

Ship Operation

Engineering Proceeding

Vol. 1, September 2023

p-ISSN:

e-ISSN:

## **Analisis Keterlambatan Bongkar Muat Pada Kapal MV. Flora Delmas di Pelabuhan Madang dan Port Moresby, Papua New Guinea**

**Ashari, I<sup>a</sup>, Djari, J.A<sup>b</sup>, Pahlevi, O.R<sup>c</sup>**

<sup>a</sup>Dosen Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang,

<sup>b</sup>Dosen Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang,

<sup>c</sup>Taruna (NIT. 551811126601 N) Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

### **ABSTRAKSI**

Bongkar muat merupakan kegiatan pemindahan barang atau muatan dari kapal ke pelabuhan menuju ke tempat penyimpanan atau dari pelabuhan menuju ke kapal. Dengan demikian, selain kapal pelabuhan juga menjadi faktor yang sangat penting guna menunjang kelancaran proses bongkar muat, terutama pada pelabuhan kapal container yang membutuhkan alat-alat berat untuk mendukung berjalannya proses bongkar muat, maka peralatan yang memadai serta terawat sangat di butuhkan untuk mengurangi atau mencegah keterlambatan dalam proses bongkar muat. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor, dampak, serta upaya untuk menanggulangi proses bongkar muat.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif, data dikumpulkan melalui observasi, wawancara, dan studi pustaka. Data yang ada kemudian dianalisis secara kualitatif untuk menjawab rumusan masalah. Peneliti menggunakan metode triangulasi, dimana metode analisa yang digunakan untuk menganalisa faktor-faktor penyebab terjadinya keterlambatan proses bongkar muat, dampak yang ditimbulkan, dan upaya yang dilakukan untuk meminimalisir atau mencegah terjadinya keterlambatan proses bongkar muat.

Hasil penelitian menunjukkan hal yang menyebabkan keterlambatan bongkar muat di pelabuhan Madang dan Port Moresby adalah kurangnya perawatan dan jumlah alat yang tidak memadai serta keterampilan SDM yang kurang memadai. Jika perawatan tidak dilaksanakan dengan baik, maka akan berdampak pada kerusakan pada peralatan bongkar muat, keterlambatan operasi kapal, dan kerugian biaya terhadap pihak charter dan perusahaan. Upaya yang harus dilakukan adalah melakukan pembaharuan kepada alat-alat yang sudah tidak layak pakai dan melakukan perawatan secara berkala, serta memberikan edukasi kepada pekerja pelabuhan mengenai pentingnya bekerja sesuai prosedur dan disiplin dalam bekerja.

**Kata Kunci:** Analisis, keterlambatan, bongkar muat

## PENDAHULUAN

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dalam waktu dan tujuan tertentu dengan perantara sebuah kendaraan yang di gerakan oleh makhluk hidup, maupun mesin. Menurut Nasution (2008) adalah sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Dilanjutkan oleh Miro (2005) transportasi dapat diartikan usaha memindahkan, mengerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, di mana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan. Sedangkan menurut Salim (2000) transportasi adalah kegiatan pemindahan barang dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Dalam transportasi ada dua unsur yang terpenting yaitu pemindahan/pergerakan dan secara fisik mengubah tempat dari barang dan penumpang ke tempat lain.

Mengingat bahwa perbandingan prosentase wilayah lautan dan daratan di planet bumi adalah sekitar 70% untuk wilayah laut dan 30% untuk wilayah daratan, maka sangat pantas jika transportasi laut menjadi salah satu transportasi yang diunggulkan. Dengan didukung dengan beberapa keuntungan yang disajikan seperti mudah menjangkau daerah pedalaman, mampu menampung volume muat yang cukup besar, penggunaan bahan bakar efisien, dan menyingkat waktu, dan juga biaya yang di keluarkan relatif lebih murah.

Kapal adalah salah satu jenis transportasi laut yang menjadi media pengangkutan barang ataupun manusia melalui perairan. Jenis kapal juga beragam, pengelompokkan jenis kapal ini didasarkan pada jenis muatan yang diangkut. Beberapa diantaranya yaitu kapal penumpang, kapal kontainer, kapal kargo, kapal tanker, dan lain lain.

Kapal kontainer/peti kemas adalah kapal yang dibangun khusus mengangkut kontainer atau peti kemas ukuran standar. Penempatan peti kemas bersifat seluler, dengan bingkai vertikal. Berukuran mulai dari sekitar 500 TEU hingga sekitar 22.000 TEU. Kontainer dapat memuat kontainer ukuran 20 ft, 40 ft, dan 45 ft. Setiap kapal umumnya mencantumkan kapasitas angkut maksimumnya untuk masing-masing ukuran kontainer.

