

ANALISIS PROSEDUR OPERASIONAL BONGKAR MUAT PETIKEMAS OLEH PT. PELINDO III (PERSERO) CABANG BANJARMASIN PADA TERMINAL PETIKEMAS BANJARMASIN (TPKB)

Monica Nurdiana¹, Mohammad Zainul², Farida Yulianti³

¹Prodi Manajemen, 61201, Fakultas Ekonomi, Universitas Islam Kalimantan MAB Banjarmasin, NPM16310662

²Prodi Manajemen, 61201, Fakultas Ekonomi, Universitas Islam Kalimantan MAB Banjarmasin, NIDN1105076601

³Prodi Manajemen, 61201, Fakultas Ekonomi, Universitas Islam Kalimantan MAB Banjarmasin, NIDN1121076901

Email : monicanurdiana@gmail.com/ 088247209744

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisa : (1) Prosedur Operasional yang diterapkan di PT. Pelindo III (Persero) Cabang Banjarmasin Dalam upaya meningkatkan volume bongkar muat petikemas pada PT Pelindo III (Persero) cabang Banjarmasin, (2) Mengidentifikasi kendala-kendala kegiatan bongkar muat petikemas yang terjadi pada PT.Pelindo III cabang Banjarmasin, (3) Sumber Daya Manusia yang kurang profesional. Penelitian ini menggunakan rancangan Penelitian Deskriptif kualitatif. Data yang diperoleh melalui wawancara dan Observasi selanjutnya dianalisis dengan menggunakan pola pikir deduktif. Data yang menjadi rujukan penulis adalah data Bongkar Muat Petikemas pada tahun 2016 sampai dengan 2019. Dari hasil penelitian ini dapat di ketahui bahwa : (1) Penerapan Prosedur Bongkar Muat Petikemas oleh PT Pelindo III cabang Banjarmasin telah berjalan dengan maksimal, PT.Pelindo III cabang Banjarmasin terus melakukan inovasi terhadap kebijakan yang ada guna memberikan pelayanan terbaik kepada customer (2) Ada beberapa kendala dalam pelaksanaan bongkar muat petikemas dalam upaya meningkatkan volume bongkar muat petikemas seperti cuaca buruk, kerusakan alat, tempat penumpukan *container yard* penuh, (3) Beberapa solusi terus dikembangkan untuk mengatasi kendala bongkar muat yang diterapkan pada PT Pelindo III cabang Banjarmasin yaitu menghentikan kegiatan bongkar muat pada saat cuaca buruk agar meminimalisir terjadinya resiko kerusakan barang pada saat bongkar muat, melakukan penambahan alat bongkar muat di samping alternatif perawatan rutin pada alat-alat bongkar muat, memperluas lahan penumpukan barang atau *container yard*, melakukan diklat atau pelatihan kepada tenaga kerja bongkar muat untuk pembekalan dan pengembangan kemampuan setiap tenaga kerja bongkar muat.

Kata Kunci: Prosedur, Operasional, Bongkar Muat

ABSTRACT

This research aims to analyze: (1) operational procedures applied in PT. Pelindo III (Persero) Banjarmasin branch in an effort to increase the volume of loading and unloading containers at PT Pelindo III (Persero) Banjarmasin branch, (2) To identify constraints on the loading and unloading container activities that occur at PT. The Banjarmasin branch Pelindo III, (3) Human resources are less professional. This research uses qualitative descriptive research draft. Data obtained through interviews and observations were further analyzed by using a deductive mindset. The data that is referenced by the author is the loading and unloading container data from 2016 to 2019. From the results of this research can be learned that: (1) Application of stevedoring procedures by PT Pelindo III Banjarmasin Branch has been running with maximum, PT. Pelindo III Banjarmasin Branch continue to innovate to existing policies to provide the best service to the customer (2) There are several obstacles in the implementation of loading and unloading containers in an effort to increase the volume loading and , tool damage, place of a full container yard buildup, (3) Some solutions continue to be developed to overcome the constraints of loading and unloading applied to PT Pelindo III Banjarmasin branch that is stopping loading activities in the event of bad weather in order to minimize the risk of damage to the goods at the time of loading and unloading of equipment , conducting trainings or training to the stevedoring workforce for the supply and development of each unloading workforce.

