

## BAB 2

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1 Pengertian Pelabuhan

Pelabuhan merupakan salah satu prasarana ekonomi yang sangat penting bagi daerah atau Negara, bahkan bagi Negara kepulauan seperti Indonesia, transportasi laut merupakan tulang punggung baik dari aspek ekonomi, sosial, budaya, pemerintah maupun pertahanan / keamanan nasional. (S. Imam Wahyima Udi dan Gata Dian Asfari, 2014).

Peraturan Pemerintah RI. No. 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhan, yang dimaksud pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari 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. (Suyono, 2007).

Sedangkan pengertian *Kepelabuhananan* 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.

Menurut peraturan pemerintah RI No. 69 Tahun 2001, yang ditetapkan oleh presiden pada tanggal 17 Oktober 2001 di Jakarta, dalam rangka pelaksanaan otonomi daerah, pemerintahan daerah diberikan peran dalam penyelenggaraan kepelabuhan dan ditata serta diatur kembali agar sejalan dengan ekonomi daerah (Lembaran Negara RI Tahun 2001 No. 127).

Pelabuhan merupakan bandar yang dilengkapi dengan bangunan-bangunan untuk pelayanan muatan dan penumpang seperti dermaga, tambatan, dengan segala perlengkapannya. (Muhammad Safrianda, 2016)

pelabuhan adalah sebagian daerah di perairan (laut, danau, sungai) yang tertutup (*enclosed*) dan terlindung dari gelombang dan memberikan keamanan dan akomodasi yang nyaman bagi kapal-kapal dalam kegiatannya menurunkan dan memuat *cargo*/penumpang.

### **2.1.1 Definisi Pelabuhan**

Kata pelabuhan dapat diartikan dua istilah, yaitu Bandar dan Pelabuhan. Kedua istilah tersebut masih rancu, sehingga banyak yang mengartikan sama sebenarnya arti kedua istilah tersebut menurut bahasa Indonesia berlainan. (S. Imam Wahyima Udi dan Gata Dian Asfari 2014).

#### a) Bandar (*Harbor*)

Bandar adalah suatu fasilitas di daerah perairan (estuari atau muara sungai, teluk) dengan kedalaman air yang memadai dan terlindung gempuran gelombang, angin dan arus untuk berlabuh, bertambat maupun tempat singgah kapal untuk mengisi bahan bakar, reparasi dan sebagainya.

#### b) Pelabuhan (*Port*)

Pelabuhan adalah suatu daerah perairan (di samudera, estuari/muara sungai, dan teluk) dengan kedalaman yang memadai dan terlindungi dari gempuran gelombang, angina dan arus, dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat berlabuh atau bertambat, kran-kran untuk melakukan bongkar muat barang/hewan, gudang untuk menyimpan barang-barang dalam jangka yang cukup lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan.

### 2.1.2 Macam Pelabuhan

Macam pelabuhan dapat dibedakan menjadi beberapa macam tergantung dari sudut tujuannya, yaitu ditinjau dari segi penyelenggaraannya, segi kegunaan dan segi geografisnya. (S. Imam Wahyima Udi dan Gata Dian Asfari 2014).

Di Tinjau dari segi Penyelenggarannya

#### a) Pelabuhan umum

Pelabuhan Umum diselenggarakan untuk kepentingan pelayaran masyarakat umum. Penyelenggaraan umumnya dapat dilakukan oleh Pemerintah atau Badan Usaha Milik Negara maupun oleh Swasta.

#### b) Pelabuhan Khusus

Pelabuhan khusus diselenggarakan untuk kepentingan sendiri dalam menunjang kegiatan tertentu. Pelabuhan ini tidak boleh digunakan untuk kepentingan umum, kecuali dalam keadaan tertentu dengan ijin pemilik pelabuhan.