Kapal peti kemas beroperasi dengan cara yang berbeda dengan *bulker* atau *general cargo ship*. Kapal peti kemas melayari rute tertentu secara rutin, atau disebut pola liner. Kapal yang lebih kecil digunakan sebagai kapal pengumpan (*feeder*) dari/ke daerah pedalaman di sekitar terminal peti kemas utama. Kapal peti kemas yang lebih besar biasanya *gearless* dan memiliki kecepatan lebih dari 25 knot sehingga digunakan dalam pelayaran jarak jauh. Guna menjaga kelancaran pada saat proses bongkar muat perawatan alat penunjang bongkar muat di kapal perlu dilakukan perawatan secara berkala, kru kapal diwajibkan dapat secara profesional menjaga dan merawat segala aspek yang digunakan sebagai penunjang kelancaran bongkar muat agar tidak terjadi keterlambatan selama prosesi bongkar muat.

Keterlambatan proses bongkar muat tidak hanya disebabkan karena ketidaksiapan peralatan ataupun segala dokumen dan aspek penunjang bongkar muat di atas kapal, tetapi dapat juga disebabkan oleh pihak pelabuhan dari segi SDM (Sumber Daya Manusia) atau peralatan penunjang bongkar muat yang tidak sesuai standar. Kegiatan bongkar muat kapal yang mengalami keterlambatan akan merugikan pihak ekspedisi karena kapal yang bersandar dipelabuhan harus membayar sewa perharinya. Akibatnya pihak ekspedisi atau distributor barang akan menaikan

harga jual beli masyarakat yang menurun akibat harga barang yang tinggi.

Faktor dominan penyebab terjadinya keterlambatan bongkar muat di pelabuhan adalah akibat peralatan bongkar muat yang bermasalah faktor peralatan pada pelabuhan mempunyai faktor dominan dalam menentukan proses bongkar muat yang memadai, tanpa peralatan bongkar muat maka proses bongkar muat akan mengalami kendala. Selain

faktor yang di sebutkan di atas terdapat juga faktor lain yang mempengaruhi prosesi bongkar muat yakni adalah pekerja yang tidak memenuhi standarisasi dalam melaksanakan bongkar muat ketika pekerja pelabuhan tidak memiliki kompetensi yang cukup untuk melakukan proses bongkar muat maka sangat memungkinkan bongkar muat akan mengalami kendala dan mengalami keterlambatan yang mengurangi efektivitas waktu dan biaya.

Sebagai contoh khususnya di pelabuhan Madang dan Port Moresby, faktor penyebab terjadinya keterlambatan di dua pelabuhan tersebut adalah peralatan yang sering mengalami kerusakan seperti *crane* yang kerap mengalami *lost power* ketika beroperasi, jumlah *truk* pengangkut peti kemas yang tidak sesuai, *spreader crane* yang belum modern dan bebrapa kendala lainnya. Dengan demikian sudah dapat dipastikan keterlambatan dan kemunduran jadwal terjadi di dua pelabuhan tersebut.

Guna mencegah terjadinya keterlambatan bongkar muat, maka perlu tindakan lebih lanjut untuk mewujudkan kelancaran bongkar muat. Dengan adanya upaya yang dilakukan maka risiko terhambatnya proses bongkar muat di dua pelabuhan tersebut diharapkan dapat terminimalisir.

Sehubungan dengan permasalahan tersebut, maka peneliti memilih judul skripsi: “Analisis Keterlambatan Bongkar Muat Pada Kapal MV. Flora Delmas di Pelabuhan Madang dan Port Moresby, Papua New Guinea”. Dengan adanya persiapan dan perawatan dengan baik sebelum diadakan proses bongkar muat yang sesuai dengan petunjuk persiapan bongkar muat yang benar diharapkan kegiatan operasi bongkar muat kapal berjalan dengan baik dan lancar

Berdasarkan latar belakang diatas, maka dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Faktor apa saja yang menyebabkan terjadinya keterlambatan bongkar muat di pelabuhan Madang dan Port Moresby?
2. Dampak apa yang terjadi jika bongkar muat di pelabuhan Madang dan Port Moresby mengalami keterlambatan?
3. Upaya apa yang di lakukan untuk menangani keterlambatan bongkar muat yang terjadi di pelabuhan Madang dan Port Moresby?

## KAJIAN PUSTAKA

### 1. Deskripsi Teori

#### a. Analisis

Menurut Sugiyono (2015: 335), Analisis adalah kegiatan untuk mencari pola, atau cara berpikir yang berkaitan dengan pengujian secara sistematis terhadap sesuatu untuk menentukan bagian, hubungan antar bagian, serta hubungannya dengan keseluruhan.

Mengacu pada uraian di atas maka di dapat di simpulkan analisis adalah suatu kegiatan atau aktivitas yang di kerjakan dengan maksud untuk mengurai atau menjabarkan suatu kondisi atau permasalahan dengan detail guna mengetahui akar atau sebab musabab terjadinya suatu kondisi atau permasalahan

#### b. Pengertian keterlambatan

Pengertian keterlambatan menurut Casey (2013:65) adalah salah satu masalah kinerja yang paling persisten dan salah satu yang paling sulit diubah. Pengertian keterlambatan menurut Ervianto (2011:9) adalah sebagai waktu pelaksanaan yang tidak dimanfaatkan sesuai dengan rencana kegiatan sehingga menyebabkan satu atau beberapa kegiatan mengikuti menjadi tertunda atau tidak diselesaikan tepat sesuai jadwal yang telah direncanakan.

