

ANALISA PEYEBAB KETERLAMBATAN KEGIATAN BONGKAR MUAT PADA PT. PELABUHAN INDONESIA I DUMAI

¹ Hugo Ramos,
² H. Sulaiman Ismail, ³ Hj. Yusnidah

^{1,2} Program Studi KPNK, ³ Teknika
^{1,2,3} Akademi Maritim Indonesia (AMI) medan
email: asdayusnida@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui lebih dekat bagaimana PT. Pelabuhan Indonesia I Cabang Dumai dalam melaksanakan analisa penyebab keterlambatan kegiatan bongkar muat di dermaga pelabuhan Dumai. Penanganan keterlambatan kegiatan yang dimulai dari persiapan bongkar dan muat. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer yang didapat melalui wawancara secara langsung kepada pihak perusahaan data primer yang diperoleh dari studi pustaka. Pelabuhan didefinisikan sebagai simpul transportasi darat dan laut kegiatan bongkar muat barang aktivitas bongkar muat membutuhkan peralatan yang layak untuk mendukung proses, faktor yang mempengaruhi keterlambatan bongkar muat barang adalah karena peralatan dan manusia kesalahan yang diklarifikasikan menjadi faktor teknis, berdasarkan analisis pada PT. Pelabuhan Indonesia I Cabang Dumai perusahaan yang ditunjuk sebagai perusahaan bongkar muat untuk melaksanakan kegiatan bongkar muat barang faktor utama yang keterlambatan terjadi karena peralatan yang rusak, Pemeliharaan berkala yang tidak sesuai dan menyewa peralatan yang rusak kepada pihak perusahaan swasta sehingga proses bongkar muat bisa dilakukan tepat waktu. Selain itu PT. Pelabuhan Indonesia I Dumai juga melayani permintaan pelayanan untuk memenuhi kebutuhan jasa kapal lainnya. Dalam kegiatan bongkar muat, sering terjadi berbagai hambatan dalam kegiatan tersebut antara lain adalah faktor waiting time mennggu kedatangan sarana transportasi pendukung seperti truck, trailer dan sebagainya, faktor cuaca dengan menjaga adanya hubungan baik untuk kepercayaan kegiatan ketepatan waktu dalam kegiatan bongkar muat kapal didukung dengan peralatan yang baik dan dokumen yang lengkap yang berhubungan langsung dengan pemerintah maupun pihak swasta. PT. Pelabuhan Indonesia I Cabang Dumai selain melayani kegiatan bongkar muat juga melayani permintaan kebutuhan kapal lainya baik kapal dari luar Negeri maupun dalam Negeri.

Kata Kunci: Keterlambatan, Bongkar Muat, Pelabuhan

Abstract

This study aims to find out more closely how PT. Pelabuhan Indonesia I Cabang Dumai Branch in carrying out an analysis of the causes of the delay of loading and unloading activities at the port of Dumai port. Handling of delays in activities starting from the preparation of loading and unloading. The data used in this study are primary data obtained through interviews directly with the company primary data obtained from literature studies. Ports are defined as land and sea transportation nodes of loading and unloading activities. Goods loading and unloading activities require proper equipment to support the process, the factors that influence delays in loading and unloading of goods are due to equipment and human errors that are clarified as technical factors, based on analysis at PT. Pelabuhan Indonesia I Dumai Branch of the company designated as a loading and unloading company to carry out the loading and unloading activities of the main factor of the delay which occurs due to damaged equipment, inappropriate maintenance periodically and renting damaged equipment to the private company so that the loading and unloading process can be carried out on time . Besides that, PT. Pelabuhan Indonesia I Cabang Dumai also serves service requests to meet the needs of other ship services. In loading and unloading activities, various obstacles often occur in these activities include waiting time factors waiting for the arrival of supporting transportation facilities such as trucks, trailers and so on, weather factors by maintaining a good relationship to trust timeliness activities in ship loading and unloading activities supported with equipment good and complete documents that deal directly with the government and the private sector. PT. Pelabuhan Indonesia I Cabang Dumai Branch in addition to serving loading and unloading activities also serves demand for other ships both ships from abroad and within the country.

