

ANALISIS OPTIMALISASI BONGKAR MUAT KAYU LOG DI “DERMAGA PELDAM” TANJUNG EMAS

Ridwan^{1*}, M. Aji Luhur P², Siti Faridhatin³

^{1&3}Program Studi Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga, Politeknik Bumi Akpelni, Jl. Pawiyatan Luhur II No. 17, Bendan Duwur, Kec. Gajahmungkur, Kota Semarang, Jawa Tengah 50235

²Program Studi Transportasi Laut, Politeknik Bumi Akpelni, Jl. Pawiyatan Luhur II No. 17, Bendan Duwur, Kec. Gajahmungkur, Kota Semarang, Jawa Tengah 50235

*Email: ridwan@akpelni.ac.id

Abstrak

Tujuan penulisan ini adalah untuk mengetahui dan menjabarkan tentang, optimalisasi bongkar muat kayu log di Dermaga Pelabuhan Dalam (PELDAM) Tanjung. Emas; sebelumnya akan dijelaskan alur kegiatan Bongkar Muat(B/M), sarana dan prasarana yang dipergunakan untuk melaksanakan B/M, hambatan pada saat bongkar muat kayu log, dan terakhir menjelaskan tentang upaya-upaya dalam mengoptimalkan bongkar muat kayu log di Dermaga Pelabuhan Dalam (PELDAM) Tanjung Emas. Metode pengumpulan data yang digunakan adalah metode observasi dengan cara melakukan pengamatan langsung (observas) di Dermaga Pelabuhan Dalam (PELDAM) Tanjung.Emas; dipadukan dengan metode interview dimana metode ini dilakukan dengan cara wawancara langsung dengan para staf maupun karyawan di lokasi PELDAM tersebut; disamping itu juga dengan metode studi pustaka berupa buku-buku serta sumber lain yang terkait dengan pokok masalah. Kesimpulan dari penelitian ini adalah untuk mengoptimalkan kegiatan bongkar muat kayu log ternyata dipengaruhi oleh beberapa faktor antara lain yaitu keterlambatan armada truk pengangkut kayu dikarenakan keterbatasan jumlah armada truk, cuaca buruk (hujan) yang bisa mengakibatkan banjir di area atau lokasi menuju pelabuhan, dan kerusakan alat bongkar muat yang disediakan oleh PT.Pelindo Tanjung.Emas.

Kata Kunci: Optimalisasi, Bongkar Muat, Kayu Log

Abstract

This writing aims to find and elaborate on optimizing loading and unloading logs at the Inner Port Pier (PELDAM) Tg. Gold; Prior to that, the flow of loading and unloading activities will be explained, as the facilities and infrastructure used to carry out B / M, obstacles when loading and unloading log wood. Finally, to explain the efforts to optimize the loading and unloading of log wood at the Tanjung Emas Inner Port Pier (PELDAM). The data collection method is the observation method by conducting direct observations (observations) at the Inner Port Pier (PELDAM) Tg. Emas, combined with the interview method, where direct interviews with staff and employees carry out this method at the PELDAM location. In addition, it is also with the library study method in the form of books and other sources related to the subject matter. This study concludes that optimizing log loading and unloading activities is influenced by several factors. They include delays in the fleet of timber transport trucks due to the limited number of truck fleets, bad weather (rain), which can cause diarrheal flooding of locations to the port, and damage to loading and unloading equipment provided by PT. Pelindo Tg.Gold.

Keywords: Optimization, Loading and Unloading, Log Wood

PENDAHULUAN

Proses pengangkutan barang dari satu tempat ke tempat yang lain dapat dilakukan dengan menggunakan berbagai sarana transportasi, baik dengan kapal laut, truck,

kereta-api maupun pesawat udara. Karena Indonesia merupakan negara kepulauan dimana pulau yang satu dengan pulau yang lainnya dihubungkan dengan laut, maka sarana angkutan laut untuk proses pendistribusian

barang menjadi pilihan utama, tentunya harus didukung sarana dan prasarana di pelabuhan. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/ atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/ atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perindahan intra-dan antarmoda transportasi (UU.NO.17/2008: Pasal 1 Ayat 6:

LANDASAN TEORI

PELDAM adalah salah satu terminal yang berada di Tanjung Emas dan merupakan salah satu pelabuhan yang dikhususkan untuk melayani jasa bongkar muat barang-barang domestic dari tugboat/tongkang berupa kayu log. Dalam menunjang kegiatan proses bongkar muat di PELDAM tersebut, disediakan sarana dan prasarana alat B/M guna untuk meningkatkan kualitas dan kuantitas bongkar muat barang sehingga dapat terselenggara dengan baik dan lancar.

