi oleh kapal-kapal dari negara sahabat. Sedangkan *pelabuhan pantai* adalah pelabuhan yang tidak terbuka untuk perdagangan luar negeri dan hanya dapat digunakan oleh kapal-kapal dari Indonesia.

#### f. Wilayah Pengawasan Bea dan Cukai

Dari segi pembagian wilayah bea dan cukai, jenis pelabuhan dibagi menjadi *custom port* dan *free port*. *Custom port* adalah pelabuhan yang berada di bawah pengawasan bea cukai. Sedangkan *free port* adalah pelabuhan yang berada di luar pengawasan bea dan cukai.

#### g. Kegiatan Pelayarannya

Dilihat dari segi kegiatan pelayarannya, pelabuhan dibagi menjadi tiga jenis yaitu pelabuhan samudera, pelabuhan nusantara, dan pelabuhan pelayaran rakyat. Contoh pelabuhan

samudera adalah pelabuhan Tanjung Priok di Jakarta dan Tanjung Perak di Surabaya. Contoh pelabuhan nusantara adalah pelabuhan Banjarmasin di Kalimantan Selatan. Sedangkan pelabuhan pelayaran rakyat adalah pelabuhan Sunda Kelapa di Pasar Ikan Jakarta.

#### h. Perannya dalam Pelayaran

Menurut perannya dalam pelayaran, pelabuhan dibagi menjadi dua jenis yaitu pelabuhan transito dan pelabuhan ferry. *Pelabuhan transito* adalah pelabuhan yang mengerjakan *transshipment cargo*. *Pelabuhan ferry* adalah pelabuhan penyeberangan. Pelayanan dilakukan oleh kapal ferry yang menghubungkan dua tempat dengan membawa penumpang dan kendaraan.

### Fungsi Pelabuhan

Fungsi sebuah pelabuhan ada empat, yaitu sebagai tempat pertemuan, gapura, entitas industri, dan mata rantai transportasi.

#### a. Tempat Pertemuan

Pelabuhan merupakan tempat pertemuan dua moda transportasi utama, yaitu darat dan laut serta berbagai kepentingan yang saling terkait. Barang-barang yang diangkut dengan kapal laut akan dibongkar dan dipindahkan ke angkutan darat seperti truk dan kereta api. Dan, sebaliknya barang-barang yang diangkut dengan truk atau kereta api di pelabuhan dibongkar dan dimuat ke kapal.

#### b. Gapura

Pelabuhan berfungsi sebagai gapura atau pintu gerbang suatu negara. Warga negara dan barang-barang dari negara asing yang memiliki pertalian ekonomi masuk ke suatu negara dan melewati pelabuhan tersebut. Sebagai pintu gerbang negara, citra negara sangat ditentukan oleh baiknya pelayanan, kelancaran serta kebersihan di pelabuhan tersebut.

#### c. Entitas Industri

Dengan berkembangnya industri yang berorientasi ekspor maka fungsi pelabuhan menjadi sangat penting. Dengan adanya pelabuhan, hal itu akan memudahkan industri mengirim produknya dan mendatangkan bahan baku. Dengan demikian pelabuhan menjadi satu jenis industri sendiri yang menjadi ajang bisnis berbagai usaha, mulai dari transportasi, perbankan, perusahaan leasing peralatan dan sebagainya.

#### d. Mata Rantai Transportasi

Pelabuhan merupakan bagian dari rantai transportasi. Di pelabuhan berbagai moda transportasi bertemu dan bekerja. Pelabuhan laut merupakan salah satu titik dari mata rantai angkutan darat dengan angkutan laut. Orang dan barang yang diangkut dengan kereta api bisa diangkut mengikuti rantai transportasi dengan menggunakan kapal laut.

### Pengertian Produktifitas

Banyak Negara mengakui bahwa produktifitas adalah kunci menuju kemakmuran karena makin tinggi produktifitas, makin banyak barang dan jasa yang akan dihasilkan. Produktifitas mampu bersaing di pasar internasional, karena produktifitas menjadikan proses produksi makin ekonomis dan biaya persatuan lebih murah. Produktifitas memiliki beberapa aspek seperti: Produktifitas tenaga kerja, produktifitas bahan baku dan produktifitas sumber daya. Dengan produktifitas perusahaan dapat memaksimalkan keuntungannya sehingga dapat mempertahankan keberadaan perusahaan. Produktifitas dapat ditingkatkan jika tersedianya data informasi serta teknologi yang memadai.

Beberapa pakar mengemukakan pendapatnya tentang definisi pengertian produktifitas seperti Sinanung (1992 : 7), J. Ravianto (1985 : 85) dan Kisdarto (2000 : 1-2). Dengan pengertian yang sederhana produktifitas diartikan sebagai hubungan antara output yang dihasilkan dari sistem dengan input yang digunakan



untuk menghasilkan output. Pada hakekatnya filosofis produktifitas mengandung pandangan hidup dan sikap mental yang selalu berusaha untuk meningkatkan mutu kehidupan. Konsep produktifitas dapat diukur melalui beberapa hal antara lain tenaga kerja dan kemampuan manajerial. Produktifitas dapat tercapai dengan upaya penerapan cara kerja yang lebih baik terorganisir, efektif, efisien, sehingga menciptakan sesuatu hal menjadi lebih baik.

