

**OPTIMALISASI JUMLAH ARMADA *TRUCK* PADA KEGIATAN  
BONGKAR *COIL* DI KAPAL *MV. MIGHTY BOSS* GUNA  
MEMINIMALISIR BIAYA OPERASIONAL DI PELABUHAN CIGADING  
MERAK BANTEN**



**SKRIPSI**

**Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar  
Sarjana Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel)**

**Disusun Oleh: ZAMRONI  
NIT. 50135106 K**

**PROGRAM STUDI KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT  
DAN KEPELABUHANAN DIPLOMA IV  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN  
SEMARANG**

2017

## HALAMAN PERSETUJUAN

**OPTIMALISASI JUMLAH ARMADA TRUCK PADA KEGIATAN BONGKAR  
COIL DI KAPAL MV. MIGHTY BOSS GUNA MEMINIMALISIR BIAYA  
OPERASIONAL DI PELABUHAN CIGADING MERAK BANTEN**

DISUSUN OLEH :

**ZAMRONI**  
**NIT. 50135106 K**

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan  
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang  
Semarang, .....2017

Dosen Pembimbing I  
Materi

Dosen Pembimbing II  
Metodologi dan Penulisan

NUR ROHMAH, S.E., M.M.  
Penata (III/c)  
NIP. 19750318 200312 2 001

Capt. DIDI SUMADI  
Penata Tingkat I (III/d)  
NIP. 19670318 200312 1 001

Mengetahui  
Ketua Program Studi KALK

Dr. WINARNO, S.ST., M.H.  
Penata Tingkat I (III/d)  
NIP. 19760208 200212 1 003

**HALAMAN PENGESAHAN**

**OPTIMALISASI JUMLAH ARMADA *TRUCK* PADA KEGIATAN  
BONGKAR  
*COIL* DI KAPAL MV. MIGHTY BOSS GUNA MEMINIMALISIR BIAYA  
OPERASIONAL DI PELABUHAN CIGADING MERAK BANTEN**

**DISUSUN OLEH:**

**ZAMRONI  
NIT. 50135106 K**

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran

serta dinyatakan lulus dengan nilai .....

Pada tanggal, .....

Penguji I

Penguji II

Penguji III

**RAJ. SUSILO HADI WIBOWO, S.IP., M.M.**

**S.Pd, M.M**

**Penata Tingkat. I (III/d)**

**NIP. 19811202 200912 1 001**

**2 002**

**NUR ROHMAH, S.E., M.M. SRI PURWANTINI, S.E.,**

**Penata (III/c)**

**PenataTingkat. I(III/d)**

**NIP. 19750318 200312 2 001 NIP. 19661217 198703**

Dikukuhkan Oleh :

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

**Capt. MARIHOT SIMANJUNTAK, M.M.**

**Pembina Tingkat I (IV/b)**

**NIP. 19661110 199803 1 001**

**HALAMAN PERNYATAAN**

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : ZAMRONI  
NIT : 50135106. K  
Program Studi : KALK

Menyatakan bahwa Skripsi yang saya buat dengan judul “OPTIMALISASI JUMLAH ARMADA *TRUCK* PADA KEGIATAN BONGKAR *COIL* DI KAPAL *MV. MIGHTY BOSS* GUNA MEMINIMALISIR BIAYA OPERASIONAL DI PELABUHAN CIGADING MERAK BANTEN” adalah benar hasil karya saya sendiri dan bukan merupakan jiplakan skripsi dari orang lain, dan saya bertanggung jawab atas judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana suatu hari terbukti merupakan jiplakan dari orang lain, maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru atau bersedia menerima sanksi yang berlaku.

Semarang, .....2017

Yang menyatakan,

ZAMMRONI  
NIT. 50135106 K

## MOTTO

*Hidup ini seperti sepeda agar tetap seimbang maka harus terus bergerak*

*Hidup seperti mengendarai sepeda motor  
melihat sepion apa yang ada di belakangmu tapi laju motormu  
tetaplah ke depan*

*Selalu ada harapan bagi yang mau berusaha karena semua indah pada waktunya*

*Barang siapa keluar untuk mencari ilmu maka dia berada di jalan Allah " (HR, Turmudzi)*

## HALAMAN PERSEMBAHAN

Skripsi ini saya persembahkan kepada:

1. Allah S.W.T yang jiwa ragaku ada dalam genggaman-Nya yang maha pengasih, penyayang dan pemberi kehidupan.
2. Nabi Muhammad SAW yang sangat menyayangi umatnya beserta para keluarga dan para sahabatnya.
3. Kedua orang tuaku, Ibu Minati dan Bapak A. Mahfudz Saifudin yang saya sayangi dan saya banggakan, terimakasih atas kasih sayang yang tidak terbatas serta doa dan ridhonya.
4. Saudara seibu, kakakku Setyo Budi adik-adikku Dian Prihatianto, Bahrul Ulum, Ahmad Muklas dan Ahmad Muklis yang aku sayangi dan selalu memberi motivasi serta semangat kepadaku untuk meraih kesuksesan..
5. Angkatan L khususnya Program Studi KALK dan Kendal Kasta serta keluarga besar penghuni Markas Siwalan yang selalu memberi inspirasi dalam pembuatan skripsi.
6. Untuk calon pendampingku nanti.

## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur peneliti panjatkan kehadiran Allah SWT atas segala rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan penulisan Skripsi yang berjudul “Optimalisasi Jumlah Armada *Truck* Pada Kegiatan Bongkar *Coil* Di Kapal *MV. Mighty Boss* Guna Meminimalisir Biaya Operasional Di Pelabuhan Cigading Merak Banten ”

Maksud dari penulisan skripsi ini adalah untuk memenuhi persyaratan memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel) dalam bidang Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelebuhanan Program Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Penulis berharap semoga Skripsi ini berguna bagi pembaca karena peneliti berusaha menyusun Skripsi ini sebaik mungkin dengan keadaan yang sebenar–benarnya.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis banyak mendapatkan bimbingan, dukungan, dan saran serta bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu dalam kesempatan ini perkenankanlah peneliti menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Yth. Capt. Marihot Simanjuntak., M.M., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Yth. Bapak Dr. Winarno, S.ST., M.H., selaku Ketua Progam Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

3. Yth. Ibu Nur Rohmah, S.E., M.M., selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi.
  4. Yth. Bapak Capt. Didi Sumadi, selaku Dosen Pembimbing Metodologi Penulisan Skripsi ini.
  5. Kedua orang tuaku, Ibu Minati dan Bapak Ahmad Mahfudz Saifudin serta seluruh keluarga besar penulis yang sangat penulis sayangi dan banggakan, terima kasih atas kasih sayang yang tak terbatas serta doa-doa dan ridhonya.
  6. Yth. Direksi dan *Staff* PT.Merak Jaya Asri yang telah memberikan kesempatan penulis untuk melaksanakan penelitian.
  7. Teman-teman angkatan L Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang khususnya program studi KALK yang membantu pemikirannya untuk menyelesaikan skripsi ini.
  8. Semua pihak yang telah membantu dan mendukung baik secara moril maupun materiil sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik.
- Akhir kata penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat serta berguna bagi pembaca.

Semarang .....2017  
Penulis

ZAMRONI  
NIT. 50135106 K



## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN PERSETUJUAN .....	ii
HALAMAN PENGESAHAN .....	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO .....	v
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	vi
KATA PENGANTAR .....	vii
DAFTAR ISI .....	ix
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR GAMBAR .....	xii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiii
ABSTRAK.....	xiv
BAB I    PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah .....	3
C. Tujuan Penelitian .....	3
D. Manfaat Penelitian .....	4
E. Sistematika Penulisan .....	5

BAB II	LANDASAN TEORI	
	A. Tinjauan Pustaka .....	8
	B. Kerangka Pikir Penelitian .....	18
BAB III	METODE PENELITIAN	
	A. Waktu dan Tempat Penelitian .....	19
	B. Metode Penelitian .....	19
	C. Metode Pengumpulan Data .....	21
	D. Teknik Analisis Data .....	24
BAB IV	ANALISIS HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
	A. Gambaran Umum Perusahaan.....	26
	B. Analisis Masalah .....	30
	C. Pembahasan Masalah .....	32
BAB V	PENUTUP	
	A. Kesimpulan .....	44
	B. Saran .....	45
DAFTAR PUSTAKA		
LAMPIRAN		
DAFTAR RIWAYAT HIDUP		

**DAFTAR TABEL**

Tabel 4.1 <i>Waiting Truck</i> .....	34
Tabel 4.2 Biaya Operasional Dalam Satu <i>Shift</i> .....	35
Tabel 4.2 Biaya Operasional Dalam Dua <i>Shift</i> .....	36

**DAFTAR GAMBAR**

Gambar 2.1 <i>Cargo Coil</i> .....	12
Gambar 2.2 Kerangka Pikir.....	18
Gambar 2.3 Srtuktur Organisasi PT. Merak jaya Asri.....	29
Gambar 2.4 Penataan <i>Coil</i> Pada Chasis.....	33
Gambar 2.5 Penggunaan <i>Forklift</i> Dalam Pembongkaran <i>Coil</i> .....	39
Gambar 2.6 Terpal Sebagai Antisipasi Hujan.....	44

**DAFTAR LAMPIRAN**

- Lampiran I Transkrip Wawancara.
- Lampiran II Dokumen Bongkar *Coil*.
- Lampiran III *Shipp Crane Working*
- Lampiran IV *Forklift and Truck Working*
- Lampiran V PM Nomor 152 tahun 2016 tentang penyelenggaraan dan pengusahaan bongkar dari dan ke kapal

## ABSTRAK

**Zamroni**, 50135106 K, 2017, “Optimalisasi Jumlah Armada *Truck* dalam Kegiatan Bongkar *Coil* di Kapal MV. *Mighty Boss* Guna Meminimalisir Biaya Operasional di Pelabuhan Cigading Merak Banten”, Program Diploma IV, Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Nur Rohmah, S.E., M.M., Pembimbing II: Capt. Didi Sumadi.