Kayu log merupakan kayu yang masih utuh yang ditebang dari hutan terutama dari pedalaman di Kalimantan dan Papua yang tentu sebelumnya telah mendapat izin resmi dari pemerintah. Kemudian kayu log tersebut dimuat dengan menggunakan alat transportasi laut, baik dengan kapal maupun tongkang ke pelabuhan Tg.Emas. Kayu log akan diolah lebih lanjut menjadi berbagai kebutuhan peralatan rumah tangga seperti perabotan (meja dan kursi, almari), bahan bangunan (papan, pintu, jendela, rangka atap, kayu lapis), dan sebagian limbahnya dipergunakan sebagai campuran bahan partikel.

Dalam penanganan bongkar muat di Dermaga PELDAM Terminal Tanjung Emas, diberikan target waktu untuk melakukan aktivitas bongkar muat kayu log, karena optimalisasi waktu kegiatan bongkar muat akan sangat berpengaruh terhadap efisiensi pengoperasian kapal. Semakin lama waktu yang dipergunakan untuk bongkar muat barang maka semakin lama kapal berada dipelabuhan, yang

menyebabkan tidak efisien, dengan demikian maka akan berdampak pada semakin besarnya biaya yang dikeluarkan oleh pihak industry pengolahan kayu tersebut.

Berdasarkan penelitian awal mendapatkan hasil bahwa dalam aktivitas kegiatan bongkar muat kayu log tidak semuanya berjalan dengan baik dan lancar. Ada beberapa faktor yang menyebabkan terkendalanya proses bongkar muat yang berakibat penurunan produktivitas bongkar muat yaitu antara lain berupa faktor keterlambatan armada truk pada saat pembongkaran kayu log sehingga terjadi penumpukan barang di dermaga, banjir yang terjadi sekitar pelabuhan sebagai akibat dari cuaca buruk (hujan), kerusakan alat bongkar muat seperti wire rope *slink luffing crane* terputus sehingga berdampak pada terhentinya kegiatan bongkar muat.

Kelancaran operasional kapal ditentukan oleh kondisi operasional kapal pada waktu melakukan kegiatan pelayaran dan waktu melakukan kegiatan operasional bongkar muat dipelabuhan asal dan di pelabuhan tujuan. Berdasarkan uraian diatas, maka penulis tertarik untuk mengetahui dan menganalisis kendala yang muncul pada saat pemuatan kayu log dipelabuhan. Oleh karena itu penulis ingin mengkaji lebih dalam terkait dengan "ANALISIS OPTIMALISASI BONGKAR MUAT KAYU LOG DI "DERMAGA PELDAM" TG.EMAS, dan berbagai masalah yang muncul dari hasil kegiatan ini.

METODE

1. Metode Pengamatan (Observasi)
Metode ini dilakukan dengan cara pengamatan secara langsung ke lapangan, artinya penulis mengamati, mengalami, mengerjakan dan mengetahui secara nyata proses yang berlangsung dalam kegiatan bongkar muat kayu log.
2. Metode Wawancara (Interview)
Metode yang dilakukan adalah dengan wawancara langsung kepada pihak yang terkait dengan masalah yang diteliti, dan mencatat data atau informasi yang penulis peroleh di lapangan diantaranya dengan mewancarai pimpinan maupun karyawan

yang bekerja dan terlibat langsung di dermaga PELDAM

3. Metode Studi Pustaka

Metode studi pustaka yaitu dengan membaca buku-buku serta sumber lain yang terkait dengan pokok masalah yang sesuai dengan judul yang diambil.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kinerja Bongkar Muat Kayu Log Dermaga PELDAM Tg. Emas Tahun 2021

