

BAB 2

LANDASAN TEORI

2.1 Ada beberapa pengertian teori menurut sumber sebagai berikut:

1. Optimalisasi

Menyatakan bahwa “kata Optimali” mempunyai arti terbaik, tertinggi, paling menguntungkan. Sedangkan Imbuhan “sasi” menyatakan hal yang diupayakan atau dilaksanakan berulang-ulang atau terus-menerus. Jadi optimalisasi adalah suatu upaya dan aktifitas yang dilakukan secara terus-menerus dan sebaik-baiknya untuk mendapatkan hal yang optimal atau terbaik (Kamus Besar Bahasa Indonesia, 2001)

2. Pengertian Perawatan (*Maintenace*)

Perencanaan perawatan dalam arti luas tidak lain adalah suatu proses mempersiapkan sistematis kegiatan-kegiatan perawatan yang akan dilakukan untuk menyediakan alat dengan tingkat kesiapan operasi dan kendala yang tinggi. Sedangkan perencanaan perawatan dalam arti teknis adalah penjadwalan (*scheduling*) dan pengalokasian sumber daya (*resources alloocation*) (D.A Lasse, 2017)

Pengendalian perawatan mencakup tugas-tugas pemuatan kondisi sebelum perawatan, mendekati hasil pelaksanaan dengan rencana dan memantau kondisi pasca pelaksanaan perawatan, fungsi pengendalian pun mempedomani rencana. Pada sebagian besar perusahaan jasa pelabuhan termasuk jasa alat, fungsi perencanaan dengan pengendalian (rendal) dijadikan satu unit pengendalian untuk meminimalkan deviasi yang mungkin terjadi. Perawatan pencegahan Perawatan adalah kegiatan pemeliharaan dan peralatan yang dilakukan untuk mencegah kerusakan-kerusakan yang tidak terduga dan menemukan kondisi atau keadaan yang dapat menyebabkan

fasilitas produksi mengalami kerusakan pada waktu proses produksi. Jadi, semua fasilitas produksi yang mendapat perawatan akan mendapat kontinuitas kerjanya dan selalu diusahakan dalam kondisi atau keadaan yang siap dipergunakan untuk setiap operasi. Perawatan dengan cara perbaikan yang dilakukan dengan cara mengidentifikasi penyebab kerusakan dan kemudian memperbaikinya sehingga peralatan dapat beroperasi dengan normal. Perbaikan ini dapat dilakukan untuk mencegah kegagalan dan menetralkan ataupun menghilangkan resiko akibat kegagalan. Kegiatan pemeliharaan meliputi perbaikan atau penggantian suku cadang yang dibutuhkan bagi peralatan dalam waktu tertentu. Keputusan untuk menjalankan pemeliharaan ini sejalan dengan skema pemeliharaan.

3. Jenis - Jenis Alat Bongkar Muat

Yang terdiri dari peralatan mekanisme dan non mekanisme. Peralatan mekanis kegiatan bongkar muat barang umum (break bulk) didukung dengan peralatan mekanisme Forklift Truck (FTL), dan Mobile Crane (MC) dari berbagai tipe dan ukuran. (D.A Lasse, 2012). Karena muatan umum sering kali ditempatkan dalam kemasan serta bentuk yang bermacam ragam, maka Forklift Truck (FTL) dilengkapi dengan alat-alat tambahan (*attachments*)

Forklift Truck

- a. Tinggi angkat maksimal
- b. Tebal garpu angkat
- c. Panjang garpu angkat
- d. Tinggi mast maksimal
- e. Tinggi mast
- f. Tinggi hingga kabin
- g. Panjang keseluruhan
- h. Jarak roda (wheel base)
- i. Posisi mast saat persiapan mengangkat
- j. Posisi mast saat travel

4. *Mobile Crane* alat yang disebut mobile crane termasuk peralatan berat yang digunakan di lingkungan kerja pelabuhan, di bangunan sipil proyek jalan, bengkel, dan sebagainya. Sebuah mobile crane terdiri dari

dua unit besar menjadi satu yaitu unit kendaraan dan unit pengangkat. Sering kali mesin penggerak juga dua unit, satu mesin kendaraan dan satu mesin pengangkat.