Keywords: Procedures, Operations, Loading and Unloading

PENDAHULUAN

Indonesia secara geografis merupakan negara kepulauan dengan dua pertiga luas lautan lebih besar daripada daratan. Artinya Indonesia memiliki potensi besar menjadi poros maritim dunia. Poros Maritim merupakan sebuah gagasan strategis yang diwujudkan untuk menjamin konektivitas antar pulau, pengembangan industri perkapalan dan perikanan, perbaikan transportasi laut serta fokus pada keamanan maritim.

Dalam suatu negara maritim seperti halnya negara kita, peranan pelabuhan sangat penting bagi kegiatan kemaritiman. Pelabuhan merupakan salah satu mata rantai dalam jaringan transportasi.

PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) yang juga dikenal dengan Pelindo III adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak dalam sektor perhubungan. PT. Pelindo III mengelola 43 pelabuhan yang tersebar di 7 Provinsi. Salah satunya adalah pelabuhan Trisakti.

Menurut PP No.69 Tahun 2001 Pasal 1 Ayat 1 tentang kepelabuhan yaitu “ pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transformasi. Pelabuhan Trisakti adalah Pelabuhan terbesar di Kalimantan yang bertempat di Banjarmasin. Pelabuhan ini merupakan pelabuhan Kelas IA. Dalam lingkungan Pelindo III pelabuhan Trisakti berada pada urutan kedua setelah Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Pelabuhan Trisakti memiliki beberapa terminal seperti terminal Martapura baru, Terminal Roro, Terminal TPKB.

Pelabuhan Trisakti terdapat dua divisi terminal yang melakukan kegiatan bongkar muat terhadap ragam komoditi seperti curah cair, curah kering, General Cargo (GC) serta petikemas. Terminal Martapura Baru melakukan penanganan pada curah cair, curah kering dan cargo. Sedangkan Terminal TPKB menangani kegiatan Bongkar muat petikemas. Menurut Badudu (2001 :200) dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, Bongkar diterjemahkan sebagai : Bongkar berarti mengangkat , membawa keluar semua isi sesuatu, mengeluarkan semua atau memindahkan. Pengertian Muat : berisi, pas, cocok, masuk ada didalamnya, dapat berisi, memuat, mengisi, kedalam, menempatkan. Pembongkaran merupakan suatu pemindahan barang dari suatu tempat ke tempat lain dan bisa juga dikatakan suatu pembongkaran barang dari kapal ke dermaga, dari dermaga ke gudang atau sebaliknya dari gudang ke gudang atau dari gudang ke dermaga baru diangkut ke kapal.

Menurut Dirk Koleangan (2008 : 241) dalam buku yang berjudul Sistem Peti Kemas, pengertian Bongkar Muat adalah sebagai berikut : Kegiatan Bongkar Muat adalah kegiatan memindahkan barang –barang dari alat angkut darat, dan untuk melaksanakan kegiatan pemindahan muatan tersebut dibutuhkan tersedianya fasilitas atau peralatan yang memadai dalam suatu cara atau prosedur pelayanan.

Bedasarkan data arus bongkar muat petikemas mengalami kenaikan yang cukup signifikan setiap tahun nya. Kelancaran arus peti kemas merupakan salah satu faktor pendukung berkembangnya suatu daerah secara langsung dapat berdampak pada perkembangan perekonomian daerah atau wilayah setempat. Oleh karena itu penulis sangat tertarik untuk mengangkat judul “ Analisis Prosedur Operasional Bongkar Muat Petikemas oleh PT. Pelindo III (Persero) Banjarmasin pada Terminal Petikemas Banjarmasin TPKB.

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian ini berbentuk analisis deskriptif kualitatif , yaitu menurut Nazir(2010:63) dalam Buku contoh Metodologi penelitian, metode deskriptif merupakan suatu metode dalam meneliti status sekelompok manusia, suatu objek, suatu sistem pemikiran ataupun suatu kelas peristiwa pada masa yang akan datang. Tujuan dari penelitian deskriptif ini adalah untuk membuat deskripsi, gambaran, atau lukisan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat serta hubungan antarfenomena yang diselidiki. Teknik pengambilan data yang dilakukan adalah wawancara.