### **Pengukuran dan Peningkatan Produktifitas**

Pengukuran produktifitas dapat dilakukan secara langsung misalnya dengan jam atau orang tiap tonnya dan biasanya menggunakan rasio; Produktifitas sama dengan satuan yang diproduksi masukan yang dimanfaatkan sama dengan satuan yang dihasilkan jam atau orang yang dimanfaatkan pengukuran produktifitas merupakan langkah pertama dalam peningkatan produktifitas. Langkah kedua adalah pemahaman terhadap faktor-faktor yang mempengaruhi produktifitas dan memilih faktor-faktor peningkatan yang sesuai dengan situasi tertentu.

### **Pengertian Bongkar Muat Barang**

Kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan dari dan ke kapal pada dasarnya bongkar muat barang dari dan ke kapal itu sendiri dirumuskan sebagai berikut: "Pekerjaan membongkar barang dari atas dek/palka kapal dan menempatkannya di atas dermaga atau ke dalam tongkang atau sebaliknya memuat dari atas dermaga atau dari dalam tongkang dan menempatkannya ke atas dek atau ke dalam palka kapal yang mempergunakan Derek kapal". Dari pengertian kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan di atas, dapat diketahui bahwa pada dasarnya bongkar muat barang tersebut merupakan kegiatan pemindahan barang angkutan, baik dari kapal pengangkut ke dermaga

atau ke tongkang maupun sebaliknya dari dermaga atau tongkang ke atas dek kapal pengangkut.

Sejalan dengan semakin meningkatnya perkembangan ekonomi dewasa ini di Indonesia, terutama mengenai kegiatan perdagangan Internasional, sehingga menghasilkan frekuensi arus barang dan jasa melalui pelabuhan-pelabuhan di Indonesia semakin meningkat pula. Untuk itu, perkembangan perusahaan jasa pengangkutan melalui laut berikut perusahaan-perusahaan yang erat kaitannya dengan kegiatan pengangkutan tersebut, seperti perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) maupun Perusahaan Bongkar Muat (PBM) juga semakin banyak bermunculan. Guna mengatur pertumbuhan perusahaan-perusahaan tersebut, maka Pemerintah telah menerbitkan Intruksi Presiden (Inpres) No. 3 Tahun 1991 tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi.

Penyelenggaraan kegiatan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan, secara khusus di atur dalam Keputusan Menteri Perhubungan No.KM.88/AL.305/Phb-85 tentang Perusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke kapal. Dalam hal mana Pasal 3 Keputusan tersebut menetapkan :

1. Penyelenggaraan bongkar muat barang dari dan ke kapal dilakukan oleh perusahaan yang khusus didirikan untuk kegiatan bongkar muat tersebut.
2. Perusahaan Pelayaran dilarang menyelenggarakan bongkar muat barang dari dan ke kapal.

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 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 fungsinyapun 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.

### **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*. Lebih lanjut Keputusan Menteri Perhubungan No.KM.88/AL.305/Phb-85 tentang Perusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke kapal menegaskan bahwa ruang lingkup kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan meliputi:

1. Kegiatan *Stevedoring* yaitu kegiatan jasa pelayanan membongkar dari/ke kapal, 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 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/alat angkut secara rapat di pintu 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. Maka lebih lanjut lampiran inpres No. 3 Tahun 1991 tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi, telah mengatur jadwal kegiatan bongkar muat barang sebagai berikut :

- A ) Giliran Kerja I : pukul 08.00-16.00
- B ) Giliran Kerja II : pukul 16.00-24.00
- C ) Giliran Kerja III : pukul 24.00-08.00

Dengan adanya pembagian giliran kerja (*shift*) dalam kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan tersebut, menunjukkan adanya upaya pemerintah (Departemen Perhubungan) dalam rangka meningkatkan efisiensi dan efektifitas penyelenggaraan bongkar muat barang di pelabuhan, di samping untuk lebih meningkatkan pelayanan kepada para pemakai jasa bongkar muat barang.

PBM yang bergerak di bidang *Cargoring*, atau PBM yang bidang usahanya hanya menangani kegiatan usaha pelayanan jasa *Receiving/Delivery* saja. Dengan adanya pembagian kegiatan bidang usaha bongkar muat barang 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.

