

UPAYA MENEKAN KETERLAMBATAN DALAM PROSES BONGKAR MUAT KONTAINER

AMRIN RANI*, SYAFIRA BAITI MAHMUD
POLITEKNIK MARITIM AMI MAKASSAR

*Email : amrinrani@gmail.com

Abstrak. Proses bongkar muat container merupakan kegiatan untuk membongkar dan muat barang ataupun container pada kapal. Kegiatan ini akan lebih efisien jika perusahaan mampu menekan atau mengurangi faktor yang memengaruhi keterlambatan proses bongkar muat kontainer. Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif yang dilaksanakan selama tiga bulan di PT Pelabuhan IV (Persero) terminal petikemas bitung. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat beberapa faktor yang menghambat dan upaya yang dapat dilakukan pada proses bongkar muat kontainer pada PT Pelabuhan IV (Persero) terminal petikemas bitung. Hasil penelitian akan bermanfaat bagi pihak pelabuhan dalam meningkatkan efisiensi dan efektivitas dalam proses kegiatan bongkar muat container pada PT Pelabuhan (Persero).

Kata kunci: Bongkar muat container, Pelabuhan, Manajemen pelabuhan, Sistem CY TO CY

Abstract. Loading and discharging container process is loading and discharging goods or container on the freighter. The activity will efficient when the company have capable to decrease the factor of loading and discharging container process delay. The research is qualitative study and held on PT Pelabuhan IV (Persero) Bitung Container terminal for three months. The result will be used full for PT Pelabuhan (Persero) to increase the efficiency and effectiveness on loading and discharging container process.

Key words: Loading and discharging container, Harbor, Port Management, CY TO CY System

I. PENDAHULUAN

Pelabuhan merupakan tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas-batas tertentu, yang dimanfaatkan. Dengan semakin berkembangnya kegiatan perdagangan internasional melalui bidang usaha pelayaran maka pengangkutan barang melalui jalur laut juga berkembang pesat dengan meningkatnya perdagangan internasional melalui angkutan laut, serta berkembangnya ilmu pengetahuan dan teknologi terhadap jumlah dan jenis barang muatan semakin meningkat maka sangat berpengaruh terhadap sarana alat angkutnya dan termasuk sarana pelayaran pelabuhan dan fasilitas penunjang untuk melayani kapal dan barang.

Sejalan dengan pelaksanaan pembangunan di Indonesia yang sasaran utamanya di bidang pembangunan ekonomi, maka kegiatan perdagangan merupakan salah satu sektor pembangunan ekonomi, senantiasa ditumbuh kembangkan peranannya. Untuk memperlancar arus barang dan jasa guna menunjang kegiatan perdagangan tersebut, diperlukan adanya sarana

pengangkutan yang memadai, baik pengangkutan melalui darat, laut maupun udara.

Mengingat keadaan geografis Indonesia sebagai Negara kepulauan dimana luas lautannya lebih besar dibandingkan luas daratannya, maka sarana pengangkutan melalui laut besar perannya dalam menghubungkan kota-kota maupun pulau-pulau yang ada di tanah air.

Indonesia sebagai Negara kepulauan yang dikelilingi oleh lautan, yang memiliki empat pelabuhan utama yakni Pelabuhan Indonesia I (belawan), Pelabuhan Indonesia II (tanjung priuk), Pelabuhan Indonesia III (tanjung perak), dan Pelabuhan Indonesia IV (makassar). Fungsi dari pelabuhan adalah sebagai tempat pertemuan (*interface*), mata rantai (*link*), pintugerbang (*gateway*) dan industry entity. Yang dimaksud fungsi pelabuhan sebagai link atau mata rantai ialah segala kegiatan yang memiliki pengaruh terhadap kegiatan lainnya. Sehingga saling berkaitan satu sama lainnya.