Kesesuaian jumlah armada dan rotasi *truck* dalam kegiatan bongkar *coil* sangatlah berpengaruh terhadap biaya operasional sebuah perusahaan. Akan tetapi pelaksanaan *trucking service* pada kegiatan bongkar *coil* di kapal MV. *Mighty Boss* belum berjalan secara optimal dan perlu adanya perbaikan, oleh sebab itu perlu dilakukan analisis dalam optimalisasi jumlah armada *truck* dalam kegiatan bongkar *coil* di kapal MV. *Mighty Boss* guna meminimalisir biaya operasional di pelabuhan Cigading Merak Banten. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui proses rotasi *truck* pada kegiatan bongkar *coil* di kapal MV. *Mighty Boss* guna meminimalisir biaya operasional di Pelabuhan Cigading Merak Banten, untuk mengetahui kendala yang terjadi pada rotasi armada *truck* pada kegiatan bongkar *coil* di kapal MV. *Mighty Boss* guna meminimalisir biaya operasional di Pelabuhan Cigading Merak Banten, dan untuk mengetahui upaya yang dilakukan untuk mengoptimalkan armada *truck* pada kegiatan bongkar *coil* di kapal MV. *Mighty Boss* guna meminimalisir biaya operasional di Pelabuhan Cigading Merak Banten.

Penelitian ini menggunakan metode diskriptif kualitatif dengan mendeskripsikan proses rotasi *truck* pada pelaksanaan kegiatan bongkar *coil* di kapal MV. *Mighty Boss*. Selain itu pengumpulan data dilakukan dengan wawancara, observasi, literatur buku dan dokumentasi berupa foto-foto kegiatan bongkar *coil* di kapal MV. *Mighty Boss* guna meminimalisir biaya operasional perusahaan.

Hasil dari penelitian ini menunjukkan Proses rotasi *truck* pada kegiatan bongkar *coil* di kapal MV. *Mighty Boss* dimulai dengan penurunan *coil* yang dilakukan dengan menggunakan *crane* serta *webbing sling* berlapis karet untuk menghindari kerusakan pada saat pembongkaran, pengangkatan *coil* ke *chasis* dan pengiriman *coil* menggunakan *truck* ke gudang PT. Latinusa. Kendala yang terjadi pada rotasi *truck* saat bongkar *coil* di kapal MV. *Mighty Boss* guna meminimalisir biaya operasional di Pelabuhan Cigading adalah sumber daya manusia (SDM), peralatan dan alam. Upaya yang dilakukan untuk mengatasi hambatan dalam proses rotasi *truck* pada kegiatan bongkar *coil* di kapal MV.

Mighty Boss guna meminimalisir biaya operasional di Pelabuhan Cigading Merak Banten adalah melakukan perhitungan dan koordinasi sebelum dan selama kegiatan, melakukan penghitungan terhadap jumlah muatan dengan produktivitas crane, memperhatikan medan atau kondisi geografis.

**Kata kunci:** Optimalisasi, Armada *Truck*, Bongkar *Coil*

### **ABSTRACT**

**Zamroni**, 50135106 K, 2017, "*Optimizing the Number of Truck Fleets in Coil Discharge Activities on MV Mighty Boss Ships. To Maximize Operational Cost in Port of Cigading Merak Banteen* ", Diploma Program IV, mini thesis of Port and Shipping Departement, Merchant Marine Polytechnic Semarang, Advisor (I): Nur Rohmah, S.E., M.M, Advisor (II): Capt. Didi Sumadi.

*The suitability of the number of fleets and rotation of trucks in the coil discharge activities is very influential on the operational costs of a company. However, the implementation of trucking service on the coil discharge activities in the MV. Mighty Boss has not run optimally and need improvement, therefore it is necessary to analyze in optimizing the number of truck fleets in the coil discharge activities in MV vessel. Mighty Boss to minimize operational cost at Cigading Merak port of Banten. The purpose of this research is to know the process of rotation of truck on coil discharge activity in MV. Mighty Boss ship in order to minimize operational cost in Port of Cigading Merak Banten, to know the constraint that happened at rotation of truck fleet on coil discharge activity in MV. Mighty Boss ship to minimize operational cost at Port of Cigading Merak Banten, and to know the effort made to optimize the truck fleet coil discharge activity in MV. Mighty Boss ship to minimize operational cost in Port of Cigading Merak Banten.*

*This research uses descriptive qualitative method by describing the truck rotation process on the implementation of coil discharge activity in MV. Mighty Boss ship. Besides, data collection is done by interview, observation, book literature and documentation in the form of photos of coil discharge activity in MV. Mighty Boss ship to minimize the company's operational costs.*

*The result of this research shows the process of rotation of truck on coil discharge activity in MV. Mighty Boss ship begins with the reduction of coil that is done by using cranes and webbing rubber-coated sling to avoid damage at the time of disassembly, coil lift to chasis and delivery of coil using truck to warehouse PT. Latinusa. Constraints that occur in the rotation of the truck when coil discharging on the MV. Mighty Boss ship to minimize operational cost in Port of Cigading is human resource (SDM), equipment and nature. Efforts are made to overcome obstacles in the process of truck rotation on the coil discharge activity in MV. Mighty Boss ship to minimize operational cost at Port of Cigading Merak Banten*

*is to do the calculation and coordination before and during activity, to calculate to the amount of crane productivity, pay attention to terrain or geographical condition.*

***Keywords:*** *Optimization, Fleet Truck, Coil Discharge*

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang**

Sistem transportasi merupakan kebutuhan yang sangat pokok dalam menunjang sistem perekonomian suatu wilayah dan dalam memberikan pelayanan terhadap arus manusia dan barang. Alat transportasi bermanfaat memberikan pelayanan pengangkutan dari tempat asal sampai ke tujuan dengan cepat dan aman. Transportasi melalui jalur laut memegang peranan penting dalam sistem perdagangan, yaitu sebagai sarana penghubung yang mengangkut barang dan penumpang kira-kira 70% dari seluruh moda transportasi. Perkembangan transportasi laut mampu menggerakkan pembangunan nasional suatu negara khususnya di daerah-daerah terpencil dengan akses yang terbatas.

Berkembangnya transportasi laut menyebabkan keberadaan perusahaan-perusahaan yang bergerak dalam menunjang kegiatan pengangkutan melalui jalur laut seperti perusahaan bongkar muat (PBM) semakin banyak di perlukan. PBM adalah perusahaan yang secara khusus



bekerja di bidang bongkar muat barang dari dan ke atas kapal, baik melalui gudang maupun langsung dari/ke alat angkut. Pada prinsipnya PBM merupakan mata rantai dari kegiatan pengangkutan barang melalui jalur laut. Untuk menunjang kelancaran kegiatan bongkar muat diperlukan kerjasama dengan perusahaan-perusahaan lain. Salah satu perusahaan yang berperan penting untuk menunjang kelancaran kegiatan bongkar muat adalah Perusahaan Pelayanan Jasa Kepabeanan (PPJK). Pelayanan jasa yang diberikan oleh PPJK diantaranya adalah *trucking service*. *Trucking service* memegang peranan penting dalam pergerakan barang dari dermaga ke gudang (atau sebaliknya) dan sangat berpengaruh terhadap kelancaran proses bongkar muat barang, atau dengan kata lain memperlancar kegiatan perputaran barang di pelabuhan. Hal tersebut membutuhkan penanganan yang cepat dan tepat. Untuk melaksanakan kegiatan bongkar sehingga muatan bisa segera didistribusikan ke tempat tujuan dengan jumlah *truck* yang sesuai, karena apabila terlalu banyak *truck* yang dipergunakan akan memperbesar biaya operasional perusahaan dan apabila jumlah *truck* yang dipergunakan kurang akan mengakibatkan waktu jeda (*Non Operation Time*) dan mengakibatkan waktu bongkar menjadi lebih lama.

Pada saat peneliti melaksanakan Praktek Darat selama kurang lebih 10 bulan, dari bulan Juli 2015 sampai dengan bulan Juni 2016 di PT. Merak Jaya Asri yang bergerak di bidang PBM dimana perusahaan tersebut berhubungan langsung dengan perusahaan PPJK yang memberikan jasa *trucking*, masih terdapat beberapa pelaksanaan kegiatan *trucking* pada

kegiatan bongkar *coil* yang belum optimal dan perlu perbaikan. Misalnya, jumlah *truck* belum sesuai dengan kebutuhan muatan dan *rolling truck* yang belum rapi sehingga mengakibatkan kerugian pada perusahaan. Misalnya dalam kegiatan bongkar *coil* MV *Mighty Boss voyage* 040 terjadi kekurangan armada *truck* yang mengakibatkan kegiatan menjadi lebih lama dikarenakan menunggu datangnya tambahan armada *truck*, Hal ini menyebabkan waktu bongkar yang harusnya hanya satu shift menjadi dua shift dan berakibat bertambahnya biaya operasional kegiatan.

Berdasarkan latar belakang tersebut penelitian ini mengambil judul **“Optimalisasi Jumlah Armada *Truck* pada Kegiatan Bongkar *Coil* di Kapal MV. *Mighty Boss* Guna Meminimalisir Biaya Operasional di Pelabuhan Cigading Merak Banten”**

## B. Rumusan Masalah

Dalam suatu penelitian, perumusan masalah sangatlah penting. Perumusan masalah akan mempermudah penulis dalam melakukan penelitian dalam mencari jawaban yang tepat atau sesuai. Berikut adalah rumusan masalah dalam penelitian ini:

1. Bagaimana proses rotasi *truck* pada kegiatan bongkar *coil* di kapal MV. *Mighty Boss* guna meminimalisir biaya operasional di Pelabuhan Cigading Merak Banten?
2. Kendala apa yang terjadi pada rotasi *truck* saat bongkar *coil* di kapal MV. *Mighty Boss* guna meminimalisir biaya operasional di Pelabuhan Cigading Merak Banten?

3. Upaya apa saja yang dilakukan untuk mengoptimalkan armada *truck* pada kegiatan bongkar *coil* di kapal MV. *Mighty Boss* guna meminimalisir biaya operasional di Pelabuhan Cigading Merak Banten?