Menurut jenis konstruksi batang pengangkat (boom), terbagi dua boom konstruksi rangka baja (*lattice boom*) dan boom hidrolis (*telescopic boom*). Menurut jenis roda untuk berjalan, mobile crane terbagi dua *mobile crane* roda baja (*crawler*) dan *mobile crane* roda ban karet (*rubber tired*)

Bagian-bagian utaa sebuah *mobile crane* pada umumnya kendaraan

- a. Rangka (*chassis*)
 - b. Mesin penggerak (*tewel engine*)
 - c. Kopling (*gear box*)
 - d. Sistem rem (*brake system*)
 - e. Sumbu penggerak (*driving axle*)
 - f. Sumbu kendali (*streeting axle*)
 - g. Roda-roda kendali (*sterring whee*)
 - h. Ruang kemudi (*driving cabin*)
5. Peralatan Non Mekanis Alat-alat bongkar muat non mekanis pada dasarnya adalah setiap alat batu yang berfungsi sebagai alat mengaitkan (*hooking*) muatan ke ganco (*hook*) alat alat mekanisme. Alat non mekanis disesuaikan dengan tipe dan ukuran kemasan barang. Selain untuk memudahkan dalam mengagkat sejumlah tertentu barang, alat non mekanisme melindungi barang dari kerusakan atau terjatuh. Dengan peralatan non mekanis alat bongkar muat terlaksana lancar, aman bagi muatan dan tenaga bongkar muat.
- Contoh peralatan non mekanis:
- a. Sling rantai
 - b. Jaring kawat baja
 - c. Sling rangka
 - d. Ganco pengangkat drum
 - e. Sling pengngkat pipa
 - f. Jaring tali
 - g. Spreader kendaraan bersumbu 2 Tu 3
 - h. Sling pengangkat rol

- i. Sling pengangkat baja
 - j. Sling ganco berkaki 4
 - k. Sling pengangkut unit
 - l. Sling tali
 - m. Tali bermata di kedua ujung
 - n. Sling kanvas tali ukuran 2,5 x 1 m
 - o. Sling 4 kait ukuran 1,8 x 1,2 m
 - p. Ganco pengangkut model „c“
6. Derek Untuk Beban Ringan Derek untuk beban ringan memiliki konstruksi tersendiri dari tiga tiang derek (*derrick post or must*) yang pasti di lengkapi lengan yang disebut *Derrick Boom*, mekanismenya menggunakan beberapa kabel baja (kabel sling) derek untuk beban menengah, derek untuk beban menengah juga memiliki konstruksi terdiri dari tiang derek (*deerick post or must*) yang dilengkapi sebuah lengan yang disebut *Deriick Boom* dengan ukuran yang lebih besar dibanding jenis derek beban ringan
- a. Derek Untuk Beban Berat
- Derek untuk beban berat atau *twin span tackle derrick rig for heavy loads* memiliki konstruksi dari tiang derek berbentuk portal (*portal derrick post*), tiang derek dihungkan melintang dengan konstruksi bernama *cross tree* yang dilengkapi sebuah lengan yang disebut *derrick boom* dengan ukuran besar agar kuat saat kegiatan bongkar muat berlangsung dan tidak terjadi hal tidak diinginkan saat bongkar muat

b. Batang Pemuat

Alat bongkar muat yang sederhana ialah batang pemuat, alat ini terdiri dari sebuah pipa panjang yang pangkalnya dihubungkan ke tiang kapal. Alat-alat ini didasarkan atas sertifikat yang dikeluarkan oleh surveyor dari *International Cargo Gear Bureau (ICCB)* atau biro klarifikasi, yang menyatakan bahwa setelah memeriksa melakukan test maka alat ini telah memenuhi syarat keamanannya

c. Guy

Bagian dari batang pemuat yang digunakan untuk menahan boom saat memutar (*swing*) pada kedudukan tertentu. Guy ini terdiri dari kawat pelopor yang disambungkan dengan takal sempit tali atau tiga tali di gulung.

d. Winch

Derek, dari kata Inggris „*derreck*’ kadang juga berarti boom. Winch modern konstruksinya dari besi semua. Pelindung kawat reep, mesinnya dan terutama tromol bebas atau kepala derek dibuat dengan sistem las.

