

**FAKTOR-FAKTOR KENDALA DALAM PROSES  
PEMBONGKARAN MUATAN CURAH KERING OLEH  
PT. PELABUHAN INDONESIA III (Persero)  
CABANG TANJUNG PERAK SURABAYA  
DI TERMINAL JAMRUD**

**SKRIPSI**

**SEBAGAI SALAH SATU SYARAT UNTUK MEMPEROLEH GELAR  
SARJANA ADMINISTRASI BISNIS PRODI ADMINISTRASI BISNIS  
SEKOLAH TINGGI ILMU ADMINISTRASI DAN MANAJEMEN  
KEPELABUHAN BARUNAWATI SURABAYA**



**DISUSUN OLEH :**

**Nama : Hermawan Ari Wicaksono  
NPM : 171031489  
Program Studi : Administrasi Bisnis  
Pembimbing : Dr. Bambang Suryantoro, SE, M.Si**

**STIA DAN MANAJEMEN KEPELABUHAN BARUNAWATI  
SURABAYA  
2019**

## LEMBAR PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Hermawan Ari Wicaksono  
NPM : 171031489  
Program Studi : Administrasi Bisnis  
Judul Skripsi : Faktor-Faktor Kendala Dalam Proses Pembongkaran Muatan Curah Kering Oleh PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya Di Terminal Jamrud

Dengan ini menyatakan bahwa hasil penulisan Skripsi yang telah saya buat ini merupakan hasil karya sendiri dan benar keasliannya. Apabila ternyata di kemudian hari penulisan Skripsi ini merupakan hasil plagiat atau penjiplakan terhadap karya orang lain, maka saya bersedia mempertanggungjawabkan sekaligus bersedia menerima sanksi berdasarkan aturan tata tertib di STIA Dan Manajemen Kepelabuhan Barunawati Surabaya.

Demikian pernyataan ini saya buat dalam keadaan sadar dan tidak dipaksakan.

Penulis,

( Hermawan Ari W )

**SKRIPSI**

**FAKTOR-FAKTOR KENDALA DALAM PROSES  
PEMBONGKARAN MUATAN CURAH KERING OLEH  
PT. PELABUHAN INDONESIA III (Persero)  
CABANG TANJUNG PERAK SURABAYA  
DI TERMINAL JAMRUD**

**DIAJUKAN OLEH :**

**NAMA : HERMAWAN ARI WICAKSONO**

**NIM : 171031489**

**TELAH DISETUJUI DAN DITERIMA DENGAN BAIK OLEH :**

Mengetahui, Tanggal: .....

Pembimbing, Tanggal: .....

Ketua Program Studi

SOEDARMANTO,S.E,M.M

Dr. BAMBANG SURYANTORO,S.E, M.Si

Mengetahui, Tanggal: .....

**KETUA**

**STIA dan Manajemen Kepelabuhan**

NUGROHO DWI PRIYOHADI, S.Psi., M.Sc

# LEMBAR PENGESAHAN

## SKRIPSI

### FAKTOR-FAKTOR KENDALA DALAM PROSES PEMBONGKARAN MUATAN CURAH KERING OLEH PT. PELABUHAN INDONESIA III (Persero) CABANG TANJUNG PERAK SURABAYA DI TERMINAL JAMRUD

DISUSUN OLEH :

**NAMA : HERMAWAN ARI WICAKSONO**

**NIM : 171031489**

Telah Dipresentasikan di depan Dewan Penguji dan dinyatakan LULUS

Pada tanggal : 12 Agustus 2019

DEWAN PENGUJI

KETUA : Dr. CHOIRUL ANAM, S.E, M.Si (.....)

SEKRETARIS : SOEDARMANTO, S.E, M.M (.....)

ANGGOTA : Dr. BAMBANG SURYANTORO, S.E, M.Si (.....)

Mengetahui,

KETUA

STIA dan Manajemen Kepelabuhan

NUGROHO DWI PRIYOHADI, S.Psi., M.Sc

## ABSTRAKSI

Hermawan Ari Wicaksono . 171031489

**Faktor-Faktor Kendala Dalam Proses Pembongkaran Muatan Curah Kering Oleh PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya Di Terminal Jamrud**

Skripsi . Program Studi Administrasi Bisnis . 2019

Kata kunci : Pelabuhan, Pembongkaran, Muatan curah kering

PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) adalah salah satu perusahaan BUMN (Badan Usaha Milik Negara) yang bergerak dalam bidang jasa kepelabuhanan. Perusahaan ini terdiri dari 18 cabang pelabuhan dan salah satunya adalah cabang Tanjung Perak Surabaya. Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya sendiri sebagai salah satu pelabuhan terbesar di Indonesia memiliki nilai strategis dan mempunyai potensi sebagai pelabuhan pengumpul sumber daya alam yang berasal dari daerah belakang/*hinterland* yang cukup besar dan terus berkembang. Oleh karena itu peran Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya menjadi cukup penting bagi kegiatan perdagangan Internasional (ekspor-impor), mendorong perdagangan dalam negeri maupun upaya pengembangan wilayah dan pertumbuhan ekonomi di Provinsi Jawa Timur khususnya, serta kawasan timur Indonesia pada umumnya.

Salah satu kegiatan atau fasilitas PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) cabang Tanjung Perak Surabaya adalah kegiatan bongkar muat curah kering di Terminal Jamrud. Kegiatan bongkar muat sendiri berarti kegiatan perpindahan barang dari moda transportasi laut ke moda transportasi darat atau sebaliknya, kegiatan bongkar muat terdiri dari *Stevedoring* (bongkar muat dari dan ke kapal). *Cargodoring* (operasi pemindahan barang dari dermaga). *Receiving* (menerima barang dari kendaraan di depan pintu gudang/lapangan penumpukan sampai barang tersusun di gudang/lapangan penumpukan). *Delivery* (menyerahkan barang dari penumpukan di gudang/lapangan sampai tersusun di atas kendaraan pengangkut). Pembongkaran muatan curah kering yang dilakukan di Terminal Jamrud adalah pembongkaran secara *truck losing*. Muatan curah kering merupakan muatan yang terdiri dari suatu kumpulan butiran kering yang tidak dikemas yang dikapalkan sekaligus dalam jumlah besar.

Dengan mempersiapkan dengan baik semua kegiatan bongkar muat dari perencanaan sampai operasional , maka kegiatan pembongkaran muatan curah kering di Terminal Jamrud akan terlaksana dengan baik. Adapun kendala yang terjadi saat kegiatan bisa diatasi sesuai sistem dan prosedur yang telah ditetapkan oleh PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) cabang Tanjung Perak Surabaya.

## KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Allah SWT atas segala rahmat dan hidayahNya sehingga penulis diberi kesempatan untuk menyelesaikan Skripsi ini dengan baik sehingga dapat menyelesaikan Sarjana Program Studi Administrasi Bisnis di STIA Dan Manajemen Kepelabuhan Barunawati Surabaya.

Pentingnya peranan PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya yang sangat besar dalam perekonomian daerah maupun nasional dan juga proses bongkar muat, maka penulis tertarik untuk mengambil judul “FAKTOR-FAKTOR KENDALA DALAM PROSES PEMBONGKARAN MUATAN CURAH KERING OLEH PT. PELABUHAN INDONESIA III (Persero) CABANG TANJUNG PERAK SURABAYA DI TERMINAL JAMRUD”.

Penulis yakin penyusunan Skripsi ini tidak mungkin terselesaikan dengan baik tanpa adanya bimbingan, nasehat, dorongan serta bantuan dari berbagai pihak. Dalam kesempatan yang baik ini, penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih kepada :

1. Bapak, Ibu, dan kakak tercinta, terima kasih atas doa, dorongan dan motivasinya baik moril maupun material.
2. Bapak Nugroho Dwi P., S.Psi., M.SC selaku Ketua STIA Dan Manajemen Kepelabuhan Barunawati Surabaya, beserta seluruh staff dan dosen yang telah memberikan ilmunya yang sangat bermanfaat bagi penulis.
3. Bapak Dr. Bambang Suryantoro, SE, M.Si selaku Dosen Pembimbing I dan Bapak Drs. Mudayat Haqi., M.BA., M.M selaku Dosen Pembimbing II yang telah sabar memberikan bimbingan dan bantuannya kepada penulis untuk menyelesaikan skripsi ini.
4. Bapak Respati Budi Kristyantoro, A.md selaku Supervisor Operasional Bongkar Muat Terminal Jamrud dan selaku pembimbing saat melakukan penelitian serta semua pejabat struktural dan staff PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya divisi Terminal Jamrud.

5. Rekan seperjuangan mahasiswa transfer dan regular yang selalu setia memberikan motivasi dan semangat kepada penulis.
6. Pihak-pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang telah membantu terselesaikannya penyusunan skripsi.

Penulis menyadari masih banyak kekurangan dalam skripsi ini, untuk itu penulis mengharapkan segala partisipasi semua pihak untuk memberikan masukan dan kritik yang membangun, serta saran demi sempurnanya skripsi ini.

Semoga Allah SWT membalas semua kebaikan yang telah diberikan oleh semua pihak kepada penulis. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi kita semua dan penulis pada khususnya.

Surabaya, Juli 2019

Penulis

(Hermawan Ari W)



## DAFTAR ISI

	Halaman
Judul .....	i
Halaman Pernyataan.....	ii
Halaman Pengesahan .....	iii
Abstraksi .....	v
Kata Pengantar .....	vi
Daftar Isi .....	viii
Daftar Tabel .....	x
Daftar Gambar .....	xi
Daftar Lampiran .....	xii
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
1.1. Latar Belakang Masalah .....	1
1.2. Rumusan Masalah .....	3
1.3. Tujuan Penelitian .....	3
1.4. Manfaat Penelitian .....	4
1.5. Sistematika Penulisan .....	4
<b>BAB II LANDASAN TEORI</b> .....	<b>6</b>
2.1 Pengertian dan Fungsi Pelabuhan .....	6
2.2 Konsep Bongkar Muat .....	10
2.3 Pelaksana Bongkar Muat .....	12
2.4 Dokumen Bongkar Muat.....	14
2.5 Alat Bongkar Muat .....	16
<b>BAB III METODE PENELITIAN</b> .....	<b>20</b>
3.1 Pendekatan dan Jenis Penelitian .....	20
3.2 Fokus Penelitian .....	22
3.3 Unit Analisis .....	22
3.4 Informan Kunci .....	23
3.5 Keabsahan Data Penelitian.....	24
3.6 Tempat dan Waktu Penelitian .....	28



3.7 Metode Penelitian .....	28
3.8 Data dan Sumber Data .....	30
3.9 Prosedur Pengumpulan Data .....	31
3.10 Analisis Data .....	32
<b>BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>35</b>
4.1 Gambaran Umum Objek Penelitian .....	35
4.2 Pembahasan .....	42
<b>BAB V KESIMPULAN DAN SARAN .....</b>	<b>47</b>
5.1. Kesimpulan .....	59
5.2. Saran .....	61
Daftar Pustaka .....	62
Lampiran .....	63



## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Jumlah TKBM dalam satu regu kerja ..... 13



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 <i>Crane</i> darat.....	17
Gambar 2.2 <i>Crane</i> kapal.....	17
Gambar 2.3 <i>Excavator</i> .....	18
Gambar 2.4 <i>Wheel loader</i> .....	18
Gambar 2.5 <i>Forklift</i> .....	18
Gambar 2.6 <i>Grab</i> .....	19
Gambar 2.7 <i>Hopper</i> .....	19
Gambar 2.8 <i>Sling</i> .....	19
Gambar 2.9 Bagan struktur organisasi perusahaan.....	40
Gambar 4.1 Persiapan kegiatan pembongkaran muatan curah kering.....	53
Gambar 4.2 Pembongkaran muatan curah kering secara <i>truck losing</i> .....	53
Gambar 4.3 <i>Grab</i> mencengkeram muatan curah kering di dalam palka.....	54
Gambar 4.4 <i>Grab</i> terbuka untuk memindah muatan ke atas <i>hopper</i> .....	54

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Daftar pertanyaan wawancara
Lampiran 2	SPK (Surat Perintah Kerja)
Lampiran 3	SPKBM (Surat Pernyataan Kerja Bongkar Muat)
Lampiran 4	PKBM (Pemberitahuan Kegiatan Bongkar Muat)
Lampiran 5	PKK (Pemberitahuan Kedatangan Kapal)
Lampiran 6	PPB (Permohonan Pelayanan Barang)
Lampiran 7	EPB (Estimasi Perhitungan Biaya) Pelayanan Jasa Kapal
Lampiran 8	Bukti Pembayaran Jasa Kepelabuhanan
Lampiran 9	EPB (Estimasi Perhitungan Biaya) Pelayanan Jasa Barang
Lampiran 10	Bukti Pembayaran Jasa Barang
Lampiran 11	Manifest
Lampiran 12	Operation Plan
Lampiran 13	Permintaan TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat)
Lampiran 14	Surat Pengantar TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat)
Lampiran 15	Absensi TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat)
Lampiran 16	* <i>Daily Report</i>
Lampiran 17	<i>Outtern Report</i>
Lampiran 18	<i>Short/Over Landed</i>
Lampiran 19	<i>Statement of Facts</i>
Lampiran 20	Rekapitulasi Pemakaian Alat
Lampiran 21	<i>Damage Report</i>
Lampiran 22	LKBM (Laporan Kegiatan Bongkar Muat)

# BAB I PENDAHULUAN

## 1.1 Latar Belakang

Pelabuhan merupakan terminal bagi angkutan laut yang mempunyai fungsi utama untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, bongkar muat barang dan hewan. Selain itu juga merupakan daerah lingkungan kerja kegiatan ekonomi. Lebih luas lagi fungsi pelabuhan adalah sebagai *Interface, link, Gateway* dan *Industrial entity*.

Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya sebagai salah satu pelabuhan terbesar di Indonesia memiliki nilai strategis dan mempunyai potensi sebagai pelabuhan pengumpul sumber daya alam yang berasal dari daerah belakang / hinterland yang cukup besar dan terus berkembang. Oleh karena itu peran Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya menjadi cukup penting bagi kegiatan perdagangan Internasional (ekspor-impor), mendorong perdagangan dalam negeri maupun upaya pengembangan wilayah dan pertumbuhan ekonomi di Provinsi Jawa Timur khususnya, serta kawasan timur Indonesia pada umumnya.

