

OPTIMALISASI PENATAAN LAPANGAN PENUMPUKAN UNTUK MEMPERLANCAR KEGIATAN BONGKAR MUAT

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 : Ahmad Abdul Ghani
NPM : 161031424
Program Studi : Administrasi Bisnis
Pembimbing : Dr. Ismi Rajiani, MM

**STIA DAN MANAJEMEN KEPELABUHAN BARUNAWATI
SURABAYA**

2018

LEMBAR PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini,

N a m a : AHMAD ABDUL GHANI

N.P.M : 161031424

Program Studi : Administrasi Bisnis

Judul Skripsi : Optimalisasi Penataan Lapangan
Penumpukan Untuk Memperlancar
Kegiatan Bongkar Muat

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 bersedia mempertanggung jawabkan sekaligus bersedia menerima sanksi berdasarkan aturan tata tertib di STIA Dan Manajemen Pelabuhan Barunawati Surabaya.

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

Peneliti,

Ahmad Abdul Ghani

SKRIPSI

OPTIMALISASI PENATAAN LAPANGAN PENUMPUKAN UNTUK MEMPERLANCAR KEGIATAN BONGKAT MUAT

(Penelitian di PT.Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Gresik)

DIAJUKAN OLEH:

NAMA : AHMAD ABDUL GHANI

NIM : 161031424

TELAH DISETUJUI DAN DITERIMA DENGAN BAIK OLEH:

Mengetahui,

Ketua Program Studi

Pembimbing

(Juli Prastyorini,S.Sos,MM)

(Dr.Ismi Rajiani,MM)

KETUA STIAMAK BARUNAWATI

(Drs.Iwan Sabatini,M.Si)

Kata Pengantar

Puji syukur kami panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, karena atas petunjuk dan rahmat-Nya kami dapat menyelesaikan penulisan skripsi sehingga saya dapat menyelesaikan skripsi sesuai dengan waktunya.

Karya tulis ini dengan judul “OPTIMASI PENATAAN LAPANGAN PENUMPUKAN UNTUK MEMPERLANCAR KEGIATAN BONGKAR MUAT DI PT.PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO) CABANG GRESIK” (Study Kasus di PT.Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Gresik, peneliti mendapatkan bimbingan, dukungan, dan bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu dalam kesempatan ini peneliti ingin menyampaikan rasa terima kasih yang tak terhingga kepada:

1. Bapak Drs. Iwan Sabastini, MM. selaku Ketua STIA DAN MANAJEMEN KEPELABUHAN Barunawati Surabaya.
2. Ibu Juli Prastyorini, S.Sos,MM selaku ketua Program Studi.
3. Bapak Dr. Ismi Rajiani, MM selaku Dosen Pembimbing 1 yang telah memberikan bimbingan dalam penyusunan skripsi ini.
4. Dosen-dosen STIA DAN MANAJEMEN KEPELABUHAN yang telah meluangkan waktu serta memberikan nasehat, saran, kritik, dan dorongan motivasi dalam penyelesaian penulisan skripsi ini. Terima kasih atas bimbingan dan bantuan yang diberikan selama awal akhir pembuatan skripsi ini.
5. Bapak H.Abdurrahman dan Ibu H.Salehati yang selalu memberi kasih sayang, semangat, tidak lelah mengingatkan, dan berdoa untuk menyertai perjalananku menggapai cita - cita.
6. Adik Fawaid terima kasih sudah mendukung abang dan memotivasi abang untuk bisa menyelesaikan studi ini tepat pada waktunya.

7. Kepada teman-teman saya, saya berterima kasih kepada kalian sudah membantu dan memotivasi saya untuk bisa menyelesaikan studi ini tepat pada waktunya.
8. Semua keluarga yang selama ini telah memberikan dukungan dan semangat, saya sangat berterimakasih berkat doa keluarga sehingga saya bisa menyelesaikan studi ini tepat pada waktunya.
9. Bapak Imam Harumain selaku SUPERVISOR PT. Pelindo III (Persero) Cabang Gresik yang telah membantu dan memberikan arahan dalam melakukan praktek dan penelitian.
10. Bapak Hony selaku SUPERVISOR PT. Pelindo III (Persero) Cabang Gresik yang telah memberikan arahan sehingga saya bisa menyelesaikan di bidang ini.
11. Bapak Jowi PT. Pelindo III (Persero) Cabang Gresik saya berterimakasih karena bapak sudah bimbing saya dan kasih data-data sehingga saya bisa dapat menyelesaikan semua ini.
12. Bapak Imam Suhadi selaku Forman PT. Pelindo III (Persero) Cabang Gresik yang telah memberikan kesempatan kepada peneliti untuk meneliti dan memepelajari.
13. Mbak Nilam selaku karyawan yang telah memberikan kesempatan bagi peneliti untuk praktek dan sudah kasih motivasi melakukan penelitian.
14. Kepada khusus semua orang kantor PT. Pelindo III (Persero) Cabang Gresik saya sangat berterimakasih karena karena berkat ibu dan bapak yang udah dukung saya dan menghargai saya selama saya praktek.
15. Transfer PDP 2013 : Zaa, Arik, Kikik, Prisil, Yuli, Nelson, Mas Dion, Mas Tito, Mas Saiful Muluk kalian berperan aktif dalam pendidikan S1 ini hingga kita dapat berwisuda bersama-sama tanpa kalian saya abdul ghani mungkin tidak semangat dalam menyelesaikan skripsi ini.
16. Adek kelas, terima kasih banyak atas dukungannya. Tetap semangat!!!
17. Semua pihak yang terkait yang tidak dapat saya sebutkan satu persatu yang telah banyak memberikan bantuan bagi kelancaran penulisan skripsi ini.

Penelitian ini disusun guna mengetahui seberapa dalamnya pengetahuan mahasiswa STIA DAN MANAJEMEN KEPELABUHAN Barunawati Surabaya, ilmu administrasi dan manajemen kepelabuhanan tentang bagaimana mengetahui apakah itu PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Gresik, supaya mahasiswa STIA DAN MANAJEMEN KEPELABUHAN sedikit banyak mengetahui betapa pentingnya pengetahuan akan hal tersebut. Selain itu juga guna memperdalam pengetahuan sebelum mahasiswa terjun di dunia kemaritiman khususnya di PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Gresik.

Kami menyadari bahwa dalam penelitian ini masih banyak terdapat kekurangan, ibarat kata pepatah Tiada Gading Yang Tak Retak dengan segala kerendahan hati saran dan kritik yang bersifat membangun dari pembaca sangat kami harapkan, agar penelitian terselesaikan dengan sempurna. Segala kesalahan dan kekurangan dalam penelitian ini hanya milik penyusun semata dan segala kebenaran dan kesempurnaan hanya milik Tuhan Yang Maha Esa semata, akhirnya kami hanya mampu berharap semoga apa yang telah kami susun ini ada guna dan manfaatnya khususnya bagi kami selaku penyusun dan kepada semua yang berkompeten dalam bidang STIA DAN MANAJEMEN KEPELABUHAN pada umumnya.

Surabaya, 16 Juli 2018

Peneliti

AHMAD ABDUL GHANI
161031424

ABSTRAKSI

AHMAD ABDUL GHANI.161031424

OPTIMALISASI PENATAAN LAPANGAN PENUMPUKAN UNTUK MEMPERLANCAR KEGIATAN BONGKAR MUAT

Skripsi . Program Study Administrasi Bisnis.2018

Kata kunci : kegiatan bongkar muat, Optimalisasi lapangan penumpukan

Berdasarkan penelitian tentang Optimalisasi penataan lapangan penumpukan untuk memperlancar kegiatan bongkar muat di PT.Pelindo III (Persero) Cabang Gresik di dapatkan hasil tentang kinerja alat bongkar muat dan lapangan penumpukan yang tidak mampu melayani semua kegiatan bongkar muat karena keterbatasan alat bongkar muat dan keterbatasan lapangan penumpukan.seharusnya PT.Pelindo III (Persero) Cabang Gresik mampu menambah alat bongkar muat dan mampu mengatur penataan barang bongkar muat di lapangan penumpukan. Agar pihak perusahaan pelayaran tidak mengalami kerugian akibat keterlambatan proses bongkar muat dan penataan barang yang buruk di lapangan penumpukan oleh PT.Pelindo III (Persero) Cabang Gresik, tidak mampu optimal dalam hal penataan barang di lapangan penumpukan dikarenakan beberapa faktor antara lain alat bongkar muat yang kurang, banyaknya truk yang parkir sembarangan di lapangan penumpukan, Agar bisa mengoptimalkan lapangan penumpukan dari pihak PT.Pelindo III (Persero) Cabang gresik harus memberi pembatas pada lapangan penumpukan sehingga barang yang ada di lapangan penumpukan bisa di simpan dengan teratur dan tersusun dengan rapi sehingga lapangan penumpukan bisa terpenuhi dan sama-sama tidak merugikan dari pihak perusahaan pelayaran yang lainnya

DAFTAR ISI

Halaman Judul	i
Halaman Pernyataan	ii
Halaman Pengesahan	iii
Lembar Pengesahan	iv
Abstraksi	v
Kata Pengantar	vi
Daftar Isi	ix
Daftar Gambar	xii

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	5
1.3 Tujuan Penelitian	6
1.4 Manfaat Penelitian	6
1.5 Sistematika Penulisan	7

BAB II LANDASAN TEORI

2.1 Pengertian Pelabuhan	9
2.1.1 Jenis – jenis Pelabuhan	9
2.1.2 Fungsi Pelabuhan	12
2.1.3 Pelabuhan Laut	13
2.1.4 Fungsi dan Peranan Pelabuhan Laut	13
2.1.5 Pengertian Optimalisasi	14
2.1.6 Pengertian Lapangan Penumpukan	15

2.1.7 Pengertian Gudang.....	16
2.1.8 Tata Letak Gudang.....	18
2.1.9 Fungsi Gudang.....	19
2.1.10 Personalia Pergudangan	21
2.1.11 Administrasi Pergudangan.....	23
2.1.12 Pengertian Bongkar Muat	32
2.2 Kerangka Berfikir	36
BAB III METODE PENELITIAN	
3.1 Jenis Penelitian.....	37
3.2 Metode Penelitian	38
3.3 Teknik Penelitian.....	42
BAB IV PEMBAHASAN	
4.1 Gambaran Umum Obyek yang diteliti.....	45
4.1.1 Sejarah Perusahaan	45
4.1.2 Visi dan Misi Perusahaan	46
4.1.3 Struktur Organisasi Perusahaan.....	49
4.2 Hasil dan Pembahasan	50
4.2.1 Layout Lapangan Penumpukan	50
4.2.2 Aktivitas Perusahaan.....	50
4.2.3 Study Kasus Lapangan Penumpukan.....	52
4.2.4 Analisis Alat Bongkar Muat	53

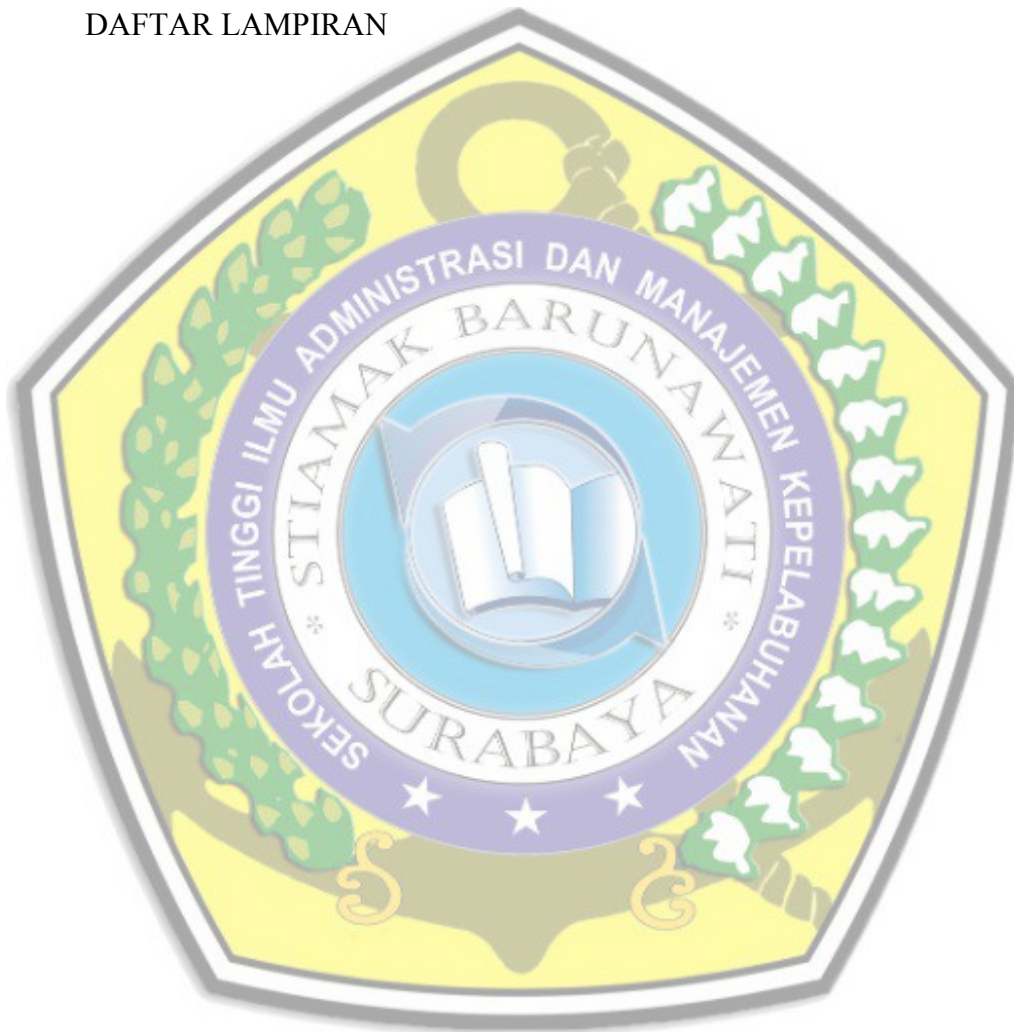
BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan 56