Keywords: Delay, Unloading, Ports

PENDAHULUAN

PT. Pelabuhan Indonesia 1 Cabang Dumai merupakan pelabuhan umum kelas I yang melayani kapal domestik dan internasional. Pelabuhan Dumai terdapat 3 dermaga yang meliputi dermaga A melayani *General Cargo*, dermaga B sebagai curah cair dan dermaga C sebagai dermaga Curah Kering. Masing-masing dermaga mempunyai fungsi dan pelayanan yang berbeda-beda. Khusus dermaga A yang melayani *general cargo*, terdapat alat operasional yang lebih banyak dibandingkan dengan dermaga lain. Usaha bongkar muat barang yang dilaksanakan oleh Usaha Bongkar Muat (UBM) adalah sebagai berikut :

1. *Stvedoring*
2. *Cargodoring*
3. *Reciving /Delivery*

Kegiatan tersebut sesuai dengan yang diatur oleh surat Keputusan Menteri Perhubungan No.14 Tahun 2002, tentang penyelenggaraan dan pengusahaan kegiatan Bongkar Muat Barang Dari dan Kepada. Pelaksanaan bongkar muat barang dari ke kapal oleh UBM adalah meliputi barang-barang konveksional dan juga container diterminal konvesional, pelaksanaan ketiga mata rantai kegiatan bongkar muat tersebut diatas di lapangan terbagi atas kegiatan :

1. Operasi Kapal (*Ship Operation*) atau *Stvedoring*
2. Operasi pemindahan di dermaga (*Quay Transfer Operation*)
3. Operasi penyusunan muatan di tempat penumpukan (*Storage Operation*)
4. Operasi *Reciving/ Delivery*

Perlu dijelaskan tersebut 2 dan 3 diatas adalah merupakan *Cargodoring* untuk mengukur berapa lama nya waktu bongkar muat di dermaga dengan membuat *Operation Planning* dan penjadwalan kerja bongkar muat. Dengan mengetahui lamanya waktu bongkar muat di kapal diperhitungkan berapa lama kapal tersebut terlambat di dermaga, karena lamanya waktu bongkar muat merupakan faktor penentu bagi memperhitungkan lamanya kapal bertambat di dermaga pelabuhan (*Port Time*). Selain UBM pelindo I Cabang Dumai juga melaksanakan Bongkar Muat barang dari dan kepada yang adalah :

1. Perusahaan Bongkar Muat (PBM)
2. Perusahaan Angkutan Lautan Nasional

Kegiatan bongkar muat kapal yang mengalami keterlambatan akan merugikan pihak ekspedisi karena kapal yang bersandar di pelabuhan harus membayar sewa perharinya. Akibatnya pihak ekspedisi atau distributor barang akan menaikkan harga jual beli masyarakat yang menurun akibat harga barang yang tinggi.

Faktor dominan penyebab terjadinya keterlambatan

bongkar muat di pelabuhan Dumai khususnya dermaga PT. Pelabuhan Indonesia I Dumai 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 menjadi terkendala.

Variabel peralatan sebagai penyebab keterlambatan bongkar muat sangat banyak, namun belum semuanya dianalisa secara detail. Oleh sebab itu perlu dilakukan sebuah analisa untuk mengetahui faktor dominan terjadinya keterlambatan bongkar muat akibat peralatan tersebut.

METODE PENELITIAN

Demi kelengkapan isi serta penyempurnaan dari makalah ini maka sipenulis mengadakan suatu penelitian guna untuk mencari dan mengumpulkan data dan bahan – bahan yang diperlukan, maka dengan metode – metode yang penulis lakukan diantaranya adalah sebagai berikut:

1. Metode Observasi

Dalam metode ini penulis melakukan pengamatan langsung terhadap perusahaan serta melihat secara langsung bagaimana proses kegiatan yang ada di pelabuhan.

2. Metode Library (Library Research)

Suatu pengumpulan data dengan usaha mengumpulkan bahan dan buku, dokumen dan tulisan-tulisan data yang erat kaitannya dengan permasalahan judul makalah ini.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Penyebab Kegiatan Keterlambatan Bongkar Muat Pada PT. Pelabuhan Indonesia I Cabang Dumai .

