



Pengaruh penanganan operasional bongkar – muat terhadap produktivitas petikemas di Pt. Tangguh samudera jaya Jakarta

Adhi Pratistha Silen^{1*}

¹Program Studi Diploma IV Taransportasi Laut, Indonesia

Article Info

Article history:

Received Jan 20th, 2021

Revised Feb 19th, 2021

Accepted Mar 22th, 2021

Keyword:

Penanganan operasional
Produktivitas

ABSTRAK

Dalam penulisan ini, penulis menjabarkan tentang teori-teori yang terkait dengan penanganan bongkar/muat, faktor yang mempengaruhi belum lancarnya dalam operasional bongkar/muat dan upaya yang dilakukan dalam penanganan proses bongkar/muat agar berjalan dengan lancar yang disebutkan dalam kerangka berfikir penelitian dan definisi operasional yang penulis gunakan. Berkaitan dengan hal tersebut di atas, dilakukan penelitian tentang penanganan proses bongkar/muat di PT. Tangguh Samudera Jaya Jakarta. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif, yang berisi tentang pengamatan secara sistematis, logis, dan berdasarkan pada objek yang diteliti. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui penyebab penanganan operasional bongkar muat yang belum efektif di PT. Tangguh Samudera Jaya Jakarta serta mengetahui kendala – kendala apa saja yang dihadapi dalam penanganan operasional bongkar muat di PT. Tangguh Samudra Jaya Jakarta. Berdasarkan hasil penelitian ini, dalam penanganan bongkar/muat yang terjadi akibat faktor-faktor seperti; faktor alam, faktor sumber daya manusia, dan faktor kurang lancarnya komunikasi yang ada yang sangat berpengaruh dalam proses tersebut. Pada akhirnya, dapat disimpulkan bahwa pengaruh penanganan operasional bongkar muat terhadap produktivitas petikemas memberikan dampak yang positif bagi kemajuan perusahaan tersebut. Selain itu sebagai penyedia jasa yang baik, perusahaan juga berkewajiban menyelesaikan berbagai permasalahan yang muncul yaitu kurangnya efisien pelayanan bongkar/muat akibat dari kendala yang terjadi dalam proses bongkar muat petikemas. Dalam mengatasi permasalahan tersebut, harus dapat segera mungkin diambil solusi yang tepat dan bijak sehingga semuanya dapat diselesaikan dengan baik.



© 2021 The Authors. Published by Politeknik Pelayaran Sumatera Barat.
This is an open access article under the CC BY-NC-SA license
(<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0>)

Corresponding Author:

Silen, A. P.,
Program Studi Diploma IV Taransportasi Laut, Indonesia
Email: adhipratiss145@gmail.com

Pendahuluan

Indonesia sebagai negara yang terdiri dari gugusan pulau yang disatukan oleh lautan merupakan negara yang mempunyai suku bangsa dan sumber daya alam yang terkandung didalamnya. Keanekaragaman tersebut bukan merupakan unsur-unsur yang memecahkan bangsa

Indonesia, tetapi justru harus dijadikan pemersatu, dan harus saling melengkapi. Dalam usaha untuk saling melengkapi antar daerah di Indonesia maka pengiriman suatu barang dari suatu wilayah ke wilayah lain mutlak dilakukan. Di dalam pengiriman tersebut, angkutan laut memegang peranan yang sangat penting bagi negara Indonesia yang merupakan negara maritim. Selain itu angkutan di laut mempunyai keunggulan, yaitu: mempunyai daya angkut yang relatif besar, jarak yang ditempuh lebih jauh, tarif angkutan lebih murah dan aman.

Untuk mempermudah pengangkutan barang melalui laut maka proses pengapalan dilakukan dengan menggunakan petikemas, dikarenakan lebih efisien dan efektif. Dengan adanya keadaan tersebut maka perusahaan pelayaran lebih condong untuk menggunakan kontainer dalam proses pengiriman barang daripada hanya diangkut dengan menggunakan kapal saja namun proses pengangkutan barang dengan menggunakan kontainer terbatas pada ukuran dan bobot tertentu saja. Penggunaan kontainer sangat berperan penting dalam memperlancar arus barang di pelabuhan. Oleh karena itu untuk mengantisipasi persaingan dalam dunia pelayaran maka penanganan operasional bongkar muat sangatlah diutamakan dalam upaya maksimalisasi produktivitas petikemas.