5.2 Saran 56

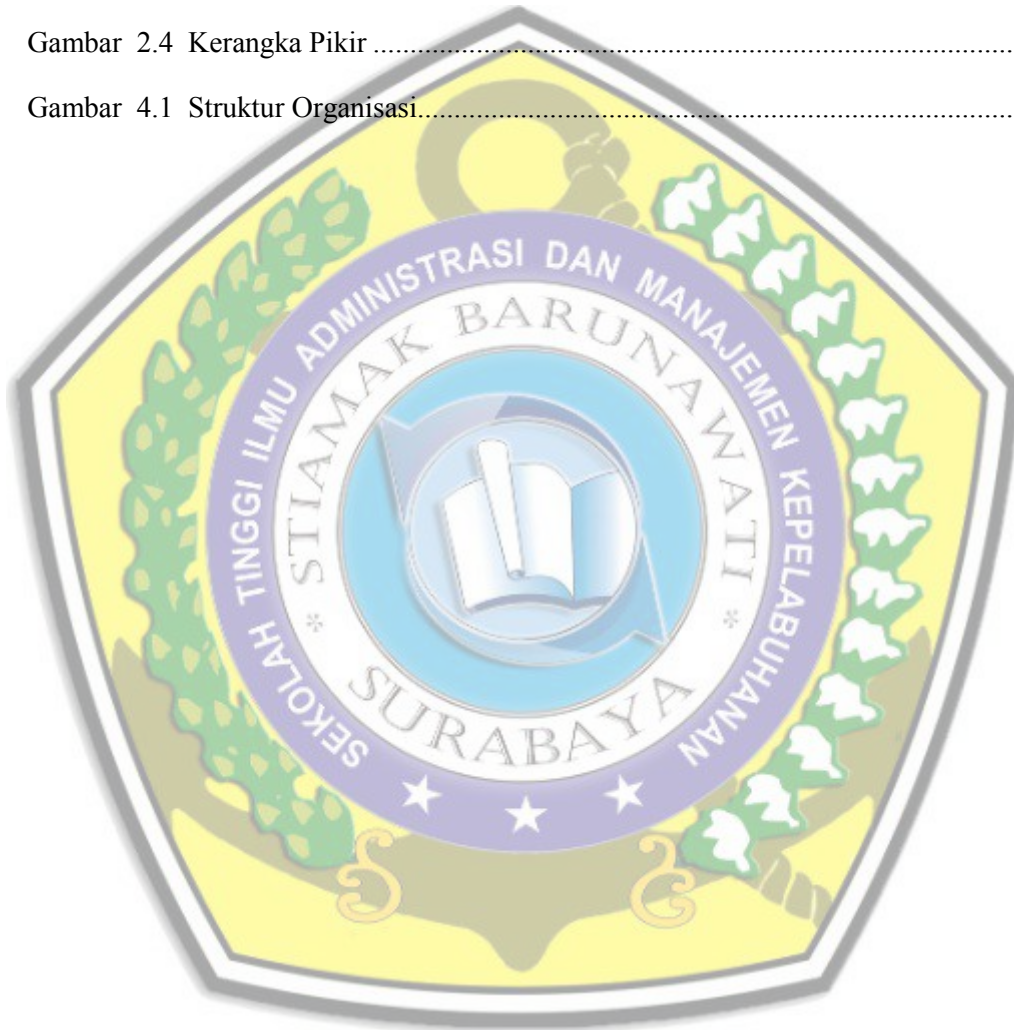
DAFTAR PUSTAKA 58

DAFTAR LAMPIRAN



DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1 Level Luffing Gantry Crane (LLGC).....	34
Gambar 2.2 Mobile Crane.....	34
Gambar 2.3 Fork lift	35
Gambar 2.4 Kerangka Pikir	36
Gambar 4.1 Struktur Organisasi.....	49



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia sebagai negara kepulauan, peranan pelayaran sangat penting bagi kehidupan ekonomi, sosial, pemerintah. Secara otomatis kegiatan pelayaran sangat di perlukan untuk menghubungkan antar pulau, pemberdayaan sumber kelautan, penjagaan wilayah laut, dan penelitian kelautan. Untuk mendukung sarana transportasi atau angkutan laut tersebut di perlukan prasarana yang berupa pelabuhan. Pelabuhan (*port*) merupakan daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang laut, dan dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat bertambat untuk melakukan bongkar muat barang, kran-kran (*crane*) untuk bongkar muat barang, gudang laut (*transito*) dan tempat- tempat penyimpanan dimana kapal membongkar muatannya. Dan gudang-gudang dimana barang- barang dapat di simpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan dengan pengapalan.

Wilayah Kota Gresik merupakan daerah industri yang memiliki beberapa segmen disetiap wilayah sehingga memfokuskan pelabuhannya sesuai dengan rute kegiatan dari masing-masing kepentingan. Salah satunya adalah Pelabuhan Gresik sendiri yaitu PT.Pelindo III (Persero) Cabang Gresik.

PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) adalah Badan Usaha Milik Negara yang bergerak dalam sektor perhubungan yang di berikan tugas, wewenang dan tanggung jawab untuk mengelola Pelabuhan Umum pada 7 propinsi yang meliputi wilayah Jawa Timur, Jawa Tengah, Bali, Kalimantan Tengah, Kalimantan Selatan, Nusa Tenggara Barat dan Nusa Tenggara Timur.

PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) yang menjalankan bisnis inti sebagai penyedia fasilitas jasa kepelabuhanan, memiliki peran kunci untuk

menjamin kelangsungan dan kelancaran angkutan laut, sehingga dengan tersedianya prasarana transportasi laut, sehingga dengan tersedianya prasarana transportasi laut yang memadai tersebut akan mampu menggerakkan dan menggairahkan kegiatan ekonomi negara dan masyarakat. Pelabuhan Cabang Gresik merupakan salah satu pelabuhan cabang kelas II yang berada di bawah pengelolaan PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero).

Dinas Usaha terdiri dari sub dinas Pelayanan Kapal dan Barang, subdinas Dermaga Untuk Kepentingan Sendiri (DUKS), subdinas Aneka Usaha dan subdinas Bina Pelanggan dan Administrasi. Salah satu tugas dari subdinas Pelayanan Kapal dan Barang adalah melaksanakan pendaftaran kunjungan dan menyusun jadwal penyandaran kapal yang bertambat di Pelabuhan Umum Gresik, koordinasi dengan instansi yang unit-unitnya kerja terkait. Selain itu juga mengkoordinasikan penetapan rencana prioritas dan alokasi penambatan kapal di Pelabuhan Umum Gresik. Pelabuhan pada umumnya, pelabuhan harus di lengkapi fasilitas-fasilitas penunjang kegiatan pelabuhan. Salah satu fasilitas keunggulan di pelabuhan adalah dermaga. Dermaga adalah suatu bangunan pelabuhan yang di gunakan untuk merapat dan menambatkan kapal yang melakukan kegiatan bongkar muat barang. Dalam langkah menyambut perdagangan bebas maka baik sistem, kondisi maupun fasilitas kepelabuhanan dan angkutan laut harus di siapkan dengan sebaik- baiknya.

Pelabuhan Gresik memiliki beberapa dermaga yaitu:

1. Dermaga curah kering, yang fungsinya di gunakan untuk kegiatan bongkar muat barang curah kering contohnya: bongkar muat batubara dan kayu log. Dermaga curah kering merupakan salah satu dermaga yang mempunyai panjang 279 meter, lebar 40 meter, dan kedalaman -6 meter.

2. Dermaga *Multipurpose* yang fungsinya di gunakan untuk kegiatan bongkar muat semua jenis barang contohnya barang-barang curah kering, bag cargo salah satunya adalah pupuk. Dermaga *Multipurpose* merupakan salah satu dermaga yang mempunyai panjang 146 meter, lebar 10 meter, dan kedalaman -7 meter.
3. Dermaga curah cair internasional yang fungsinya di gunakan untuk kegiatan bongkar muat khusus curah cair contohnya barang-barang curah cair: gas, cpo, aspal dan lain-lain. Dermaga curah cair merupakan salah satu dermaga yang mempunyai panjang 218 meter, lebar 5 meter, kedalaman -12 meter. Dermaga curah cair internasional ini mempunyai batas maksimal GT. Kapal untuk sisi dalam dalam maksimal 15.000 ton dan untuk dermaga sisi luar maksimal 20.000 ton. Dermaga curah cair internasional memiliki peraturan yang sangat penting sehingga tidak semua kegiatan bisa di lakukan di dermaga curah cair ini seperti: tidak boleh mengambil gambar di lingkup kawasan dermaga, tidak boleh merokok di kawasan dermaga dan harus memakai alat pelindung diri atau yang di singkat dengan (APD). Seperti gambar di bawah ini:
4. Dermaga 70 yang fungsinya di gunakan untuk kegiatan bongkar muat khusus curah cair cpo. Dermaga 70 merupakan salah satu dermaga yang mempunyai panjang 70 meter, lebar 10 meter, dan kedalaman -6 meter.
5. Dermaga Nusantara fungsinya di gunakan untuk kegiatan bongkar muat barang curah seperti: beras, pupuk, general cargo, karnil, pakan ternak Dermaga Nusantara di sebut dengan dermaga 265 karena dermaga tersebut memiliki panjang 265 meter, lebar 10 meter, kedalaman -6 meter.
6. Dermaga pelayaran rakyat atau di sebut dengan dermaga pelra, dermaga ini di gunakan khusus perahu-perahu kayu bukan untuk kapal

besi, fungsinya di gunakan kegiatan bongkar muat campuran dan barang kebutuhan pokok seperti: makanan, minuman, besi, alat-alat dapur dan lain-lain, dermaga ini mempunyai panjang 180 meter, lebar 10 meter, dan kedalaman -3 meter.

7. Dermaga Talud Tegak yang fungsinya di gunakan untuk kegiatan bongkar muat barang non curah cair seperti: kayu log, tiang pancang, general cargo, dan lain-lain. Dermaga ini mempunyai panjang 785 meter, lebar 5 meter, dan kedalaman -3 meter
8. Dermaga 78 yang fungsinya di gunakan untuk kegiatan bongkar muat barang campuran kecuali gas, Dermaga mempunyai panjang 78 meter dan lebar 30 meter, kedalaman -7 meter.

PT.Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Gresik juga mempunyai kolam pelabuhan yang di gunakan untuk antrian kapal dan berlabuh jangkar di kolam pelabuhan dengan aman.

PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Gresik juga mempunyai beberapa lapangan penumpukan yang di gunakan untuk penyimpanan barang yang tidak layak di simpan di gudang contoh: kayu log, tiang pancang, kontruksi, betton, pasir.

Sedangkan yang di teliti yaitu lapangan penumpukan di Dermaga Talud Tegak sebab di lapangan penumpukan di Dermaga Talud Tegak tidak memadai di karenakan lapangan penumpukan tersebut kecil dan di buat parkir truk warga sekitar yang tidak di jalankan, truk tersebut menghambat jalannya truk yang sedang operasi di dermaga talud tegak dan mengganggu pelayaran yang lain, yang sedang melakukan kegiatan bongkar muat di dermaga talud tegak, truk yang di parkir atau yang tidak dijalankan itu membuat kemacetan truk yang sedang operasi apalagi saat truk berpapasan jadinya salah satu truk terpaksa harus mengalah dengan cara berhenti sejenak memberi jalan truk yang mau lewat apalagi saat truk membawa muatan kayu log, saat membawa kayu log pada waktu

berpapasan susah buat mundur sehingga memakan waktu yang agak lama dan dapat merugikan pelayaran dan kapal semakin lama bertambat di dermaga semakin banyak biaya yang harus di keluarkan oleh perusahaan pelayaran kapal tersebut. Kurangnya pengawasan arus barang di lapangan penumpukan sehingga lapangan penumpukan cepat penuh dikarenakan penataan barang di lapangan penumpukan tidak teratur dan tidak mengikuti prosedur yang ada. Yang di maksud dengan prosedur tersebut adalah aturan-aturan yang di tetapkan oleh PT.Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Gresik seperti aturan tentang penumpukan barang di lapangan.

Kegiatan bongkar muat yang di maksud adalah sewaktu kapal sandar di pelabuhan dilakukan kegiatan stevadoring, disini stevadoring di maksudkan adalah kegiatan bongkar muat kayu log,tiang pancang dan lain-lain setelah barang di bongkar dari kapal menggunakan *crane* untuk diletakkan di lapangan penumpukan setelah barang dibawah ke lapangan penumpukan, barang tersebut di angkut dengan *forklift* ke atas truk untuk di bawah ke pabrik.

Sehubungan dengan uraian di atas, maka peneliti tertarik untuk mempelajari pengoptimalisasian penataan lapangan penumpukan yang ada di PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Gresik. Mengingat bahwa prosedur penataan lapangan penumpukan sangat menarik untuk diteliti,

maka peneliti mengangkat judul "**Optimalisasi Penataan Lapangan Penumpukan Untuk Memperlancar Kegiatan Bongkar Muat**

1.2 Rumusan Masalah

Melalui penelitian ini, peneliti mencoba untuk mendekati permasalahan yang ada berdasarkan pengalaman-pengalaman dalam proda dan teori yang didapatkan selama melakukan perkuliahan di Stia dan Manajemen Kepelabuhan, sehingga dalam melaksanakan penulisan tugas akhir ini membatasi obyek masalah yang disampaikan atau disajikan.

Masalah-masalah yang peneliti sampaikan di sini adalah mengenai:

Bagaimana optimalisasi penataan lapangan penumpukan untuk memperlancar kegiatan bongkar muat pada PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Gresik?

1.3 Tujuan Penelitian

Dalam penelitian ini ada beberapa tujuan yang hendak peneliti capai, adapun tujuan yang ingin dicapai peneliti dalam penyusunan tugas akhir ini antara lain adalah sebagai berikut:

Untuk mengetahui bagaimana optimalisasi penataan lapangan penumpukan untuk memperlancar kegiatan bongkar muat pada PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Gresik?

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun kegunaan dari karya tulis ini, baik bagi penulis maupun pembaca yaitu antara lain:

1. Bagi penulis, yaitu sebagai pengalaman praktek kerja yang langsung turun kelapangan dan melihat situasi lapangan, serta bagaimana cara kerja dilapangan khususnya di lapangan penumpukan barang.
2. Bagi perusahaan PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Gresik, penulisan ini diharapkan memberikan masukan untuk meningkatkan mutu jasa pelayanan barang.
3. Bagi STIAMAK
 - a. Dapat mengetahui bagaimana cara pengoptimalisasian lapangan penumpukan.
 - b. Menambah pengetahuan tentang tata cara pengoptimalisasian lapangan penumpukan serta fasilitas guna proses belajar mengajar di Stiamak. Menjadi bahan referensi bacaan di STIAMAK bagi mahasiswa.

- c. Memberikan motivasi dan dukungan untuk diri sendiri dan orang lain, serta informasi mengenai lapangan penumpukan di dermaga.

1.5 Sistematika Penulisan

Untuk memperoleh pembahasan yang sistematis, maka penulis perlu menyusun sistematika sedemikian rupa sehingga dapat menunjukkan hasil penelitian yang baik dan mudah di pahami. Adapun sistematika tersebut adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini membahas tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, serta sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Bab ini membahas tentang kajian-kajian teori mengenai variabel-variabel yang diteliti seperti Optimalisasi Penataan Lapangan Penumpukan Untuk Memperlancar Kegiatan Bongkar Muat, beserta di uraikan terhadap penelitian terdahulu, kerangka pikir.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini menguraikan variabel-variabel penelitian serta operasionalnya, penentuan populasi beserta jenis penelitian, metode penelitian, metode observasi, metode dokumentasi, metode interview, teknik pengumpulan di dalamnya berisi seleksi data, data display, verifikasi data.

BAB IV PEMBAHASAN

Bab ini menguraikan dari isi pokok penelitian yang berisi deskripsi objek penelitian, analisis data dari pembahasannya sehingga dapat di ketahui hasil analisis yang diteliti mengenai

hasil pembuktian sampai pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini yang menjelaskan tentang kesimpulan dari hasil suatu penelitian yang dilakukan serta saran yang diberikan kepada pihak-pihak terkait mengenai hasil penelitian tersebut.



BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Pengertian Pelabuhan

Menurut Peraturan Pemerintah RI No.16 Tahun 2009 tentang kepelabuhanan yang di maksud pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan atau perairan dengan batas - batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan dan perusahaan yang di pergunakan sebagai tempat bersandar, naik turun penumpang, dan atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang di lengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. Sedangkan pengertian kepelabuhanan meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan atau barang, keselamatan berlayar, serta tempat perpindahan intra dan atau antar moda transportasi.