Pelabuhan Tanjung Perak terbagi atas beberapa terminal yang terdiri dari :

1. Terminal Jamrud,
2. Terminal Nilam,
3. Terminal Mirah, dan
4. Terminal Kalimas

Sesuai dengan amanah undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran dan peraturan pemerintah No. 16 Th. 2009 tentang Kepelabuhanan PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) berubah menjadi operator terminal dari sebelumnya selaku operator pelabuhan. Dan berdasarkan keputusan menteri perhubungan nomor : KP.88 tahun 2011 PT. Pelabuhan Indonesia resmi menjadi Badan Usaha Pelabuhan (BUP) dengan menyediakan kegiatan perusahaan jasa kepelabuhanan. PT. Pelabuhan Indonesia III

(Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya sebagai badan usaha pelabuhan, operator terminal telah melaksanakan kegiatan handling barang di masing-masing terminal antara lain :

1. *General Cargo*

Muatan dengan jenis dan bentuk pembungkus yang bermacam-macam : barang dalam peti, drum-drum, minyak kalengan, besi beton ikatan, gula dalam karung, dan lain-lain.

2. *Bag Cargo*

Tepung, beras, pupuk, pakan ternak, semen dll.

3. Curah Kering

Pupuk, semen, jagung, kedelai, *soy bean meal* dalam bentuk curah.

4. Curah Cair

Minyak bumi, minyak kelapa sawit, *molasses*, dll.

Seiring dengan berkembangnya produk curah kering di Indonesia dan arus barang curah kering tersebut yang datang di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya setiap tahun semakin meningkat maka PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya telah menyiapkan berbagai langkah strategis yaitu dengan melaksanakan handling barang tersebut guna meningkatkan kinerja bongkar muat sehingga dapat mengurangi waktu tunggu kapal curah kering untuk sandar di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Terminal Jamrud merupakan dermaga konvensional untuk kegiatan bongkar muat muatan curah kering internasional dan domestik serta kontainer domestik.

Melalui penjelasan di atas, maka penulis ingin membahas tentang faktor-faktor kendala dalam proses pembongkaran muatan curah kering yang dilaksanakan oleh PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya. Dalam penelitian ini penulis menggunakan pendekatan kualitatif dengan analisa dokumen dan wawancara. Metode kualitatif ini digunakan karena beberapa pertimbangan. Pertama, menyesuaikan metode kualitatif lebih mudah apabila berhadapan dengan kenyataan ganda. Kedua, metode ini menyajikan secara langsung hakikat

hubungan antara pengkaji dan responden. Ketiga, metode ini lebih peka dan lebih dapat menyesuaikan diri dengan banyak penajaman pengaruh bersama terhadap pola-pola nilai yang dihadapi.

Selanjutnya penulis berharap untuk dapat mengetahui pelaksanaan pembongkaran muatan curah kering secara langsung. Setelah penulis mengetahui, diharapkan dapat menerapkan ilmu yang diperoleh selama mengikuti perkuliahan dan diterapkan di lapangan kerja. Selain itu penulis sangat memerlukan data selama melakukan penyusunan skripsi.

Berdasarkan uraian di atas maka penulis dalam Skripsi ini mengambil judul “Faktor-Faktor Kendala Dalam Proses Pembongkaran Muatan Curah Kering Oleh PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya Di Terminal Jamrud”

## **1.2 Rumusan Masalah**

1. Bagaimana proses pembongkaran muatan curah kering yang dilakukan oleh PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya di Terminal Jamrud ?
2. Dokumen administrasi apa saja yang terkait dalam proses pembongkaran muatan curah kering yang dilakukan oleh PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya di Terminal Jamrud ?
3. Faktor kendala apa saja yang timbul dalam proses pembongkaran muatan curah kering yang dilakukan oleh PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya di Terminal Jamrud ?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengetahui proses pembongkaran muatan curah kering yang dilakukan oleh PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya di Terminal Jamrud.
2. Untuk mengetahui dokumen administrasi apa saja yang terkait dalam proses pembongkaran muatan curah kering yang dilakukan oleh PT.

Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya di Terminal Jamrud.

3. Untuk mengetahui faktor-faktor kendala yang timbul dalam kegiatan pembongkaran muatan curah kering yang dilakukan oleh PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya di Terminal Jamrud.

#### **1.4 Manfaat Penelitian**

Penulisan Skripsi ini diharapkan dapat memberikan manfaat baik secara teoritis maupun praktis. Secara teoritis, penelitian ini diharapkan menjadi salah satu referensi bagi peneliti lain yang hendak melakukan penelitian dengan objek serupa dan juga untuk memenuhi salah satu syarat menyelesaikan program Sarjana Program Studi Administrasi Bisnis di STIA Dan Manajemen Kepelabuhan Barunawati Surabaya bagi penulis.

Secara praktis penulisan ini dapat memberikan sumbangan saran pada umumnya yang berhubungan dengan kegiatan bongkar muat di bidang kepelabuhanan. Penulis berharap dapat memberikan masukan sebagai bahan evaluasi dalam rangka peningkatan kinerja perusahaan.\*

#### **1.5 Sistematika Penulisan**

Untuk memahami lebih jelas laporan ini, maka materi-materi yang tertera pada Laporan Skripsi ini dikelompokkan menjadi beberapa sub bab dengan sistematika penyampaian sebagai berikut :

##### **BAB I PENDAHULUAN**

Berisi tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

##### **BAB II LANDASAN TEORI**

Bab ini berisikan teori yang berupa pengertian dan definisi yang diambil dari kutipan buku yang berkaitan dengan penyusunan laporan skripsi.

##### **BAB III METODE PENELITIAN**

Bab ini berisikan metode-metode yang digunakan dalam penelitian ini.



#### **BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN**

Bab ini menguraikan tentang hasil penelitian yang meliputi gambaran umum objek penelitian dan pembahasan.

#### **BAB V KESIMPULAN DAN SARAN**

Berisi uraian tentang pokok-pokok kesimpulan dan saran-saran yang perlu disampaikan kepada pihak-pihak yang berkepentingan dengan hasil penelitian.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

#### **LAMPIRAN**



## BAB II LANDASAN TEORI

### 2.1 Pengertian dan Fungsi Pelabuhan

Pelabuhan, berasal dari kata 'labuh' yang berarti tempat berlabuh (berhenti). Pelabuhan dapat didefinisikan berdasarkan jenisnya seperti pelabuhan alam, bebas, darat, pantai, samudera, transit, dan udara. Pelabuhan alam berarti pelabuhan yang menurut keadaannya sudah baik untuk tempat berlabuh. Sementara pelabuhan bebas adalah pelabuhan yang tidak memungut cukai barang masuk dan keluar. Selanjutnya pelabuhan darat merupakan kota (yang bukan bandar udara atau laut) tempat mengumpulkan barang ekspor dengan fasilitas tempat pengurusan / penyelesaian administrasi pengiriman. Pelabuhan pantai berarti pelabuhan yang khusus dipergunakan untuk berlabuh kapal dalam negeri yang mengadakan pelayanan interinsuler. Pada skala samudera, pelabuhan adalah tempat yang dirapati oleh kapal besar dan dilengkapi dengan gudang serta sarana lainnya. Pelabuhan transit diartikan sebagai pelabuhan tempat barang perdagangan dikumpulkan dari daerah sekelilingnya untuk kemudian diekspor bersama-sama. Selanjutnya pelabuhan udara adalah tempat di daratan yang dipersiapkan untuk penempatan, pendaratan, dan pemberangkatan pesawat terbang beserta penumpangnya (KBBI, 2010).

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. (Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008).

Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan memberikan beberapa definisi pelabuhan sebagai berikut:

1. Pelabuhan utama adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi.
2. Pelabuhan pengumpul adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi.
3. Pelabuhan pengumpan adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, merupakan pengumpan bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan dalam provinsi.
4. Pelabuhan laut adalah pelabuhan yang dapat digunakan untuk melayani kegiatan angkutan laut dan/atau angkutan penyeberangan yang terletak di laut atau di sungai.
5. Pelabuhan sungai dan danau adalah pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan sungai dan danau yang terletak di sungai dan danau.

Secara praktis, praktik penyelenggaraan atau kewenangan sektor pemerintahan dalam kegiatan kepelabuhanan secara global ditandai oleh konsep CIQ-P yaitu fungsi-fungsi *customs* (kepabeanan), *immigration* (imigrasi), *quarantine* (karantina), dan *port state control* (administrasi pelabuhan) ; yaitu sebagai berikut (Gurning, 2007: 7-9).

#### 1. Kepabeanan

Fungsi kepabeanan dilakukan oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, Departemen Keuangan yang merupakan perpanjangan

tangan kewenangan pemerintah dalam menjalankan fungsi pengawasan, pengendalian, dan penerimaan fiskal dan bea masuk barang dari dan ke Indonesia akibat aktivitas perdagangan internasional (ekspor-impor). Termasuk pengawasan dan pemeriksaan atas barang dan dokumen barang yang dilarang masuk atau secara terbatas diperbolehkan masuk ke Indonesia.

## 2. Imigrasi

Fungsi keimigrasian dilakukan untuk melakukan pengawasan penumpang dan awak kapal yang berkebangsaan asing yang masuk ke wilayah Indonesia melalui pelabuhan. Institusi yang melaksanakannya adalah Direktorat Jenderal Imigrasi, Departemen Hukum dan Hak Asasi Manusia. Kewenangannya dilakukan melalui pemeriksaan dokumen tanda kewarganegaraan dan ijin tinggal sementara, permanen, atau lainnya bagi awak kapal dan penumpang.

## 3. Karantina

Aktivitas karantina terutama adalah kegiatan pengawasan masuk keluarnya barang baik tumbuh-tumbuhan maupun hewan (karantina hewan dan tumbuhan) yang dianggap berbahaya atau langka (yang dilindungi oleh negara). Tidak diperkenankan barang akan masuk ke atau dari wilayah luar pelabuhan. Fungsi ini dilakukan oleh Departemen Pertanian.

## 4. Otoritas Pelabuhan

Merupakan institusi di bawah Direktur Jenderal Perhubungan Laut dan merupakan perpanjangan kewenangan pemerintah yang melakukan tugas Port State Control dari Negara bendera kapal Indonesia. Menurut UU No 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran, Otoritas Pelabuhan merupakan institusi yang memiliki kewenangan atas pelaksanaan regulasi untuk menjamin dijalankannya aturan teknis keselamatan, ketertiban dan keamanan kapal bagi kapal, awak kapal, barang, penumpang di wilayah

pelabuhan demi kelancaran arus perdagangan lewat laut. Untuk kapal, institusi ini berwenang memeriksa kelaiklautan kapal atas segala persyaratan teknis yang bersifat statutory dari regulasi-regulasi yang telah ditetapkan secara internasional (oleh IMO, *Internasional Maritime Organization*) dan nasional.

Sementara fungsi perusahaan diatur pada Pasal 90 UU Nomor 17 Tahun 2008 yang menyatakan bahwa :

1. Kegiatan perusahaan di pelabuhan terdiri atas penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan dan jasa terkait dengan kepelabuhanan.
2. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang.
3. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang sebagaimana dimaksud pasal (2) terdiri atas:
  - a. Penyedia dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk bertambat.
  - b. Penyedia dan/atau pelayanan pengisian bahan bakar dan \* pelayanan air bersih.
  - c. Penyedia dan/atau pelayanan fasilitas naik turun penumpang dan/atau kendaraan.
  - d. Penyedia dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dan peti kemas.
  - e. Penyedia dan/atau pelayanan jasa gudang dan tempat penimbunan barang, alat bongkar muat, serta peralatan pelabuhan.
  - f. Penyedia dan/atau pelayanan jasa terminal peti kemas, curah cair, curah kering, dan Ro-Ro.
  - g. Penyedia dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang.
  - h. Penyedia dan/atau pelayanan jasa distribusi dan konsolidasi barang.
  - i. Penyedia dan/atau pelayanan jasa penundaan kapal.

4. Kegiatan jasa terkait dengan kepelabuhanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi kegiatan yang menunjang kelancaran operasi dan memberikan nilai tambah bagi pelabuhan.

Sebagaimana fungsi utama pelabuhan pada penjelasan sebelumnya, fungsi tersebut ditunjukkan dengan peran yang dimilikinya oleh pelabuhan yaitu :

1. Simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya.
2. Pintu gerbang kegiatan perekonomian.
3. Tempat kegiatan alih moda.
4. Penunjang kegiatan industry dan/atau perdagangan.
5. Tempat distribusi, produksi, dan konsolidasi muatan atau barang.
6. Mewujudkan wawasan Nusantara dan kedaulatan Negara

(UU RI, 2008)

## 2.2 Konsep Bongkar Muat

Bongkar muat adalah kegiatan perpindahan barang dari moda transportasi laut ke moda transportasi darat atau sebaliknya, kegiatan bongkar muat terdiri dari (Shipping, 2003 : 22-23) :

1. *Ship Operation / Stevedoring* (bongkar muat dari dan ke kapal)

Adalah kegiatan pembongkaran barang dari deck kapal, palka kapal ke dermaga, tongkang, truck, kereta api di sisi lambung kapal, atau sebaliknya.

2. *Quay Transfer Operation / Cargodoring* (operasi pemindahan barang dari dermaga)

Adalah kegiatan melepaskan atau mengeluarkan barang dari sling (ex. Tackle) di dermaga sisi lambung kapal, mengangkut dari dermaga dan menyusun di gudang / lapangan penumpukan lini I atau sebaliknya.

3. *Receipt / Delivery Operation* (operasi penyerahan dan penerimaan)

*Receiving* : adalah kegiatan menerima barang dari kendaraan di depan pintu gudang / lapangan penumpukan

sampai barang tersusun di gudang / lapangan penumpukan.

*Delivery* : adalah kegiatan menyerahkan barang dari penumpukan di gudang / lapangan sampai tersusun di atas kendaraan pengangkut.

Beberapa syarat yang memungkinkan pelaksanaan operasi bongkar muat dapat dikatakan baik, antara lain :

1. Perencanaan (*planning*) yang mantap
2. Tenaga kerja yang terampil (*skill worker*)
3. Peralatan yang memadai (*correct equipment*)
4. Pemberian arahan dan petunjuk yang berkelanjutan (*supervising*)
5. Pelaksanaan (*operation*) yang baik
6. Pengawasan (*control*) pelaksanaan yang ketat

Secara garis besar pelaksanaan operasi bongkar muat dapat dibagi menjadi dua system yaitu :

1. Secara langsung

Operasi bongkar muat secara langsung adalah sistem bongkar barang dari kapal ke angkutan darat (*truck*), kereta (*rail*), dan tongkang (*barge*) di samping lambung kapal atau muat dari truck, kereta, tongkang di samping lambung kapal ke palka kapal.

