

PROSES KETEPATAN WAKTU OPERASI BONGKAR MUAT PETIKEMAS EKSPOR DI PT. MUSTIKA ALAM LESTARI

Winoto Hadi¹, Lissa Yulianni²

¹Prodi DIII Transportasi, Fakultas Teknik – UNJ

²Prodi DIII Transportasi, Fakultas Teknik - UNJ

Abstrak. Sesuai dengan UU Pelayaran No.17 tahun 2008 dan PP No. 61 tahun 2009 Pelabuhan adalah wilayah yang terdiri atas daratan dan perairan dengan batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan ekonomi yang di pergunakan sebagai tempat bersandar, berlabuh, naik-turunnya penumpang atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda. Dari hasil penelitian dapat disimpulkan faktor-faktor apa saja yang dapat mempengaruhi keterlambatan proses bongkar muat petikemas ekspor di PT. MAL salah satunya adalah ketersediaan *head truck* yang terbatas, realisasi kedatangan kapal yang tidak esuai jadwal dan biasanya disebabkan karena factor cuaca. Oleh karena itu, pihak perusahaan harus lebih memperhatikan hal-hal tersebut agar dapat mengurangi keterlambatan proses bongkar muat petikemas ekspor. Dengan cara perawatan rutin alat-alat bongkar muat juga mampu mengurangi keterlambatan. Selain itu perusahaan harus berinteraksi dengan *crew* kapal dan berinteraksi dengan instansi pemerintah (syahbandar, imigrasi, karantina, dan sebagainya) secara baik, agar seluruh kegiatan operasional selama kapal sandar di pelabuhan dapat berjalan dengan lancar dan tepat waktu sehingga tidak menimbulkan denda yang tidak perlu. Dukungan dari instansi lain tersebut sangat diperlukan guna menciptakan pelayanan jasa kapal yang terpadu.

Kata kunci : Petikemas, ekspor, waktu

A. PENDAHULUAN

Pelabuhan merupakan tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu, yang dimanfaatkan sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perekonomian. Dengan semakin berkembangnya kegiatan perdagangan Internasional melalui bidang usaha Pelayaran, maka pengangkutan barang melalui jalur laut juga berkembang pesat. Dengan meningkatnya perdagangan Internasional melalui angkutan laut, serta berkembangnya ilmu pengetahuan dan teknologi terhadap jumlah dan jenis barang muatan yang semakin meningkat maka sangat berpengaruh terhadap sarana alat angkutannya dan termasuk sarana pelayanan pelabuhan dan fasilitas penunjang untuk melayani kapal dan barang. Indonesia sebagai Negara kepulauan yang dikelilingi oleh lautan, memiliki empat pelabuhan utama, yakni PELINDO I (Belawan), PELINDO II (Tanjung Priuk), Pelindo III (Tanjung Perak) dan PELINDO IV (Makasar).

Fungsi dari pelabuhan adalah sebagai pintu gerbang (*Gateway*), pertemuan antar moda (*Interface*), mata rantai (*Link*), dan *Industry Entity*. Yang dimaksud fungsi Pelabuhan sebagai *link* atau mata rantai ialah segala kegiatan yang di lakukan memiliki pengaruh terhadap kegiatan lainnya, sehingga saling berkaitan satu dengan yang lainnya, dengan contoh ruang lingkup kecil sebagai berikut : sebuah terminal petikemas yang memiliki fasilitas dermaga, alat bongkar-muat, dan lapangan penumpukan petikemas, bila salah satu fasilitas lapangan mengalami kerusakan, misalnya pada alat bongkar muat, maka secara langsung akan mempengaruhi kegiatan di dermaga maupun di lapangan penumpukan. Terminal petikemas adalah terminal dimana dilakukan pengumpulan petikemas dari *hinterland* ataupun pelabuhan lainnya untuk selanjutnya diangkut ketempat tujuan ataupun terminal petikemas lainnya. Menurut Suyono, terminal petikemas sekurang-kurangnya harus di lengkapi dengan fasilitas berupa tambatan, dermaga, lapangan penumpukan serta peralatan yang layak untuk melayani kegiatan bongkar muat petikemas.