Kelancaran produktivitas kontainer sangat berpengaruh terhadap adanya perencanaan operasional bongkar – muat. Perencanaan kegiatan bongkar - muat harus dimulai sebelum kapal tambat di dermaga (*pre arrival planning*). Penanganan container yang dilakukan oleh PT. Tangguh Samudera Jaya adalah membongkar peti kemas dari kapal, kemudian dibawa ke CY atau sebaliknya dari CY ke kapal, kadang-kadang menimbulkan masalah. Kasus yang pernah terjadi yang pertama, armada trailer terlambat menjemput container yang akan diturunkan dari MV. Sinar Bima, maka terjadi Stagnasi (kemacetan yang terjadi secara tiba-tiba) di dermaga. Muncul komplain dari pihak lain karena dianggap merugikan kapal lain yang menunggu bongkar muat. Kasus kedua yang terjadi yaitu semua petugas darat (mulai dari supir trailer, tally man, operator bongkar muat) sudah siap bekerja, tiba-tiba terjadi kerusakan alat bongkar muat (*fork lift, crane*) yang mengakibatkan proses bongkar muat terganggu. Padahal rencana semula hari itu ditargetkan seratus *container*, tetapi hanya dapat ditangani lima saja, jadi dalam hal ini terjadi penurunan produktivitas kontainer. Itulah sekilas kasus-kasus yang terjadi dan dapat digunakan sebagai data pendukung penelitian ini.

Metode

Pengertian Bongkar – Muat

Kegiatan *Stevedoring* / bongkar muat dilakukan pada saat kapal telah bersandar di dermaga dan telah melaksanakan seluruh kewajiban termasuk dokumen –dokumen yang ada telah disiapkan. Dalam melaksanakan bongkar muat perusahaan pelayaran harus menunjuk perusahaan bongkar muat (PBM) untuk melaksanakan kegiatan tersebut. Menurut Herry Gianto, Arso Martopo dan R. P. Suyono (1990:43), (2005:324,325) yang termasuk dalam kegiatan bongkar muat adalah :

- *Stevedoring*

Adalah jasa pelayanan dari / ke kapal , dermaga, tongkang, truck muat dari / ke dermaga, tongkang, truck ke / dalam palka dengan menggunakan Derek kapal atau yang lain.

- *Cargodoring*

Adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali atau jala – jala di dermaga dan mengangkut ke gudang atau lapangan penumpukan untuk selanjutnya di susun di gudang atau lapangan penumpukan.

- *Receiving / Delivery*

Pekerjaan memindahkan barang dari timbunan atau tempat penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang atau lapangan penumpukan.

Stevedoring menurut R. P. Suyono dalam (2005:324) adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga / tongkang / truk atau memuat dari dermaga / tongkang / truck ke kapal sampai dengan menyusun dalam kapal dengan menggunakan derek kapal

Pengertian Container

Menurut Herry Gianto dan Arso Martopo (1990:71) yang dimaksud dengan Container (peti kemas) adalah peti besar yang di dalamnya dapat diisi muatan untuk di angkat diatas kapal. Sistem ini dimaksudkan untuk mencari keuntungan secara ekonomis karena :

- Bongkar/Muat dapat dilakukan secara aman.
- Buruh yang bekerja tidak terlalu banyak, Penghematan biaya stevedoring.
- Pelayanan lebih mudah.
- Kerusakan muatan dapat ditekan sekecil mungkin.
- Biaya oprasi keseluruhan menjadi murah.

Ukuran Petikemas

Pada dasarnya menurut Herry Gianto dan Arso Martopo (1990:71) dalam buku Pengoperasian Pelabuhan Laut ukuran container ini bermacam-macam, umum terdapat dua ukuran standar yaitu container 20 kaki dan container 40 kaki.

- a. Container 20 kaki.

Ukuran	: 20' x 8'00" x 8'06"
Tare (MT Container)	: 23 ton
Cargo Maximum	: 17,7 ton
MGW (Max Gross Weight)	: 20 ton
- b. Container 40 kaki

Ukuran	: 40' x 8'00" x 8'06"
Tare	: 3,4 ton
Cargo Max	: 26,6 ton
MGW	: 30 ton
- c. High Cube 40'

Peti kemas dengan ukuran diluar standart	
Ukuran	: 40' x 8'00" x 9'600"
Tare (MT. Cont)	: ± 3,8 ton
Cargo Max	: 27,4 ton
MGW (Max Gross Weight)	: 30 ton

Jenis Petikemas

Menurut R.P. Suyono (2005:278-284) pada dasarnya jenis petikemas adalah sebagai berikut :

- General Cargo Container

General Cargo Container adalah petikemas yang dipakai untuk muatan umum

 - 1) *General Purpose Continer*
Petikemas ini adalah yang biasa dipakai untuk mengangkut muatan umum
 - 2) *Open Side Container*
Petikemas yang bagian sampingnya dapat dibuka untuk memasukkan dan mengeluarkan barang yang karena ukuran dan beratnya lebih mudah dimasukkan atau dikeluarkan melalui samping peti kemas.
 - 3) *Open-Top Container*
Petikemas yang bagian atasnya dapat dibuka agar barang dapat dimasukkan dan dikeluarkan lewat atas.