### 2.1.3 Aspek Nautis Pengembangan Pelabuhan

Dalam pengembangan suatu Pelabuhan, aspek nautis (*nautical aspect*) mempunyai peranan yang sangat penting dalam pergerakan kapal pada alur dan kolam pelabuhan, demikian juga dengan operasi penyandaran kapal pada dermaga. Pemilihan lokasi untuk pengembangan harus berdasarkan pada lokasi yang aman dan ekonomis untuk pelabuhan dengan perairan, dalam permasalahan yang timbul.

Karakteristik manuver kapal, ukuran besar dan kecilnya yang berbeda baik pada alur maupun pada kolam pelabuhan. Pengembangan transportasi laut harus mengikuti perubahan teknologi dan transport demand, jika pelabuhan fasilitasnya tidak mengikuti perkembangan teknologi dimaksud, maka akan terjadi kongesti, keterlambatan, dan kecelakaan yang bias berdampak kepada ekonomi nasional dan regional. (Edy Hidayat 2009).

## **2.2 Bongkar Muat Barang**

Barang-barang diangkut dengan kapal laut biasanya melalui beberapa proses kegiatan yaitu : barang-barang yang masuk ke pelabuhan terlebih dahulu disimpan di tempat penumpukan (baik di gudang maupun di lapangan penumpukan), kemudian diangkut ke dermaga dan selanjutnya dimuat ke kapal. Sebaliknya terhadap barang-barang yang di bongkar dari kapal melalui proses yang sebaliknya, yaitu : barang-barang yang dibongkar dari kapal ke dermaga, kemudian diangkut ke tempat pemilik barang tersebut. Akan tetapi dalam hal-hal tertentu terdapat barang-barang yang tidak melalui tempat penumpukan dan langsung di angkut ke tempat pemilik. Untuk mengangkut atau membongkar barang-barang tersebut diperlukan peralatan bongkar/muat. (Edy Hidayat, 2009).

### **2.2.1 Perusahaan Bongkar Muat (PBM)**

Keputusan Menteri No. KM 14 tahun 2002, yang dimaksud dengan perusahaan bongkar muat (PBM) adalah badan hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk menyelenggarakan dan mengusahakan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal. Adapun tenaga kerja bongkar muat (TKBM) adalah semua tenaga kerja yang terdaftar pada pelabuhan setempat yang melakukan pekerjaan bongkar muat di pelabuhan. Penyedia jasa bongkar muat adalah perusahaan yang melakukan kegiatan bongkar muat (stevedoring, cargodoring dan receiving/delivery) dengan menggunakan tenaga kerja bongkar muat (TKBM) dan peralatan bongkar muat. (Suyono, 2007).

### **2.2.2 Tugas dan Tanggung Jawab PBM**

Dalam melakukan playanan, perusahaan bongkar muat harus bekerja sama dengan berbagai pihak seperti PT Pelabuhan Indonesia, perusahaan pelayaran, EMKL, pemilik barang, penyedia tenaga buruh buruh dan sebagainya. Masing-masing pihak memiliki tugas dan tanggung jawab. Sedangkan perusahaan bongkar muat memiliki tanggung jawab atas :

- a) Kelancaran kegiatan bongkar muat.
- b) Keselamatan dan penyerahan barang.
- c) Kebenaran laporan yang disampaikan.
- d) Mengatur pengguna tenaga kerja bongkar muat dan peralatan.

Dalam perusahaan bongkar muat harus diperhatikan beberapa factor yaitu :

- 1. Menjaga ketepatan waktu dalam memberikan pelayanan.
- 2. Pemberian pelayan tang tepat pada konsumen.
- 3. Menjaga keamanan dan keutuhan barang sampai tujuan.

### **2.2.3 Rel Kereta Api**

**Rel** adalah logam batang untuk landasan jalan kereta api atau kendaraan sejenis seperti trem dan sebagainya. Rel mengarahkan/memandu kereta api tanpa memerlukan pengendalian. Rel merupakan dua batang logam kaku yang sama panjang dipasang pada bantalan sebagai dasar landasan. Rel-rel tersebut diikat pada bantalan dengan menggunakan paku rel, sekrup penambat, atau penambat e (seperti penambat pandrol).