Terminal petikemas di gunakan sebagai tempat untuk menumpuk petikemas-petikemas baik yang akan dikirim atau di ekspor maupun yang akan diterima atau di impor selama dalam proses administrasi untuk pengambilan petikemas oleh pemilik dari petikemas tersebut. Penentuan alokasi petikemas di lapangan penumpukan maupun di atas kapal harus memperhitungkan faktor-faktor yang mempengaruhi penumpukan petikemas tersebut, antara lain: dimensi/ukuran petikemas, berat petikemas, jenis petikemas, tujuan pengiriman dan jadwal kapal pengangkut. Terdapat beberapa hal yang perlu diperhatikan di terminal petikemas, diantaranya *Yard Occupancy Ratio* (YOR). YOR adalah perbandingan kapasitas lapangan terhadap petikemas yang di timbun. Semakin banyak petikemas yang di timbun di terminal petikemas, berarti penggunaan lapangan penumpukan semakin mendekati kapasitas maksimal penumpukan di lapangan penumpukan tersebut. Pada umumnya YOR ideal bagi sebuah lapangan penumpukan adalah 60% - 70%. Maka dari itu terminal petikemas harus memperhatikan keseimbangan YOR di terminal dan memperhatikan kesiapan terminal dalam melayani kegiatan kapal dan barang. Semua kinerja fasilitas di terminal petikemas harus di perhatikan agar berjalan sesuai dengan jadwal yang telah di tentukan, sesuai dengan prinsip fungsi pelabuhan sebagai mata rantai.

PT. Mustika Alam Lestari (MAL) adalah salah satu terminal petikemas yang berada di Pelabuhan Tanjung Priok yang bergerak di bidang jasa bongkar muat. Pada bulan Juli 2004, PT. MAL terpilih sebagai Mitra PT. Multi Terminal Indonesia (MTI) dalam pengoperasian dermaga dan lapangan penumpukan 214 dan 300 di Pelabuhan Tanjung Priok. Semua kegiatan operasional telah di dukung oleh teknologi informasi antara lain aplikasi *Container Terminal Operation System* (CTOS) yang dapat diakses secara online dengan perangkat di lapangan tanpa menggunakan kabel, sehingga dapat memudahkan di dalam menginput data di lapangan saat bongkar muat petikemas. Sementara itu untuk memberikan jaminan keamanan dan keselamatan kapal dan barang, PT. MAL telah dilengkapi dengan sistem keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan sesuai persyaratan berstandar internasional, yaitu *International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS Code). Namun dalam pelaksanaannya sering terjadi keterlambatan proses bongkar-muat petikemas dari dan ke kapal, akibat keterlambatan kedatangan kapal di terminal PT. MAL dan kesiapan terminal untuk melayani kapal dan barang. Oleh karena itu penulis mengambil satu objek untuk pembahasan yaitu pada MV. AYUTTHAYA BRIGDE yang berasal dari Panama yang dibangun pada tahun 2007 dan memiliki *Gross Tonnage* 17211 yang sudah lama bekerja sama dengan pihak PT. MAL untuk mempercayakan penanganan proses sandar kapal, bongkar muat sampai dengan kapal itu berlayar kembali. Dalam kerja sama ini, MV. AYUTTHAYA BRIDGE sandar di dermaga 214 dan 300 sekali dalam seminggu dan menggunakan perusahaan pelayaran *K'Line* dalam pengurusan dokumen-dokumen sandarnya. Berdasarkan uraian diatas, maka penulis tertarik untuk mengkaji lebih dalam dan mengemukakan dalam bentuk sebuah Tugas Akhir dengan judul : "PROSES KETEPATAN WAKTU OPERASI BONGKAR MUAT PETIKEMAS EKSPOR DI PT. MUSTIKA ALAM LESTARI".

B. PERMASALAHAN

Adapun beberapa masalah yang dapat dirumuskan berdasarkan uraian diatas adalah sebagai berikut :

1. Bagaimanakah upaya untuk meminimalkan keterlambatan operasi muat petikemas ekspor di terminal PT. MAL?
2. Bagaimanakah kondisi lapangan bila terjadi keterlambatan proses muat petikemas?
3. Apakah hubungan antara keterlambatan proses muat petikemas ekspor dengan kondisi di lapangan?