2.1.1 Jenis – jenis Pelabuhan

Jenis pelabuhan dapat dibagi menurut:

a. Alamnya.

Menurut alamnya, pelabuhan laut di bagi menjadi pelabuhan terbuka dan pelabuhan tertutup. Pelabuhan terbuka adalah pelabuhan dimana kapal-kapal bisa masuk dan merapat secara langsung tanpa bantuan pintu air. Pelabuhan di Indonesia pada umumnya adalah Pelabuhan Terbuka. Pelabuhan tertutup adalah pelabuhan dimana kapal - kapal yang masuk harus melalui beberapa pintu air. Pelabuhan tertutup ini dibuat pada pantai di mana terdapat perbedaan pasang surut yang besar dan waktu pasang surutnya berdekatan. Pelabuhan tertutup bisa kita temui di Liverpool, Inggris dan bila akan masuk terusan Panama.

b. Pelayanannya

Menurut sasaran pelayanannya, jenis Pelabuhan bisa di bagi menjadi Pelabuhan Umum dan Pelabuhan Khusus. Pelabuhan Umum adalah Pelabuhan yang di selenggarakan untuk kepentingan masyarakat umum. Penyelenggara Pelabuhan Umum adalah unit pelaksana teknis atau satuan kerja pelabuhan atau Badan Usaha Pelabuhan. Pelabuhan daratan adalah suatu tempat di daratan dengan batas - batas yang jelas, dilengkapi dengan fasilitas bongkar muat, lapangan penumpukan dan gudang, serta prasarana dan sarana angkutan barang dengan cara pengepakan khusus dan berfungsi sebagai Pelabuhan Umum. Pelabuhan Khusus adalah Pelabuhan yang dikelola untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu. Pengelola Pelabuhan Khusus bisa adalah pemerintah, pemerintah Provinsi pemerintah Kabupaten atau Kota atau badan hukum Indonesia yang memiliki izin untuk mengelola Pelabuhan Khusus (KM 55 Tahun 2002). Contoh dari Pelabuhan Khusus angkutan laut, Pelabuhan Khusus untuk minyak mentah, Pelabuhan Khusus Bogasari, dan sebagainya.

c. Lingkup pelayaran yang dilayani.

Menurut lingkup pelayaran yang dilayani, jenis pelabuhan di bagi menjadi pelabuhan internasional, pelabuhan regional, dan pelabuhan lokal. Pelabuhan Internasional adalah pelabuhan pelabuhan yang melayani perdagangan dan Pelayaran Internasional. Pelabuhan Regional adalah Pelabuhan yang melayani kegiatan perdagangan atau Pelayaran Regional, seperti pelayaran atau perdagangan di wilayah Asia, Eropa Barat, atau Amerika Latin. Pelabuhan Lokal adalah Pelabuhan yang melayani kegiatan perdagangan atau pelayaran daerah.

d. Kegiatan perdagangan luar negeri.

Menurut kegiatan perdagangan luar negeri yang dilayani, jenis pelabuhan bisa dibagi menjadi pelabuhan impor dan pelabuhan ekspor. Pelabuhan impor adalah pelabuhan yang melayani masuknya barang -

barang dari luar negeri. Pelabuhan ekspor adalah pelabuhan yang melayani penjualan barang - barang keluar negeri.

- e. Menurut kapal yang diperbolehkan singgah.

Menurut kapal yang diperbolehkan singgah, berdasar *Indische Scheepvarart - Wet* (Staatablad 1936 No.700). Jenis pelabuhan di bagi menjadi pelabuhan laut dan pelabuhan pantai. Pelabuhan laut adalah pelabuhan yang terbuka bagi perdagangan luar negeri dan dapat di singgahi oleh kapal - kapal negara sahabat. Sedangkan pelabuhan pantai adalah pelabuhan yang tidak terbuka untuk perdagangan luar negeri dan hanya dapat di pergunakan oleh kapal - kapal dari Indonesia.

- f. Wilayah pengawasan Bea dan Cukai.

Dari segi pembagian wilayah Bea dan Cukai, jenis pelabuhan dibagi menjadi *custom port* dan *free port*. *Custom port* adalah pelabuhan yang berada dibawah pengawasan Bea Cukai. Sedangkan *free port* adalah pelabuhan yang berada di luar pengawasan bea dan cukai.

- g. Kegiatan Pelayanannya.

Dilihat dari segi kegiatan pelayanannya, pelabuhan dibagi menjadi tiga jenis yaitu pelabuhan samudera, pelabuhan nusantara, dan pelabuhan rakyat. Contoh pelabuhan samudera adalah pelabuhan Tanjung Priok di Jakarta dan Tanjung Perak di Surabaya. Contoh pelabuhan nusantara adalah pelabuhan Banjarmasin di Kalimantan Selatan. Sedangkan pelabuhan pelayaran rakyat adalah pelabuhan Sunda Kelapa di Pasar Ikan Jakarta.

- h. Perannya dalam Pelayaran.

Menurut perannya dalam pelayaran, pelabuhan dibagi menjadi dua jenis yaitu pelabuhan transit dan pelabuhan Ferry. Pelabuhan transit adalah pelabuhan yang mengerjakan *transshipment cargo*. Pelabuhan ferry adalah pelabuhan penyeberangan. Pelayanan dilakukan oleh kapal ferry yang menghubungkan dua tempat dengan membawa penumpang dan kendaraan.

2.1.2 Fungsi Pelabuhan

Fungsi sebuah pelabuhan ada empat, yaitu sebagai tempat pertemuan, gapura, entitas industri, dan mata rantai transportasi.

a. Tempat Pertemuan (*Interface*)

Pelabuhan merupakan tempat pertemuan dua moda transportasi utama, yaitu darat dan laut serta berbagai kepentingan yang saling terkait. Barang-barang yang diangkut dengan kapal laut akan di bongkar dan dipindahkan ke angkutan darat seperti truk dan kereta api. Dan sebaliknya barang-barang yang diangkut dengan truk atau kereta api di pelabuhan dibongkar dan di muat ke kapal.

b. Gapura (*gate*)

Pelabuhan berfungsi sebagai gapura atau pintu gerbang suatu negara. Warga negara dan barang-barang dari negara asing yang memiliki hubungan ekonomi masuk ke suatu negara dan melewati pelabuhan tersebut. Sebagai pintu gerbang negara, citra negara sangat ditentukan oleh baiknya pelayanan, kelancaran serta kebersihan di pelabuhan tersebut.

1) Entitas Industri (*industri entity*)

Dengan berkembangnya industri yang berorientasi ekspor maka fungsi pelabuhan menjadi sangat penting. Dengan adanya pelabuhan, hal itu akan memudahkan industri mengirim produknya dan mendatangkan bahan baku. Dengan demikian pelabuhan menjadi satu jenis industri sendiri yang menjadi ajang bisnis berbagai usaha, mulai dari transportasi, perbankan, perusahaan *leasing* peralatan dan sebagainya.

2) Mata rantai transportasi (*link of transportation*).

Pelabuhan merupakan bagian dari rantai transportasi. Di pelabuhan berbagai moda transportasi bertemu dan bekerja. Pelabuhan laut merupakan salah satu titik dari mata rantai angkutan darat dengan angkutan laut. Orang dan barang yang diangkut dengan kereta api bisa diangkut mengikuti rantai transportasi dengan menggunakan kapal laut.

2.1.3 Pelabuhan Laut

Sebagai terminal, pelabuhan merupakan komponen utama dari suatu sistem transportasi, sebab kapasitas rute atau trayek sangat dipengaruhi oleh tingkat pelayanan pelabuhan. Pelabuhan juga merupakan awal dan akhir dari suatu rute operasi transportasi, posisi pelabuhan dalam sistem transportasi.

- a. Pengertian pelabuhan laut. Menurut Gianto dan Martopo, (1990,hal 1). Pelabuhan laut adalah daerah tempat berlabuh dan atau tempat bertambatnya kapal laut serta kendaraan air lainnya untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, bongkar muat barang dan hewan, serta merupakan daerah lingkungan kerja kegiatan ekonomi.

2.1.4 Fungsi dan Peranan Pelabuhan Laut

- a. Fungsi - fungsi pelabuhan laut sebagai berikut :
 - 1) Untuk memuat atau membongkar barang dan naik atau turun penumpang, memindahkan dari suatu kendaraan ke kendaraan lain.
 - 2) Untuk menaik turunkan penumpang dan bongkar muat barang.
 - 3) Untuk tempat dokumentasi, menimbang barang, persiapan surat - surat, pemilihan rute, penjualan tiket, pemeriksaan, dan lain - lain.
 - 4) Penampungan kendaraan dan komponen lain, perawatan dan pengaturan.
 - 5) Tempat pengumpulan barang dan penumpang sehingga mencapai jumlah tertentu yang ekonomis untuk di angkut.
- b. Peranan pelabuhan sebagai berikut :
 - 1) Menyediakan suatu hubungan langsung ke pasaran yang merupakan kesempatan baik, baik negara yang sedang berkembang untuk berdagang dengan banyak negara lain tanpa biaya perantara.
 - 2) Merupakan penyedia tenaga kerja
 - 3) Merupakan sumber untuk mendapatkan mata uang asing (devisi) melalui barang yang di ekspor.

- 4) Dengan adanya pelabuhan besar, dapat menciptakan ekonomi atau politik yang dapat bersaing dengan negara lain.
- 5) Negara berkembang umumnya mengimpor barang konsumsi dan modal dari negara industri melalui pelabuhan laut.

2.1.5 Pengertian Optimalisasi

Pengertian Optimalisasi menurut W.J.S. Poerdwadarminta (1997:753) dikemukakan bahwa : “ Optimalisasi adalah hasil yang dicapai sesuai dengan keinginan, jadi optimalisasi merupakan pencapaian hasil sesuai harapan secara efektif dan efisien “. Optimalisasi banyak juga diartikan sebagai ukuran dimana semua kebutuhan dapat dipenuhi dari kegiatan - kegiatan yang dilaksanakan.

Menurut Winardi (1999:363) Optimalisasi adalah ukuran yang menyebabkan tercapainya tujuan sedangkan jika dipandang dari sudut usaha, optimalisasi adalah usaha memaksimalkan kegiatan sehingga mewujudkan keuntungan yang diinginkan atau dikehendaki.

Dari uraian tersebut diketahui bahwa optimalisasi hanya dapat diwujudkan apabila dalam perwujudannya secara efektif dan efisien.

2.1.6 Pengertian Lapangan Penumpukan

Lapangan Penumpukan adalah sebuah lahan yang luas dimana lapangan ini berguna untuk menempatkan cargo disusun secara berencana baik untuk barang yang akan dimuat setelah di bongkar dan sebagainya dari dan ke kapal dan untuk jenis lapangan itu sendiri dapat di beda-bedakan sendiri misal lapangan penumpukan internasional lapangan penumpukan domestik lapangan cargo, lapangan area behandel (pemeriksaan Bea dan Cukai)

Container Yard yaitu suatu tempat atau lahan yang di gunakan untuk menumpuk kontainer untuk menunggu di angkut ke atas truk untuk dimuat ke atas kapal atau tempat menumpuk kontainer dari kapal ke truk. Dan tempat untuk menunggu pengiriman kontainer ke pemilik barang.

Menurut PT.Pelabuhan Indonesia III (2009) maksud dari penyediaan fasilitas penumpukan di pelabuhan adalah:

- a. Untuk memperlancar kerja bongkar muat dari/ke kapal.
- b. Khususnya untuk muatan memerlukan penyusunan terlebih dahulu sesuai pelabuhan tujuan (*storage plan*).
- c. Untuk pemeriksaan oleh Bea Cukai (khususnya terhadap barang ekspor dan impor).
- d. Untuk menyeleksi barang-barang yang rusak, tidak cocok dengan dokumen ukuran dan lain-lain.
- e. Untuk kepentingan klaim.

Ruang penumpukan biasanya dibuat dengan membatasi area tertentu dalam bentuk garis kotak-kotak yang luasnya tiap kotak kurang lebih 50 M² dan di setiap vak dan di antara vak tersebut dibuatkan jalur untuk kendaraan, misalkan *forklift*, lori dan lain-lain.

Pada perusahaan pelayaran maka operator penumpukan atau pengelola ruangan penumpukan mempunyai tanggung jawab:

- a. Bertanggung jawab atas keselamatan barang yang berada di lapangan penumpukan.
- b. Bertanggung jawab terhadap penerimaan atau penyerahan barang dalam hal ini di kenal dengan sebutan *delivery* maupun *receiving*.
- c. Bertanggung jawab terhadap tempat/bangunan fasilitas yang dikelolanya.

Sedangkan PT.Pelabuhan Indonesia I,II,III,IV (Persero) mempunyai wewenang untuk:

- a. Menetapkan tempat penumpukan.
- b. Mengawasi ketertiban, keamanan penumpukan baik keamanan bagi manusia maupun barang.
- c. Meliputi kebenaran; jenis ukuran; jumlah; berat; barang yang di tumpuk.

Untuk jenis dan macam barang harus dapat di bedakan tempat penumpukannya, misalnya barang-barang besar, berat, (mesin, besi, pipa dan

lain-lain) yang tidak mudah hilang maupun rusak akibat cuaca, hujan maka barang-barang tersebut bisa di tumpuk di lapangan. Sedangkan barang-barang yang mudah rusak, mudah hilang dan barang berharga yang memerlukan perlindungan, perlu di tumpuk dalam gudang tertutup. Khusus untuk barang-barang yang mengganggu, berbahaya, mudah terbakar, beracun, mudah meledak dan lain-lain harus di tumpuk di gudang khusus, bahkan terhadap barang berbahaya kelas I sesuai IMO, harus langsung dikeluarkan dari daerah kerja pelabuhan.

Tarif jasa penumpukan adalah dihitung sejak barang ditumpuk sampai barang keluar tetapi mengingat ada hal-hal khusus di luar kendali pemilik barang, maka PT. Pelabuhan Indonesia III (persero) sampai saat ini mengambil kebijakan tarif yang tidak merugikan pemilik barang. Hal serupa juga berlaku di negara-negara lain, hanya berbeda besarnya.

a. Lamanya Penumpukan

Lamanya penumpukan barang masuk (bongkar dari kapal) dihitung sejak hari pembongkaran pertama dari *party* barang yang bersangkutan sampai dengan isi barang dikeluarkan dari tempat penumpukan.

Sedangkan lamanya penumpukan untuk barang keluar (muat ke kapal) di hitung dari hari penumpukan, yaitu sejak hari penumpukan *party* barang yang bersangkutan di tempat penumpukan sampai selesai penumpukan.

2.1.7 Pengertian Gudang

Gudang adalah tempat menyimpan barang yang akan dimuat atau setelah di bongkar dari kapal. Gudang terdiri dari berbagai jenis dilihat dari berbagai sudut. Gudang dapat di bagi menurut wilayah bea cukai, lamanya penyimpanan muatan, jenis muatan, dan bentuknya.

a. Menurut Wilayah Bea Cukai

Dari segi pembagian menurut wilayah bea cukai dalam pelabuhan, jenis gudang bisa di bagi sebagai berikut:

1) Gudang Lini I

Gudang Lini 1 disebut juga *transit-shed* atau *deep-sea godown*.