Pengertian keterlambatan menurut Ervianto (2018) adalah sebagai waktu pelaksanaan yang tidak dimanfaatkan sesuai dengan rencana kegiatan sehingga menyebabkan satu atau beberapa kegiatan mengikuti menjadi tertunda atau tidak diselesaikan tepat sesuai jadwal yang telah direncanakan

#### c. Pengertian bongkar muat

Menurut Kamus Umum Bahasa Indonesia, kata “bongkar” berarti angkat atau turunkan dan bila dirangkai dengan kata muat sehingga menjadi “bongkar muat” berarti mengeluarkan dan memasukkan muatan dari atau ke kapal. Sedangkan kata “muat” Menurut Kamus Umum Bahasa Indonesia berarti ada ruang untuk diisi, ditempati, dimasuki, dipakai, dapat berisi. Pengertian lain yang ada di dalamnya, berisi atau mengandung.

Menurut Dirk Koleangan (2013:241) dalam buku yang berjudul “Sistem Peti Kemas”, pengertian kegiatan bongkar muat adalah sebagai berikut: Kegiatan Bongkar Muat adalah kegiatan memindahkan barang-barang dari alat angkut darat, dan untuk melaksanakan kegiatan pemindahan muatan tersebut dibutuhkan tersedianya fasilitas atau peralatan yang memadai dalam suatu cara atau prosedur pelayaran.

#### d. Pengertian kapal

Menurut tim penyusun referensi kepelabuhan seri 1 pelayaran dan perkapalan (2011 :6) dijelaskan bahwa kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun yang di gerakkan dengan tenaga mekanis, tenaga angin, atau di tunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung mekanis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Penjelasan lebih rinci dijelaskan dalam undang- undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang menyebutkan Kapal adalah “kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.”

#### e. Pengertian pelabuhan

Menurut Triatmodjo (2010 : 3) Pelabuhan (*port*) adalah daerah perairan yang terlindungi terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, kran-kran (*crane*) untuk bongkar muat barang, gudang laut (transito) dan tempat- tempat.

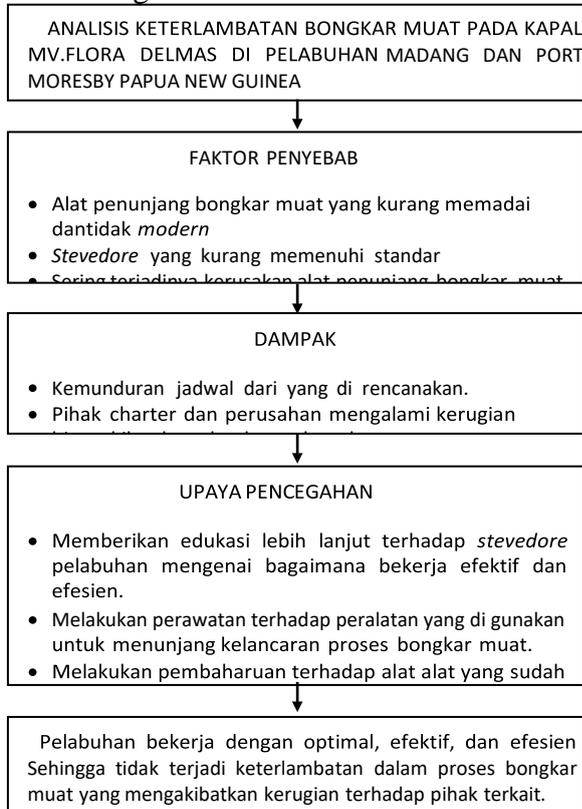
Menurut Kramadibrata (2012: 71) Pelabuhan merupakan salah satu simpul dari mata rantai bagi kelancaran angkutan muatan laut dan darat. Jadi secara umum pelabuhan adalah suatu daerah perairan yang terlindungi dari badai/ombak/ arus, sehingga kapal dapat berputar (turning basin), bersandar/ membuang sauh dan bongkar muat atas barang dan perpindahan penumpang dapat dilaksanakan.

Menurut undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran,

menyatakan: Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan atau bongkar muat barang.

Menurut Peraturan Pemerintah RI No. 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan, yang dimaksud pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari 8 daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/ atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

2. Kerangka Pikir Penelitian



Gambar 2.1. Kerangka pikir penelitian

METODE PENELITIAN

Menurut Sugiyono (2013:2), Metode penelitian pada dasarnya merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif kualitatif.

1. Waktu dan Tempat Penelitian

Penelitian dilakukan selama peneliti menjalani praktek laut pada tanggal 10 Juni 2021 hingga 26 Februari 2022 di kapal MV. Flora Delmas. Kapal ini berjenis kapal *tanker* yang dimiliki oleh CMA CGM dan dioperasikan oleh perusahaan Bendhard Schulte Management.

2. Sampel Sumber Data Penelitian

Sumber data penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer didapat dari observasi langsung dan wawancara langsung dengan mualim 1, mualim 3 dan AB. Sedangkan data sekunder didapat dari dokumen yang bersangkutan dengan penelitian.