C. METODE PENELITIAN

Metode pembahasan merupakan cara yang digunakan untuk memaparkan pembahasan mengenai permasalahan yang telah dipilih. Dalam hal ini, metode pembahasan yang digunakan dengan cara penelitian lapangan yakni suatu bentuk penelitian yang dilakukan dengan cara observasi, wawancara untuk mendapatkan data yang lebih tepat dan bisa dipercaya sesuai kebutuhan yang diperlukan untuk mendukung penulisan tugas akhir ini.

D. PEMBAHASAN

1. Tata Cara Pelaksanaan Bongkar Muat Barang

- a. Perusahaan angkutan laut nasional/agen menunjuk Perusahaan Bongkar Muat (PBM) dalam kondisi angkutan LINER dan dalam kondisi angkutan FIOS yang berhak menunjuk Perusahaan Bongkar Muat (PBM) adalah pemilik barang atau yang mewakilinya.
- b. Pelaksanaan bongkar muat barang dilakukan oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP)/Perusahaan Bongkar Muat (PBM) yang telah mendapat penunjukan dari perusahaan angkutan taut nasional/agen atau pemilik barang.
- c. Dalam waktu paling lama 1 x 24 jam sebelum kapal tiba, pelaksana bongkar muat (Badan Usaha Pelabuhan (BUP)/Perusahaan Bongkar Muat (PBM)) yang telah mendapatkan penunjukan dari perusahaan angkutan laut nasional/agen atau pemilik barang/kuasanya menyampaikan Rencana Pelaksanaan Kegiatan Bongkar Muat (RPKBM) kepada Otoritas Pelabuhan dan Badan Usaha Pelabuhan (BUP).
- d. Badan Usaha Pelabuhan (BUP) menyiapkan fasilitas untuk bongkar muat barang yang dipadukan dengan rencana pelayanan kapal yang telah ditetapkan, dengan memperhatikan hasil verifikasi dari Otoritas Pelabuhan atas persyaratan teknis dan administratif yang harus dipenuhi oleh pelaksana bongkar muat dan pihak terkait.
- e. Khusus untuk kapal yang mengangkut barang impor, sebelum pelaksanaan bongkar muat barang, perusahaan angkutan laut nasional/agen wajib menyampaikan *cargo manifest/inward manifest* kepada Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai.
- f. Pelaksana bongkar muat, dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat berpedoman kepada target produktivitas bongkar muat, *ship output*, dan alokasi waktu sandar kapal di dermaga.
- g. Dalam rangka kelancaran pelaksanaan bongkar muat barang, Otoritas Pelabuhan dan Badan Usaha Pelabuhan (BUP) dapat menunjuk Supervisi Operasi (SO) dengan tugas:
 1. Mengawasi kegiatan bongkar muat.
 2. Dalam hal terjadi hambatan, melakukan pengarahan pelaksanaan kegiatan bongkar muat, penumpukan barang di gudang dan/atau lapangan, serta kegiatan *receiving* dan *delivery* barang.

3. Melaksanakan penyempurnaan langsung di lapangan terhadap penyimpangan ketentuan pelaksanaan bongkar muat.
 4. Mengawasi pelaksanaan dan perlengkapan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM), dalam kaitannya dengan Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) dan pencapaian produktivitas kerja.
- h. Setelah kegiatan Bongkar Muat selesai sepenuhnya maka pihak PBM melampirkan realisasi Bongkar Muat kepada Badan Usaha Pelabuhan (BUP) dan juga melakukan pembayaran atas kegiatan Bongkar Muat tersebut.