4) *Ventilated Container*

Petikemas yang mempunyai ventilasi agar terjadi sirkulasi udara dalam peti kemas yang diperlukan oleh muatan tertentu, khususnya muatan yang mengandung kadar air tinggi.

- **Thermal Container**

Petikemas yang dilengkapi dengan pengatur suhu untuk muatan tertentu.

1) *Insulated Container*

Petikemas yang dinding bagian dalamnya diberi isolasi agar udara dingin didalam petikemas tidak merembes keluar.

2) *Reefer Container*

Petikemas yang dilengkapi dengan mesin pendingin untuk mendinginkan udara dalam petikemas sesuai dengan suhu yang diperlukan bagi barang yang mudah busuk, seperti sayuran, daging atau buah-buahan.

3) *Heated Container*

Petikemas yang dilengkapi dengan mesin pemanas agar udara didalam petikemas dapat diatur pada suhu panas yang diinginkan.

a. *Tank Container*

Tank container adalah tangki yang ditempatkan kerangka petikemas yang dipergunakan untuk muatan, baik muatan cair atau muatan gas.

b. *Dry Bulk*

Dry Bulk container adalah general purpose container yang dipergunakan khusus untuk mengangkut muatan curah, untuk memasukkan atau mengeluarkan muatan tidak melalui pintu depan seperti biasanya melainkan melalui lubang di bagian atas container dan lubang di bagian bawah container untuk mengeluarkan muatan.

c. *Platform*

Platform container adalah petikemas yang terdiri dari lantai dasar.

1) *Flatrack Container*

Adalah petikemas yang terdiri dari lantai dasar dengan dinding pada ujungnya.

2) *Platform Based Container*

Adalah petikemas yang terdiri dari lantai dasar saja, yang biasanya digunakan untuk muatan yang mempunyai lebar dan tinggi ukuran petikemas standar.

d. *Specials*

Spesial container adalah petikemas khusus dibuat untuk muatan tertentu, seperti petikemas untuk muatan ternak, atau muatan kendaraan.

Keuntungan dan Kerugian Memakai Petikemas

Menurut R.P. Suyono (2005:140) pada dasarnya keuntungan dan kerugian memakai petikemas adalah sebagai berikut :

a. Keuntungan Memakai Petikemas

- 1). Cepat dan ekonomis dalam menangani petikemas, terutama dalam bongkar / muat petikemas di pelabuhan atau *interface*.
- 2). Keamanan terhadap kerusakan dan pencurian lebih terjaga, terutama untuk barang-barang kecil dan berharga.
- 3). Efisien, karena satu gang dari 12 orang dapat bongkar/muat kapal petikemas dalam 3 atau 4 hari.
- 4). Pembungkusan barang tidak perlu terlalu kuat, karena tumpukan / (*stacking*) dapat dibatasi setinggi dalamnya petikemas.
- 5). Bisa untuk angkutan *door to door*.

b. Kerugian Memakai Petikemas

- 1). Kapal petikemas mahal (lebih mahal dari kapal barang biasa).
- 2). Jumlah banyaknya petikemas harus 3kali banyaknya petikemas yang ada di kapal.

- 3).Harus dibuat terminal khusus untuk bongkar / muat petikemas dan harus menggunakan peralatan khusus untuk mengangkat dan menumpuknya.
- 4). Jalan-jalan yang ada harus disesuaikan untuk pengangkutan petikemas
- 5). Dapat terjadi ketidakseimbangan dalam perdagangan antar negara, bila suatu negara tidak cukup persediaan petikemasnya.

Metode

Teknik analisis data yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif yaitu teknik menganalisa data dengan menyampaikan atau menyajikan data-data yang sejelas-jelasnya sehingga pembaca dapat memahami apa yang disampaikan penulis sebagai bentuk laporan yang akan disajikan dalam skripsi ini yang berupa kata-kata, gambar beserta sekilas penjelasan yang saling berhubungan satu sama lainnya.