3. Teknik Pengumpulan Data

Metode yang digunakan untuk mengumpulkan data dalam penelitian ini yaitu observasi, wawancara, dan dokumentasi. Observasi dilakukan dengan mengamati proses bongkar muat pada kapal MV. Flora Delmas. Untuk wawancara dilakukan bersama Mualim 1, Mualim 2 dan Mualim 3. Sedangkan dokumentasi didapat dari dokumen tertulis atau tidak tertulis tentang keterlambatan bongkar muat.

4. Instrumen Penelitian

Heru Kurniawan (2021:1) menyatakan, instrumen penelitian adalah alat yang digunakan untuk mengumpulkan data dan menganalisis data yang relevan dalam penelitian. Jenis instrumen penelitian ini menggunakan pedoman dokumentasi, pedoman observasi, dan pedoman wawancara.

5. Teknik Analisis Data Kualitatif

Miles dan Huberman mengemukakan dalam Sugiyono (2018:337) bahwa metode atau

teknik pengolahan data kualitatif dapat dilakukan melalui 3 tahap yaitu reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan atau verifikasi. Teknik tersebut juga digunakan dalam penelitian ini.

#### 6. Pengujian Keabsahan Data

Penulis menggunakan teknik triangulasi dalam penelitiannya. Teknik triangulasi adalah pendekatan yang dilakukan oleh peneliti untuk menemukan lebih banyak perspektif terkait data yang ditemukan. Triangulasi sendiri dapat dikatakan sebagai bagian terpenting dari penelitian kualitatif. Dikarenakan penelitian kualitatif rentan terpengaruhi oleh penilaian-penilaian yang bersifat subjektif.

### DISKUSI

#### 1. Deskripsi Data

##### a. *Overview* perusahaan

BSM atau Bernhar Schulte Shipmanagement adalah perusahaan yang berdiri pada tahun 2008 lewat penggabungan 4 perusahaan pengelola kapal Schulte Group yakni Vorsetzen Bereederungs-und Schiffahrtskontor, Eurasia Group, Dorchester Atlantic Marine, Hanseatic Shipping yang memberikan jasa pengelolaan kapal pihak ke tiga sejak sekitar tahun 1970. BSM memberikan pelayanan yang aman dan efisien dengan jaringan internasional di 11 pusat pengelolaan kapal.

BSM memiliki 25 pusat pelayanan awak kapal, 4 pusat pelatihan maritim dan juga mengelola 650 armada kapal dengan rincian 400 kapal di bawah manajemen penuh dan 250 manajemen kru. Lebih dari 20.000 pelaut dan 2.000 staf darat yang berada di bawah manajemen BSM. Dalam menjalankan perannya BSM terdapat 11 *management center* yang tersebar di seluruh dunia, antara lain adalah BSM British Isles, BSM China, BSM Cruise Services, BSM Cyprus, BSM Deutschland, BSM Hellas,

BSM Hongkong Kong, BSM India, BSM Mexico, BSM Singapore, Pronav. Dan juga memiliki 13 Crewing Service Center yaitu BSM China, BSM Croatia, BSM Ghana, BSM India, BSM Indonesia, BSM Latvia, BSM Mexico, BSM Myanmar, BSM Philippines, BSM Poland, BSM Romania, BSM Russia, BSM Ukraine.

##### b. Gambaran umum kapal



Gambar 4.1. MV. Flora Delmas  
Sumber : Dokumentasi pribadi (2021)

MV. Flora Delmas adalah kapal kontainer di bawah manajemen Bernhard Schulte Shipmanagement dengan *call sign* CQEZ dengan panjang keseluruhan kapal mencapai 168.80 meter, dengan lebar kapal 20.27 meter, DWT (*Dead Weight Tonnage*) 20929,4 MT,

dengan kru kapal sebanyak 21 kru terhitung dengan Nahkoda dengan kewarganegaraan yang berbeda-beda (*mix crew*). Kapal dengan bendera Madeira atau Portugal ini adalah salah satu kapal yang disewa oleh CMA CGM untuk mendistribusikan berbagai barang guna memenuhi kebutuhan logistik serta kebutuhan sandang dan pangan di kawasan Asia-Australia.

#### 2. Temuan

Peneliti menemukan permasalahan ketika kapal bersandar di pelabuhan Madang dan Port Moresby yang tidak terjadi di pelabuhan lain yang menjadi tempat bersandar kapal MV. Flora Delmas yaitu terjadinya keterlambatan

selama proses bongkar muat, sehingga peneliti melakukan pengamatan serta meneliti mengenai penyebab terjadinya keterlambatan, dampak atau pengaruh apa saja yang di timbulkan akibat keterlambatan bongkar muat tersebut, serta upaya apa saja yang dapat di lakukan untuk menangani keterlambatan tersebut. Berikut adalah beberapa temuan yang di temukan peneliti:

- a. Adanya keterlambatan proses bongkar muat di pelabuhan Madang dan Port Moresby

Adanya pelabuhan-pelabuhan yang tersebar di seluruh dunia bertujuan untuk memberikan fasilitas sebagai tempat berlabuh bagi kapal-kapal pengangkut barang maupun manusia. Selain untuk kebutuhan tempat berlabuh pelabuhan juga merupakan suatu tempat yang di gunakan untuk proses bongkar muat.