2. Secara tidak langsung

Barang sebelum dimuat ditumpuk di gudang lini 1 / lapangan penumpukan disusun sedemikian rupa sesuai jenis, berat, sifat barang, tujuan, nama kapal/pengangkut. Setelah barang dipersiapkan ditumpuk di gudang lini 1 / lapangan penumpukan baru diangkut/dipindahkan ke dermaga dan untuk selanjutnya dimuat di atas palka kapal.

Untuk barang bongkaran, sebelum dibongkar dipersiapkan space gudang / lapangan penumpukan sesuai dengan jenis dan sifat barang yang akan dibongkar. Barang dibongkar dari kapal ke dermaga kemudian diangkut/dipindahkan ke gudang lini 1/lapangan penumpukan dan

distapel/ditumpuk sedemikian rupa untuk selanjutnya menunggu proses pengeluaran/penyerahan barang.

Maksud penyedia fasilitas penumpukan barang di pelabuhan adalah untuk :

1. Menunjang kelancaran kegiatan bongkar muat dari ke kapal.
2. Pemeriksaan barang ekspor/impur oleh bea dan cukai.
3. Seleksi terhadap barang rusak, ukuran tidak cocok dengan dokumen dan lain-lain.

### 2.3 Pelaksana Bongkar Muat

1. Tenaga Kerja Bongkar Muat
    - a. Gilir kerja (*shift*) adalah jam kerja selama delapan jam termasuk jam istirahat satu jam, kecuali hari Jumat, siang istirahat dua jam, untuk kegiatan bongkar muat dengan penggantian tenaga kerja bongkar muat pada setiap gilir kerja.
    - b. Gang Tenaga Kerja Bongkar Muat adalah jumlah TKBM dalam satu regu kerja.
      - ↳ Sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 25 tahun 2002 tanggal 9 April 2002 tentang “Pedoman Dasar Perhitungan Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal di Pelabuhan”, jumlah satu regu kerja ditentukan Sebagai berikut :
- (Halaman selanjutnya)



TABEL 1.2  
JUMLAH TKBM DALAM SATU REGU KERJA

Jenis Bongkar Muat	Kegiatan	Kepala	Pilot	Anggota	Jumlah
Bongkar muat non-mekanis (labour intensive)	Stevedoring	1	3	8	12
	Cargodoring	1		22	23
	Receiving/delivery	1		11	12
Bongkar muat alat mekanik (semi labour intensive)	Stevedoring	1	3	8	12
	Cargodoring	1		11	12
	Receiving/delivery	1		5	6
Untuk barang palletisasi	Stevedoring	1	3	8	12
	Cargodoring	1		5	6
	Receiving/delivery	1		5	6

Sumber : Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 25 tahun 2002

## 2. Supervisi

Tenaga supervisi bongkar muat adalah tenaga pengawas bongkar muat yang disediakan oleh perusahaan bongkar muat yang terdiri dari :

### a. *Stevedoring*

- 1) *Stevedore* adalah pelaksana penyusun rencana dan pengendalian kegiatan bongkar muat.
- 2) *Chief tally clerk* adalah penyusun rencana pelaksana dan pengendali perhitungan fisik, pencatatan dan survei kondisi barang pada setiap pergerakan bongkar muat dan dokumentasi serta membuat laporan secara periodik.
- 3) *Foreman* adalah pelaksana dan pengendali kegiatan operasional bongkar muat barang dari dan ke kapal sampai ke tempat penumpukan barang dan sebaliknya serta membuat laporan periodik hasil kegiatan bongkar muat.
- 4) *Tally clerk* adalah pelaksana yang melakukan kegiatan perhitungan pencatatan jumlah, merek, dan kondisi setiap gerakan barang berdasarkan dokumen serta membuat laporan.

5) *Mistry* adalah pelaksana perbaikan kemasan barang dalam kegiatan *stevedoring, cargodoring, dan receiving/delivery*.

6) *Watchman* adalah pelaksana keamanan barang pada kegiatan *stevedoring, cargodoring, dan receiving/delivery*.

b. *Cargodoring*

1) *Quary supervisor* adalah petugas pengendali kegiatan operasional bongkar muat barang di dermaga dan mengawasi kondisi barang sampai ke tempat penimbunan atau sebaliknya.

2) *Tally clerk* adalah pelaksana yang melakukan kegiatan perhitungan pencatatan jumlah, merek, dan kondisi setiap gerakan barang berdasarkan dokumen serta membuat laporan.

3) *Watchman* adalah pelaksana keamanan barang pada kegiatan *stevedoring, cargodoring, dan receiving/delivery*.

c. *Receiving/delivery*

1) *Tally clerk* adalah pelaksana yang melakukan kegiatan perhitungan pencatatan jumlah, merek, dan kondisi setiap gerakan barang berdasarkan dokumen serta membuat laporan.

2) *Mistry* adalah pelaksana perbaikan kemasan barang dalam kegiatan *stevedoring, cargodoring, dan receiving/delivery*.

3) *Watchman* adalah pelaksana keamanan barang pada kegiatan *stevedoring, cargodoring, dan receiving/delivery*.

## 2.4 Dokumen Bongkar Muat

Dalam melakukan kegiatan bongkar muat memerlukan beberapa dokumen. Secara garis besar, dokumen tersebut dipilah menjadi dua macam, yaitu dokumen pemuatan dan dokumen pembongkaran.

### 1. Dokumen Pemuatan Barang

#### a. *Bill of lading*

*Bill of lading* yang disebut juga dengan konosemen, bagi pengangkut merupakan kontrak pengangkutan sekaligus sebagai bukti tanda terima barang.

b. *Cargo List (loading list)*

adalah daftar semua barang yang dimuat dalam kapal.

c. *Tally Muat*

adalah laporan untuk semua barang yang dimuat di atas kapal dicatat dalam *tally sheet*.

d. *Mate's Receipt*

adalah tanda terima barang yang akan dimuat ke kapal.

e. *Stowage Plan*

adalah gambar tata letak dan susunan semua barang yang telah dimuat di atas kapal.

2. Dokumen Pembongkaran Barang

a. *Landing Order*

apabila terjadi perubahan bongkar muat dari suatu partai barang, agen pelayaran akan mengeluarkan *landing order*.

b. *Tally Bongkar*

pada waktu barang dibongkar diadakan pencatatan jumlah colli dan kondisinya sebagaimana terlihat dan hasilnya dicatat dalam *tally sheet* bongkar.

c. *Daily Report*

adalah laporan harian jumlah *tonnage*/kubikasi yang dibongkar muat per palka per hari.

d. *Balance Sheet*

adalah laporan harian jumlah *tonnage* yang dihasilkan per palka, jumlah tenaga kerja bongkar muat yang digunakan dan kendala-kendala yang terjadi serta sisa jumlah barang yang belum dibongkar/muat. Untuk pembongkaran disebut *Discharging Report*, sedangkan untuk muat disebut *Loading Report*.

e. *Time Sheet*

adalah laporan harian kegiatan bongkar muat, jam-jam kerja, kendala yang dihadapi, penggunaan tenaga supervise, TKBM, dan peralatan bongkar muat yang digunakan.

f. *Outturn Report*

adalah daftar dari semua barang dengan mencatat jumlah colli dan kondisinya barang itu pada waktu dibongkar.

g. *Short Overlanded List*

khusus barang yang mengalami kekurangan atau kelebihan dibuat daftar sendiri yang disebut *short and overlanded list*.

h. *Statement of facts*

rekapitulasi dari seluruh Time Sheet yang digunakan selama kegiatan bongkar muat berlangsung.

i. *Damage Cargo List*

khusus untuk barang yang mengalami kerusakan dibuatkan daftar tersendiri berupa *damage cargo list*.

## 2.5 Alat Bongkar Muat

Alat-alat yang digunakan untuk melakukan kegiatan bongkar muat curah kering biasanya tergantung fasilitas yang tersedia, tetapi biasanya alat yang digunakan adalah sebagai berikut :

### 1. Crane

Adalah suatu alat dengan kapasitas tertentu yang digunakan untuk menaikkan/menurunkan barang dari/ke kapal.

#### a. Crane darat

adalah alat bongkar muat barang dari kapal ke dermaga maupun sebaliknya yang dipergunakan di daratan atau di dermaga.



Gambar 2.1 Crane darat atau *Harbour Mobile Crane (HMC)*

b. *Crane kapal / ship crane*

adalah alat bongkar muat barang dari kapal dan merupakan bagian dari kapal tersebut.



Gambar 2.2 *Crane kapal / ship crane*

2. *Excavator*

adalah alat berat yang sering dipergunakan pada pekerjaan konstruksi, kehutanan dan industry pertambangan karena alat ini dapat melakukan berbagai macam pekerjaan.



Gambar 2.3 Excavator

### 3. Wheel Loader

Adalah mesin yang digunakan untuk meraup dan transportasi bahan dalam area kerja.



Gambar 2.4 Wheel Loader

### 4. Forklift

Yaitu alat yang di gunakan untuk mengangkat muatan dari dan ke truk atau membawa muatan dari dan ke gudang atau lapangan penumpukan.



Gambar 2.5 Forklift kapasitas 30 ton

### 5. *Grab*

Yaitu alat berupa cangkeram yang digunakan untuk mengambil muatan dari dan ke palka.



Gambar 2.6 *Grab* milik PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero)

### 6. *Hopper*

Yaitu alat yang digunakan untuk menampung barang atau muatan dari palka kapal sebelum di muat ke atas truk dan biasanya barang tersebut berupa barang *break bulk* atau curah kering.



Gambar 2.7 Hopper milik PT Pelabuhan Indonesia III (Persero)

### 7. *Sling*

Yaitu tali yang digunakan untuk mengikat muatan yang akan di bongkar atau di muat dari dan ke kapal.



Gambar 2.8 *Sling* milik PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero)

## BAB III METODE PENELITIAN

### 3.1 Pendekatan dan Jenis Penelitian

Arif Furchan, (21,1992) Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif yaitu prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa tulisan dan perilaku yang dapat diamati dari subyek itu sendiri. Pada dasarnya metode kualitatif memiliki beberapa ciri yang sangat jelas, yaitu antara lain :

1. Desain penelitian bersifat lentur dan terbuka
2. Data penelitian diambil dari latar alami (natural setting)
3. Data yang dikumpulkan berupa data deskriptif dan reflektif
4. Lebih meningkatkan proses dari pada hasil
5. Sangat mementingkan makna
6. Sampling dilakukan secara internal yang didasarkan pada subjek yang memiliki informasi yang paling representative
7. Analisis data dilakukan pada saat dan setelah pengumpulan data

Penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian kualitatif dimana penelitian kualitatif sebagai metode ilmiah sering digunakan dan dilaksanakan oleh sekelompok peneliti dalam bidang ilmu sosial, termasuk juga ilmu pendidikan. Sejumlah alasan juga dikemukakan yang intinya bahwa penelitian kualitatif memperkaya hasil penelitian kuantitatif. Penelitian kualitatif dilaksanakan untuk membangun pengetahuan melalui pemahaman dan penemuan. Pendekatan penelitian kualitatif adalah suatu proses penelitian dan pemahaman yang berdasarkan pada metode yang menyelidiki suatu fenomena sosial dan masalah manusia. Pada penelitian ini peneliti membuat suatu gambaran kompleks, meneliti kata-kata, laporan terinci dari pandangan responden dan melakukan studi pada situasi yang alami.

Penelitian kualitatif dilakukan pada kondisi alamiah dan bersifat penemuan. Dalam penelitian kualitatif, peneliti adalah instrument kunci.



Oleh karena itu peneliti harus memiliki bekal teori dan wawasan yang luas jadi bisa bertanya, menganalisis dan mengkonstruksi objek yang diteliti menjadi lebih jelas. Penelitian ini lebih menekankan pada makna dan terikat nilai.

Hakikat penelitian kualitatif adalah mengamati orang dalam lingkungan hidupnya berinteraksi dengan mereka, berusaha memahami bahasa dan tafsiran mereka tentang dunia sekitarnya, mendekati atau berinteraksi dengan orang-orang yang berhubungan dengan fokus penelitian dengan tujuan mencoba memahami, menggali pandangan dan pengalaman mereka untuk mendapat informasi atau data yang diperlukan.

Penelitian kualitatif dimana peran peneliti adalah sebagai instrument kunci dalam mengumpulkan data, dan menafsirkan data. Alat pengumpulan data biasanya menggunakan pengamatan langsung, wawancara, studi dokumen. Sedangkan kesahihan dan keterandalan data menggunakan triangulasi dengan menggunakan metode induktif, hasil penelitian kualitatif lebih menekankan pada makna daripada generalisasi.

Penelitian kualitatif digunakan jika masalah belum jelas, untuk mengetahui makna yang tersembunyi, untuk memahami interaksi sosial, untuk mengembangkan teori, untuk memastikan kebenaran data dan meneliti sejarah perkembangan. Mengingat bahwa penelitian ini bertujuan untuk memahami dan memaknai berbagai fenomena yang ada atau yang terjadi dalam kenyataan sebagai ciri khas penelitian kualitatif, dalam hal ini bagaimana proses pembongkaran muatan curang kering oleh PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) di Terminal Jamrud, maka peneliti menggunakan metode penelitian kualitatif deskriptif.

Selain itu seperti yang dinyatakan oleh Moleong, metode kualitatif dilakukan dengan beberapa pertimbangan, pertama menyesuaikan metode kualitatif lebih mudah apabila berhadapan dengan kenyataan ganda; kedua, metode ini menyajikan secara langsung hubungan antara peneliti dengan responden; ketiga, metode ini lebih peka dan lebih dapat menyesuaikan diri

dengan banyak penajaman pengaruh bersama dan terhadap pola-pola nilai yang dihadapi.

Bogdan dan Taylor menjelaskan bahwa metodologi penelitian kualitatif merupakan prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati. Dalam penelitian kualitatif seorang peneliti berbicara langsung dan mengobservasi beberapa orang, dan melakukan interaksi selama beberapa bulan untuk mempelajari latar, kebiasaan, perilaku dan ciri-ciri fisik dan mental orang yang diteliti. Bogdan dan Biklen mengemukakan bahwa karakteristik dari penelitian kualitatif adalah: (1) alamiah, (2) data bersifat deskriptif bukan angka-angka, (3) analisis data dengan induktif, dan (4) makna sangat penting dalam penelitian kualitatif.

Penelitian tentang proses pembongkaran muatan curang kering oleh PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) di Terminal Jamrud ini relevan dengan menggunakan penelitian kualitatif karena memenuhi karakteristik penelitian kualitatif, terutama dalam hal pengungkapan data secara mendalam melalui wawancara, observasi dan kajian dokumen terhadap apa yang dilakukan para informan, bagaimana mereka mengatasi faktor-faktor kendala dalam proses pembongkaran muatan curang kering oleh PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) di Terminal Jamrud dalam realitas yang sesungguhnya.