Hasil dan Pembahasan

Penyebab Belum Efektifnya Operasional Bongkar Muat di PT.Tangguh Samudera Jaya Jakarta

- Timbulnya permusuhan antar individu dalam pelaksanaan operasional bongkar muat
- Operasional bongkar muat yang maksimal harus ditunjang oleh sikap profesional individu pelaku bongkar muat. Dalam pelaksanaan operasional, kegiatan bongkar maupun muat barang dari dan ke kapal memerlukan kerjasama yang baik antar individu pelaksananya.
- Sikap acuh operator alat tentang batas maksimal muatan yang diangkut
- Dari sepuluh Operator yang bekerja di PT. Tangguh Samudera Jaya terdapat salah satu oknum yang bernama BS (Nama disamarkan) yang bersikap kurang kesadaran memperhatikan SWL (Safety Working Load).
- Kurangtahunya terhadap cuaca yang selalu berubah
- Belum datangnya kapal pada jam bongkar muat

Upaya – upaya Dalam Efektivitas Operasional Bongkar Muat di PT.Tangguh Samudera Jaya Jakarta

- Lebih meningkatkan kerjasama antar individu maupun pihak kapal agar proses bongkar/muat berjalan dengan lancar.
- Rencana pelatihan khusus yang dilakukan pihak perusahaan mengenai pengoperasian alat bongkar/muat kepada operator berkaitan dengan ukuran minimal dan maksimal batas muatan yang diangkut selama proses bongkar muat
- Lebih meningkatkan hubungan kerjasama serta koordinasi dengan badan prakiraan cuaca atau BMKG (Badan Meteorologi Klimatologi Dan Geofisika) agar proses bongkar/muat berjalan dengan lancar.
- Lebih meningkatkan hubungan jarak jauh antara pihak kapal dengan perusahaan berkaitan dengan kesiapan pelaksanaan jam bongkar/muat

Simpulan

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan oleh penulis tentang Pengaruh Penanganan Operasional Bongkar – Muat Terhadap Produktivitas Petikemas Di PT. Tangguh Samudra Jaya Tanjung Priok Jakarta maka penulis dapat menarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Penyebab Belum Efektifnya Operasional Bongkar Muat di PT. Tangguh Samudera Jaya Jakarta
 - Timbulnya permusuhan antar individu dalam pelaksanaan operasional bongkar muat.
 - Sikap acuh operator alat tentang batas maksimal muatan yang diangkut.
 - Ketidak tahuan terhadap cuaca yang selalu berubah.
 - Keterlambatan datangnya kapal yang mengangkut muatan pada saat jam bongkar muat

yang telah disepakati.

2. Upaya – upaya Dalam Efektivitas Operasional Bongkar Muat di PT.Tangguh Samudera Jaya Jakarta
- a. Meningkatkan kerjasama antar individu maupun pihak kapal.
 - b. Memprogram pelatihan khusus mengenai pengoperasian alat bongkar/muat kepada operator berkaitan dengan ukuran minimal dan maximal batas muatan yang diangkut selama proses bongkar muat.
 - c. Meningkatkan hubungan kerjasama serta koordinasi dengan badan prakiraan cuaca atau BMKG (Badan Meteorologi Kelautan Dan Geofisika).
 - d. lebih meningkatkan hubungan jarak jauh antara pihak kapal dengan perusahaan berkaitan dengan kesiapan pelaksanaan jam bongkar/muat.

Referensi

- Fatoni, Abdurrahmat, 2006. *Metodelogi Penelitian & Teknik Penyusunan Skripsi*. Jakarta: Penerbit Rineka Cipta
- Gianto, Herry dan Martopo Arso, 1990. *Pengoperasian Pelabuhan Laut*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran
- Moleong, J. Lexy, 2005. *Metodelogi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Rosda
- Narbuko, Cholid dan Abu Achmadi, 2005. *Metodelogi Penelitian*. Jakarta: Bumi Aksara
- Ronosentono, Nuh Idris, 1997. *Pengetahuan Dasar Tatalaksana Freight Forwarding*. Jakarta: infomedika
- Sudjatmiko, FDC, 1997. *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga. Cetakan Kedua*. Jakarta: Gunung Agung
- Suranto, 2003. *Pengantar Bisnis Angkatan Laut dan Kepelabuhanan*. Semarang: Gunung Agung
- Umbel, A.H, 1991. *Petikemas dan Penanganannya*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran
- Uyono, R.P, 2003. *Shipping, Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*. Jakarta: Penerbit PPM