Fasilitas yang di berikan dari pihak pelabuhan kepada pihak kapal bertujuan agar proses bongkar muat berjalan lancar. Akan tetapi tidak semua pelabuhan memiliki perlengkapan yang memadai untuk mendukung kelancaran proses bongkar muat tersebut sehingga keterlambatan bongkar muat dapat terjadi, seperti di dua pelabuhan yang peneliti angkat sebagai judul yaitu pelabuhan Madang dan Port Moresby di Papua New Guinea yang sering terjadi.

Penyebab terjadinya keterlambatan yang peneliti temukan antara lain perlengkapan bongkar muat yang kurang memadai seperti *crane* yang sering mengalami kerusakan, *spreader* masih di operasikan secara manual, serta jumlah truk pengangkut yang kurang memadai, selain faktor di atas faktor pekerja pelabuhan pelaksana bongkar muat yang

kurang profesional dalam penanganan bongkar muat menjadi penyebab utama terjadinya keterlambatan bongkar muat di 2 pelabuhan.

Temuan tersebut juga di perkuat dengan wawancara yang dilakukan oleh peneliti terhadap beberapa narasumber di kapal yang sekiranya dapat menjawab pertanyaan-pertanyaan tentang penyebab terjadinya keterlambatan, dampak terjadinya keterlambatan serta upaya yang di lakukan agar keterlambatan tersebut dapat di atasi, narasumber tersebut antara lain adalah Mualim 1, Mualim 2, Mualim 3, dan AB (*Able Body Seament*).



Gambar 4.2. *Crane* di pelabuhan Port Moresby yang mengalami kerusakan

Sumber : Dokumentasi pribadi (2021)



Gambar 4.3. *Stevedore* yang hendak mengganti *Spreader 40 ft* menjadi *20 ft*

Sumber : Dokumentasi pribadi (2021)

Setelah di lakukan wawancara dengan narasumber ditemukan beberapa faktor yang menjadi penyebab terjadinya

keterlambatan bongkar muat di pelabuhan Madang dan Port Moresby, penyebab-penyebab tersebut adalah peralatan bongkar muat di pelabuhan yang kurang memadai, pekerja pelabuhan yang kurang profesional, serta jumlah truk yang kurang memadai.

- b. Peralatan bongkar muat di pelabuhan yang kurang memadai

*Spreader* merupakan alat yang di gunakan alat yang melengkapi atau menempel pada *Automated Rubber Tyred Gantry (ARTG)* maupun *QCC* yang berfungsi untuk mengangkat Peti kemas. *Spreader* dapat berubah panjang (20 feet dan 40 feet) sesuai dengan jenis ukuran Peti kemas yang diangkat. Di pelabuhan selain Madang dan Port Moreby menggunakan *Spreader* dengan sistem kunci dan penyesuaian ukuran kontainer yang otomatis (*Hydraulic Container Telescopic Spreader*) sehingga memudahkan dalam proses pengangkutan kontainer.

Sedangkan pada pelabuhan Madang menggunakan *Spreader manual* yang mana untuk melakukan penguncian kepada kontainer harus dilakukan dengan cara menarik tuas pengunci yang ada di atas *Spreader* tersebut. Dengan demikian akan sangat menghambat proses bongkar muat sehingga akan terjadi keterlambatan proses bongkar muat di pelabuhan tersebut.

- 1) *Crane* di pelabuhan Port Moresby yang sering mengalami kerusakan.

Pada pelabuhan Port Moresby hanya terdapat satu *Crane* yang digunakan untuk proses bongkar muat, sering kali ketika MV. Flora Delmas melakukan bongkar muat terjadi kerusakan pada *Crane* pelabuhan tersebut untuk waktu yang cukup lama

sehingga sangat menghambat kelancaran proses bongkar muat di pelabuhan tersebut.

Adapun penyebab terkait permasalahan tersebut antara lain adalah perawatan yang di lakukan untuk *Crane* tersebut tidak maksimal sehingga mengakibatkan kerusakan pada mesin atau pada sistem *Hydrolic Crane* tersebut, kebocoran minyak pada *crane* yang di sebabkan oleh waktu pemakaian *Crane* tersebut dan menyebabkan kurangnya kualitas pada *Seal*, keterampilan pekerja pelabuhan dalam mengoperasikan *Crane* yang tidak sesuai dengan SOP (*Standard Operational Procedure*) yang ada.

- 2) *Spreader* yang masih dioperasikan dengan manual.

*Spreader* merupakan alat yang di gunakan alat yang melengkapi atau menempel pada *Automated Rubber Tyred Gantry (ARTG)* maupun *QCC* yang berfungsi untuk mengangkat Peti kemas. *Spreader* dapat berubah panjang (20 feet dan 40 feet ) sesuai dengan jenis ukuran Peti kemas yang diangkat. Di pelabuhan selain Madang dan Port Moreby menggunakan *Spreader* dengan system kunci dan penyesuaian ukuran kontainer yang otomatis (*Hydraulic Container Telescopic Spreader*) sehingga memudahkan dalam proses pengangkutan kontainer.