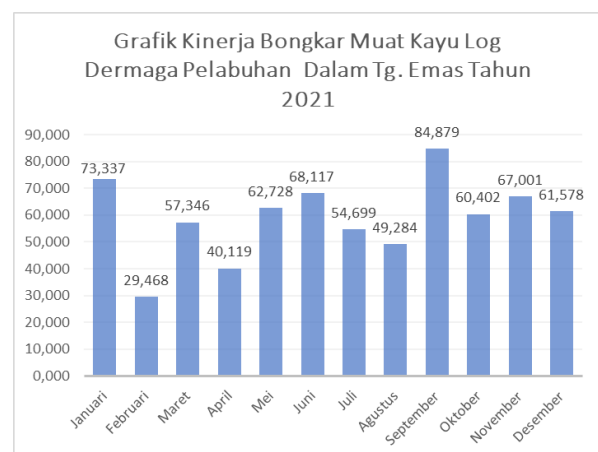
Kinerja merupakan *output* dari tingkat keberhasilan pelayanan atau penggunaan fasilitas atau peralatan pelabuhan, kemampuan pelayanan kapal dan barang merupakan kinerja operasional yang dapat diukur dengan melihat jumlah muatan atau barang yang secara rata-rata melewati atau melalui dermaga atau lapangan dan gudang penumpukan dalam satu waktu tertentu. Kinerja operasional suatu dermaga di pelabuhan sangat tergantung daripada kecepatan bongkar muat. Bila kecepatan bongkar muat tidak sesuai standar yang telah ditetapkan maka kinerja operasional akan rendah. Bila kecepatan bongkar muat sesuai dengan standar maka kinerja operasional dermaga dinyatakan baik. Fungsi kinerja di pelabuhan merupakan sebagai alat analisis untuk kepentingan manajemen dalam mengelola pelabuhan, menentukan perencanaan operasional, untuk pengembangan pelabuhan dan menetapkan kebijakan dalam peningkatan pelayanan. Berdasarkan tabel dibawah ini dapat terlihat perkembangan jumlah bongkar muat kayu log di dermaga PELDAM Tg.Emas pada tahun 2021 selama 1 tahun sebagai berikut:

Tabel 1. Kinerja Bongkar Muat Kayu log Sumber: PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional Jawa Tengah

No.	Bulan/Tahun	Jml Bongkar (Ton/M3)	Keterangan
1.	Januari 2021	73.337	Kayu Log

2.	Febuari 2021	29.468	Kayu Log
3.	Maret 2021	57.346	Kayu Log
4.	April 2021	40.119	Kayu Log
5.	Mei 2021	62.728	Kayu Log
6.	Juni 2021	68.117	Kayu Log
7.	Juli 2021	54.699	Kayu Log
8.	Agustus 2021	49.284	Kayu Log
9.	September 2021	84.879	Kayu Log
10.	Oktober 2021	60.402	Kayu Log
11.	November 2021	67.001	Kayu Log
12.	Desember 2021	61.578	Kayu Log

Dari tabel 1 dapat diketahui bahwa produksi kegiatan bongkar muat kayu log jumlahnya global (total), baik yang dikerjakan (*handle*) PBM BUP (PELINDO) dan PBM Non BUP (perusahaan swasta) yaitu PBM Pualam Emas Perkasa, PBM Bahtera Setia Raya, PBM Bongkar Muat Cahaya atau yang sering berkegiatan di dermaga EX PLTU dan dermaga Pelabuhan Dalam.