Pelabuhan Dumai merupakan pelabuhan umum kelas I yang melayani kapal domestik dan internasional baik kapal barang maupun kapal penumpang. Pelabuhan Dumai terbagi menjadi 3 dermaga yang meliputi dermaga A yang melayani *general cargo*, dermaga B C sebagai dermaga melayani curah kering. Masing-masing dermaga mempunyai fungsi dan pelayanan yang berbeda-beda. Khusus dermaga yang melayani *general cargo* terhadap alat operasional yang lebih di bandingkan dengan dermaga lain. Alat tersebut digunakan untuk melayani proses bongkar muat barang. Berikut adalah beberapa penyebab keterlambatan bongkar muat :

- a. Kegiatan bongkar muat kapal yang mengalami

kerterlambatan akan merugikan pihak ekspedisi karena kapal yang bersandar dipelabuhan harus membayar sewa perharinya. Akibatnya, pihak ekspedisi atau distributor barang akan menaikkan harga jual barang di pasaran guna menutupi kerugian akibat waktu tambat kapal yang terlalu lama hal ini selanjutnya akan berdampak pada daya beli masyarakat yang menurun akibat harga barang yang tinggi.

- b. Faktor dominan penyebab terjadinya keterlambatan bongkar muat di pelabuhan Dumai khusus nya di dermaga PT.Pelindo I dumai adalah akibat peralatan bongkar muat yang bermasalah. Faktor peralatan pada pelabuhan mempunyai faktor dominan dalam menentukan proses bongkar muat. Tanpa peralatan bongkar muat yang memadai, maka proses bongkar muat akan menjadi terkendala. Variabel peralatan sebagai penyebab keterlambatan bongkar muat sangat banyak, namun belum semuanya dianalisa secara detail. Oleh sebab itu perlu dilakukan sebuah analisa untuk mengetahui faktor dominan terjadinya keterlambatan bongkar muat peralatan tersebut.

Penyebab *Waiting time* akibat Peralatan dan Operator Faktor penyebab *Waiting time* dapat diklasifikasikan menjadi beberapa faktor . Faktor *waiting time* diklasifikasikan menjadi tiga yang pertama karena kesalahan manusia, kedua karena kendala teknis dan yang ketiga karena faktor alam.

- a. Kesalahan manusia terdiri dari:
 - 1) Menunggu kedatangan truk
 - 2) Menunggu kedatangan operator
 - 3) Menunggu kedatangan buruh
 - 4) Keterlambatan memulai pekerjaan atau berhenti kerja lebih awal.
- b. Sedangkan kendala teknis diklasifikasikan pada:
 - 1) Menunggu space kosong pada gudang
 - 2) Perbaikan karena kerusakan alat
 - 3) Perbaikan kerusakan kapal
- c. Faktor alam yang meliputi:
 - 1) Hujan
 - 2) Pasang surut

Dari beberapa faktor tersebut penulis berfokus pada faktor kesalahan manusia yang berhubungan dengan peralatan. Faktor kesalahan manusia yaitu faktor menunggu kedatangan truk dan menunggu operator peralatan.

- a. Kerusakan alat
 Kerusakan alat merupakan suatu kondisi menunggu perbaikan peralatan yang mengalami kerusakan pada

saat melakukan bongkar muat kerusakan peralatan bongkar muat menyebabkan terhentinya kegiatan bongkar muat sehingga menyebabkan idle time.