Gambar 3.3 Pelaksanaan Kegiatan Bongkar Muat
Sumber : PT. MAL

2. Faktor-Faktor Penghambatan Kegiatan Bongkar Muat

Kegiatan bongkar muat ini memiliki hambatan ketika pelaksanaan bongkar muat didermaga yang akan dibongkar ataupun dimuat ke kapal, hambatan tersebut antara lain:

- a. Realisasi kedatangan kapal yang tidak sesuai jadwal
Rencana kedatangan kapal atau sandar kapal yang dibuat oleh PT. MAL untuk mengetahui dan merencanakan akan melakukan pembongkaran muatan kapan dan dimana kapal akan sandar. Dalam realisasinya sering terjadi ketidaksesuaian, hal ini karena ketersediaan dermaga.
- b. Ketersediaan fasilitas dermaga dalam kegiatan pembongkaran
Salah satu faktor penting dalam kegiatan pembongkaran muatan di pelabuhan adalah ketersediaan dermaga. Pembongkaran maupun pemuatan terhambat akibat ketersediaan dermaga yang tidak ada, hal ini dikarenakan masih ada kapal lain yang sedang melakukan kegiatan bongkar muat.
- c. Pembongkaran terhambat karena cuaca
Gangguan cuaca seperti hujan akan sangat mengganggu kegiatan pembongkaran maupun pemuatan khususnya untuk muatan-muatan yang sensitif terhadap air seperti *coils*.

Dengan didukung sistem yang sudah terkomputerisasi serta SDM yang terlatih tentunya hal ini menjadi modal yang sangat besar bagi kemajuan PT. MAL. Peranan pengawasan sangatlah penting agar rencana dan realisasi dapat dicapai sesuai yang diharapkan sebelumnya. Berkaitan dengan perencanaan dan pelaksanaan tentunya mengalami berbagai kendala dilapangan. Memang sistem dan prosedur telah ditetapkan dengan maksud yang se-ideal mungkin, namun kendala-kendala yang terjadi pada saat pelaksanaan tidak bisa diabaikan begitu saja karena akan berdampak kepada proses selanjutnya.

PT. MUSTIKA ALAM LESTARI T300 TERMINAL		HASIL RAPAT RENCANA OPERASI KAPAL						No. Dokumen : FM.OPS.01.01 Tgl Berlaku : 10 Juli 2008 Rev : 01	
NAMA KAPAL / VOYAGE : AYUTTHAYA BRIDGE		330 SN							
PELABUHAN ASAL / TUJUAN : Singapore		/ Singapore							
JENIS BARANG : Container		/ Pt. K Line Indonesia							
PELAYARAN / EMKL : Pt. K Line Indonesia		/ Pt. K Line Indonesia							
RENCANA TIBA : 20 Januari 2015		Jam 05:00							
RENCANA SANDAR : 20 Januari 2015		Jam 05:00							
RENCANA KERJA : 20 Januari 2015		Jam 07:00							
RENCANA SELESAI : 21 Januari 2015		Jam 12:00							
CLOSING DOKUMEN : 20 Januari 2015		Jam 09:00							
CLOSING FISIK : 20 Januari 2015		Jam 09:00							
KADE METER : 50 s/d 222									
SANDAR LAMBUNG : KIRI									
NO	UKURAN	BONGKAR			MUAT			KETERANGAN	
		20'	40'	45'	20'	40'	45'		
1	Petikemas Isi	187	390		350	300		Total Bongkar 641 boxes	
	Petikemas Kosong	4	0		70	70		1066 TEUS	
	Petikemas Reefer								
	Petikemas Transhipment								
	Petikemas Over Size OH							Total Muat 801 boxes	
	Petikemas Over Size OT	1	2					1472 TEUS	
	Petikemas Over Size FR								
	Petikemas Barang Berbahaya	24	27		10	1		Total Bongkar Muat 1442 boxes	
	Uncontainered (UC)							2238 TEUS	
	Shifting Container								
		215	425	0	430	371	0		
2	JUMLAH SHIFT	4 Shift			KETERANGAN				
3	Personil TKBM	4 Gang							
4	ALAT PENDUKUNG	3 Unit			- Reefer Recoooling T300				
	Crane Container (CC)	10 Unit			- Bongkar Muat 3CC (CC01+CC02+CC03)				
	Harbour Mobile Crane (HMC)	12 Unit							
	Transferer (T T)	2 Unit							
	Head Truck (HT)	1 Unit							
	Reach Stacker (RS)	1 Unit							
	Top Loader (TL)	1 Unit							
	Empty Sticker (RS)	1 Unit							
5	KOORDINASI DENGAN	NAMA / NIK			Jakarta : 19 Januari 2015				
	JABATAN				PLANNING SUPERVISOR				
	Senior Shift Supervisor	Slamet / 1011							
	Supervisor Operasi	M. Yusuf / 1095			(Ahmad A / 1015)				
	Supervisor Alat #1	Marjusan / 2025			MENGETAHUI :				
	Supervisor Alat #2	Sigit A P / 2060			OPERATION MANAGER				
	Perusahaan Pelayaran #1	Ishak Yesaya							
	Perusahaan Pelayaran #2	Agus Yullus			(Slamet / 1011)				
CATATAN : Pelaksanaan bongkar muat di luar standard (petikemas maupun tutup/buka paluk) yang menggunakan alat bantu (sling/rantai/ropes) bila terjadi accident menjadi beban tanggung jawab perusahaan pelayaran yang memberi order / perintah.									