Terminal petikemas adalah terminal dimana dilakukan pengumpulan petikemas atau container dari hinterland ataupun pelabuhan

lainnya untuk selanjutnya diangkut ketempat tujuan ataupun terminal petikemas lainnya terminal petikemas digunakan sebagai tempat untuk menumpuk container baik yang akan di kirim maupun yang akan diterima selama dalam administrasi untuk mengambil container oleh pemilik dari container tersebut penentuan alokasi container di lapangan penumpukan maupun diatas kapal harus memperhitungkan faktor-faktor yang mempengaruhi penumpukan container tersebut antara lain : dimensi/ ukuran container, berat container dan jenis container.

Semua kegiatan operasional di PT. Pelindo IV (Persero) Terminal Petikemas Bitung telah di dukung oleh teknologi informasi antara lain aplikasi *Container terminal operasi system* (CTOS) yang di akses secara online dengan perangkat dilapangan tanpa menggunakan kabel, sehingga dapat memudahkan didalam mengimput data di lapangan saat bongkar muat container. Dengan menggunakan Aplikasi CTOS yaitu aplikasi berbasis Web yang didukung Getget Monitoring System dan Data Interchange merupakan solusi untuk mengoptimalkan manajemen operasional Terminal Petikemas dan telah terintegrasi dengan Billing Systems, EDI System, VGM Solas System, Handheld Realtime Systems, Vehicle Mounted Terminal and Truck Paging Systems, On-Line Booking, On-Line Weigh Bridge, On-Line Payment.

Namun jika kita melihat kenyataan yang ada, harus kita akui bahwa memang pelabuhan-pelabuhan yang ada di Indonesia masih belum dikelola dengan baik. Sebagaimana yang kita ketahui bersama, dua pertiga wilayah Indonesia berupa perairan. Ribuan pulau berjajar dari sabang sampai merauke. Posisi negeri ini sangat strategis karena berada di persilangan rute perdagangan dunia. Sebagai Negara kepulauan, peran pelabuhan sangat vital dalam perekonomian Indonesia. Kehadiran pelabuhan yang memadai berperan besar dalam menunjang container barang dan manusia di negeri ini. Pelabuhan menjadi sarana paling penting untuk menghubungkan antar pulau maupun antar Negara. Namun ironisnya, kondisi pelabuhan di Indonesia sangat memprihatinkan. Hampir semua pelabuhan yang ada di Indonesia saat ini masih memerlukan pelayanan dimasa yang akan datang.

Sehingga pada penelitian ini bertujuan ntuk mengetahui prosedur kegiatan bongkar

muat container serta mengetahui faktor - faktor apa saja yang menyebabkan terjadinya keterlambatan dalam kegiatan bongkar muat container dan bagaimana upaya menekan keterlambatan tersebut pada PT. Pelindo IV (Persero) Terminal Petikemas Bitung.

II. METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian dilakukan pada PT Pelindo IV (PERSERO) terminal petikemas Bitung dengan fokus pada prosedur bongkar muat kontainer dan upaya menekan keterlambatannya. Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif dengan metode pengumpulan data yaitu observasi, interview, dan penelitian pustaka. Data penelitian merupakan data primer yang diambil secara langsung melalui pengamatan dan mencatat kejadian yang terjadi pada lokasi penelitian.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

Prosedur Pelaksanaan Bongkar Muat Container Pada PT. Pelindo IV (Persero) Terminal Petikemas Bitung

