

# Identifikasi Kendala dan Upaya dalam Penanganan Muatan Break Bulk pada Kapal MV. Mount Gough di Terminal Petikemas Surabaya (TPS)

Riyanto<sup>a</sup>, Sumardi<sup>b</sup>, Pasific, Akbar Bima<sup>c</sup>

<sup>a</sup>Dosen Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

<sup>b</sup>Dosen Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

<sup>c</sup>Taruna ( NIT. 531611306221 K) Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Intisari- Pesatnya perkembangan perdagangan bebas menuntut perusahaan PT. CMA CGM Indonesia yang bergerak di bidang kontainerisasi serta ekspor impor, untuk melakukan improvisasi layanannya dimana dalam hal ini menangani kegiatan bongkar muat pada muatan break bulk yang membutuhkan perhatian lebih dalam penanganannya daripada kontainer pada umumnya, maka dibutuhkan seorang ship and yard planner serta operator crane yang handal dalam melaksanakan tugas untuk menghindari adanya kecelakaan kerja yang mungkin terjadi dalam proses bongkar muat pada muatan break bulk dan juga agar tercapainya proses bongkar muat yang efektif dan efisien.

Dalam penulisan skripsi ini peneliti menggunakan metode deskriptif kualitatif. Observasi, wawancara dan studi pustaka dilakukan untuk mengumpulkan data yang relevan. analisis data diartikan sebagai kegiatan yang dilakukan untuk mengubah data hasil dari sebuah penelitian menjadi informasi yang nantinya bisa dipergunakan untuk mengambil sebuah kesimpulan.

Analisis data menghasilkan simpulan bahwa untuk memperlancar penanganan muatan break bulk ditentukan oleh berbagai faktor seperti 1) Melakukan sosialisasi dan diklat khusus dalam penanganan muatan break bulk. 2) Menambah pengetahuan dan keterampilan operator crane agar mempunyai keahlian di bidang penanganan muatan break bulk 3) Melakukan pengawasan saat proses bongkar muat. Dengan mengetahui faktor-faktor tersebut, maka penanganan muatan break bulk dapat diminimalisir dengan mengurangi kesalahan daripada orang-orang yang sedang melakukan operasi bongkar muat dan juga melakukan evaluasi pekerjaan yang telah dilakukan dengan cara mengadakan safety meeting secara rutin.

**Kata Kunci:** Penanganan, Pembongkaran, *Break Bulk*.

## I. PENDAHULUAN

Pelayaran niaga merupakan suatu kegiatan yang mempunyai nilai kegunaan tinggi untuk perekonomian, sebab hampir semua kegiatan export dan import barang dilakukan menggunakan kapal. Hal ini di karenakan jumlah barang yang dapat di muat di kapal lebih banyak dari transportasi lain.

Dalam pelayaran niaga domestic (nasional), kegiatan pelayaran berlangsung di dalam batas-batas wilayah teritorial Negara tertentu sedangkan pelayaran niaga internasional kegiatan pelayaran menghubungkan dua Negara atau lebih. Pelayaran internasional ini dalam dunia shipping (pengiriman) dikenal dengan sebutan Ocean-Going Shipping atau Inter-Ocean Shipping.

Secara teknis dan fisik pelayaran sebenarnya tidak ada bedanya antara pelayaran domestic dengan pelayaran internasional dengan mengecualikan pelayaran internasional dalam jarak yang lebih luas-karena dalam

kedua bidang pelayaran itu dapat digunakan kapal yang sama jenisnya, cara penyelenggaraan pelayaran pun tidak berbeda.

Pelabuhan merupakan salah satu rantai perdagangan yang penting dalam proses perdagangan domestic maupun international, Menurut Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang digunakan sebagai tempat kapal bersandar serta berlabuh, naik turun penumpang maupun bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Terminal adalah unsur utama daalam sebuah pelabuhan serta merupakan bagian penting dalam pelayanan kapal dan melaksanakan bongkar muat barang. Terminal Petikemas Surabaya ( TPS ) merupakan terminal khusus untuk kontainer baik ekspor maupun impor, dengan fasilitas alat bongkar muat yang lengkap sehingga kegiatan bongkar muat kontainer dapat berjalan dengan efektif dan efisien. Kinerja suatu pelabuhan ditentukan oleh baik buruknya kinerja dari terminal yang ada di pelabuhan tersebut, dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat, hal ini dikarenakan tujuan utama kapal menyinggahi suatu pelabuhan adalah untuk membongkar dan memuat barang . Terminal memberikan pelayanan kepada perusahaan pelayaran sebagai operator kapal dan pemilik sebagai pengirim atau penerima barang.

Terminal Petikemas Surabaya merupakan anak perusahaan dari PT Pelabuhan Indonesia III , sebagai operator pelabuhan selama satu dekade, PT. PT. TPS dalam memberikan pelayanan pengelolaan petikemas internasional sudah menjadi keharusan untuk menyesuaikan tingkat pelayanannya sesuai dengan standar internasional.

Pesatnya perkembangan perdagangan bebas yang mulai terasa di negara kita menuntut perusahaan PT. CMA CGM Indonesia yang bergerak di bidang kontainerisasi serta ekspor impor, untuk melakukan improvisasi layanannya dimana dalam hal ini menangani kegiatan bongkar muat pada muatan break bulk yang membutuhkan perhatian lebih dalam menangani proses bongkar muatnya daripada kontainer pada umumnya, maka dibutuhkan seorang ship and yard planner serta operator crane yang handal dalam melaksanakan tugas untuk menghindari adanya kecelakaan kerja yang mungkin terjadi dalam proses bongkar muat pada muatan break bulk dan juga agar tercapainya proses bongkar muat yang efektif dan efisien.