- b. Menunggu Kedatangan Truk
 Menunggu kedatangan truk merupakan kondisi saat kapal yang sedang melakukan bongkar muat menunggu truk sebagai sarana pemindahan barang. Keterlambatan truk mengakibatkan pembongkaran atau pemuatan harus berhenti ,dikarenakan reuk merupakan satu-satunya kendaraan dermaga akan mengakibatkan pengoperasian alat menjadi tertunda,yang menyebabkan pengoperasian peralatan tidak bisa dilanjutkan. *Waiting time* akibat menunggu operator peralatan pada pengoperasian alat bongkar muat PT. Pelabuhan I Indonesia tidak ditemukan terjadinya *idle time* yang diakibatkan oleh faktor menunggu operator alat. Pada faktor menunggu operator peralatan ini tidak terjadi idle time pada aktivitas bongkar muat.Hal tersebut berarti bahwa operator peralatan tersebut bekerja sesuai waktu dan jadwal yang telah ditetapkan dan kurang baik maka dibutuhkan perawatan ekstra agar pada saat digunakan tidak mengalami kerusakan. Selain solusi tersebut,solusi lain yang bisa dilakukan adalah dengan menyewa atau meminjam peralatan dari perusahaan lain.Hal ini tentu mejadi pertimbangan karena membutuhkan anggaran biaya lain untuk proses penyewaan alat dari pihak ketiga. Namun dengan solusi tersebut,idle time yang terjadi dapat minimalisir sehingga dapat menyelesaikan proses aktivitas bongkar muat.

Peralatan Bongkar Muat Peralatan bongkar muat sangat diperlukan dalam mendukung dan melaksanakan kegiatan bongkar muat tersebut. Masing masing jenis pelabuhan memiliki jenis peralatan yang berbeda .

- a. Pelabuhan peti kemas
 Pelabuhan peti kemas adalah pelabuhan khusus yang melayani aktifitas bongkar muat peti kemas. Beberapa jenis peralatan yang terdapat pada pelabuhan peti kemas adalah :
 - 1) *Harbour Mobile Crane*
 - 2) *Reach Stacker*
 - 3) *Forklift*
 - 4) *Ruber Tyred Gantry*
 - 5) *Container Crane*
 - 6) *Crane Kapal*
 - 7) *Top Leader*
 - 8) *Level Luffing Gantry Crane*
 - 9) *Mobile Crane*
 - 10) *Truck Container*
- b. Pelabuhan curah cair
 Pelabuhan curah cair merupakan pelabuhan khusus yang melayani aktifitas bongkar muat barang curah cair yang biasanya indetik dengan minyak. Dipelabuhan tersebut biasanya terdapat banyak pipa yang langsung terhubung dengan tangki-tangki di pelabuhan.Berikut

beberapa peralatan bongkar muat :

- 1) kapal tanker minyak
- 2) pompa dan pompa minyak
- 3) tangki minyak
- 4) truk tangki

c. Pelabuhan *General cargo* (barang umum)

Pelabuhan barang umum adalah pelabuhan yang digunakan sebagai tempat bongkar muat barang jenis umum seperti bahan bangunan ,beras,baja dan lain lain.beberapa peralatan di pelabuhan barang umum yang tidak terdapat pada pelabuhan peti kemas :

- 1) *Whell Loader*
- 2) *Excavator*
- 3) *Dump Truck*
- 4) *Truk*
- 5) *Loss Bak Truck*

Solusi PT.Pelabuhan Indonesia I Cabang Dumai mengatasi keterlambatan bongkar muat .

a. Solusi perbaikan pelayanan

Faktor penyebab *Waiting time* akibat peralatan rusak terjadi karena dua hal, yaitu akibat kerusakan alat yang merupakan faktor terbesar dan akibat menunggu kedatangan truk.sementar faktor akibat menunggu operator peralatan tidak terjadi idle time. Oleh sebab itu hanya dibahas yaitu faktor idle time akibat kerusakan alat dan akibat menunggu kedatangan truk.=

b. Solusi akibat kerusakan alat

Alat yang digunakan terdiri dari alat mekanis dan non mekanis. Kerusakan alat yang sering terjadi yaitu pada alat mekanis karena peralatan tersebut yang sering digunakan dalam aktivitas bongkar muat . Dari pengamatan di lapangan,alat yang digunakan terdiri dari peralatan yang kondisinya baik dan peralatan yang kondisi nya kurang baik. Idle time yang sering terjadi diakibatkan oleh peralatan yang kurang baik pada saat digunakan. Peralatan tersebut sering mengalami kerusakan oleh faktor umur alat yang sudah tua oleh sebab itu,untuk kondisi peralatan yang sudah berumur dan kurang baik maka dibutuhkan perawatan ekstra agar pada saat di gunakan tidak mengalami kerusakan. Selain solusi tersebut solusilain yang bisa dilakukan dalam mengurangi idle time akibat kerusakan alat adalah dengan menyewa atau meminjam peralatan dari perusahaan lain .Hal ini tentu menjadi pertimbangan karena membutuhkan anggaran biaya lain untuk proses penyewaan alat dari pihak ketiga.Namun dengan solusi tersebut, idle time yang terjadi dapat diminimalisir sehingga dapat menyelesaikan proses aktivitas bongkar muat sesuai tepat waktu.