Barang-barang yang ada di dalamnya masih berada dalam pengawasan bea cukai karena belum menyelesaikan urusan cukai atau persyaratan lainnya.

2) Gudang Lini II

Gudang lini II adalah gudang yang berada di daerah lini II, yang akan menampung barang-barang yang hendak bergerak ke daerah lini I, atau yang berasal dari daerah lini I.

b. Menurut Lamanya Penyimpanan Muatan

Berdasarkan lama waktu penggunaannya, gudang di bagi menjadi dua jenis yaitu:

1) *Short Term Storage*

Gudang *shot term storage* di gunakan untuk barang-barang yang di timbun atau di simpan untuk sementara di pelataran atau gudang lini I.

2) *Long Term Storage*

Gudang *long term storage* digunakan untuk menampung barang-barang atau muatan karena pertimbangan harus berada di daerah pelabuhan untuk beberapa lama. Biasanya di gudang dan pelataran lini II atau gudang *verlengstuk*.

c. Menurut Jenis Muatan

Berdasarkan jenis muatan, gudang di bagi menjadi:

1) Gudang Umum

Gudang umum adalah gudang yang digunakan untuk menyimpan muatan umum (general cargo)

2) Gudang Khusus

Gudang khusus adalah gudang untuk muatan khusus. Di daerah pelabuhan, gudang khusus di tentukan oleh bagian bea dan cukai. Barang yang tidak bertuan juga di masukkan dalam gudang khusus.

3) Gudang Muatan Berbahaya

Gudang muatan berbahaya atau gudang api di pakai untuk menampung sementara muatan atau barang-barang yang menimbulkan bahaya kebakaran. Tepat penampungan muatan berbahaya harus terlindung dan terpisah, dapat tertutupmaupun terbuka, tergantung dari jenis muatan.

d. Menurut Bentuknya

Menurut bentuknya gudang bisa di bagi menjadi:

1) Gudang Tertutup (*warehouse*)

Gudang tertutup adalah gudang yang memiliki dinding dan penutup. Gudang ini digunakan untuk menyimpan barang-barang yang harus terlindung dari panas, kelembaban atau air hujan.

2) Lapangan (*open storage*)

Lapangan sering di sebut sebagai lapangan penumpukan. Lapangan ini merupakan gudang untuk menyimpan/meletakkan muatan yang tahan terhadap siraman hujan, sengatan sinar matahari, atau kelembaban. Biasanya yang di letakkan di *open storage* ini adalah contoh barang kayu log, tiang pancang dan lain-lain.

2.1.8 Tata Letak Gudang

Gudang yang baik harus memenuhi persyaratan tata letak tertentu untuk menunjang kelancaran arus masuk dan keluar barang, serta keamanan penyimpanan. Berikut ini adalah persyaratan tata letak gudang.

- a. Letak gudang harus sedekat mungkin dari tempat di likukannya bongkar muat.
- b. Gudang harus terletak di tempat yang aman dan mudah di awasi
- c. Tidak mudah terkena bencana alam, seperti banjir.
- d. *Inflow* dan *outflow* dari barang-barang yang akan di simpan harus seimbang sehingga tidak ada *idle-timen*
- e. *Storage-time* dari barang tidak boleh lama.

- f. *Floor level* dari gudang mudah untuk pemasukan dan pengeluaran barang, umpama baik truk harus sama tingginya dengan lantai gudang.
- g. Kontruksi gudang harus kokoh, tidak terlalu banyak pilar yang akan menghambat operasi dengan alat mekanis. Dasar lantai juga harus kuat untuk menahan beban barang yang akan di muat dalam susunan bertumpuk.
- h. Pintu masuk dari barang dan pintu untuk mengeluarkan barang harus seimbang.
- i. Adanya peralatan yang cukup untuk menampung barang yang tidak perlu disimpan dalam gudang dan juga ruangan yang cukup untuk jalannya kendaraan yang akan mengantar dan mengambil barang dari gudang.
- j. Adanya ruangan untuk para petugas di dalam gudang serta ada ruangan khusus untuk menyimpan barang berharga (*krangkeng*) dan untuk menyimpan barang yang rusak atau tidak bertuan karena melebihi waktu menyimpan.

2.1.9 Fungsi Gudang

Dalam melakukan kegiatannya, pergudangan memiliki enam fungsi sebagai berikut:

- a. Pemindahan (*transfer*)

Pemindahan adalah kegiatan menerima atau mengeluarkan barang dengan menggunakan tenaga buruh atau mekanik. Dalam hal ini menerima dari pihak pertama untuk menyerahkan kemudian pihak kedua. Gudang bertindak sebagai *transfer point*.

- b. Penerima (*receiving*)

Penerimaan merupakan operasi menerima barang di gudang, biasanya dari truk, kapal, atau kapal terbang yang kemudian di masukkan ke dalam gudang dengan tenaga manusia atau mekanik. Dalam kegiatan ini, petugas gudang juga memeriksa apakah barang itu sesuai dengan dokumen pengiriman.

c. Penyimpanan (*storage*)

Barang yang diterima akan disusun dan disimpan sesuai permintaan atau sesuai peraturan yang berlaku. Untuk itu akan dikeluarkan dokumen penyimpanan.

d. Pengerjaan (*handling*)

Pengerjaan adalah pekerjaan operasi yang berhubungan dengan cara mengerjakan barang di dalam gudang, yaitu menumpuk, menyortir, memperbaiki bungkusan, mengkarungkan kembali (*overzakken*), menimbang, memeriksa dan meneliti serta pekerjaan lainnya yang berhubungan dengan barang yang ada.

e. Pengiriman (*expediting*)

Aktivitas dalam pengiriman dapat di bagi menjadi dua bagian yaitu :

- 1) Pengiriman langsung, yaitu pengiriman barang dari tempat penyimpanannya langsung ke tempat yang di minta atau tempat perdagangan.
- 2) Pengiriman tidak langsung, pengiriman dokumennya saja sambil menunggu intruksi lebih lanjut.

Dalam hal ini, keduanya dikenakan *expediting charges*. (biaya pengangkutan dan biaya mengerjakan dokumen dapat dimasukkan atau tidak di dalamnya tergantung dari peraturan yang ada atau yang telah di sepakati bersama).

f. Pembungkusan (*packing*)

Pembungkusan merupakan kegiatan membungkus barang atau muatan, yang bilamana barang tidak di bungkus akan mengalami kerusakan.

Meskipun tidak langsung berhubungan dengan operasi pergudangan, namun hal ini merupakan kegiatan integral dalam kegiatan pergudangan. *Packing charges, re-bagging* maupun *sorting* dan lainnya akan selalu terdapat dalam kegiatan pergudangan.

Dalam melaksanakan pekerjaannya, petugas pergudangan akan berhadapan langsung dengan para pelanggannya, apakah itu petugas

EMKL, *forwarder* ataupun pemilik barang. Pelayanan yang baik serta keramah-tamahan sangat penting bagi petugas pergudangan. Oleh karena gudang merupakan titik permulaan dalam pengiriman barang dan merupakan titik akhir dalam pengambilan barang, maka para pelanggan akan memperhatikan:

- a. *Indicator of service*
- b. *Indicator of output*
- c. *Indicator of utility*
- d. *Indicator of productifity*

Untuk dapat memenuhi persyaratan ini, maka petugas pergudangan harus memperhatikan:

- a. Perencanaan
 - 1) Memperkirakan permintaan terhadap fasilitas yang ada
 - 2) Menghitung ruangan penumpukan
 - 3) Menentukan ruangan penumpukan menuju efisiensi.
- b. Pengawasan

Dalam mengoptimalkan kerja di dalam gudangnya, petugas perdagangan harus:

- a. Mengetahui langkah kerja yang akan di ambil dalam menerima maupun mengeluarkan muatan atau barang.
- b. Memiliki catatan lengkap mengenai mutasi muatan.
- c. Mempersiapkan rencana dan pengaturan waktu.
- d. Memiliki persiapan untuk menanggulangi hal-hal yang tidak terduga terhadap fasilitas bongkar muat, kendaraan pengangkut, dan fasilitas pelabuhan lainnya.

2.1.10 Personalia Pergudangan

Personalia pergudangan pada intinya terdiri dari kepala gudang, wakil kepala gudang, kepala kerani. Adapun tugas personalia pergudangan tersebut adalah sebagai berikut:

a. Kepala Gudang

Kepala gudang mempunyai tugas:

- 1) Mengkoordinir dan bertanggung jawab atas kegiatan di gudang dan lapangan. Membina para karyawan di gudang dan lapangan, mengawasi buruh yang bekerja.
- 2) Mendatangi surat jalan barang, laporan-laporan, *fiat* keluar serta penimbunan barang yang berhubungan dengan kegiatan gudang maupun lapangan.
- 3) Mengatur kerja sama dengan pihak petugas di kapal dan dermaga bisa ada pembongkaran / pemuatan kapal.

b. Wakil Kepala Gudang

Wakil kepala gudang bertugas membantu dan bertanggung jawab kepada kepala gudang dan bertindak sebagai kepala gudang bila kepala gudang tidak berada di tempat.

c. Kerani Kepala

Kerani kepala bertugas membantu dan bertanggung jawab kepada kepala gudang serta mengatur tugas-tugas krani dan mengawasi langsung penerimaan dan penumpukan barang.

d. Kerani Lain

Kerani lain yang ada di gudang bertugas sesuai dengan jenis jabatannya melakukan pekerjaan sebagai berikut:

- a. *Krani stapel* / penumpukan
- b. *Krani* verifikasi
- c. *Krani* pintu/ *uitslag*
- d. *krani* administrasi
- e. *krani* tally
- f. *krani* lainnya

Jumlah personel sangat tergantung pada luasnya gudang dan lapangan serta jumlah volume dan tonase barang yang keluar masuk.

2.1.11 Administrasi pergudangan

Dalam administrasi pergudangan, beberapa dokumen, catatan, atau laporan yang perlu di ketahui adalah sebagai berikut:

a. Buku Gudang

Buku gudang mencatat semua muatan yang diterima/dikeluarkan ke dan dari gudang, termasuk penerimaan/pengeluaran langsung.

b. Buku Verifikasi

Buku verifikasi mencatat muatan yang diverifikasi oleh Bea dan Cukai

c. Tally Sheet

Tally Sheet memuat:

- 1) *Wharf tally* (perhitungan muatan di dermaga)
- 2) *Tally in/out* (perhitungan muatan di *stapel* barang)

Setiap selesai kerja, setiap krani *tally* harus menyerahkan *Tally sheet* kepada kepala krani.

d. *ABC List*

Khusus untuk muatan impor di isi oleh kepala krani dan untuk membuat *short/overlanded list (S/O list)*.

e. *D/O conform*

Setelah menyelesaikan administrasi di gudang, *D/O conform* dikirimkan ke perusahaan pelayanan melalui kantor PBM.

f. Laporan-Laporan Lain

Laporan lain yang penting adalah:

- 1) Laporan harian penerimaan dan pengeluaran muatan/barang
- 2) Laporan kerusakan/kehilangan muatan yang terjadi di gudang dan di lapangan.
- 3) Laporan stock barang muatan per akhir bulan.

Selain administrasi di atas, ada beberapa formulir dari PT.Pelindo III Cabang Gresik yang harus di isi, yakni:

- a. Bentuk I.B (Permintaan penggunaan jasa dermaga/penumpukan)
- b. Bentuk PBRP (Bukti pemakaian ruang penumpukan barang bongkar/muat)
- c. Bentuk 4B (Nota dan perhitungan jasa dermaga / penumpukan).

Selain itu, terdapat juga beberapa formulir dari PBM yang harus di isi, yaitu:

- a. *Statement of damaged cargo*
- b. *Lift of short/ overlanded cargo*
- c. Muatan masuk
- d. Laporan situasi gudang dan lapangan
- e. Laporan harian pengeluaran dan penerimaan barang
- f. *ABC list*
- g. *Statement of fact*
- h. Resi gudang / resi muallim (dari perusahaan pelayaran)
- i. *Bill of lading* (B/L dari perusahaan pelayaran)
- j. Memo khusus pemindahan barang
- k. Surat menyerahkan barang
- l. *Telly in*
- m. *Tally sheet/wharf tally*

2.2.1 Operasi Pergudangan

Operasi gudang adalah kegiatan yang di laksanakan oleh gudang dan lapangan penumpukan. Kegiatan tersebut terdiri dari penerimaan muatan (receiving), penumpukan /penyimpanan dan pengeluaran/ penyerahan (deliveri). Kegiatan ini di laksanakan untuk menunjang kelancaran pelayanan terhadap kapal dan kelancaran arus barang. Kegiatan ini juga harus di lakukan untuk menekan biaya serendah mungkin.

- a. Penerimaan muatan

Kegiatan penerimaan ini ada tiga macam jenis, yaitu penerimaan di gudang, pemuatan langsung ke truk, dan penerimaan di kapal.

b. Penerimaan di gudang dan lapangan

Pergudangan mengajukan permohonan untuk menumpuk muatan (formulir IB). Bila telah di setujui oleh Bea dan Cukai dan telah di hitung berapa besar OPP yang harus di bayar maka gudang di beri fiat timbun. Kepala gudang meneliti kuitansi OPP resi gudang dan kewajiban-kewajiban lainnya baru kemudian memberikan persetujuan atau fiat timbun barang. Pelaksanaan penerimaan muatan dilakukan oleh krani gudang, muatan di *tally* dan bila ada cacat pada muatan di beri cacatan pada resi gudang dan kemudian muatan di timbun.

Administrasi penerimaan barang terdiri dari:

- 1) Buku gudang
- 2) Laporan penerimaan barang
- 3) Menyelesaikan dokumen-dokumen
- 4) Mengirim resi gudang dan *copy* nota jasa dermaga/penumpukan ke kantor.

c. Pemuatan langsung dari truk ke kapal

Prosedur pemuatan langsung dari truk ke kapal adalah sebagai berikut. Sebelumnya harus mendapat persetujuan Bea dan Cukai dan kewajiban terhadap PT Pelindo III cabang gresik, di selesaikan. Kepala gudang memeriksa apakah OPP sudah di bayar atau mendapat persetujuan dari kantor untuk pembayaran secara kredit.

Setelah selesai di periksa memberi persetujuan fiat muat. Resi muatan diserahkan kepada *stevador* untuk di tanda tangani oleh perwira yang bertugas setelah barang di muat di kapal. Pada waktu muatan naik kapal di hitung dengan *tally* kade atau *wharf tally*.

