

Prosedur Bongkar Muat Peti Kemas dari Kapal KM. Oriental Samudra pada PT. Salam Pacific Indonesia Lines Cabang Medan

Muhammad Wiraromatua Rangkuti^{1*}, Suratni Ginting², Meriah Kita Deliani³

¹ Program Studi Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga dan Kepelabuhan, Politeknik Adiguna Maritim Indonesia Medan, Indonesia

² Program Studi Nautika, Politeknik Adiguna Maritim Indonesia Medan, Indonesia

³ Program Studi Teknik, Politeknik Adiguna Maritim Indonesia Medan, Indonesia

*Penulis Korespondensi: rangkutiwira2@gmail.com

Abstract. *Container loading and unloading procedures are a series of essential operational activities carried out to systematically, safely, and efficiently move containers from ships to the stacking yard or vice versa. This study aims to examine these procedures, analyze the effectiveness of their implementation, and identify the obstacles and corrective efforts encountered in the field. The methods used include field observation (field research) and literature review (library research). The results indicate that the procedural stages involve document preparation (Bill of Lading and Manifest), ship berthing, the utilization of various loading and unloading equipment (such as Gantry Crane, RTG, and Headtruck), and container arrangement within the Container Yard (CY). The process involves three main work stages: Stevedoring, Cargodoring, and Receiving/Delivery, which require close coordination among port operators, foremen, and Stevedoring Workers (TKBM). Implementation can be hindered by crane breakdowns, headtruck limitations, traffic congestion, and slow stevedoring performance. Effective solutions suggested include routine equipment maintenance, increasing HT fleet capacity, enhancing human resource competency through training, and coordinating traffic routes with relevant authorities. Optimal procedure execution is crucial for ensuring smooth logistics flow, time efficiency, and occupational safety.*

Keywords: *Container Handling Procedure; Implementation Effectiveness; Operational Constraints; Port Coordination; Stevedoring and Cargodoring.*

Abstrak. *Prosedur bongkar muat peti kemas adalah serangkaian kegiatan operasional esensial untuk memindahkan kontainer dari kapal ke lapangan penumpukan atau sebaliknya secara sistematis, aman, dan efisien. Penelitian ini bertujuan mengkaji prosedur tersebut, menganalisis efektivitas implementasinya, serta mengidentifikasi hambatan dan upaya penanganan yang dihadapi di lapangan. Metode yang digunakan adalah observasi lapangan (field research) dan riset kepustakaan (library research). Hasil penelitian menunjukkan bahwa tahapan prosedur meliputi persiapan dokumen (Bill of Lading dan Manifest), penempatan kapal (berthing), penggunaan beragam alat bongkar muat (seperti Gantry Crane, RTG, dan Headtruck), serta penataan peti kemas di Container Yard (CY). Proses ini melibatkan tiga tahapan kerja utama: Stevedoring, Cargodoring, dan Receiving/Delivery, yang menuntut koordinasi erat antara operator pelabuhan, foreman, dan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM). Implementasi yang tidak sesuai standar operasional dapat terhambat oleh kerusakan crane, keterbatasan headtruck, kemacetan lalu lintas, dan kinerja stevedoring yang lambat. Solusi efektif yang disarankan meliputi perawatan rutin peralatan, penambahan kapasitas armada HT, peningkatan kompetensi SDM melalui pelatihan, dan koordinasi rute lalu lintas dengan otoritas terkait. Pelaksanaan prosedur yang optimal sangat krusial untuk menjamin kelancaran arus logistik, efisiensi waktu, dan keselamatan kerja.*

Kata kunci: *Efektivitas Implementasi; Kendala Operasional; Koordinasi Pelabuhan; Prosedur Penanganan Kontainer; Stevedoring dan Cargodoring.*

1. LATAR BELAKANG

Dalam era globalisasi dan meningkatnya perdagangan antarwilayah di Indonesia, peran transportasi laut sebagai tulang punggung distribusi logistik nasional menjadi semakin penting. Salah satu perusahaan pelayaran yang memiliki kontribusi besar dalam distribusi barang

melalui jalur laut adalah PT. Salam Pacific Indonesia Lines (SPIL) Cabang Medan. SPIL dikenal sebagai penyedia jasa pelayaran domestik yang mengoperasikan berbagai armada kapal peti kemas (*container*), salah satunya KM. Oriental Samudra yang melayani berbagai rute strategis di wilayah Indonesia. Kapal ini memiliki frekuensi pelayaran reguler dan volume muatan yang cukup besar sehingga kegiatan bongkar muat peti kemas dari kapal tersebut menjadi sangat penting untuk menjamin arus kelancaran logistik.

Prosedur bongkar muat peti kemas dari kapal ke dermaga atau sebaliknya melibatkan serangkaian prosedur dan administratif yang kompleks. Kegiatan ini tidak hanya mencakup pengangkutan fisik peti kemas (*container*) dari kapal ke lapangan penumpukan, tetapi kegiatan ini juga melibatkan koordinasi antar unit kerja yang sangat erat, baik di lingkungan internal PT. Salam Pacific Indonesia Lines (SPIL) Cabang Medan. Pihak eksternal seperti operator terminal pelabuhan, tenaga kerja bongkar muat, otoritas pelabuhan, dan instansi pemerintah yang terkait. Prosedur ini dimulai sejak kapal sandar di dermaga, kemudian dilanjutkan dengan proses *unloading* peti kemas (*container*) menggunakan alat berat seperti *gantry crane*, *ship crane*, dan lain sebagainya.