## C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui proses rotasi *truck* pada kegiatan bongkar *coil* di kapal MV. *Mighty Boss* guna meminimalisir biaya operasional di Pelabuhan Cigading Merak Banten.
2. Untuk mengetahui Kendala yang terjadi terhadap armada *truck* pada kegiatan bongkar *coil* di kapal MV. *Mighty Boss* guna meminimalisir biaya operasional di Pelabuhan Cigading Merak Banten.
3. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan untuk mengoptimalkan armada *truck* pada kegiatan bongkar *coil* di kapal MV. *Mighty Boss* guna meminimalisir biaya operasional di Pelabuhan Cigading Merak Banten.

## D. Manfaat Penelitian

Hasil dari penelitian diharapkan dapat bermanfaat bukan hanya bagi penulis tetapi juga bagi para pembaca. Manfaat dari penelitian ini adalah:

### 1. Manfaat Teoritis

- a. Sebagai tambahan pengetahuan di kampus Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang mengenai kegiatan optimalisasi jumlah armada *truck* pada kegiatan bongkar *coil* di kapal MV.

Mighty Bos guna meminimalisir biaya operasional di pelabuhan Cigading Merak Banten.

- b. Sebagai tambahan informasi dan pengetahuan guna dijadikan bahan acuan untuk penelitian berikutnya sehingga dapat menghasilkan penelitian yang lebih baik dan akurat.
- c. Sebagai tambahan informasi dan pengetahuan bagi para pembaca, termasuk instansi yang terkait dan diharapkan dapat memberikan masukan bagi pengembangan sumber daya manusia sehingga siap menghadapi dunia kerja atau bisnis yang bergerak di bidang *trucking service*.

## 2. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat nyata bagi berbagai pihak, diantaranya:

- a. Bagi PT. Merak Jaya Asri sebagai perusahaan bongkar muat dan PT. Andalan Putra Mandiri sebagai penyedia jasa *trucking*, agar lebih baik dalam pelaksanaan bongkar *coil* karena hal ini sangat berpengaruh terhadap kemajuan perusahaan.
- b. Sebagai referensi untuk melakukan perbaikan dan koreksi bagi PT. Merak Jaya Asri dan PT. Andalan Putra Mandiri dalam berkiprah di dunia bisnis bongkar muat dan *trucking service*.

## E. Sistematika penelitian

Penelitian ini disusun agar lebih sistematis dan mudah di mengerti.

Untuk mempermudah proses pemikiran dalam membahas permasalahan

mengenai “Optimalisasi Jumlah Armada *Truck* Pada Kegiatan Bongkar *Coil* di Kapal MV. *Mighty Boss* Guna Meminimalisir Biaya Operasional di Pelabuhan Cigading Merak Banten” maka peneliti menyusun dan menguraikan penjelasan secara singkat tentang materi pokok dari penelitian ini agar dapat digunakan untuk memudahkan para pembaca dalam mengikuti penyajian yang terdapat didalam penelitian ini. Penulis membuat sistematika penulisan sebagai berikut:

## BAB I. PENDAHULUAN

Pendahuluan berisi tentang hal-hal yang berkaitan dengan Latar Belakang, Perumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian dan Sistematika Penulisan. Latar belakang berisi tentang kondisi nyata, kondisi seharusnya yang terjadi serta alasan pemilihan judul. Perumusan masalah adalah uraian masalah yang diteliti. Tujuan penelitian berisi tujuan yang akan dicapai melalui kegiatan penelitian ini. Manfaat penelitian berisi uraian tentang manfaat yang diperoleh dari hasil penelitian. Sistematika penulisan berisi susunan bagian penelitian dimana bagian yang satu dengan yang lain saling berkaitan dalam satu runtutan pikir.

## BAB II. LANDASAN TEORI

Pada bab ini peneliti menguraikan tentang landasan teori yang berkaitan dengan penelitian yang dibuat, antara lain tinjauan

pustaka yang memuat keterangan dari buku atau referensi yang mendukung tentang penelitian yang dibuat. Bab ini juga memuat tentang kerangka pikir penelitian yang menjadi pedoman dalam proses berjalannya penelitian.

### BAB III. METODE PENELITIAN

Bab III dalam penelitian ini membahas tentang metode penelitian yang digunakan peneliti dalam menyelesaikan penelitian, yang terdiri dari lokasi atau tempat penelitian, metode pengumpulan data dan teknik analisis data.

### BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini menjelaskan hasil penelitian dan pembahasan atas apa saja yang didapatkan pada waktu peneliti melaksanakan praktek darat pada PT. Merak Jaya Asri Merak Banten. Dengan pembahasan ini maka permasalahan akan terpecahkan dan dapat diambil kesimpulan.

### BAB V. PENUTUP

Pada bab ini peneliti menyajikan jawaban terhadap masalah dari penelitian yang telah dibuat berdasarkan hasil analisis mengenai topik yang dibahas yang berisikan kesimpulan dari hasil penelitian. Penulis juga mengajukan saran untuk semua pihak yang terkait.

### DAFTAR PUSTKA

### LAMPIRAN

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP

### BAB II

#### LANDASAN TEORI

##### A. Tinjauan pustaka

###### 1. Optimalisasi

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, optimalisasi berasal dari kata dasar optimal yang berarti terbaik, tertinggi, paling menguntungkan, menjadikan paling baik, menjadikan paling tinggi, pengoptimalan proses, cara, perbuatan mengoptimalkan (menjadikan paling baik, paling tinggi, dan sebagainya). Optimalisasi dapat juga diartikan suatu tindakan, proses, atau metodologi untuk membuat sesuatu (sebagai sebuah desain, sistem, atau keputusan) menjadi lebih atau sepenuhnya sempurna, fungsional, atau lebih efektif. Perlu adanya batasan waktu dan penentuan tata cara pelaksanaan, berhasil tidaknya proses pelaksanaan.

Menurut Edward yang dikutip oleh Abdullah (2009) optimalisasi dipengaruhi oleh faktor-faktor yang merupakan syarat terpenting berhasilnya suatu proses optimalisasi. Faktor-faktor tersebut adalah:

- a. Komunikasi, merupakan suatu program yang dapat dilaksanakan dengan baik apabila jelas bagi para pelaksana. Hal ini menyangkut proses penyampaian informasi, kejelasan informasi dan konsistensi informasi yang disampaikan.
- b. *Resouces* (sumber daya), dalam hal ini meliputi empat komponen yaitu terpenuhinya jumlah staf dan kualitas mutu, informasi yang diperlukan guna pengambilan keputusan atau kewenangan yang cukup guna melaksanakan tugas sebagai tanggung jawab dan fasilitas yang dibutuhkan dalam pelaksanaan.
- c. Disposisi, sikap dan komitmen daripada pelaksanaan terhadap program khususnya dari mereka yang menjadi optimalisasi program khususnya dari mereka yang menjadi pengoptimalisasi program.

Berdasarkan pengertian konsep dan teori diatas, maka dapat

disimpulkan bahwa optimalisasi adalah suatu proses meminimalisasi

segala resiko dalam melaksanakan suatu program kegiatan.

## 2. Armada Truck

*Truck* adalah sebuah kendaraan bermotor untuk mengangkut barang, disebut juga sebagai mobil barang. Dalam bentuk yang kecil mobil barang disebut sebagai *pick-up*, dalam bentuk lebih besar dengan tiga sumbu, satu di depan, dan tandem di belakang disebut sebagai truk tronton, sedang yang digunakan untuk angkutan peti kemas dalam bentuk tempelan disebut sebagai truk trailer. Ada pula jenis truk tangki yang berguna untuk mengangkut cairan seperti BBM (Bahan Bakar Minyak) dan lainnya. (<https://id.wikipedia.org/Truk>).

Menurut Rustian Kamaludin (1997) dalam buku *Ekonomi Transportasi*, terdapat lima keuntungan dari angkutan truk dibandingkan dengan angkutan darat lainnya:

- a. Angkutan *truck* seringkali lebih murah daripada angkutan kereta api, karena barang-barang yang diangkutnya hanya dalam jumlah yang kecil yang kebanyakan juga diangkut untuk jarak yang dekat. Sedangkan tarif angkutan kereta api adalah lebih tinggi untuk jarak dekat, sebab beban atau ongkos tetapnya relatif lebih tinggi pada jarak dekat tersebut.
- b. *Truck* lebih cepat pada angkutan jarak dekat, oleh karena pada angkutan tersebut dapat dihindarkan rehandling (pemakaian



- untuk mulai ataupun berhenti) yang banyak dan dapat melalui rute yang secepat mungkin.
- c. *Truck* dapat beroperasi relatif lebih cepat dari suatu tempat atau lokasi lainnya dibandingkan alat transport lainnya.
  - d. *Truck* dapat mensupply jasa secara relatif lebih sering dan dapat disesuaikan dengan angkutan yang spesial.
  - e. Keperluan untuk pembungkusan atau pengepakan pada umumnya adalah kurang memberarti (menekan) pada angkutan *truck* ini dibandingkan dengan angkutan kereta api, antara lain karena perbedaan dalam cara pemakaiannya dan handlingnya.

Dalam penelitian ini jenis armada *truck* yang di gunakan adalah *truck* tronton dengan kapasitas 26 sampai 30 ton. *Truck* jenis ini digunakan karena dalam tiap armada mengangkut setidaknya 4 sampai 5 *piece coil* dengan tonase rata-rata per *piece* adalah 4,3 sampai dengan 4,5 ton sehingga terhindar dari *over capacity* yang dapat beresiko terhadap muatan dan *truck* itu sendiri.

### 3.

### K

#### **egiatan Bongkar**

Pengertian pembongkaran dalam pelayaran niaga adalah barang yang ada di dalam kapal di turunkan dengan satu alat atau mekanisme yang biasa disebut dengan *crane* diturunkan untuk dimasukkan ke dalam gudang penimbunan atau dapat juga dari kapal ke atas *truck* atau kereta api yang akan dibawa menuju ke gudang milik penerima barang (*consignee*). Akan lebih terjamin apabila antara teknik dan pelaksana pemuatan digabungkan sehingga situasi dan kondisi kapal dalam pemanfaatan ruangan dapat digunakan secara efisien. Kegiatan

bongkar di pelabuhan adalah kegiatan perpindahan barang dari moda transportasi laut ke moda transportasi darat, yang meliputi tiga tahapan kegiatan, yaitu:

a.

S

*stevedoring*

Pengertian *stevedoring* adalah:

1)

K

egiatan membongkar barang dari atas palka kapal dan menempatkannya ke atas dermaga.