1. Kegiatan Pelayanan Muat Container Sistem "CY TO CY"

Kegiatan pada PT Pelindo IV (PERSERO) pada sistem *CY TO CY* memiliki beberapa prosedur dalam hal Pelayanan Bongkar Container. Pertama, petugas operasi yang dimulai dari kapal yang akan menerima daftar rencana bongkar muat dari petugas perencanaan. Daftar rencana bongkar yang dimaksud yaitu *petikemas FCL/LCL, petikemas transipment, petikemas import dan petikemas isi barang berbahaya*. Selanjutnya petugas operasi kapal berkordinasi dengan mualim 1 (satu) dan melakukan pembongkaran petikemas berdasarkan *bay plane* dan *daftar rencana bongkar dan operator Container Crane (cc)* mengangkut petikemas dari kapal ke atas head truck sesuai arahan forman. Sementara itu petugas operasi kapal (*Tallyman* kapal) memeriksa dan mencatat nomor, segel dan kondisi fisik petikemas pada tally sheet dan mengimput data melalui *Hend Held Terminal (HHT)* dan apabila terdapat kerusakan pada petikemas maka *tallyman* kapal mencatat kerusakan petikemas pada *container* (CIR) dan di ketahui oleh supervisor operasi kapal/ forman dan pihak kapal sebelum petikemas di gerakan ke

Container Yard (CY) dan jika sudah diketahui oleh masing-masing pihak kerusakan selanjutnya di informasikan ke petugas operasi lapangan (*Tallyman* lapangan).

Petugas operasi kapal memuat laporan hasil kegiatan pelayaran pembongkaran petikemas dan menyampaikannya ke petugas admin operasi kapal berupa *daily report* atau *time sheet*, *statement of fact*, dan *tally sheet* setelah pelaksanaan pengecekan bongkar container terlaksana. Kemudian, operator *Head Truck (HT)* membawa petikemas kelapangan penumpukan atau *container yard (cy)* pada Blok yang telah ditentukan untuk petikemas *Transipment* di bawa ke Blok penumpukan untuk kapal tujuan dan operator *Rubber Tyred Gantry (RTG)* mengangkut petikemas dari *Head Truck (HT)* dan meletakkan pada Blok yang telah di tentukan. Setelah itu petugas Operasi Lapangan (*Tallyman* lapangan) mencatat dan mengimput data melalui *Hand Held Terminal (HHT)* serta melakukan pengecekan fisik petikemas dan menyampaikan pelayanan *Haulage Trucking* dan *Lift off* dalam bentuk *Tally Sheet* atau *Tally Blok* yang didalamnya terdapat Produksi *Lift on* atau *lift off*, Produksi *Head Truck (HT)*, dan *posisi penumpukan* ke petugas administrasi operasi lapangan pada saat pergantian siff.

Petugas administrasi operasi kapal dan lapangan melakukan verifikasi data yang telah di imput ke dalam *Container Terminal Operasional Sistem (CTOS)*, apabila ada kesalahan maka petugas administrasi operasi kapal lapangan melakukan pengecekan pada *Tally Sheet* kapal dan lapangan. Jika tidak terdapat kesalahan maka petugas Adm.operasi kapal dan lapangan melakukan print out bukti pelayanan petikemas bongkar (2D) dan selanjutnya menyampaikan ke dinas perencanaan dan bagian administrasi operasi. Dinas perencanaan dan administrasi operasi menerima bukti pelayaran petikemas bongkar (2D) dari dinas operasi dan melakukan verifikasi serta validasi data, apabila validasi tidak sesuai maka dinas perencanaan dan bagian administrasi operasi melakukan perhitungan dengan petugas administrasi operasi kapal pada dinas operasi. Ketika validasi sudah sesuai maka dinas perencanaan dan admin operasi

melakukan perhitungan dan menerbitkan daftar perhitungan dan menerbitan daftar perhitungan handling jasa pelayaran petikemas bongkar (3D) lalu menyampaikannya ke perusahaan pelayaran melalui e-mail. Dinas perencanaan dan administrasi operasi menyampaikan daftar perhitungan jasa pelayaran petikemas bongkar ke devisi keuangan dan perusahaan pelayaran. Terakhir devisi keuangan melakukan perhitungan dan penerbitan nota perhitungan jasa kepelabuhanan, selanjutnya menyampaikan ke perusahaan pelayaran untuk dilakukan pelunasan nota penjualan perhitungan jasa penjualan (4D), pembuatannya membutuhkan waktu 3 menit. Pelunasan dilakukan dalam 8 hari sebelum nota penjualan di terima pada bank yang ditunjuk.