Jenis penambat yang digunakan bergantung kepada jenis bantalan yang digunakan. Puku ulir atau paku penambat digunakan pada bantalan kayu, sedangkan penambat "e" digunakan untuk bantalan beton atau semen.

Rel kereta api dilihat lebih dekat

Rel biasanya dipasang di atas badan jalan yang dilapis dengan batu kericak atau dikenal sebagai Balast. Balast berfungsi pada rel kereta api untuk meredam getaran dan lenturan rel akibat beratnya kereta api. Untuk menyeberangi jembatan, digunakan bantalan kayu yang lebih elastis ketimbang bantalan beton.

### **2.3 Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM)**

TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat) sangat mempengaruhi dalam menentukan produktivitas (*labour intensive*), bahkan biaya untuk TKBM

mencapai 60%-70% dan apabila produktivitas bisa ditingkatkan dari standar yang ditetapkan, biaya tersebut akan berkurang. Kondisi TKBM sekarang dikelola oleh Koperasi TKBM yang berdirinya berdasarkan SKB Tiga Menteri, yaitu Menteri Tenaga Kerja Menteri Perhubungan dan Menteri Koperasi No.IM.2/HK.601/PHB-89 dan No.INS.03/MEN/89 tanggal 14 Januari 1989 tidak ada pesaing dan tidak merasa memiliki perusahaan PBM, karena tidak di bawah pimpinan PBM. (Harry Soegiri, 2010).

Kendala yang dihadapi oleh TKBM yang mempengaruhi produktivitas kerja adalah :

- a) Faktor tenaga kerja yang kurang cepat.
- b) Peralatan pendukung kurang.
- c) Alat angkut yaitu truk tidak efektif dan efisien sehingga sering menyebabkan kerja para TKBM terlambat.
- d) Kondisi barang yang sangat beragam dalam kemasannya sehingga menyulitkan untuk mempercepat kerja.
- e) Cuaca yang mengakibatkan tidak dapat bekerjanya TKBM.

#### **2.4 Kegiatan Bongkar Muat di Pelabuhan**

Menurut B.S. Herman dalam buku Manajemen Pelabuhan & Realisasi Ekspor & Impor, Kegiatan bongkar muat adalah kegiatan membongkar barang-barang dari atas kapal dengan menggunakan *crane* dan sling kapal ke daratan terdekat di tepi kapal, yang lazim disebut dermaga, kemudian dari dermaga dengan menggunakan lori, *forklift*, atau kereta dorong, dimasukkan dan ditata ke dalam gudang terdekat yang ditunjuk oleh syahbandar pelabuhan. Sementara kegiatan muat adalah kegiatan yang sebaliknya. Operasi bongkar muat dari/ke kapal ada 4 macam, yaitu : (Minto Basuki, 2015)

- a) Kegiatan *Stevedoring*

Proses diturunkannya barang – barang muatan dari dek kapal menuju ke pinggir pelabuhan dengan menggunakan alat-alat berat bongkar muat.

*b) Kegiatan Cargodoring*

Proses dibawahnya barang–barang muatan kapal yang suda ada di pinggir pelabuhan (cade) menuju ke gudang penyimpanan pelabuhan untuk disimpan/ditimbun.

*c) Kegiatan Deliverydoring*

Proses pengiriman barang–barang muatan kapal yang suda ada digudang penyimpanan pelabuhan menuju keluar lingkungan pelabuhan untuk disimpan.

*d) Kegiatan receivedoring*

Proses pengangkutan kembali barang yang ada di pabrik atau perusahaan atau industry.