HASIL PENELITIAN

Operasional memang merupakan aspek penting dalam organisasi atau perusahaan, dan tugasnya pun tergantung pada ukuran perusahaan. Diperlukan Pengelolaan operasional yang baik dimulai dari SDM, peralatan, serta hal lainnya yang memberi pengaruh pada kinerja perusahaan.

Dalam usaha untuk mencapai suatu tujuan perusahaan akan selalu menemui berbagai masalah baik dari masalah kecil maupun masalah yang besar. Disini lah analisis Prosedur Operasional diperlukan untuk mengevaluasi seberapa efektif

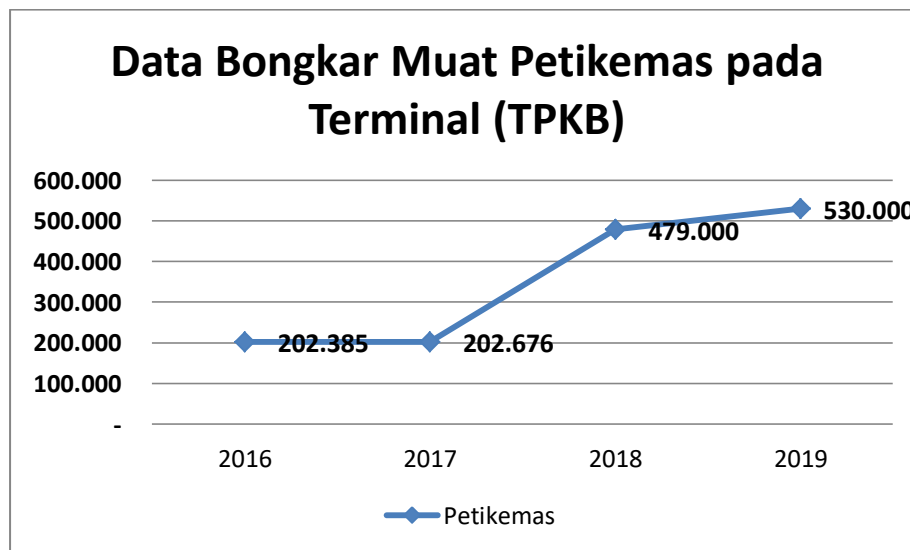
Pada tahap ini peneliti akan menyajikan data-data yang telah diperoleh dari hasil penelitian berupa hasil wawancara dengan pihak-pihak yang dianggap mampu memberikan jawaban dari susunan pertanyaan yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan peneliti. Selain menyajikan data-data, peneliti juga melakukan pembahasan terhadap hasil penelitian dengan dikaitkan pada teori dan konsep yang telah disusun oleh peneliti. Sebagai perusahaan yang bergerak di bidang jasa pelayanan pelabuhan, tentunya PT. Pelindo III memiliki cara-cara tertentu yang digunakan dalam meningkatkan pelayanan kinerja pelabuhan. Salah satunya adalah dengan pembaruan SOP yang ada evaluasi kebijakan-kebijakan yang ada diperusahaan.

PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) cabang Banjarmasin adalah perusahaan BUMN yang bergerak di bidang jasa pelayanan pelabuhan yang ada di Kalimantan selatan khususnya kota Banjarmasin. PT Pelindo III selalu berinovasi dalam memberikan pelayanan prima kepada pelanggan atau customer. Pelindo III kini fokus pada tiga strategi utama, pertama yakni penyederhanaan proses bisnis dengan mengoptimalkan teknologi informasi (TI). Kedua, melakukan diversifikasi segmen bisnis pelabuhan. Lalu ketiga yaitu penyediaan *customer relationship officer* di setiap kantor cabang.

PT Pelindo III (Persero) telah berhasil meningkatkan pelayanan kepada pelanggan dan mampu meningkatkan performa kinerja perusahaan serta memberikan manfaat kepada masyarakat pada tahun ini, peningkatan ini tidak terlepas dari kebijakan perusahaan untuk meningkatkan pelayanan operasional petikemas yang dilaksanakan oleh PT Pelabuhan Indonesia III (Persero).