2. Kegiatan Pelayanan Muat Container Sistem "CY TO CY"

Pada kegiatan pelayanan muat container system *CY TO CY* yang pertama dilakukan adalah petugas operasi kapal dan lapangan akan melakukan koordinasi terkait kesiapan kegiatan pemuatan dengan pihak kapal dan perusahaan pelayaran. Kemudian, operator *Rubber Tyred Gantry (RTG)* mengangkat petikemas dari *Container Crane (CC)* ke atas *Head truck (HT)* dan petugas operasi Lapangan (*Tally Lapangan*) mencatat dan mengimput nomor container melalui *Hand Held Terminal (HHT)* serta menyampaikan bukti pelayanan *Haulage Trucking* dan *Lift On* ke petugas administrasi operasi lapangan pada saat pergantian siff.

Oprator *Head Truck (HT)* akan membawa petikemas dari *Container yard (CY)* ke kapal petugas operasi Kapal (*Tallyman* kapal) dan melakukan pemeriksaan fisik petikemas. Apabila ada kerusakan maka petugas operasi kapal (*tallyman* kapal) mencatat kerusakan pada *Container Intercange Rreceipe (CIR)* dan di ketahui oleh Spv.operasi kapal/ Forman dan pihak kapal sebelum petikemas di muat. Jika tidak ada kerusakan maka petugas operasi kapal melakukan kegiatan pemuatan petikemas berdasarkan daftar muat dari perencanaan dan Bay Plan. Selanjutnya, operator *Container Crane (CC)* mengangkat petikemas dari head truck ke atas kapal dan petugas operasi kapal (*tallyman* kapal)

mencatat petikemas yang telah di muat pada *tally sheet* dan *bay plan* sesuai posisi petikemas di atas kapal. Sementara itu petugas operasi kapal membuat dokumen hasil kegiatan pelayaran pemuatan petikemas yaitu: Daily Report/ Time sheet, Statemen Of Fact, Bay Plan muat dan menyampaikan ke petugas admin operasi kapal.

Petugas administrasi operasi kapal dan lapangan melakukan verifikasi dan validasi data pemuatan petikemas yang telah di input ke aplikasi petikemas/*Container terminal operasional system (CTOS)*, apabila validasi tidak sesuai maka petugas administrasi operasi kapal dan lapangan melakukan pengecekan pada *Tally Sheet* kapal dan lapangan. Sebaliknya apabila validasi sudah sesuai petugas administrasi operasi kapal dan lapangan melakukan print out bukti pelayanan petikemas muat (2D) dan selanjutnya menyampaikan ke dinas perencanaan dan admin Operasi. Dinas perencanaan dan admin operasi menerima bukti pelayanan petikemas muat dari dinas operasi dan melakukan verifikasi serta validasi data. Namun, apabila validasi tidak sesuai maka dinas perencanaan dan admin operasi melakukan konfirmasi dengan petugas administrasi operasi kapal pada dinas operasi dan apabila validasi sesuai maka dinas perencanaan atau bagian administrai operasi melakukan perhitungan handling jasa pelayanan petikemas muat (3D) dan menyampaikan daftar jasa pelayanan petikemas muat ke divisi keuangan dan perusahaan pelayaran melalui E-mail. Kemudian divisi keuangan melakukan perhitungan dan penerbitan nota penjualan perhitungan jasa kepelabuhanan (4D), dan terakhir menyampaikan ke perusahaan pelayaran untuk melakukan pelunasan. Jatutempo pelunasan 8 (delapan) hari setelah nota penjualan diterima pada bank yang di tunjuk.