e. Sling sebuah tali yang dipergunakan mengangkat barang, dan jenis sling yang dapat dipergunakan sangat bergantung dari jenis muatan yang akan diangkat. Menurut pembagiannya

f. Sling Terpal (*canvas*) sling yang terbuat dari sepotong terpal yang dijahit pada tali 3 yang dipergunakan untuk memuat.

g. Sling Papan, sling yang terbuat dari papan yang digunakan untuk memuat muatan yang mudah rusak.

h. Sling Tali, sling tunggal yang digunakan untuk mengangkat satu atau dua bagian muatan yang tidak bermuatan dalam pemuatan

i. Sling Kawat

Sling ini dasarnya disangkutkan ke cincin dan pada tiap ujungnya digunakan ganco

j. Sling Tunggal

Sling yang terbuat dari tali manila, kawat, nilon yang mempunyai mata atau simpul mempunyai 4-8 meter.

k. Sling Jala-Jala (*Nets*)

Sling ini memiliki berbentuk seperti jala jaring yang digunakan untuk mengangkat barang-barang atau paket kecil, seperti tas dan bisa juga digunakan buat mengangkat muatan pupuk atau semen kemasan

2.2 Jenis dan Karakter Muatan

Barang curah kering dibedakan dalam dua keompok besar, yaitu curah pangan dan curah non pangan. Penanganan barang curah umumnya dibedakan menurut jenis maupun sifatnya. Curah bahan pangan khususnya memerlukan penanganan handling serta proses pengolahan yang disyaratkan dari aspek kesehatan (*hygiene*) (D.A Lasse, 2012).

Berikut jenis-jenis muatan curah kering pangan dan non pangan

Curah kering pangan

Karakteristik barang curah kering pangan merupakan data penting ketika mengemas, menapakkan dan menyimpannya. Berikut jenis-jenis dan karakteristik muatan curah kering pangan

1. Beras

Dikapalkan dalam kemasan karung goni atau bulk

2. Gula

Dikapalkan dalam kemasan karung atau bulk

3. Gandum

Mebutuhkan ventilasi yang cukup terlindung dari pengaruh cuaca dan hama tikus. Di kapalkan dengan menggunakan sak atau bulk terpisah dari muatan lembab atau berbau, sama sekali tidak boleh tercampur.

4. Kacang-kacangan (*Baen*)

Mebutuhkan dunnage dan ventilasi yang cukup; menimbulkan panas dan berkeringat yang menyebabkan peragian; dan cepat membusuk

5. Jagung

Membutuhkan ventilasi yang cukup karena sangat mudah dan berkeringat bahkan mudah terbakar dengan kandungan minyak 5-10%. Dikapalkan dalam kemasan sak atau bulk

6. Kopra

Membutuhkan ventilasi yang cukup; jika suhu naik sangat mudah terbakar dengan sendiri dengan kandungan minyak mencapai 60%, keringat, berbau, timbulkan noda, dan kutu kopra. Dikapalkan dalam kemasan karung atau bulk

7. Tapioka atau gaplek

Ketela pohon (singkong) yang diiris-iris lalu dikeringkan; dikapalkan secara *bulk* terpisah dari muatan yang berbau dan lembab

8. Biji Kelapa Sawit (Palam kemel)

Membutuhkan ventilasi yang cukup, kadar minyak mencapai 40-50%; jika naik suhu berkeringat dan mudah terbakar.

Seperti halnya bahan curah kering pangan yang dikemukakan terdahulu, pengetahuan akan jenis dan karakteristik curah kering non pangan penting ketika mengemas, transfer, mengapalkan, dan menyimpannya. Pada dasarnya penyimpanan dan pengapalan barang curah kering non pangan tidak boleh tercampur dengan muatan curah bahan pangan (D.A Lasse, 2012)

Berikut jenis-jenis dan karakteristik muatan curah kering non pangan :

a. Aspal

Bahan mineral yang terbentuk dari proses pengeringan suatu lokasi batu karang yang dasarnya mengandung endapan minyak. Dikapalkan secara *bulk*, ruang palka dan dinding diratakan dan seluruh permukaan dilapisi sejenis kapur.

b. Jarak

Biji buah yang mengandung minyak, kulitnya beracun. Tidak boleh tercampur bahan makanan, kopra dan biji kelapa sawit. Dikapalkan secara *bulk*.