#### **2.4.1 Kelengkapan Alat Bantu Bongkar Muat di Pelabuhan**

Kelengkapan alat bantu bongkar muat di pelabuhan dalam kegiatannya, upaya bongkar / muat kapal atau biasa disebut stevedoring menggunakan alat bantu untuk mempercepat prosesnya. Adapun peralatan yang digunakan diantaranya :

*a) Mobile Crane*

Mobile Crane adalah alat bongkar muat berbentuk truk yang menggondong crane pada punggungnya. Alat ini dapat digunakan untuk melakukan kegiatan bongkar / muat barang berupa container maupun bag cargo. 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 container berukuran 20 ft full. Kato, Tadano, Sumitomo dan IHI adalah beberapa merk monile crane yang biasa digunakan.

b) Crane kapal (*ship gear*)

Untuk kepraktisan, kapal cargo umumnya dilengkapi dengan crane kapal (*ship gear*). Crane kapal harus dapat digunakan dalam melakukan kegiatan *stevedoring* baik untuk barang berjenis container, maupun *bag cargo* (dengan menggunakan jala-jala).

c) *Gantry Crane (Container Crane)*

*Gantry crane* merupakan alat bongkar muat yang khusus untuk menangani container. Dengan menggunakan *gantry crane*, kegiatan bongkar muat jauh lebih cepat dibandingkan menggunakan *mobile crane* maupun crane kapal. Dengan menggunakan *gantry crane*, produktivitas bongkar muat jauh lebih tinggi, karena dengan menggunakan *gantry crane* sanggup untuk mengangkat 2 s/d 4 container ukuran 20 feet sekaligus.

d) *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. Alat ini dapat digunakan untuk berbagai jenis cargo, seperti container, *bag carge*, maupun curah kering (dengan penambahan alat tertentu).

## 2.4.2 Ruang lingkup Pelaksanaan Bongkar Muat

Perusahaan bongkar muat (PBM) adalah perusahaan yang secara khusus berusaha di bidang bongkar muat dari dank ke kapal, baik dari dank ke gudang Lini I maupun langsung ke alat angkutan yang meliputi kegiatan : (Suyono, 2007).

### 1. *Stevedoring*

*Stevedoring* adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga / tongkang / truk atau memuat barang dari dermaga / tongkang /

truk ke dalam kapal samapai dengan tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan Derek kapal atau Derek darat.

## 2. *Cargodoring*

*Cargodoring* adalah pekerjaan melepaskan barang dari jala/jala-jala (*ex tackle*) di dermaga dan mengangkut dari dermaga ke gudang/lapangan penumpukan selanjutnya menyusun di gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya.

## 3. *Receiving/Delivery*

*Receiving/Delivery* adalah pekerjaan memindahkan barang dari timbunan / tempat penumpukan di gudang / lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang / lapangan penumpukan atau sebaliknya. (Suyono, 2007).

### 2.4.3 Cara Mengatasi Hambatan Bongkar dan Solusinya

#### 1. Akar permasalahan utama :

- a. Jalur utama masuk kawasan Pelabuhan sedang sering mengalami banjir.
- b. Peralatan penunjang bongkar muat masih kurang memadai
- c. Kurangnya keterampilan manajemen dalam menata lahan yang disediakan pihak pelabuhan.
- d. Kurangnya kegiatan pengawasan kepada bagian maintenance.

#### 2. Tindakan atau solusi sebagai berikut :

- a. Pihak PT.Sinar Trans Global sebaiknya melakukan kordinasi dengan pihak *EMKL* untuk melakukan pemberangkatan lebih awal sebelum kapal sandar, untuk mengurangi dampak yang ditimbulkan dari banjir tersebut, serta ada baiknya menyediakan lapangan penumpukan sementara di dekat dermaga untuk mengurangi waktu tempuh armada yang harus kembali ke pabrik untuk membawa muatan.