2)

M

emuat dari atas dermaga dan menempatkannya ke atas palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau alat lain.

b. *Cargodoring*

Pengertian *cargodoring* adalah:

1)

K

egiatan mengeluarkan barang dari sling di lambung kapal ke atas dermaga, mangangkut dari dermaga dan menyusun di gudang laut.

2)

K

egiatan mengambil barang dari tumpukan di gudang dan

mengangkutnya ke dermaga, memasukan ke dalam sling di lambung kapal di atas dermaga.

c. R

*receiving* dan *Delivery*

Pengertian *receiving* dan *delivery* adalah:

1) R

*receiving* merupakan pekerjaan penerimaan barang di gudang maupun lapangan penumpukan dan menyerahkan ke atas *truck* penerima barang untuk barang yang di bongkar.

2)

*delivery* merupakan kegiatan mengambil barang dari timbunan di gudang atau di lapangan penumpukan dan menyerahkan barang tersebut sampai tersusun di kendaraan di pintu gudang atau lapangan penumpukan. D

Selain pengertian di atas, pekerjaan bongkar yang langsung dari atau ke atas *truck* tanpa melalui gudang atau lapangan penumpukan disebut *truck losing*. Dalam kegiatan penelitian ini pelaksanaan bongkar *coil* memakai perpaduan antara *system truck losing* dan penumpukan di dermaga. Hal ini terjadi karena adanya *waitig truck* yang mengharuskan barang ditumpuk sementara di dermaga sampai amada *truck* datang.

#### 4. *Coil*

*Coil* adalah baja lembaran panas yang berupa *coil* atau pelat dan merupakan jenis produk baja yang dihasilkan dari proses pengerolan panas. Pabrikan dan para pengguna jenis baja ini umumnya menyebut produk ini baja hitam sebagai pembeda terhadap produk baja lembaran dingin yang juga biasa dikenal sebagai baja putih.

[https://id.wikipedia.org/wiki/Krakatau\\_Steel\\_\(perusahaan\)](https://id.wikipedia.org/wiki/Krakatau_Steel_(perusahaan)).



Gambar. 2.1  
*Cargo coil*

*Steel coil* atau *pelat* adalah jenis produk baja yang dihasilkan dari proses pengerolan. Baja dalam kategori ini umumnya dimanfaatkan dalam proses pembentukan karena material ini memiliki kualitas yang lebih baik. Baja lembaran (*steel coil* atau *pelat*) terdiri dari dua jenis

a. Baja Lembaran Panas (*Hot Rolled Coil/Plate*)

Baja Lembaran Panas disebut juga sebagai baja hitam. Ketebalan pelat baja, lembaran panas berkisar antara 0,18 s/d 25 mm, sedangkan lebarnya antara 600 s/d 2060 mm. Produk baja lembaran panas dapat diberikan dalam bentuk *coil* dan pelat. Kondisinya dapat berupa gulungan atau sebagai produk yang melalui proses pembersihan dengan menggunakan asam klorida atau *pickling* dan *roiling* (*hot rolled coil-pickled oiled* atau HRC-PO). Baja Lembaran Panas digunakan untuk aplikasi sebagai berikut:

- 1) Konstruksi umum dan las
- 2) Pipa dan tabung
- 3) Komponen dan rangka otomotif
- 4) Jalur pipa untuk minyak dan gas
- 5) *Casing* dan *tubing* pipa sumur minyak
- 6) Tabung gas
- 7) Baja tahan korosi cuaca
- 8) Konstruksi kapal

b. Baja Lembaran Putih (*Cold Rolled Coil/pelat*)

Baja lembaran dingin memiliki kualitas permukaan yang lebih baik, lebih tipis dan dengan ukuran yang lebih presisi, serta mempunyai sifat mekanis yang baik dan mudah di bentuk (*formability*), yang sangat bagus. Baja putih dipakai untuk aplikasi dalam industri pelapis karat (*galvanizing*), pelapis tahan panas (*enamelware*), dan digunakan sebagai bahan baku pembuatan kaleng makanan berlapis timah (*tin mill-black plate*) dalam industri makanan dan minuman. Untuk lembaran baja yang dikuatkan (*annealed sheet*), kisaran ketebalan baja putih yang dihasilkan PT. Krakatau Steel adalah 0,20 hingga 3,00 mm, sedangkan untuk *unannealed* (dalam bentuk gulungan) dengan ketebalan maksimumnya adalah 2,00 mm, aplikasi baja lembaran putih ini sebagai berikut:

- 1) Otomotif
- 2) Pelindung anti karat (*Galvanized Sheet*)
- 3) Pipa dan tabung
- 4) Baja berlapis timah (*Tin Mill Black Plate*)

<http://karyapadusteel.co.id/produk-kami/steel-coilplate/>.

Dalam kegiatan bongkar di kapal MV. Mighty Boss *voyage 43* jenis *coil* yang dibongkar adalah baja lembaran putih (*cold rolled coil/pelat*). Dalam pembongkran *coil* jenis ini membutuhkan kehati-

hatian karena merupakan jenis yang paling tipis di banding jenis lainnya.

## 5. Biaya operasional

Biaya dapat diartikan sebagai biaya perolehan, harga pokok atau semua pengorbanan mulai dari bahan baku kemudian barang dalam proses sampai barang tersebut bisa dijual. Biaya juga merupakan unsur utama secara fisik yang harus dikorbankan demi kepentingan dan kelancaran perusahaan dalam rangka menghasilkan laba yang merupakan tujuan utama perusahaan. Oleh karena itu, dalam pelaksanaannya memerlukan perhatian yang sangat serius karena biaya juga merupakan unsur pengurangan yang sangat besar dalam hubungannya dengan pencarian laba bersih. Biaya juga berperan penting dalam perhitungan harga pokok, perencanaan, dan pengendalian. Menurut Mulyadi (2002:8), “biaya adalah pengorbanan sumber ekonomi yang diukur dalam satuan uang yang telah terjadi atau kemungkinan akan terjadi untuk tujuan tertentu”. Selanjutnya Mulyadi (2003:4), mendefinisikan “biaya (*expense*) adalah kas sumber daya yang telah atau akan dikorbankan untuk mewujudkan tujuan tertentu.

Mulyadi (2003:4), pengertian biaya dapat dilihat empat unsur yang terkandung di dalamnya, yaitu biaya merupakan pengorbanan sumber ekonomi berupa kas atau *ekuivalean* yang dapat diukur dalam satuan moneter uang, merupakan hal yang terjadi atau potensial akan terjadi dan pengorbanan tersebut dilakukan untuk mencapai tujuan

tertentu di masa yang akan datang dengan tujuan untuk memperoleh pendapatan.

Biaya operasional menurut Nafarin (2000), adalah biaya usaha pokok perusahaan selain harga pokok penjualan. Biaya operasional atau biaya operasi secara harafiah terdiri dari dua kata yaitu “biaya” dan “operasional”. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, biaya berarti uang yang dikeluarkan untuk mengadakan (mendirikan, melakukan, dan sebagainya) sesuatu, ongkos belanja dan pengeluaran. Sedangkan operasional bersifat fisik yang berhubungan dengan operasi kegiatan. Pengertian dari biaya operasional menurut Jopie Yusuf (2006:33), adalah biaya yang tidak berhubungan langsung dengan produk perusahaan tetapi berkaitan dengan aktivitas operasi perusahaan sehari-hari”.

Menurut Supriyono (2004:209), biaya operasi dikelompokkan menjadi dua golongan dan dapat diartikan sebagai berikut:

- a. Biaya langsung (*direct cost*), adalah biaya yang terjadi atau manfaatnya dapat diidentifikasi kepada objek atau pusat biaya tertentu.
- b. Biaya tidak langsung (*indirect cost*) adalah biaya yang terjadi atau manfaatnya tidak dapat diidentifikasi pada objek atau pusat biaya tertentu, atau biaya yang manfaatnya dinikmati oleh beberapa objek atau pusat biaya.

Dari pengertian tersebut diatas maka penulis dapat menarik kesimpulan bahwa :

- a. Biaya operasional langsung merupakan biaya yang dapat dibebankan secara langsung pada kegiatan operasional.

b. Biaya operasional tidak langsung adalah biaya yang tidak secara langsung dibebankan pada kegiatan operasional.

Jadi, biaya operasional adalah pengeluaran yang berhubungan dengan operasi, yaitu semua pengeluaran yang langsung digunakan untuk menjalankan produksi atau kegiatan yang dilakukan termasuk biaya umum, administrasi, dan biaya tak terduga. Dalam kegiatan bongkar *coil* di pelabuhan Cigading Merak Banten biaya operasional yang dikeluarkan berupa:

a. Biaya sebelum kapal sandar di dermaga

Pengurusan ijin bongkar dan alat berat ke KSOP dengan melampirkan:

- 1) SPK (surat perintah kerja) dari *consignee*.
- 2) BL (*bill of lading*).
- 3) *Cargo manifest*.

b. Saat kapal sandar di dermaga

Biaya-biaya yang harus dikeluarkan saat kapal di dermaga atau saat kegiatan berlangsung, yaitu:

- 1) Biaya sewa *jetty* atau dermaga
- 2) Biaya sewa *truck* dan alat berat.
- 3) Gaji SDM (*chief stevedore, tally man, foreman, operator crane* dan *forklift* serta buruh) yang meliputi uang makan dan tunjangan selama kegiatan.