Prosedur yang dilakukan oleh PT.Pelindo III Banjarmasin untuk muat dan bongkar akan menentukan apakah muatan yang dibawa jumlahnya akan sama dengan yang nantinya akan diterima. Karena dalam konsep transportasi adalah memindahkan sesuatu dari tempat satu ketempat yang lain. Berikut adalah data bongkar muat petikemas terakhir dari tahun 2016- 2019

Grafik 4.1 Data Bongkar Muat Petikemas



Sumber: Data Operasional Bongkar Muat PT. Pelindo III Banjarmasin, 2020.

Dari data diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa jumlah bongkar muat petikemas di terminal petikemas banjarmasin setiap tahunnya terus mengalami peningkatan. Hal ini tentu memberikan dampak positif pada pertumbuhan ekonomi di daerah Banjarmasin.

Peningkatan Bongkar muat Petikemas di Terminal Petikemas Banjarmasin tersebut tidak luput dari prosedur operasional yang terus berinovasi seiring berjalannya waktu. Prosedur operasional yang diterapkan di PT. Pelabuhan Indonesia III Cabang Banjarmasin setiap tahunnya terus dilakukan evaluasi agar memberikan pelayanan yang prima terhadap customer. Prosedur Operasional yang ada telah ditetapkan berdasarkan Keputusan Direksi yang isinya sesuai dengan Keputusan Kementerian Perhubungan mengenai Bongkar muat Petikemas.

Berdasarkan Peraturan General Manager PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Banjarmasin PER.No.01/05.012/BJM-2014 dan hasil wawancara Prosedur Operasional yang dijalankan oleh PT, Pelindo III secara detail adalah sebagai berikut :

- 1) Operasi Kapal (Bongkar/Muat)
 - (1) Supervisor shift mempersiapkan pelaksanaan pelayanan, yaitu dengan:
 - (1.1) Mengkoordinasikan operator CC, RTG dan Head Truck untuk melaksanakan bongkar atau muat petikemas ;
 - (1.2) Mengintruksikan operator CC untuk menempatkan CC di posisi yang aman pada saat olah gerak penyandaran kapal atau pada saat kapal akan berangkat;
 - (1.3) Menyerahkan *discharging list* dan *bay plan discharge* kepada foreman kapal sebagai perintah pelaksanaan pelayanan bongkar atau muat petikemas.
 - (2) Selanjutnya Foreman kapal :
 - (1.1) Menghubungi pihak kapal untuk koordinasi pelaksanaan bongkar atau muat petikemas;
 - (1.2) Menyerahkan *discharging list*, dan *bay plan discharge* kepada *Tally* sebagai dasar pelaksanaan bongkar petikemas;
 - (1.3) Menyerahkan *loading list* dan *stowage plan loading* kepada *Tally* sebagai dasar pelaksanaan muat petikemas.
- 2) Operasi Bongkar Petikemas
 - (1) Berdasarkan *bay plan discharge* atau *discharging list*, maka foreman kapal mengintruksikan kepada :
 - (1.1) TKBM untuk melepas pengait petikemas (*twist lock*, *bridge fitting* dll) setelah pengikat petikemas (*lashing*) yang berada di atas palka (*on-deck*) dilepas oleh ABK kapal,
 - (1.2) Operator CC untuk membongkar petikemas dari kapal dan meletakkannya ke atas *Head Truck*;
 - (2) Selanjutnya *Tally* Dermaga
 - (1.1) memeriksa adanya kerusakan pada petikemas yang dibongkar, dengan ketentuan :
 - (1.1.1) Apabila ada kerusakan maka memberi keterangan kerusakan dan membuat Berita Acara Kerusakan (CDR)
 - (1.1.2) untuk dilaporkan dan diketahui bersama dengan Foreman kapal dan petugas perusahaan atau agen;
 - (1.1.3) Apabila tidak ada kerusakan maka petugas *Tally* mengintruksikan operator *Head Truck* mengangkut petikemas ke CY blok bongkar.
 - (1.2) Petugas *Tally* melakukan konfirmasi nomor petikemas yang telah dibongkar menggunakan *Hand Held Terminal* (HHT) yang terkoneksi dengan sistem aplikasi petikemas.
- 3) Operasi Muat Petikemas
 - (1) Berdasarkan *loading list*, maka foreman kapal mengintruksikan kepada:
 - (1.1) Operator CC untuk mengangkut petikemas dari atas *Head Truck* dan memuatnya ke kapal;
 - (1.2) TKBM untuk memasang pengait antar petikemas (*twist lock*, *bridge fitting* dll) sebelum pihak kapal memasang pengikat petikemas (*lashing*) yang berada di atas palka (*on-deck*).
 - (2) Selanjutnya *Tally* Dermaga :
 - (1.1) Mengintruksikan *Operator Head Truck* kembali ke CY blok muat untuk mengambil petikemas selanjutnya;
 - (1.2) Melakukan konfirmasi nomor petikemas yang telah dimuat menggunakan HHT yang terkoneksi dengan sistem aplikasi petikemas.