Sedangkan pada pelabuhan Madang menggunakan *Spreader manual* yang mana untuk melakukan penguncian kepada kontainer harus dilakukan dengan cara menarik

tuas pengunci yang ada di atas *Spreader* tersebut. Dengan demikian akan sangat menghambat proses bongkar muat sehingga akan terjadi keterlambatan proses bongkar muat di pelabuhan tersebut.



Gambar 4.4. *Spreader* di pelabuhan Madang Sumber : Dokumentasi pribadi (2021)

3) Pekerja pelabuhan (*Stevedore*) yang kurang profesional.

Selain faktor peralatan yang kurang memadai faktor manusia menjadi faktor penting proses bongkar muat dapat berjalan dengan lancar. Seperti pada permasalahan di pelabuhan Madang dan Port Moresby, keterlambatan dapat terjadi karena kurangnya kesadaran pekerja pelabuhan (*Stevedore*) akan pentingnya manajemen waktu.

Salah satu contohnya adalah pekerja maupun *Operator Crane* yang terlambat mengakibatkan proses bongkar muat menjadi tertunda setelah dilakukan pengamatan keterlambatan terjadi karena pekerja pada pelabuhan tersebut kembali bekerja setelah mendapat waktu istirahat tidak sesuai jadwal yang diatur dan terkesan kembali bekerja atas keinginan mereka sendiri tidak berdasarkan jadwal yang sudah di buat oleh karena itu bongkar muat menjadi terhambat.



Gambar 4.5. *Stevedore* pelabuhan Madang yang tidak menggunakan perlengkapan yang sesuai *standard*

Sumber : Dokumentasi pribadi (2021)

4) Jumlah truk pengangkut kontainer/peti kemas yang tidak sesuai.

Truk pengangkut kontainer/peti kemas ini di gunakan untuk memindahkan kontainer/peti kemas dari kapal ke gudang penyimpanan atau ke tempat tujuan, dengan standart jumlah truk minimal 4 untuk satu kapal, yang tentunya juga punya peranan penting untuk menunjang kelancaran proses bongkar muat.

Di pelabuhan-pelabuhan yang menjadi tujuan MV. Flora Delmas seperti Townsville, Singapore Port, Port Klang, serta Tanjung Priok terdapat lebih dari 3 truk untuk satu kapal yang sedang melakukan bongkar muat dan juga truk yang digunakan adalah truk modern yang tentunya sangat kecil kemungkinan terjadinya kerusakan.

Namun tidak dengan pelabuhan Madang dan Port Moresby, hanya terdapat 2 truk untuk satu kapal yang sedang melakukan proses bongkar muat dan menggunakan truk yang tidak memenuhi *standard*, maka akan menimbulkan permasalahan yang berkaitan dengan proses bongkar muat, masalah- masalah tersebut antara lain terjadinya peristiwa

dimana kegiatan bongkar muat akan berhenti sejenak akibat truk yang masih dalam perjalanan menuju gudang ataupun kembali ke kapal untuk memindahkan kontainer yang sudah di bongkar atau yang akan di muat, proses berhentinya bongkar muat dan menunggu truk kembali ke pelabuhan disebut *Waiting Truk*.

Dengan demikian dapat di simpulkan bahwa jumlah truk serta kondisi truk pada setiap pelabuhan dapat menjadi faktor utama penyebab terjadinya keterlambatan bongkar muat.

### 3. Pembahasan Hasil Penelitian

- a. Faktor penyebab terjadinya keterlambatan bongkar muat di pelabuhan Madang dan Port Moresby.

Setelah melakukan penelitian mengenai keterlambatan bongkar muat yang terjadi pada kapal MV. Flora Delmas di pelabuhan Madang dan Port Moresby peneliti menemukan beberapa faktor yang menjadi penyebab utama keterlambatan bongkar muat. Faktor- faktor tersebut antara lain :

- 1) Peralatan bongkar muat di pelabuhan yang kurang memadai

Seperti yang telah peneliti bahas, faktor peralatan menjadi faktor yang sangat penting guna mewujudkan proses bongkar muat yang cepat, aman, dan efisien. Peralatan-peralatan seperti *Crane*, *Spreader Crane*, dan truk merupakan peralatan-peralatan penting yang digunakan untuk melakukan proses bongkar muat.

Jika peralatan-peralatan tersebut sering terjadi kendala maka proses bongkar muat akan menjadi terganggu dan mengalami keterlambatan. Kendala- kendala tersebut meliputi *Crane* yang sering kali

mengalami kerusakan ketika bongkar muat yang disebabkan oleh perawatan yang kurang maksimal, pemakaian yang tidak sesuai prosedur, serta kebocoran *Seal* yang mengakibatkan *Crane* menjadi *Lost Power*. *Spreader Crane* yang masih di operasikan dengan cara manual yang tentunya akan banyak memakan waktu ketika proses bongkar maupun muat, serta jumlah truk yang kurang memadai yang mengakibatkan terjadinya peristiwa *Waiting Truck*.

- 2) Pekerja pelabuhan (*Stevedore*) yang kurang profesional.