Berdasarkan data permasalahan diatas, peneliti mengidentifikasi potensi keterlambatan yang dapat terjadi pada kegiatan pembongkaran muatan *break bulk* kemudian menilai dampak dari kendala yang ada sehingga

nantinya dapat menghasilkan pemecahan masalah maka perumusan masalah sebagai berikut

- 1.1 Sejauh mana penanganan muatan break bulk di Terminal Petikemas Surabaya ?
- 1.2 Kendala apa saja yang menghambat penanganan muatan break bulk di Terminal Petikemas Surabaya?
- 1.3 Upaya apa saja yang dilakukan agar proses penanganan muatan break bulk menjadi lebih baik ?

## II. KAJIAN PUSTAKA

### 2.1 Kajian Pustaka

#### 2.1.1. Analisis

Menurut kamus besar bahasa Indonesia edisi baru (2014:45), analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa (karangan, perbuatan, dan sebagainya) untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya (sebab, musabab, duduk perkaranya, dan sebagainya), penguraian suatu pokok atau berbagai bagiannya dan penelaahannya bagian itu sendiri serta hubungan antar bagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti keseluruhan, dikaji sebaik-baiknya, proses pemecahan persoalan yang dimulai dengan dugaan akan kebenarannya.

#### 2.1.2. Pengertian Bongkar Muat

Menurut Gianto dan Martopo (1990:30) bongkar muat merupakan jasa pelayanan membongkar dari/ke kapal, dermaga, tongkang, truk atau muat dari/ke dermaga, tongkang, truk ke/dalam palka dengan menggunakan alat bongkar muat seperti derek kapal atau yang lain.

##### 2.1.2.1. Bongkar :

- 2.1.2.1.1. Mengambil muatan yang didaratkan oleh crane pada dermaga.
- 2.1.2.1.2. Memindahkan muatan dari dermaga ke gudang atau dari dermaga ke lapangan penumpukan petikemas.
- 2.1.2.1.3. Menyusun atau menumpuk muatan di dalam lapangan penumpukan muatan.

##### 2.1.2.2. Muat :

- 2.1.2.2.1. Membawa muatan dari lapangan penumpukan muatan atau gudang pelabuhan.
- 2.1.2.2.2. Memindahkan muatan dari lapangan penumpukan muatan atau gudang ke dermaga.
- 2.1.2.2.3. Meletakkan barang di bawah crane.
- 2.1.2.2.4. Mengangkat barang dari dermaga ke kapal.

#### 2.1.3. Prinsip Memuat

Menurut Istopo ( 1999 : 1 ) penataan atau stowage dalam istilah kepelautan merupakan salah satu bagian yang penting dari ilmu kecakapan pelaut. Menyusun ( stowage ) muatan di dalam kapal harus sedemikian rupa untuk dapat memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- 2.1.3.1. Melindungi kapal (membagi muatan secara tegak dan membujur secara merata sesuai dengan tatanan stowage plan yang ada).
- 2.1.3.2. Melindungi awak kapal dan buruh dari bahaya muatan.
- 2.1.3.3. Stowage harus dilakukan sedemikian rupa hingga broken stowage sekecil mungkin.
- 2.1.3.4. Melindungi muatan agar tidak rusak saat dimuat, selama berada di kapal, dan selama pembongkaran di pelabuhan tujuan.
- 2.1.3.5. Menjaga agar pemuatan dilaksanakan secara teratur dan sistematis untuk menghindari terjadinya over stowage dan over carriage, sehingga biayanya sekecil mungkin, dan bongkar muat dilakukan dengan cepat dan aman.

Menurut IMO ( 2003 : 17 ) tentang membawa dan mengamankan container di geladak menyebutkan bahwa:

##### 2.1.3.6. Penataan

- 2.1.3.6.1. Container yang diangkat di atas geladak ditempatkan secara membujur searah haluan dan buritan maupun melintang sesuai dimensi muatannya.
- 2.1.3.6.2. Penataan container tidak boleh melebihi sisi kapal.
- 2.1.3.6.3. Container disusun dan diamankan sesuai dengan izin dari orang yang bertanggung jawab terhadap operasional kapal.
- 2.1.3.6.4. Berat container tidak boleh melebihi kekuatan dari geladak atau hatch cover dimana container itu ditempatkan.

##### 2.1.3.7. Pengamanan

- 2.1.3.7.1. Semua container harus diamankan dengan baik untuk mencegah supaya tidak bergeser. Hatch cover yang mengangkut container harus aman untuk kapal.
- 2.1.3.7.2. Container harus di lashing sesuai standar.
- 2.1.3.7.3. Lashing diutamakan terdiri dari tali kawat atau rantai dan bahan dengan karakteristik pemanjangan yang hampir sama.
- 2.1.3.7.4. Klip kawat harus cukup dilumasi

##### 2.1.3.8. Persiapan

- 2.1.3.8.1. Mempersiapkan bay plan container.
- 2.1.3.8.2. Semua lashing container dilepas dan disingkirkan dari ruangan palka dan disimpan pada tempatnya.
- 2.1.3.8.3. Membersihkan area sekitar muatan break bulk untuk keamanan.