- b. Untuk sementara waktu pihak PT. Sinar Trans Global harus menambah alat penunjang dengan menyewa peralatan dari perusahaan penyediaan alat bongkar muat sampai alat yang dipesan siap digunakan, serta mengaktifkan dan mengoptimalkan kembali penggunaan peralatan yang sudah lama tidak terpakai untuk membantu kegiatan bongkar muat *scrap*, sampai alat yang dipesan siap digunakan.
- c. Pihak manajemen perlu melakukan pembenahan ulang terhadap lahan yang ada agar lebih efisien kegunaannya atau lebih baik menyewa lahan yang letaknya tidak jauh dari wilayah dermaga/pelabuhan untuk pembuatan *Back Up Area*.
- d. Pihak manajemen perlu melakukan pengawasan lebih rutin lagi terhadap bagian *maintenance*, agar bagian *maintenance* selalu melakukan pengecekan alat bongkar muat *scrap* secara rutin dan berkala, serta pihak PT. Sinar Trans Global harus menyediakan tenaga kerja dibagian pemeliharaan alat yang lebih berkualitas dan memiliki disiplin tinggi.
- e. Sebaiknya pihak PT. Sinar Trans Global menyediakan beberapa armada agar bisa digunakan saat kekurangan armada atau mengkoordinasikan lagi kepada pihak *EMKL* untuk menambahkan armada pada setiap *shift*.

#### **2.4.4 Pelaksana Bongkar Muat**

##### **1. Tenaga Kerja Bongkar Muat**

- a. Gilir kerja (*shift*) adalah jam kerja selama 8 jam termasuk jam istirahat 1 jam, kecuali hari Jum'at, siang istirahat 2 jam untuk kegiatan bongkar muat pada setiap gilir kerja.
- b. Gang tenaga Kerja Bongkar Muat adalah jumlah TKBM dalam 1 regu kerja.

##### **2. Supervisi**

- a. *Stevedoring*

- 1) *Stevedore* adalah pelaksana penyusun rencana dan pengendalian kegiatan bongkar muat di atas kapal.
  - 2) *Chief tally clerk* adalah penyusun rencana pelaksana dan pengendali perhitungan fisik pencatatan dan survey kondisi barang pada setiap pergerakan bongkar muat dan dokumentasi serta membuat laporan secara periodik.
  - 3) *Foreman* adalah pelaksana dan pengendali kegiatan operasional bongkar muat barang dari dan ke kapal sampai ke tempat penumpukan barang dan sebaliknya serta membuat laporan periodic hasil kegiatan bongkar muat.
  - 4) *Tally clerk* adalah pelaksana yang melakukan kegiatan perhitungan pencatatan jumlah, merek, dan kondisi setiap gerakan barang berdasarkan dokumen serta membuat laporan.
  - 5) *Mistry* adalah pelaksana perbaikan kemasan barang dalam kegiatan stevedoring, cargodoring, dan receiving / delivery.
  - 6) *Watchman* adalah pelaksana keamanan barang pada kegiatan stevedoring, cargodoring, dan receiving / delivery.
- b. *Cargodoring*
- 1) *Quay supervisor* adalah petugas pengendali kegiatan operasional bongkar muat barang di dermaga dan mengawasi kondisi barang sampai ke tempat penimbunan atau sebaliknya.
  - 2) *Tally clerk* adalah pelaksana yang melakukan kegiatan perhitungan pencatatan jumlah, merek, dan kondisi setiap gerakan barang berdasarkan dokumen serta membuat laporan.
  - 3) *Watchman* adalah pelaksana keamanan barang pada kegiatan stevedoring, cargodoring, dan receiving / delivery.
- c. *Receiving / Delivery*
- 1) *Tally clerk* adalah pelaksana yang melakukan kegiatan perhitungan pencatatan jumlah, merek, dan kondisi setiap gerakan barang berdasarkan dokumen serta membuat laporan.

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

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

(Suyono, 2007).