Profesionalitas pekerja pelabuhan sangat menentukan kelancaran proses bongkar muat di pelabuhan, maka dari itu penyuluhan yang baik diperlukan agar pekerja pelabuhan akan pentingnya bekerja sesuai SOP (*Standard Operasional Procedure*).

Sama halnya seperti yang terjadi di pelabuhan Madang dan Port Moresby yang sering bekerja tidak sesuai jadwal yang mengakibatkan keterlambatan proses bongkar muat. Kurang sadarnya pekerja pelabuhan akan pentingnya bekerja sesuai jadwal sangat mempengaruhi kelancaran proses bongkar muat. Hal-hal yang disebutkan di atas merupakan faktor eksternal penyebab terjadinya keterlambatan di pelabuhan Madang dan Port Moresby, Papua New Guinea.

Selain faktor eksternal di atas adapun sebagian kecil faktor internal dalam hal ini adalah pihak kapal beberapa faktor tersebut antara lain adalah pada pelabuhan madang menggunakan *Crane* kapal, namun adapun masalah yang

terjadi adalah Crane bocor sehingga menghambat jalanya bongkar muat di pelabuhan madang. Dengan perbaikan dan perawatan secara berkala Crane kapal dapat di gunakan dengan sebagaimana mestinya.

- b. Dampak apa yang terjadi jika bongkar muat di pelabuhan Madang dan Port Moresby mengalami keterlambatan.

- 1) Kerugian untuk perusahaan.

Adanya keterlambatan yang terjadi tentu sangat berdampak pada perusahaan, terjadinya keterlambatan tersebut akan menambah waktu sandar di pelabuhan tersebut semakin lama kapal bersandar pada suatu pelabuhan maka akan ada penambahan biaya yang terjadi di luar perhitungan pihak perusahaan serta penambahan upah buruh yang di berikan akibat kemunduran jadwal akan menambah pembengkakan biaya bagi perusahaan

- 2) Klaim dari pihak charter.

Hal ini di sebabkan karena kemunduran jadwal yang terjadi sehingga menyebabkan barang yang dikirim mengalami terlambat atau sampai pada tujuan tidak sesuai waktu yang sudah ditentukan.

- 3) Kerugian bisnis.

Keterlambatan bongkar muat kapal kontainer dapat mempengaruhi operasional bisnis, seperti keterlambatan pengiriman barang yang dapat menyebabkan kehilangan pelanggan atau kontrak bisnis. Hal ini dapat mengakibatkan kerugian finansial yang signifikan bagi perusahaan pelayaran dan pengusaha.

- 4) Penumpukan muatan di pelabuhan.

Keterlambatan bongkar muat kapal kontainer dapat menyebabkan penumpukan muatan di pelabuhan yang dapat

mengganggu alur kerja dan efisiensi operasional pelabuhan. Hal ini juga dapat mempengaruhi kemampuan pelabuhan untuk menangani muatan lainnya, sehingga dapat menyebabkan penumpukan yang lebih besar dan lebih lama lagi.

Oleh karena itu, penting bagi perusahaan pelayaran dan pengusaha untuk memastikan bahwa operasional bongkar muat kapal kontainer berjalan lancar dan sesuai dengan jadwal yang ditetapkan, guna menghindari dampak negatif yang mungkin terjadi.

- c. Upaya apa yang di lakukan untuk menangani keterlambatan bongkar muat yang terjadi di pelabuhan Madang dan Port Moresby.

- 1) Peralatan bongkar muat di pelabuhan yang kurang memadai.

Salah satu faktor utama penyebab keterlambatan bongkar muat di pelabuhan Madang dan *Port Moresby* adalah peralatan bongkar muat yang tidak memadai dan sering mengalami kerusakan, ditinjau dari pengamatan di lapangan kerusakan alat tersebut terjadi akibat umur alat yang sudah mulai tua maka oleh sebab itu harus dilakukan pembaruan kepada alat-alat yang seharusnya tidak digunakan lagi dengan demikian kelancaran proses bongkar muat akan terwujud, selain itu terdapat juga kerusakan yang diakibatkan karena kurangnya perawatan peralatan tersebut sehingga tidak dapat bekerja sesuai dengan fungsinya, oleh karenanya perlu dilakukan perawatan serta pengecekan secara berkala guna memastikan bahwa peralatan tersebut dapat bekerja sesuai dengan fungsinya dan tidak mengakibatkan keterlambatan

proses bongkar muat. Dan juga jumlah truk yang kurang memadai sehingga proses pemindahan kontainer dari pelabuhan menuju gudang menjadi terhambat, dengan permasalahan tersebut maka sarang yang baik adalah untuk menambahkan jumlah truk di pelabuhan tersebut, hal ini tentu akan menjadi pertimbangan dari pihak pelabuhan namun dengan adanya saran tersebut hambatan proses bongkar muat yang disebabkan oleh kurangnya jumlah truk di pelabuhan tersebut akan teratasi sehingga proses bongkar muat tidak akan terhambat, serta pihak pelabuhan tidak banyak mendapat komplain dari pihak *charter* maupun perusahaan.

- 2) Pekerja pelabuhan (*Stevedore*) yang kurang profesional.