Faktor-Faktor Yang Menyebabkan Terjadinya Keterlambatan Dalam Kegiatan Bongkar Muat Container Pada PT. Pelindo IV (Persero) Terminal Petikemas Bitung

Dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat container pada PT. Pelindo IV (Persero) Terminal Petikemas Bitung selaku penyedia jasa kepelabuhanan khususnya bongkar dan

muat container di tuntutan untuk melaksanakan kegiatannya baik secara realisasi dilapangan maupun secara administratif dengan penuh tanggung jawab dan bverjalan lancar sesuai dengan perencanaan demi kepuasan pengguna jasa dsn citra perusahaan yang baik. Namun pada dasarnya dalam setiap kegiatan selalu terdapat kemungkinan untuk terjadinya hambatan yang menjadi kendala jalanya kegiatan. Utamanya karena proses kegiatan bongkar muat petikemas berhungan langsung dengan alam dan peralatan yang dikendalikan oleh manusia. Hal tersebut tidak menutup kemungkinan untuk terjadinya suatu hambatan yang mengganggu baik secara langsung maupun tidak langsung terhadap proses yang sedang berjalan. Tetapi didalam kegiatan bongkar muat petikemas pun pasti terdapat hambatan meskipun sebelumnya telah dilakukan proses perencanaan yang matang sekalipun.

Hambatan yang terjadi biasanya terjadi akibat dari berbagai faktor yang beragam mulai dari kenda teknis, ketidak sesuaian antara perencanaan dan realisasi kegiatan dilapangan bahkan faktor cuaca dapat menjadi hambatan dalam pelaksanaan kegiatan bongkar muat petikemas apalagi alokasi bongkar muat petikemas dilakukan di daerah pelabuhan yang dekat dengan laut, maka semakin besar pula kemungkinan terjadinya hambatan utamanya dari alam. Adapun faktor-faktor yang terdapat ketika dilakukan pelaksanaan bongkar muat petikemas berdasarkan tiga tahap utama dalam pelaksanaan kegiatan bongkar muat petikemas yaitu seperti dibawah ini.

1. Tahap perencanaan kegiatan bongkar muat container.

Terjadinya rebutan sandar kapal dari masing-masing perusahaan pelayaran. Hal tersebut biasanya trjadi saat pelaksanaan *meeting* perencanaan dan pengendalian. Walaupun sudah ada *monthly schedule* per perusahaan pelayaran namun, dengan alasan dari otoritas kapal yang berubah, maka harus mengatur ulang jadwal sandar kapal. Selain itu alasan lain yakni adanya *Container Crane (CC)* yang sering mengalami kerusakan pada saat kegiatan proses bongkar muat petikemas berlangsung serta adanya penambahan muatan segingga menyebabkan persiapan kapal menjadi lama dan harus memundurkan jadwal dan sebaliknya yakni adanya pengurangan

muatan yang menyebabkan majunya dadwal kapal. Pada dasarnya semua kapal suda di tetapka kode meter kapal saat di dermaga dan mendapat jadwal sandar yang sudah di rencanakan terminal dengan berdasarkan *monthly schedule* namun dikarenakan alasan tersebut sehingga memicu terjadinya rebutan sandar.

Sistem aplikasi perencanaan yang eror/ jaringan putus. Pada saat melaksanakan kegiatan perencanaan pihak terminal menggunakan sistem aplikasi Container Terminal Operasi System (CTOS) untuk mempermudah melakukan proses perencanaan. Namun tidak jarang saat melakukan proses perencanaan dan imput data, sistem mengalami eror yang menyebabkan aplikasi harus berhenti sehingga tertundanya proses perencanaan. Hal tersebut di karenakan pada sistem aplikasi sudah terhubung dengan berbagai aplikasi lain yang menunjang kegiatan perencanaan yang berada dikantor. Dalam hal ini tertundanya proses perencanaan, maka hal tersebut terdampak pada hasil *meeting* yang digunakan sebagai acuan kegiatan bongkar muat pada hari itu ikut tertunda pula.