c. Pupuk

Tidak boleh tercampur dengan tekstil dan bahan pangan, mengeluarkan uap air dan beracun. Dikapalkan secara *bulk*.

d. Semen

Campuran bahan kimia yang bersifat hidrolis; apabila dicampur dengan air akan beraksi dan berubah sifat menjadi bahan berdaya rekat sehingga dapat meningkatkan bahan-bahan lain menjadi suatu satuan massa dan mengeras. Diangkut khusus dengan *bulk carier*.

e. Klinker

Senyawa dasar pembentuk semen yang terdiri dari unsur utama mineral yang berkaitan dengan unsur lain. Merupakan bahan semen setengah jadi. Diangkut secara *bulk*.

f. Bedak (*talk*)

Sari lemak hewan berbentuk bubuk halus sebagai bahan pembuat sabun dan lilin. Dikapalkan secara *bulk*

g. Kulet

Bahan baku pembuat kaca, deterjen, Kertas, Tekstil dikapalkan secara *bulk*.

h. Biji Besi (*iron core*)

Bahan baku industri baja kapal secara *bulk*.

i. Besi Tua (*Scarp iron*)

Bahan baku industri bajan dan aluminium diangkut secara *bulk*.

j. Fosfat

Bahan baku industri pupuk *fosfat*. Sangat berbau menyeras kelembaban, dikapalkan secara *bulk*.

k. Animal Feed

Bahan pembuat pakan ternak, diangkut secara *bulk*.

l. Batu-Bara

Bahan industri hasil tambang, mudah terbakar. Dikapalkan secara *bulk* dan diberi vetisali secukupnya sehingga bisa diangkut sesuai dengan tempat yang sudah disediakan

Muatan curah adalah komoditas yang ditangani, ditransportasikan dan didistribusikan dalam jumlah besar dan tidak terkemas atau dibungkus. Bahan curah termasuk adalah muatan curah cair dan gas (bulk liquid and gasses) yang mana setiap individu butirannya memiliki massa yang sangat kecil dibandingkan massa keseluruhan bahan yang dimuat. Membawa muatan curah dalam jumlah yang besar dapat menimbulkan dan mengakibatkan suatu bahaya yang serius jika tidak ditangani secara baik dan benar. Apalagi kurangnya pengetahuan dan pemahaman terhadap karakteristik dari jenis muatan yang dimuat tersebut (Fakhrurrozi,2017)

Dari beberapa teori diatas dapat penulis simpulkan bahwa jenis-jenis barang bongkar muat harus ditangani sesuai dengan prosedur yang sudah ditetapkan.

2.3 Pengertian Pelabuhan

Peraturan Pemerintah RI No. 69 Tahun 2001 Tentang kepelabuhanan, yang di maksud dengan pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas- batas tertentu sebagaimana tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan ekonomi dipergunakan sebagai tempat bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau sebagai bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat pindahan 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, keselamatan berlayar, serta tempat perpindahan intra dan atau moda transportasi. Disamping itu juga harus ada keselamatan moda transportasi yang harus diawasi (Suyono,2001)

Menurut Peraturan Pemerintah RI. No. 69 Tahun 2001, yang ditetapkan oleh Presiden pada 17 Oktober 2001 di Jakarta, dalam rangka pelaksanaan otonomi daerah, pemerintah daerah diberikan peran dalam

penyelenggaraan keelabuhanan dan ditata serta diatur kembali agar sejalan dengan ekonomi daerah (Lembaga Negara RI Tahun 2001 No. 127)

2.4 Pengertian Bongkar Muat

Menurut keputusan Menteri Perhubungan No.KM14 tahun 2002, yang dimaksud dengan Perusahaan Bongkar Muat adalah badan hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk menyelenggarakan dan mengusahakan kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal. Adapun tenaga kerja bongkar muat (TKBM) adalah semua tenaga kerja yang terdaftar pada pelabuhan. Penyedia jasa bongkar muat adalah perusahaan yang melakukan kegiatan bongkar muat (*stevedoring, cargodoring, dan receiving atau delivery*) dengan menggunakan jasa kerja bongkar muat (TKBM) dan peralatan bongkar muat (Suyono ,2001).