c. Solusi akibat menunggu Kedatangan truk

Keterlambatan pembongkaran ataupun pemuatan akibat menunggu truk ini disebabkan truk yang sampai di dermaga mengalami keterlambatan. Ada beberapa penyebab keterlambatan truk tersebut untuk sampai di

dermaga, diantaranya adalah:

- 1) Kedisiplinan supir truk dalam mengemudikan truk sehingga truk terlambat sampai di dermaga.
- 2) Terjadinya antrian truk di gudang penyimpanan barang,sehingga terjadi penumpukan truk digudang yang mengakibatkan siklus perjalanan truk dari gudang ke dermaga menjadi terlambat.
- 3) Kekurangan truk pengangkut barang sehingga menyebabkan terjadinya waktu tunggu perjalanan truk dari dermaga ke gudang dan sebaliknya akibat dari kekurangan armada truk.

Untuk mencari solusi yang terbaik,perlu diketahui penyebab sebenarnya di lapangan apa yang menyebabkan terjadi nya *Waiting time* menunggu kedatangan truk sampai dermaga.Berikut solusi yang bisa dilakukan sesuai dengan faktor masing-masing :

- 1) Jika penyebab keterlambatan truk sampai dermaga akibat kurang disiplin nya pengemudi truk maka dilakukan peringatan atau ketegasan dari pihak perusahaan terjadi pengemudi-pengemudi truk tersebut supaya tidak terjadi lagi keterlambatan.
- 2) Jika penyebab keterlambatan truk sampai di dermaga akibat terjadi nya antrian truk di gudang penyimpanan barang,maka solusi yang tepat adalah dengan mendapatkan siklus waktu yang sesuai antara waktu muat barang,sehingga dengan demikian,waktu perjalanan truk menjadi sesuai dan tidak terjadi penumpukan truk di gudang penyimpanan barang.
- 3) Jika penyebab keterlambatan truk sampai di dermaga akibat kekurangan truk sampai di dermaga akibat kekurangan truk,maka solusi yang dapat dilakukan adalah dengan melakukan penambahan armada truk baru maupun dengan menyewa truk dari perusahaan lain .Dengan demikian Idle time akibat kekurangan truk dapat diminimalisir.

Dokumen bongkar muat barang Perusahaan Bongkar Muat (PBM) atau Usaha Bongkar Muat barang(UBM) dalam melaksanakan kegiatannya memerlukan beberapa dokumen. Secara garis besar, dokumen tersebut dipilih menjadi dua macam, yaitu dokumen pemuatan dan dokumen pembongkaran barang.

a. Dokumen Pemuatan Barang

1) *Bill of lading*

Bill of lading yang disebut juga sebagai konsemen,bagi pengangkut maupun kontrak pengangkut sekaligus sebagai bukti terima barang. Bill of lading juga merupakan tanda hak milik yang menginginkan barang bisa ditransfer dari shipper ke cosingnee atau dipindah tangankan kepihak ketiga.Bill of lading dibuat oleh perusahaan pelayaran pengangkut atau agennya berdasarkan shipping instruction yang diberikan oleh pengirim (*Shipper*). Berdasarkan *Shipping Instruction* yang diterima dari pengirim,

perusahaan pelayaran atau agennya membuat draft bill of lading untuk diserahkan kembali kepengirim untuk diperiksa isinya. Apabila perlu, pengirim akan melakukan perubahan atau penambahan. Setelah di koreksi, perusahaan pelayaran membuat *Bill Of Lading* yang asli dalam beberapa lembar sesuai permintaan pengirim. Apabila nama kapal dituliskan dalam konosemen . berarti pengirim yang menentukan kapalnya. sedangkan jika nama kapal tidak dicatukan dalam konosemen maka forwarder yang akan menentukan kapalnya.

2) *Cargo list (Loading List)*

Cargo List adalah daftar semua barang yang dimuat di kapal loading list dibuat oleh perusahaan pelayaran atau agennya dan diserahkan kepada semua pihak yang terkait dengan pemuatan, yaitu kapal, *stevedore*, gudang dan pihak-pihak lain. Untuk semua barang yang dimuat di atas kapal dicatat dalam tally sheet . *Tally sheet* juga dibuat untuk mencatat semua barang yang dibongkar. *Tally sheet* selain ditanda tangani oleh petugas yang mencatat juga harus *dicountersigned* oleh petugas kapal mungkin ada ketidaksesuaian (*dispute*) dari muatan yang ada.

3) *Stowage Plan*

Stowage Plan adalah gambar tata letak dan susunan semua barang yang telah dimuat di atas kapal . Untuk kapal peti kemas, *Stowage Plan* disebut *Bay Plan*. *Stowage plane* dibuat oleh petugas kapal atau petugas tally. sedangkan bay plan dibuat oleh ship planer.

b. Dokumen Pembongkaran Barang

1) Pemberitahuan kepada Bea Cukai

Sebelum Kedatangan kapal agen pelayaran memberitahukan kepada Bea Cukai tentang rencana kedatangan kapal selambat lambatnya dalam tempo 24 jam setelah kapal tiba, harus diserahkan kepada bea cukai dokumen –dokumen berikut :

- a) Cargo manifest dari semua barang yang mempunyai tujuan di luar Indonesia.
- b) Daftar penumpang Anak Buah Kapal (ABK)
- c) Daftar perbekalan
- d) Daftar senjata api dan obat-obatan terlarang

2) *Landing Order*

Apabila terjadi nya perubahan bongkar muat dari suatu partai barang agen pelayaran akan mengeluarkan landing order. *Landing order* adalah pemberitahuan dari agen pelayaran kepada kapal tentang adanya perubahan pelabuhan bongkar satu partai barang dengan menyebutkan pelabuhan bongkar sebelumnya dan pelabuhan bongkar seharusnya.

3) *Tally Bongkar*

Pada waktu barang dibongkar diadakan pencatatan jumlah koli dan kondisinya sebagaimana terlihat dan hasilnya dicatat dalam *tally sheet* bongkar. *Tally Sheet* harus *dicountersign* oleh nahkoda atau mualim yang berwenang.

4) *Outturn Report*

Outturn Report adalah daftar isi dari semua barang dengan mencatat semua jumlah koli dan kondisinya barang itu pada waktu dibongkar barang yang kurang jumlahnya atau rusak diberi tanda (*remark*) pada *outturn report*.

5) *Short and Overlanded list*

Khusus barang yang mengalami kekurangan atau kelebihan dilihat daftar sendiri yang disebut *short and overlanded list*.

6) *Damaged Cargo list*

Khusus untuk barang yang mengalami kerusakan dibuatkan daftar tersendiri berupa *Damaged Cargo List*. Untuk barang yang mengalami kerusakan dalam *Damaged Cargo List Delivery* penjelasan rinci mengenai dimana kerusakan terjadi. sebelum dibongkar atau selama pembongkaran. Dijelaskan pula sejumlah mana kerusakan yang dialami.

7) *Cargo Tracer*

Dengan memperhatikan *short and overlanded list*, agen pelayaran mengeluarkan *tracer*. *Tracer* merupakan suatu pemberitahuan kepada semua pihak pelabuhan muat dan bongkar tentang adanya kekurangan atau kelebihan barang yang terjadi di pelabuhan pengirim. *Tracer* juga menanyakan apakah barang yang kurang tersebut ada di pelabuhan penerima *trace* atau sebaliknya.

8) *Cargo Manifest*

Cargo Manifest adalah keterangan rinci mengenai barang-barang yang diangkut oleh kapal jadi semua bill of lading dari barang-barang yang diangkut kapal dan dijabarkan secara rinci.