### **3.2 Fokus Penelitian**

Dalam penelitian ini dapat memfokuskan masalah terlebih dahulu supaya tidak terjadi perluasan permasalahan yang nantinya tidak sesuai dengan tujuan penelitian ini. Maka peneliti memfokuskan untuk meneliti faktor-faktor kendala dalam proses pembongkaran muatan curah kering oleh PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya di Terminal Jamrud.

### 3.3 Unit Analisis

Unit analisis merupakan topik yang relevan bagi setiap riset sosial walaupun implikasi yang paling nyata dapat dilihat pada penelitian kuantitatif. Pemahaman mengenai unit analisis terkadang sering meragukan ketika obyek penelitian merupakan sekumpulan orang dalam jumlah besar (agregat). Perbedaan yang sama antara unit analisis dan agregat terjadi pada penelitian eksplanatif. Unit analisis dalam suatu penelitian biasanya juga menjadi unit observasi. Dalam hal ini unit observasinya adalah kegiatan pembongkaran muatan curah kering oleh PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya di Terminal Jamrud. Unit analisis adalah seluruh hal yang kita teliti untuk mendapatkan penjelasan ringkasan mengenai keseluruhan unit dan untuk menjelaskan berbagai perbedaan diantara unit analisis tersebut. Penting bagi peneliti untuk menentukan unit analisisnya secara jelas dan tegas, ketidakjelasan unit analisis akan mengakibatkan peneliti tidak dapat menentukan siapa atau apa yang akan di amatinya. <http://anggiwidyalestari.blogspot.com>

### 3.4 Informan Kunci

Penelitian kualitatif tidak dimaksudkan untuk membuat generalisasi dari hasil penelitiannya. Subjek penelitian menjadi informan yang akan memberikan berbagai informasi yang diperlukan selama proses penelitian. Informan penelitian ini meliputi tiga macam yaitu :

1. Informan kunci, (key informan) yaitu mereka yang mengetahui dan memiliki informasi pokok yang diperlukan dalam penelitian
2. Informan biasa, yaitu mereka yang terlibat secara langsung dalam interaksi sosial yang diteliti
3. Informan tambahan, yaitu mereka yang dapat memberikan informasi walaupun tidak langsung terlibat dalam interaksi sosial yang sedang diteliti (Hendarso dalam Suyanto, 2005: 171-172).

Dan penjelasan yang sudah diterangkan diatas, maka peneliti menggunakan teknik Purposive Sampling dalam menentukan informannya.

Purposive sampling strata, kedudukan merupakan penentuan informan tidak didasarkan atas pedoman, atau wilayah tetapi didasarkan pada adanya tujuan dan pertimbangan tertentu yang tetap berhubungan dengan permasalahan penelitian (Melina,marcori 2015)

Bouma Gary D. (1993: 119) dalam bukunya *The Research Process*, edisi revisi menyatakan: "Purposive sampling. Some researchers believing that they can, using judgement or intuition, select the best people or groups to be studied",

### 3.5 Keabsahan Data Penelitian

Pemeriksaan terhadap keabsahan data pada dasarnya, selain digunakan balik yang dituduhkan kepada penelitian kualitatif yang untuk menyanggah mengatakan tidak ilmiah, juga merupakan sebagai unsur yang tidak terpisahkan dari tubuh pengetahuan penelitian kualitatif (Moleong, 2007:320)

Keabsahan data dilakukan untuk membuktikan apakah penelitian dilakukan benar-benar merupakan penelitian ilmiah sekaligus untuk menguji data yang diperoleh. Uji keabsahan data dalam penelitian kualitatif meliputi uji credibility, transferability, dependability, dan confirmability (Sugiyono,2007:270)

Agar data dalam penelitian kualitatif dapat ilmiah perlu dilakukan uji dipertanggungjawabkan sebagai penelitian keabsahan data. Adapun uji keabsahan data yang dapat dilaksanakan.

#### 1. Credibility

Uji Credibility (kredibilitas) atau uji kepercayaan terhadap data hasil penelitian yang disajikan oleh peneliti agar hasil penelitian yang dilakukan tidak meragukan sebagai sebuah karya ilmiah dilakukan (moleong,2005)

##### a. Perpanjangan Pengamatan

Perpanjangan pengamatan dapat meningkatkan kredibilitas/kepercayaan data. Dengan perpanjangan pengamatan berarti

peneliti kembali ke lapangan, melakukan pengamatan, wawancara lagi dengan sumber data yang ditemui maupun sumber data yang lebih baru. Selain itu, Sugiyono (2007) menambahkan bahwa perpanjangan pengamatan ini dilakukan untuk mengecek kembali apakah data yang telah diberikan oleh sumber data selama ini merupakan data yang sudah benar atau tidak. Bila tidak benar, maka peneliti melakukan pengamatan lagi yang lebih luas dan mendalam sehingga diperoleh data yang pasti kebenarannya.

b. Triangulasi

Wiliam Wiersma (1986) mengatakan triangulasi dalam pengujian kredibilitas diartikan sebagai pengecekan data dari berbagai sumber dengan berbagai waktu. Dengan demikian terdapat triangulasi sumber triangulasi teknik pengumpulan data, dan waktu (Sugiyono, 2007:273).

1) Triangulasi Sumber

Untuk menguji kredibilitas data dilakukan dengan cara mengecek data yang telah diperoleh melalui beberapa sumber. Dibuat dan disajikan sudah benar atau Data yang diperoleh dianalisis oleh peneliti sehingga menghasilkan suatu kesimpulan selanjutnya dimintakan kesepakatan (member check) dengan tiga sumber data (Sugiyono, 2007:274).

2) Triangulasi Teknik

Untuk menguji kredibilitas data dilakukan dengan cara mengecek data kepada sumber yang sama dengan teknik yang berbeda. Misalnya untuk mengecek data bisa melalui wawancara, observasi, dokumentasi. Bila dengan teknik pengujian kredibilitas data tersebut menghasilkan data yang berbeda maka peneliti belum melakukan diskusi lebih lanjut kepada sumber data yang bersangkutan untuk

memastikan data mana yang dianggap benar (Sugiyono, 2007:274).

### 3) Triangulasi Waktu

Data yang dikumpulkan dengan teknik wawancara di pagi hari pada saat narasumber masih segar, akan memberikan data lebih valid sehingga lebih kredibel. Selanjutnya dapat dilakukan dengan pengecekan dengan wawancara, observasi atau teknik lain dalam waktu atau situasi yang berbeda. Bila hasil uji menghasilkan data yang berbeda, maka dilakukan secara berulang-ulang sehingga sampai ditemukan kepastian datanya (Sugiyono, 2007:274)

#### c. Analisis Kasus Negatif

Melakukan analisis kasus negatif berarti peneliti mencari data yang bahkan bertentangan dengan berbeda atau data yang telah ditemukan. Bila tidak ada lagi data yang berbeda atau bertentangan dengan temuan, berarti masih mendapatkan data-data yang bertentangan dengan data yang ditemukan, maka \*peneliti mungkin akan mengubah temuannya (Sugiyono, 2007:275).

#### d. Menggunakan Bahan Referensi

Yang dimaksud referensi adalah pendukung untuk membuktikan data yang telah ditemukan oleh peneliti. Dalam laporan penelitian, sebaiknya data-data yang dikemukakan perlu dilengkapi dengan foto-foto atau dokumen autentik, sehingga menjadi lebih dapat dipercaya (Sugiyono, 2007:275).

#### e. Mengadakan Membercheck

Tujuan membercheck adalah untuk mengetahui seberapa jauh data yang diperoleh sesuai dengan apa yang diberikan oleh pemberi data. Jadi tujuan membercheck adalah agar informasi yang diperoleh dan akan digunakan dalam penulisan laporan

sesuai dengan apa yang dimaksud sumber data atau informan (Sugiyono, 2007:276)

2. Transferability

Transferability merupakan validitas eksternal dalam penelitian kualitatif. Validitas eksternal menunjukkan derajat ketepatan atau dapat diterapkannya hasil penelitian ke populasi di mana sampel tersebut diambil (Sugiyono, 2007:276). Pertanyaan yang berkaitan dengan nilai transfer sampai saat ini masih dapat diterapkan/dipakai dalam situasi lain. Bagi peneliti nilai transfer sangat bergantung pada si pemakai, sehingga ketika penelitian dapat digunakan dalam konteks yang berbeda social yang berbeda validitas nilai transfer masih dapat situasi dipertanggungjawabkan.

3. Dependability

Reliabilitas atau penelitian yang dapat dipercaya, dengan kata lain beberapa percobaan yang dilakukan selalu mendapatkan hasil yang sama. Penelitian yang dependability atau reliabilitas adalah penelitian apabila penelitian yang dilakukan oleh orang lain dengan proses penelitian yang sama akan memperoleh hasil yang sama pula (Sugiyono, 2005:117-131). Pengujian Dependability dilakukan dengan cara melakukan audit terhadap keseluruhan proses penelitian. Dengan cara auditor yang independen atau pembimbing yang independen mengaudit keseluruhan aktivitas yang dilakukan oleh peneliti dalam melakukan penelitian. Misalnya bisa dimulai ketika bagaimana peneliti mulai menentukan masalah, terjun ke lapangan, memilih sumber data, melaksanakan analisis data, melakukan uji keabsahan data, sampai pada pembuatan laporan hasil pengamatan.

4. Confirmability

Kualitatif disebut dengan uji confirmability penelitian. Penelitian bisa dikatakan objektif apabila Objektivitas pengujian hasil penelitian telah disepakati oleh lebih banyak orang. (Sugiyono,2005:117-131). Penelitian kualitatif uji confirmability berarti menguji hasil penelitian

yang dikaitkan dengan proses yang telah dilakukan. Apabila hasil penelitian merupakan fungsi dari proses penelitian yang dilakukan, maka penelitian tersebut telah memenuhi standar confirmability. Validitas atau keabsahan data adalah data yang tidak berbeda antara data yang diperoleh oleh peneliti dengan data yang terjadi sesungguhnya pada objek penelitian sehingga keabsahan data yang telah disajikan dapat dipertanggungjawabkan (Sugiyono, 2007)

### **3.6 Tempat dan Waktu Penelitian**

Penelitian ini dilakukan di PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya di Terminal Jamrud.

Sehubungan dengan penelitian ini adalah jenis penelitian kualitatif maka penelitian ini tidak ditentukan batas waktu secara jelas sampai peneliti memperoleh pemahaman yang benar-benar mendalam tentang objek yang diteliti, namun karena berbagai pertimbangan dan keterbatasan waktu, biaya dan tenaga maka penelitian ini dapat diakhiri dan dibuat laporannya, jika dianggap telah mencapai data dan analisis data sesuai dengan rancangan. Namun demikian penelitian ini tetap dibatasi waktunya, yang diperkirakan mulai bulan April 2019 sampai dengan Juni 2019.

### **3.7 Metode Penelitian**

Adapun pengertian dari metode deskriptif analitis menurut Sugiono (2009:29). Metode Deskriptif adalah suatu metode yang berfungsi untuk mendeskripsikan atau memberi gambaran terhadap objek yang diteliti melalui data atau sampel yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa melakukan analisis dan membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum. Lexy J. Moleong (2012)

Penelitian kualitatif non interaktif (non interactive inquiry) disebut juga penelitian analitis, mengadakan pengkajian berdasarkan analisis dokumen. Sesuai dengan namanya penelitian ini tidak menghimpun data secara interaktif melalui interaksi dengan sumber data manusia.



menganalisis, dan melainkan, Peneliti menghimpun, mengidentifikasi, mengadakan sintesis data untuk kemudian memberikan interpretasi terhadap konsep, kebijakan, peristiwa yang secara langsung ataupun tidak langsung dapat diamati. Sumber datanya adalah dokumen-dokumen. Ada tiga macam penelitan analitis atau studi non interaktif, yaitu analisis: konsep, historis dan kebijakan.

1. Analisis Konsep

Analisis konsep merupakan kajian atau analisis terhadap konsep-konsep penting yang diinterpretasikan pengguna atau pelaksana secara beragam, sehingga banyak menimbulkan kebingungan, contohnya: cara belajar aktif, kurikulum berbasis kompetensi, wajib belajar, belajar sepanjang hayat dan lain-lain.

2. Analisis Historis

Analisis historis menganalisis data kegiatan, program, kebijakan yang telah dilaksanakan pada masa yang lalu. Penelitian ini lebih diarahkan kepada menganalisis peristiwa kegiatan, program, kebijakan, keterkaitan dalam urutan waktu.

3. Analisis Kebijakan

Analisis kebijakan menganalisis berbagai dokumen yang berkenaan dengan kebijakan tertentu, kebijakan otonomi daerah dalam pendidikan, ujian akhir sekolah, pembiayaan pendidikan, dsb. Pengkajian diarahkan untuk menemukan kedudukan, kekuatan, makna dan keterkaitan antar dokumen, dampak, dan konsekuensi-konsekuensi positif dan negatif dari kebijakan tersebut. Penelitian kebijakan memfokuskan kajiannya pada kebijakan yang lalu atau yang berlalu sekarang, dan diarahkan untuk :

- a. Meneliti formulasi kebijakan, sasarannya siapa-siapa saja,
- b. Menguji pelaksanaan suatu program terkait dengan suatu kebijakan,
- b. Menguji keefektivan dan kefisienan kebijakan

Rosenberg, Morris memberikan dua pengertian metode deskriptif yaitu:

1. Mendeskripsikan gejala-gejala yang diteliti.
2. Mempelajari hubungan antara gejala-gejala yang diteliti.

Setelah metode ditetapkan, berikutnya ditentukan teknik pengumpulan data yang sesuai dengan metode yang dipakai dalam penelitian.

### 3.8 Data dan Sumber Data

Data dalam penelitian ini adalah semua data dan informasi yang diperoleh dari para informan yang dianggap paling mengetahui secara rinci dan jelas mengenai fokus penelitian yang diteliti.

Menurut Arikunto (1998:144), sumber data adalah subjek dari mana suatu data dapat diperoleh. Menurut Sutopo (2006:56-57), Sumber data adalah tempat data diperoleh dengan menggunakan metode tertentu baik berupa manusia, artefak, ataupun dokumen-dokumen. Menurut Moleong (2001:112), pencatatan sumber data melalui wawancara atau pengamatan merupakan hasil gabungan dari kegiatan melihat, mendengar, dan bertanya.