- 4) Monitoring Operasi
Supervisor Shift, Foreman kaban dan Ship Planner melakukan monitoring serta bertanggung jawab atas seluruh kegiatan operasi kapal (bongkar atau muat).

PEMBAHASAN

Dari hasil pengamatan dilapangan untuk prosedur bongkar muat petikemas hingga sampai ke pihak pelayaran atau customer yang dilakukan oleh PT. Pelabuhan Indonesia III cabang Banjarmasin melalui beberapa tahap sebagai berikut :

- 1) Stevodoring
adalah kegiatan membongkar barang dari palka kapal ke dermaga, tongkang, truck, kereta api atau kegiatan memuat barang dari dermaga ke atas kapal.
- 2) Cargodoring
Adalah kegiatan melepaskan atau mengeluarkan barang dari sling di dermaga sisi lambung kapal, mengangkat dari dermaga dan menyusun di gudang atau lapangan lini 1 atau sebaliknya.
- 3) Recept
Adalah kegiatan menerima barang dari kendaraan di depan pintu gudang atau lapangan penumpukan sampai barang tersusun di gudang atau lapangan penumpukan.
- 4) Delivery
Adalah kegiatan menyerahkan barang dari penumpukan di gudang atau lapangan sampai tersusun di atas kendaraan pengangkut.

Berdasarkan ketetapan direksi tentang kegiatan bongkar muat yang dilayani di pelabuhan Indonesia III Cabang Banjarmasin adalah sebagai berikut “tidak ada pelayanan Bongkar muat Petikemas di Pelabuhan Trisakti tanpa adanya permohonan terlebih dahulu “(PER.67/PJ.05/P III.2017)

Permohonan dilakukan agar prosedur selanjut nya bisa berjalan lancar agar kapal tidak terlalu lama sandar di lambung pelabuhan. Beberapa ketentuan dalam Peraturan Direksi PT.Pelabuhan Indonesia III (Persero) Nomor PER.23/PJ.05/P.III-2016 tentang Pelayanan Jasa Petikemas Domestik dan Internasional di Lingkungan PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) diubah sebagi berikut :

- (1) Tarif pelayanan jasa dermaga petikemas “LCL”, dibebankan kepada pemilik barang/kuasa pemilik barang sesuai dengan ukuran dan jenis barangnya.
- (2) Tarif pelayanan jasa dermaga untuk petikemas yang berukuran kurang dari 20” atau tidak sesuai standar ISO petikemas dikenakan tarif petikemas 20” sesuai kondisi petikemas (isi atau kosong).
- (3) Tarif pelayanan jasa dermaga untuk petikemas 20” maupun 40” ditentukan sesuai dengan kesepakatan dan diusulkan oleh pengelola terminal kepada Direksi serta diberlakukan setelah mendapat persetujuan dari Kementerian Perhubungan.
- (4) Tarif pelayanan jasa dermaga untuk petikemas OH/OW/OL/OD, dikenakan tambahan tarif (toeslag) sebesar 25% (dua puluh lima persen) dari tarif dasar petikemas.
- (5) Tarif pelayanan jasa dermaga untuk petikemas yang berisi barang berbahaya sebagaimana diatur dalam *International Maritime Dangerous Goods Code* (*IMGD Code*) dikenakan dengan ketentuan sebagai berikut :
 - (1.1) Untuk petikemas yang diberi tanda khusus (label) dikenakan 200% (dua ratus persen) dari tarif dasar;
 - (1.2) Untuk petikemas yang tidak diberi tanda khusus (label) dikenakan 400% (empat ratus persen) dari tarif dasar.