Gambar 3.4 Hasil Rencana Operasi Kapal
Sumber : PT. MAL

Berikut ini adalah beberapa kendala yang terjadi berkaitan dengan perencanaan dan operasional Bongkar Muat didermaga :

1. Ketika dokumen-dokumen muatan seperti *stowage plan*, *manifest* tidak secepatnya diterima oleh pihak PBM Hal ini berakibat tersendatnya pihak PBM tidak bisa membuat rencana kerja untuk melakukan kegiatan Bongkar Muat tersebut.
2. Realisasi kedatangan kapal yang tidak sesuai jadwal Rencana kedatangan kapal atau sandar kapal yang dibuat oleh PT. MAL untuk mengetahui dan merencanakan akan melakukan melakukan pembongkaran muatan kapan dan dimana kapal akan sandar. Dalam realisasinya sering terjadi ketidaksesuaian, hal ini karena ketersediaan dermaga.
3. Ketersediaan fasilitas dermaga dalam kegiatan pembongkaran. Salah satu faktor penting dalam kegiatan pembongkaran muatan di pelabuhan adalah ketersediaan dermaga. Pembongkaran maupun pemuatan terhambat akibat ketersediaan dermaga yang tidak ada, hal ini dikarenakan masih ada kapal lain yang sedang melakukan kegiatan bongkar muat.
4. Pembongkaran terhambat karena cuaca, gangguan cuaca seperti hujan akan sangat mengganggu kegiatan pembongkaran maupun pemuatan khususnya untuk muatan-muatan yang sensitif terhadap air seperti *coils*.
5. Terjadinya kerusakan alat bongkar muat baik yang mekanik maupun yang non mekanik menyebabkan banyaknya waktu yang terbuang (*idle time*).
6. Masalah-masalah yang tidak terduga lainnya di dermaga saat dilakukannya kegiatan bongkar muat seperti terjadinya olah gerak kapal/ *shifting* larna suatu hal yang tidak terduga, sehingga harus menunggu dokumen-dokumen persetujuan olah gerak tersebut ada dan sudah di sahkan.

Print date : 18-02-2015 10:23

REKAPITULASI REALISASI EXPORT

AYBR017 MV. AYUTTHAYA BRIDGE 332S/332N

Arrival Date : 17-02-2015 05:00

SIZE	STS	49		51		56		TOTAL	
		boxes	teus	boxes	teus	boxes	teus	boxes	teus
20	FCL	1	1	49	49	216	216	266	266
20	MTY	0	0	40	40	41	41	81	81
40	FCL	4	8	104	208	142	284	250	500
40	MTY	0	0	1	2	0	0	1	2
45	FCL	0	0	7	14	0	0	7	14
Total		5	9	201	313	399	541	605	863

UNIP025 MV. UNI POPULAR 209W/209W

Arrival Date : 20-02-2015 12:00

SIZE	STS	49		50		51		TOTAL	
		boxes	teus	boxes	teus	boxes	teus	boxes	teus
20	FCL	10	10	1	1	30	30	41	41
40	FCL	26	52	0	0	39	78	65	130
Total		36	62	1	1	69	108	106	171

SUMMARY :