2.1.3.8.4. Mempersiapkan alat-alat lashing container.

2.1.3.8.5. Mempersiapkan alat bongkar muat seperti membuka lashing dan memasang wire rope pada crane dermaga.

#### 2.1.4. Pengertian Muatan

Muatan kapal (cargo) merupakan objek dari pengangkutan dalam sistem transportasi laut, dengan mengangkut muatan sebuah perusahaan pelayaran niaga dapat memperoleh pendapatan dalam bentuk uang tambang (freight) yang sangat menentukan dalam kelangsungan hidup perusahaan dan membiayai kegiatan dipelabuhan.

Menurut Capt. Fakhurrozi (2017 : 5) dalam bukunya Penanganan, Pengaturan dan Pengamanan Muatan, muatan kapal laut dikelompokkan atau dibedakan menurut beberapa pengelompokan sesuai dengan cara pemuatan, perhitungan biaya angkut dan sifat muatan.

Jenis-jenis muatan dapat digolongkan dalam 3 kelompok yaitu:

##### 2.1.4.1. Ditinjau Dari Cara Memuat

2.1.4.1.1. Muatan Curah (Bulk Cargo)

2.1.4.1.2. Muatan Dingin Beku (Refrigerated Frozen Cargo)

2.1.4.1.3. Muatan Cair (Liquid Cargo),

2.1.4.1.4. Muatan Gas (Gas Cargo),

2.1.4.1.5. Muatan Peti kemas (Container Cargo)

##### 2.1.4.2. Ditinjau Dari Sifatnya

2.1.4.2.1. Muatan Basah (Wet Cargo)

2.1.4.2.2. Muat Kering (Dry Cargo)

2.1.4.2.3. Muatan Bersih (Clean Cargo)

2.1.4.2.4. Muatan Kotor (Dirty Cargo)

2.1.4.2.5. Muatan Berbau (Odours Cargo)

2.1.4.2.6. Muatan Berbahaya (Dangerous Cargo)

2.1.4.2.7. Muatan Peka (Delicate Cargo)

#### 2.1.5. Break Bulk

Breakbulk dalam buku "Notes on cargo Work" oleh Kemp and Young adalah istilah untuk barang yang meliputi berbagai jenis barang yang harus dimuat ke atas kapal satu per satu dan bukan dalam bentuk container atau bulk seperti minyak dan butiran. Atau bisa saja dalam bentuk bulk tetapi disatukan dalam satu unit yang dibungkus (packaged) dalam karung, kotak, crate, drum dan lain-lain.

#### 2.1.6. Klasifikasi Kapal Container

Menurut Tumbel (1991 : 65), kapal container adalah sebuah kapal yang dirancang khusus untuk dapat mengangkut container. Dan dalam strukturnya kapal-kapal container memiliki dudukan serta penahan container (container base cone) atau yang biasa orang sebut dengan sepatu container. Kekuatan geladaknya pun harus cukup kuat untuk menahan container yang berada di atasnya. Adapun jenis-jenis kapal pengangkut container adalah sebagai berikut:

2.1.6.1. Kapal Semi Container

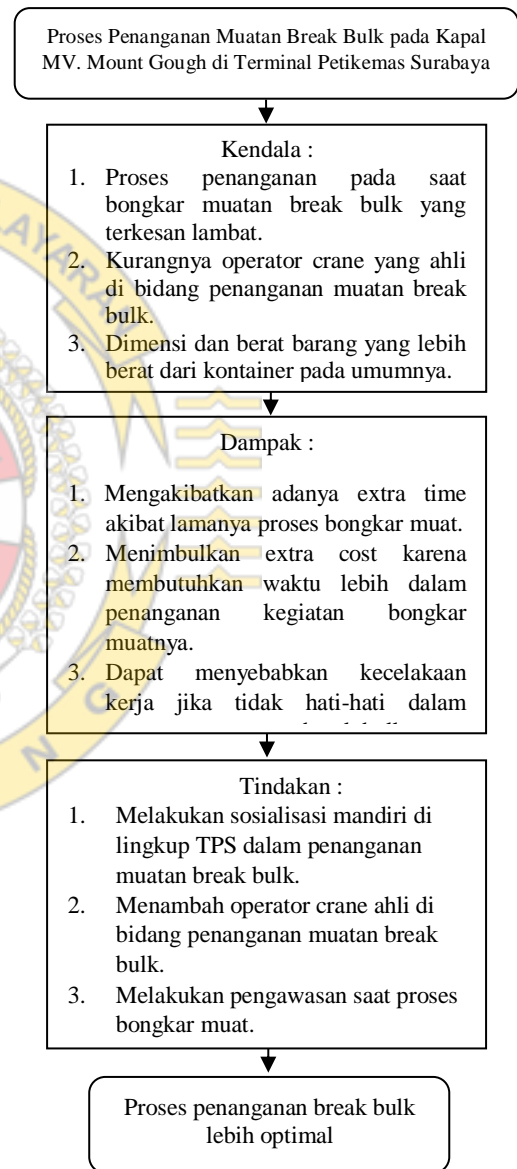
2.1.6.2. Kapal Full Container

#### 2.1.7. Terminal Kontainer ( Petikemas )

Terminal Peti kemas adalah suatu terminal yang menyediakan lapangan penumpukan (Container Stacking Yard) di water front atau di dermaga berhadapan langsung dengan kapal. Dalam Terminal peti kemas juga terdapat lapangan penumpukan lainnya seperti depo pertikemas

Depo Peti kemas menurut D. A. Lasse (2014: 169). Depo Peti kemas adalah wilayah yang ada di pelabuhan yang digunakan untuk menyimpan kontainer dengan dilakukan proses pengeluaran, penerimaan, perawatan dan perbaikan.

## 2.2 Kerangka Pikir



Gambar 2.2 Kerangka Pikir Penelitian

## III. METODOLOGI

### 3.1 Pendekatan dan Desain Penelitian

#### 3.1.1 Pendekatan penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam skripsi ini adalah berupa penelitian deskriptif kualitatif. Deskriptif adalah penelitian yang bersifat menggambarkan keseluruhan keadaan objek penelitian. Bersifat kualitatif artinya metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat postpositivisme, digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah, (sebagai lawannya adalah eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai instrument kunci, pengambilan sampel sumber data dilakukan secara purposive dan snowball, teknik pengumpulan dengan triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif/kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari pada generalisasi.

### 3.2 Fokus dan Lokus Penelitian

#### 3.2.1 Fokus Penelitian

Fokus penelitian ketepatan dalam memilih metode penelitian akan berpengaruh dengan hasil objek yang diteliti. Oleh karena itu, dalam fokus penelitian ini, penulis terfokus pada pembahasan mengenai identifikasi kendala, serta dampak yang ditemukan, dan upaya dalam penanganan muatan *Break Bulk*.

#### 3.2.2 Lokus Penelitian

Penelitian ini dilakukan di MV. Mount Gough berlokasi di Terminal Petikemas Surabaya. Waktu penelitian dimulai pada 29 Mei 2019 sampai dengan 05 Juni 2019. Obyek penelitian ini adalah penanganan pembongkaran muatan *Break Bulk* pada MV. Mount Gough serta aktifitas pekerja saat memulai aktifitas dari awal hingga akhir proses (*Unloading*) di Terminal Petikemas Surabaya.

### 3.3 Sumber Data Penelitian

#### 3.3.1 Data Primer

Data yang didapatkan secara langsung, yaitu data yang diperoleh melalui pengamatan secara langsung dan dikuatkan dengan bukti wawancara. Adapun pemantapan dalam data primer yaitu pengamatan langsung dan wawancara, dengan narasumber tentang masalah yang terjadi yaitu penanganan muatan *break bulk* pada kapal MV. Mount Gough di Terminal Petikemas Surabaya, pada saat penulis melaksanakan praktek darat di PT. CMA-CGM Surabaya.

#### 3.3.2 Data Sekunder

Data yang didapatkan dari dokumentasi perusahaan dalam data sekunder ini adalah data data pokok kapal yaitu hasil pengumpulan orang lain dengan maksud tertentu, dan mempunyai kategori atau klarifikasi menurut kebutuhan pengumpulannya secara berbeda.

Data sekunder digunakan sebagai data penunjang dari data primer, sebagai penguat ataupun penambahan bukti dari data primer yang didapat. Klarifikasi itu mungkin tidak sesuai bagi keperluan penelitian, karena itu harus menyusunnya kembali. Sumber-sumber sekunder dapat diperoleh dari buku harian serta buku catatan operasional PT. CMA-CGM cabang Surabaya. Bahan-bahan ini dapat mengungkapkan pengalaman orang lain, serta pengembangan kelakuannya atas pengaruh

lingkungan sosial budaya. Biasanya bahan-bahan ini tidak mudah diperoleh kecuali dengan hubungan pribadi.

### 3.4 Teknik Pengumpulan Data

Data yang telah diperoleh dianalisis secara kualitatif serta diuraikan dalam bentuk deskriptif. Analisis dilakukan dengan cara, data yang telah diperoleh dikorelasikan dengan pustaka penunjang sehingga memperoleh data secara valid kemudian di aplikasikan dengan metode *Hazard identification*, *Risk Assessment*, dan *Risk Control* pada data mengenai analisa *Pedestal Crane Grab* pada bongkar muat batu bara di kapal FC.Vittoria. Berikut adalah penerapan metode penelitian pada analisis data, dengan mengedepankan sumber data primer, sekunder dan kepustakaan:

#### 3.4.1 Observasi

Teknik pengumpulan dan pengambilan data dengan pengamatan langsung dan pengukuran pada bidang yang diperlukan serta pengamatan visual, lalu data digunakan sebagai bahan analisa yang selanjutnya digunakan sesuai *Hazard identification*, *risk assessment* dan *risk control*.

#### 3.4.2 Wawancara

Teknik pengambilan dan pengumpulan data dengan cara teknik wawancara secara langsung dengan karyawan yang berkompeten dibidangnya serta memiliki keterkaitan secara langsung dengan analisa pengoperasian *grab crane* di Vittoria. Adapun narasumber yang berhasil penulis tanyakan antara lain

3.4.2.1. Ibu Enda Arina Kaban sebagai Manager Operasional PT. CMA-CGM Surabaya

3.4.2.2. Bapak Agus Khairudi sebagai Planner di Terminal Petikemas Surabaya.

#### 3.4.3 Studi Kepustakaan

Studi dokumentasi merupakan teknik pengumpulan data dengan mengedepankan kajian dokumen guna memperoleh data yang berkaitan dengan masalah yang penulisi teliti, seperti Prosedur kerja, catatan pada pekerjaan, dokumen, sertifikat kapal. Data teoritis yang diperoleh melalui studi kepustakaan dengan maksud untuk lebih memantapkan kebenaran serta validasi data.

#### 3.4.4 Metode Dokumentasi

Menggunakan teknik dokumentasi ini adalah suatu teknik atau cara pengumpulan data yang ditempuh dengan cara mengambil gambar selama kegiatan berlangsung. Dari pengambilan tersebut, penulis dapat melihat dokumen foto atau gambar, membaca dan menelaah dokumen-dokumen yang relevan dengan permasalahan yang diangkat. Dalam studi dokumentasi ini diperoleh data-data yang dapat memperkuat teknik pengumpulan data observasi, wawancara, dan kepustakaan.

## IV. DISKUSI

### 4.1 Gambaran Umum Perusahaan

PT. CMA CGM merupakan perusahaan yang bergerak pada bidang jasa transportasi dan pengapalan peti kemas dengan lingkup internasional. Perusahaan ini adalah salah satu perusahaan pengapalan petikemas terbesar di dunia yang berpusat di Marseille dengan 200 rute kapal yang menghubungkan 420 pelabuhan di 160 Negara.

Setelah Perang Dunia ke-2 berlalu, kedua perusahaan menjadi, yaitu perusahaan yang, walaupun dimiliki oleh Negara, atau biasa disebut BUMN akan tetapi dijalankan sebagai bisnis nirlaba swasta yang beroperasi dalam persaingan pasar internasional.

Pemerintah Perancis, di bawah Presiden Valéry Giscard d'Estaing dan Perdana Menteri Jacques Chirac, secara progresif menggabungkan kedua perusahaan tersebut antara tahun 1974 sampai 1977 membentuk *Compagnie Générale Maritime*, yang dimiliki oleh Negara Prancis dan masih berjalan sebagai bisnis yang kompetitif, meskipun kadang-kadang tunduk pada tekanan politik, misalnya pada pemilihan galangan kapal untuk membangun kapal baru.

Pada tahun 1998 perusahaan gabungan ini yang sekarang bernama CMA CGM membeli perusahaan asal Australia yaitu Australian National Line. Sedangkan pada tahun 2005 CMA CGM mengakuisisi perusahaan Delmas, dimana perusahaan ini adalah saingan di Negara Perancis yang berbasis di Le Havre dengan harga 600 juta Euro.

Berdasarkan hasil observasi yang dilaksanakan di kapal MV. Mount Gough, peneliti memperoleh sejumlah data-data yang berhubungan dengan topik permasalahan yaitu penanganan muatan *Break Bulk* di kapal MV. Mount Gough.

Adapun data tersebut sebagai berikut :

4.1.1 Data Kapal MV. Mount Gough.

*Vessel Name* : MOUNT GOUGH.  
*Vessel Type* : Container  
*Place / Year of Built* : Hongkong / 2016  
*Call Sign* : VRPY3  
*IMO No.* : 9760603  
*Dimension* : 169,99 M / 28,1 M  
*GRT & DWT* : 18,870 T / 7,951 T  
*Main Engine* : Man - B&W, Hudong Heavy Machinery ( 1 x 6560 MECB, 2 Stroke, Single Acting, In - Line ( Vertikal ) 6 Cy. 600 x 2400.  
*Speed ( Max )* : 18,4 Kn

4.2 Analisis Masalah

4.2.1. Sejauh mana penanganan muatan break bulk.

Penanganan muatan break bulk saat ini sudah sesuai prosedur, akan tetapi untuk mampu menjawab tantangan pasar internasional maka sebagai salah satu terminal petikemas terbesar di Indonesia, yang bergerak didalam bidang ekspor import, Terminal Petikemas Surabaya sudah seharusnya meningkatkan penanganan bongkar muat improvisasi muatan seperti muatan break bulk dimana dalam penanganannya membutuhkan perhatian khusus daripada muatan kontainer pada umumnya, maka dari itu dibutuhkan seorang ship and yard planner yang berpengalaman dalam pengaturan muatan di kapal serta operator crane yang handal dalam melaksanakan tugasnya untuk menghindari kecelakaan kerja yang mungkin terjadi dalam proses bongkar muat pada muatan break bulk serta demi tercapainya proses bongkar muat yang efektif dan efisien.

4.2.2. Kendala yang menghambat penanganan muatan break bulk.

Proses kegiatan bongkar muat pada muatan break bulk harus dilakukan dengan prosedur yang benar, supaya muatan break bulk yang akan dimuat pada sebuah kapal tidak akan mengalami masalah sehingga tidak akan mempengaruhi waktu dan biaya dalam proses pemuatan maupun pembongkaran. Dalam pembongkaran muatan break bulk seharusnya planner menggunakan stowage plan yang telah di buat oleh ship and yard planner sebagai acuan dalam proses pembongkaran muatan. Berdasarkan dari hasil pengamatan awal peneliti terdapat faktor yang menyebabkan terjadinya masalah pada saat proses pembongkaran muatan break bulk di atas kapal maupun di pelabuhan adalah sebagai berikut:

- 4.2.2.1. Lambatnya penanganan muatan break bulk di Terminal Petikemas Surabaya.
- 4.2.2.2. Kurangnya operator crane yang berkompeten dalam penanganan muatan break bulk.
- 4.2.2.3. Dimensi muatan dan berat barang yang memiliki beban lebih dari kontainer pada umumnya.
- 4.2.2.4. Kurangnya ketepatan waktu consignee (pemilik barang) dalam pengaturan truk lowbed masuk kedalam dermaga.

Beberapa hal diatas menurut peneliti pada saat melakukan observasi dilapangan sangat berpengaruh terhadap proses pembongkaran muatan break bulk, karena dari faktor - faktor diatas lebih menitik beratkan pada human error atau kesalahan pada operator, kurangnya pengawasan pada proses pembongkaran, serta kurangnya ketepatan waktu dari pemilik barang dalam pengaturan trucking tersebut.

4.2.3. Upaya yang dilakukan agar proses penanganan muatan break bulk menjadi lebih baik.

Upaya yang seharusnya dilakukan oleh Terminal Petikemas Surabaya dalam memperlancar penanganan muatan break bulk yaitu dengan upaya menangani hambatan yang terjadi dalam proses penanganan muatan tersebut menjadi lebih lancar dan waktu dalam pelaksanaan bongkar muat menjadi lebih efektif. Adapun upaya untuk memperlancar proses operasional bongkar muat muatan break bulk adalah sebagai berikut;

- 4.2.3.1. Melakukan sosialisasi mandiri dalam penanganan muatan break bulk.
- 4.2.3.2. Menambah operator crane ahli di bidang penanganan muatan break bulk.
- 4.2.3.3. Melakukan pengawasan pada saat proses pemuatan maupun pembongkaran muatan break bulk.
- 4.2.3.4. Menggunakan jasa one stop service pada shipping line oleh consignee.
- 4.2.3.5. Memperbaiki fasilitas pelabuhan dalam penanganan bongkar muat uncontainerized.

Dengan melakukan tindakan - tindakan tersebut kegiatan bongkar muat muatan break bulk akan menjadi lebih lancar dan terorganisir dengan baik.

4.3. Pembahasan Masalah

4.3.1. Penanganan muatan Break Bulk pada Terminal Petikemas Surabaya.

Kegiatan pembongkaran muatan Break Bulk yang dilakukan oleh Terminal Petikemas Surabaya sudah sesuai prosedur yang ada dengan

cara konvensional dengan tambahan alat bantu berupa sling belt dan bantuan TKBM sehingga pelaksanaan pembongkaran dapat terlaksana dengan aman.

Adapun prosedur pelaksanaan pembongkaran muatan break bulk pada Terminal Petikemas Surabaya.

- 4.3.1.1. Melepaskan semua tali lashing yang mengikat pada muatan.
  - 4.3.1.2. Memasang sling belt pada container crane dermaga
  - 4.3.1.3. Memasangkan sling belt dengan cara melilitkan pada muatan break bulk.
  - 4.3.1.4. Membongkar muatan ke darat dan menempatkan pada truck lowbed.
  - 4.3.1.5. Memasang tali lashing pada muatan break bulk.
  - 4.3.1.6. Pengecekan kondisi muatan dan penyesuaian penempatan muatan dalam kondisi on chasis.
- 4.3.2. Dampak dari kendala yang menghambat penanganan muatan break bulk.

Dalam hal ini peneliti menjelaskan tentang dampak yang terjadi pada saat terjadinya kendala yang menghambat penanganan muatan break bulk, seperti yang telah dijelaskan dalam analisa masalah dan dalam pembahasan masalah ini akan dijelaskan secara lebih rinci. Dampak dari kendala yang menghambat penanganan muatan break bulk adalah sebagai berikut:

- 4.3.2.1. Waktu pelaksanaan bongkar muat akan lebih lama dan mengakibatkan terjadinya extra time. Lambatnya penanganan muatan break bulk mengakibatkan timbulnya tambahan waktu sandar, dikarenakan pada saat penanganan muatan break bulk proses bongkar muat pada suatu kapal harus terhenti untuk dimuat ke atas kapal. Pada saat pembongkaran muatan break bulk kapal MV. CMA CGM dengan peneliti mengalami kemunduran waktu yang cukup lama dari perjanjian awal yaitu maksimal 2 jam setelah kapal sandar, surveyor dan trucking harus sudah stand by di dermaga untuk melaksanakan proses pembongkaran muatan break bulk.

**6.0 GENERAL INFORMATION**

**May 22, 2019**

- At 13:00 hour LT : Surveyor on location Terminal Petikemas Surabaya
- At 19:10 hour LT : Truck Lowbet arrival at TPS Terminal
- At 19:10 hour LT : Multi-axel inspection
- At 19:30 hour LT : Completed Inspection
- At 19:30 hour LT : Surveyor on Board at MV. MOUNT GOUGH
- At 19:30-20:00 hour LT : Key meeting
- At 20:00 hour LT : Start Preshipment
- At 20:20 hour LT : Completed Preshipment

Gambar 4.2 Informasi Waktu Proses Pembongkaran.

- 4.3.2.2. Menimbulkan biaya tambahan (extra cost)

Karena dalam penanganannya mengharuskan terhentinya semua kegiatan bongkar muat dalam hal ini mengakibatkan timbulnya biaya tambahan (extra cost) yang

menyebabkan adanya kerugian yaitu bertambahnya nota penjualan jasa kepelabuhan, berdasarkan hasil observasi di lapangan nota penjualan jasa kepelabuhan pada umumnya akan di bebaskan kepada local agent sebagai wakil dari pihak kapal pada suatu pelabuhan yang mana nota tersebut nantinya akan di tagihkan kepada shipping line yang nantinya akan diteruskan kepada liner sebagai pemilik muatan.

Menurut Ibu Enda ( Ops. Manager ) "Seluruh nota penjualan jasa kepelabuhanan akan di bebaskan kepada local agent dan kemudian di tagihkan ke shipping line sebagai pemilik muatan. Jadi pihak pelayaran atau agen akan melaporkan ke terminal bahwa telah terjadi extra time dan selanjutnya pihak agen juga melaporkan ke shipping line dan kemudian ditindak lanjuti oleh central planner yang berada pusat. Kemudian di analisa dimana letak kesalahan yang nantinya dapat di lakukan adanya claim muatan kepada pemilik muatan atas terjadinya kerugian yang di sebabkan dari penanganan muatan break bulk". (Transkrip wawancara terlampir di lembar lampiran).