Alat-alat yang dimiliki oleh PT. Pelindo III(Persero) untuk aktivitas bongkar muat di Pelabuhan Trisakti adalah sebagai berikut :

Tabel 4.2 Alat Bongkar muat di Pelabuhan Trisakti

NO	Nama Alat	Unit
1	Mobil Crane 30 Ton	1 Unit
2	Forklift 3 Ton	1 Unit
3	RTG	14 Unit
4	Truck	24 Unit
5	Side Loader	2 Unit
6	Reefer Plug	72 Unit
7	Container Crane	6 Unit
8	Jembatan Timbang	2 Unit
9	Reach Stacker	7 Unit
10	Forklift	5 Unit

Berdasarkan peraturan Direksi No.PER.67/PJ.05/P III-2017 Pasal 13 ayat (2) mengenai Tarif pelayanan jasa penumpukan berbunyi :

- (1) **Masa I** : Sampai dengan hari ke-5(kelima) dikenakan tarif jasa penumpukan 1 hari, hari ke-6 (ke-enam) sampai dengan hari ke-10 (ke sepuluh) dihitung per harinya sebesar tarif dasar;
- (2) **Masa II** : Hari ke-11 (ke-sebelas) dan seterusnya dihitung Per harinya sebesar 200 % dari tarif dasar.

Kebijakan atau peraturan ini dibuat untuk memberikan efek jera agar pihak customer lebih memperhatikan batas waktu yang telah di tetapkan dalam penggunaan Container Yard atau tempat penumpukan sesuai perjanjian yang ada dalam pengajuan permohonan.

Closing Time atau Tenggat waktu normal yang di perbolehkan bagi cargo atau barang yang masuk ke tempat penimbunan sementara seperti gudang CFS atau UTPK (Unit Tempat Penumpukan Peti Kemas). Catatan : Tiap-tiap Shipping Schedule selalu mencantumkan tanggal dan waktu closing time. Dan jika cargo masuk ke tempat penimbunan sementara itu melewati dari waktu Closing Time yang telah ditetapkan maka pihak shipper akan dikenakan sanksi/denda.

Berikut adalah denda keterlambatan *Closing Time* yaitu:

(1) Untuk Container ukuran 20” x 500.000,-

(2) Untuk Container ukuran 40” x 500.000,-

Penerapan denda keterlambatan *Closing Time* dilakukan untuk mencegah terjadinya penumpukan container yang mahal di pelabuhan dengan mempercepat proses customs clearance barang import dan proses customs clearance yang lambat oleh importir berakibat kapal yang bongkar jadi terhambat proses bongkar dan muat barang untuk barang ekspor dan import di pelabuhan laut.

Berapa lama kegiatan bongkar muat kapal ?

“Sejak kapal tambat sampai kapal meninggalkan pelabuhan “.

Lama waktu bongkar maupun muat di Pelabuhan Trisakti dapat di hitung menggunakan perhitungan kinerja CC sebagai berikut :

$$\text{Lama Bongkar atau muat (Jam)} = \frac{\text{Jumlah Petikemas (Box)}}{\text{Kinerja Alat Maksimum(Jam)}}$$

Misalkan suatu perusahaan pelayaran mengajukan ada sekitar 600 box petikems, 300 *teus* atau box untuk bongkar dan 300 *teus* (box) untuk muat dengan kinerja alat maksimal yang telah dijanjikan oleh PT. Pelindo III adalah 28 box/jam maka lama kegiatan bongkar dan muat tersebut adalah sebagai berikut :

$$\begin{aligned} \text{Lama Bongkar (jam)} &= \frac{300 \text{ Teus}}{28 \text{ Teus/jam}} \\ &= 10.71 \text{ Jam atau (11 Jam)} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Lama Muat (jam)} &= \frac{300 \text{ Teus}}{28 \text{ Teus/jam}} \\ &= 10.71 \text{ Jam atau (11 Jam)} \end{aligned}$$