## 6. Pelabuhan

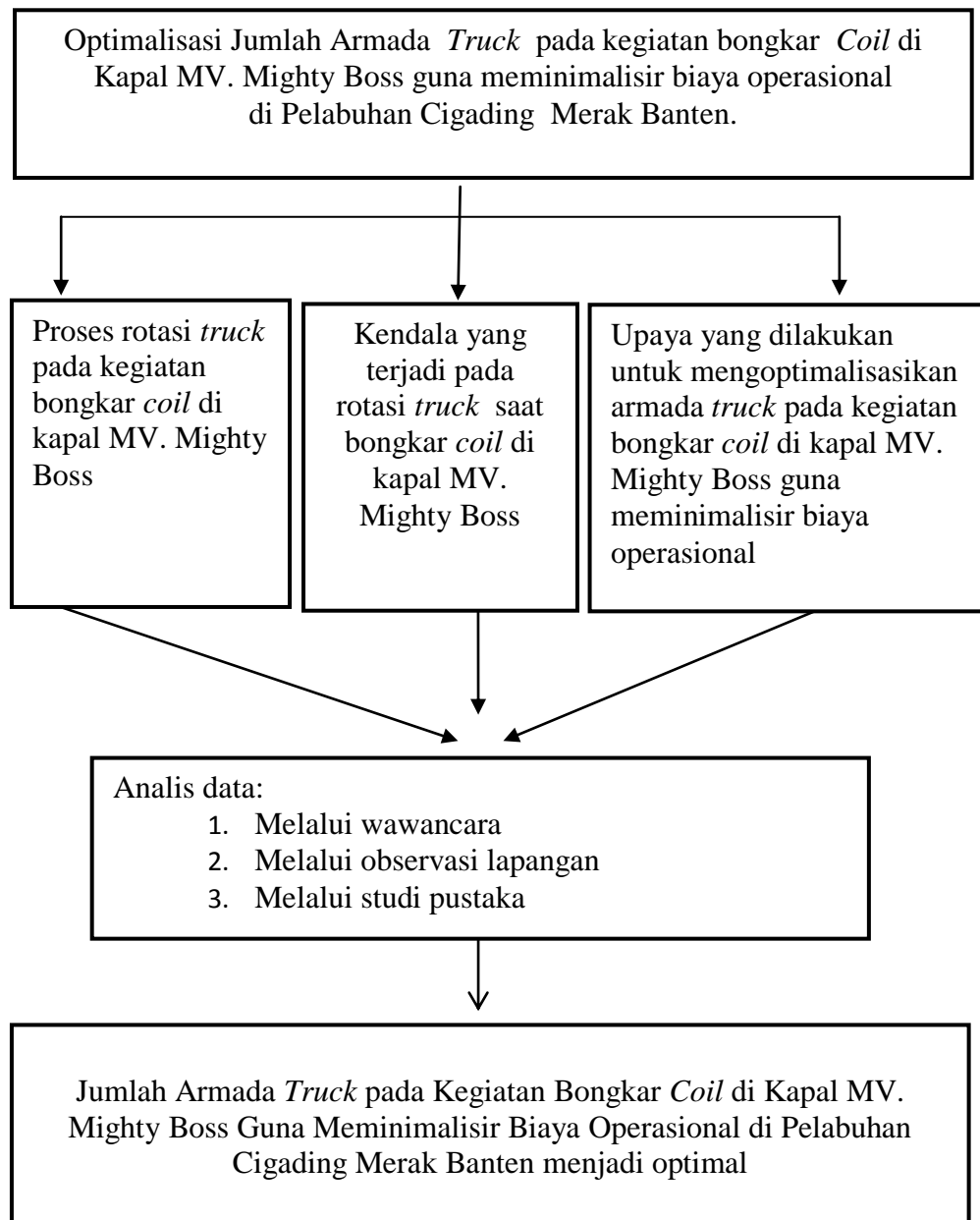
Menurut Peraturan Pemerintah No.69 Tahun 2001 Pasal 1 ayat 1 tentang Kepelabuhanan, pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Sedangkan menurut Triatmodjo (1992), pelabuhan merupakan suatu daerah perairan yang terlindung dari gelombang dan digunakan sebagai tempat berlabuhnya kapal maupun kendaraan air lainnya yang berfungsi untuk menaikkan atau menurunkan penumpang, barang maupun hewan, reparasi, pengisian bahan bakar dan lain sebagainya yang dilengkapi dengan dermaga tempat menambatkan kapal, kran-kran untuk bongkar muat barang, gudang transit, serta tempat penyimpanan barang dalam waktu yang lebih lama, sementara menunggu penyaluran ke daerah tujuan atau pengapalan selanjutnya. Selain itu, pelabuhan merupakan pintu gerbang serta pemelancar hubungan antar daerah, pulau bahkan benua maupun antar bangsa yang dapat memajukan daerah belakangnya atau juga dikenal dengan daerah pengaruh. Daerah ini merupakan daerah yang mempunyai hubungan kepentingan ekonomi dan sosial.

Pelabuhan Cigading merupakan salah satu pelabuhan yang ada di daerah Merak Cilegon Banten yang mendukung arus barang di daerah tersebut. Dalam kegiatannya pelabuhan dilengkapi dengan alat pendukung bongkar muat berupa *crane*, *hopper* serta *confeyor*. Selain alat tersebut kegiatan di pelabuhan ini tidak lepas dari dukungan armada *truck* yang beroperasi sebagai wahana pengangkut keluar masuknya barang di area pelabuhan.

**B. Kerangka Pikir Penelitian**

Krangka berpikir dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:



Gambar 2.2  
Kerangka Pikir

### BAB III

#### METODE PENELITIAN

#### **A. Waktu dan Tempat Penelitian**

Penelitian ini dilaksanakan di PT. Merak jaya Asri, Jalan Samang Raya, Link kalentemu Warnasari, Cilegon, Bante. Penelitian ini dilaksanakan pada saat penulis melaksanakan Prada (praktek darat) selama 11 (sebelas) bulan, terhitung mulai tanggal 6 Agustus 2015s/d 6 Juni 2016 guna mendapatkan data-data yang berkaitan dengan penelitian ini.

#### **B. Metode Penelitian**

Metodologi penelitian adalah cara atau teknis yang dilakukan dalam penelitian. Sebuah penelitian harus berdasarkan material data yang akurat agar hasil dari penelitian itu dapat dipertanggung jawabkan baik secara ilmiah maupun secara *riil* di lapangan. Dengan penelitian sesuai kenyataan dan keadaan yang sesungguhnya, peneliti mencatat dan memaparkannya dalam suatu penulisan atau skripsi sehingga hasil penelitian ini mempunyai nilai positif.

Penelitian adalah suatu penyelidikan yang terorganisasi. Penelitian juga bertujuan untuk mengubah kesimpulan yang telah diterima, ataupun mengubah dalil dengan adanya aplikasi baru dari dalil tersebut (Nariz, 2005:13). Permasalahan yang akan dikaji oleh peneliti merupakan masalah yang bersifat dinamis. Oleh karena itu penulis menggunakan metode penelitian kualitatif untuk menentukan cara mencari, mengumpulkan, mengolah dan menganalisis data hasil penelitian tersebut. Penelitian kualitatif ini dapat digunakan untuk memahami interaksi sosial, misalnya dengan wawancara mendalam sehingga akan ditemukan pola yang jelas.

Menurut Bogdan dan Taylor (1975), metodologi penelitian kualitatif sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati (Moleong, 2007:4). Selanjutnya dijelaskan oleh David Williams (1995), bahwa penelitian kualitatif adalah pengumpulan data pada suatu latar alamiah, dengan menggunakan metode alamiah dan dilakukan oleh orang atau peneliti yang tertarik secara alamiah (Moleong, 2007:5). Penelitian kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subyek penelitian, misalnya perilaku, persepsi, motivasi, dan tindakan secara *holistic* serta dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah (Moleong, 2007:6). Penelitian kualitatif bertujuan memperoleh gambaran seutuhnya mengenai suatu hal menurut pandangan manusia yang diteliti. Penelitian kualitatif berhubungan dengan ide, persepsi, pendapat atau kepercayaan orang yang diteliti dan kesemuanya tidak dapat diukur dengan angka. Dalam skripsi ini peneliti akan memberikan gambaran secara cermat tentang fenomena yang terjadi mengenai pengoptimalisasian jumlah armada *truck* dalam kegiatan bongkar *coil* di kapal MV. *Mighty Boss* yang berada pada pelabuhan Cigading, Merak, Banten.

### **C. Metode Pengumpulan Data**

Metode pengumpulan data merupakan cara yang digunakan peneliti untuk mendapatkan data dalam penelitian. Pada penelitian ini dipilih jenis

penelitian kualitatif sehingga data yang diperoleh harus mendalam, jelas dan spesifik. Pengumpulan data diperoleh dari hasil observasi, wawancara, dokumentasi, dan gabungan/triangulasi (Sugiyono, 2009:225). Pada penelitian ini penulis menggunakan teknik pengumpulan data dengan cara observasi, dokumentasi, studi pustaka, dan wawancara.

#### 1. Observasi

Observasi menurut Kusuma (1987:25). adalah pengamatan yang dilakukan dengan sengaja dan sistematis terhadap aktivitas individu atau objek lain yang diselidiki. Adapun jenis-jenis observasi diantaranya observasi terstruktur, observasi tak berstruktur, observasi partisipan, dan observasi non partisipan.

Dalam penelitian ini penulis menggunakan observasi partisipan. Observasi partisipan yaitu semua teknik pengamatan dimana peneliti ikut ambil bagian dalam kegiatan yang dilaksanakan oleh objek yang diteliti. Observasi ini dilakukan dengan mencatat langsung terhadap obyek, yaitu dengan mengamati proses pembongkaran *coil* yang terjadi pada kapal MV. Mighty Boss di PT. Merak Jaya Asri, Banten.

#### 2. Wawancara

Wawancara adalah bentuk komunikasi verbal, jadi semacam percakapan yang bertujuan untuk memperoleh informasi dari responden (Nasution, 2013:110). Dalam teknik pengumpulan data menggunakan wawancara hampir sama dengan kuesioner. Wawancara dibagi menjadi tiga kelompok yaitu wawancara terstruktur,

wawancara semi terstruktur, dan wawancara mendalam. Dalam penelitian ini penulis memilih melakukan wawancara mendalam, yang bertujuan untuk mengumpulkan informasi yang kompleks, yang sebagian besar berisi pendapat, sikap, dan pengalaman pribadi.

Dalam penelitian ini peneliti menggunakan metode wawancara terbuka yang diharapkan informasi yang didapat akan lebih lengkap dan luas.

### 3. Studi Pustaka

Studi pustaka adalah metode pengumpulan data yang dilakukan dengan mempelajari buku referensi, laporan, majalah, jurnal, dan media lainnya yang berkaitan dengan obyek penelitian. Dalam skripsi ini penulis menggunakan buku-buku panduan dari perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dan Perpustakaan Wilayah (Daerah) Semarang. Studi kepustakaan yang dilakukan oleh peneliti bertujuan untuk menghimpun informasi yang relevan dengan topik atau masalah yang akan atau sedang diteliti. Informasi itu dapat diperoleh dari buku-buku ilmiah, laporan penelitian, karangan-karangan ilmiah, tesis dan disertasi, peraturan-peraturan, ketetapan-ketetapan, buku tahunan, ensiklopedia, dan sumber-sumber tertulis baik tercetak maupun elektronik lain.