2. Tahap pelaksanaan kegiatan bongkar muat container

Cukup banyak hambatan yang terjadi pada tahap pelaksanaan kegiatan bongkar muat petikemas baik hambatan secara teknis maupun non teknis sebagai berikut ini. Pertama, realisasi pelaksanaan kegiatan tidak sesuai dengan hasil *meeting* perencanaan dan pengendalian. Hal yang dapat terjadi pada teknik dengan hal tersebut yakni adanya kerusakan alat *crane* baik *container crane* maupun *ship crane*. Untuk kerusakan alat berdampak pada waktu yang terbuang sehingga kinerja berkurang yang berdampak pada berkurangnya pendapatan baik dari pihak PT. Pelindo IV (Persero) Terminal Petikemas Bitungmaupu dari perusahaan pelayaran.

Kedua, proses *waiting* truk seperti kemacetan truck di lapangan penumpukan/ CY untuk mengantri baik untuk melakukan penumpukan petikemas maupun pengambilan petikemas. Ada beberapa faktor yang menyebabkan terjadinya *waiting truck* salah satunya yakni kerusakan alat *Rubber Tyred Gentry* (RTG) dan *Reach*

Stacker (RS). Karena terjadi kerusakan, maka harus menunggu untuk di perbaiki kecuali bila ada lebih dari satu alat, namun hal tersebut tetap akan mempengaruhi kinerja bongkar muat. Terjadinya *waiting truck* akan berimbas pada kinerja yang berkurang karena waktu bongkar muat menjadi semakin lama.

Ketiga, faktor cuaca yakni terjadinya hujan lebat yang mengganggu kegiatan operasional bongkar muat container. Pada pelaksanaannya jika terjadi hujan proses bongkar muat petikemas tetap akan berlangsung namun yang menjadi kendala kinerja bongkar muat yang berkurang jika hujan terjadi dengan lebat, maka kegiatan bongkar muat akan berhenti. Hal tersebut di karenakan sebagai langka antisipasi jika terjadi hal-hal yang tidak di inginkan, mengingat tempat pelaksanaan kegiatan bongkar muat petikemas berada ditepi dermaga. Sangat jelas dampak dari terjadinya hujan lebat menjadi hambatan proses kegiatan bongkar muat petikemas berupa penurunan kinerja, waktu yang terbuang, perubahan jadwal sandar kapal, maupun perubahan jadwal bongkar muat.

3. Tahap Laporan Akhir Kegiatan Bongkar Muat

Hambatan yang terjadi pada tahap laporan akhir kegiatan bongkar muat petikemas ini yakni kesalahan imput data hasil pelaksanaan kegiatan bongkar muat petikemas. Apabila terjadi kesalahan data, maka mau tidak mau data tersebut harus di perbaiki. Perbaikan data harus di mulai dari awal proses bongkar muat petikemas. Itu artinya akan memakan waktu yang tidak sedikit yang berakibat kepada terlambatnya pencatatan nota akhir bukti pelayanan kegiatan bongkar muat petikemas.

Upaya untuk Menekan Keterlambatan Bongkar Muat Container Pada PT. Pelindo IV (Persero) Terminal Petikemas Bitung

Setelah meminimalisasi tentang hambatan yang terjadi dalm pelaksanaan administrasi bongkar muat petikemas pada PT. Pelindo IV (Persero) Terminal Petikemas Bitung, maka berikut langkah-langkah strategis petugas terminal untuk mengatasi hambatan yang terjadi dalam pelaksanaan kegiatan bongkar muat petikemas tersebut. Terdapat tiga tahap yakni tahap perencanaan kegiatan bongkar muat

petikemas, tahap pelaksanaan kegiatan bongkar muat petikemas dan tahap laporan akhir kegiatan bongkar muat petikemas dan berikut penjelasannya.