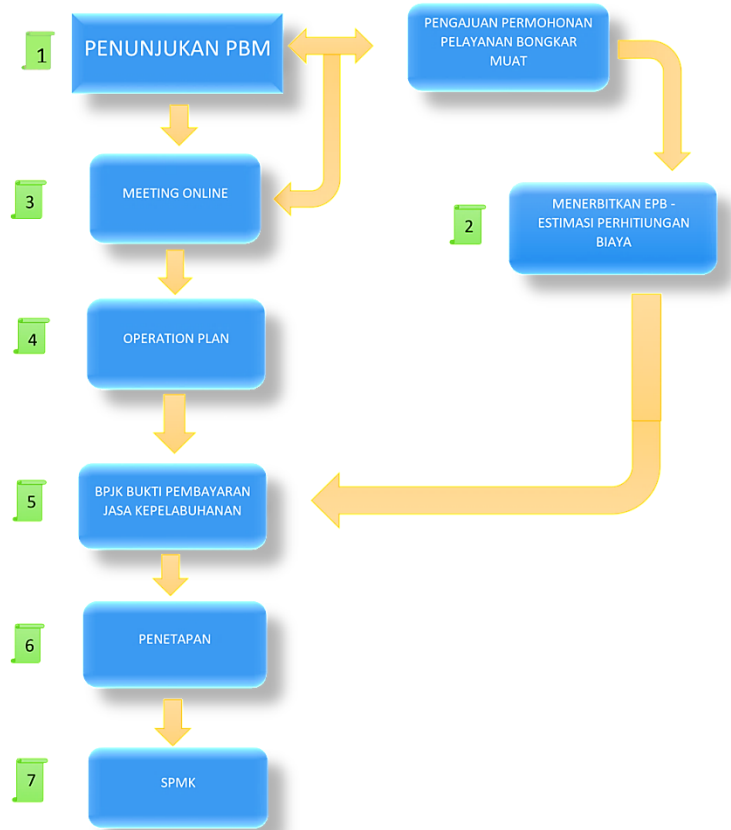
Gambar 1. Kinerja Bongkar Muat Kayu Log

Dari grafik tersebut diketahui adanya perbedaan jumlah kayu log yang dibongkar seperti terlihat dalam grafik naik dan turun setiap bulannya dikarenakan produk kayu untuk ekspor permintaan menurun pada tahun 2021, sehingga pabrik kayu di Semarang masih memiliki persediaan kayu yang cukup banyak sehingga pemilik barang tidak mendatangkan kayu dari Kalimantan. Bahkan pada semester 1/thn.2021 banyak pabrik kayu dan mebel yang kesulitan pemasaran dan bangkrut atau gulung tikar sehingga permintaan kayu menurun. Disamping itu ada beberapa kendala atau faktor (variabel) penghambat volume bongkar-muat kayu log, yaitu faktor cuaca, baik pada saat musim penghujan atau musim kemarau, jika musim penghujan terkendala pengiriman dengan truk dari tempat asal atau penimbunan (stock pile) ke dermaga pengangkutan kayu log karena tanahnya becek dan berlumpur. Jika musim kemarau terkendala dari pengiriman via sungai dari tempat asal atau penimbunan ke dermaga pengangkutan kayu log karena kedalaman air sungai menjadi dangkal.

Alur/Proses Kegiatan Bongkar Muat dan Prosedur Pelayanan Jasa Bongkar Muat Kayu Log

Alur kegiatan bongkar muat dan penetapan prosedur pelayanan jasa bongkar muat kayu log adalah salah satu cara untuk meningkatkan pelayanan dan peningkatan produktivitas bongkar muat di dermaga PELDAM Tg. Emas, sehingga diharapkan pengguna jasa bersedia mengikuti rangkain prosedur /alur kegiatan bongkar muat yang telah ditentukan, salah satunya melengkapi dokumen dan melakukan pembayaran tepat pada waktunya.

ALUR KEGIATAN BONGKAR MUAT KAYU LOG



Gambar 2. Alur Kegiatan Bongkar Muat Dan Prosedur Pelayanan Jasa Bongkar Muat Kayu Log

Setelah ada penunjukan sebagai PBM (Perusahaan Bongkar Muat) selanjutnya mengajukan permohonan kegiatan bongkar muat barang lewat Anjungan dengan nomor PKK (Penunjukan Keagenan Kapal) barang dari *create data input* pada aplikasi *inaportnet* sebelumnya di *entry* oleh agen, disertai dengan mengisi/melampirkan manifest dan SPK (Surat Perintah Kerja) atau Surat Penunjukan PBM, kemudian di *approve* untuk proses selanjutnya.

PBM berkewajiban melakukan penerbitan RKBM (Rencana Kerja Bongkar Muat) yang disahkan oleh Otoritas Pelabuhan yang merupakan salah satu data pendukung untuk penetapan tempat sandar kapal.

1. Dengan waktu yang sama dapat diajukan permohonan estimasi

perhitungan biaya bongkar muat barang yang akan di bayarkan sebagai salah satu data pendukung untuk penetapan tempat sandar.

2. Setelah pengajuan permohonan selesai, kemudian dilakukan *meeting online* oleh pihak agen dan petugas perencanaan operasional.
3. Membuat OP (*Operation Plan*) oleh petugas perencanaan meliputi :
 - a. Tanggal pembongkaran / pemuatan dan penumpukan
 - b. Jumlah barang yang akan di bongkar
 - c. Kebutuhan tenaga kerja (*foreman, tally, cheker, TKBM dsb*), termasuk kesiapan alat bongkar muat.
 - d. Kesiapan *trucking*
 - e. Target produktivitas
 - f. Perkiraan waktu pelaksanaan kegiatan bongkar muat.Hasil *Operation Plan* kegiatan bongkar muat barang bisa menjadi dasar penetapan pelayanan kapal.
4. Setelah *Operation Plan* selesai disepakati, PBM wajib melakukan pelunasan estimasi biaya untuk diterbitkan BPJK (Bukti Pembayaran Jasa Kapal) sebagai salah satu data pendukung untuk penetapan tempat sandar, selain RKBM (Rencana Kerja Bongkar Muat);
5. Setelah data pendukung terkumpul dan sudah memenuhi, maka kemudian dinyatakan persetujuan penetapan atas rencana bongkar muat barang;
6. Setelah adanya penetapan kegiatan bongkar muat maka akan diterbitkan SPMK (Surat Pemberitahuan Mulai Kerja).

Profil Kayu Log

Adapun jenis-jenis kayu log yang biasanya di bongkar di dermaga PELDAM Tg. Emas antara lain: kayu meranti batu, meranti merah, bengkirai, kamper, kruing,

merbau, jati, randu, mahoni, dan sengon yang berasal dari Kalimantan. Kayu log tersebut mempunyai panjang berkisar antara 3-7 m dan memiliki berat 1-2 ton sampai dengan 10-15 ton, dengan ukuran diameter terbesar 2,5 meter dan ukuran diameter terkecil sekitar 50 cm.

Kayu log tersebut biasanya akan diolah / digergaji dan dipotong-potong atau dibuat kayu lapis di pabrik pengolahan/penggergajian kayu didaerah Semarang dan sekitarnya yang selanjutnya akan dibuat meubel dan peralatan rumah-tangga.

Hambatan-hambatan pada Saat Kegiatan Bongkar Muat Kayu Log.

Faktor-Faktor Penghambat Kegiatan Bongkar Muat Kayu Log yaitu

a. Keterlambatan Armada truk

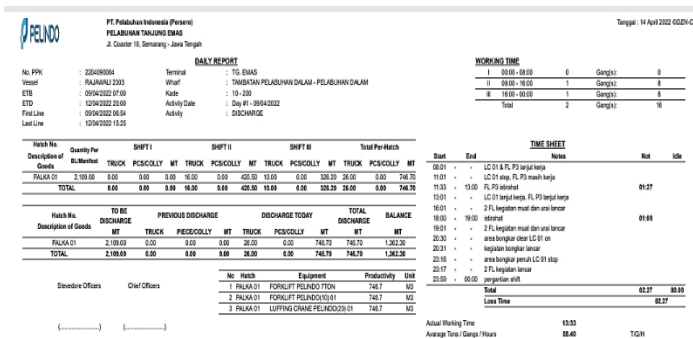
Keterlambatan armada truk di dermaga pelabuhan akan mengakibatkan kegiatan pembongkaran atau pemuatan menjadi terhenti, dikarenakan armada truk merupakan salah satu faktor penunjang kelancaran kegiatan bongkar muat di pelabuhan atau dermaga. Hal itu terjadi karena:

1. Armada truk yang dimiliki oleh perusahaan pemilik barang atau EMKL (Ekspedisi Muatan Kapal Laut) masih sangat terbatas, sehingga apabila terjadi keterlambatan bongkar di *stock pile* (tempat pembongkaran atau gudang) maka akan menyebabkan pemuatan kayu log menjadi terhambat dan akan terjadi penumpukan kayu log di area bongkar muat yang menyebabkan kegiatan bongkar muat menjadi tidak lancar dan tidak maksimal. Berdasarkan contoh *Cargo Manifest dari TB. MERPATI III / TK. RAJAWALI 2303* untuk membongkar sejumlah 1415 batang kayu log = 2.059,9 M3 seharusnya dibutuhkan armada truk 67 unit per hari tetapi tidak bisa terpenuhi, di

inputnya data dari *daily report* hanya tersedia 26 unit armada truk.



Gambar 3. Cargo Manifest TB. MERPATI III / TKG. RAJAWALI 2303



Gambar 4. Daily Report Pelindo

Dalam upaya mengoptimalkan proses bongkar muat kayu log, maka harus dilakukan penambahan armada truk baik dengan cara pembelian truk baru maupun dengan menyewa truk dari perusahaan lain. Dengan demikian kekurangan dan kegiatan pemuatan di dermaga menjadi lancar.

2. Armada atau truk yang kembali dari tempat pembongkaran di *stock pile* pabrik terkadang tidak langsung menuju pelabuhan atau dermaga, sehingga menyebabkan armada atau truk terlambat tiba di pelabuhan atau dermaga. Hal ini yang menyebabkan terhambatnya proses bongkar muat. Dalam upaya penyelesaian, pihak operasional mengkordinasikan pada

pihak armada truk terkait agar armada truk langsung menuju ke dermaga dengan diberikan tambahan insentive uang makan kepada *drivernya*.