2.5 Izin Usaha PBM (Perusahaan Bongkar Muat)

Untuk bisa menjalankan usaha dan operasinya, perusahaan bongkar muat harusmendapat izin usaha operasi, Izin usaha ini pada dasarnya ada dua jenis, yaitu izin usaha tetap dan izin usaha sementara. Izin usaha tetap diberikan sesuai dengan jangka waktu pendirian perusahaan, sedangkan izin sementara diberikan utuk jangka waktu satu tahun. Pertimbangan pemberian izin kegiatan bongkar muat diberikan oleh gubernur provinsi setempat atas nama ,emtri perhubungan sebagai pelaksanaan tugas dekonsntrasi dengan pertimbangan:

1. Rekomendasi dari asosiasi bongkar muat dengan jumlah pelabuhan atau kepala kantor pelabuhan tersebut
2. Keseimbangan volume kegiatan bongkar muat dengan jumlah perusahaan bongkar muat yang ada dipelabuhan agar terkontrol saat bongkar muat di peabuhan berlangsung
3. Kesempatan dan kemampuan serta perkembangan usaha bongkar muat yang mengajukan permohonan perusahaan Bongkar Muat pemegang izin usaha, sesuai persyaratan, dapat melakukan kegiatan

bongkar muat disemua pelabuhan dalam provinsi yang bersangkutan. Berikut ini adalah rangkuman yang dikeluarkan oleh pemerintah tentang pendirian perusahaan bongkar muat di Indonesia, ketentuan pelaksanaan Bongkar Muat di Pelabuhan

4. Peraturan Pemerintah No. 61 tahun 1945
5. Peraturan Pemerintah No. 5 tahun 1964
6. Peraturan Pemerintah No. 2 tahun 1969 tentang penyelenggaraan dan perusahaan angkutan laut, pelaksanaan, kegiatan Bongkar Muat dilaksanakan oleh perusahaan pelayaran melalui unit usaha bongkar muat dan perusahaan pelayaran dalam kegiatan usahanya melaksanakan angkutan laut menggunakan kapal armada milik, angkutan laut menggunakan kapal keagenan, dan bongkar muat kapal armada milik dan keagenan
7. Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 14 tahun 2002, sesuai klarifikasi pelabuhan, persyaratan tenaga ahli dan peraturan lainnya:
 - a. Perusahaan Bongkar Muat yang melakukan kegiatan di pelabuhan Utama, selain memiliki modal Rp. 1 Miliar serta disetor Rp. 250 juta, juga harus memiliki 1 unit forklift (FL) 2,5 ton, 2 unit Forklift (FL) 5 ton, serta Forklift (FL) 10 ton, dsamping 75 pallet serta peralatan lainnya
 - b. Perusahaan Bongkar Muat Lokal menyesuaikan dengan kondisi setempat yang ditetapkan oleh gubernur provinsi atas saran dan pertimbangan APBMI dan adpel atau kepala kantor pelabuhan
 - c. Sesuai dengan PP No. KM 14 tahun 2002, perusahaan bongkar muat nasional atau badan hukum Indonesia atau warga Indonesia dapat mengadakan *joint* dengan perusahaan bongkar muat asing

2.6 Pelaksanaan Bongkar Muat

Sesuai lampiran keputusan Menteri Perhubungan No. KM 25 tahun 2002 tanggal 9 April 2002 tentang “Pedoman Dasar Perhitungan Tarif Pelayaran Jasa Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal di

Pelabuhan”. Giliran kerja jam kerja selama 8 jam termasuk jam istirahat 1 jam, kecuali hari Jum’at, siang istirahat jam 2 jam, untuk kegiatan bongkar muat dengan pergantian tenaga kerja bongkar muat pada setiap giliran dan gang tenaga kerja bongkar muat 1 regu dalam regu kerja

2.7 Kewajiban Perusahaan Bongkar Muat

Selama melakukan usaha perusahaan bongkar muat memiliki kewajiban yang harus dipenuhi (Suyono,2001).Kewajiban tersebut sebagai berikut:

1. Melaksanakan ketentuan - ketentuan yang ditetapkan dalam izin usaha keputusan ini, dan kebijakan umum pemerintah di bidang penyelenggaraan kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal
2. Memenuhi batas minimal kecepatan bongkar muat barang yang telah ditetapkan pada setiap pelabuhan
3. Mengenakan atau memberlakukan tarif yang berlaku sesuai peraturan
4. Meningkatkan keterampilan kerja
5. Bertanggung jawab terhadap kerusakan alat bongkar muat yang disebabkan kelalaian orang-orang yang bekerja dibawah pengawasannya
6. Meyampaikan laporan kegiatan usahanya secara berkala kepada: Administrator pelabuhan setempat berupa laporan harian, bulanan, dan tahunan
7. Menaati segala perundangan yang sudah ditetapkan dan berlaku

2.8 Tugas dan Tnggung Jawab Perusahaan Bongkar Muat

Dalam melakukan pelayanan, perusahaan bongkar muat harus bekerja sama dengan berbagai pihak seperti PT.Pelabuhan Indonesia, Perusahaan Pelayara, EMKL (Exspedisi Muatan Kapal Laut), pemilik barang, penyedia tenaga kerja buruh dan sebagainya. Masing-masing pihak memiliki tugas dan

tanggung jawab (Suyono,2001).Sedangkan perusahaan bongkar muat memiliki tanggung jawab atas

1. Kelancaran kegiatan Bongkar Muat
2. Keselamatan penerimaan dan penyerahaan barang
3. Kebenaran laporan yang disampaikan
4. Mengtur penggunaan tenaga kerja bongkar muat dan peralatan sesuai kebutuhan

2.9 Kajian Penelitian yang Relevan

Untuk menyusun karya tulis ini, penulis selain melakukan penelitian dan pengamatan secara langsung saat melakukan praktek darat di PT.Citra Jateg Stevedoring Semarang, penulis juga mengambil teori dari berbagai refisi dan sumber peneliti yang relevan terhadap judul karya tulis ini antara lain:

Dengan judul buku “Shipping penagnkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut”, menyimpulkan bahwa pengoptimalkan dalam pelaksanaan bongkar muat dapat meminimalis waktu serta biaya untuk kegiatan di pelabuhan serta kegiatan-kegiatan yang terjadi di pelabuhan, (Suyono,2001).

“Manajemen Perawatan Alat Aspek Operasional dan Perawatan” , Menyimpulkan bahwa perawatan alat-alat bongkar muat dan aspek opeasional saling berkaitan dengan adanya manajemen perawatan alat bongkar makan operasional berjalan dengan yang diharapkan dan mengetahui kekurangan alat-alat bongkar muat yang harus di perbaharui (D.A Lasse,2001)

Dengan buku yang berjudul “Manajemen Muatan Aktivitas Rantai Pasok di Area Pelabuhan”, Menyimpulkan bahwa perusahaan dibidang bongkar muat harus teliti dengan barang yang akan di bongkar maupun diangkut karena berbagai macam jenis - jenis muatan yang ditangani dan harus sesuai prosedur yang sudah di tetapkan dan penanganannya agar aman saat pengapalan dan tidak terjadi kendala saat pengapalan barang yang sudah di angkut di dalam palka (D.A Lasse,2002).

Yang berjudul “Penanganan,Pengaturan dan Pengamanan Muatan Kapal”, menyimpulkan bahwa dengan adanya penanganan,pengaturan dan pengamanan muatan kapal bisa menjadi lebih mudah untuk melaksanakan bongkar muat di pelabuhan (Fakhrurrozi,2017)