### **Supervisi**

Tenaga Supervisi B/M adalah tenaga pengawas bongkar muat yang disediakan oleh perusahaan bongkar muat (PBM) yang terdiri dari :

#### *1. Stevedoring*

- a. *Stevedore* adalah pelaksana penyusun rencana dan pengendalian kegiatan bongkar/muat di atas kapal.
  - b. *Chief tally clerk* adalah penyusun rencana pelaksana dan pengendali perhitungan fisik, pencatatan dan survei kondisi barang pada setiap pergerakan bongkar/muat dan dokumentasi serta membuat laporan secara periodik.
  - c. *Foremen* adalah pelaksana dan pengendali kegiatan operasional bongkar/muat barang dari dan ke kapal sampai ke tempat penumpukan barang dan sebaliknya serta membuat laporan periodik hasil kegiatan bongkar muat.
  - d. *Tally clerk* adalah pelaksana yang melakukan kegiatan perhitungan pencatatan jumlah, merek, dan kondisi setiap gerakan barang berdasarkan dokumen serta membuat laporan.
  - e. *Mistry* adalah pelaksana perbaikan kemasan barang dalam kegiatan *stevedoring, cargodoring, receiving/delivery*.
  - f. *Wachman* adalah pelaksana keamanan barang pada kegiatan *stevedoring, cargodoring, receiving/delivery*.
- #### *2. Cargo doring*
- a. *Quay supervisor* adalah petugas pengendali kegiatan operasional

bongkar muat barang di dermaga dan mengawasi kondisi barang sampai ke tempat penimbunan atau sebaliknya.

- b. *Tally Clerk* adalah pelaksana yang melakukan kegiatan perhitungan pencatatan jumlah, merek, dan kondisi setiap gerakan barang berdasarkan dokumen serta membuat laporan.
  - c. *Wachman* adalah pelaksana keamanan barang pada kegiatan *stevedoring, cargodoring, receiving/delivery*.
- ### *3. Receiving/Delivery*
- a. *Tally clerk* adalah pelaksana yang melakukan kegiatan perhitungan pencatatan jumlah, merek, dan kondisi setiap gerakan barang berdasarkan dokumen serta membuat laporan.
  - b. *Mistry* adalah pelaksana perbaikan kemasan barang dalam kegiatan *stevedoring, cargodoring, receiving/delivery*.
  - c. *Wachman* adalah pelaksana keamanan barang pada kegiatan *stevedoring, cargodoring, receiving/delivery*.

### **Alat-alat Bongkar Muat**

Peralatan bongkar muat adalah alat-alat pokok penunjang pekerjaan bongkar muat yang meliputi :

#### *1. Stevedoring*

- a. Jala-jala lambung kapal (Ship Side Net)
- b. Tali Baja (Wire Sling)
- c. Tali rami manila (Rope Sling)
- d. Jala-jala baja (Wire Net)
- e. Jala-jala tali manila (Rope Net)

#### *2. Cargodoring*

- a. Gerobak dorong
- b. Palet
- c. Forklift

#### *3. Receiving/delivery*

- a. Gerobak dorong
- b. Palet
- c. Forklift

### Tarif bongkar muat

Tarif pelaksanaan bongkar muat barang di pelabuhan diatur dengan keputusan menteri perhubungan No. KM 25 tahun 2002 tanggal 9 April 2002.

1. Besarnya tarif pelayanan jasa bongkar muat barang dari dan ke kapal ditetapkan atas dasar kesepakatan bersama antara penyedia jasa bongkar muat dan pengguna jasa bongkar muat yang dihitung berdasarkan pedoman dasar perhitungan tarif bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan sebagaimana tercantum dalam lampiran keputusan ini.
2. Penetapan satuan ukuran berat atau isi dalam pengenaan tarif berdasarkan satuan ukuran manifes atau realisasi bongkar muat.
3. Penetapan tarif bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan berpedoman pada pedoman dasar perhitungan tarif bongkar muat barang di pelabuhan.

### Kewajiban PBM Serta Tugas dan Tanggung Jawabnya

Selama melakukan usahanya PBM memiliki kewajiban yang harus dipenuhi. Kewajiban tersebut adalah sebagai berikut.

- a. 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.
- b. Memenuhi batas minimal kecepatan bongkar muat yang telah ditetapkan pada setiap pelabuhan.
- c. Mengenakan/memberlakukan tarif yang berlaku sesuai peraturan.
- d. Meningkatkan keterampilan kerja.
- e. Bertanggung jawab terhadap barang selama berada di bawah pengawasannya
- f. Bertanggung jawab kepada kerusakan alat bongkar muat barang (gear) kapal yang disebabkan oleh

kesalahan dan kelalaian orang-orang yang bekerja di bawah pengawasannya.

- g. Menyampaikan laporan kegiatan usahanya secara berkala kepada Adpel setempat berupa laporan harian, bulanan, dan tahunan dan Direktur Jendral Perhubungan Laut, dalam hal ini adalah Kepala Direktorat Lalu Lintas Angkutan Laut dan Kakanwilhubla setempat berupa laporan bulanan dan tahunan.
- h. Menaati segala peraturan perundangan yang berlaku.

Dalam melakukan pelayanan, PBM harus bekerja sama dengan berbagai pihak seperti PT. Pelindo, perusahaan pelayaran, EMKL, pemilik barang, penyedia tenaga buruh, Adpel, imigrasi, beacukai, karantina, dsb. Masing-masing pihak memiliki tugas dan tanggung jawab. Sedangkan PBM mempunyai tanggung jawab atas:

- a. Kelancaran kegiatan bongkar muat.
- b. Keselamatan penerimaan dan penyerahan barang.
- c. Kebenaran laporan yang disampaikan.
- d. Mengatur menggunakan TKBM dan peralatan sesuai kebutuhan.