Penyelesaian administrasi terdiri dari:

1. Buku gudang
2. Laporan penerimaan
3. Mengirim dokumen-dokumen

4. Dalam hal *truk-loading* tetap dalam wewenang kepala gudang pada tempat dimana kapal sandar untuk menyelesaikan dokumen-dokumennya.

d. Pemuatan dari gudang/lapangan kapal

Untuk muatan ekspor maupun transshipment harus mendapat persetujuan dari Bea dan Cukai dan telah menyelesaikan kewajiban pada perum pelabuhan. Kepala gudang mengeluarkan muatan *per party/per receipt* muat yang langsung dikerjakan oleh kepala krani dan krani stapel atas permintaan dari *stevedor*. Mengadakan perhitungan muatan baik di *stapel (tally-out)* maupun di dermaga sebelum dimuat di atas kapal (*tally-in*) dan hasilnya di catat dalam buku gudang. *Receipt* muat atau *mate receipt* di ajukan oleh *stevedor* kepada perwira kapal untuk di tanda tangani dan setelah itu di kirim ke kantor untuk diteruskan ke perusahaan pelayaran.

e. Kegiatan penyimpanan / penumpukan muatan

Kegiatan penumpukan atau penyimpanan (*storage*) merupakan kegiatan menyimpan atau menumpuk barang di dalam gudang atau di atas lapangan penumpukan. Berikut ini adalah aspek-aspek dalam penumpukan dan penyimpanan yang harus di perhatikan.

f. Aturan Umum

Agar memperhatikan batas tinggi muatan yang akan di timbun. Batas penumpukan harus paling sedikit 0,5 meter dari dinding gudang dan jalur pintu gudang harus bebas dari hambatan penumpukan muatan. Barang berbahaya tidak di izinkan untuk di timbun kecuali ada izin khusus dari perum pelabuhan.

g. Petugas

Kepala gudang yang berwenang menetapkan lokasi penumpukan muatan. Krani *stapel* yang menangani langsung penumpukan muatan dan membuat *tally* muatan masuk (*tally-in*) sedangkan krani kepala membuat *ABC list*.

h. Ruang Penumpukan

Ruang penumpukan harus bersih dan dapat langsung di gunakan. Hindari penumpukan barang yang tidak teratur hingga dengan demikian dapat menghindari *broken space*. Setiap hari papan tulis / lembaran situasi gudang dan lapangan di isi.

i. Muatan

Muatan harus diketahui dahulu besar, ukuran, berapa lama disimpan dan sifat khusus lainnya sebelum di simpan.

j. Rencana Penumpukan

Untuk merencanakan tempat penumpukan yang baik, seseorang petugas harus memperhatikan jumlah dan jenis barang yang akan di bongkar/muat. Juga harus dilihat fasilitas dan ruang penumpukan yang diperlukan, jaraknya dan barang-barang yang di bongkar langsung dari kapal.

Dalam menentukan tempat penumpukan harus juga di perhatikan:

- 1) Jenis barang yang akan di tumpuk. Apakah *general cargo*, *liquid*, atau gas? Apakah tidak akan mengganggu barang lain yang di tumpuk sebelumnya?
- 2) Letak tempat penumpukan dan lamanya barang-barang yang akan di timbun.
- 3) Kemudahan yang di dapat di tempat penumpukan barang dan apakah petugas di sana cukup kooperatif.
- 4) *Stuffing* dan *unstuffing* dari barang itu, bila barangnya akan di muat
- 5) Kemudahan untuk mendapat peralatan mekanis, buruh, dll.
- 6) Alat komunikasi tersedia dan bekerja dengan baik.

k. Cara Penumpukan

Agar barang dapat tersimpan dan tertata dengan baik, maka harus di perhatikan cara penumpukan sebagai berikut:

- 1) Muatan harus di timbun *per party* karena sebagian di timbun di lapangan atau di gudang lain.
- 2) Koli yang berat di taruh di bagian bawah.
- 3) Pastikan agar muatan tidak saling merusak dalam penumpukan.
- 4) Buruh jangan merokok di dalam gudang dan waktu bekerja jangan menggunakan ganco karena akan merusak muatan.
- 5) Muatan yang rusak diperbaiki dahulu baru kemudian di timbun pada tempatnya.
- 6) Penumpukan harus diperhatikan betul. Barang muatan yang jumlahnya kecil yang terdiri dari hanya satu atau dua koli agar di timbun di tempat khusus agar mudah dapat di cari.
- 7) Memperhatikan dan mengenal sifat muatan.
- 8) Di tentukan/dicatat lokasi penimbunan muatan di gudang atau lapangan, lokasinya dicatat dalam *ABC list*.
- 9) Khusus untuk muatan ekspor yang akan di muat ke kapal agar di timbun sesuai prinsip *stowage* dan di tempatkan di pintu keluar dekat laut agar pngeluarannya mudah.

1. Penyusunan Penumpukan

Dalam penyusunan barang di gudang perlu di perhatikan bahwa lantai gudang harus dalam keadaan bersih dan kering, terutama pada muatan karung harus di beri alas. Susunan harus rapi dan rata, baik untuk muatan karung maupun muatan prtii yang sejenis. Pada peti yang terbuat dari kardus, perhatikan tanda-tanda lainnya, misalnya tanda harus tegak.

Untuk barang yang di bawa oleh *forklift* agar di beri ganjalan, supaya lebih mudah untuk di masukkan garpu-garpu *forklift* di bawahnya dalam mengeluarkan barang. Barang-barang juga di letakkan sedemikian rupa agar lebih mempermudah pemeriksaan dan pengeluarannya. Penumpukan barang-barang juga harus sedemikian rupa agar jalur-jalur dapat di lalui untuk pengeluaran dan pembongkaran dari gudang. Aturlah agar antara dinding gudang dan tumpukan muatan ada jarak yang cukup. Muatan khusus, sediakan kerangkengdi gudang.

m. Pengawasan Operasi Penumpukan

Pengawasan operasi penumpukan di gudang dan lapangan meliputi:

- 1) Pemanfaatan ruangan penumpukan sebaik-baiknya dengan memperhatikan tiga ketentuan yakni:
 - a) Ketentuan yang perlu di pakai dalam operasi penumpukan, umpama dalam pemisahan barang.
 - b) Pengaturan buruh yang bekerja, seperti penyebaran kerja dan perbandingan dengan peralatan yang ada.
 - c) Peralatan yang dapat dipergunakan seperti jenis, kemampuan dan jumlahnya, serta peralatan penumpukan yang ada

2) Pengaturan Waktu

- a) Informasi kepada *shipper/consignee* tentang kedatangan kapal.
- b) Pengaturan waktu penumpukan/pengeluaran.

n. Pengeluaran / Penyerahan muatan dari gudang

Jenis kegiatan pemuatan dan penyerahan adalah pengeluaran di gudang, *truklossing*, dan pemindahan (*overbrenge*).

o. Pengeluaran di gudang

Delivery (uitlaq) baru dapat dilakukan bila penerima barang telah menyelesaikan kewajiban terhadap perusahaan pelayaran, Bea dan Cukai, PBM dan pergudangan, dan kewajiban lainnya. Semua muatan keluar harus mendapat persetujuan Bea dan Cukai, serta PT Pelindo dahulu dan juga telah membayar OPP secara tunai atau diberi kredit.

Bila ada surat fiat keluar dari kantor dan di cantumkan dalam DO (*delivery order*) maka kepala gudang harus memeriksa gudang harus memeriksa bukti pembayaran dan dokumen pengeluaran (DO), baru kemudian memberi izin untuk pengeluaran dari muatan. Penanganan muatan oleh krani pintu/*uitlaq* di bantu juga oleh krani stapel. Kepala gudang mendatangi surat penyerahan muatan yang juga di tanda tangani oleh pemilik barang atau petugas dari EMKL.

Untuk muatan yang rusak diadakan *joint-survey* dengan petugas pemilik barang atau EMKL dan atas permintaan mereka baru muatan diserahkan. Setelah selesai muatan diserahkan/dikeluarkan pemilik barang atau EMKL, harus menandatangani pada DO untuk menyatakan bahwa barang telah di terima *conform*. *Conform* berarti tidak kurang dan tidak ada cacat.

Kepala gudang menyelesaikan administrasi berupa:

1. Mengisi buku gudang
2. Membuat dan mengirimkan laporan pengeluaran barang di sertai DO asli *conform*, *copy* nota jasa dermaga/penumpukan ke kantor.

p. Pengeluaran Muatan Secara Langsung (*trucklosing*)

Trucklosing adalah pembongkaran langsung dari kapal tanpa melalui gudang, namun demikian penyelesaian dokumen-dokumen masih tetap menjadi tanggung jawab dari kepala gudang.

Untuk melaksanakan *trucklosing* maka syarat yang harus dilaksanakan adalah:

- 1) Telah mendapat persetujuan dari Bea dan Cukai.
- 2) Telah menyelesaikan kewajiban terhadap perum pelabuhan.
- 3) Setelah pembayaran OPP (tunai) atau di beri kredit maka kepala terminal memberi fiat keluar pada DO asli.

Kepala gudang setelah memeriksa bukti pembayaran dan dokumen pengeluaran (DO) memberi fiat untuk persetujuan pengeluaran muatan. Perhitungan oleh kerani *kade* (*wharf tally*) di pakai sebagai dasar oleh krani administrasi untuk membuat surat penyerahan muatan yang di tandatangi oleh kepala gudang dengan petugas pemilik barang/EMKL. Setelah *conform*, petugas pemilik barang/EMKL membubuhkan tanda tangan pada DO di baliknya. Kemudian gudang menyelesaikan administrasi berupa:

- 1) Mengisi buku gudang
- 2) Membuat/mengirimkan laporan pengeluaran barang di sertai dengan DO asli *conform*, *copy* nota jasa dermaga/penumpukan ke kantor terminal.

Pada kegiatan pengeluaran langsung (*trucklosing*), keamanan harus di tambah agar jangan ada barang lain yang ikut terbawa oleh truk.

q. Kegiatan pemindahan muatan (*overbrengen*)

Kegiatan ini dilakukan karena gudang atau lapangan di lini I sudah penuh atau karena barang berbahaya yang harus di timbun pada gudang dan di lapangan khusus yang berada di lini II.

Tempat penampungan barang yang jaraknya lebih dari 100 meter dari tempat pembongkaran juga dapat di hitung sebagai *overbrengen*. untuk melaksanakannya harus mendapat persetujuan terlebih dahulu dari Bea dan Cukai dan perum pelabuhan.

Untuk melakukan perhitungan muatan dari dari dermaga (*wharf tally*), dan atas dasar *wharf tally*, di buat memo khusus pemindahan yang berlaku sebagai surt pengantar barang untuk tiap truk pengangkut.

2.1.12 Pengertian Kelancaran Bongkar Muat

Kegiatan kelancaran bongkar muat adalah suatu kegiatan yang dilakukan oleh perusahaan pelayaran dalam melakukan kegiatan bongkar muat aman lancar dan tidak ada hambatan dalam proses stevadoring maupun cargodoring sehingga tidak ada keterlambatan dan tidak merugikan perusahaan pelayaran dan agen pelayaran.

2.1.13 Pengertian Bongkar muat

Bongkar muat adalah Barang – barang yang di angkut dengan menggunakan kapal biasanya melalui beberapa proses kegiatan yaitu mulai dari penyimpanan barang – barang atau muatan yang masuk ke daerah pelabuhan yang di simpan di gudang maupun di simpan di lapangan penumpukan, kemudian di angkut di dermaga dan selanjutnya di muat di atas kapal.

Berdasarkan buku dari **Biro Pusat Statistik (1996 : 3)** bongkar adalah pembongkaran barang dari kapal, baik barang yang di angkut dari pelabuhan asal di indonesia ataupun dari luar negeri. Muat adalah pemuatan barang ke kapal auntuk di angkut ke pelabhan tujuan indonesia atau ke luar negeri.

Menurut keputusan menteri perhubungan No. 33 Tahun 2001 pasal 1 ayat 22, kegiatan bongkar muat adalah barang dari dan atau ke kapal meliputi kegiatan pembongkaran barang dari palka kapal ke atas dermaga di lambung kapal atau sebaliknya (*stevedoring*), kegiatan pemindahan barang dari dermaga di lambung kapal ke gudang atau lapangan penumpukan atau sebaliknya (*cargodoring*) dan kegiatan pengambilan barangdari gudang atau lapangan penumpukan di bawah ke atas truk atau sebaliknya (*receiving/delivery*).

Berdasarkan P.P. No. 17 Tahun 1988 yang di kutip dalam buku peraturan angkutan laut (1992 : 61) usaha bongkar muat adalah kegiatan jasa yang bergerak dalam kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal, yang terdiri dari kegiatan *stevedoring, cargodoring dan receiving/delivery*.

Berdasarkan pengertian – pengertian di atas maka penulis menyimpulkan bahwa pengertian bongkar muat adalah kegiatan membongkar dan memuat barang dari dan ke kapal atau dermaga atau

lapangan penumpukan yang meliputi kegiatan *stevedoring*, *cargodoring* dan *receiving/delivery*.

Menurut **R. P. Suyono (2005: 310)** pelaksanaan bongkar muat di bagi dalam 3 (tiga) kegiatan yaitu :

a. *Stevedoring*

Stevedoring adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/ tongkang/ truk atau memuat barang dari dermaga/tongkang/truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun ke dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau derek darat atau alat bongkar muat lainnya. Kegiatan ini di laksanakan oleh perusahaan bongkar muat (PBM).

b. *Cargodoring*

Cargodoring adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali / jala – jala di dermaga dan mengangkat dari dermaga ke gudang/lapangan penumpukan kemudian selanjutnya disusun di gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya. kegiatan ini dilaksanakan oleh Perusahaan Bongkar Muat (PBM).

c. *Receiving/Delivery*

Receiving/Delivery adalah pekerjaan memindahkan barang dari tempat penumpukan di gudang/lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun diatas kendaraan di pintu gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya. Kegiatan ini dilaksanakan oleh Perusahaan Bongkar Muat (PBM).

Menurut **D.A.Lasse (2012 : 30)** jenis – jenis alat bongkar muat yang ada di pelabuhan.

1) *Level Luffing Gantry Crane (LLGC)*

Level Luffing Gantry Crane (LLGC) merupakan jenis lain dari alat bongkar muat di pelabuhan. Berbentuk seperti crane kapal, namun terletak di dermaga. Beberapa menggunakan rel atau roda sebagai sarana untuk berpindah tempatnya, sedangkan alat ini tidak dapat di

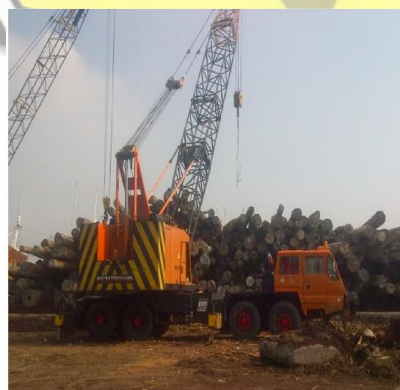
pindah – pindah, alat ini dapat di gunakan untuk berbagai jenis cargo, seperti bag cargo, maupun curah kering (dengan penambahan alat tertentu).



Gambar 2.1 Level Luffing Gantry Crane (LLGC).

2) Mobile Crane

Mobile crane adalah alat bongkar-muat berbentuk truk yang menggondong crane pada punggungnya. Alat ini dapat di gunakan untuk melakukan kegiatan bongkar / muat barang berupa bag cargo maupun curah kering. Umumnya mobile crane digunakan untuk menggantikan peran crane kapal (ship gear). Kapasitas mobile crane bervariasi, bahkan ada yang mencapai 65 ton atau dengan kata lain sanggup mengangkat kayu log hingga mencapai 40 ton. Kato, Tadano, Sumitomo dan IHI adalah beberapa merk mobile crane yang biasa digunakan.



Gambar 2.2 Mobile Crane

3) *Fork lift*

Fork lift adalah alat angkut muatan ke dan dari dermaga, dan di sekitar terminal, di gudang atau di lapangan yang digunakan untuk melakukan kegiatan *stuffing* dan *un-stuffing* untuk mengangkat dan menyusun muatan, seperti gambar di bawah:



Gambar 2.3 *Fork lift*.