### 4. Dokumentasi

Sugiyono menerangkan bahwa dokumen merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumen yang digunakan penulis disini berupa foto, gambar, serta data mengenai proses pembongkaran *coil* yang terjadi pada kapal MV. Mighty Boss pada perusahaan PT. Merak Jaya Asri, Banten. Hasil penelitian dan wawancara akan semakin sah dan dapat dipercaya apabila didukung oleh dokumentasi

#### **D. Teknik Analisi Data**

Menurut Prof. Dr. Sugiyono (2012:334), analisis data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan dokumentasi, dengan cara mengorganisasikan data ke dalam kategori, menjabarkan ke dalam unit-unit, melakukan sintesa, menyusun ke dalam pola, memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari dan membuat kesimpulan sehingga mudah dipahami oleh diri sendiri maupun orang lain.

Dalam penelitian ini peneliti menggunakan lebih dari satu teknik analisis data. Berikut adalah teknik analisis data yang digunakan oleh penulis dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut :

##### **1. Reduksi data**

Dalam proses reduksi data peneliti akan memilih hal-hal pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting dan membuang data yang tidak diperlukan. Dengan demikian data yang telah di reduksi akan memberikan gambaran lebih jelas mengenai permasalahan penelitian ini.



## 2. Penyajian data

Penyajian data yang berupa sekumpulan informasi yang telah tersusun secara terpadu dan mudah dipahami yang memberikan kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan.

## 3. Penarikan kesimpulan

Dalam menarik kesimpulan merupakan kemampuan seorang peneliti dalam menyimpulkan berbagai data yang diperoleh selama proses penelitian berlangsung.

## BAB IV

### HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

#### A. Gambaran Umum Perusahaan

##### 1. Profil PT. Merak Jaya Asri

PT. Merak Jaya Asri merupakan cabang dari PT.Samudera Indonesia *Shipping Management* (SISM) yang bergerak di bidang bongkar muat. Dengan pengalaman lebih dari 30 (tiga puluh) tahun, PT. Merak Jaya Asri semakin percaya diri untuk berkomitmen menjalankan kegiatan bisnisnya secara profesional dengan penguasaan teknis yang tinggi dalam bidang bongkar muat. Berorientasi pada kepentingan pelanggan juga merupakan suatu hal yang menjadi komitmen PT. Merak Jaya Asri agar dapat berperan dalam memberikan nilai tambah bagi kemajuan dan kesejahteraan bangsa Indonesia. Upaya perbaikan dan *inovasi* sesuai tuntutan kondisi global merupakan salah satu komitmen PT. Merak Jaya Asri dalam setiap kiprahnya menjalankan peran strategis dalam perekonomian nasional. Semangat terbarukan yang dicanangkan saat ini merupakan salah satu bukti komitmen dalam menawarkan jasa bongkar muat yang lebih efisien serta berwawasan lingkungan.

Berdasarkan Akta Pendirian No. 34 Tahun 1986, dibentuklah Perseroan Terbatas dengan nama PT. Merak Jaya (PT. MJ). Perusahaan ini dibentuk untuk melengkapi perusahaan bongkar muat

di wilayah Merak dan bergabung dengan PT. Samudera Indonesia, Tbk dibawah naungan Samudera Indonesia *Group* dan dipimpin oleh Bapak Djohan Effendi selaku *General Manager*, dan (Alm) Bapak Ketut sebagai Manajer Operasional Bongkar Muat. Dalam kurun waktu enam bulan terhitung dari berdirinya perusahaan ini telah melengkapi legalitas perusahaan untuk dapat segera beroperasi. Pada awal kiprahnya perusahaan ini menempati satu gedung yang sama dengan PT. Samudera Indonesia (PT.SI) yang bertempat di Jalan Raya Cilegon No. 90/110. Pada Tanggal 8 Januari 1993, PT. Merak Jaya resmi berganti nama menjadi PT. Merak Jaya Asri dan pada tanggal 1 Januari 2013 PT. Merak Jaya Asri berpindah lokasi kantor ke daerah Samang Raya, Link kalentemu, Warnasari, Cilegon, Banten. Perusahaan ini mempunyai aset berupa satu unit *forklift* sebagai alat bantu dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat. Dalam menjalankan seluruh kegiatannya perusahaan ini memiliki inovasi dan prinsip tersendiri dalam mengoptimalkan setiap kegiatannya. Hal ini dilakukan sebagai bentuk komitmen dan profesionalitas perusahaan dalam memberikan pelayanan jasa yang optimal.

## 2. Visi dan Misi Perusahaan

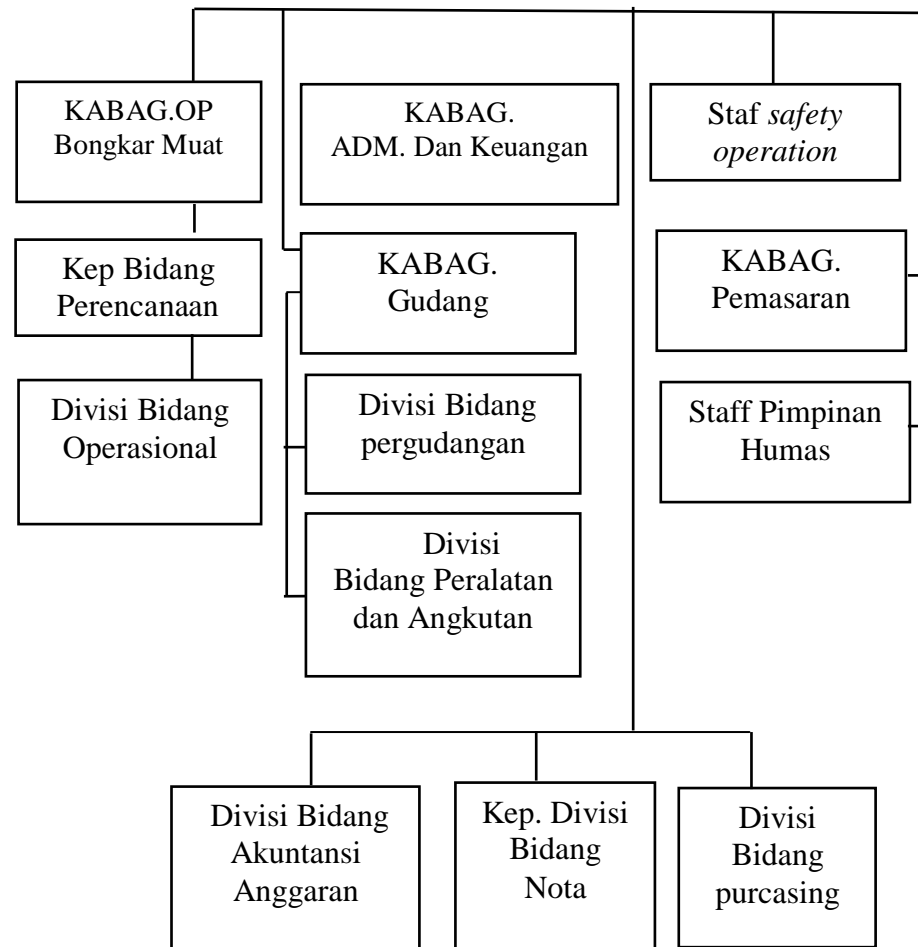
Visi PT. Merak Jaya Asri adalah “menjadi perusahaan transportasi kargo terpadu terdepan dan terkemuka di pasar yang kami layani”. Untuk mewujudkan visi sebagai perusahaan kelas dunia, maka perusahaan turut melaksanakan dan menunjang kebijakan dan program pemerintah di bidang ekonomi dan pembangunan nasional pada umumnya, terutama di bidang penyelenggaraan usaha bongkar muat, yaitu penanganan *cargo* komoditas industri serta pengembangan optimalisasi sumber daya yang dimiliki untuk menghasilkan jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat serta mengejar keuntungan guna meningkatkan nilai Perseroan dengan menerapkan prinsip Perseroan Terbatas. Sedangkan misi yang diemban adalah “menyediakan transportasi kargo berkualitas tinggi untuk pelanggan mereka dengan menjunjung nilai-nilai perusahaan”.

### 3. Struktur Organisasi Perusahaan

Struktur organisasi PT. Merak Jaya Asri terbagi dalam beberapa bagian, yaitu kepala bagian operasional bongkar muat, kepala bagian gudang, kepala bagian ADM dan keuangan, bagian pemasaran, *staff safety operation* dan bagian humas. Struktur Organisasi di PT. Merak Jaya Asri ditetapkan berdasarkan Surat Keputusan Nomor KEP. 01/08/P.III-2013 tentang Struktur Organisasi yang dipimpin oleh seorang *Kepala Cabang* sebagai berikut:

KEPALA CABANG





Gambar 4.1  
Struktur orgsnisi PT. Merak Jaya Asri

Penelitian ini dilakukan pada divisi bidang operasional sebagai *asisten chief foreman*, tugas dan tanggung jawabnya mengawasi seluruh kegiatan operasional lapangan seperti:

- a. Mengontrol jalannya kegiatan bongkar.

- b. Mengontrol jalannya kegiatan bongkar.
- c. Membantu pembuatan dokumen bongkar muat, *forklift working* dan pencatatan DO.
- d. Mengawasi perpindahan *forklift* termasuk perpindahannya dari dermaga ke kapal maupun dari palka ke palka (*shifting*).
- e. Membantu pengawasan jalannya armada *truck* di dermaga dan melaporkan segala kendala kendala pada pihak *trucking* serta pihak PT. Latinusa.