### Fasilitas Pokok dan Fasilitas Penunjang Pelabuhan

Untuk menunjang kelancaran aktivitas di pelabuhan, dalam pelabuhan tersedia berbagai fasilitas. Kelengkapan fasilitas ini juga bisa menjadi ukuran baik buruknya suatu pelabuhan. Berikut ini adalah beberapa fasilitas utama yang ada dalam pelabuhan Menurut Capt. R.P Suyono dalam bukunya Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut.

#### 1. Penahan Gelombang

Penahan gelombang adalah konstruksi dari batu – batuan yang kuat dan dibuat melingkar memanjang ke arah laut dari pelabuhan utamanya yang dimaksudkan sebagai pelindung pelabuhan itu. *Breakwater* mempunyai

fungsi untuk melindungi daerah pelabuhan dari gelombang dan sedimentasi, yaitu dengan memperkecil tinggi gelombang laut sehingga kapal dapat berlabuh dengan tenang dan melakukan bongkar muat dengan lancar serta mengurangi tingkat pengendapan pada alur dan kolam pelabuhan. Dengan demikian dalam pelabuhan cuaca lebih tenang dari luar karena terlindung.

Penahan gelombang (*breakwater*) mempunyai bentuk dan model yang bermacam-macam, baik dari bentuk maupun dari bahan penyusunnya

#### a. Penahan Gelombang Batu Alam

Pemecah gelombang jenis ini menahan gaya – gaya horizontal yang ditimbulkan akibat gelombang – gelombang statis dan dinamis. Dasar konstruksinya terdiri dari inti di tengah dan di sekelilingnya dipasang batu – batu besar sebagai pelindung terhadap gerakan dan sapuan akibat gelombang. Pelindung ini terdiri dari beberapa lapis dengan kemiringan tertentu.

#### b. Penahan Gelombang Batu Buatan

Pemecah gelombang batu buatan mempunyai beberapa macam bentuk, pemakaian batu buatan ini digunakan bila di lokasi yang diinginkan batu-batu alam tidak tersedia.

#### c. Pemecah Gelombang Dinding Tegak

Pemecah gelombang dinding vertikal ini bentuknya bermacam-macam seperti silinder dan kotak. Fungsi dinding vertikal ini adalah merefleksi gelombang sehingga energinya hilang dan gelombang akan pecah.

## 2. Jembatan (*Jetty*)

Jembatan atau *jetty* adalah bangunan berbentuk jembatan yang dibuat menjorok keluar ke arah laut dari pantai atau daratan. Biasanya dibuat dari beton, baja, atau kayu dan dibuat untuk menampung sementara barang yang akan dimuat atau dibongkar dari/ke kapal yang sandar di jembatan itu. Karena menjorok ke luar dari daratan, air di pinggir jembatan *jetty* lebih dalam dari pinggir sehingga kapal mudah

sandar. Bila menjoroknya jauh keluar dari pantai biasanya bebrbentuk T.

## 3. *Dolphin*

*Dolphin* adalah kumpulan dari tonggak–tonggak dari besi, kayu atau beton agar kapal dapat bersandar disitu untuk melakukan kegiatan bongkar/muat ke tongkang (*lighter*). Biasanya terdiri dari konstruksi dua tonggak yang menahan kapal di bagian muka dan belakangnya.

## 4. *Mooring Buoy* (Pelampung Pengikat)

Pelampung dimana kapal ditambatkan untuk melaksanakan suatu kegiatan bongkar/muat dengan bantuan tongkang. Keuntungannya adalah bahwa kapal dapat melaksanakan kegiatan bongkar/muat pada kedua sisinya.

## 5. Tempat Labuh

Tempat labuh adalah tempat perairan dimana kapal melego jangkarnya untuk melaksanakan kegiatan. Tempat labuh juga berfungsi sebagai tempat menunggu untuk masuk ke suatu pelabuhan.

## 6. *Single Buoy Mooring* (SBM)

*Single buoy mooring* adalah pelampung pengikat di mana kapal tanker dapat muat bongkar muatannya melalui pipa di pelampung itu yang menghubungkan ke daratan atau sumber pasokan.

## 7. Tongkang (*lighter*)

Tongkang adalah perahu-perahu kecil yang dipergunakan untuk menggangkut muatan atau barang-barang dari atau ke kapal yang dimuat/dibongkar, yang biasanya ditarik oleh kapal tunda.

## 8. Alur Pelayaran

Alur pelayaran adalah bagian dari perairan di pelabuhan tempat masuk/keluarnya kapal. Alur Pelayaran kapal memiliki kedalaman tertentu agar kapal bisa masuk/keluar kolam pelabuhan dan sandar di dermaga. Alur kapal harus dikeruk secara teratur agar kapal dengan sarat tertentu bisa masuk.

Sarat kapal adalah kedalaman bagian kapal yang terendam di air.