2.2 Kerangka Pikir

Menurut Prof DR. H. Abdurrahmat Fatoni.Msi (2000) dalam bukunya metodologi penelitian dan teknik penyusunan skripsi, kerangka pemikiran itu merupakan rangkuman atau ringkasan mengenai factor – factor yang terlibat, karakteristik masing – masing dan sifat pengaruhnya terhadap masalah.

Kerangka berpikir adalah model konsep tentang bagaimana teori yang telah berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting. Kerangka berpikir yang baik akan menjelaskan secara teoritis antara variabel yang akan diteliti. Jadi secara teoritis perlu dijelaskan hubungan antara variabel independen dan dependen.

Agar penulisan laporan penelitian ini jelas dan bermanfaat, maka peneliti memberikan uraian dalam bentuk kerangka pikir. Setelah peneliti mengungkapkan materi yang berkaitan dengan masalah penelitian pada kajian pustaka, peneliti lebih mengutamakan konsep yang paling sesuai dan berkaitan untuk digunakan dalam pemecahan masalah penelitian

sehingga dapat memberikan arahan strategi dan pendekatan pemecahan masalah serta dapat merencanakan dan menyusun langkah berikutnya.

Berdasarkan kerangka pikir yang dibuat oleh peneliti, maka dapat dijelaskan Optimalisasi Penataan Lapangan Penumpukan Untuk Memperlancar Kegiatan Bongkar Muat di PT.Pelabuhan Indonesia III Cabang Gresik.



Gambar 2.3 Kerangka Pikir

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Jenis Penelitian

3.1.1 Deskriptif

Jenis penelitian yang peneliti ambil ialah kualitatif, Dalam suatu penelitian baik penelitian yang bersifat kuantitatif maupun kualitatif diperlukan suatu metode dan prosedur penelitian. Menurut Sutrisno Hadi sebagaimana dikutip oleh Marzuki bahwa penelitian dapat didefinisikan sebagai usaha untuk menemukan, mengembangkan, dan menguji kebenaran suatu pengetahuan, usaha mana dilakukan dengan menggunakan metode ilmiah (Marzuki, 2002:4). Dan Pius A. Partanto mengartikan metode dengan cara yang teratur dan sistematis untuk melaksanakan sesuatu cara kerja (Partanto, 1994:461)

Berdasarkan pengertian di atas maka yang dimaksud dengan metode penelitian adalah suatu cara untuk memahami sesuatu dengan melalui penyelidikan atau melalui usaha mencari bukti – bukti yang muncul sehubungan dengan masalah itu, yang dilakukan secara hati – hati sekali sehingga diperoleh pemecahannya.

Secara garis besar penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian kualitatif. Menurut Sugiyono (2014:2) Metode penelitian merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu. Sedangkan menurut Arikunto (2010:160) Metode penelitian adalah cara yang digunakan oleh peneliti dalam mengumpulkan data penelitian. Metode penelitian yang dilakukan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif. Menurut Arikunto (2010:3) metode deskriptif adalah metode penelitian yang dimaksudkan untuk menyelidiki keadaan, kondisi atau hal lain yang sudah disebutkan, yang hasilnya dipaparkan dalam bentuk laporan penelitian.

Jenis penelitian ini adalah penelitian lapangan (*Field Resesarch*) yang dianggap sebagai pendekatan luas dalam penelitian kualitatif atau sebagai metode untuk mengumpulkan data kualitatif. (Moleong,2004:24). Maka dalam hal ini penelitian yang menggunakan jenis ini terkait erat dengan pengamatan berperan serta. Penelitian lapangan sangat penting untuk dilakukan dengan asumsi dasar bahwa dengan mengadakan pengamatan lapangan tentang fenomena dalam suatu keadaan alamiah akan menemukan data yang valid dan komprehensif.

3.2 Metode Penelitian

Dalam suatu penelitian metode pengumpulan data merupakan salah satu faktor yang penting dalam menentukan berhasil tidaknya suatu penelitian. Di dalam memilih data harus diperhatikan tentang kesesuaiannya dengan jenis data. Dan dalam penelitian ini, peneliti dalam mengumpulkan data menggunakan metode observasi, dokumentasi, dan interview.

a. Metode Observasi

Metode ilmiah observasi bisa diartikan sebagai pengamatan dan pencatatan dengan sistematis fenomena – fenomena yang diselidiki. Dalam arti yang luas sebenarnya tidak hanya terbatas pada pengamatan yang dilakukan peneliti, baik secara langsung tetapi bisa juga dilakukan secara tidak langsung (Hadi, 2004:136).

Berpikir dari pendapat tersebut dapat diartikan bahwa observasi adalah suatu teknik pengamatan untuk mendapatkan data dari fenomena yang diamati baik secara langsung maupun tidak langsung.

Dalam melaksanakan observasi atau pengamatan, peran peneliti sebagai pengamat dalam hal ini tidak sepenuhnya sebagai pemeran, tetapi melakukan fungsi pengamatan (Moeloeng, 2004:17), dengan kata lain pengamat hanya melakukan satu fungsi yang dalam hal ini hanya

mengadakan pengamatan saja. Tujuan observasi adalah untuk mendapatkan gambaran yang tepat mengenai objek penelitian.

Adapun data yang diperoleh atau dikumpulkan oleh peneliti dari observasi adalah :

- 1) Proses bongkar muat barang dari kapal ke lapangan penumpukan
- 2) Proses bongkar dari lapangan penumpukan ke truk

b. Metode dokumentasi

Metode dokumentasi adalah suatu cara yang digunakan untuk mendapatkan data yang didasarkan atas data yang ada, ataupun berdasarkan atas arsip – arsip yang ada di tempat penelitian. Menurut Suharsimi Arikunto (2002:234), metode dokumentasi adalah metode yang digunakan dalam mencari data mengenai hal – hal atau variabel yang berupa catatan, transkrip, surat kabar, agenda dan sebagainya.

Metode dokumentasi secara luas adalah segala macam bentuk sub informasi yang berhubungan dengan dokumen, baik yang resmi maupun yang tidak resmi dalam bentuk laporan, buku harian, dan sebagainya, baik yang diterbitkan maupun yang tidak diterbitkan. Jadi data dapat diambil melalui metode yang digunakan dalam penelitian dan berbagai catatan tentang peristiwa masa lampau dalam bentuk dokumen.

Adapun data yang diperoleh :

- 1) alat – alat bongkar muat PT Pelindo III Cabang Gresik.
- 2) Mengambil data rencana pertemuan agen pelayaran dengan PBM.

c. Metode Interview

Metode interview dikenal dengan teknik wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu yang dilakukan dua pihak, yaitu pewawancara yang mengajukan pertanyaan, dan yang diwawancarai yang memberikan jawaban atas pertanyaan tersebut (Moloeng, 2004:186)

Dari pendapat tersebut dapat disimpulkan bahwa metode wawancara adalah suatu untuk memperoleh atau mengumpulkan data dengan melakukan tanya jawab.

Bentuk dari interview dapat dibedakan menjadi tiga macam, yaitu :

- 1) Interview bebas yaitu interview dimana peneliti dalam menyampaikan pertanyaan pada responden tidak menggunakan pedoman.
- 2) Interview terpimpin yaitu interview dimana peneliti ketika melaksanakan tatap muka dengan responden menggunakan pedoman interview yang telah dipersiapkan terlebih dahulu.
- 3) Interview bebas terpimpin yaitu menggabungkan interview terpimpin dengan interview bebas dengan tujuan memperoleh informasi yang semaksimal mungkin dari responden.

Berdasarkan wawancara dengan Formen Devisi Terminal, Bapak Imam Suhadi, hari Senin tanggal 5 April 2018, pukul 14.00 WIB, dihasilkan data sebagai berikut :

Penulis : Bagaimana optimalisasi lapangan penumpukan untuk memperlancar kegiatan bongkar muat menurut bapak?

Narasumber : menurut saya lapangan penumpukan untuk kegiatan bongkar muat kurang optimal. Karena lapangan penumpukan kurang luas dan banyak banyak truk warga yang parkir sembarangan di lapangan penumpukan sehingga kegiatan bongkar muat jadi terlambat. Dan ini sangat di sayangkan karena merugikan pihak perusahaan. Banyak kayu log dan barang barang lainnya yang tidak bisa di tumpuk di lapangan penumpukan. Seharusnya pihak manajemen PT.Pelindo III Cabang Gresik mampu untuk memberikan tindakan tegas kepada warga sekitar yang parkir truk di lapangan penumpukan. Jadi menurut saya lapangan penumpukan kurang optimal.

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan metode interview bebas terpimpin artinya dalam melakukan interview, peneliti akan

membawa pedoman yang berisi tentang hal – hal yang akan ditanyakan hingga wawancara tersebut tidak menyimpang dari tujuan semula dan data yang diinginkan oleh peneliti bisa diperoleh.(Arikunto, 2002:145).

A. Transkrip Hasil Wawancara

P: Assalamualaikum. Selamat siang pak, saya dari Stia dan Menejemen Kepelabuhan Surabaya mau minta izin waktunya sebentar untuk wawancara.

N: Waalaikumsalam gan,wawancara untuk apa gan?

P: kami ada tugas dari sekolah kami pak untuk mewawancarai bapak.

N: oh tugas ya gan, baiklah, silahkan duduk.

P: Alhamdulillah, kami mulai pertanyaan ya pak, kalau boleh tau bapak asli mana ya pak?

N: Saya asli madura gan Cuma saja sudah lama di gresik

P: baiklah pak kita langsung ke poin ya pak, boleh pak?

N: Boleh gan silahkan

P: pak ini tracking kenapa ya pak kok tidak beroperasi?

N: itu tracking punya warga gan yang di parking di situ

P: maaf pak emang boleh ya pak tracking di parking di area hinterland lapangan penumpukan?

N: aslinya tidak boleh gan.

P: kalau tidak boleh kenapa ya pak kok perusahaan tidak mengambil tindakan yang tegas?

N: dulu sudah pernah di usir semua gan tetapi dalam waktu satu minggu mereka kembali parking di area hinterland lagi.

P: oh gitu ya pak baiklah, terimakasih banyak atas waktu yang telah di sempatkan untuk interview dengan saya pak, assalamualaikum

3.3 Teknik Penelitian

A. Seleksi Data

Yang dimaksud dengan sumber data yaitu sumber dimana data ini diperoleh. Maka untuk mendapatkan data yang relevan dengan permasalahan ini, data yang diambil meliputi data primer dan data sekunder.

Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari obyeknya atau data yang belum jadi. Atau data yang langsung diperoleh atau dikumpulkan langsung dari individu – individu yang diselidiki. (Moleong, 2004:23). Disini penulis mengambil data dari PT. Pelindo III Cabang Gresik.

Data sekunder adalah merupakan sumber data yang tidak dibatasi ruang dan waktu (Black, 2001:348). Artinya jenis informasi atau data sudah tersedia, sehingga peneliti tinggal mengambil, mengumpulkan, dan mengelompokkan data walaupun peneliti tidak mempunyai kontrol terhadap data yang telah diperoleh orang lain. Dalam penelitian ini penulis mengambil data sekunder dari buku shipping , internet, prosedur bongkar muat, denah lapangan penumpukan, struktur organisasi.

B. Data Display (penyajian data)

Peneliti dapat menguraikan data dan hasil penelitian tentang optimalisasi lapangan penumpukan yang telah dirumuskan pada bab 1, data data hasil penelitian ini diperoleh dari teknik observasi, dokumentasi, dan wawancara, yang dilakukan oleh oleh peneliti, peneliti ini juga menggunakan metode kualitatif untuk melihat kondisi alami dari suatu fenomena di lapangan penumpukan.pendekatan yang dilakukan peneliti bertujuan untuk memperoleh pemahaman dan menggambarkan realitas yang kompleks.

Penelitian kualitatif merupakan prosedur penelitian yang menghasilkan data-data deskriptif yang berupa kata-kata tertulis atau lisan yang di dasari oleh orang untuk mengetahui permasalahan yang terjadi

terhadap lapangan penumpukan, pendekatan yang peneliti lakukan di arahkan pada latar yang terjadi di lapangan penumpukan peneliti langsung melakukan wawancara di tempat untuk mengetahui sejauh mana informasi yang di berikan oleh informan penelitian, peneliti menggunakan beberapa tahap yaitu:

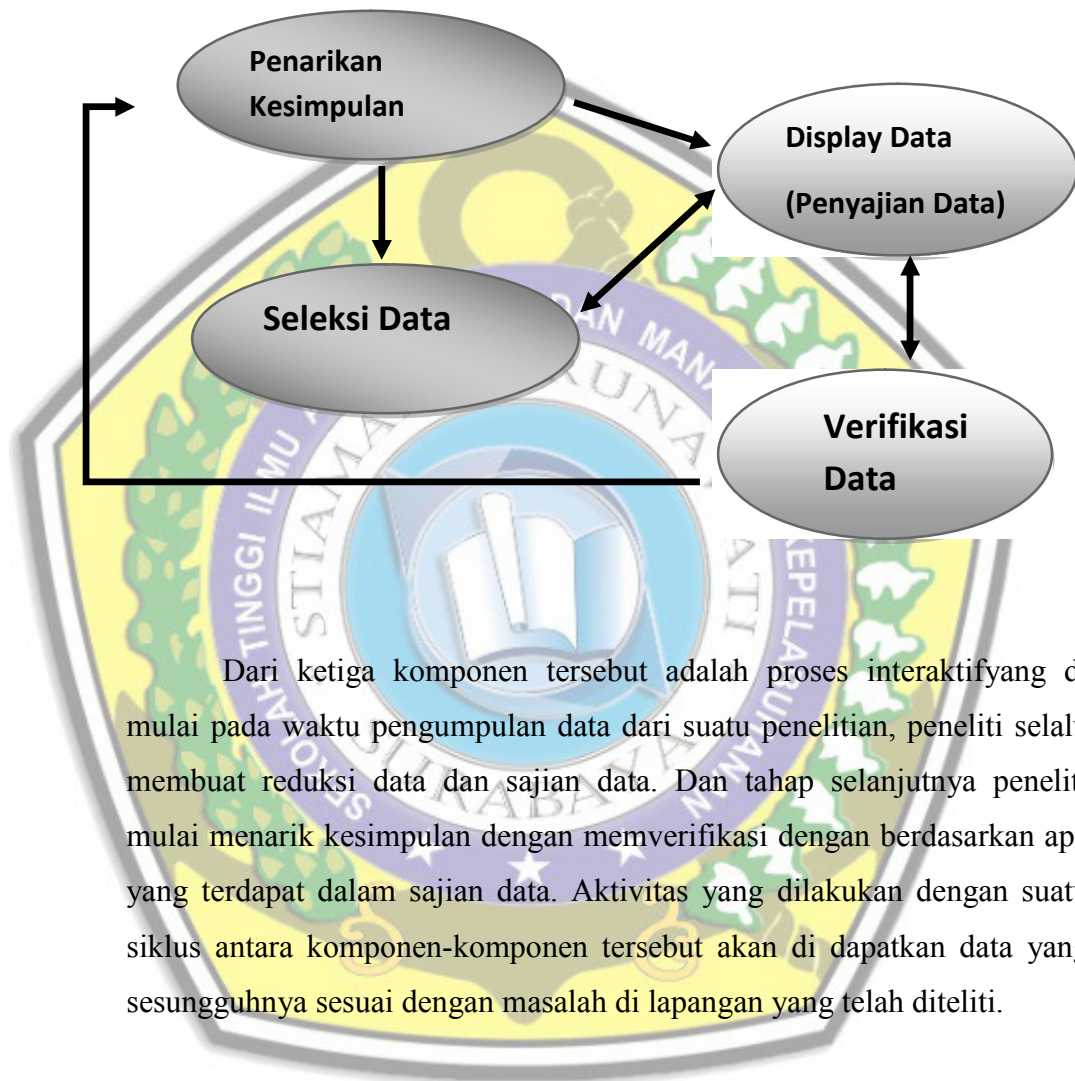
- 1) Tahap wawancara atau interview bebas terpimpin dimana peneliti dapat menggabungkan interview terpimpin dengan interview bebas dengan tujuan memperoleh informasi yang semaksimal mungkin terhadap responden.
- 2) Dilakukan dengan dokumentasi langsung di lapangan penumpukan untuk melengkapi data data yang berhubungan dengan penelitian.
- 3) Dilakukan dengan cara observasi pengamatan dan pencatatan dengan sistematik fenomena-fenomena yang diselidiki.

C. Verifikasi Data

Verifikasi data merupakan suatu kegiatan dari konfigurasi yang utuh. Verifikasi data ini di ambil dari penyajian data yang telah di rangkum. Peneliti telah memahami dari arti dari berbagai suatu kegiatan yang telah di dapat dengan melakukan pencatatan-pencatatan dalam pengumpulan data, konfigurasi serta arahan sebab akibat dari permasalahan dan berbagai persepsi verifikasi data (HB.Sutopo,2000 : 8).

Teknik Penelitian dengan interaktif bentuk gambar dengan skema sebagai berikut:

Bagan A. Teknik Penelitian



Dari ketiga komponen tersebut adalah proses interaktif yang dimulai pada waktu pengumpulan data dari suatu penelitian, peneliti selalu membuat reduksi data dan sajian data. Dan tahap selanjutnya peneliti mulai menarik kesimpulan dengan memverifikasi dengan berdasarkan apa yang terdapat dalam sajian data. Aktivitas yang dilakukan dengan suatu siklus antara komponen-komponen tersebut akan di dapatkan data yang sesungguhnya sesuai dengan masalah di lapangan yang telah diteliti.

BAB IV

PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Objek Yang Diteliti

4.1.1 Sejarah Perusahaan

Pelabuhan Gresik lokasinya berada pada posisi $112^{\circ} 39' 30,60''$ garis Bujur Timur dan $07^{\circ} 09' 27,40''$ Lintang Selatan, tepatnya di selatan Pulau Madura atau sebelah utara Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Pelabuhan Gresik dikenal mulai abad 12, para pengguna jasa Pelabuhan Gresik terdiri dari pedagang dari luar dan dalam negeri seperti dari Saudi Arabia, Persia, Cina atau pedagang-pedagang dari wilayah daerah bagian timur Indonesia yang secara rutin singgah dan berdagang.

Wilayah kerja Pelabuhan Gresik diawali dengan Surat Keputusan Gubernur Jenderal Hindia Belanda Nomor. 18 Staadblad Nomor. 102 Tahun 1931, tanggal 6 Maret 1931; Surat Keputusan Kepala Daerah Kabupaten Surabaya (sekarang Kabupaten Gresik) Nomor. U/31/PU/AA, tanggal 15 Juli 1964; Surat Keputusan DPR-DGR Daerah Tingkat II Surabaya (sekarang Kabupaten Gresik) Nomor : U/32/PU.DPR-DRG, tanggal 28 Oktober 1964 dan Surat Keputusan Bersama Menteri Perhubungan dengan Menteri Dalam Negeri Nomor : 169 Tahun 1996 tanggal 2 Oktober 1996.

KM.63 Tahun 1996

Pelabuhan Cabang Gresik merupakan salah satu pelabuhan kelas II yang berada di bawah pengelolaan PT. Pelabuhan Indonesia III (PERSERO), dengan luas lingkungan wilayah daratan (DLKR Daratan) 236 Ha, luas lingkungan perairan (DLKR Perairan) 8.136 Ha dan luas lingkungan kerja wilayah kepentingan perairan (DLKP Perairan) 35.125 Ha.

Posisi Pelabuhan Gresik berada di kawasan wilayah GERBANG KERTASUSILA memiliki potensi di sektor pertambangan, industri pengolahan, perdagangan, pertanian dan perikanan. Komoditi industrinya

berupa manufaktur, antara lain semen (PT Semen Gresik), pupuk, *plywood*, barang fabrikasi, industri kimia (PT Petrokimia), pembangkit listrik (PT PLN), industri elektronika (PT Maspion) maupun komoditi lainnya.

Kawasan industri di Jawa Timur yang merupakan potensi hinterland pelabuhan Gresik antara lain meliputi

- a. Kawasan Industri Tandes
- b. Kawasan Industri Gresik (KIG)
- c. Kawasan Industri Maspion (KIM)
- d. Kawasan Industri Semen Gresik dan Tuban
- e. Kawasan Industri Petrokimia

Di wilayah Pelabuhan Gresik sendiri terdapat 400 buah industri besar, kawasan industri tersebut merupakan pusat produksi berbagai jenis barang baik untuk kebutuhan dalam negeri maupun ekspor. Untuk curah kering terutama batu bara di Pelabuhan Gresik sudah terdapat perusahaan yang menangani bongkar batu bara dari Kalimantan.

4.1.2 VISI DAN MISI PERUSAHAAN

Visi Cabang Pelabuhan Gresik adalah pernyataan hasil yang ingin diwujudkan sejalan dengan kewenangan PT Pelabuhan yang tertuang dalam UU Pelayaran No. 17 Tahun 2008, di mana status dan posisi PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) selaku BUP telah mengalami perubahan fungsi yang sebelumnya sebagai penyelenggara usaha kepelabuhanan menjadi penyelenggara usaha terminal pelabuhan, dengan visi baru yaitu

” MENJADI PELAKU PENYEDIA JASA PELABUHAN YANG PRIMA, BERKOMITMEN MEMACU INTEGRASI LOGISTIK NASIONAL ”

Misi Cabang Pelabuhan Gresik adalah upaya untuk mewujudkan hasil (visi) yang ingin dicapai sebagai misi unit usaha atau sebagai penjabaran misi korporasi memperhatikan kondisi obyektif yang ada maka misi perusahaan dalam kurun waktu 5 (lima) tahun ke depan adalah:

- a. Menyediakan dan memberikan pelayanan jasa kepelabuhanan yang bermutu tinggi dan berdaya saing bagi kepentingan pelayanan masyarakat umum serta memupuk keuntungan melalui pengelolaan perusahaan yang profesional serta pemanfaatan ilmu pengetahuan dan teknologi.
- b. Memberikan kontribusi bagi perkembangan perekonomian negara pada umumnya dan penerimaan perusahaan pada khususnya.
- c. Turut serta melaksanakan dan menunjang kebijaksanaan program pemerintah di bidang ekonomi dan pembangunan pada umumnya, serta pembangunan dunia usaha nasional pada khususnya, dengan menerapkan prinsip-prinsip Perseroan Terbatas.
- d. Menciptakan nilai tambah ekonomis bagi para *stakeholders* (pelanggan, pegawai, pemilik, masyarakat, mitra usaha dan lain-lain) melalui kegiatan pelayanan jasa-jasa inti kepelabuhanan dan jasa-jasa terkait lainnya, dengan mempertimbangkan etika usaha yang sehat.

Jasa – jasa yang diselenggarakan PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Gresik adalah :

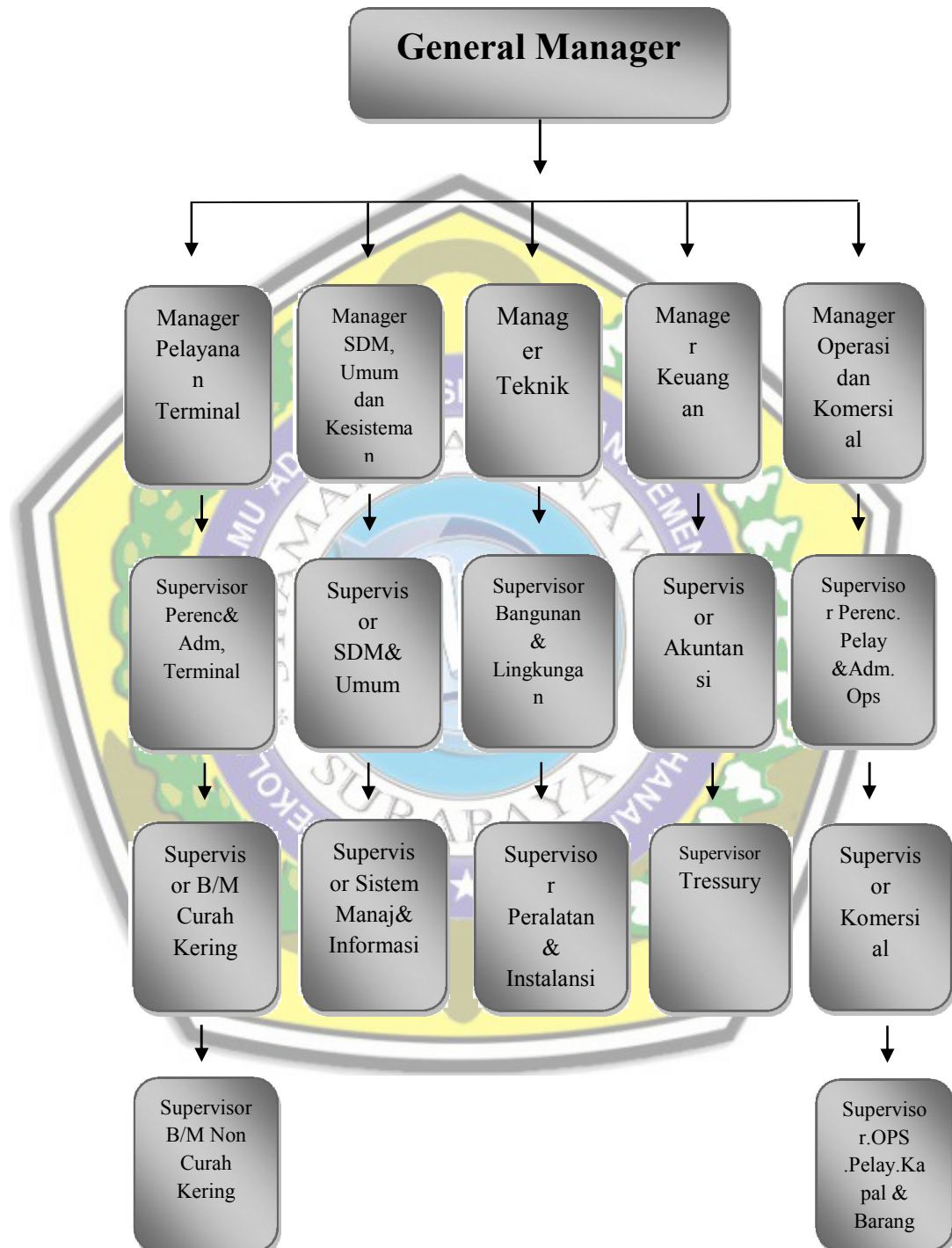
- a. Penyediaan perairan dan kolam pelabuhan untuk kelancaran lalu lintas kapal dan tempat berlabuh.
- b. Pemanduan kapal dan penundaaan untuk keselamatan gerakan kapal di pelabuhan
- c. Gudang-gudang, lapangan penumpukan dan peralatan bongkar muat barang.
- d. Dermaga untuk bertambat dan pelayanan bongkar muat barang dan hewan serta penyediaan fasilitas naik turunnya penumpang.

- e. Penyediaan daya listrik dan distribusi air minum di pelabuhan, khususnya untuk keperluan kapal umum, pemadam kebakaran dan lain-lain.
- f. Penyediaan tanah dan bangunan untuk menunjang kelancaran angkutan laut dan keperluan industri di pelabuhan
- g. Sistem informasi pelabuhan
- h. Usaha lain yang dapat menunjang tercapainya tujuan perusahaan seperti Jasa Konsultasi di bidang pembangunan pelabuhan dan lain-lain.

Segmen usaha yang dikelola Pelabuhan Cabang Gresik antara lain:

- a. Fasilitas pokok, meliputi labuh, tambat, dermaga.
- b. Pelayanan kapal, meliputi pemanduan, penundaan dan pengepilan.
- c. Fasilitas penumpukan, meliputi gudang penumpukan, lapangan penumpukan.
- d. Pengusahaan alat-alat
- e. Pelayanan usaha bongkar muat
- f. Pelayanan terminal peti kemas
- g. Pengusahaan TGAL, meliputi persewaan tanah, persewaan bangunan (gedung), air kapal dan umum, listrik.
- h. Pelabuhan khusus, meliputi labuh, tamat, dermaga.
- i. Rupa-rupa usaha meliputi telepon, yang terdiri dari telepon kapal dan telepon kantor, pas pelabuhan, retribusi, usaha lain-lain.

4.1.3 Struktur Organisasi PT.Pelindo III (Persero) Cabang Gresik

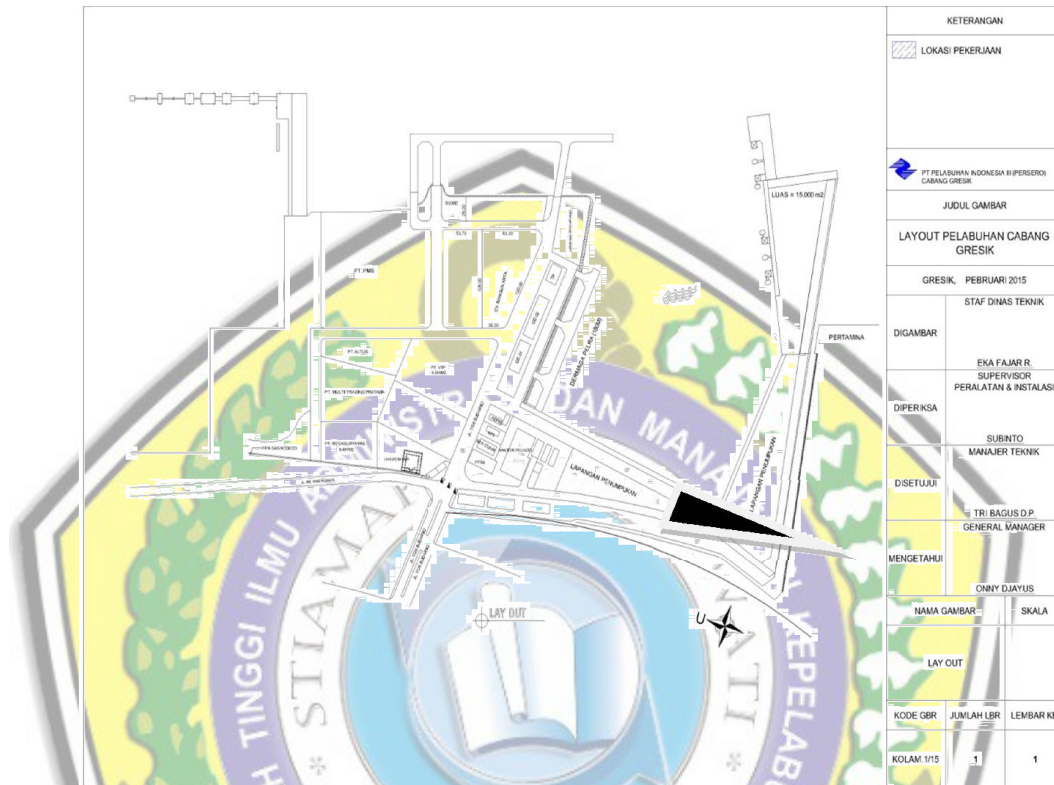


Gambar 4.1 Struktur Organisasi PT.Pelindo III (Persero) Cabang Gresik

Sumber PT.Pelindo III Cabang Gresik

4.2 Hasil dan Pembahasan

4.2.1 Layout lapangan penumpukan



Berdasarkan gambar layout PT.Pelindo III (Persero) Cabang Gresik di atas kita dapat mengetahui tempat lapangan penumpukan barang dan gudang sehingga dari gambar ini kita dapat mengetahui bahwasanya PT.Pelindo III (Persero) Cabang Gresik mempunyai dua lapangan penumpukan tetapi satu lapangan penumpukan tidak dapat di operasikan karena lapangan tersebut di buat parkir truk warga sekitar.

4.2.2 Aktifitas / Kegiatan Perusahaan

PT.Pelindo III Cabang Gresik lapangan penumpukan hanya terdapat 2 lapangan penumpukan yang di gunakan untuk menyimpan barang yang akan di kirim ke kapal maupun yang baru di bongkar dari kapal untuk penyimpanan sementara barang-barang yang di simpan di lapangan penumpukan kayu log dan tiang pancang, penyimpanan barang di lapangan penumpukan PT.Pelindo III (Persero) Cabang

Gresik hanya di batasi dengan lamanya 3hari saja melebihi dari 3 hari maka orang Yang mempunyai barang akan di kenakan klaim dari pihak PT.Pelindo III (Persero) Cabang Gresik dan penyimpanan barang yang tidak teratur di karenakan tidak di beri pembatas sehingga barang yang di simpan tidak taratur dan memakai banyak tempat lapangan penumpukan kayu log maupun tiang pancang yang di tumpuk cepat penuh,

dengan demikian akan terjadi keterlambatan dalam proses bongkar muat barang tersebut karena jumlah barang yang di bongkar maupun barang yang di muat tidak sebanding dengan jumlah kapasitas lapangan penumpukan, keterlambatan tersebut diakibatkan oleh kapasitas lapangan penumpukan dan juga di akibatkan truk yang sedang berpapasan di daerah lapangan penumpukan sehingga memakai waktu yang lama,saat ada truk lewat *forklift* yang sedang operasi itu juga berhenti di karenakan jalannya terpakai untuk jalannya truk seharusnya jalannya truk di buatkan jalur khusus truk saat kegiatan beroperasi agar kegiatan bongkar maupun kegiatan muat tidak sampai berhenti saat di lapangan penumpukan sedang beroperasi.

Oleh sebab itu PT.Pelindo III (Persero) Cabang Gresik harus bisa mengatasi hal tersebut, bisa juga menambah luas kapasitas lapangan penumpukan di tempat lain ataupun di sekitar kawasan dermaga talud tegak dengan cara menyewa kepada pihak lain dan juga membuat jalur untuk truk yang sedang beroperasi agar tidak mengganggu kegiatan bongkar maupun muat di lapangan penumpukan yang sedang beroperasi di PT.Pelindo III (Persero) Cabang Gresik. Karena ini berdampak pada kecepatan kegiatan bongkar maupun muat dari dan ke kapal itu sendiri. Dan tentunya akan merugikan pihak perusahaan pelayaran yang telah membayar biaya kepada pihak PT.Pelindo III (Persero) Cabang Gresik. Banyak hal yang terjadi dengan lamanya proses bongkar maupun muat di PT.Pelindo III (Persero) Cabang Gresik dan disini pihak PT.Pelindo III (Persero)

Cabang Gresik tidak seharusnya membebankan biaya kepada perusahaan pelayaran apabila terjadi keterlambatan proses bongkar maupun muat yang di akibatkan oleh lapangan penumpukan yang tidak sebanding dengan kegiatan bongkar maupun muat.

Setiap kegiatan yang ada di PT.Pelindo III (Persero) Cabang Gresik memerlukan biaya sehingga tidak seharusnya PT.Pelindo III (Persero) Cabang Gresik memberikan pelayanan yang kurang memuaskan. Pihak perusahaan pelayaran tidak mau di rugikan dalam proses kegiatan bongkar maupun muat karena jadwal kegiatan bongkar maupun muat yang padat sehingga pihak perusahaan pelayaran ingin mendapatkan pelayanan yang baik.

4.2.3 Study Kasus Lapangan Penumpukan



Gambar 4.2 Lapangan Penumpukan

Kegiatan bongkar muat di dermaga talud tegak PT.Pelindo III (Persero) Cabang Gresik mengalami gangguan di karenakan faktor lain yang menghambat kegiatan bongkar muat seperti truk yang parkir di lapangan penumpukan sehingga kegiatan bongkar muat di dermaga talud tegak kurang lancar dikarenakan truk yang parkir di lapangan penumpukan mempersempit jalannya truk yang sedang beroperasi waktu truk yang sedang operasi berpapasan dengan truk lainnya, gambar yang ada di atas ini adalah sebuah tracking punya warga yang tidak beroperasi atau tidak di jalankan.

4.2.3 Analisis Alat Bongkar Muat PT.Pelindo III Cabang Gresik

PT.Pelindo III Cabang Gresik memiliki alat bongkar muat sebanyak total 9 buah itu terdiri dari 4 *Fixd Crane* 5 *Forklift*, dari total keseluruhan alat tersebut ternyata masih belum mampu dalam menangani kegiatan bongkar maupun muat yang ada di PT.Pelindo III (Persero) Cabang Gresik karena kegiatan bongkar maupun muat barang cargo dan curah kering sangat banyak sehingga terjadi antrian panjang dalam proses bongkar maupun muat di tambah lagi lapangan penumpukan yang jumlahnya hanya 2 tempat lapangan penumpukan, sehingga disini memperpanjang antrian kapal yang akan melakukan kegiatan bongkar maupun kegiatan muat sehingga membuat jadwal bongkar maupun muat menjadi tidak sesuai dengan jadwal sebelumnya sehingga mengakibatkan perusahaan pelayaran yang berkepentingan disana mengalami kerugian waktu dan juga materi karena biaya yang bertambah karena juga harus memberikan uang premi yang lebih banyak kepada kru kapal. PT.Pelindo III (Persero) Cabang Gresik seharusnya bisa mengatasi hal tersebut dengan cara membeli atau setidaknya menyewa alat berat untuk menunjang kegiatan bongkar maupun kegiatan muat agar tidak terjadi keterlambatan dalam proses bongkar maupun muat. Karena pihak perusahaan pelayaran juga sudah memberi uang kepada PT.Pelindo III (Persero) Cabang Gresik untuk biaya tambat. Akan tetapi pelayanan yang di berikan masih belum memuaskan. Seharusnya PT.Pelindo III (Persero) Cabang Gresik dapat lebih meningkatkan kualitas pelayanannya karena setiap perusahaan pelayaran juga memiliki kegiatan yang padat di pelabuhan.

Disini selain faktor alat bongkar muat yang hanya berjumlah 9 terdapat faktor lain yang menghambat proses bongkar muat di PT.Pelindo III (Persero) Cabang Gresik salah satunya adalah truk milik warga yang di parkir di dalam lapangan penumpukan. Pada

dasarnya truk milik warga tersebut tidak semestinya di parkir di lapangan penumpukan karena lapangan penumpukan memiliki fungsi sendiri yaitu untuk menumpuk barang yang akan di bongkar maupun yang akan di muat. Oleh sebab itu PT.Pelindo III (Persero) Cabang Gresik seharusnya mengambil langkah yang tegas dalam hal perijinan parkir truk di area *hinterland*. Agar masyarakat di sekitar pelabuhan yang memiliki truk tersebut memiliki kesadaran dalam memarkir kendaraan memarkir kendaraan mereka. Perusahaan pelayaran yang memiliki kepentingan atas barang tersebut merasa di rugikan atas tindakan yang di lakukan oleh warga karena pihak perusahaan pelayaran sudah membayar uang kepada PT.Pelindo III (Persero) Cabang Gresik. Disinilah peran dari menejerial di perlukan agar terjadi kesinambungan antara warga dengan pihak perusahaan pelayaran. Selain itu pihak PT.Pelindo III (Persero) Cabang Gresik harus menambah alat bongkar muat agar kegiatan bongkar muat tidak terganggu lagi karena di PT.Pelindo III (Persero) Cabang Gresik juga menjadi salah satu pelabuhan yang memiliki kegiatan padat dalam hal proses bongkar muat, apalagi di tambah banyak kapal asing yang sandar disana.

Kapal asing yang sandar di PT.Pelindo III (Persero) Cabang Gresik tidak ingin mengalami keterlambatan dalam proses bongkar muat. PT.Pelindo III (Persero) Cabang Gresik seharusnya mampu menjaga kepercayaan dari pada perusahaan asing karena PT.Pelindo III (Persero) Cabang Gresik juga sering di kunjungi kapal asing untuk melakukan kegiatan bongkar muat.

PT.Pelindo III (Persero) Cabang Gresik harus bisa memanfaatkan luas lapangan penumpukan yang ada dengan cara mengefesiensikan lapangan penumpukan yang ada menejemen PT.Pelindo III (Persero) Cabang Gresik harus mampu melihat situasi dan kondisi di lapangan penumpukan yang ada di PT.Pelindo III

(Persero) Cabang Gresik dengan cara menata antara barang cargo seperti kontruksi, kayu log, tiang pancang dengan baik dan rapi agar waktu pengambilan maupun penumpukan tidak terjadi kesalahan dan juga pada saat penataan juga harus di perhatikan agar lapangan penumpukan yang tersebut bisa di manfaatkan dengan baik yaitu dengan cara menumpuk secara teratur dan benar.



BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan yang telah di bahas pada bab sebelumnya maka peneliti dapat kemukakan beberapa kesimpulan dari penelitian ini.

- a. lapangan penumpukan di PT.Pelindo III (Persero) Cabang Gresik tidak mampu optimal dalam hal penataan barang di lapangan penumpukan dikarenakan beberapa faktor antara lain alat bongkar muat yang kurang, banyaknya truk yang parkir sembarangan di lapangan penumpukan.
- b. PT.Pelindo III (Persero) Cabang Gresik tidak mampu mengoptimalkan lapangan penumpukan yang ada itu terbukti dari lamanya proses bongkar muat dan terdapatnya beberapa truk warga yang bebas masuk parkir di area lapangan penumpukan dan kurang tegasnya dari pihak opsional dalam memberikan sanksi kepada warga yang melanggar aturan yang telah di tetapkan.

5.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan yang di ambil maka peneliti dapat kemukakan beberapa saran dari peneliti, antara lain:

- a. Agar bisa mengoptimalkan lapangan penumpukan dari pihak PT.Pelindo III (Persero) Cabang gresik harus memberi pembatas pada lapangan penumpukan sehingga barang yang ada di lapangan penumpukan bisa di simpan dengan teratur dan tersusun dengan rapi sehingga lapangan penumpukan bisa terpenuhi dan sama-sama tidak merugikan dari pihak perusahaan pelayaran yang lainnya dan saling menguntungkan antar pihak PT.Pelindo III (Persero) Cabang Gresik dengan pemilik barang.
- b. Seharusnya dari pihak PT.Pelindo III (Persero) Cabang Gresik bertindak tegas kepada warga yang punya truk di lapangan

penumpukan dengan cara mengklaim truk tersebut agar mereka yang punya truk tidak mengulang kesalahan seperti ini. Kalau pihak PT.Pelindo III (Persero) Cabang Gresik kurang tegas maka mereka yang punya truk pasti kembali lagi parkir di lapangan penumpukan sehingga merugikan kapal dan pemilik barang.

- c. Pihak PT.Pelindo III (Persero) Cabang Gresik harus membeli alat bongkar muat seperti *forklift* dan *fixd crane* agar kegiatan bongkar muat dapat berjalan dengan lancar agar tidak terjadi keterlambatan dalam proses bongkar muat.
- d. Seharusnya dari pihak operasional lapangan penumpukan mendirikan pembatas atau mendirikan pagar agar warga sekitar tidak bisa memasuki lapangan penumpukan semaunya mereka kalau sudah di dirikan pagar atau di bangun pagar pastinya warga sekitar tidak akan masuk ke lapangan penumpukan semaunya mereka.
- e. PT.Pelindo III (Persero) Cabang Gresik seharusnya dapat mengoptimalkan lapangan penumpukan dengan cara menata barang cargo seefektif mungkin supaya barang cargo tersebut dapat tersusun dengan baik dan lapangan penumpukan juga bisa di manfaatkan. Pihak manajemen PT,Pelidno III (Persero) Cabang Gresik memanfaatkan lapangan penumpukan tersebut dengan cara menata barang cargo serapi mungkin dan bisa juga menumpuk keatas agar lapangan penumpukan bisa di pergunakan secara maksimal, bisa juga memberi pembatas pada lapangan penumpukan untuk membedakan tempat barang cargo seperti kayu log, tiang pancang supaya barang yang akan di tumpuk tidak di campur dan bisa tertata dengan baik.

DAFTAR PUSTAKA

- Peraturan Pemerintah RI NO.16 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan.
- Gianto dan Martopo, (1990,hal 1) Pengertian Tentang Pelabuhan Laut
- Poerdwadarminata,W.J.S (1997) Kamus Umum Bahasa Indonesia.Jakarta:Balai Pustaka
- Menurut Winardi (1999:363) Tentang Optimalisasi
- PP No.17 tahun 1988, (1992) Peraturan angkutan laut
- Suyono, RP (2005) *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut* .Jakarta:PPM
- PT.Pelabuhan Indonesia (PERSERO).(2009).*Pengoperasian Pelabuhan.Referensi Kepelabuhanan*, SERI 06, Edisi II. Jakarta
- Abdurahman, Fatoni (2000), *Metodologi Penelitian dan Teknik Penyusunan Skripsi*.Jakarta:Rineka Cipta
- Marzuki (2002) Metodologi Riset, Penerbit BPFE, Yogyakarta : FE-UII
- Partanto (1994) Metodologi Riset, Penerbit BPFE, Yogyakarta
- Sugiyono (2014). *Cara Mudah Menyusun Skripsi, Tesis dan Disertasi*.Jakarta:Alfabeta
- AriKunto, Suharsimi(2010) *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik* .Jakarta:Rineka Cipta
- Black, James A. dan Champion, Dean J. (2001) *Metodologi Penelitian Kuantitatif, Edisi Pertama*, Kencana. Jakarta
- Hadi, Sutrisno(2009). Metodologi Research Jilid I & II. Yogyakarta : Andi Offset
- J.Moleong, Lexy.(2007). Metodologi Penelitian Kualitatif. Bandung : PT.Remaja Rosdakarya