Pada penelitian kualitatif, kegiatan-kegiatan ini dilakukan secara sadar, terarah dan senantiasa bertujuan memperoleh suatu informasi yang diperlukan.

#### 1. Data primer

Data primer adalah data yang mengacu pada informasi yang diperoleh dari tangan pertama oleh peneliti yang berkaitan dengan variabel minat untuk tujuan spesifik studi. Sumber data primer adalah responden individu, kelompok fokus, internet juga dapat menjadi sumber data primer jika koesioner disebarakan melalui internet (Uma Sekaran, 2011)

Pengertian data primer menurut Umi Narimawati (2008,98) dalam bukunya "Metodologi Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif. Teori dan Aplikasi" bahwa: "Data primer ialah data yang berasal dari sumber asli atau pertama. Data ini tidak tersedia dalam bentuk

terkompilasi ataupun dalam bentuk file-file. Data ini harus dicari melalui narasumber atau dalam istilah teknisnya responden, yaitu orang yang kita jadikan objek penelitian atau orang yang kita jadikan sebagai sarana mendapatkan informasi ataupun data. Jawaban dari pertanyaan yang dilontarkan pada subyek penelitian dicatat sebagai data utama ditambah dengan hasil pengamatan dari tindakan.

Data primer adalah data dalam bentuk verbal atau kata-kata yang diucapkan secara lisan, gerak-gerik atau perilaku yang dilakukan oleh subyek yang dapat dipercaya, yakni subyek penelitian atau informan yang berkenaan dengan variable yang diteliti atau data yang diperoleh dari responden secara langsung (Arikunto, 2010:22). Data primer yang digunakan dalam penelitian ini bisa berasal dari narasumber atau responden yaitu dari divisi operasional bongkar muat di Terminal Jamrud.

#### 2. Data sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh dari teknik pengumpulan data yang menunjang data primer (Arikunto, 2010:22).

\* Dalam penelitian ini diperoleh dari hasil observasi yang dilakukan penulis serta dari studi pustaka. Dapat dikatakan data sekunder ini bisa berasal dari dokumen-dokumen grafis seperti table, catatan, pesan singkat, foto dan lain-lain. Data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini berasal dari proses dan hasil pengamatan pembongkaran muatan curah kering oleh PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya di Terminal Jamrud.

### 3.9 Prosedur Pengumpulan Data

Menurut Sugiyono (2013:224) "teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling strategis dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data".

Dalam suatu penelitian diperlukan adanya suatu data sebagai hasil akhir dari penelitian. Untuk pengumpulan data yang konkrit peneliti melaksanakan beberapa teknik pengumpulan data, sebagai berikut:

1. Metode Observasi

Sutrisno Hadi dalam Sugiyono (2013:145) "mengemukakan bahwa, observasi merupakan suatu proses yang kompleks, suatu proses yang tersusun dari berbagai proses biologis dan psikologis. Dua di antara yang terpenting adalah proses-proses pengamatan dan ingatan.

2. Metode Wawancara

Menurut Esterberg dalam Sugiyono (2013:231) "wawancara merupakan pertemuan dua orang untuk bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab hingga dapat dikonstruksikan makna dalam suatu topik tertentu".

3. Metode Dokumentasi

Menurut Sugiyono (2013:240) dokumen merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumen bisa berbentuk tulisan, gambar, atau karya-karya monumental dari seorang. Dokumen yang berbentuk tulisan misalnya catatan harian, sejarah kehidupan (life histories), ceritera, biografi, peraturan, kebijakan. Dokumen yang berbentuk gambar misalnya foto, gambar hidup, sketsa dan lain-lain. Dokumen yang berbentuk karya misalnya karya seni, yang dapat berupa gambar, patung, film dan lain-lain. Studi dokumen merupakan pelengkap dari penggunaan metode observasi dan wawancara dalam penelitian kualitatif.

### 3.10 Analisis Data

Analisis data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh sehingga dapat mudah dipahami, dan temuannya dapat diinformasikan kepada dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan bahan-bahan lain, orang lain (Bogdan dalam Sugiyono, 2013:244)

Pada penelitian dengan pendekatan kualitatif, fokus masalah penelitian menuntut peneliti melakukan pengkajian secara sistematis, mendalam, dan bermakna sebagaimana ditegaskan oleh Burgess berikut ini. "Dalam penelitian kualitatif, semua investigator atau peneliti memfokuskan diri pada permasalahan yang dikaji, dengan dipandu oleh kerangka konseptual atau teoritis" (Sudarwan Danim dan Darwis, 2003 : 262).

Atas dasar pendapat Bogdan dan Biklen serta Lincoln dan Guba, Sudarwan Danim dan Darwis (2003 : 263-267) mengemukakan prinsip-prinsip analisis data pada penelitian kualitatif sebagai berikut:

1. Peneliti menjadi instrumen utama pengumpulan data dan subjek yang diteliti dipandang mempunyai kedudukan sama secara nisbi dengan peneliti. Sebagai instrumen utama, peneliti melakukan wawancara kepada responden dan mengamati sejumlah fenomena fokus penelitian yang tampak dan terjadi di lapangan sebagaimana adanya.
2. Data penelitian yang dikumpulkan bersifat deskriptif. Peneliti mengumpulkan data dan mencatat fenomena yang terkait langsung atau tidak langsung dengan fokus penelitian. Karakteristik ini berimplikasi pada data yang terkumpul, yaitu cenderung berupa kata-kata atau uraian deskriptif, tanpa mengabaikan data berbentuk angka.
3. Proses kerja penelitian dilakukan dengan menggunakan perspektif etik, yaitu dengan mengutamakan pandangan dan pendirian responden terhadap situasi yang dihadapinya. Peneliti meminimalkan perspektif etik dengan tujuan mereduksi subjektivitas data yang dihimpun.
4. Verifikasi data dan fenomena dilakukan dengan cara mencari kasus yang berbeda atau bertentangan dengan menggunakan metode dan subyek yang berbeda.
5. Kegiatan penelitian lebih mengutamakan proses dari pada hasil dan data penelitian dianalisis secara induktif untuk mendapatkan makna kondisi alami yang ada. Pemaknaan atas data dilakukan dengan interpretasi idiografik (idiographic interpretation) berupa analisis atas

fenomena yang muncul namun bukan dimaksudkan untuk merumuskan generalisasi.

6. Pemberian makna merupakan dasar utama dalam memahami situasi, di mana pemaknaan itu selain dilakukan sendiri oleh peneliti juga didasar atas interpretasi bersama dengan sumber data.

Bogdan dan Biklen mengemukakan bahwa analisis data kualitatif selama dan setelah selesainya proses dilakukan melalui dua fase, yaitu pengumpulan data (Sudarwan Danim dan Darwis, 2003 268-269). Analisis data selama peneliti dilapangan dilakukan dengan cara :

1. Mempersempit fokus dan menetapkan tipe studi.
2. Mengembangkan secara terus-menerus pertanyaan analitis.
3. Merencanakan sesi pengumpulan data secara jelas.
4. Menjaga konsistensi atas ide dan tema atau fokus penelitian.



## BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

### 4.1 Gambaran Umum Objek Penelitian

#### 1. Sejarah Singkat PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero)

Sejarah PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) terbagi menjadi beberapa fase penting berikut ini :

- a. Perseroan pada awal berdirinya adalah sebuah Perusahaan Negara yang pendiriannya dituangkan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1960.
- b. Selanjutnya pada kurun waktu 1969-1983 bentuk Perusahaan Negara diubah dengan nama Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP) berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 1 tahun 1969.
- c. Kemudian pada kurun waktu tahun 1983-1992, untuk membedakan pengelolaan Pelabuhan Umum yang diusahakan dan yang tidak diusahakan, diubah menjadi Perusahaan Umum (Perum) Pelabuhan berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 1983 dan Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 1985.
- d. Seiring pesatnya perkembangan dunia usaha, maka status Perum diubah menjadi Perseroan pada tahun 1992 dan tertuang dalam Akta Notaris Imas Fatimah, SH Nomor 5 Tanggal 1 Desember 1992.

Perubahan Anggaran Dasar Desember 2011 tentang Keputusan Menteri BUMN 236.

PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) yang berkantor pusat di Surabaya, mengelola 43 pelabuhan yang tersebar di tujuh provinsi yaitu Jawa Timur, Jawa Tengah, Kalimantan Selatan, Kalimantan Tengah, Bali, Nusa Tenggara Barat, dan Nusa Tenggara Timur serta memiliki tujuh anak perusahaan.

PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) yang menjalankan bisnis ini sebagai penyedia fasilitas jasa kepelabuhanan, memiliki peran kunci untuk menjamin kelangsungan dan kelancaran angkutan laut. Dengan

tersedianya prasarana transportasi laut yang memadai, PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) mampu menggerakkan dan menggairahkan kegiatan ekonomi negara dan masyarakat.

Berdasarkan UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Penyelenggara Pelabuhan Umum, PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) bertanggungjawab atas Keselamatan Pelayaran, Penyelenggara Pelabuhan, Angkutan Perairan dan Lingkungan Maritim. Dengan demikian status perusahaan bukan lagi sebagai 'Regulator' melainkan 'Operator' Pelabuhan, yang secara otomatis mengubah bisnis perusahaan dari Port Operator menjadi Terminal Operator.

Surat dari Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang diterbitkan bulan Februari 2011 menjelaskan tentang penunjukan PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) sebagai Badan Usaha Pelabuhan (BUP).

## 2. Fasilitas PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya

### a. Terminal Jamrud

Terminal Jamrud mempunyai panjang dermaga 2.190 m. Luas gudang 9.744 m<sup>2</sup>. Dan luas lapangan 43,1 Ha.

### b. Terminal Mirah

Terminal mirah mempunyai panjang dermaga 640 m. Luas gudang 13.440 m<sup>2</sup>. dan luas lapangan 9.600 m<sup>2</sup>.

### c. Terminal Berlian

Terminal Berlian mempunyai panjang dermaga 1.620 m. luas gudang 11.735 m<sup>2</sup>. Dan luas lapangan 40.000 m<sup>2</sup>.

### d. Terminal Nilam

Terminal Nilam mempunyai panjang dermaga 930 m. Luas gudang 4.800 m<sup>2</sup>. Dan luas lapangan 34.880 m<sup>2</sup>.



e. Terminal Kalimas

Terminal Kalimas mempunyai panjang dermaga 2.270 m. luas gudang 6.150 m<sup>2</sup>. Dan luas lapangan 4.000 m<sup>2</sup>.

f. Terminal Petikemas Surabaya (TPS)

TPS mempunyai panjang dermaga 1.450 m. Luas gudang 10.000 m<sup>2</sup>. Dan luas lapangan 490.000 m<sup>2</sup>.

g. Bunker

Pelayanan bunker dilaksanakan oleh PT Pertamina melalui pipa dermaga yang terdiri :

Jamrud Selatan : 5 sites

Jamrud Timur : 3 sites

Jamrud Barat : 4 sites

Nilam Timur : 5 sites

h. Pelayanan Air Bersih

Pelayanan air bersih/air minum untuk kapal yang sedang tambat dilayani melalui pipa disepanjang dermaga Jamrud, Berlian, dan Nilam Timur yang memiliki kapasitas 100 ton/jam dan di Terminal Petikemas Surabaya (TPS) dengan kapasitas 30 ton/jam. Untuk kapal-kapal ditambatan lainnya REDE, dilayani melalui 4 (empat) buah tongkang air dengan kapasitas berkisar 1.000-1.500 ton/hari. Pelayanan ini dilaksanakan oleh PT. Pelabuhan Indonesia III Cabang Tanjung Perak dari air produksi PDAM Surabaya.

i. Pemadam Kebakaran

Pelabuhan Tanjung Perak dilengkapi dengan unit Pemadam Kebakaran dengan tugas menjaga kemungkinan timbulnya bahaya kebakaran seperti resiko kebakaran yang menimpa material yang ada di pelabuhan. Pelayanan ini ditujukan untuk mengantisipasi dan melindungi aset pelabuhan dan aset lainnya yang dimiliki oleh masyarakat umum. Karena itu disamping memberikan pelayanan terhadap para pengguna jasa pelabuhan/pelanggan, pelayanan ini juga ditujukan bagi masyarakat lain yang membutuhkan pelayanan

Pemadam Kebakaran. Pelayanan ini bekerja 24 jam dari markasnya di Jalan Perak Barat 355-357 Surabaya, dan dapat dihubungi melalui Telepon +6231 3291 760.

j. Pelayanan Kesehatan

Pelabuhan Tanjung Perak telah dilengkapi dengan Rumah Sakit yang memiliki kapasitas 100 tempat tidur dengan pelayanan umum 24 jam sehari. Rumah sakit ini terletak di Jalan Kalianget 2-4 Surabaya, Telp. +6231 3294 801. Rumah sakit ini juga dilengkapi dengan peralatan kesehatan yang memadai bagi praktek umum dan spesialis. Untuk keadaan darurat juga disediakan

Instalasi Gawat darurat (IGD), yang ditunjang dengan ambulans dan radio medic frekwensi 718. Para anak buah kapal (ABK) dapat memanfaatkan fasilitas ini dengan tariff yang terjangkau.

k. Dok dan Galangan Kapal

Di area pelabuhan Tanjung Perak beroperasi perusahaan Dok dan Galangan Kapal yang melayani pemeliharaan, perbaikan, bahkan pembuatan kapal sekalipun. Salah satu diantaranya merupakan yang terbesar di Indonesia yaitu PT. PAL Indonesia. \*

l. Pelayanan Kapal

Divisi pelayanan kapal adalah pengelola utama dalam penyediaan pelayanan Pemanduan dan Penundaan di Pelabuhan Tanjung Perak, menyediakan keseluruhan pelayanan untuk melayani kebutuhan pengguna jasa dan pengelola Pelabuhan Khusus (DUKS). Mempunyai kapal tunda 10 unit, kapal pandu 6 unit, dan kapal kepil 2 unit.

m. *Tugging and Pilot Service Port of Tanjung Perak*

1) *Tugging Service*

*Tug boat* (10) : Kapasitas : 1.400 HP, 2.000 HP, 3.000 HP, 3.200 HP.

*Pilot boat* (6) : Kapasitas : 630 HP, 800 HP, 1.450 HP.

*Mooring boat* (2) : Kapasitas : 300 HP.

2) *Pilot Station, stand by 24 hours*

VHF Channel : 156 600 (12). 156 700 (14). 156 800 (15).