Kolam pelabuhan adalah perairan yang berada di depan dermaga yang digunakan untuk bersandarnya kapal. Kolam pelabuhan mempunyai fungsi untuk menampung kapal yang sandar selama dalam pelabuhan, kapal dapat dengan mudah melaksanakan bongkar muat tanpa terganggu oleh gelombang, karena kolam pelabuhan berada didalam wilayah yang terlindung *breakwater* (pemecah gelombang). Kolam pelabuhan mempunyai bentuk memanjang yang biasanya dipakai untuk pelabuhan petikemas, dan kolam yang mempunyai bentuk jari, dapat dibuat bila garis pantai mempunyai kedalaman terbesar menjorok ke laut dan tidak teratur khususnya dibangun untuk melayani kapal dengan muatan umum (*general cargo*).

### 9. Rambu Kapal

Rambu kapal adalah tanda – tanda yang dipasang di perairan menuju pelabuhan untuk memandu kapal berlabuh. Bila letak rambu-rambu kurang jelas maka dapat mengakibatkan kapal kandas, juga bila kapal berlabuh, jangkarnya dapat menggaruk kabel komunikasi atau kabel listrik dibawah air, atau terjadi kapal berlabuh di daerah yang terlarang.

### 10. Gudang

Gudang adalah tempat penampungan barang yang tertutup agar terlindung dari cuaca. Gudang merupakan bagian yang penting dari suatu pelabuhan karena di dalam gudang inilah barang yang akan dimuat atau setelah dibongkar dari kapal untuk sementara disimpan, kecuali bila muatan dimuat dalam petikemas.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Pelabuhan cabang Tanjung Perak diselenggarakan oleh PT. PELABUHAN INDONESIA III (Persero). Sebagai

penanggung jawab pelayanan, Direksi PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) menunjuk General Manager yang berkantor di jalan Perak Timur 620 Surabaya.

Mengingat pentingnya pelayanan kepada mitra kerja pelabuhan, PT PELABUHAN INDONESIA III (Persero) Cabang Tanjung Perak telah memperoleh sertifikat ISO-9001 tentang Manajemen Mutu dan ISO 14001 tentang Pengelolaan Lingkungan serta pada tanggal 1 Juli 2004, Pelabuhan Cabang Tanjung Perak telah memberlakukan Sistem Pengamanan yang ditentukan oleh International Maritime Organization (IMO) guna mengimplementasikan International Ship and Port Security (ISPS-Code) di Pelabuhan Tanjung Perak.

Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya juga menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) yang merupakan bagian dari sistem manajemen secara keseluruhan dalam rangka pengendalian resiko yang terkait dengan kegiatan kerja guna terciptanya tempat kerja yang aman, efisien, dan produktif.

### Manajemen Pelabuhan

Peranan fasilitas pelabuhan dalam menunjang kelancaran kegiatan bongkar muat di Divisi Jamrud PT.PELINDO (Persero) III Tanjung Perak Surabaya. Peningkatan produktifitas hasil kerja kegiatan bongkar muat barang, tidak luput dari adanya beberapa faktor yaitu sebagai berikut :

#### a. Komoditi yang dibongkar

Komoditi atau barang yang akan di bongkar muat dari dan ke kapal, bermacam-macam jenisnya ada yang mempunyai jumlah sangat besar adapula yang jumlahnya kecil sehingga membutuhkan peralatan yang berbeda pula dan penanganan yang berbeda-beda. Maka untuk itu jika menemukan barang yang jumlahnya sangat besar maka pihak Perusahaan Bongkar Muat harus

menggunakan alat khusus dan menambah tenaga kerjanya.

b. Jenis kemasan

Jenis kemasan barang yang berbeda – beda, ada yang berupa bag, peti, bal, cair, petikemas sehingga membutuhkan penanganan yang berbeda dan alat yang berbeda pula agar barang tidak rusak dan tidak terjadi claim.

c. Alat bongkar muat di darat

Alat merupakan faktor yang dapat dikatakan sangat mempengaruhi hasil produktifitas kerja, sebab apabila alat dapat bekerja secara baik dan layak pakai maka hasil produktifitas kerja pun menjadi maksimal namun sebaliknya apabila alat yang digunakan sering mengalami kerusakan atau tidak layak pakai pada saat kegiatan bongkar muat, maka tidak memungkinkan kegiatan akan kurang maksimal dan hasil produktifitas pun menjadi menurun. Maka agar alat tidak sering mengalami kerusakan seharusnya perusahaan harus melakukan perawatan yang teratur dan tidak menggunakan lagi alat yang sudah rusak atau menambah alat – alat bongkar muat sehingga kegiatan pembongkaran dapat berjalan tepat dan cepat.

d. Produktifitas TKBM

Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) juga mempengaruhi hasil produktifitas kerja, bagaimana tidak apabila TKBM kurang profesional atau kurang disiplin maka dapat mempengaruhi hasil dari produktifitas kerja bongkar muat. Oleh sebab itu untuk meningkatkan hasil produktifitas kerja bongkar muat sebaiknya memilih Tenaga Kerja Bongkar Muat yang ahli, untuk mendapatkan TKBM yang diinginkan maka Perusahaan Bongkar Muat harus lebih sering melakukan pembinaan dan pelatihan – pelatihan terhadap Tenaga Bongkar Muat tersebut.