SIZE	STS	49		50		51		56		TOTAL	
		boxes	teus	boxes	teus	boxes	teus	boxes	teus	boxes	teus
20	FCL	11	11	1	1	79	79	216	216	307	307
20	MTY	0	0	0	0	40	40	41	41	81	81
40	FCL	30	60	0	0	143	286	142	284	315	630
40	MTY	0	0	0	0	1	2	0	0	1	2
45	FCL	0	0	0	0	7	14	0	0	7	14
TOTAL		41	71	1	1	270	421	399	541	711	1,034

Gambar 3.5 Rekapitulasi Realisasi Export

Sumber : PT. MAL

E. SOLUSI PERMASALAHAN

Berdasarkan hasil diatas, maka dapat dilihat pengambilan solusi terbaik mengenai pengambilan rencana kerja terhadap ketepatan waktu bongkar muat, yaitu sebagai berikut :

1. Dari rencana kerja yang tertera didalam *master plan* sampai dengan realisasi bongkar muat yang tertera di didalam *statement of fact* dari MV. AYUTTHAYA BRIDGE, rencana kerja yang direncanakan akan selesai dengan 3 shift memang terealisasi, akan tetapi selama proses bongkar berlangsung terjadi kendala seperti *trouble ship's crane no.2*, masalah seperti ini bisa diatasi atau paling tidak dicegah dengan pemeliharaan alat secara berkala atau bila menggunakan alat yang berasal dari kapal maka pihak PBM harus berkoordinasi dengan pihak kapal bahwa alat yang digunakan untuk bongkar muat dalam keadaan baik, selain itu didalam *master plan* tercantum mekanik on shore 2 unit *Forklift* kapasitas 10/15 ton padahal dengan dilakukannya *Ship Side Delivery* atau penyerahan langsung disisi lambung kapal yang diturunkan keatas alat angkut maka perencanaan 2 unit *Forklift* itu merupakan pemborosan bagi perusahaan karena alat tersebut tidak terlalu dibutuhkan dalam kegiatan Bongkar seperti ini, maka untuk pembongkaran selanjutnya dengan jenis muatan yang sama harus lebih cermat lagi dalam menentukan alat-alat apa saja yang memang benar-benar dibutuhkan.
2. Rencana kerja MV. AYUTTHAYA BRIDGE pada awalnya ditetapkan 6 shift atau 48 jam ternyata baru selesai dengan lamanya waktu 57 jam, 9 jam lebih lambat dari rencana awal, penyebab keterlambatan memang dari berbagai sebab dilapangan dari gangguan cuaca sampai masalah teknis maupun nonteknis, untuk masalah cuaca memang tidak bisa dihindari akan tetapi masalah teknis contohnya pemeliharaan alat menjadi penting ada juga masalah non teknis seperti halnya yang terjadi di MV. AYUTTHAYA BRIDGE ini kapal harus melakukan olah gerak untuk haluan darat akan tetapi dokumen pendukung belum ada atau terlambat diurus oleh pihak agen pelayaran, maka dari itu untuk masalah seperti ini koordinasi dengan pihak-pihak yang terkait dalam kegiatan bongkar muat menjadi penting.
3. Dalam hal seperti ini, *planner* yang ditugaskan sebagai perencana dan pengendali operasi harus bertindak cepat agar jadwal penyelesaian kegiatan bongkar muat tidak terganggu, yaitu dengan cara berkoordinasi dengan pihak-pihak terkait agar masalah seperti ini bisa diminimalisir agar penyelesaian kegiatan bongkar muat dapat diselesaikan tepat waktu.