Keprofesionalan pekerja pelabuhan tentunya menjadi faktor yang penting untuk mewujudkan proses bongkar muat yang lancar, cepat, dan, efisien. Seperti apa yang terjadi di pelabuhan Madang dan Port Moresby, pekerja pelabuhan yang sering terlambat dan kurang sadar akan pentingnya bekerja sesuai SOP yang tentunya juga menjadi penghambat dalam proses bongkar muat, oleh karena itu pentingnya memberikan pengarahan mengenai pentingnya menghargai waktu, kedisiplinan dalam bekerja, serta bagaimana bekerja sesuai dengan SOP. Kepada oknum-oknum yang tidak dapat bekerja sesuai aturan yang

berlaku maka sangat baik bilamana dikenakan sanksi yang diharapkan dapat memberi efek jera dan juga dapat membuka mata pekerja mengenai pentingnya bekerja dengan disiplin dan sesuai SOP yang berlaku pada setiap pelabuhan. Maka dengan peralatan yang memadai serta ditunjang dengan keterampilan pekerja pelabuhan yang memenuhi standar dan manajemen waktu yang baik akan mengurangi atau dapat mengatasi permasalahan yang menyebabkan terlambat bongkar

muat di pelabuhan Madang dan Port Moresby.

## **PENUTUP**

### **1. Simpulan**

Berdasarkan pembahasan yang telah dilakukan oleh peneliti mengenai keterlambatan bongkar muat yang terjadi pada kapal MV. Flora Delmas pada bab sebelumnya, maka peneliti mengambil kesimpulan sebagai berikut:

- a. Setelah dilakukan penelitian dalam pelaksanaan proses bongkar muat yang terjadi pada kapal MV. Flora Delmas yang terjadi di pelabuhan Madang dan Port Moresby terdapat beberapa permasalahan antara lain yaitu peralatan bongkar muat di pelabuhan yang kurang memadai, peralatan yang sering mengalami kerusakan, serta pekerja pelabuhan (*Stevedores*) yang kurang profesional merupakan faktor dominan penyebab terjadinya keterlambatan, yang berakibat pada kerugian perusahaan dan pihak *charter*.
- b. Setelah mengetahui permasalahan di atas maka peneliti mendapatkan beberapa hasil yang dapat digunakan

sebagai saran ataupun upaya untuk menangani permasalahan di atas yaitu dengan melakukan pembaruan pada setiap alat yang sudah melebihi masa kerjanya, melengkapi peralatan yang dinilai kurang optimal dalam menunjang kelancaran proses bongkar muat, serta memberikan pengarahan lebih lanjut kepada pekerja pelabuhan perihal pentingnya menghargai waktu serta bagaimana bekerja sesuai dengan SOP. Dengan demikian proses bongkar muat akan berjalan lancar tanpa hambatan.

## 2. Saran

Setelah melakukan penelitian mengenai keterlambatan proses bongkar muat yang terjadi di kapal MV. Flora Delmas peneliti memberikan beberapa saran yang ditujukan kepada pembaca dan pihak yang terlibat dalam penelitian ini, beberapa saran yang dapat peneliti berikan adalah sebagai berikut:

- a. Diharapkan kepada penelitian selanjutnya dapat melihat permasalahan dari sudut pandang teoritis yang luas sehingga dapat menjadi perbandingan serta dapat menyempurnakan hasil penelitian.
- b. Untuk pihak pelabuhan diharapkan agar dilakukan perawatan secara berkala untuk peralatan bongkar muat yang digunakan sehingga akan minim terjadi kerusakan, memperbarui peralatan yang sudah tidak layak pakai, serta mengedukasi pekerja pelabuhan agar dapat bekerja dengan disiplin dan sesuai SOP, dengan demikian keterlambatan proses bongkar muat tidak akan terjadi

## DAFTAR PUSTAKA

- [1] Dirk Koleangan, 2013, *Sistim Peti Kemas (Container System)*, Jakarta.
- [2] Ervianto, Wulfram I, 2018, *Manajemen Proyek Konstruksi. In ANDI (Ed.), Manajemen Konstruksi*, Yogyakarta: CV. Andi Offset.
- [3] Kramadibrata Soedjono, 2002, *Perencanaan Pelabuhan*, Penerbit ITB, Bandung.
- [4] Kurniawan, Heru, *Pengantar Praktis Penyusunan Instrumen Penelitian*, Yogyakarta: CV Budi Utama, 2021
- [5] Miro, F, 2005, *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi*, Erlangga: Jakarta.
- [6] Nasution, Nur, 2008, *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- [7] Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan.
- [8] Salim, Abbas, 2000, *Manajemen Transportasi*, Jakarta: Ghalia Indonesia
- [9] Sugiyono, 2015, *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*. Bandung: Alfabeta
- [10] Sugiyono, 2013, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, Bandung: Alfabeta. CV
- [11] Sugiyono, (2018), *Metode Penelitian Kombinasi (Mixed Methods)*. Bandung: CV Alfabeta.
- [12] Triatmodjo, B, 2010, *Perencanaan Pelabuhan*. Penerbit BETA OFFSET, Edisi Pertama, Yogyakarta.
- [13] Undang-Undang (UU) Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran