

**ANALISIS PROSES BONGKAR MUAT *CONTAINER* DI TERMINAL
PETIKEMAS PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG**

SKRIPSI

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk

Memperoleh Gelar Diploma IV (D.IV)

Program Studi Transportasi Laut



Oleh :

VIKRI SYAFWAN

NIT. 130403191019

**PROGRAM STUDI D-IV TRANSPORTASI LAUT
POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT**

2023

 	POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT	No. Dokumen	: FR-PRODI-TL-25	
		Tgl. Ditetapkan	: 03/01/2022	
		Tgl. Revisi	: -	
		Tgl. Diberlakukan	: 03/01/2022	
PERSETUJUAN MENGIKUTI SEMINAR SKRIPSI				

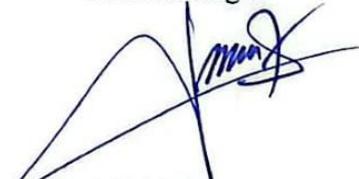
Nama : Vikri Syafwan
NIT : 130403191019
Program Studi : D-IV Transportasi Laut
Judul : Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Keterlambatan Proses
Bongkar Muat *Container* Di Terminal Peti Kemas Pelabuhan
Tanjung Emas Semarang.

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

Padang Pariaman,.....Juli 2023

Menyetujui :

Pembimbing I



JOSE BENO,S.Si.T.,M.Si.

NIP. 19750912 200212 1 002

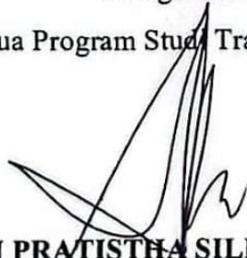
Pembimbing II



M.KURNIAWAN,M.Pd.I

Mengetahui :

Ketua Program Studi Transportasi Laut



ADHI PRATISTHA SILEN, S.ST., M.M.

NIP. 197911072002121001

	POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT	No. Dokumen	: FR-PRODI-TL-25	
		Tgl. Ditetapkan	: 03/01/2022	
		Tgl. Revisi	: -	
		Tgl. Diberlakukan	: 03/01/2022	
BERITA ACARA SEMINAR SKRIPSI PROGRAM DIPLOMA PELAYARAN				

Pada hari ini :

1. Hari / Tanggal : Kamis / 20 Juli 2023
2. Tempat : Ruang Rapat Kecil Main Building Lantai 2
3. Waktu : 14.00 Wib s.d selesai

Telah dilaksanakan ujian Skripsi sebagai berikut :

1. Nama : Vikri Syafwan
 2. NIT : 130403191019
 3. Program Studi : D-IV Transportasi Laut
- Judul : Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Keterlambatan
Proses Bongkar Muat *Container* Di Terminal Peti Kemas
Pelabuhan Tanjung Emas Semarang

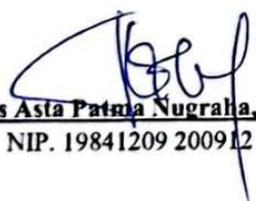
Dengan hasil : (~~Lulus~~ / Lulus dengan perbaikan / ~~Tidak Lulus~~)*

*coret yang tidak sesuai

Menyetujui :

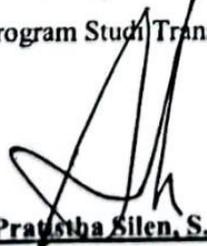
Penguji I

Penguji II


Markus Asta Patma Nugraha, S.Si.T., M.T.
NIP. 19841209 200912 1 003


Riki Wanda Putra, M.Pd.
NIP. 19810407 200912 1 001

Mengetahui
Ketua Program Studi Transportasi Laut


Adhi Pratistha Silen, S.ST., M.M.
NIP. 197911072002121001

	POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT	No. Dokumen : FR-PRODI-TL-24	
		Tgl. Ditetapkan : 03/01/2022	
		Tgl. Revisi : -	
		Tgl. Diberlakukan : 03/01/2022	
PERNYATAAN KEASLIAN			

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Vikri Syafwan
NIT : 130403191019
Program Studi : D-IV Transportasi Laut
Judul Skripsi : Analisis Proses Bongkar Muat *Container* Di Terminal
Petikemas Pelabuhan Tanjung Emas Semarang

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi ini merupakan hasil karya sendiri dan benar-benar keasliannya. Apabila ternyata dikemudian hari penulisan Skripsi ini merupakan hasil plagiat atau penjiplakan dari karya orang lain, maka saya bersedia mempertanggung jawabkan sekaligus bersedia menerima sanksi berdasarkan aturan dan hukum yang berlaku. Demikian, pernyataan ini saya buat dalam keadaan sadar dan penuh tanggungjawab.

Padang Pariaman, Juli 2023

Yang Menyatakan

Vikri Syafwan
NIT.13040319119

MOTO DAN PERSEMBAHAN



Motto

“ Kamu harus menjadi orang yang sukses & luar biasa,
Karena pada hakikat nya kamu berasal dari orang yang biasa saja “

Persembahan

Puji syukur saya ucapkan kepada Tuhan yang maha Esa yang telah memberikan saya berkat kesehatan serta penyertaannya dalam mengerjakan skripsi, karena tanpa kasih dan karunianya, saya tidak bisa menyelesaikan skripsi ini tepat waktu. Dengan ini akan saya persembahkan skripsi ini kepada:

1. Kedua orang tua, Bapak Ahmad Syafwan dan Ibu Entiriza yang terus menyertai serta mendoakan saya dalam setiap langkah hidup saya sampai sekarang. Pelajaran hidup yang telah saya lewati membuat saya terus maju dan bangkit dalam setiap keterpurukan kebahagiaan mereka adalah tugas utama saya.
2. Adik yang terus membangkitkan semangat saya dalam setiap langkah, Kehadiran mereka menjadikan kaki saya lebih kokoh untuk berdiri dan bangun dari tidur saya kebahagiaan mereka adalah tugas utama saya.
3. Bapak/Ibu Dosen dan pembina sekaligus orang tua saya selama berada di kampus Politeknik Pelayaran Sumatera Barat ini yang terus memberikan semangat serta pelajaran hidup setiap harinya.
4. Seluruh Karyawan PT. Pelindo Terminal Petikemas Semarang yang telah mengizinkan saya melaksanakan penelitian ini.
5. Senior, junior dan rekan-rekan angkatan IV (empat) Mizar Major yang selalu memberikan support dan optimis dalam mengerjakan skripsi ini. Terutama

kelas Transportasi Laut A yang selalu memberikan banyak pelajaran, kelas paling kompak dalam hal apapun kelas ternyaman dan merupakan keluarga baru bagi saya.

6. Keluarga dan teman-teman yang selalu mendoakan, mendukung, dan membantu saya dalam proses mengerjakan skripsi ini.

ABSTRAK

Vikri Syafwan, 2023, NIT.130403191019, “Analisis Proses Bongkar Muat *Container* Di Terminal Petikemas Pelabuhan Tanjung Emas Semarang”, Skripsi. Program Studi Transportasi Laut, Program Diploma IV, Politeknik Pelayaran Sumatera Barat, Pembimbing I: Jose Beno, S.Si.T., M.Si., Pembimbing II : M. Kurniawan, M.Pd.I.

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan yang digunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang dan bongkar muat barang, berupa terminal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. Kegiatan bongkar muat merupakan salah satu rantai terjadinya kegiatan pengangkutan jalur laut, dimana barang tersebut diangkut ke kapal baik dari gudang ataupun langsung dari alat angkutnya. Pada proses kegiatan bongkar muat *Container* di pelabuhan tanjung emas Semarang masih mengalami keterlambatan. Hal ini dikarenakan adanya beberapa kendala yang terjadi. Pemeliharaan peralatan bongkar muat yang kurang memadai dapat berakibat terlambatnya (waktu yang terbuang) untuk pelaksanaan kegiatan tersebut dan mengakibatkan menurunnya *produktivitas* bongkar muat.

Pada penelitian ini peneliti mengolah data menggunakan metode kualitatif deskriptif. Peneliti menganalisis hasil dari observasi, wawancara, dan dokumentasi yang dilaksanakan di Terminal Petikemas Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Maka peneliti dapat memaparkan yang sebenarnya terjadi mengenai faktor yang mempengaruhi keterlambatan proses bongkar muat *Container*, serta upaya yang dilakukan manajemen kantor dan tenaga kerja bongkar muat untuk mengatasi permasalahan keterlambatan proses bongkar muat barang di terminal petikemas pelabuhan tanjung emas Semarang sehingga proses bongkar muat berjalan dengan lancar.

Hasil yang diperoleh dari penelitian di Terminal petikemas Pelabuhan Tanjung Emas Semarang: (1) Pengaruh fasilitas pelabuhan dalam proses bongkar muat *Container* pada Terminal petikemas Semarang yaitu fasilitas yang mengalami kerusakan dapat menjadi salah satu peangaruh dalam proses bongkar muat. (2) Faktor yang mempengaruhi keterlambatan dalam proses bongkar buat yaitu, faktor alam dan faktor manusia. (3) Upaya dilakukan untuk mengatasi permasalahan keterlambatan proses bongkar muat barang di Terminal petikemas Semarang yaitu, memberikan jadwal perawatan pada peralatan bongkar muat, pemeriksaan layak pakai pada alat, dan pemberian training kepada petugas untuk penggunaan alat bongkat muat sesuai Standar Operasional.

Kata kunci : Analisis, Bongkar Muat, Petikemas

ABSTRACT

Vikri Syafwan, 2023, NIT. 130403191019, “*Analysis Affecting the Container Loading and Unloading Process at Container Terminal of Tanjung Emas Port Semarang*”, Thesis. Marine Transportation Study Program, Diploma IV Program, West Sumatra Shipping Polytechnic, Supervisor I: Jose Beno, S.Si.T., M.Si., Supervisor II : M. Kurniawan, M.Pd.I.

A port is a place consisting of land and surrounding waters with certain boundaries as a place for government activities and activities used as a place for ships to dock, board passengers and load and unload goods, in the form of a terminal equipped with shipping safety and security facilities and port support activities as well as a place for intra and inter-mode transportation. Loading and unloading activities are one of the chains of sea transportation activities, where the goods are transported to the ship either from the warehouse or directly from the means of transportation. In the process of container loading and unloading activities at Tanjung Emas Port, Semarang, it is still experiencing delays. This is because there are several obstacles that occur. Inadequate maintenance of loading and unloading equipment can result in delays (time wasted) for the implementation of these activities and result in decreased loading and unloading productivity.

In this study, researchers processed data using descriptive qualitative methods. Researchers analyzed the results of observations, interviews, and documentation carried out at the Container Terminal of Tanjung Emas Port Semarang. Then the researcher can explain what really happened regarding the factors that affect the delay in the loading and unloading process of Containers, as well as the efforts made by office management and loading and unloading labor to overcome the problem of delays in the loading and unloading process of goods at the Container terminal of the port of Tanjung Emas Semarang so that the loading and unloading process runs smoothly.

The results obtained from research at the Container Terminal of Tanjung Emas Port Semarang: (1) The influence of port facilities in the process of loading and unloading Containers at the Semarang Container Terminal, namely facilities that experience damage can be one of the influences in the loading and unloading process. (2) Factors that affect the delay in the loading and unloading process, namely, natural factors and human factors. (3) Efforts are made to overcome the problems of delays in the loading and unloading process at the Semarang Container Terminal, namely, providing a maintenance schedule for loading and unloading equipment, checking the suitability of the equipment, and providing training to officers for the use of loading and unloading equipment according to Operational Standards.

Keywords: *Analysis, loading and discharge, Containers*

KATA PENGANTAR

Puji syukur peneliti ucapkan kehadirat Tuhan yang Maha Esa karena atas berkat dan rahmatnya sehingga peneliti dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul “Analisis Proses Bongkar Muat *Container* Di Terminal Petikemas Pelabuhan Tanjung Emas Semarang”. Penyusunan skripsi ini merupakan salah satu syarat yang harus dipenuhi untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Transportasi (S.Tr.Tra).

Peneliti menyadari dalam penyusunan skripsi ini, peneliti banyak mendapatkan arahan, dukungan masukan, bimbingan dan kemudahan dari berbagai pihak sehingga skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik dan tepat waktu. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini peneliti ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih kepada:

1. Dr. H. Irwan, S.H., M.Mar.E selaku Direktur Politeknik Pelayaran Sumatera Barat yang telah memberikan kemudahan kepada kami untuk menuntut ilmu dan menyelesaikan studi kami.
2. Bapak Adhi Pratistha Silen, S.ST., M.M. Sebagai Ketua Program studi Transportasi Laut yang telah banyak memberi motivasi selama menempuh studi di Politeknik Pelayaran Sumatera Barat.
3. Bapak Jose Beno, S.Si.T., M.Si. Sebagai pembimbing I yang telah meluangkan waktunya untuk membimbing dan mengarahkan peneliti dalam penyelesaian penulisan skripsi ini.
4. Bapak M. Kurniawan, M.Pd.I Sebagai pembimbing II yang telah meluangkan waktu untuk membimbing dan mengarahkan peneliti dalam penyelesaian penulisan skripsi ini.

5. Bapak Markus Asta Patma Nugraha, S.Si.T., M.T. sebagai penguji I dan Bapak Riki Wanda Putra, M.Pd. sebagai penguji II yang telah meluangkan waktunya untuk menguji dan mengarahkan peneliti dalam menyelesaikan skripsi.
6. Bapak/Ibu Dosen dan Pengasuh serta Civitas Akademik Politeknik Pelayaran Sumatera Barat yang dengan sabar mendampingi dan mengasuh peneliti selama menjadi Taruna/I.
7. Bapak/Ibu Manager dan karyawan PT. Pelindo TPKS yang telah mengizinkan peneliti untuk melaksanakan Praktek Darat (Prada) dan penelitian selama ini.
8. Kedua orang tua dan adik-adik, keluarga, serta orang terdekat yang selalu ada dan memberikan semangat dan motivasi kepada peneliti selama mengerjakan skripsi ini.
9. Kepada Ridhatul Aisy S.Gz sebagai partner spesial saya, terimakasih telah menjadi sosok pendamping dalam segala hal, yang senantiasa meluangkan waktunya, mendukung dan menghibur dalam kesedihan serta memberikan semangat kepada peneliti dalam segala hal untuk mengejar impian.
10. Teman-teman dan staf resimen angkatan IV yang selalu mengingatkan dan suport satu sama lain.

Padang Pariaman, Juli 2023

Peneliti

Vikri Syafwan
NIT.130403191019

DAFTAR ISI

MOTO DAN PERSEMBAHAN	iv
KATA PENGANTAR.....	ix
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR TABEL.....	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang Masalah.....	1
1.2 Batasan Masalah.....	3
1.3 Rumusan Masalah	3
1.4 Tujuan Penelitian.....	4
1.5 Manfaat Penelitian.....	4
1.6 Definisi Operasional.....	6
BAB II KAJIAN PUSTAKA	7
2.1 Kajian Teoritis	7
2.2 Kajian Relevan	22
2.3 Kerangka Berpikir	25
BAB III METODE PENELITIAN	27
3.1 Metodologi Penelitian	27
3.1.1 Jenis Penelitian	27
3.1.2 Metode Penelitian.....	27
3.2 Waktu dan Tempat Penelitian	27
3.3 Sumber Data	28

3.4	Teknik Pemilihan Informan.....	29
3.5	Teknik Pengumpulan Data	31
3.6	Instrumen Penelitian.....	33
3.7	Pengujian Keabsahan Data.....	36
3.8	Teknik Analisis Data	37
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....		41
4.1	Deskripsi Perusahaan.....	41
4.2	Deskripsi Data	44
4.3	Temuan Penelitian.....	47
4.4	Pembahasan	55
BAB V PENUTUP.....		60
5.1.	Kesimpulan.....	60
5.2.	Saran.....	60

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1 <i>Rubber Tyred Gantry</i>	11
Gambar 2 <i>Reach Stacker</i>	12
Gambar 3 <i>Forklift</i>	13
Gambar 4 <i>Side Loader</i>	14
Gambar 5 <i>Container Crane</i>	14
Gambar 6 <i>Head Chasis and Truck</i>	15
Gambar 7 <i>Automatic Rubber Tyred Gantry</i>	16
Gambar 8 Aktivitas Bongkar (Sumber: Lasse, 2011).....	20
Gambar 9 Aktivitas Muat (Sumber: Lasse, 2011)	21
Gambar 10. Kerangka Pikir.....	26
Gambar 11 <i>Layout</i> TPKS	41
Gambar 12 Struktur Organisasi TPKS.....	44
Gambar 13 Dokumentasi wawancara narasumber.....	45
Gambar 14 Dokumen Actual and Plan Rountine Maintenance	46
Gambar 15 Dokumen Pemeriksaan Alat.....	47
Gambar 16 Monitor Proses Bongkar Muat	56
Gambar 17 Proses Operasi Kapal	56
Gambar 18 Proses Bongkar petikemas	57
Gambar 19 Proses Operasi Muat Petikemas	57
Gambar 20 Proses Monitoring Operasi.....	57

DAFTAR TABEL

Tabel 1 Kajian Penelitian Terdahulu.....	22
Tabel 2 Fasilitas Pelabuhan TPKS.....	51

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Data Hasil Observasi	64
Lampiran 2 Pedoman Wawancara	65
Lampiran 3 Pedoman Informan	65
Lampiran 4 Informasi Kunci.....	66
Lampiran 5 Informan Utama.....	72
Lampiran 6 Informan Pendukung	77
Lampiran 7 Dokumentasi.....	80
Lampiran 8 Dokumen Laporan Pengecekan Rutin	86
Lampiran 9 Jasa Tarif Lapangan.....	87
<i>Lampiran 10 Monthly Vessel Schedule</i>	<i>88</i>
Lampiran 11 Penyelesaian Pengecekan Carbon Brush.....	89

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Pelabuhan menjadi suatu aspek penting yang tidak dapat ditinggalkan, berdasarkan Pasal 1 UU No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. “Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan yang digunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang dan bongkar muat barang, berupa terminal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi”. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa salah satu kegiatan usaha jasa di pelabuhan sebagai penunjang kegiatan angkutan laut yaitu kegiatan bongkar muat barang.

Berdasarkan pasal 1 ayat 14 peraturan pemerintah No. 20 tahun 2010 tentang angkutan di perairan. “Kegiatan bongkar muat barang adalah kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar dan muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang meliputi kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving* atau *delivery*. Kegiatan bongkar muat ini merupakan salah satu rantai terjadinya kegiatan pengangkutan jalur laut, dimana barang tersebut yang akan diangkut ke kapal baik dari gudang ataupun langsung dari alat angkutnya”.

Menurut Dirk Koleangan (2008) dalam buku yang berjudul “Sistem Petikemas” pengertian bongkar muat adalah kegiatan memindahkan barang-barang dari alat angkut darat, dan untuk melaksanakan kegiatan pemindahan muatan tersebut dibutuhkan tersedianya fasilitas atau peralatan yang memadai dalam suatu cara atau prosedur pelayaran. (Monica Nurdiana:2020). Pelaksanaan bongkar muat

ini terjadi berbagai kendala yang seringkali memperlambat kegiatan bongkar muat di PT. Pelindo TPKS. Peralatan yang tersedia oleh terminal sangat mempengaruhi cepat atau lambatnya kegiatan bongkar muat itu berlangsung. Pemeliharaan peralatan bongkar muat yang tepat pada tahap pelaksanaan kegiatan bongkar muat merupakan faktor penentu.

Pemeliharaan peralatan bongkar muat yang kurang memadai dapat berakibat terlambatnya (waktu yang terbuang) untuk pelaksanaan kegiatan tersebut dan mengakibatkan menurunnya *produktivitas* bongkar muat. Cara pengoperasian peralatan disesuaikan dengan mobilitas (arah gerak, kecepatan, dan siklus gerak). Kapasitas peralatan, kesesuaian kapasitas pekerjaan dengan peralatan merupakan hal yang penting untuk meminimalisir kerusakan.

Faktor lain yang dapat menghambat proses kegiatan ini terjadi, diantaranya proses *receiving*. *Receiving* adalah penerimaan petikemas yang akan di stuck di lapangan penumpukan sebelum dimuat ke dalam kapal. *Stacking* petikemas (*container*) juga dapat berpengaruh besar dalam lamanya kapal bersandar, sehingga penempatan posisi *container* di *container yard* harus tepat sesuai dengan aturan yang telah ada (Herdian, 2018). Proses *receiving* yang menerima surat pengeluaran petikemas dan verifikasi, namun ada surat yang tidak sesuai maka akan dikembalikan ke *consigne*. Petugas lapangan memastikan dalam melakukan operator alat bongkar muat sesuai tugas masing-masing, jika salah satu petugas lapangan tidak disiplin dan tidak ahli maka akan terjadinya perlambatan bongkar muat pada PT. Pelindo Terminal Petikemas Semarang. Petugas bongkar muat yang dilakukan dengan terburu dapat mengakibatkan hal yang fatal.

Kendala yang terjadi dalam proses kegiatan tersebut dapat menyebabkan pengguna jasa PT. Pelindo Terminal Petikemas Semarang akan mengalami kerugian, Sehingga untuk meminimalisir hal itu terjadi, perlu dilakukan analisa tentang faktor-faktor dominan terjadinya keterlambatan proses bongkar muat *container* di pelabuhan tanjung emas Semarang. Oleh karena itu, penulis tertarik melakukan penelitian dengan judul “Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Keterlambatan Proses Bongkar Muat *Container* di Terminal Petikemas Pelabuhan Tanjung Emas Semarang”.

1.2 Batasan Masalah

Mengingat luasnya permasalahan yang dihadapi dan keterbatasan yang ada pada peneliti, serta agar penelitian ini mempunyai arah dan tujuan yang jelas maka perlu adanya pembatasan masalah. Oleh karena itu, agar pembahasan menjadi fokus dan dengan mempertimbangkan segala keterbatasan penulis, masalah dalam skripsi ini dibatasi pada peralatan bongkar muat di pelabuhan TPKS dan tenaga kerja bongkar muat di pelabuhan.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian pada latar belakang diatas, maka penulis mengemukakan rumusan masalah sebagai berikut:

1.3.1 Bagaimana proses bongkar muat pada terminal petikemas pelabuhan tanjung emas Semarang ?

1.3.2 Apa saja faktor-faktor yang menyebabkan keterlambatan proses bongkar muat container pada Terminal Petikemas Semarang ?

1.3.3 Bagaimana upaya yang dilakukan manajemen kantor dan TKBM dalam mengatasi keterlambatan proses bongkar muat barang di terminal petikemas pelabuhan tanjung emas ?

1.4 Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah

- 1.4.1 Untuk mengetahui proses bongkar muat *container* pada Terminal Petikemas Semarang.
- 1.4.2 Untuk mengetahui faktor-faktor penyebab keterlambatan proses bongkar muat container pada terminal Petikemas Semarang.
- 1.4.3 Untuk mengetahui upaya yang dilakukan untuk mengatasi permasalahan keterlambatan proses bongkar muat barang pada terminal petikemas Semarang.

1.5 Manfaat Penelitian

Penelitian ini memiliki beberapa manfaat, baik manfaat teoritis maupun praktis.

- 1.5.1 Manfaat teoritis yaitu:
 - a. Menambah sumber pengetahuan mengenai faktor-faktor dalam proses bongkar muat.
 - b. Dapat memberikan landasan sebagai sumber informasi bagi penelitian pada masa akan datang.
 - c. Berkontribusi dalam bidang pendidikan.

1.5.2 Manfaat praktis yang terdiri dari:

1. Manfaat untuk perusahaan pelayaran
 - 1) Bagi staf operasional perusahaan pelayaran terutama PT.Pelindo III (TPKS) penelitian ini dapat dijadikan acuan dalam mengantisipasi terjadinya keterlambatan proses bongkar muat *container* di pelabuhan.
 - 2) Bagi Top manajemen di perusahaan pelayaran terutama PT. Pelindo III (TPKS) penelitian ini dapat menjadi pertimbangan yang bermanfaat dalam mengambil kebijakan operasional sehingga dapat menjadi perbandingan dalam upaya yang akan dilakukan berikutnya.
 - 3) Dapat memberikan wawasan tentang pemecahan masalah keterlambatan proses bongkar muat *container* di terminal petikemas pelabuhan tanjung emas Semarang.
2. Manfaat untuk dunia pendidikan
 - a) Bagi taruna/taruni dapat menjadi wacana umum di kampus Politeknik Pelayaran Sumatera Barat.
 - b) Bagi taruna/i atau mahasiswa/i jurusan Transportasi Laut dapat memberi tambahan pengetahuan tentang proses bongkar muat pada *container*, upaya-upaya yang dilakukan dalam proses bongkar muat dan memberi contoh pengalaman penulisan sehingga para taruna dan mahasiswa dapat mengembangkan pola pikir sesuai dengan program studinya masing-masing.

3. Manfaat untuk pembaca

- a) Sebagai ilmu pengetahuan bagi masyarakat umum terutama warga agar masyarakat dapat mengetahui sedikit banyaknya tentang proses bongkar muat *container* di terminal petikemas Semarang.
- b) Untuk mengetahui upaya yang di lakukan untuk mengatasi keterlambatan bongkar muat *container* di terminal petikemas Semarang.

1.6 Definisi Operasional

Berdasarkan variabel yang berkaitan dengan penelitian ini, maka untuk lebih memperjelas deskripsi variabel tersebut dapat didefinisikan sebagai berikut.

- 1.6.1 Proses bongkar muat adalah kegiatan yang mendukung kelancaran angkutan dari dan ke kapal ke suatu pelabuhan sehingga kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal mempunyai kedudukan yang penting.
- 1.6.2 Tenaga kerja bongkar muat adalah pekerja yang memenuhi persyaratan untuk melakukan pekerjaan bongkar muat di pelabuhan

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

2.1 Kajian Teoritis

2.1.1 Pengertian Kegiatan Bongkar Muat

Bongkar muat merupakan kegiatan yang dilakukan dalam proses *forwarding* (pengiriman) barang. Kegiatan muat suatu proses memindahkan barang dari gudang ke kapal, sedangkan kegiatan bongkar kegiatan yang menurunkan barang dari kapal ke gudang. Kegiatan yang dilakukan dalam proses bongkar muat sebagai berikut, *stevedoring* yaitu pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga, tongkang, truk atau memuat barang dari dermaga, tongkang, truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau derek darat, sedangkan *cargodoring* yaitu pekerjaan melepaskan barang dari tali atau jala-jala (*extackle*) di dermaga dan mengangkut dari dermaga ke gudang/lapangan penumpukan barang atau sebaliknya. Selain kedua kegiatan tersebut juga ada *receiving/delivery* yaitu, pekerjaan memindahkan barang dari timbunan atau tempat penumpukan di gudang/lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun diatas kendaraan di pintu gudang atau lapangan penumpukan maupun sebaliknya.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM 60 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar dan Muat Barang dari dan ke Kapal, BAB I Pasal 1 ayat 6 menjelaskan tentang usaha bongkar dan muat barang yakni: “usaha bongkar dan muat barang adalah kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar muat barang dari dan ke

kapal dipelabuhan yang meliputi kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery*".

2.1.2 Pengertian Petikemas

Petikemas merupakan suatu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu dapat dipakai berulang kali dan dipergunakan untuk menyimpan sekaligus mengangkut muatan yang ada didalamnya (Wahyu Agung Prihartanto, 2014).

Menurut Aripin et all (2014) Petikemas (*container*) adalah suatu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali, dipergunakan untuk menyimpan dan sekaligus mengangkut muatan yang ada di dalamnya. Filosofi dibalik petikemas ini adalah adanya kemasan yang terstandar yang dapat dipindahkan ke berbagai moda transportasi laut dan darat dengan mudah seperti kapal laut, kereta api, truk atau angkutan umum lainnya sehingga transportasi ini efisien, cepat, aman dan memungkinkan dipindahkan dari pintu ke pintu (*door to door*).

Menurut Salim (2013) dalam bukunya Manajemen Transportasi, *container* dibagi dalam lima kelompok, yaitu,

1. *General Cargo Container* yaitu *container* yang dipakai untuk mengangkut muatan umum (*general cargo*). *Container* yang termasuk dalam *general cargo* adalah
 - a. *General Purpose Container*, *Container* inilah yang biasa dipakai untuk mengangkut muatan umum (*general cargo*).
 - b. *Open Side Container*, *Container* yang bagian sampingnya dapat dibuka untuk memasukkan dan mengeluarkan barang yang karena ukuran atau

beratnya lebih mudah dimasukkan atau dikeluarkan melalui samping *Container*.

- c. *Open Top Container*, *Container* yang bagian atasnya dapat dibuka agar barang dapat dimasukkan atau dikeluarkan lewat atas. Tipe *Container* seperti ini diperlukan untuk mengangkut barang berat yang hanya dapat dimasukkan lewat atas dengan menggunakan derek (*crane*).
 - d. *Ventilated Container*, *Container* yang mempunyai ventilasi agar terjadi sirkulasi udara dalam petikemas yang diperlukan oleh muatan tertentu, khususnya muatan yang mengandung kadar air tinggi.
2. *Thermal Container* adalah *container* yang dilengkapi dengan pengatur suhu untuk muatan tertentu. *Container* yang termasuk kelompok thermal sebagai berikut, (a) *Insulated container* yaitu *container* yang dinding bagian dalamnya diberi isolasi agar udara dingin di dalam *container* tidak merembes keluar, (b) *Reefer Container* yaitu, petikemas yang dilengkapi dengan mesin pendingin untuk mendinginkan udara dalam petikemas sesuai dengan suhu yang diperlukan bagi barang yang mudah busuk, seperti sayuran, daging, dan buah. (c) *Heated Container* yaitu, *container* yang dilengkapi dengan mesin pemanas agar udara di dalam *container* dapat diatur pada suhu panas yang diinginkan.
 3. *Tank Container* adalah tangki yang ditempatkan dalam kerangka *container* yang dipergunakan untuk muatan cair (*bulk liquid*) maupun gas (*bulk gas*).
 4. *Dry bulk Container* adalah *general purpose container* yang dipergunakan khusus untuk mengangkut muatan curah (*bulk cargo*). *Dry bluk container* untuk memasukkan atau mengeluarkan muatan tidak melalui pintu depan

seperti biasanya, tetapi melalui lubang bagian atas untuk memasukkan muatan dan pintu bagian samping untuk mengeluarkan muatan.

5. *Platform Container* adalah *container* yang terdiri dari lantai dasar.

Container yang termasuk jenis ini yaitu,

a. *Flat rack Container* yaitu *Container* yang terdiri dari lantai dasar dengan dinding pada ujungnya. *Flat rack* dibagi dua yakni, *Fixed End Type*, dinding (*stanchion*) pada ujungnya tidak dapat dibuka atau dilipat. *Collapsible Type*, dinding (*stanchion*) pada ujungnya dapat dilipat, agar menghemat ruangan saat diangkut dalam keadaan kosong.

b. *Platform based Container* yaitu *Container* yang hanya terdiri dari lantai dasar saja dan apabila diperlukan dapat dipasang dinding, biasanya digunakan untuk muatan yang lebar atau tingginya melebihi ukuran *container* yang standar.

6. *Specials Container* yaitu *Container* yang khusus dibuat untuk muatan tertentu, seperti *container* untuk muatan ternak (*cattle container*) atau muatan kendaraan (*car container*) status *container*. Menurut Nur Rohmah (2015) status *container* dalam sistem angkutan laut ada dua, yaitu:

a. *Full Container Load* (L piws)

Apabila muatan yang terdapat dalam satu *container* dimiliki oleh satu orang sehingga proses pengapalannya dapat langsung ditumpuk di lapangan penumpukan *container* atau CY (*Container yard*).

b. *Less Than Container Load* (LCL)

Apabila muatan dalam satu *container* dimiliki oleh lebih dari satu orang, sehingga muatan harus melalui gudang *CFS* (*Container freight*

station) untuk di *stuffing* (disusun dalam petikemas) sebelum dimuat ke kapal atau di (dikeluarkan dari petikemas) setelah diturunkan dari kapal kemudian diserahkan kepada penerimanya.

2.1.3 Peralatan Bongkar Muat Petikemas

Menurut Solossa et all (2013) alat bongkar muat adalah alat yang dipakai untuk kegiatan bongkar muat barang dengan tujuan untuk menambah kecepatan bongkar muat, agar waktu yang diperlukan kapal untuk bertambat dapat dipersingkat. Alat-alat bongkar muat petikemas yaitu sebagai berikut:

2.1.3.1 *Rubber Tyred Gantry*

Peralatan ini digunakan di lapangan penumpukan untuk kegiatan *stacking Container* yaitu menurunkan petikemas dari atas *chasis/trailer* kemudian menempatkan petikemas tersebut sesuai yang telah direncanakan dan atau sebaliknya. Beberapa komponen utama (*main components*) *rubber tyred gantry crane* yaitu *main cross beams, columns, drive motors, rear dan front sill beam, power unit, EE-House atau EE-Room, trolley with hoist equipment, cabin operator, gantry (wheel turning motors) dan spreader*. Peranan mobilitas RTG sangat penting bagi perusahaan untuk proses bongkar dan muat petikemas. *Rubber Tyred Gantry* dapat dilihat pada Gambar 1.



Gambar 1 *Rubber Tyred Gantry*

2.1.3.2 *Reach Stacker*

Peralatan bongkar muat petikemas yang digunakan untuk membongkar atau memuat petikemas dengan ketinggian 5 (lima) *tiers*. Penumpukan jangkauan petikemas cocok untuk penumpukan petikemas dan transportasi horizontal di terminal dan tempat penumpukan. *Reach stacker* digunakan untuk bongkar muat petikemas di pelabuhan kecil, menengah dan dapat digunakan sebagai peralatan tambahan di terminal petikemas, pengoperasian *reach stacker* ini mudah, tekanan rodanya rendah. *Reach Stacker* dapat dilihat pada Gambar 2.



Gambar 2 *Reach Stacker*

2.1.3.3 *Forklift*

Peralatan penunjang pada terminal petikemas untuk melakukan bongkar muat dalam tonase yang kecil, biasanya banyak digunakan pada CFS untuk *stripping* dan *stuffing* serta kegiatan yang berkaitan dengan *delivery* atau *interchange*. *Forklift* juga digunakan untuk handling barang *loose cargo* atau petikemas kosong. Pada umumnya daya penggerak utama menggunakan mesin diesel dan perangkat lainnya menggunakan *hydraulic sistem*, tetapi ada

juga *forklift* elektrik dengan daya penggerak utama menggunakan baterai untuk gerak *lifting gear* khususnya di CFS dan *reefer Container*, sedangkan *gear fork* dan kelengkapannya menggunakan *hydraulic* sistem kapasitas bervariasi dari 2-7, 5 ton. *Forklift* dapat dilihat pada Gambar 3.



Gambar 3 *Forklift*

2.1.3.4 *Side Loader*

Peralatan ini khusus untuk melayani petikemas kosong atau *empty Container*, cara mengangkatnya melalui samping pada *corner coasting* yang ada pada *Container* tersebut. *Side Loader* dapat dilihat pada Gambar 4.



Gambar 4 *Side Loader*

2.1.3.5 *Container Crane*

Sebagai sarana untuk melakukan kegiatan membongkar dana atau memuat petikemas dari atas kapal dan sebaliknya. *Container crane* merupakan alat muat kapal atau sebagai sarana untuk melakukan kegiatan membongkar dana atau memuat petikemas dari atas kapal atau dari kapal. *Container crane* dapat dilihat pada Gambar 5.



Gambar 5 *Container Crane*

2.1.3.6 *Head Truck dan Chasis*

Kegiatan pemindahan petikemas di dalam suatu terminal petikemas harus tersedia alat angkut yang dilengkapi dengan kereta gandeng atau *chasis* dimana dibuat khusus untuk memindahkan petikemas atau disebut *haulage*.



Gambar 6 *Head Chasis and Truck*

2.1.3.7 *Chasis Trailer*

Pengangkutan petikemas yang berukuran 20 *feet* maupun 40 *feet* alat ini dapat dilepas maupun dikaitkan dengan *Headtruck*.

2.1.3.8 *Automatic Rubber Tyred Gantry*

Peralatan ini digunakan di lapangan penumpukan untuk kegiatan *stacking container* yaitu menurunkan petikemas dari atas *chasis/trailer* kemudian menempatkan petikemas tersebut sesuai yang telah direncanakan atau sebaliknya, tetapi pada ARTG alat digerakkan secara otomatis melalui *remote control* tanpa awak dari ruang kendali. Pengoperasian ARTG pada area reklamasi, sehingga membutuhkan lapangan presisi untuk proses *stacking* petikemas, ARTG dapat dilihat pada Gambar 7.



Gambar 7 *Automatic Rubber Tyred Gantry*

2.1.4 TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat)

Tenaga kerja bongkar muat diilustrasikan dari dampak modernisasi alat, pesatnya perkembangan teknologi melahirkan modernisasi peralatan yang dirasakan menjadi kebutuhan bahkan tuntutan untuk peremajaan peralatan di pelabuhan. Dalam beberapa dekade ini telah terjadi perubahan paradigma transportasi laut, dari era konvensional menjadi era kontainerisasi dan mekanisasi yang semuanya mengarah pada efisiensi pengelolaan transportasi laut, baik terhadap alat angkut itu sendiri maupun pengelolaan pelabuhan.

Dampak positif tersebut diharapkan mampu menekan biaya operasional dan distribusi yang pada akhirnya mempengaruhi harga jual barang dan di tingkat internasional diharapkan komoditi ekspor Indonesia mempunyai daya saing di pasar global, namun disisi lain dampak modernisasi sangat dirasakan terhadap penurunan kebutuhan tenaga kerja bongkar muat (TKBM) di pelabuhan yang secara matematis jumlah TKBM yang ada saat ini saja lebih besar jika

dibandingkan dengan kebutuhan yang sebenarnya sehingga dinilai sudah tidak sesuai dengan jumlah ketentuan sebelumnya.

Ketidakseimbangan antara jumlah TKBM dengan kebutuhan *riil* TKBM berpengaruh terhadap jumlah hari kerja (*man days*) TKBM yang berdampak pada pendapatan dan kesejahteraan TKBM. Keberadaan TKBM dalam kegiatan bongkar muat di pelabuhan sangat diperlukan namun jumlahnya harus sesuai kebutuhan, untuk itu perlu adanya kesepahaman berbagai pihak dalam hal melakukan pengurangan TKBM secara alamiah sampai dengan mencapai jumlah ideal dan disamping itu juga diperlukan kebijakan strategis dalam pengelolaan.

2.1.4.1 Peningkatan Kualitas TKBM

Perkembangan teknologi pelabuhan harus diimbangi dengan peningkatan kualitas sumber daya manusia (SDM) secara menyeluruh termasuk tenaga kerja bongkar muat (TKBM). Pembinaan TKBM selain untuk meningkatkan kualitas juga harus mengarah pada peningkatan kesejahteraan, oleh karenanya disusun beberapa program peningkatan kualitas TKBM antara lain, Pengurangan TKBM secara alamiah. Jumlah TKBM berusia diatas 55 tahun saat ini terbilang masih cukup banyak, diperlukan kebijakan untuk memberikan solusi dalam penanganan TKBM lanjut usia baik dengan melepas keanggotaan maupun alokasi kegiatan lainnya. Perlu disusun tahapan program dengan melibatkan seluruh pihak terkait dalam penanganan TKBM lanjut usia yaitu Pengurus Koperasi TKBM, Badan Usaha Pelabuhan (PT. Pelindo), JAMSOSTEK dan SPSI, TKBM yang meninggal dunia tidak akan diterbitkan pengganti sampai dengan jumlah ideal sesuai kebutuhan.

Berdasarkan keputusan bersama direktur Jenderal Perhubungan Laut, Direktur Jenderal Pembinaan Pengawasan Ketenagakerjaan dan Deputi bidang Kelembagaan Koperasi dan Usaha Kecil dan Menengah, tentang pembinaan dan penataan koperasi tenaga kerja bongkar muat (TKBM) menimbang sebagai berikut,

1. Bahwa dengan telah diterbitkannya dan diterbitkannya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, maka produktivitas kerja di pelabuhan yang salah satunya dilaksanakan oleh tenaga kerja bongkar muat sebagai salah satu faktor produksi harus mampu mengadaptasi dan mengadopsi terhadap kondisi dan perkembangan lingkungan strategis dengan tetap memberdayakan koperasi dan melindungi tenaga kerja Indonesia.
2. Bahwa sehubungan dengan hal tersebut, guna peningkatan produktivitas kerja dan kesejahteraan tenaga kerja bongkar muat di pelabuhan, maka perlu penyempurnaan keputusan bersama Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Direktur Jenderal Pembinaan Hubungan *Industrial* dan Pengawasan Ketenagakerjaan dan Deputi Bidang Kelembagaan dan koperasi dan usaha kecil dan menengah, Nomor AL.59/1/112-02, Nomor 300/BW/2002 dan Nomor 113/SKB/DEP 1/VII/2002 tentang pembinaan dan pengembangan Koperasi TKBM di pelabuhan. Dengan adanya pengurangan jumlah TKBM dipastikan akan meningkatkan kesejahteraan TKBM baik dari sisi pendapatan dikarenakan *man days* nya lebih tinggi maupun kesejahteraan lainnya.

2.1.4.2 Hambatan dalam TKBM

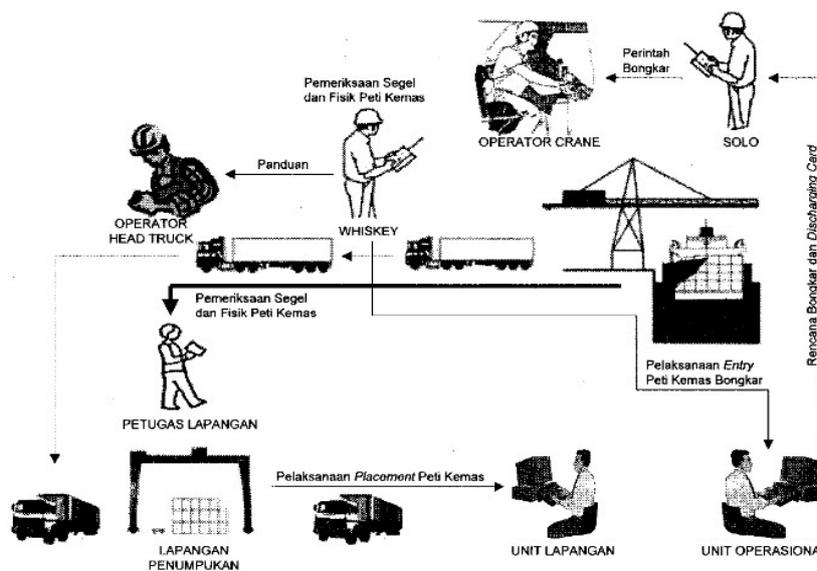
Hambatan berupa faktor alam seperti cuaca buruk dan hujan lebat, hal tersebut dapat menghambat pelaksanaan proses bongkar muat sehingga harus dihentikan demi keselamatan barang dan pekerja. Hambatan yang terjadi pada TKBM yang melakukan demo atau unjuk rasa, hal tersebut seringkali mengganggu kelancaran kegiatan bongkar muat di pelabuhan, hambatan berupa adanya antrian pada dermaga yang digunakan karena keterlambatan proses bongkar muat yang dilakukan pihak lain sehingga berakibat pada waktu pelaksanaan bongkar muat yang telah ditentukan serta mengganggu kelancaran proses bongkar muat barang.

2.1.5 Operasi Bongkar Muat

Operasi bongkar muat adalah pembongkaran/pemuatan petikemas dari kapal penumpukan sampai berada di lapangan atau dari lapangan penumpukan sampai ke kapal. Adapun operasi bongkar muat petikemas yaitu:

2.1.5.1 Operasi Bongkar

Rangkaian aktivitas pembongkaran petikemas dari kapal sampai berada di lapangan. Aktivitas diawali dengan pernyataan kesiapan bersama antara operator *Quayside Container Crane* (QCC) bersama dua petugas pemandu yakni solo di atas kapal dan *whiskey* di darat. Aktivitas bongkar tersebut diawali dengan rangkaian aktivitas persiapan alat, dapat dilihat pada gambar dibawah ini.



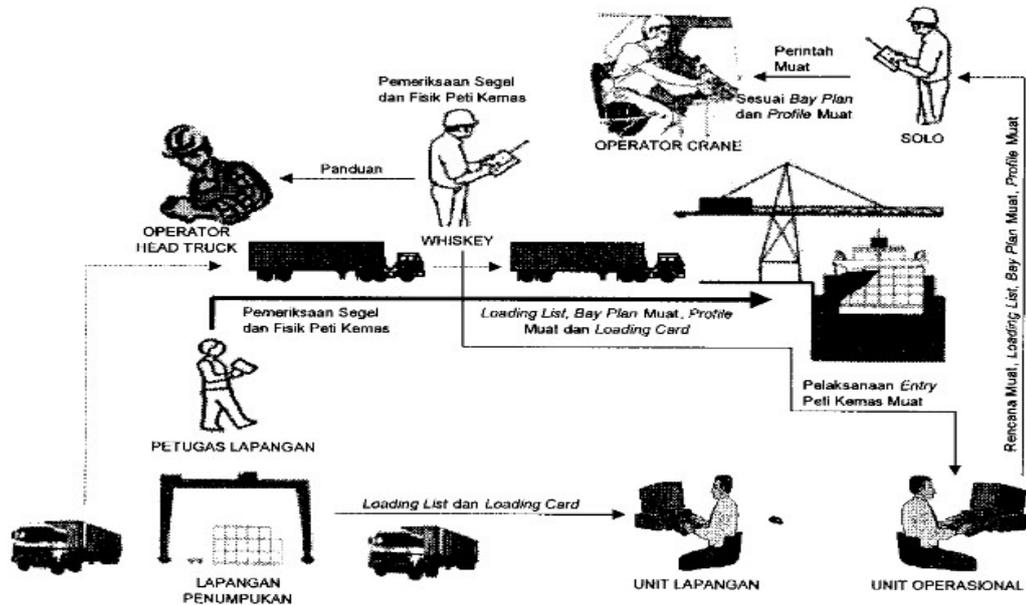
Gambar 8 Aktivitas Bongkar (Sumber: Lasse, 2011)

Operator QCC berkomunikasi secara *interactive* dengan solo dan *whiskey*. Operator *head truck* (HT) menggunakan HT membawa petikemas bongkar ke *Container yard* (CY). Di CY impor *transtainer* (RTG) menurunkan (*lift off*) petikemas ke CY pada lokasi *block-slot-row-tier* yang direncanakan. *Whiskey* memberikan masukan unit petikemas bongkar yang selanjutnya diinput ke sistem oleh staf Unit Operasional. Petugas lapangan memeriksa segel (*seal*), kondisi fisik, mencatat identitas, dan posisi petikemas di lapangan penumpukan (*placement*) diselesaikan dengan data input ke dalam sistem oleh staf unit lapangan.

2.1.5.2 Operasi Muat

Operasi muat petikemas didahului dengan serangkaian persiapan TKBM, peralatan mekanis angkat-angkut, petugas pemandu solo di atas kapal dan *whiskey* di darat, para operator *yard crane*, *head truck*, dan *quay crane* sebanyak kebutuhan operasi. Data dan dokumen setiap unit petikemas yang dimuat, antara lain *loading list*, *bay plan*, *loading card*,

dan *loading profile* sudah di tangan trio *Whiskey*, Operator QCC, dan Solo. Operator QCC berkomunikasi secara interaktif dengan Solo dan *Whiskey*. Alur kerja muat barang dapat dilihat pada gambar dibawah ini.



Gambar 9 Aktivitas Muat (Sumber: Lasse, 2011)

Operator head truck (HT) menggunakan HT membawa petikemas ekspor ataupun *transshipment* dari CY ekspor ke dermaga. Dari CY ekspor *transtainer* (RTG) menaikkan (*lift on*) ke HT petikemas dari lokasi *block slot-row-tier* yang direncanakan. *Whiskey* memberikan intruksi unit petikemas muat yang selanjutnya diinput ke sistem oleh staf unit operasional. Sebelum *lift on* dari lapangan ke HT, petugas lapangan memeriksa segel (*seal*), kondisi fisik, mencatat identitas, dan posisi petikemas di lapangan, Kegiatan memuat (*loading*) diselesaikan dengan data input ke dalam sistem oleh staf unit lapangan.

2.2 Kajian Relevan

2.2.1 Penelitian yang Relevan

Penelitian relevan merupakan acuan bagi Peneliti dalam membuat penelitian, Peneliti yang relevan memberikan gambaran tentang hasil penelitian orang lain yang dijadikan sebagai sumber atau bahan dalam menyusun penelitian. Beberapa penelitian relevan digunakan untuk memperkuat dan menambah wawasan penulis serta juga digunakan untuk membuat suatu karya atau penelitian. Beberapa peneliti yang relevan dengan penelitian ini dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 1 Kajian Penelitian Terdahulu

No	Penulis	Tahun	Judul Penelitian	Hasil
1.	Muhammad Safrianda	2016	Analisis Penyebab Keterlambatan Proses Bongkar Muat Akibat Faktor Peralatan	Penelitian ini menunjukkan bahwa kendala yang terjadi pada saat proses bongkar muat pada pelabuhan tersebut. Persamaan penelitian diatas dengan yang saya teliti adalah sama mengkaji mengenai faktor yang mempengaruhi keterlambatan proses bongkar muat di pelabuhan yang dituju. Perbedaan dengan penelitian saya adalah pada penelitian saya, saya mengkaji tentang faktor yang mempengaruhi keterlambatan proses bongkar muat <i>container</i> pada terminal petikemas pelabuhan tanjung emas Semarang sedangkan penelitian yang dilakukan oleh Muhammad Safrianda tentang “Analisis Penyebab Keterlambatan Proses Bongkar Muat Akibat Faktor Peralatan” dapat kita simpulkan bahwa proses bongkar muat sangat berpengaruh dalam upaya kelancaran bongkar muat di pelabuhan, apabila proses bongkar muat lancar maka proses

				pengiriman barang akan berjalan dengan cepat, aman dan efisien.
2.	Masitah Pohan, Diana Mayasari Hasibuan	2021	Perjanjian Pemanfaatan Tenaga Kerja Bongkar Muat Barang (TKBM)	Berdasarkan sistem pelaksanaan bongkar muat barang di pelabuhan Belawan dengan pelaksanaan kerja borongan yang mencapai target penyelesaian sesuai yang jumlah/volume barang, dimana kegiatan tersebut diawasi oleh pengawas Otoritas Pelabuhan (OP), serta diketuai oleh ketua regu yang setiap masing-masing kegiatan bongkar muat tersebut, tenaga kerja bongkar muat barang yang bekerja dengan melakukan registrasi kepada Otoritas Pelabuhan karena merupakan sistem kerja bongkar muat seharusnya pekerja memiliki perlindungan hukum yang tetap, selama pekerja dapat bekerja
3.	Erlie Hinriyani	2019	Analisis Keterlambatan Dan Efektifitas Kinerja bongkar Muat Petikemas Terhadap Pendapatan terminal Mirah di Pt. Pelabuhan Indonesia (Persero) Cabang	Pada penelitian ini menemukan faktor utama penyebab terjadinya keterlambatan proses bongkar muat akibat peralatan yang mengalami kerusakan. Solusi untuk meminimalkan idle time yang terjadi akibat kerusakan alat yaitu, melakukan perawatan rutin.

			Tanjung Perak Surabaya	
4.	Ridwan, M. Aji Luhur Pambudi	2022	Pengaruh alat bongkar muat Container dan kinerja fasilitas Terhadap efektivitas penggunaan dermaga TPKS tanjung emas Semarang.	Penelitian ini menjabarkan pengaruh alat yang dapat menjadi hambatan jika salah satu mengalami kerusakan karena faktor dari sumber daya manusia, alam.

Berdasarkan hasil tinjauan penelitian sebelumnya, terlihat bahwa penelitian yang dilakukan peneliti memiliki kaitan yang sama yaitu meneliti proses bongkar muat petikemas. Perbedaan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya yaitu, penelitian ini menjelaskan bagaimana proses bongkar muat petikemas dan faktor yang menyebabkan keterlambatan dalam proses bongkar muat, sedangkan penelitian sebelumnya menggunakan metode kuantitatif, penelitian ini dilakukan pada Terminal Petikemas Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang dengan menggunakan metode kualitatif, metode kualitatif yang berbentuk deskriptif yang menggunakan observasi, dokumentasi dan wawancara.

Masalah yang diangkat yaitu faktor yang mempengaruhi keterlambatan proses bongkar muat *container* terminal petikemas Semarang. Oleh karena itu, bagaimana mengoptimalkan kegiatan proses bongkar muat

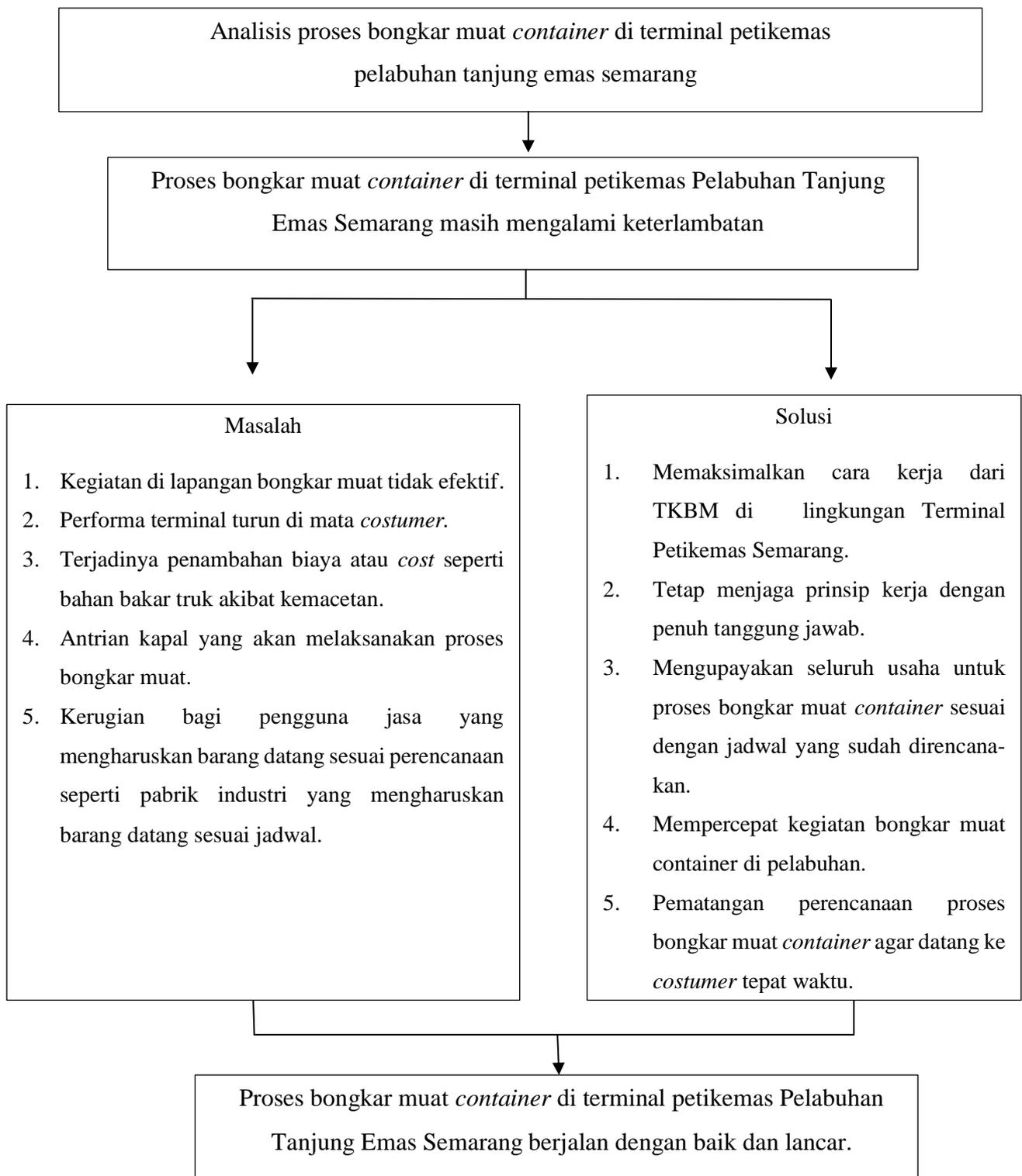
dan faktor akibat yang dapat memperlambat proses tersebut dengan menganalisis peralatan dan tenaga kerja dalam proses bongkar muat.

2.3 Kerangka Berpikir

Penulisan diskripsi ini peneliti menggunakan kerangka berfikir untuk memaparkan secara kronologis dalam setiap penyelesaian pokok permasalahan yaitu penyebab terjadinya keterlambatan proses bongkar muat muatan.

Pelabuhan merupakan tempat kapal melakukan aktivitas bongkar muat dan pelayanan bongkar muat tersebut akan berpengaruh terhadap kapal dan produktivitas pelabuhan tersebut. Kegiatan muat adalah proses memindahkan barang dari gudang, lalu menaikkan ke atas kapal sedangkan bongkar yaitu proses penurunan barang dari kapal lalu disusun dalam gudang di pelabuhan atau *container*. Bongkar muat barang merupakan kegiatan pembongkaran barang dari palka kapal ke atas dermaga di lambung kapal atau dari dermaga ke atas dek kapal pengangkut.

Perencanaan bongkar muat merupakan proses administrasi dalam kegiatan bongkar muat yang mengenai perjanjian kerja sama, biaya *handling* dan biaya lainnya. Pelaksanaan bongkar muat dilakukan sesuai jadwal maka kegiatan akan berjalan efektif tanpa adanya hambatan dalam pengurusan proses administrasi. Dapat dilihat pada struktur kerangka pikir dibawah ini.



Gambar 10. Kerangka Pikir