Jadi dari perhitungan diatas diketahui bahwa waktu yang diperlukan untuk melakukan bongkar dan muat dengan jumlah 600 *Teus* adalah ± 22 jam, 300 *Teus* dengan waktu ± 11 jam untuk bongkar dan 300 *Teus* dengan waktu ± 11 jam dan untuk muat dengan catatan 2 jam waktu persiapan alat diluar kegiatan bongkar. Beberapa kendala-kendala dilapangan yang menghambat kelancaran kegiatan operasional bongkar muat dilapangan, yaitu :

- 1) Kolam pelabuhan atau alur hanya bisa disinggahi kapal-kapal yang Draif mak.5
- 2) Pelayaran tidak memiliki *container yard* (tempat penumpukan) atau depo sendiri sehingga tentu menjadi salah satu faktor terhambatnya kegiatan bongkar muat
- 3) Kapasitas alat menurun , hal ini menjadi salah satu kendala dalam kegiatan bongkar muat , janji pelindo III dalam melayani customer atau pelayaran adalah 28 box GSH/Jam.
- 4) *Cadel Time* yakni keadaan dimana kondisi alat dalam keadaan rusak atau mengalami kemacetan akibat kurangnya perawatan hal ini tentu menjadi salah satu kendala dalam kegiatan bongkar muat
- 5) Faktor alam seperti cuaca yang buruk atau hujan. Dalam keadaan hujan maka kegiatan pembongkaran harus dihentikan dengan tujuan untuk menjaga keselamatan barang dan buruh, tidak menutup kemungkinan barang yang terkena hujan akan mengalami kerusakan atau jumlahnya berkurang sehingga mengakibatkan timbulnya kerugian.
- 6) Sumber Daya Manusia (SDM), seperti kurang profesionalnya atau kurang disiplinnya Tenaga Kerja Bongkar Muat (*Human Error*) dan supervisor (pengawas TKBM) bongkar muat.
- 7) Angkutan darat (truk). Dalam kegiatan pembongkaran sering terjadi keterlambatan angkutan (waiting truk) akibat kemacetan yang juga dapat menghambat kelancaran proses bongkar muat karena tidak bisa datang tepat waktu atau tidak sesuai dengan yang telah direncanakan.

Setelah penulis cermati bahwa hambatan dalam pelaksanaan bongkar muat barang yang terpenting adalah yang pertama adalah cuaca, kedua transportasi untuk mengangkut barang muatan bongkaran dari kapal, yang ketiga adalah Sumber Daya Manusia.

Usaha-usaha yang dilakukan untuk mengatasi hambatan-hambatan yang timbul dalam proses bongkar muat. Untuk mengatasi hambatan-hambatan yang terjadi dalam proses bongkar muat, PT. (PT. PELINDO III BANJARMASIN) mengambil langkah-langkah sebagai berikut :

- 1) Terhadap hambatan berupa faktor alam maka yang dilakukan adalah menghentikan kegiatan pembongkaran sehingga dapat mencegah terjadinya kerugian yang lebih besar akibat kerusakan barang muatan.
- 2) Terhadap hambatan yang seperti menurunnya kinerja alat maka pihak perusahaan melakukan perawatan rutin kepada alat-alat bongkar muat sehingga kinerja alat bisa dimaksimalkan agar tetap bisa memberikan pelayanan prima kepada pihak customer, disamping itu juga pihak perusahaan juga mengupayakan untuk pengadaan alat-alat bongkar muat tambahan hanya saja untuk harga 1 alat bisa mencapai \pm 40 M untuk Container Craine (CC) tentu penambahan alat akan berpengaruh pada tarif bongkar muat yang ada sehingga berbagai alternatif masih digunakan guna menekan kenaikan tarif bongkar muat petikemas.
- 3) Terhadap hambatan yang berupa Sumber Daya Manusia (SDM) maka pihak PT. Pelindo harus lebih sering melakukan pembinaan dan pelatihan-pelatihan terhadap Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dan supervisor.
- 4) Terhadap hambatan berupa keterlambatan truk maka pihak Perusahaan Bongkar Muat harus lebih sering melakukan komunikasi dengan pihak pengangkut sehingga memperoleh informasi mengenai keadaan dan keberadaan truk.
- 5) Terhadap hambatan berupa tempat penumpukan (*Container Yard*) dikarenakan pihak pelayaran tidak memiliki depo sendiri maka PT. Pelindo III Cab. Banjarmasin berencana untuk peningkatan lahan dengan memperluas tempat penumpukan yang semula hanya bisa menampung limit sekitar max 600.000 Teus menjadi 735.000 Teus kapasitas atau lebih.

PENUTUP

Berdasarkan hasil penelitian diatas yang peneliti lakukan dan analisis Pembahasan maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut: Prosedur operasional yang di lakukan PT. Pelindo III Banjarmasin terus berinovasi sesuai dengan kemajuan teknologi yang ada, Prosedur Operasional Bongkar muat petikemas di Pelabuhan Trisakti telah ditetapkan berdasarkan Peraturan Direksi dan terus mengevaluasi kebijakan yang ada, Hambatan – hambatan yang dihadapi PT. Pelindo III Cabang Banjarmasin dalam pelaksanaan bongkar muat barang di Pelabuhan Trisakti terutama berupa faktor alam, peralatan bongkar muat, SDM, angkutan darat (truk) kondisi barang, dan juga dari segi tempat penumpukan barang (*Container Yard*).

Guna mengantisipasi peningkatan arus barang melalui pengangkutan laut dewasa ini, maka penulis berusaha memberikan saran-saran sebagai berikut : Resiko untuk timbulnya kerugian dalam kegiatan bongkar muat barang cukup tinggi, seperti terjadinya kerusakan, berkurang dan hilangnya barang muatan, maka PT. Pelindo III harus mengambil langkah-langkah intensif untuk mencegah terjadinya kerugian akibat kegiatan bongkar muat barang, yakni dengan lebih aktif lagi melakukan rapat intern yang disebut dengan *pree arrival meeting* (PAM) sebelum ,melaksanakan kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan, Untuk menjaga kelancaran proses bongkar muat dan mengurangi hambatan-hambatan yang timbul selama kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan, maka PT. Pelindo III harus menyediakan dan menambah peralatan bongkar muat serta melakukan pembinaan dan pelatihan-pelatihan secara intensif terhadap tenaga kerjanya, Untuk mengantisipasi terjadinya hambatan seperti keterlambatan bongkar muat dikarenakan tempat penumpukan *Container Yard* yang penuh maka PT. Pelindo III (Persero) cabang Banjarmasin berencana melakukan peningkatan lahan yang semula hanya bisa menampung 600.000 Teus Container maksimal , maka akan ditambah kapasitasnya menjadi 735.000 Teus Container.

REFERENSI

- Arwinas Dirgahayu ; *Petunjuk Penanganan Kapal Dan Barang di Pelabuhan*, PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III, Jakarta, 1999.
- Lestari, Adam. *Tinjauan dan Permasalahan Indikator Kinerja Pelabuhan*, Seminar Sehari: Tolok Ukur Kinerja Fasilitas Pelabuhan, Fakultas Teknologi Kelautan ITS Kerjasama dengan DepHub, Surabaya, hlm. III-2.
- Abbas Salim ; *Manajemen Transportasi*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2004
- PP No.69 Tahun 2001 Pasal 1 Ayat 1 tentang kepelabuhan.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 58 Tahun 1991
- Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- Tjakra Negara, Soegijatna. *Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang*, Jakarta: Penerbit Rineka Cipta, 1995
- Departemen Pendidikan Nasional. *Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Ketiga*. Jakarta: Balai Pustaka, 2007.
- Purba, Radiks. *Angkutan Muatan Laut 1*, Jakarta : Penerbit Rineka Cipta, 1997.
- Siregar, Hasnil Basri. *Kapita Selekta Hukum Laut Dagang*. Medan: Kelompok Studi Hukum dan Masyarakat Fakultas Hukum USU, 1993.
- Gultom, Elfrida . *Refungsionalisasi Pengaturan Pelabuhan untuk Meningkatkan Ekonomi Nasional*. Jakarta : PT Raja Grafindo Persada, 2007.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. 2011. Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No. UM.002/38/18/DJPL-11 tanggal 15 Desember 2011 tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan. Jakarta. M
- Nasril. 2014. *Peningkatan Pelayanan Bongkar-Muat dan Kapal di Pelabuhan Sunda Kelapa*. Jakarta: Puslitbang Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan.
- Website :**
www.pelindo.co.id/id
www.majalahdermaga.co.id