3. Struktur Organisasi PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya Divisi Pelayanan Terminal Jamrud

Menurut T. Hani Handoko, 2000, yang dikutip dari Henry G. Hodges menyatakan bahwa ada empat bentuk bagan organisasi, yaitu :

1. Bentuk piramid

bentuk ini paling banyak digunakan karena sederhana, jelas dan mudah di mengerti.

2. Bentuk vertikal

bagan ini hampir menyerupai bentuk piramid, yaitu dalam hal pelimpahan kekuasaan dari atas ke bawah.

3. Bentuk horizontal

bagan ini digambarkan secara mendatar. Aliran wewenang dan tanggungjawab digambarkan dari kiri ke kanan.

4. Bentuk lingkaran

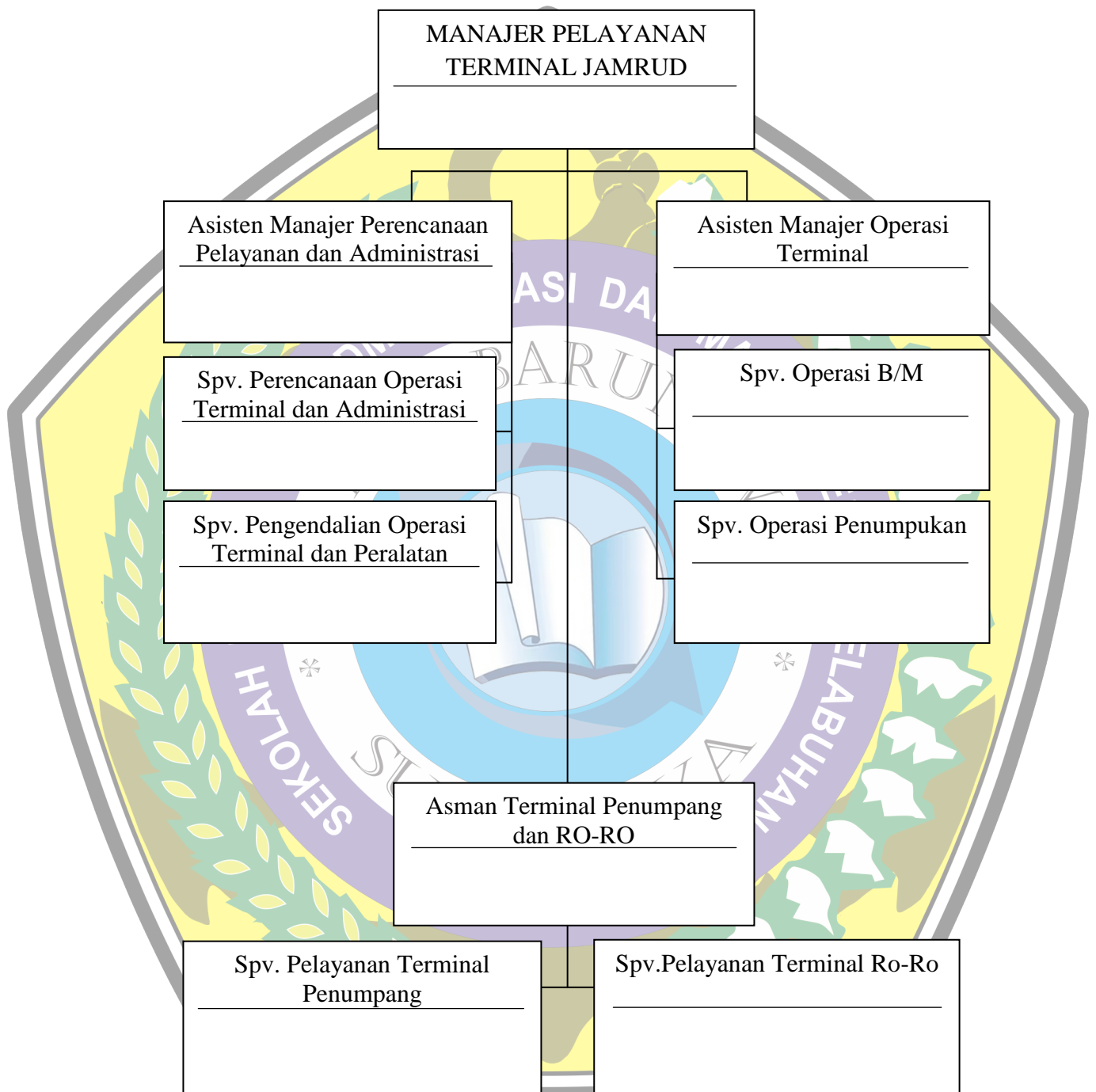
bagan ini menekan pada hubungan antara satu jabatan dengan jabatan lain. Bagan bentuk lingkaran jarang digunakan.

Dari keterangan diatas, struktur organisasi divisi Pelayanan Terminal Jamrud menggunakan bagan yang berbentuk piramid.

Berikut bagan atau struktur organisasi divisi Pelayanan Terminal Jamrud :

( Halaman selanjutnya )

Gambar 2.9 Bagan atau struktur organisasi divisi Pelayanan Terminal Jamrud



Sumber : PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak.

Fungsi dan tugas pokok masing-masing bagian, antara lain :

1. Manajer Pelayanan Terminal

Fungsi dan tugas pokoknya adalah menyelenggarakan perusahaan jasa pelayanan kapal (Tambatan air) dan bongkar muat di dermaga.

2. Asisten Manajer Perencanaan Pelayanan dan Administrasi

Fungsi dan tugasnya adalah menyelenggarakan kegiatan pra meeting internal Terminal Jamrud dan meeting perencanaan persiapan bongkar muat per kegiatan (kebutuhan peralatan B/M, TKBM, dan target waktu).

3. Supervisor Perencanaan Operasi Terminal dan Administrasi

Fungsi dan tugasnya adalah melaksanakan kegiatan perencanaan kapal dan penggunaan alat bongkar muat.

4. Supervisor Pengendalian Operasi Terminal dan Peralatan

Fungsi dan tugasnya adalah melaksanakan kesiapan alat bongkar muat, memastikan bahwa alat bongkar muat berfungsi dengan baik di terminal.

5. Asisten Manajer Operasi Terminal

Fungsi dan tugasnya adalah melaksanakan kegiatan meeting perencanaan kegiatan operasi dan melaksanakan pengawasan terhadap kegiatan operasi bongkar muat di terminal agar sesuai target yang direncanakan.

6. Supervisor Operasi Bongkar Muat

Fungsi dan tugasnya adalah mengikuti proses meeting perencanaan persiapan bongkar muat di terminal dan melakukan kegiatan pengawasan terhadap kegiatan bongkar muat di terminal.

7. Supervisor Operasi Penumpukan

Fungsi dan tugasnya adalah mengikuti pra meeting perencanaan persiapan bongkar muat non TL di terminal dan melakukan koordinasi alokasi penumpukan dengan pihak konsorsium (PBM)

#### 8. Asistan Manajer Terminal Penumpang dan RO-RO

Fungsi dan tugasnya adalah mengikuti pra meeting perencanaan kegiatan bongkar muat kapal penumpang dan RO-RO

#### 9. Supervisor Pelayanan Terminal Penumpang

Fungsi dan tugasnya adalah memastikan kesiapan fasilitas terminal penumpang untuk kegiatan debarkasi/ embarkasi penumpang dan tunggu penumpang.

#### 10. Supervisor Pelayanan Terminal RO-RO

Fungsi dan tugasnya adalah serta memastikan kesiapan fasilitas RO-RO dan lapangan untuk kendaraan yang akan naik / turun dari dan ke kapal, serta fasilitas penunjang lainnya.

### 4.2 Pembahasan

Dalam penelitian ini penulis akan mendeskripsikan tentang kegiatan objek penelitian sesuai dengan judul karya tulis ini yaitu “Faktor-Faktor Kendala Dalam Proses Pembongkaran Muatan Curah Kering Oleh PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya Di Terminal Jamrud”. Sehingga dengan adanya deskripsi tentang kegiatan di lapangan objek penelitian ini pembaca dapat memahami dan mampu merasakan tentang hal yang terjadi pada saat penulis melakukan penelitian di PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya Divisi Pelayanan Terminal Jamrud.

PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya merupakan salah satu cabang pelabuhan terbesar dari PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) selaku Badan Usaha Pelabuhan (BUP). Salah satu terminal yang dikelola di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya adalah Terminal Jamrud. Terminal ini mempunyai panjang dermaga 2.190 meter. Luas gudang 9.744 meter persegi. Dan luas lapangan 43,1 ha. Terminal Jamrud merupakan dermaga konvensional untuk kegiatan bongkar muat muatan curah kering internasional dan domestik serta kontainer domestik.

Divisi Pelayanan Terminal Jamrud mempunyai staff operasional yang bertugas melaksanakan kegiatan operasional bongkar muat selama 24 jam. Mempunyai empat kelompok kerja yang bekerja dengan sistem shift. Dipimpin oleh Supervisor Operasional Bongkar Muat dan dibawahnya terdapat Koordinator shift, Administrasi, serta Foreman kapal dan dermaga, kesemuanya terdiri dari pegawai PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya serta anak perusahaan PT. Pelindo Daya Sejahtera selaku anak perusahaan yang mengelola sumber daya manusia yang dibutuhkan oleh PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya.

#### 1. Proses Pembongkaran

##### a. Kegiatan Awal

Dalam kegiatan penyelesaian proses bongkar curah kering terdapat tahapan yang harus dilalui oleh pemakai jasa maupun penyedia jasa. Di mana pengguna jasa adalah Perusahaan Pelayaran dan penyedia jasa adalah PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero), dalam pembahasan ini khususnya pada PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya.

Kegiatan berawal pada Pusat Pelayanan Satu Atap atau yang biasa disebut PPSA, dimana ini adalah perangkat kerja PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya yang tidak termasuk dalam unsur pemerintahan yang bertugas memadukan rencana dan menetapkan penggunaan tambatan untuk sandar kapal, penggunaan lapangan penumpukan atau gudang untuk penumpukan barang serta delivery atau receiving barang atau muatan dengan melibatkan Perusahaan Pelayaran atau agen dan Perusahaan Bongkar Muat (PBM).

Dimana fungsi dari Pusat Pelayanan Satu Atap (PPSA) adalah sebagai berikut :

- 1) Alokasi tempat dan waktu sandar
- 2) Target bongkar muat yang harus dicapai

- 3) Kesiapan ruang penumpukan
- 4) Kesiapan sumber daya yang diperlukan

Kegiatan awal adalah rapat persiapan (pra) dimana rapat ini dilaksanakan oleh Pusat Pelayanan Satu Atap pada setiap hari kerja pukul 15.00 WIB sampai dengan selesai, yang dipimpin oleh Manager Komersial atau Manager Pusat Pelayanan Satu Atap (PPSA) yang dihadiri oleh perwakilan dari divisi pelayanan terminal, divisi aneka usaha dan properti, divisi pelayanan kapal dan divisi keuangan. Kegiatan ini dilanjutkan keesokan harinya yang biasa disebut rapat penetapan.

Kegiatan rapat penetapan dilaksanakan oleh Pusat Pelayanan Satu Atap (PPSA) pada setiap hari kerja dan sabtu dimulai pukul 09.00 WIB sampai dengan pukul 12.00 WIB dipimpin oleh Manager Komersial atau Manager Pusat Pelayanan Satu Atap (PPSA) dan dihadiri oleh perwakilan terminal dan pengguna jasa untuk membahas penetapan pelayanan penambatan kapal, bongkar muat barang, pelayanan air, estimasi perhitungan biaya jasa pelabuhan dan konfirmasi piutang pengguna jasa.

Apabila kesepakatan hasil rapat telah dicapai, maka perwakilan dari pihak terminal memberitahukan hasil rapat kepada manager, asisten manager, supervisor terminal dan agen. Agen selambat-lambatnya 2 × 24 jam sebelum kapal bertambat berdasarkan form PPKB agen pelayaran melaksanakan entry aplikasi OTGC untuk diterbitkan estimasi perhitungan biaya (EPB).

Divisi keuangan memasukkan No. EPB untuk diterbitkan BPJK (Bukti Pelunasan Jasa Kepelabuhan) ke aplikasi SIUK dan diserahkan kepada agen pelayaran.

Agen pelayaran menerima BPJK lembar 1&2 dan kemudian diajukan bersama PPKB serta lampirannya kepada divisi pelayanan kapal dan barang sebagai persyaratan untuk meeting PPSA guna membahas rencana penetapan antrian kapal dengan dilampiri.



- 1) Copy PKBM yang telah divalidasi OP sebagai dasar perencanaan pelayanan kapal dan barang.
- 2) Copy akte pendirian perusahaan khusus pelanggan baru, untuk memperoleh nomor penanggung hutang (PH atau debitur) dari divisi keuangan.
- 3) Cargo manifest / Konosemen / Bill of loading.
- 4) Surat penunjukan PBM kepada PBM pelindo.
- 5) Rencana Kerja Bongkar Muat (Operating Planning).
- 6) Surat Pernyataan Kerja Bongkar Muat.

Hasil pembahasan meeting PPSA berupa penetapan daftar antrian kapal oleh divisi Kapal & Barang diserahkan kepada OP untuk diketahui dan ditandatangani kemudian didistribusikan kepada Divisi Terminal dan sisanya di file di Divisi Kapal & Barang

#### b. Proses Bongkar Curah Kering

Administrasi dan Perencanaan Jasa Bongkar Muat;

- 1) Dalam Hal sebelum pelaksanaan kegiatan Bongkar / Muat Barang secara rutin, maka PBM Pelindo III membuat Perjanjian kerjasama (Kontrak Kerja) selama kurun waktu yang telah ditentukan bersama-sama dengan Pemilik Barang dan atau Kuasa Pemilik Barang (Perusahaan/Agen Pelayaran, PBM, JPT).
- 2) Dalam hal kegiatan B/M yang tidak rutin, maka PBM Pelindo III wajib membuat kontrak kerja sebelum pelaksanaan B/M bersama-sama dengan Pemilik Barang dan atau Kuasa Pemilik Barang (Perusahaan/Agen Pelayaran, PBM, JPT).
- 3) Tersebut butir 1) dan 2) diatas, Pemilik Barang dan atau Kuasa Pemilik Barang (Perusahaan / Agen Pelayaran, PBM, JPT) menunjuk Pelindo III selaku PBM dan dibuktikan dengan Surat Penunjukan. Selanjutnya Petugas Pelindo III membuat PKBM untuk diajukan kepada OTPEL sebagai dasar pelaksanaan kegiatan B/M.
- 4) Selambat-lambatnya dalam 2x24 Jam sebelum kegiatan bongkar muat, PBM terlebih dahulu mengajukan surat Permintaan Pelayanan

Jasa Barang (PPB) dengan dilampiri PKBM yang sudah mendapat rekomendasi dari OTPEL dan PPK serta dokumen lainnya, dokumen permohonan diserahkan ke Divisi Pelayanan Kapal cq Petugas PPSA selanjutnya dientry ke dalam sistem aplikasi.