F. KESIMPULAN

Berdasarkan data dan pembahasan di bab sebelumnya, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Rencana kerja yang baik akan sangat membantu dalam proses kegiatan bongkar muat karena dengan adanya rencana kerja pihak PBM dapat menentukan langkah kerja yang digunakan dalam kegiatan tersebut, selain rencana kerja yang dibuat pihak PBM koordinasi dengan pihak terkait seperti agen pelayaran menjadi penting karena dengan adanya koordinasi yang baik maka proses bongkar muat berjalan sesuai harapan hal ini dapat terlihat pada permasalahan yang dialami oleh MV. AYUTTHAYA BRIDGE misalnya.
2. Kondisi lapangan akibat keterlambatan waktu operasi bongkar muat petikemas ekspor mengalami peningkatan karena yang seharusnya petikemas itu sudah di muat tetapi kenyatannya masih ada di lapangan penumpukan. Ini menyebabkan kondisi di lapangan dapat melonjak karena kurangnya kecepatan untuk melakukan proses muat petikemas ekspor. Kondisi yang seperti ini dapat menghambat kegiatan lainnya, karena kegiatan di lapangan penumpukan saling berkaitan, apabila sudah begini maka pihak perusahaan harus melakukan rencana kerja yang baru.
3. Hubungan antara keterlambatan proses muat petikemas ekspor dengan kondisi di lapangan adalah saling berkaitan, apabila waktu muat petikemas ekspor tidak sesuai dengan rencana kerja maka dapat menambah jumlah penumpukan di lapangan penumpukan. Contohnya, apabila proses muat petikemas sesuai dengan rencana kerja yang ada maka kapasitas di lapangan penumpukan akan tetap stabil karena setiap ada petikemas yang keluar maka akan di isi kembali dengan petikemas yang akan masuk ke lapangan penumpukan. Oleh karena itu, apabila keterlambatan waktu muat petikemas sangat lama maka kapasitas di lapangan penumpukan bias saja *overload* dan apabila sudah *overload* maka pihak perusahaan harus melakukan tindakan lain seperti contohnya melakukan *overbengen* (OB).

G. SARAN

Dari hasil pengamatan diatas, maka penulis dapat mengemukakan saran sebagai berikut:

1. Koordinasi yang baik dengan pihak yang berkaitan seperti pihak agen pelayaran dalam suatu kegiatan bongkar muat dibutuhkan karena dapat meminimalkan kendala teknis yang bisa saja terjadi di lapangan.
2. Perlu lebih cermat lagi dalam menentukan alat-alat apa saja yang memang dibutuhkan dalam suatu kegiatan bongkar muat jangan sampai ada alat yang sia-sia karena sebenarnya tidak terlalu dibutuhkan penggunaannya, karena itu menjadi pemborosan bagi perusahaan.

3. Pemeliharaan alat secara berkala juga tidak kalah pentingnya karena alat dengan kondisi yang baik akan sangat membantu dalam kegiatan operasional bongkar muat, maka dari itu pengawasan dan pemeliharaan alat harus lebih di optimalkan.
4. Untuk mencapai hasil yang diharapkan sesuai rencana kerja, dalam kegiatan operasional bongkar muat selain perencanaan, koordinasi dengan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) juga sangat berperan penting, karena ditangan merekalah pelaksanaan bisa sampai pada hasil yang diharapkan (teralisasi).

H. DAFTAR PUSTAKA

INSTRUKSI KERJA No. 02/OPS/MAL/2004

Koleangan, Dirk. (2008). *Sistim Peti Kemas (Container System)*. Jakarta

Suyono, R. P. (2007). *Shipping Pengangkutan Intermoda Ekspor Impor Melalui Laut*. Jakarta: PPM

A Carel lawalata, Herman. (2000). *Definisi Container, Sistem Container*, cv. Jakarta.

Badarusman, Berlian. (2013). *Modul Kuliah Operasi Terminal Petikemas*. Program Diploma Tiga, Universitas Negeri Jakarta.

Karsafman Tjetjep, Ks, (2004). *Modul Kuliah Port Terminal Operation*, Jakarta.

Koleangan, Dirk. *Shipping* Jakarta, (2004).

Nasution, H.M.N., (1996). *Pelabuhan dan Pengembangan Bisnis Pelayaran*, Pressindo, Jakarta.

Nasution, M.N, (2008). *Manajemen Transportasi* Edisi 3, Bogor: PT.Ghalia Indonesia.

Subandi, (2000). *Manajemen Pertikemas, Definisi Container*, cv. Jakarta.

Suyono, R.P. (2007). *Shipping*. Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut. PPM, Jakarta.

Salim, Peter. (1991). *Kamus Besar Bahasa Indonesia Kontemporer Edisi Pertama*, Jakarta.