Table 4.1 Biaya Bongkar Muat Uncontainerized.

NO	URAIAN	CRANE DERMAGA		
		20'	40'	45'
1	UNCONTAINERIZED			
	a. B.M	394.63	547.35	383.35
	b. SHIFTING			
	TANPA LANDING	394.63	547.35	383.35
	DENGAN LANDING	587.33	813.85	569.90
	c. TRANSHIPMENT	236.78	329.03	233.44
2	BUKA / TUTUP PALKAS	64.58 per Palka		
3	RUBAH STATUS			
	DRY	72.78	109.68	137.35
	IMDG Code Class 1 & 7	145.55	220.38	275.73
	OH, OL, OW	89.18	133.25	167.08
4	ALL SET / GEAR BOX	68.88	101.48	127.10
5	MOORING / UNMOORING	Rp. 250.000 per Kapal		

Dalam kegiatan pembongkaran muatan break bulk pada kapal MV. Terminal Petikemas Surabaya, dari pihak PT. Pada kenyataan dilapangan waktu dilaksanakannya proses bongkar muat, terjadi permasalahan yang mengakibatkan adanya kemunduran proses pembongkaran muatan dikarenakan adanya keterlambatan truck lowbed masuk kedalam dermaga sehingga mengakibatkan adanya extra cost yang di berikan kepada PT.CMA CGM menjadi sebesar 3.413,26 USD

Dengan rincian tarif sebagai berikut :

4 x 40 FR : 4 x 547.35 = 2.189,4 USD  
 Buka Palka : 64.58 = 64,58 USD  
 Tutup Palka : 64.58 = 64,58 USD

Denda 2 jam :  $2 \times 547.35 = 1.094,7$   
USD

NB : denda dihitung  $2 \times$  Shifting  
(Tanpa Landing)

Total = 3.413,26 USD

- 4.3.2.3. Dapat menyebabkan kecelakaan kerja jika tidak hati-hati dalam penanganan muatan break bulk.

Dikarenakan dimensi muatan dan berat dari muatan tersebut dapat mengakibatkan crane tidak berfungsi dengan semestinya sehingga dapat menyebabkan kecelakaan kerja di lingkungan dermaga Terminal Petikemas, maka dalam hal ini di butuhkan tenaga crane ahli dalam melakukan penanganan pembongkaran maupun pemuatan pada muatan break bulk tersebut.

- 4.3.2.4. Kurangnya ketepatan waktu consignee (pemilik barang) dalam pengaturan truk low bed.

Karena dalam pelaksanaan pembongkaran muatan break bulk menuntut untuk diberhentiannya kegiatan bongkar muat disekitar daerah pembongkaran muatan tersebut, maka ketepatan waktu tiba truk low bed sangat di butuhkan, agar tidak menyebabkan kemunduran waktu pembongkaran muatan. Dalam proses pembongkaran muatan break bulk pada kapal MV. Mount Gough seharusnya truck lowbed tiba 1 jam sebelum kapal sandar. Kapal MV. Mount Gough tercatat sandar pada pukul 13:10 akan tetapi pada saat proses pelaksanaannya kedatangan truck lowbed terlambat dalam masuk ke dalam dermaga dan mengakibatkan mundur selama 5 jam.

- 4.3.3. Upaya yang dilakukan agar proses penanganan muatan break bulk menjadi lebih lancar.

- 4.3.3.1. Melakukan sosialisasi mandiri dalam penanganan muatan break bulk.

Hal ini merupakan usaha dari dalam organisasi yang seharusnya dilakukan untuk meningkatkan kinerja dan kemampuan dari tenaga bongkar muat itu sendiri. Secara khusus «sosialisasi mandiri» mengajarkan kepada tenaga ahli bongkar muat tentang bagaimana melakukan atau melatih ketrampilan yang dibutuhkan sekarang ini, dalam penanganan perkembangan inovasi muatan seperti muatan break bulk.

Tujuan utama dilakukannya sosialisasi mandiri, adalah sebagai berikut;

- 4.3.3.1.1. Untuk meningkatkan ketrampilan tenaga ahli bongkar muat sesuai dengan perubahan teknologi dan inovasi muatan.  
4.3.3.1.2. Untuk meningkatkan kompetensi bagi pegawai baru agar menjadi kompeten.

- 4.3.3.1.3. Mengurangi frekuensi kecelakaan kerja.

- 4.3.3.1.4. Meningkatkan kuantitas dan kualitas produktivitas bongkar muat muatan.

- 4.3.3.1.5. Untuk membantu menyelesaikan masalah operasional dalam proses bongkar muat yang terjadi di lapangan.

- 4.3.3.1.6. Memenuhi kebutuhan sumber daya manusia yang kompeten dalam bidangnya di lingkungan Terminal Peti Kemas.

- 4.3.3.2. Menambah operator crane ahli di bidang handling (penanganan) muatan break bulk.

- 4.3.3.3. Melakukan pengawasan saat proses bongkar muat.

- 4.3.3.4. Menggunakan jasa one stop service pada shipping line oleh consignee.

- 4.3.3.5. Memperbaiki fasilitas pelabuhan dalam penanganan bongkar muat uncontainerized.

## V. PENUTUP

### 5.1. Simpulan

Berdasarkan pembahasan yang telah dikemukakan dalam bab-bab sebelumnya, dalam bab ini peneliti akan mengambil kesimpulan berdasarkan dalam pembahasan diatas sebagai berikut:pada penggunaan crane grab antara lain:

- 5.1.1. Sejauh mana penanganan muatan break bulk.