3. Terjadinya *force majeure* yang merupakan kejadian di luar kemampuan manusia dan tidak dapat dihindari yang mengakibatkan suatu kegiatan tidak dapat dilaksanakan sebagaimana mestinya. Contoh terjadinya banjir disekitar area pelabuhan Tg.Emas ke *stockpile* (gudang penimbunan) barang milik industry pengolahan kayu di daerah Genuk Semarang-Utara dan daerah Pedurungn Semarang-Timur, sehingga mengakibatkan siklus perjalanan truk dari gudang ke dermaga atau pelabuhan menjadi terlambat. Dalam upaya penyelesaiannya selama ini hanya menunggu hingga keadaan kembali normal.



Gambar 5. Armada Truk kayu log kebanjiran di jalan raya Kaligawe, Genuk, Semarang, Selasa (9/2). Sumber:Kumparan News

b. Cuaca Buruk (Hujan)

Cuaca merupakan salah satu faktor yang sangat berpengaruh terhadap kelancaran kegiatan bongkar muat. Hal ini terjadi karena setiap komoditi muatan barang mempunyai sifat yang berbeda-beda. Ada muatan yang ketika cuaca buruk (hujan) masih dapat

dilakukan kegiatan bongkar muat dan ada juga muatan yang ketika cuaca buruk (hujan) untuk sementara harus dihentikan.

Penghentian sementara proses bongkar muat bertujuan untuk menjaga kualitas komoditi muatan agar tetap dalam keadaan bagus. Sedangkan sistem bongkar muat kayu log masih menggunakan tenaga kerja bongkar muat (TKBM) secara langsung yang menangani diatas tongkang atau kapal, sehingga apabila terjadi cuaca buruk (hujan) sangat tidak mungkin melakukan kegiatan bongkar muat karena tidak aman dan berpotensi mengancam keselamatan buruh TKBM. Kasus ini dapat dilihat dalam *Daily Report* tanggal 10 april 2022 dimana kegiatan bongkar muat di Dermaga PELDAM dihentikan selama 30 menit karena cuaca buruk (hujan).



Gambar 7. Cuaca Buruk Pembongkaran Kayu Log di Dermaga PELDAM, kayu log ditumpuk sementara di dermaga. Sumber: PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional Jawa Tengah.

c. Kerusakan alat bongkar muat

Kerusakan peralatan bongkar muat menjadi salah satu faktor yang dapat menyebabkan perbedaan antara perencanaan dengan pelaksanaan kerja. Kurangnya pengecekan kesiapan alat bongkar muat sebelum kegiatan dimulai, sehingga ketika alat yang digunakan mengalami kerusakan, maka proses bongkar muat dari kapal dapat terhenti untuk sementara guna untuk memperbaiki atau mengganti alat alternatif lainnya. Kerusakan alat bongkar muat seperti terjadinya insiden putusnya *wire rope slink* dari alat bongkar muat kayu log *luffing crane* (LC) pada tanggal 28 April 2022.

PELINDO PT Pelabuhan Indonesia (Persero) PELABUHAN TANGKING EMAS
 2. Canteen 10 Semarang - Jawa Tengah

Tanggal: 10 April 2022 08:00:00

DAILY REPORT		WORKING TIME	
No. PTK	220409024	Tipe	TD EMAS
Head	0 BALANIS 1203	Unit	TAMBAHAN PELABUHAN DALAM PELABUHAN DALAM
ETB	09042022 07:00	Kala	10: 200
ETD	1 12042022 08:00	Activity Date	090421 10:00:00
File No	09042022 08:00	Activity	DISCHARGE
Lot Line	1 12042022 10:00		

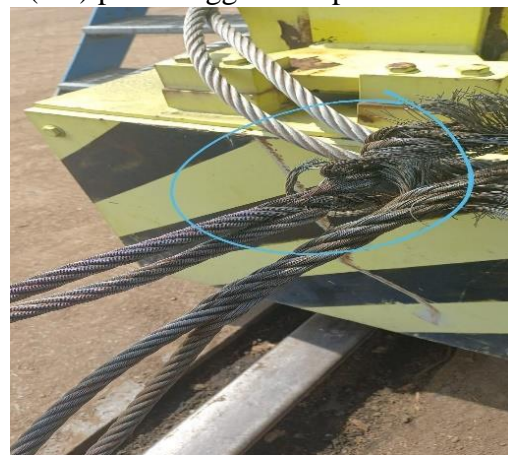
SHIFT		TOTAL PER MESH		TIME SHEET	
Description of Goods	Quantity Per Container	TRUCK	PCSOGLY MT	Start	End
PAKAX 01	2 1000 00	00	10 00	00:00	00:00
TOTAL	2 1000 00	00	10 00	00:00	00:00

DISCHARGE		PREVIOUS DISCHARGE		DISCHARGE TODAY		TOTAL		BALANCE	
MT	PCSOGLY	MT	PCSOGLY	MT	PCSOGLY	MT	PCSOGLY	MT	PCSOGLY
PAKAX 01	1 500 00	0 00	0 00	1 500 00	1 500 00	1 500 00	1 500 00	0 00	0 00
TOTAL	1 500 00	0 00	0 00	1 500 00	1 500 00	1 500 00	1 500 00	0 00	0 00

Actual Working Time: 10:48
 Average Turn: 10:48 / 10:48

Gambar 6. Daily Report Pelindo

Upaya penyelesaiannya adalah sebelum terjadinya cuaca buruk maka proses kegiatan bongkar muat dilakukan seoptimal mungkin agar kegiatan dapat segera terselesaikan. Kemudian setelah cuaca membaik, maka pihak pekerja (TKBM) dapat kembali ke tugasnya masing-masing untuk segera menyelesaikan bongkar muat dengan cepat dan tepat waktu sehingga tidak ada pihak yang dirugikan karena cuaca buruk (hujan).



Gambar 8. Wire Rope Slink sebagai Alat Bongkar Muat Luffing Crane (LC) Putus Sumber: PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional Jawa Tengah

Upaya penyelesaiannya sebaiknya sebelum melaksanakan kegiatan bongkar muat dilakukan pengecekan alat secara teratur dan teliti agar produktivitas bongkar muat lebih *efisien*, misalnya mengganti wire sling yang sudah mulai aus (terlihat beberapa bagian yang mulai putus) dengan wire sling yang baru.

Upaya-upaya mengoptimalkan bongkar muat Kayu Log di Dermaga Pelabuhan Dalam Tg.Emas

a. Penambahan Armada (Truk)

Untuk melakukan upaya dalam mengoptimalkan proses bongkar muat kayu yaitu dengan cara dilakukan penambahan armada truk baik dengan pembelian unit truk yang baru maupun dengan menyewa truk dari perusahaan lain. Dengan demikian kekurangan truk dapat diminimalisir dan kegiatan pemuatan di dermaga menjadi lancar.

Petugas operasional lapangan harus lebih aktif dalam komunikasi untuk mendapatkan informasi ketersediaan armada dari pemilik barang agar kegiatan bongkar muat tidak terjadi penumpukan barang di dermaga atau pelabuhan, sehingga kegiatan bongkar muat dapat berjalan tetap lancar dan tidak terhambat dengan waktu tunggu armada atau truk. Pada saat penyebab keterlambatan truk sampai ke dermaga akibat kurang disiplinnya pengemudi truk, maka perlu dilakukan peringatan atau ketegasan dari pihak perusahaan sehingga pengemudi-pengemudi truk tersebut tidak mengulangi terjadi keterlambatan pada saat bongkar muat kayu log.

Dalam upaya penyelesaian proses antrian truk dilakukan dengan cara mendapatkan siklus waktu yang sesuai antara waktu pembongkaran barang, waktu perjalanan truk dari gudang pabrik ke dermaga, dan waktu muat barang, sehingga dengan demikian waktu perjalanan truk menjadi lancar

dan tidak terjadi penumpukan truk di gudang penyimpanan barang.

b. Maintenance alat bongkar muat

Upaya yang harus dilakukan untuk menghindari kerusakan alat bongkar muat, sebaiknya sebelum melaksanakan kegiatan bongkar muat agar dilakukan pengecekan alat secara teratur dan menyiapkan suku cadang (spare parts) untuk berjaga apabila terjadi kerusakan pada alat bongkar muat tersebut.

Maintenance alat bongkar muat secara berkala ini adalah salah satu cara agar pada saat kegiatan bongkar muat kayu log, alat bongkar muat yang dipakai tidak mengalami masalah atau *trouble* sehingga masalah kerusakan alat bongkar muat dapat diminimalisir agar kegiatan bongkar muat menjadi lebih optimal dan lancar. Menambah alat bongkar muat yang lebih modern memang membutuhkan investasi yang terbilang mahal tetapi untuk mengejar kecepatan produksi bongkar muat kayu log, maka cara ini adalah merupakan salahsatu cara yang sangat bagus agar kegiatan bongkar muat menjadi lebih cepat dan optimal.