1. Tahap perencanaan kegiatan bongkar muat container

Hambatan dan antisipasi atau cara mengatasi hambatan pada tahap perencanaan kegiatan bongkar muat petikemas yang pertama yaitu terjadi rebutan sandar kapal dari masing-masing perusahaan pelayaran. Antisipasi yang dilakukan yakni dengan melakukan perbaikan pada *Container Crane (CC)* yang ada di dermaga dan waktu jadwal kapal pada saat *meeting* perencanaan dan pengendalian. Tujuannya adalah agar tidak ada lagi rebutan sandar kapal yang dikarenakan *Container Crane (CC)* yang sering mengalami kerusakan dan memberi ruang waktu tenggang untuk mengantisipasi waktu sandar kapal yang terlalu mepet atau untuk memberi ruang kepada perusahaan pelayaran jika terdapat penambahan muatan agar tidak terlalu memakan waktu yang lama bila langkah tersebut tidak dapat memenuhi perencanaan, maka akan di lakukan koordinasi dengan semua perusahaan pelayaran untuk melakukan penataan ulang jadwal dengan kesepakatan bersama agar tidak ada perusahaan pelayaran yang dirugikan.

Kedua, sistem aplikasi eror atau putus. Hal ini tidak adapat di lakukan antisipasi secara maksimal mengingkat sistem tidak dapat ditolak jika terjadi kerusakan. Langkah pertama yang dilakukan petugas terminal jika terjadi sistem aplikasi yang eror dan jaringan putus adalah dengan menghubungi bagian IT agar segera dapat memperbaiki sistem. Pada saat diakukannya perbaikan pada sistem, maka akan di lakukan proses input data secara manual agar kegiatan bongkar muat tetap bisa berjalan dengan lancar.

2. Tahap pelaksanaan kegiatan bongkar muat container

Adapun hambatan dan antisipasi atau cara mengatasi hambatan pada tahap pelaksanaan kegiatan bongkar muat petikemas yakni realisasi pelaksanaan kegiatan tidak sesuai dengan hasil *meeting* perencanaan dan pengendalian utamanya jika terjadi kerusakan alat. Dalam hal ini

kerusakan alat tidak dapat diduga, namun bila hal tersebut terjadi utamanya pada *crane* yang rusak maka ada dua cara yang pertama dengan menggunakan *crane* cadangan dengan syarat kapal tersebut hanya menggunakan satu *crane*. Cara kedua bila semua container crane digunakan dapat menggunakan Derek kapal pada kapal. Yang mempunyai fasilitas Derek kapal. Namun apabila semua crane tidak dapat digunakan, maka mau tidak mau proses bongkar muat petikemas harus ditunda sambil menunggu teknisi selesai memperbaiki kersakan pada crane sehingga dapat digunakan kembali. Dengan kata lain maka jadwal bongkar muat petikemas juga harus diundur.

Hambatan yang kedua adalah proses *waiting truck*, yakni kemacetan truck di lapangan penumpukan/CY untuk mengantri baik untuk melakukan penumpukan petikemas maupun pengambilan petikemas. Karena dengan fasilitas kendaraan, maka harus di lihat penyebab utama terjadi kemacetan. Jika kemacetan di karenakan kerusakan alat baik *Rubber Tyred Gentry (RTG)* atau *Reach Tacker (RS)*, maka akan diupayakan peralatan cadangan jika masih tidak memungkinkan lagi karena kerusakan alat, maka mau tidak mau harus menunggu hingga perbaikan alat selesai dengan konsekuensi waktu bongkar muat akan selesai lebih lama.

3. Faktor cuaca yakni hujan lebat

Jika terjadi hambatan berupa hujan maka langkah antisipasinya adalah petugas akan menggunakan pelindung badan dari terpaan air hujan (jas mantel) dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat petikemas karena intritas langsung dari terjadinya hujan yakni kepada para petugas dilapangan. Namun bila terjadi hujan lebat tidak dapat diantisipasi dan harus menunggu kondisi memungkinkan untuk melakukan kegiatan bongkar muat. Hal tersebut digunakan demi kepentingan keselamatan para petugas dilapangan.