Penanganan muatan break bulk saat ini sudah sesuai prosedur, akan tetapi untuk mampu menjawab akan kebutuhan pasar internasional dalam penanganan bongkar muat improvisasi muatan seperti muatan break bulk yang belum memenuhi target, maka sebagai salah satu terminal petikemas terbesar di Indonesia yang bergerak didalam bidang ekspor import. Penanganan bongkar muat inovasi muatan seperti muatan break bulk sudah seharusnya mendapatkan perhatian serius dalam proses bongkar muatnya.

- 5.1.2. Kendala yang menghambat penanganan muatan break bulk.

Faktor yang menyebabkan terjadinya masalah atau kecelakaan pada saat kegiatan pemuatan muatan break bulk di atas kapal adalah sebagai berikut:

- 5.1.2.1. Lambatnya penanganan muatan *break bulk* di Terminal Petikemas Surabaya.

- 5.1.2.2. Kurangnya kemampuan atau keterampilan operator crane di bidang penanganan muatan break bulk.

- 5.1.2.3. Dimensi muatan dan berat barang yang berlebihan dari kontainer pada umumnya.

- 5.1.2.4. Kurangnya ketepatan waktu consignee (pemilik barang) dalam pengaturan truk.

- 5.1.3. Upaya yang dilakukan agar proses penanganan muatan break bulk menjadi lebih lancar

Upaya yang dilakukan untuk memperlancar penanganan muatan break bulk yaitu sebagai berikut:

- 5.1.3.1. Melakukan sosialisasi mandiri dalam penanganan muatan break bulk.
- 5.1.3.2. Menambah operator crane ahli di bidang penanganan muatan break bulk.
- 5.1.3.3. Melakukan pengawasan pada saat proses pemuatan maupun pembongkaran muatan break bulk.
- 5.1.3.4. Menggunakan jasa one stop service pada shipping line oleh consignee.
- 5.1.3.5. Memperbaiki fasilitas pelabuhan dalam penanganan bongkar muat uncontainerized.

## 5.2. Saran

Setelah menyimpulkan permasalahan yang terjadi, peneliti menyarankan yang sekiranya dapat bermanfaat dan dapat meningkatkan kinerja operasional di PT. Terminal Petikemas Surabaya (TPS). Adapun saran-saran dari peneliti adalah sebagai berikut:

- 5.2.1. Sebelum melakukan proses pemuatan break bulk, pihak ship and yard planner sebaiknya melakukan pengecekan terhadap muatan dan kesiapan alat pengangkutnya, misal : crane harus sesuai dengan daya angkut barang, tali angkat harus kuat dan dalam kondisi yang baik.
- 5.2.2. Dikarenakan lamanya proses penanganan muatan break bulk, maka dibutuhkan adanya terobosan baru, yaitu dengan melakukan sosialisasi kepada petugas operator dan diklat mandiri tentang penanganan muatan break bulk yang di harapkan dapat meningkatkan kinerja dan kemampuan pihak operator.
- 5.2.3. Pihak Terminal sebaiknya selalu mengadakan pengarahan terhadap seluruh petugas pengawas bongkar muat sebelum melaksanakan kegiatan, agar pada saat proses bongkar muat seluruh petugas pengawas agar melakukan pengawasan pekerjaan sesuai dengan tugas dan bidangnya secara baik dan benar guna menciptakan pelaksanaan bongkar muat yang optimal.

- [5] Dwi Prastowo dan Rifka Julianti, 2005, Analisis Laporan Keuangan. Konsep dan Aplikasi. Edisi Kedua, UPP AMP YKPN, Yogyakarta.

- [6] Harahap, Sofyan Safri, 2004, Analisis Kritis atas Laporan Keuangan, Raja Grafindo Persada, Jakarta.

- [7] Herry Gianto Drs., M.Sc., Arso Martopo, Capt., 1990, Pengoperasian Pelabuhan Laut, BPLP Semarang, Semarang.

- [8] IMO, 2013 : 17, Membawa dan mengamankan container di geladak.

- [9] Istopo, Capt, 1999, Kapal dan Muatannya Edisi-II, Koperasi Karyawan BP3IP, BP3IP Jakarta, Jakarta.

- [10] Komaruddin., 2001, Ensiklopedia Manajemen, Edisi ke 5, Bumi Aksara, Jakarta.

- [11] Saebani, Beni Ahmad. 2008, Metode Penelitian., CV Pustaka Setia. Bandung

- [12] Sudjatmiko, 1995, Pengertian Muatan, Penerbit Gramedia, Jakarta.

- [13] Subandi, 2013, Manajemen Peti Kemas, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.

- [14] Sugiyono, 2009, Metode Penelitian Kuantitatif , Kualitatif dan R&D, Alfabeta, Bandung, Bandung.

- [15] Sugiyono, 2010, Metode Penelitian Kuantitatif , Kualitatif dan R&D, Alfabeta, Bandung, Bandung.

## DAFTAR PUSTAKA

- [1] A.H. Tumbel, 1991, Petikemas dan penanganannya, Jakarta
- [2] Capt. Fakhurrozi, 2017 : 5, Penanganan, Pengaturan dan Pengamanan Muatan, AKPELNI Semarang, Semarang.
- [3] D.A. Lasse. 2014, Manajemen Kepelabuhanan, RajaGrafindo Persada, Jakarta.
- [4] Departemen Pendidikan Nasional, 2014, Kamus Besar Bahasa Indonesia Cetakan ke delapan Belas Edisi IV, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.