- 5) Petugas PPSA menerima PPB yang telah dientry sistem aplikasi, dan melakukan verifikasi data dengan ketentuan:
  - a) Jika tidak lengkap, menginformasikan ke pengguna jasa untuk dilengkapi;
  - b) Jika data data lengkap untuk selanjutnya dilakukan persiapan rapat operation plan.
- 6) Sebelum Rapat Operation Plan Agen Pelayaran/JPT/EMKL/Pemilik Barang mengirim ke Subdinas Perencanaan operasional terminal :
  - a) Stowage Plan, Cargo Manifest dan Rencana Muatan;
  - b) Permohonan penggunaan HMC jika ada;
  - c) Dokumen lainnya.
- 7) Subdinas Perencanaan melakukan verifikasi data yang dikirim oleh Agen Pelayaran/JPT/EMKL/Pemilik Barang:
  - a) Stowage Plan, Cargo Manifest dan Rencana Muatan;
  - b) Permohonan penggunaan HMC jika ada;
  - c) Dokumen lainnya.
  - Jika sesuai untuk selanjutnya mengirim undangan rapat Operation Plan kepada pihak yang terkait.
  - Jika tidak sesuai, diinfokan ke pihak terkait untuk dilengkapi.
- 8) Subdinas Perencanaan mengundang pihak-pihak terkait untuk hadir dalam Rapat Operation Plan terdiri dari:
  - a) Agen Pelayaran;PBM;
  - b) JPT/EMKL/Pemilik Barang;
  - c) Operator Alat Bongkar Muat;Dinas Terkait.
- 9) Dinas Terminal Petugas Sub Dinas Perencanaan Terminal melaksanakan rapat perencanaan kerja operasional (Operation Planning) setiap hari kerja antara pukul 09:00 s/d 17:00 WIB dengan

mengundang Agen Pelayaran, PBM/Pemilik Barang, operator alat, SPV. Operasi B/M , SPV. Peralatan, dan Foreman untuk membahas:

- a) Jenis, Sifat dan volume barang;
  - b) Jumlah Gang dan Jumlah Alat bongkar;
  - c) Kepemilikan Alat;Target produktivitas (T/S/D);
  - d) Jumlah armada Trucking;
  - e) Tempat penimbunan (Gudang);
  - f) Lokasi timbangan;
  - g) Penanggung jawab masing-masing tagihan.
- 10) Pada saat Rapat Operation Plan, Petugas Bagian Perencanaan Terminal melaksanakan entry/input hasil rapat operation plan ke dalam sistem.
  - 11) Hasil Operation Plan kemudian dicetak dan diteliti oleh para peserta rapat apabila sesuai maka disetujui dan ditanda tangani kemudian di distribusikan.
  - 12) Para pihak menerima dokumen Operation Plan dan melaksanakan hasil Operation Planning sesuai tanggung jawab masing-masing:
    - a) PBM mempersiapkan jumlah TKBM dan alat bantu B/M;
    - b) Operator alat mempersiapkan alat;
    - c) EMKL/JPT mempersiapkan armada Trucking;
    - d) Foreman memastikan dan monitoring kesiapan peralatan pendukung kerja kegiatan B/M minimal 30 menit sebelum kapal sandar. Setelah kapal sandar setting alat B/M dilakukan maksimal 1 jam.
  - 13) Berdasarkan informasi Operation Plan, Divisi Komersial, melakukan verifikasi tersebut Butir (1) dan (2) diatas melalui sistem komputer terhadap tarif yang berlaku, sebagai dasar pembuatan EPB (Jasa Dermaga, OPP/OPT dan Penggunaan Alat).
  - 14) Pemilik Barang dan atau Kuasa Pemilik Barang (Perusahaan/Agen Pelayaran, PBM, JPT) mencetak EPB selanjutnya menyelesaikan pembayaran EPB melalui BANK / kasir atau melalui sistem CMS.

15) Petugas loket BPJK setelah menerima bukti pembayaran EPB beserta lampirannya kemudian melakukan verifikasi locking sistem, apabila Pemilik Barang dan atau Kuasa Pemilik Barang (Perusahaan/Agen Pelayaran, PBM, JPT) tersebut tidak ter-locking maka dapat dicetak form BPJK yang ditandatangani oleh pejabat yang berwenang, dan apabila masuk dalam daftar locking, maka BPJK tidak dapat dicetak dan wajib menyelesaikan atas kewajibannya sesuai peraturan yang berlaku di Divisi Keuangan.

16) Petugas Terminal menyerahkan kelengkapan dokumen beserta lampirannya kepada petugas PPSA (penelitian dokumen) untuk dijadikan dasar mengikuti meeting pra penetapan pada Divisi Pelayanan Kapal (PPSA), selanjutnya hasil Pra meeting dibawa ke OTPEL untuk mendapatkan penetapan.

17) Berdasarkan hasil penetapan oleh Otoritas Pelabuhan, Divisi Terminal cq Sub Dinas Perencanaan melakukan pengecekan kesiapan kegiatan Bongkar / Muat dan melakukan monitoring ke dalam sistem aplikasi apabila diyakini kebenarannya, maka selanjutnya mencetak Surat Perintah Mulai Kerja (SPMK), dan didistribusikan kepada Peserta rapat operation plan.

Proses kegiatan Bongkar dari Kapal ke Silo;

1) Berdasarkan SPMK Divisi Pelayanan Terminal cq Supervisi Bongkar Muat melaksanakan persiapan kegiatan Bongkar PBM Pelindo dan melakukan pengecekan kesiapan alat Bongkar Muat dan Alat Bantu Bongkar Muat, SDM / TKBM, dan Silo.

2) Bongkar secara "*Connecting*" dan atau *Conveyior* langsung ke Silo, Foreman melakukan koordinasi dengan Petugas Silo dan Pihak Kapal sejak awal kegiatan sampai dengan selesai kegiatan.

3) Foreman melakukan monitoring dan pengendalian atas proses kegiatan pembongkaran dari kapal ke Silo melalui pipa dan atau *Conveyior*, apabila terjadi hambatan pada saat proses kegiatan

pembongkaran maka foreman melakukan koordinasi perbaikan dengan pihak terkait dan mencatat kedalam time sheet.

- 4) Setiap akhir kegiatan pembongkaran, Petugas Foreman dan Tally menyerahkan Tally Sheet, Time Sheet, dan Daily Report serta LKBM kepada Supervisor B/M, untuk dilaksanakan Verifikasi.
- 5) Selanjutnya Supervisor B/M menyerahkan dokumen pembongkaran (Daily Report, LKBM) beserta lampirannya kepada Asisten Manager Operasi untuk dilakukan verifikasi dan ditandatangani.
- 6) Setelah dokumen ditandatangani oleh Asisten Manager Operasi kemudian diserahkan kepada Petugas Administrasi Perencanaan untuk dipakai dasar pembuatan pra nota.
- 7) Petugas Perencanaan Administrasi melakukan entry data pra nota melalui sistem aplikasi, selanjutnya menyerahkan cetakan pra nota kepada atasan langsung (Supervisor Administrasi dan Asman Perencanaan) untuk dilakukan verifikasi dan ditandatangani.

Proses kegiatan Bongkar dari Kapal secara TL

- 1) Berdasarkan SPMK Divisi Pelayanan Terminal cq Supervisi Bongkar Muat melaksanakan persiapan kegiatan Bongkar PBM Pelindo dan melakukan pengecekan kesiapan alat Bongkar Muat dan Alat Bantu Bongkar Muat, SDM / TKBM, dan Armada.
- 2) Berdasarkan SPMK Petugas Operasional Pelindo menginformasikan kepada EMKL/JPT untuk memerintahkan Armada Truk memasuki Terminal melalui Gate-in dengan menunjukkan Dokumen (Bukti Timbangan Masuk, Bukti Surat Jalan dan SPMK ) kepada Petugas Gate-in.
- 3) Petugas Gate-in melakukan input Data Nomor SPMK, Nomor Polisi, dan Berat Kosong Truk (Konfirmasi Gate-In), selanjutnya Petugas Gate-In Melakukan pencetakan Job Slip Bongkar dan menyerahkan kembali Dokumen beserta Job Slip kepada Operator Truk.

- 4) Selanjutnya Operator Truk menuju Area Parkir Antrian sesuai dengan lokasi yang telah tercetak dalam Job Slip, menunggu giliran proses pembongkaran dari Kapal.
- 5) Foreman melakukan koordinasi dengan pihak kapal untuk memulai kegiatan Pembongkaran. Selanjutnya foreman memerintahkan armada truk menuju dermaga sesuai dengan antrian.
- 6) Foreman melakukan monitoring dan pengendalian atas proses kegiatan pembongkaran, apabila terjadi hambatan pada saat proses kegiatan pembongkaran maka foreman melakukan koordinasi perbaikan dengan pihak terkait dan mencatat kedalam time sheet.
- 7) Operator Truk menyerahkan Job Slip kepada Petugas Tally, selanjutnya Petugas Tally melakukan pencatatan dan melaksanakan entry data ke dalam sistem aplikasi.
- 8) Operator Truk melakukan penimbangan dan menyerahkan Job Slip serta Bukti Timbangan Keluar kepada Petugas Gate-out, selanjutnya Petugas Gate-out melakukan konfirmasi Gate-out.
- 9) Setiap akhir kegiatan pembongkaran, Petugas Foreman dan Tally menyerahkan Tally Sheet, Time Sheet, dan Daily Report serta LKBM kepada Supervisor B/M, untuk dilaksanakan Verifikasi.
- 10) Selanjutnya Petugas Supervisi B/M menyerahkan dokumen pembongkaran (Daily Report, LKBM) beserta lampirannya kepada atasan langsung untuk dilakukan verifikasi dan ditandatangani.
- 11) Selanjutnya Supervisor B/M menyerahkan dokumen pembongkaran (Daily Report, LKBM) beserta lampirannya kepada atasan langsung untuk dilakukan verifikasi dan ditandatangani.
- 12) Setelah dokumen ditandatangani oleh atasan langsung kemudian diserahkan kepada Petugas Administrasi Perencanaan untuk dipakai dasar pembuatan pra nota.
- 13) Petugas Perencanaan Administrasi melakukan entry data pra nota melalui sistem aplikasi, selanjutnya menyerahkan cetakan pra nota

kepada atasan langsung (Supervisor dan Asman) untuk dilakukan verifikasi dan ditandatangani.

14) Setelah pra nota ditandatangani oleh atasan langsung, Petugas Perencanaan Administrasi melakukan pencetakan ekspedisi selanjutnya menyerahkan kepada Supervisor Administrasi untuk dilakukan approval melalui sistem aplikasi.

15) Dan selanjutnya Petugas Administrasi membuat / mencetak laporan jurnal kegiatan B/M. Sebagai dasar untuk melakukan komparasi dengan laporan operasional.

16) Proses pengeluaran dan penerimaan barang di lapangan penumpukan

a) Pelaksanaan pengeluaran barang di lapangan penumpukan

Pelanggan mengajukan Permohonan Pengeluaran Barang ke pelabuhan III Petugas Gudang atau Lapangan dengan dilampiri BL, Manifest, dan SPPB asli, petugas gudang atau lapangan melakukan pengecekan dokumen, setelah semua dokumen lengkap petugas gudang atau lapangan menerbitkan Bukti Pelayanan Bongkar Muat Non Truck Lossing maupun Truck Lossing. Kemudian petugas pelayanan dokumen menerima nota bukti pelayanan gudang atau lapangan dilampiri copy DO, petugas pelayanan dokumen kemudian membuat Estimasi Perhitungan. Biaya (EPB), setelah pelanggan melakukan pembayaran kemudian petugas pelayanan dokumen mencetak Nota Lunas dan diberikan kepada pelanggan.

Pelanggan menyerahkan Nota Lunas dilampiri dengan Manifest, BL, dan SPPB kepada petugas gudang untuk proses pengeluaran barang untuk dilakukan pengecekan Dokumen, jika semua telah sesuai petugas Gudang menyetujui dan melakukan pengeluaran barang. Setelah selesai pengeluaran barang Petugas Gudang menerbitkan Surat Pengantar untuk pelanggan. Pelanggan membawa barang keluar ke Gate Out , sesampai di

Gate Out dilakukan pengecekan dokumen dan fisik barang oleh petugas Gate Out sebelum barang dibawa keluar.

b) Pelaksanaan pemasukan barang ke lapangan penumpukan

Dalam waktu  $1 \times 24$  jam pelanggan atau agen mengajukan izin pemasukan barang impor kepada PT PELINDO III cq petugas tempat penimbunan sementara dengan membawa surat permohonan penumpukan barang dilampiri PPKB timbun, Manifest, BL, EPB, BPK, BPJK. Jika sesuai Petugas Operasi akan meneruskan PPB ke Billing untuk melakukan perhitungan biaya yang harus dibayar pelanggan, kemudian dikonfirmasi ke pelanggan untuk disiapkan dana untuk pembayaran, pelanggan melakukan pembayaran di billing pelayanan Dokumen.

Setelah menerima pembayaran petugas billing mencetak Nota Lunas rangkap dua satu. Satu untuk pelanggan dan satu untuk petugas operasi dilampiri PPB untuk pencetakan Surat Jalan barang masuk. Petugas Operasi mencetak Surat Jalan barang masuk dan mengcopy dua lembar untuk petugas gudang atau lapangan sebagai acuan penerimaan barang. Surat Jalan diserahkan ke pelanggan untuk proses pengiriman. Sedangkan Nota Lunas dikembalikan ke Billing untuk diarsip.

Pelanggan menyerahkan Surat Jalan untuk dilakukan pengiriman ke Gudang, Petugas Gudang menerima copy Surat Jalan Barang Masuk dari pelayanan dokumen dan merencanakan penempatan atau penumpukan barang di gudang sebelum barang tiba. Paling lambat 36 jam sebelum kapal tiba seluruh barang yang akan ditangani harus sudah di timbun di gudang. Ketika barang tiba, petugas melakukan pengecekan terhadap dokumen dan fisik barang. Jika sesuai maka Petugas Gudang akan menerima barang tersebut dan melakukan penempatan atau penumpukan barang sesuai dengan rencana penumpukan. Petugas



Gudang melakukan pencatatan dan membuat Tally Sheet Penerimaan yang diketahui oleh pelanggan.