#### 2.4.5 Pembagian Muatan Kapal Laut

INSA sebagai Shipping Conference terdiri dari :

1. Unsur local, untuk perusahaan pelayaran yang kapal – kapal lautnya beroperasi pada trayek dalam satu daerah pelayaran.
2. Unsur nusantara, untuk perusahaan pelayaran yang kapal – kapal lautnya beroperasi pada trayek dalam satu wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.
3. Unsur samudera (Indonesia National Lines = INL), untuk perusahaan pelayaran yang kapal – kapal lautnya beroperasi pada trayek diseuluruh dunia (luar negeri), dan
4. Unshur khusus, untuk perusahaan pelayaran yang kapal – kapal lautnya beroperasi untuk mengangkut muatan – muatan khusus tertentu, misalnya kayu, muatan cair, dan lain – lain. (Suwarno, 2011).

### 2.5 Operasi Bongkar Muat

#### 1. *Stevedoring*

- a. Pengertian *Stevedoring* dan *stevedore*

*Stevedoring* adalah jasa / bongkar muat dari / ke kapal, dari / ke dermaga, tongkang, gudang, truk atau lapangan dengan menggunakan Derek kapal atau alat bantu pemuatan lainnya. Orang yang bertugas mengurus bongkar muat kapal disebut sebagai *stevedore*. *Stevedore* yang bertugas di atas kapal tersebut *stevedore* kapal, sedangkan *stevedore* yang bertugas di darat

disebut *quay supervisor*. Dalam melaksanakan tugasnya, *stevedore* harus bekerja sama dengan berbagai pihak seperti PT Pelabuhan Indonesia, perusahaan pelayaran, EMKL, *Forwarder*, pemilik barang, TKBM dan yang lainnya. (Suyono, 2007)

b. Petugas *stevedoring*

Dalam mengerjakan bongkar / muat kapal, selain foreman juga ada beberapa petugas lain yang membantu *stevedore*, yaitu

- 1) Cargo surveyor perusahaan PBM, yaitu petugas survey yang mencatat dan memeriksa keadaan fisik barang yang dimuat / bongkar dari dan ke kapal dalam hubungannya dengan klaim, termasuk *chief tally clerk*, *tally clerk*, dan *watchman*.
- 2) Petugas barang berbahaya yang khusus mengawasi barang berbahaya yang akan di muat / bongkar dari kapal atau sebaliknya.
- 3) Kasap, yaitu petugas peralatan yang di terminal peralatan untuk melayani kapal bongkar / muat
- 4) Administrasi, yaitu petugas – petugas yang mempersiapkan administrasi, yaitu *hatch-list*, *stowage plan*, *statement of facts*, *labour*, *and time sheets*, *daily report*, *tally sheet*, dan lain – lain.

c. *Stevedoring* sebelum kapal tiba

Data dan informasi dapat berupa teleks faks, telegram, surat, manifest, *stowage plan*, *hatch list*, *special cargo* dan lain yang perlukan. Kemudian mereka melakukan pertemuan, yang sering disebut sebagai *pre-arrival meeting* (PAM). Dalam pertemuan ini disusun rencana kerja berdasarkan data yang ada.

d. Setelah kapal sandar

Dalam persiapan membongkar tongkang, harap diketahui bahwa pada umumnya perahu tongkang tidak memiliki tutup dan di tarik oleh kapal tugboat, jadi untuk menyandarkannya di perlukan satu kapal tugboat dan satu kapal pandu di belakangnya, dan apabila sudah sandar perahu tongkang akan di ikat sangan erat untuk menghindari perahu terbawa hanyut arus laut karna perahu tongkang tidak memiliki jangkar tersendiri.

e. Kegiatan Bongkar di Perahu Tongkang

Semua barang yang akan dibongkar agar diangkat dari permukaan tongkang sehingga barang yang letaknya jauh dari sudut biasanya dipindahkan dahulu ke tengah permukaan tongkang menggunakan *Fortklift*.