## **B. Analisa Masalah**

Dalam melakukan kegiatan, sebuah perusahaan mengharapkan semua pelaksanaan kegiatan terlaksana dengan lancar. Kegiatan pembongkaran barang dan pengiriman yang dilaksanakan seharusnya sesuai dengan permintaan dan tepat waktu. Kegiatan pembongkaran serta pengiriman barang menggunakan *truck* yang dijalankan PT. Merak Jaya Asri diharapkan sesuai dengan prinsip dan etika bongkar muat. Kegiatan ini juga diharapkan dapat menekan biaya hingga seminimal mungkin guna mendapatkan keuntungan yang maksimal bagi perusahaan. Pada beberapa kegiatan pembongkaran sering terjadi hal yang tidak diinginkan dan diluar prediksi, seperti kegiatan bongkar *coil*. Perusahaan sering mengalami masalah dalam menjalankan pembongkaran menggunakan *truck*, diantaranya adalah tidak optimalnya penggunaan *truck* pada kegiatan bongkar, tidak sesuainya jumlah armada *truck* yang dibutuhkan dalam suatu kegiatan bongkar dan sering terjadinya kesalahan perhitungan mengenai jumlah armada *truck* yang dibutuhkan sehingga

mengakibatkan waktu kegiatan bongkar menjadi lebih lama yang berimbas pada biaya operasional perusahaan.

Pengadaan armada *truck* pada kegiatan pembongkaran *coil* dilakukan bekerjasama dengan PT. Andalan Putra Perkasa (ANP) sebagai perusahaan *trucking service*. Permintaan armada *truck* pada *action plan* yang dibuat oleh PBM dikirim ke divisi pengadaan armada *truck* PT. ANP kemudian *action plan* tersebut dirapatkan sesuai dengan prioritas kebutuhan armada *truck* dalam melaksanakan kegiatan pembongkaran *coil* dari kapal. Setelah itu barulah diadakan proses pengadaan armada *truck* sesuai dengan prosedur yang dilaksanakan di PT. ANP selaku penyedia *trucking service*. Dalam proses pengoptimalan jumlah armada *truck* pada kegiatan bongkar *coil* di kapal MV. Mighty Boss dengan metode pengamatan langsung terdapat beberapa hal yang dijadikan bahan pembelajaran dalam dunia bongkar muat dan *tucking service*. Hal tersebut akan Penulis jelaskan di Pembahasan.

PT. Merak Jaya Asri mempunyai upaya khusus guna memperlancar proses penanganan bongkar *coil* dengan menggunakan *truck* sehingga kegiatan operasional kapal diharapkan akan terjadi adanya penurunan biaya distribusi atau biaya pengiriman barang yang akan berdampak positif karena barang yang dikirim dengan waktu seminimal mungkin atau tepat waktu (*on time delivery*) dan berdampak pada peningkatan penghasilan perusahaan yang disebabkan penurunan biaya distribusi sehingga diharapkan dapat menambah kepercayaan pelanggan untuk menggunakan jasa PT. Merak Jaya Asri.

### C. Pembahasan Masalah

1. Proses rotasi *truck* pada kegiatan bongkar *coil* di kapal MV. Mighty Boss guna meminimalisir biaya operasional di Pelabuhan Cigading Merak Banten.

Proses kegiatan bongkar *coil* dari MV. Mighty Boss yang dilaksanakan PT. Merak Jaya Asri sebagian besar sudah mengikuti prinsip dasar bongkar muat. Dimulai dari penurunan *coil* yang dilakukan dengan menggunakan *crane*, kegiatan ini dilaksanakan dengan hati-hati dan menggunakan *webbing sling* berlapis karet demi menjaga barang agar tetap utuh dan tidak mengalami kerusakan pada saat pembongkaran, seperti:

- a. *Cover coil* yang robek akibat gesekan dengan *cargo* lain
- b. *Cargo* robek akibat belt yang terlipat.
- c. *Cargo* penyok ringan hingga berat karena bentura

Setelah *coil* diturunkan ke dermaga, kegiatan dilanjutkan dengan pengangkatan *coil* ke *chasis truck* dengan menggunakan *forklift* berkapasitas 15 ton.





Gambar 4.2  
Penataan *coil* pada *chasis*

Penggunaan *forklift* ini untuk mempermudah penempatan dan penataan *coil* di *chasis truck* untuk dibawa ke gudang PT. Latinusa sebagai pemilik muatan kemudian diproses lebih lanjut. Setelah itu armada *truck* kembali ke dermaga melanjutkan *delivery order* (DO). Rotasi *truck* dari dermaga menuju gudang PT. Latinusa hingga kembali ke dermaga ini memakan waktu setidaknya dua hingga empat jam yang disebabkan oleh beberapa faktor. Salah satunya adalah kondisi lalulintas jalan yang tidak dapat diprediksi dan antrian di gudang PT. Latinusa untuk pembongkaran sehingga menyebabkan waktu rotasi *truck* tidak dapat diprediksi. Dalam kegiatan bongkar *coil* di kapal MV *Mighty Boss voyage 42*, jumlah armada *truck* yang digunakan sejumlah 15 *unit* untuk membongkar 242 *piece coil* dengan jarak gudang pabrik  $\pm 10$  km. Berikut adalah data *waiting truck* yang digunakan untuk membongkar *coil* di MV. *Mighty Boss*.

Tabel 4.1. *Waiting truck*

TRUCK		rotasi	Coil	No. Pol.	TRUCK		rotasi	Coil	No. Pol.
From	To				From	To			
10:39	15:37	4:58	5	B 9126 XQ	16:48	19:57	4:45	5	B 9124 XO
11:10	15:38	4:28	5	B 9117 XQ	16:55	21:40	4:42	5	B 9120 XQ
13:22	15:43	2:21	5	B 9114 XQ	17:03	21:45	2:4	5	A 9674 U
13:39	15:52	2:3	5	B 9129 XQ	17:15	19:19	4:9	5	B 9623 BX
13:47	16:06	2:18	5	B 9348 TZ	18:05	22:14	4:22	5	B 9079 AG
13:51	16:13	2:22	5	B 9116 XQ	19:10	23:22	4:8	5	B 9114 XQ
13:59	16:23	2:24	5	B 9125 XQ	19:13	23:21	3:32	5	B 9141 XO
14:09	16:33	2:24	5	B 9127 XQ	19:28	22:50	3:11	5	B 9126 XQ
14:23	16:41	2:18	5	B 9124 XO	19:24			5	B9701 BX
14:34	16:48	2:14	5	B 9120 XQ	19:36			5	B 9154 XQ
14:43	16:56	2:13	5	A 9674 U	19:55			5	B 9114 XQ

14:52	17:57	3:5	5	B 9079 AG	19:56			5	B 9117 XQ	
15:01	0:00	3:12	5	B 9133 XQ	20:05	21:23	1:18	5	B 9127 XQ	
15:15	18:27	3:44	5	B 9118 XO	20:52			5	B 9153 XQ	
15:21	19:05	4	5	B 9141 XO	21:05			5	B 9116 XQ	
15:29	19:29	3:37	5	B 9154 XQ	20:58	21:20	12:22	5	B 9348 TZ	
15:38	19:15	3:55	5	B 9126 XQ	21:28			5	B 9127 XQ	
15:46	19:41	3:45	5	B 9117 XQ	21:37			5	B 9125 XQ	
15:52	19:37	3:57	5	B 9114 XQ	21:53			5	B 9124 XO	
16:00	19:57	4:41	5	B 9129 XQ	21:52			5	A 9674 U	
16:05	20:46	4:45	5	B 9153 XQ	19:19	22:09	2:50	5	B 9623 BX	
16:13	20:58	4:39	5	B 9348 TZ	21:40	22:06	12:20	5	B 9120 XQ	
16:20	20:59	5:18	5	B 9116 XQ	22:14	22:45	12:31	4	B 9079 AG	
16:32	21:50	4:40	5	B 9125 XQ	21:45	1:15	3	3	A 9674 U	
16:40	21:20	3:9	5	XQ B9127						
<b>Total</b>							$\bar{X}$ 3.45	242	15 unit	

Keterangan:

- a. Warna merah adalah unit *truck* yang tidak kembali
- b. Warna hitam adalah unit *truck* yang beroperasi
- c. Kuning adalah waktu rotasi 1-3 jam
- d. Biru adalah waktu rotasi 3-4 jam
- e. Orange adalah waktu rotasi lebih dari 4 jam
- f. Jumlah *truck* = 15 unit
- g. Jumlah muatan = 242 *piece*
- h. Rata-rata rotasi = 3 jam 45 menit

Dari tabel 4.1 tersebut di atas terlihat bahwa kegiatan penggunaan *truck* untuk membongkar *coil* di MV. Mighty Boss yang telah dilaksanakan tidak optimal, baik dari segi waktu maupun penggunaan armada *truck*. Kegiatan yang direncanakan hanya memakan waktu 1 (satu) *shift* atau 8 (delapan) jam, pada kenyataannya memakan waktu 10 (sepuluh) jam yang berarti masuk ke *shift* dua. Dapat disimpulkan bahwa waktu bongkar *coil* di kapal MV. Mighty Boss belum maksimal sehingga berpengaruh pada biaya operasional

pembongkaran *coil* di kapal MV. Mighty Boss sebagaimana pada tabel berikut ini:

Tabel. 4.2 Biaya operasional dalam satu *shift*

No	Keterangan	Besaran	Jumlah	Total
1	Biaya sewa <i>truck</i>	Rp.250.000	15 <i>unit</i>	Rp.3.750.000
2	Dermaga	Rp.300.000	1	Rp.300.00
3	Forklift	Rp.500.000	2 <i>unit</i>	Rp.1000.000
4	Operator <i>forklift</i>	Rp.100.000	2	Rp.200.000
5	Operator <i>crane</i>	Rp.100.000	2	Rp.200.000
6	<i>Chief cheker</i>	Rp.125.000	1	Rp.125.000
7	<i>Foreman</i>	Rp.100.000	4	Rp.400.000
8	<i>Cheker</i>	Rp.75.000	2	Rp.150.000
9	Buruh	Rp.1000.000	1 <i>gang</i>	Rp.1000.000
10	Lain-lain	Rp.15.000	11	Rp.165.000
<b>TOTAL</b>				<b>Rp.7.290.000</b>

Karena kegiatan bongkar *coil* di kapal MV. Mighty Boss mengalami kendala yang berpengaruh terhadap bertambahnya waktu, maka biaya yang terjadi adalah sebagai berikut:

Tabel. 4.3. Biaya operasional dalam dua *shift*

Tabel. 4.3Biaya operasional dalam dua *shift*

No	Keterangan	Besaran	Jumlah	Total
1	Biaya sewa <i>truck</i>	Rp.250.000	17 <i>unit</i>	Rp.4.250.000
2	Dermaga	Rp.300.000	1	Rp.600.00
3	Forklift	Rp.500.000	2 <i>unit</i>	Rp.2000.000
4	Operator <i>forklift</i>	Rp.100.000	2	Rp.400.000
5	Operator <i>crane</i>	Rp.100.000	2	Rp.400.000
6	<i>Chief cheker</i>	Rp.125.000	1	Rp.250.000
7	<i>Foreman</i>	Rp.100.000	4	Rp.800.000
8	<i>Cheker</i>	Rp.75.000	2	Rp.300.000
9	Buruh	Rp.1000.000	1 <i>gang</i>	Rp.2000.000
10	Lain-lain	Rp.15.000	11	Rp.330.000
<b>TOTAL</b>				<b>Rp.11.330.000</b>

Dari data tersebut terlihat bahwa jumlah biaya yang seharusnya dikeluarkan adalah Rp.7.290.000. Jumlah ini bertambah karena penggunaan armada *truck* dua *shift* dengan biaya operasional untuk membongkar *coil* di kapal MV. Mighty Boss menjadi Rp.11.330.000 sehingga selisih biaya adalah Rp.4.040.000.