e. Alat angkutan

Dalam kegiatan pembongkaran sering terjadi keterlambatan angkutan (waiting truck) akibat kemacetan ataupun truk mengalami kerusakan di

jalan, maka dengan kejadian tersebut dapat menghambat kelancaran proses bongkar muat dan mengakibatkan penurunan produktifitas kerja. Oleh sebab itu jika terjadi masalah seperti itu yang harus dilakukan oleh Perusahaan Bongkar Muat adalah harus sering melakukan komunikasi dengan pihak pengangkut sehingga mendapat atau memperoleh informasi mengenai keberadaan truk dan sebaiknya truk yang sudah tua atau tidak layak pakai tidak digunakan lagi.

f. Keamanan Sekitar Pelabuhan

Sering terjadinya pencurian barang muatan pada saat barang dibongkar di pelabuhan atau barang berada di lapangan penumpukan, Contohnya pulp, *plywood* (bahan baku triplek), *sawn tmbe* (katu kualitas no.1 yang akan di ekspor), *sterin* (sejenis minyak mentah), *MDF* (curah cair), *CPO* (sejenis minyak mentah). sehingga Perusahaan Bongkar Muat mendapat klaim dari pemilik barang, sehingga perusahaan bongkar muat mengganti rugi barang yang hilang tersebut, oleh sebab itu untuk mengatasi masalah tersebut agar hasil produktifitas kerja Perusahaan Bongkar Muat tidak menurun maka Perusahaan harus lebih meningkatkan keamanan pada saat kegiatan pembongkaran berlangsung, dengan cara perusahaan memperketat penjagaan security untuk menjaga keamanan pada saat proses pembongkaran berlangsung.

g. Keadaan cuaca

Dalam keadaan hujan maka untuk menghindari kerusakan barang dan keselamatan buruh maka pembongkaran barang dihentikan, satu-satunya cara untuk menghindari penurunan produktifitas kerja lebih besar lagi maka sebaiknya sementara kegiatan dihentikan sampai hujan berhenti.

### **Ruang Lingkup Kegiatan Bongkar Muat Barang di Divisi Terminal Jamrud**

### **Perencanaan**

Perusahaan pelayaran mengadakan pertemuan (meeting) untuk mendapatkan fasilitas tempat sandar kapal serta menentukan akan dilayani oleh perusahaan bongkar muat (PBM), dalam hal ini hanya perusahaan bongkar muat yang berwenang untuk melayani kegiatan bongkar muat diseluruh pelabuhan. Dalam meeting tersebut akan menghasilkan surat perintah kerja (SPK), surat perintah kerja ini berisi kapal akan datang, kapal akan bongkar atau muat. Dimana surat perintah kerja itu akan diserahkan kepada perusahaan bongkar muat yang bersangkutan sesuai dengan permintaan pemilik barang. Setelah meeting telah menghasilkan surat perintah kerja, pihak PPSA menyerahkan kinerja kepada Terminal Jamrud agar melayani kapal yang sandar baik bongkar ataupun muat. Terminal Jamrud tidak hanya melayani kapal dalam negeri tapi juga kapal dari luar negeri.

### **Persiapan**

Dalam kinerja ini Terminal Jamrud melakukan pelayanan kepada kapal yang telah tertulis dalam perencanaan dari PPSA. Di dalam PPSA terdapat dua layanan yaitu *Regulator* (syahbandar), ada juga fasilitas (pelindo). Kemudian Terminal Jamrud melakukan persiapan dengan mempersiapkan alat (crane darat atau crane kapal), forklift, truk, TKBM (yang terdiri dari forman, checker, buruh), serta pengawas (kepala supervisor), lapangan penumpukan atau gudang sebelum kapal akan sandar di dermaga Jamrud.

### **Pelaksanaan**

Stevedoring adalah jasa bongkar muat dari kapal, ke dermaga tongkang, gudang, truk atau lapangan dengan menggunakan derek kapal atau alat bantu pemuatan lainnya. Orang yang bertugas mengurus bongkar muat kapal disebut *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 di atas 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 di darat dilakukan oleh seorang *chief stevedore* atau terminal operator. Dalam mengerjakan bongkar muat kapal selain foreman juga ada beberapa petugas lain yang membantu *stevedore* yaitu:

1. *Cargo Surveyor* perusahaan PBM, yaitu petugas survey yang mencatat dan memeriksa keadaan fisik barang yang di bongkar muat dari dan ke kapal dalam hubungannya dengan klaim.
2. Petugas barang berbahaya yang khusus mengawasi barang berbahaya yang dibongkar atau muat dari kapal atau sebaliknya dari darat.

Administrasi, 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.

### **Cargodoring atau quay-transfer**

Pekerjaan melepaskan barang dari tali atau jala-jala (*extackle*) di dermaga ke gudang atau lapangan penumpukan selanjutnya menyusun di gudang/lapangan penumpukan. Kegiatan ini dilakukan dengan bantuan gerobak dorong dan peralatan mekanis berupa forklift. Kegiatan *cargodoring* dipengaruhi oleh faktor-faktor sebagai berikut :

1. 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 pengangkut dari dermaga ke gudang atau area penumpukan sangat mempengaruhi proses *cargodoring*.