Gambar 4.1 Persiapan kegiatan pembongkaran muatan curah kering



Gambar 4.2 Pembongkaran muatan curah kering secara *truck losing*



Gambar 4.3 *Grab* mencengkeram muatan curah kering di dalam palka



Gambar 4.4 *Grab* terbuka untuk memindah muatan ke atas *hopper*

## 2. Dokumen-Dokumen Terkait

2. Dokumen-dokumen yang digunakan adalah sebagai berikut :

a. SPKBM (Surat Penunjukan Kerja Bongkar Muat)

Adalah Surat penunjukkan yang dikeluarkan oleh pelanggan kepada perusahaan untuk melaksanakan bongkar muat terhadap barang milik pelanggan.

b. SPK (Surat Pemberitahuan Kerja)

Adalah Surat pemberitahuan yang dikeluarkan perusahaan kepada mitra kerja untuk melaksanakan operasi bongkar muat.

c. PKBM (Pemberitahuan Kegiatan Bongkar Muat)

Adalah surat pemberitahuan kegiatan rencana bongkar muat yang akan dilakukan yang ditujukan kepada Kantor Otoritas Pelabuhan.

d. *Manifest*

Adalah dokumen / daftar muatan yang dimuat oleh kapal pada pelabuhan pemuatan dan akan dibongkar di pelabuhan tujuan masing – masing.

e. *Operation Plan*

Adalah dokumen yang menerangkan tentang rencana kegiatan bongkar muat yang akan dilakukan, terdiri atas estimasi kegiatan bongkar muat, alat yang akan digunakan, serta TKBM yang akan digunakan.

f. Permintaan TKBM

Adalah surat pengajuan permintaan TKBM untuk rencana kegiatan bongkar muat yang ditujukan kepada Koperasi TKBM Terminal.

g. *Daily Report*

Adalah dokumen laporan harian jumlah *tonnage*/kubikasi yang dibongkar perpalka perhari serta dilengkapi dengan balance muatan pada saat itu dan *time sheet* atau menerangkan waktu dan kegiatan yang dilakukan.

h. *Short/Over Landed*

Adalah dokumen yang menerangkan apakah barang mengalami kekurangan atau kelebihan dibuat daftar sendiri.

i. *Statement of Facts Time Sheet*

Rekapitulasi dari seluruh *Time Sheet* yang digunakan selama kegiatan bongkar muat berlangsung.

j. *Outturn Report*

Adalah daftar daftar dari semua barang dengan mencatat jumlah colli dan kondisinya barang itu pada waktu dibongkar.

k. LKBM (Laporan Kerja Bongkar Muat)

Adalah Laporan hasil akhir kegiatan bongkar muat yang dibuat oleh mitra kerja dan disampaikan kepada perusahaan.

l. DO (*Delivery Order*)

Adalah Bukti kepemilikan barang yang berisi nama kapal, pemilik barang, jenis barang, party jumlah colly, jumlah tonage / kubikasi dan lain-lain yang berfungsi untuk mengeluarkan barang dari pelabuhan.

m. Nota

Adalah Bukti atau surat yang di terima pemilik barang atau petugas gudang mengenai barang yang masuk atau keluar dari dan ke gudang atau lapangan penumpukan.

n. Surat Pengantar

Adalah Surat dari petugas gudang yang menyatakan bahwa barang telah keluar dari gudang yang akan diberikan kepada petugas *Gate Out* untuk pemeriksaan dokumen dan fisik barang.

o. Surat Jalan

Adalah Dokumen dari petugas bongkar muat atau gudang kepada sopir yang membuktikan bahwa barang telah di terima sopir truk yang selanjutnya akan di dikeluarkan dari gudang / dari dermaga menuju tempat tujuan.

p. *Tally Sheet*

Adalah Dokumen yang digunakan untuk mencatat produktifitas kinerja bongkar muat.

### 3. Kendala-Kendala Yang Timbul Dalam Proses Bongkar Curah Kering

Setiap pekerjaan pasti ada kendala- kendala yang dihadapi, sama halnya dalam pembongkaran curah kering. Adapun kendala - kendala yang sering terjadi sebagai berikut :

1. Kurangnya armada truk yang beroperasi, sehingga memperlambat proses muat/ bongkar.
2. Kerusakan *crane* kapal/ darat.
3. Kerusakan pada alat bongkar seperti ; *grab, bucket*.
4. Cuaca yang kurang mendukung seperti ; hujan.
5. Ketersediaan barang yang kurang dari kapasitas yang diinginkan

Pemecahan masalah yang dapat diambil dari masalah-masalah tersebut diatas adalah :

1. Mengkoordinasi ke pemilik armada bahwa armada yang disediakan kurang dan segera menambahkan armada.
2. Segera melaporkan ke pihak kapal yang sedang bertugas untuk melaporkan ke bagian *engineer* supaya segera diperbaiki, apabila menggunakan *crane* kapal. Sedangkan bila kerusakan terjadi pada *crane* darat segera melapor ke bagian perbaikan untuk dilakukan perbaikan secepat mungkin.
3. Mengganti alat yang rusak dengan alat yang baru / cadangan. Dan apabila ketersediaan alat terbatas maka dilakukan perbaikan secepat mungkin.
4. Dikarenakan faktor cuaca maka segera melaporkan perwira jaga untuk menutup palka kapal agar barang tidak basah.
5. Segera melaporkan ke pihak atasan sebelum barang di *stockpile* habis, agar atasan dapat berkoordinasi dengan *shipper* mengenai masalah tersebut dan keputusan semua ada di *shipper*.

Dari pemecahan- pemecahan masalah di atas dapat disimpulkan bahwa :

1. Sebelum melakukan kegiatan pembongkaran dilakukan pengecekan barang serta armada yang akan digunakan sudah agar proses bongkar dapat berjalan dengan baik.
2. Melakukan pengecekan peralatan mekanik maupun non mekanik yang akan digunakan untuk pengoperasian bongkar.
3. Menyiapkan cadangan alat bongkar yang akan digunakan supaya pada saat terdapat alat bongkar yang rusak, tidak perlu berlama-lama menunda proses bongkar untuk menunggu penggantian alat.
4. Melakukan pengecekan lapangan timbunan dan *stockpile* sebelum melakukan kegiatan bongkar.
5. Sebaiknya selalu waspada dan siaga bila suatu waktu terjadi *force majour* atau kejadian alam yang tidak di inginkan, perwira jaga dapat segera menutup palka kapal agar muatan yang di dalamnya tidak basah.



## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **5.1 Kesimpulan**

Menurut isi dari Bab II yaitu landasan teori hingga Bab IV yang merupakan hasil dari pelaksanaan kegiatan penelitian dengan mengamati hal-hal yang terjadi di lapangan secara langsung dalam proses kegiatan pembongkaran muatan di Terminal Jamrud PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya, maka penulis berusaha untuk menarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Dalam kegiatan penyelesaian proses pembongkaran curah kering terdapat tahapan yang harus dilalui oleh pemakai jasa maupun penyedia jasa. Kegiatan berawal pada rapat di Pusat Pelayanan Satu Atap atau yang biasa disebut PPSA, dimana ini adalah perangkat kerja PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya. Rapat ini membahas tentang penetapan pelayanan penambatan kapal, bongkar muat barang, pelayanan air, estimasi perhitungan biaya jasa pelabuhan dan konfirmasi piutang pengguna jasa. PBM PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) dapat melakukan kegiatan bongkar muat, namun sebelumnya PBM menyampaikan Pemberitahuan Kegiatan Bongkar Muat (PKBM) kepada Otoritas Pelabuhan (OP) untuk diverifikasi. Divisi terminal Jamrud selaku PBM melaksanakan operating planning meeting. Kemudian membuat berita acara hasil pembahasan dan melaksanakan entry OTGC untuk menghitung dan mencetak estimasi perkiraan biaya (EPB). Hasil cetak EPB didistribusikan kepada divisi terminal untuk melaksanakan pembayaran ke divisi keuangan. Setelah itu pelaksanaan pembongkaran dan monitoring. Petugas divisi Terminal melaksanakan pembongkaran dengan sistem truck losing (langsung ke truk / armada yang tersedia). Divisi Terminal melaksanakan pengecekan kesiapan operasi bongkar / muat, pengawasan dan pencatatan saat kegiatan bongkar. Setelah Kegiatan bongkar selesai petugas membuat LKBM

harian, kemudian melaksanakan entry ke dalam aplikasi OTGC untuk proses cetak perhitungan relisasi biaya.

2. Dokumen-dokumen yang digunakan untuk menunjang proses bongkar harus diserahkan kepada beberapa instansi, yaitu :
  - a. Perusahaan Bongkar Muat (PBM) : SPKBM, SPPBM, PKK, Manifest, untuk mendapatkan PPKB, PKBM, EPB, BPJK
  - b. Otoritas Pelabuhan (OP): SPKBM, SPPBM, PKK, Manifest, untuk mendapatkan nota APBMI serta legalisasi dokumen
  - c. Pusat Pelayanan Satu Atap (PPSA): PPKB Barang, EPB, BPJK untuk mendapatkan *berthing plan* atau daftar antrian kapal
3. Kendala-kendala yang masih sering terjadi pada saat pembongkaran muatan curah kering adalah seperti kurangnya armada truk, kerusakan *crane* kapal / darat, kerusakan pada alat bongkar, cuaca yang kurang mendukung, dan barang yang kurang dari kapasitas yang diinginkan sebenarnya dapat diantisipasi oleh pihak-pihak yang melakukan proses pembongkaran tersebut seperti menyediakan armada yang sesuai dengan daya angkut muatan yang tersedia, menyediakan alat bongkar muat cadangan supaya bila ada alat yang rusak dapat melakukan penggantian alat dengan cepat serta siap siaga dengan cuaca maupun kondisi yang ada.



## 5.2 Saran

Untuk lebih meningkatkan eksistensi Terminal Jamrud, maka dalam kesempatan ini penulis akan memberikan beberapa saran yang mungkin dapat bermanfaat bagi kelancaran operasional di dermaga Jamrud, berikut ini adalah saran yang dapat penulis berikan :

1. Disarankan pada saat melaksanakan kegiatan rapat di Pusat Pelayanan Satu Atap (PPSA) para peserta rapat sebaiknya tertib dalam pelaksanaan rapat tersebut. Yang dimaksud tertib disini adalah para peserta sebaiknya tidak membahas hal-hal yang di luar topik pembahasan pada rapat tersebut dan semua peserta rapat wajib datang untuk mengetahui hasil rapat PPSA. Untuk proses bongkar muat sebaiknya petugas di dermaga selalu memantau proses dengan teliti agar tidak terjadi *human error* serta kegiatan berjalan dengan lancar.
2. Untuk semua dokumen yang akan diajukan, sebaiknya di cek terlebih dahulu sesuai atau tidaknya dokumen dengan kapal maupun muatan yang akan dilaksanakan bongkar muatnya supaya tidak ada kesalahan dokumen pada saat pembongkaran dilaksanakan juga proses pembuatan laporan dokumen dapat diproses dengan tepat waktu, sebelum maupun sesudah proses pembongkaran.
3. Untuk kendala-kendala yang sering ditemui, harusnya semua pihak yakni, perwira jaga, PBM dan pemilik barang atau agen harus selalu siap dengan apapun yang akan terjadi, baik dalam hal kurangnya fasilitas transportasi, rusaknya alat, kemacetan lalu lintas bahkan dari cuaca buruk. Ini di maksudkan supaya proses pembongkaran yang dilakukan tidak mengalami proses tunda yang dapat memperlama proses bongkar yang dilakukan. Sehingga kerjasama yang dilaksanakan berjalan dengan baik dan tidak merugikan pihak mana pun yang terkait dalam proses pembongkaran tersebut.

**DAFTAR PUSTAKA**

- Abbas Salim. 2008. *Manajemen Transportasi*. Jakarta : PT Rajawali Pers
- Edy Hidayat N. 2009. *Manajemen Kepelabuhanan*. Jakarta : PT Pelabuhan Indonesia (Persero)
- Edy Hidayat N. 2009. *Peralatan Pelabuhan*. Jakarta : PT Pelabuhan Indonesia (Persero)
- Lasse. 2009. *Manajemen Muatan Aktifitas Rantai Pasok di Area Pelabuhan*. Jakarta : PT NIKA
- Suyono. 2007. *Shipping*. Jakarta : PPM
- Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan
- Peraturan General Manager PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Nomor PER.2/OS/0102/TPR-2016
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- SDM PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak. 2016. *Layanan PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak*  
<http://komersialtgperak.pelindo.co.id/>

## DAFTAR PERTANYAAN WAWANCARA

### Untuk Supervisor Operasional Bongkar Muat Terminal Jamrud:

1. Bagaimana proses pembongkaran muatan curah kering yang dilakukan oleh PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya di Terminal Jamrud ?
2. Bagaimana proses persiapan awal yang harus dipersiapkan?
3. Pihak siapa saja yang terlibat dalam proses awal sampai akhir?
4. Bagaimana cara koordinasi yang baik dengan pihak terkait?
5. Dengan siapa akan berkoordinasi jika terjadi kendala dalam pelaksanaan?

### Untuk Koordinator Shift Operasional Bongkar Muat di Terminal Jamrud :

1. Terbagi menjadi berapa shift untuk divisi Bongkar Muat di Terminal Jamrud?
2. Berapa karyawan di setiap shiftnya?
3. Bagaimana pembagian pekerjaannya?
4. Bagaimana saat serah terima perpindahan ke shift selanjutnya?
5. Bagaimana mempertanggungjawabkan setiap pekerjaan di setiap shiftnya?

### Untuk Foreman Bongkar Muat di Terminal Jamrud :

1. Bagaimana proses pembongkaran muatan curah kering yang dilakukan oleh PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya di Terminal Jamrud ?
2. Faktor kendala apa saja yang sering timbul dalam proses pembongkaran muatan curah kering?
3. Bagaimana proses koordinasi dengan pihak awak buah kapal saat ada kendala?
4. Bagaimana jika ada pihak yang terkait susah diajak kerjasama?
5. Bagaimana menghadapi cuaca yang tiba-tiba sering berubah?

**Untuk Staff Administrasi Bongkar Muat di Terminal Jamrud :**

1. Dokumen administrasi apa saja yang terkait dalam proses pembongkaran muatan curah kering yang dilakukan oleh PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya di Terminal Jamrud ?
2. Kendala apa yang sering dialami saat proses administrasi?
3. Apa saja yang harus diperhatikan saat pembuatan laporan administrasi?
4. Bagaimana proses pelaporan kepada pihak terkait?
5. Jika ada kendala kepada siapa harus melaporkan hal tersebut?