9) *Sepecial Cargo list*

Sepecial Cargo List adalah daftar dari semua barang khusus yang dimuat oleh kapal, misalnya barang berbahaya, barang berharga, barang berat dan barang yang membutuhkan pengawasan khusus termasuk *Refrigated Cargo*.

10) *Dangerous cargo List*

Dangerous Cargo List adalah daftar nama muatan barang berbahaya baik yang ditetapkan oleh IMO ataupun yang ditetapkan yang berwenang di pelabuhan.

11) *Hatch List*

Setiap palka kapal mempunyai muatan sendiri. *Hatch list* merinci muatan yang ada pada setiap palka. *Hatch list* dibuat oleh pihak kapal.

12) *Parcel List*

Karena sering ada barang kiriman yang bukan barang dagangannya dikirim melalui kapal laut sebagai barang titipan, misalnya personal effect, maka barang tersebut didaftar dalam suatu daftar yang disebut sebagai *parcel list*.

Data dukung Data sekunder diperoleh langsung dari Usaha Bongkar Muat barang pelabuhan Dumai di PT. Pelabuhan Indonesia I Cabang Dumai, Namun penulis hanya mendapatkan dari wawancara dengan salah satu karyawan PT. Pelabuhan Indonesia I Dumai tentang keterlambatan bongkar muat barang, proses bongkar muat barang dan hal hal lain yang dirasa perlu dan berhubungan dengan penelitian ini. Data yang diperoleh meliputi :

- a. Kondisi Alat
Secara umum, berdasarkan pengamatan dilapangan, kondisi peralatan dalam kondisi baik dan masih bisa beroperasi. Hanya pada peralatan tertentu, terdapat peralatan yang kurang terawat karena kondisi peralatan tersebut yang sudah tua.
- b. Perawatan peralatan
Perawatan rutin peralatan hanya dilakukan pada saat alat tersebut mengalami kerusakan, Namun ada juga perawatan rutin yang dilakukan pada peralatan peralatan tersebut, seperti penggantian oli kendaraan, cek tekanan ban, dan lain-lain.
- c. Jam Kerja Operator Alat
Operator bekerja mulai bekerja saat alat mulai dijalankan pada pukul 08.00 Wib sampai dengan pukul 00.00 Wib tergantung banyaknya barang yang dibongkar atau dimuat. Jadwal tersebut bisa saja menjadi bertambah lama sampai dengan 24 jam kerja jika pekerjaan barang dibongkar atau muat belum selesai sementara waktu kapal bersandar didermaga telah habis.

Hambatan-Hambatan Dalam penulisan makalah ini penulis menemukan hambatan-hambatan saat melakukan kegiatan bongkar muat di pelabuhan PT. Pelabuhan Indonesia I Cabang Dumai yaitu :

- a. Tidak adanya data detail keterlambatan bongkar muat akibat alat
- b. Perawatan yang kurang memadai karena perawatan terjadi hanya pada saat alat mengalami kerusakan.

KESIMPULAN

1. Faktor utama penyebab terjadinya keterlambatan bongkar muat adalah kekurangan armada didermaga, menunggu kedatangan operator crane dan faktor cuaca.
2. Solusi PT. Pelabuhan Indonesia I Cabang Dumai mengatasi keterlambatan bongkar muat adalah memperbaiki sistem pelayanan, perbaikan alat dengan melakukan perawatan rutin dan mengatasi kedatangan truk dengan mengatasi kedisiplinan dalam mengemudi truk.

DAFTAR PUSTAKA

- Suyono. (2005). Shipping / Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut, Jakarta: PPM
- Keputusan Menteri Perhubungan No : KM 14 / 2002 Tentang Penyelenggaraan dan pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari dan Ke Kapal, hubla.dephub.go.id.
- Peraturan Pemerintah No : 64/2001 Tentang Pengalihan Kedudukan, Tugas Dan Kewenangan Menteri Keuangan Pada Perusahaan (Persero), Perusahaan Umum (Perum) Dan Perusahaan Jawatan (Perjan) Kepada Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara, <https://peraturan.bpk.go.id>.
- Peraturan Pemerintah No : 56 /1991 Tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Menjadi Perseoran Menjadi (PERSERO), <https://peraturan.bkpm.go.id>.