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 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.

Kegiatan *cargodoring* di atas belum termasuk kegiatan yang meliputi :

1. *Long distance* adalah kegiatan memindahkan barang dari kapal ke gudang atau tempat penumpukan lain yang merupakan gudang atau tempat penumpukan dimana kapal sandar atau sebaliknya yang jaraknya melebihi 130 meter.
2. *Over brengen* (pindah lokasi) adalah memindahkan barang dari gudang atau tempat penumpukan yang satu ke gudang atau tempat penumpukan lainnya dalam daerah pelabuhan atau dari ship side ke gudang khusus.
3. Angkutan bandar adalah alat angkut untuk memindahkan barang dari kapal ke dermaga atau sebaliknya dengan menggunakan tongkang.

Langkah-langkah yang harus diambil agar barang-barang impor cepat keluar dari daerah pelabuhan adalah:

- a. Informasi kepada pemilik barang bahwa barang telah dibongkar dari kapal dan juga batasan dari masa bebas penumpukan
- b. Waktu yang tepat untuk pengeluaran barang. Terlambatnya operasi *receiving/delivery* dapat disebabkan oleh beberapa hal, yaitu :
  1. Cuaca buruk atau hujan pada saat bongkar atau muat.
  2. Terlambatnya angkutan darat.
  3. Terlambatnya informasi atau alur dari barang.
  4. Terlambatnya dokumen, manifest, dan trucking.
  5. Adanya perubahan dari loading point.

#### **Penyelesaian**

Setelah pelayanan kegiatan bongkar muat selesai dilakukan, pihak pemilik barang membayar administrasi kegiatan bongkar muat di bagian administrasi perusahaan pelayaran atau perusahaan bongkar muat. Perusahaan pelayaran membayar administrasi kepada bagian administrasi alat atau penumpukan barang. Setelah selesai menyelesaikan administrasi, perusahaan pelayaran akan mengeluarkan dokumen bongkar muat berupa *Bill of Loading* (BL) dan *Manifest*.

Dalam penelitian yang kami tinjau di lapangan atau di kantor, sistem pelayanan di Divisi Terminal Jamrud kurang memenuhi standar maksimal karena fasilitasnya banyak yang tidak memenuhi syarat. Fasilitas tersebut meliputi jalan, gudang, dan dermaga. Fasilitas jalan di terminal Jamrud banyak yang rusak, sehingga kegiatan bongkar muat kurang maksimal. Apalagi setelah membongkar pulp, jalan semakin parah. Hal ini disebabkan oleh serpihan-serpihan pulp yang jatuh di jalan ketika dilakukan pembongkaran muatan. Selain jalan, border dan vender juga banyak yang rusak. Keadaan ini yang membuat

antrian kapal di terminal Jamrud Selatan, banyak juga kapal yang tender lebih dari satu kapal. Di dalam aturan yang berlaku, tender lebih dari satu itu tidak boleh. Seumpama ada kapal di bagian tender yang tengah terbakar, maka kapal yang berada di samping kanan dan kapal di samping kiri juga akan ikut terbakar. Dampak yang disebabkan akibat kebakaran kapal tersebut adalah kerugian yang sangat besar dan banyak terjadi klaim dari pihak pemilik barang. Faktor masalah lain adalah penumpukan barang, penumpukan barang di gudang banyak ditaruh di pinggir jalan, sehingga sering terjadi kemacetan truk yang akan membongkar muatan ataupun yang akan memuat muatan.

Kegiatan bongkar muat pada umumnya dimulai dari perencanaan, persiapan, pelaksanaan, dan penyelesaian atau biasa disingkat (4P). Di terminal Jamrud setiap sore sebelum jam kantor pulang, PPSA menyerahkan perencanaan kapal sandar untuk periode besok yang diserahkan ke Kepala Supervisor bongkar muat. Kemudian kepala supervisor menempel perencanaan itu di papan yang disediakan, fungsi menempel perencanaan di papan itu adalah untuk dijadikan pedoman bagi pengawas bongkar muat yang kerja pada shift tiga. Shift copy dari perencanaan dari PPSA kemudian dibawa ke lapangan untuk melihat ke lapangan, apakah kapal yang sandar sesuai dengan perencanaan dari PPSA. Setelah menuju lapangan, pihak administrasi mencatat kapal yang sandar di dermaga terminal Jamrud. Kinerja pengawas bongkar muat adalah mengawasi kegiatan bongkar muat secara langsung, menghitung, dan mencatat pendapatan.