4. Tahapan laporan akhir kegiatan bongkar muat petikemas

Adapun hambatan dan antisipasi atau cara mengatasi hambatan-hambatan pada tahap laporan akhir kegiatan bongkar muat petikemas yaitu keselamatan input data hasil pelaksanaan kegiatan bongkar muat petikemas. Cara mengatasi hambatan

dilakukan oleh petugas bongkar muat petikemas dilapangan. Antisipasi di lakukan dengan membuat data rangkap 2 (dua) agar jika terjadi kesalahan memudahkan untuk melakukan monitoring ulang. Hal lain yakni adanya himbawan dari Supervisor Perencanaan Terminal kepada seluruh petugas bongkar muat petikemas tidak hanya satu kali, harus mengecek ulang sebelum data diserahkan untuk di laporkan. Terlebih petugas mengimput data himbawan untuk teliti dari awal hingga akhir pelaksanaan kegiatan bongkar muat petikemas.

IV. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Prosedur bongkar muat container sistem *CY TO CY* terdiri atas beberapa langkah yang dimulai dari petugas operasi kapal yang bertugas menerima daftar rencana bongkar muat dari petugas perencanaan. Diakhiri dengan divisi keuangan melakukan perhitungan dan penerbitan nota perhitungan jasa kepelabuhanan dan disampaikan ke perusahaan pelayaran, untuk pelunasannya 8 hari sebelum nota penjualan di terima pada bank yang ditunjuk.

Faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya keterlambatan bongkar muat container yaitu (1) terjadinya rebutan sandar kapal dari masing-masing perusahaan pelayaran; (2) sistem aplikasi yang putus atau eror; (3) realisasi pelaksanaan kegiatan tidak sesuai dengan hasil meeting perencanaan dan pengendalian utamanya jika terjadi kerusakan alat; (4) proses waiting truck; (5) Faktor cuaca yakni hujan lebat; dan (6) kesalahan imput data hasil pelaksanaan kegiatan bongkar muat container. Upaya yang dapat dilakukan untuk meminimalisasi keterlambatan bongkar muat container maka perlu di lakukan penambahan peralatan bongkar muat container serta sumber daya manusia yang mampu mengendalikan dengan baik peralatan bongkar muat container yang ada pada PT. Pelindo IV (Persero) Terminal Petikemas Bitung.

Saran

PT. Pelindo IV (Persero) Terminal Petikemas Bitung perlu melakukan penambahan peralatan bongkar muat container baik yang ada di dermaga maupun yang ada dilapangan penumpukan agar proses bongkar muat berjalan dengan lancar serta perusahaan pelayaran tidak ragu lagi untuk menyandarkan kapalnya didermaga manapun yang ada pada PT. Pelindo IV (Persero) Terminal Petikemas Bitung, penambahan beberapa orang yang ahli dalam bidang IT sehingga jaringan tidak lagi mengalami gangguan, dan peningkatan komunikasi antara petugas operasi lapangan dan petugas operasi kapal agar tidak terjadi kekeliruan saat dalam proses kegiatan bongkar muat berlangsung.

V. DAFTAR PUSTAKA

- Amir M.S, 1995. Petikemas, Jakarta.
- Arwinas Dirgayahu, 1999. Petunjuk Penanganan Kapal Dan Barang di Pelabuhan, PT (Persero) Pelindo II.
- Ervianto, 1998. Manajemen Proyek Konstruksi, Yogyakarta.
- F.D.C. Sudjarmiko. 1995. Pokok-pokok Pelayaran Niaga, Jakarta.
- Keputusan Menteri Perhubungan No ; KM 33 Tahun 2001 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, Jakarta.
- Muhammad Ali, 2000. Prosedur dan Strategi, Bandung.
- R.P. Suyono, 2005. Pengangkutan Intermoda Expor Impor Melalui Laut, Edisi Ke – IV Jakarta.
- Subandi, 1996. Pengantar Teknik Industri. Edisi Ke – I Jakarta.
- W.J.S. Poerwadarminta, 1991. Kamus Umum Bahasa Indonesia, Jakarta.