2. Kendala yang terjadi pada rotasi *truck* saat bongkar *coil* di kapal MV. Mighty Boss guna meminimalisir biaya operasional di Pelabuhan Cigading Merak Banten.

Berdasarkan pengamatan penulis, pada proses rotasi *truck* dalam kegiatan bongkar *coil* dari MV. Mighty Boss milik PT. Latinusa yang dilaksanakan PT. Merak Jaya Asri masih memiliki beberapa kendala, meliputi:

a. Sumber Daya Manusia (SDM)

Sumber daya manusia sangatlah berperan dalam menyelesaikan kegiatan pembongkaran *coil* di kapal MV. Mighty Boss, karena cepat atau lambatnya bongkar dan rotasi *truck* ditentukan oleh kemampuan dan keterampilan pekerjanya. Meskipun peralatan yang digunakan canggih dan modern, jika tidak didukung SDM yang terampil akan menyebabkan kegiatan pembongkaran *coil* di kapal MV. Mighty Boss tidak akan berjalan sebagaimana mestinya. Kesalahan SDM yang terjadi antara lain:

- 1) Kurangnya koordinasi dalam pemberian *delivery order* (DO) dari bagian pengadaan *truck* terhadap sopir sehingga mengakibatkan keterlambatan armada *truck* maupun kelebihan armada *truck* yang digunakan. DO adalah surat perintah jalan untuk *truck* sehingga pemberian DO harus dikoordinasikan dengan baik agar kebutuhan *truck* dapat diperhitungkan dengan tepat. Keterangan ini diperoleh dari hasil wawancara dengan Bapak Ari sebagai sopir *truck*,

beliau mengatakan bahwa “DO itu tidak langsung diberikan semua oleh pihak *trucking service* sehingga setiap akan jalan saya selalu menanyakan jumlah sisa muatan agar dapat membuat perkiraan DO selanjutnya mengira-ngira bakal dapat DO lagi apa tidak”.

- 2) Kurangnya koordinasi antara operator *truck* dengan bagian DO dan operasional lapangan sehingga pelaksanaan tidak sesuai rencana atau *plan*. Keterangan ini diperoleh dari hasil wawancara dengan Bapak Krisno sebagai pengawas lapangan dari *trucking*. Beliau mengatakan bahwa “ada kalanya kami tidak langsung memberi DO kepada sopir, saya harus melihat operasi di lapangan terlebih dahulu agar dapat membuat perkiraan jumlah DO yang harus diminta lagi. Bapak Wahyu Hermawan selaku kepala operasional PBM mengatakan bahwa “adanya kesalahan perhitungan pengadaan armada *truck* oleh bagian pengadaan dan permintaan dari PBM mengakibatkan jumlah armada yang digunakan tidak sesuai dengan jumlah *cargo* yang di bongkar”.

Dapat di simpulkan bahwa koordinasi dan perhitungan yang tidak tepat akibat *human error* merupakan salah satu faktor penyebab

tidak optimalnya rotasi *truck* pada kegiatan bongkar *coil* di kapal MV. Mighty Boss. Pemilihan SDM yang professional dan berkompeten sangatlah dibutuhkan dalam membantu perencanaan yang matang guna menghasilkan kegiatan rotasi *truck* yang optimal.

b. Peralatan

Dalam mendukung kelancaran rotasi *truck*, peralatan yang sangat berperan antara lain adalah *crane*, *forklift* dan *truck* itu sendiri. *Forklift* merupakan peralatan yang paling vital dalam mendukung kelancaran perpindahan dan penataan barang ke atas *truck*.



Gambar 4.3  
Penggunaan *forklift* dalam pembongkaran *coil*

Kegiatan bongkar *coil* di kapal MV. Mighty Boss, menggunakan dua unit *forklift* untuk memindahkan serta menata *coil* dari

dermaga ke atas *truck*. Hambatan yang terjadi di lapangan adalah ketika salah satu *unit forklift* melakukan *shifting* ke atas kapal sehingga kegiatan pemindahan serta penyusunan *coil* hanya menggunakan satu unit *forklift*. Hal ini mengakibatkan lamanya waktu pemindahan barang ke atas *truck* yang menyebabkan antrian *truck* di dermaga. Hal ini berakibat pada waktu rotasi *truck* menjadi lebih lama. Seperti yang di katakana oleh Bapak Wawan selaku operator *forklift*, beliau mengatakan “bahwa saya sih kuat-kuat saja kerja *non stop*, cuma kalao lagi *shifting* agak keteteran menata di truknya, soalnya kan ini kerja dua gang, jadi yang depan sudah ditata lihat yang belakang udah numpuk aja”. Pengadaan alat pendukung berupa *forklift* harus diperhitungkan dalam setiap pembongkaran karena dapat berpengaruh terhadap jalannya rotasi *truck* dan biaya operasional.

c. Alam

Dalam kegiatan bongkar *coil* selalu melihat aspek alam yang ada di sekitarnya yang menjadi penghambat. Kondisi tanah berpasir di daerah Merak yang mengakibatkan banyaknya kerusakan kontur jalan mengakibatkan pengiriman *coil* dari dermaga ke gudang PT. Latinusa menjadi terganggu. Disamping itu cuaca juga berperan



penting dalam kegiatan ini karena beresiko terhadap kerusakan *coil* akibat air hujan karena karat sehingga kegiatan pembongkaran *coil* akan dihentikan selama hujan berlangsung. Seperti yang di katakana oleh Bapak Wahyu Hermawan selaku Manajer Operasional, beliau mengatakan bahwa “ketika musim hujan proses pembongkaran dan pengiriman *coil* ke gudang PT.Latinusa sangatlah terganggu, *coil* yang rentan dengan karat dan keadaan jalan yang tidak rata sangat mengganggu proses pengiriman”. Pernyataan ini didukung dari keterangan dari Bapak Endang selaku sopir *truck*, beliau mengatakan “keadaan jalan yang tidak rata dan banyak lubang serta kepadatan jalan sangatlah mengganggu proses pengiriman barang ke gudang maupun perjalanan kembali ke drмага untuk mengambil muatan.

3. Upaya untuk mengoptimalkan armada *truck* pada kegiatan bongkar *coil* di kapal MV. Mighty Boss guna meminimalisir biaya operasional.

Dalam melaksanakan kegiatan bongkar *coil*, PT. Merak Jaya Asri melakukan upaya untuk meminimalisir biaya operasional. Beberapa upaya tersebut adalah sebagai berikut:

- a. Melakukan perhitungan dan koordinasi sebelum dan selama melaksanakan kegiatan. Hal ini bertujuan untuk mendapatkan jumlah armada *truck*

yang sesuai yang selanjutnya digunakan dalam pemberian DO yang merata kepada setiap armada *truck* yang beroperasi dan tidak terjadi penumpukan maupun *waiting truck* di dermaga atau pelabuhan tempat kegiatan berlangsung. Didukung dengan perencanaan yang matang, pelaksanaan dengan koordinasi yang baik serta pengecekan (*controlling*) agar dapat menanggulangi masalah yang terjadi selama kegiatan.

- b. Melakukan penghitungan terhadap jumlah muatan dengan produktivitas *crane* agar dapat dicapai jumlah penggunaan *forklift* yang ideal dalam pelaksanaan kegiatan bongkar *coil*. Hal ini dilakukan untuk memaksimalkan kinerja *forklift* dalam menunjang kelancaran rotasi barang di daerah pelabuhan bongkar yang diharapkan dapat menekan *cost* atau biaya yang dikeluarkan.
- c. Memperhatikan medan atau kondisi *geografis* jalan agar dapat diperhitungkan waktu dan jumlah *truck* yang dibutuhkan dalam kegiatan bongkar. Keadaan lalu lintas jalan juga mempengaruhi proses rotasi *truck* karena kepadatan lalu lintas jalan dapat menghambat jalannya laju *truck*. Penulis melakukan wawancara dengan Bapak Yugo Wusono selaku Kepala Cabang PT. Merak Jaya Asri. Beliau mengatakan bahwa “untuk membantu kelancaran kegiatan terutama pengiriman barang ke gudang penerima, kami menyediakan dana untuk perbaikan jalan. Walaupun dana yang dikeluarkan tidak banyak setidaknya ini membantu

pemerintah daerah dalam menunjang kelancaran lalulintas jalan, kami juga berkoordinasi dengan perusahaan lain untuk mengajukan perbaikan jalan ke pemerintah daerah.” Memperhitungkan kondisi cuaca supaya apabila cuaca tidak mendukung karena turun hujan juga harus dilakukan dengan menyediakan terpal di dermaga ataupun pada tiap amada *truck* sebagai *cover* tambahan atau pelindung dari air hujan yang menyebabkan korosi. Terpal ini bisa disediakan oleh pihak PBM, *trucking service* maupun dari PT. Latinusa.



Gambar 4.4  
Terpal sebagai antisipasi hujan