Di dalam perencanaan itu terminal Jamrud juga melayani kegiatan bongkar muat. Selain mendapatkan perencanaan, PPSA juga menyerahkan PPKB, isi PPKB tersebut adalah pemberitahuan kapal sandar atau kapal lepas sandar

lengkap dengan jam, baik jam kapal sandar atau kapal lepas sandar dan jumlah muatan yang akan dikirim atau diterima. Dalam pengawasan kegiatan bongkar muat, pengawasan di divisi terminal Jamrud kurang memenuhi standar yang telah ditentukan. Dalam tinjauan di lapangan, pengawas justru tidak mengawasi kegiatan bongkar muat dengan maksimal, kebanyakan lebih memilih untuk bersantai-santai di kantor atau main game sambil ngopi. Seumpama ada permainan atau kecurangan dalam jumlah kegiatan bongkar muat, pengawas tidak tahu. Justru ini yang menyebabkan dampak kerugian pada perusahaan. Faktor masalah ini terjadi karena kurang adanya kesadaran dan sumber daya manusia yang rendah. Pihak perusahaan kurang menanggapi masalah ini, seharusnya pihak perusahaan harus segera menanggapi dan menangani masalah ini. Selain pengawasan kegiatan mandor (foreman) dan buruh-buruh juga kurang memenuhi syarat. Jam kerja shift pertama dimulai jam 08.00 WIB tapi para foreman dan buruh jam 08.00 belum memulai kegiatan bongkar muat.

Pada penulisan pendapatan bongkar muat juga sering terdapat permainan dari foreman dan buruh. Suatu contoh shift pertama kapal MV. MUTIALAJONI membongkar 190 ton dalam 1 shift dengan memakai 2 gang kerja. Tapi ketika ditulis di buku produktifitas 175 ton dengan memakai 2 gang. Hal ini yang mempersulit penghitungan produktifitas bongkar muat. Untuk mengatasi masalah ini, pihak administrasi bongkar muat produktifitas menggunakan pedoman PPKB dari PPSA. Dengan PPKB dari PPSA pihak administrasi bisa melihat pendapatan bongkar muat pada shift pertama tersebut. Selain berpedoman pada PPKB, pihak administrasi bongkar muat juga bisa melihat *Balance* yang dibuat oleh kepala supervise bongkar muat. Jadi kesimpulan dalam masalah ini

adalah data yang didapat di kantor belum tentu sesuai dengan data di lapangan. Selain mencatat kegiatan bongkar muat, pihak administrasi juga mendapat laporan penumpukan barang di gudang. Kegiatan ini pihak administrasi bongkar muat mencatat data penumpukan barang di gudang dalam file yang telah ditentukan. Setelah data laporan penumpukan gudang selesai dibuat, data tersebut akan diserahkan pada asisten manajer, sekretaris, dan manajer.

### **KESIMPULAN**

Peranan fasilitas pelabuhan dalam menunjang kelancaran kegiatan bongkar muat di Divisi Terminal Jamrud sangat dipengaruhi oleh fasilitas jalan, border dan vender. Jika fasilitas jalan rusak, maka akan terjadi kemacetan trucking serta kegiatan bongkar muat akan terhenti. Jika border rusak maka kapal tidak bisa sandar dengan baik dan membahayakan barang yang ada di dalam kapal. Jika Vender rusak maka proses sandar kapal tidak akan berjalan dengan sempurna.

Sistem pelayanan turun penumpang kurang baik karena tempat turun penumpang belum memenuhi syarat. Pelayanan bongkar muat kurang maksimal karena adanya kendala fasilitas jalan yang rusak dan akan terjadi kemacetan. Penumpukan barang di divisi terminal Jamrud kurang memenuhi standar karena penumpukan dilakukan secara tidak beraturan.

Hambatan-hambatan yang menjadi kendala fasilitas pelabuhan di Divisi Terminal Jamrud meliputi jalan yang rusak yang akan menyebabkan kemacetan trucking dan kemacetan kegiatan bongkar muat, menunggu alat bongkar muat atau crane darat karena rusaknya alat bongkar muat dan manipulasi data yang menyebabkan data di lapangan tidak sesuai dengan data di kantor.

Usaha-usaha serta kebijakan dari PT. Pelabuhan Indonesia III (persero)

untuk mengatasi fasilitas yang rusak di Divisi Jamrud dengan cara menunjang dana untuk memperbaiki fasilitas yang rusak agar kegiatan bongkar muat menjadi lancar, mengadakan pelatihan-pelatihan untuk meningkatkan mutu sumber daya manusia (SDM) dan memperbaiki infrastuktur seluruh fasilitas pelabuhan dan menerapkan sistem Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3).

### **DAFTAR PUSTAKA**

1. Herry, Gianto dan Arso Martopo. 2004. Pengoperasian Pelabuhan Laut. Semarang: BPLP.
2. Intruksi Presiden (Inpres) No. 3 Tahun 1991 tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi.
3. Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 25 tahun 2002 tanggal 9 April 2002 tentang Tarif Pelaksanaan Bongkar Muat Barang di Pelabuhan.
4. Keputusan Menteri Perhubungan No.KM.88/AL.305/Phb-85 tentang Perusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal.
5. Peraturan Pemerintah RI No. 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan.
6. PT. Pelabuhan Indonesia III. Laporan Operasional. Surabaya: PT. Pelindo III cabang Tanjung Perak.
7. Suyono, R. P. 2001. Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut. Jakarta: PPM.