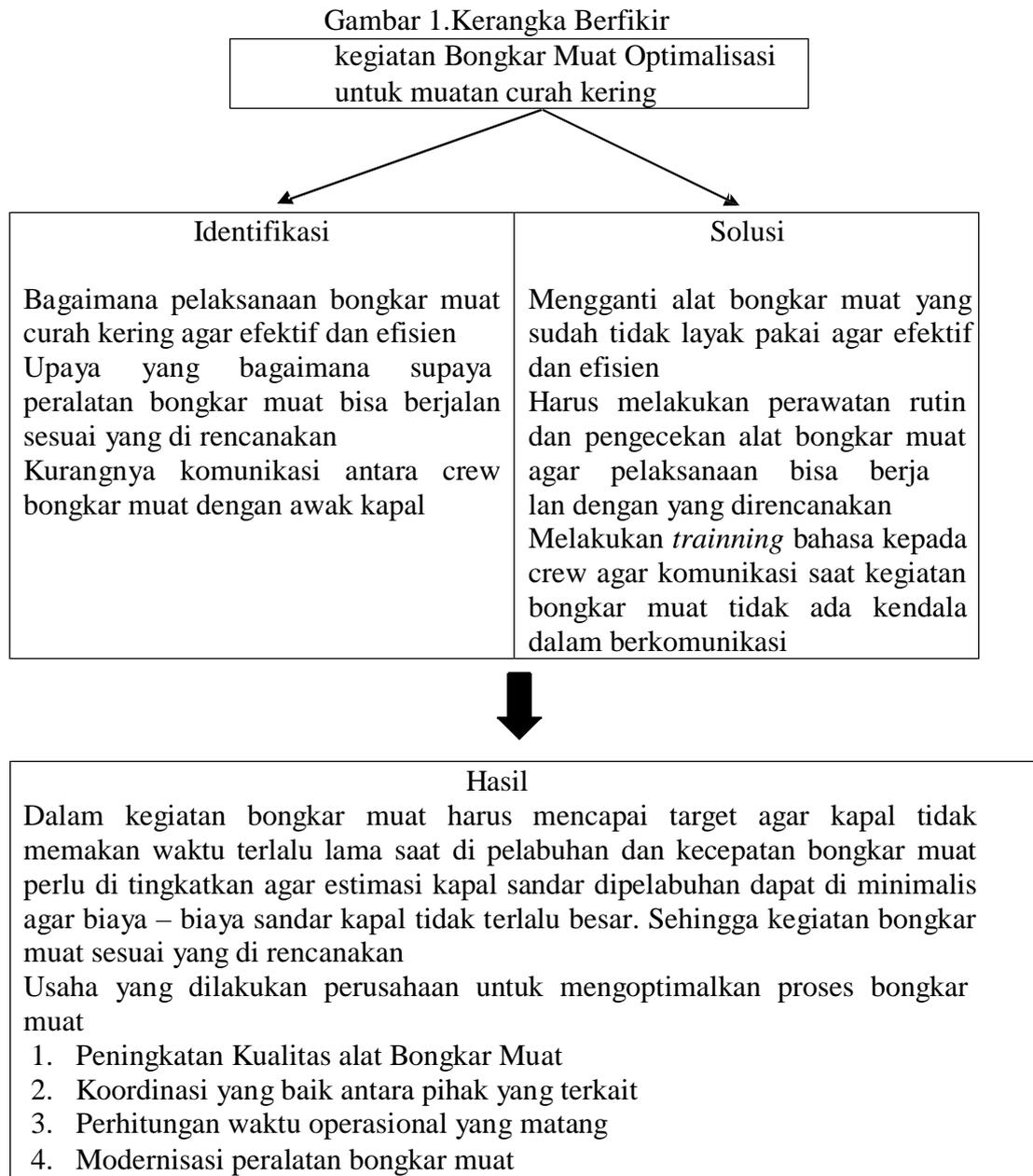
Yang berjudul “ Optimalisasi Penanganan Pemuatan Cargo PT.Sarana Bandar Nasional”, menyimpulkan bahwa pengoptimalkan pemuatan harusperlu dilakukan (Putri Rizkia,2017),

Pembahasan yang penulis buat dengan judul “Optimalisasi Bongkar Muat Untuk Muatan Curah Kering Di PT.Citra Jateng Stevedoring Semarang”. Dari hasil kajian teori diatas penulis mengangkat pokok permasalahan seperti

1. Kinerja Bongkar Muat di PT.Citra Jateng Stevedoring Semarang
2. Dokumen-Dokumen yang dibutuhkan saat Bongkar Muat
3. Fakor-faktor yang dihadapi saat bongkat muat berlangsung

2.10 Kerangka berfikir

Untuk mempermudah memahami karya tulis ini maka penulis membuat kerngka berfikir yang merupakan pemaparan atau ringkasan secara kronologis dalam menjawab pokok permasalahan pengamatan di lapangan. Pemaparan ini digunakan dalam bentuk alur bagan yang sederhana.



Gambar 1. Kerangka berfikir
Sumber: PT. Citra Jateng Stevedoring 2019