f. *Ship Operations*

Ship operations adalah kegiatan bongkar / muat di kapal yang mempergunakan peralatan bongkar / muat kapal atau juga dinamakan boom atau Derek.

g. Membongkar langsung ke truck

Istilah yang umum dipakai untuk cara ini adalah *truck-lossing*. Hal yang perlu diperhatikan ketika membongkar langsung ke truk adalah apakah jumlah truk yang tersedia cukup untuk menampung muatan dari kapal. Agar semuanya bias berjalan dengan baik.

h. Pembongkaran ke dermaga

Dermaga dalam keadaan siap menerima muatan dari kapal, artinya bersih dan bebas penghalang. Barang – barang yang di bongkar harus dilepas dahulu dari *tackle*, tidak dengan cara menarik ganco dan menarik sling atau alat – alat *stevedore* lainnya, melainkan sling harus lebih dahulu dilepas, juga bila muatannya telah di dermaga, dan bila perlu diletakkan ganjel agar mudah dibawa oleh forklift.

i. Kegiatan stevedoring setelah kapal berangkat

Untuk mengetahui apakah bongkar / muat suatu kapal telah dilakukan dengan baik tidak ada kekurangannya, perlu dilihat dan diperiksa lagi laporan harian selama dikerjakan di pelabuhan.

Rekapitulasi dari seluruh kegiatan dapat dilihat melalui :

- 1) *Labour and time sheet*
- 2) *Stement of facts*
- 3) *Out turn report*
- 4) Laporan klaim atau laporan lainnya

j. Administrasi stevedoring

Persiapan administrasi *stevedoring* ketika mengerjakan kapal adalah :

- 1) *Tally* yang akurat, baik di kapal dan di darat. Yang dimaksudkan *tally* disini adalah pencatatan penghitungan jumlah barang.
- 2) Menyiapkan dan mengerjakan *labour dan time sheets, short landed and overlanded list, damage cargo list* dan lainnya dan usahakan agar ditanda tangani oleh kapal pada waktu yang tepat.
- 3) Menyusun *statement of fact* dan *time sheet*
- 4) Mempersiapkan semua dokumen – dokumen yang diperlukan dari bagian *stevedoring* untuk menyusun nota – nota tagihan dalam batas waktu dan sesuai ketentuan yang berlaku.

## **2. Cargodoring**

### a. Pengertian *Cargodoring*

*Cargodoring* atau *quay-transfer* adalah pemindahan barang setelah dibongkar dari kapal di dermaga ke gudang atau tempat penumpukan. Kegiatan ini dilakukan dengan bantuan gerobak dorong dan peralatan mekanis berupa *forklift*.

### b. Factor penentu

Dalam pelaksanaan, produktivitas *quay-transfer* dipengaruhi oleh tiga variable, yakni jarak tempuh, kecepatan kendaraan, dan waktu tidak aktif.

### c. Pemanfaatan alat *cargodoring*

Agar aktivitas *cargodoring* bias berjalan produktif dan efisien, peralatan harus dimanfaatkan dengan baik.

## **3. Receiving / Delivery Operation**

### a. Pengertian *receiving / delivery operation*

Operasi penerimaan / penyerahan muatan merupakan kegiatan menerima atau menyerahkan barang dari dan ke wilayah pelabuhan.

### b. Kegiatan *receiving / delivery operation*

Kegiatan *receiving/delivery* pada dasarnya ada dua macam yaitu pola angkutan langsung dan pola angkutan tidak langsung

1) Pola muatan angkutan langsung

Pola angkutan langsung adalah pembongkaran atau pemuatan dari kendaraan darat langsung dari dan ke kapal.

2) Pengangkutan tidak langsung.

Penerimaan / penyerahan tidak langsung adalah penyerahan / penerimaan barang / peti kemas setelah melewati gudang atau lapangan penampungan. (Suyono, 2007).