KESIMPULAN

Setelah melakukan penelitian di PELDAM TG.Emas PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional Jawa Tengah dan melihat secara langsung kegiatan bongkar muat kayu log, maka penulis dapat memberikan kesimpulan sebagai berikut :

1. Alur kegiatan bongkar muat dan prosedur pelayanan jasa bongkar muat kayu log yaitu:
 - a. Harus ada penunjukan sebagai PBM (Perusahaan Bongkar Muat) dari pemilik barang yang ditujukan ke agen pelayaran (Shipping Agent) selanjutnya PBM mengajukan permohonan kegiatan bongkar muat barang kepada pihak KSOP.

- b. Mengajukan permohonan estimasi perhitungan biaya bongkar muat barang kepada PT.Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional Jawa Tengah.
 - c. Kemudian PBM membuat operation plan.
 - d. Setelah data pendukung terkumpul kemudian dinyatakan penetapan atas rencana bongkar muat barang, dengan diterbitkan SPMK (Surat Perintah Mulai Kerja).
2. Hambatan - hambatan pada saat kegiatan bongkar muat kayu log di Dermaga PELDAM Tg.Emas
- a. Keterlambatan armada truk yang disebabkan oleh faktor keterbatasan jumlah armada truk yang dimiliki oleh perusahaan EMKL, sehingga terjadi penumpukan kayu log (*cargo*) di area penumpukan barang di dermaga yang menyebabkan bongkar muat tidak optimal, kurang disiplinnya sopir armada truk yang menyebabkan kegiatan bongkar muat terhambat, terjadinya *force majeure* yang merupakan kejadian diluar kemampuan manusia sehingga mengakibatkan siklus perjalanan armada truk menjadi terlambat, kegiatan bongkar-muat kurang efisien dan terjadi penumpukan barang di dermaga atau lapangan.
 - b. Cuaca buruk (hujan) yang tidak memungkinkan untuk melaksanakan kegiatan bongkar muat karena komoditi muatan kayu memiliki sifat yang berbeda-beda, disamping itu juga untuk menjaga kesehatan dan keselamatan tenaga buruh.
 - c. Kerusakan alat bongkar muat, ketika alat yang digunakan rusak maka kegiatan bongkar muat terhenti dan kegiatan bongkar muat menjadi terhambat.
3. Upaya-Upaya mengoptimalkan bongkar muat kayu log di Dermaga PELDAM Tg. Emas yaitu dengan cara penambahan alat bongkar muat, penambahan armada

truk dan melakukan penambahan unit baru atau *maintenance* terhadap alat bongkar muat yang sudah ada secara rutin dan teratur.

DAFTAR PUSTAKA

- Bambang Triatmodjo. (2010). *Perencanaan Pelabuhan*. Yogyakarta: Beta Offset.
- Gianto dan Martopo. (1990). *Pengoperasian Pelabuhan Laut*.
- Hananto Soewedo. (2016). *Penanganan Muatan Kapal*. Jakarta: EGC.
- Herman Budi Sasono. (2012). *Manajemen Pelabuhan dan Realisasi Ekspor Impor*. Yogyakarta: Andi.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI).
- Lasse. (2014). *Manajemen Kepelabuhanan*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Ridwan dan Karjono. (2018). *Sistem Transportasi*. Semarang: Yayasan Mampu Media.
- Suyono. (2001). *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor dan Impor Melalui Laut IV*. Jakarta: PPM.
- Wahyu Agung Prihartanto. (2014). *Operasi Terminal Pelabuhan*. Surabaya: PT Pelabuhan Indonesia
- Peraturan Pemerintah UU No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, perusahaan pelayaran pasal 1 ayat 16.
- Keputusan Menteri Perhubungan No. 33 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan pasal 1 ayat 22.
- Desamen Simatupang, Larsen Barasa, Dwiyan Mukti Kusuma, 2019. *Optimalisasi Kegiatan Bongkar Muat Batu Bara PT Kartika Samudra Adijaya pada Floating Crane di Bunati Kalimantan Selatan*.
- Helga Jihan Pramana. 2019. *Kegiatan Bongkar Muat Petikemas pada Kapal Domestik Di Terminal Mirah Oleh PT. (Persero) Pelindo III Surabaya, Semarang*.
- Mirade Rifani 2016. *Pelaksanaan Bongkar Muat Barang pada PT (Persero)*

Pelabuhan Indonesia III Cabang
Tanjung Intan Cilacap.

Wikipedia Pelabuhan Tanjung Emas.
(https://id.m.wikipedia.org/wiki/pelabuhan_Tanjung_Emas) Diakses 22
Maret 2022.