Setiap tahapan dalam prosedur tersebut harus dilaksanakan secara terkoordinasi, tepat waktu, dan mematuhi standar keselamatan kerja serta peraturan yang berlaku agar tidak menimbulkan kemacetan operasional atau kerugian ekonomi. Namun, dalam praktiknya pelaksanaan prosedur bongkar muat peti kemas masih sering dihadapkan pada berbagai tantangan dan permasalahan yang dapat menghambat kelancaran kegiatan tersebut. Beberapa diantaranya meliputi keterlambatan kedatangan kapal, kurangnya fasilitas alat bongkar muat yang tersedia di pelabuhan dan kurangnya tenaga kerja bongkar muat (TKBM), serta kurang optimalnya koordinasi antar instansi terkait. Selain itu faktor cuaca ekstrim, keamanan pelabuhan, dan kepadatan arus keluar masuk peti kemas juga menjadi faktor eksternal yang dapat mempengaruhi kelancaran proses bongkar muat.

Ketidakefisienan dalam prosedur bongkar muat ini tidak hanya berdampak pada kinerja kapal dan pelabuhan, tetapi juga berkaitan erat dengan reputasi PT. Salam Pacific Indonesia Lines (SPIL) Cabang Medan sebagai perusahaan pelayaran nasional yang ingin mempertahankan daya saing ditengah ketatnya kompetisi industri logistik dan pelayaran domestik. Oleh karena itu, penting dilakukan evaluasi menyeluruh terhadap prosedur bongkar muat peti kemas guna mengidentifikasi hambatan-hambatan yang terjadi di lapangan serta merumuskan solusi yang tepat dan aplikatif. Dalam konteks globalisasi dan persaingan antar pelabuhan di kawasan regional, pelabuhan-pelabuhan di Indonesia dituntut untuk terus

melakukan perbaikan dalam sistem bongkar muat peti kemas agar mampu bersaing dengan pelabuhan lainnya.

Oleh karena itu, penting dilakukan kajian yang lebih mendalam mengenai prosedur bongkar muat peti kemas dari kapal ataupun sebaliknya, kemudian dari sisi operasional, regulasi, hingga manajerial. Tujuannya adalah untuk mengidentifikasi hambatan-hambatan yang ada, serta merumuskan langkah-langkah strategis yang dapat diterapkan guna meningkatkan efisiensi dan efektivitas proses tersebut.

2. KAJIAN TEORITIS

Pengertian Prosedur

Menurut Ariana (2023:2), prosedur merupakan panduan atau aturan yang digunakan untuk mengumpulkan, memproses, menyimpan, dan menyebarkan informasi dalam sistem informasi.

Pengertian Bongkar

Menurut Sabila (2024:59) mendefinisikan kegiatan bongkar sebagai aktivitas pemindahan kontainer dari ruang muat kapal ke area dermaga di sepanjang sisi kapal, dilanjutkan dengan memindahkannya ke lokasi penumpukan (container yard), serta penyerahan muatan kepada penerima barang (consignee).

Pengertian Muat

Menurut Kusuma (2024:3), muat (*loading*) yaitu proses memasukan barang ke dalam kendaraan atau alat transportasi.

Pengertian Peti Kemas

Menurut Rustina (2024:4), peti kemas adalah suatu konsep yang dapat dijelaskan sebagai gudang yang dapat dipindahkan (*removable warehouse*) yang digunakan untuk mengangkut barang, dan juga merupakan salah satu komponen penting dalam sistem pengangkutan.

Pengertian Kapal

Berdasarkan Peraturan Menteri (2021:6), kapal didefinisikan sebagai kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu yang digerakkan menggunakan tenaga angin, mekanik, atau sumber energi lainnya, termasuk yang ditarik atau ditunda. Definisi ini juga mencakup kendaraan berdaya dukung dinamis, kendaraan bawah permukaan air, serta alat apung dan konstruksi terapung yang bersifat stasioner.

3. METODE PENELITIAN

Metode Penelitian Lapangan (*Field Research*)

Observasi merupakan teknik pengumpulan data melalui pengamatan langsung yang disertai pencatatan mengenai kondisi atau perilaku objek yang diteliti. Peneliti melakukan observasi langsung ke lapangan untuk mengamati prosedur bongkar muat peti kemas dari kapal pada PT. Salam Pacific Indonesia Lines Cabang Medan. Dalam metode ini, peneliti juga melakukan dokumentasi menggunakan kamera digital untuk mengambil gambar dan merekam objek yang relevan dengan penelitian.

Metode Perpustakaan (*Library Research*)

Penulis memperoleh data dengan membaca literatur di perpustakaan dan buku panduan dari Politeknik Adiguna Maritim Indonesia Medan yang relevan dengan topik penelitian. Metode ini membantu penulis memahami terminologi dan konsep yang tidak dapat dijelaskan melalui riset lapangan. Selain itu, penulis melakukan konsultasi informal dengan senior atau praktisi berpengalaman di Pelabuhan Belawan untuk mendapatkan perspektif praktis yang lebih konkret. Penulis juga memanfaatkan pengetahuan yang diperoleh selama menempuh pendidikan di Politeknik Adiguna Maritim Indonesia Medan. Pembelajaran yang diberikan oleh dosen baik melalui kuliah tatap muka maupun bahan tertulis seperti modul dan referensi perkuliahan menjadi fondasi penting dalam merumuskan dan menyusun penelitian ini. Dengan demikian, penelitian ini disusun berdasarkan kombinasi antara pengalaman praktis dan pemahaman teoritis yang diperoleh selama masa studi.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Prosedur Bongkar Muat Peti Kemas dari Kapal pada PT. Salam Pacific Indonesia Lines Cabang Medan

Kegiatan Operasi Kapal Bongkar Muat

Proses ini dimulai dengan langkah-langkah persiapan dan koordinasi sebelum operasi fisik bongkar muat dimulai.

- a. Persiapan Pelaksanaan Pelayanan oleh Supervisor
 1. Supervisor harus menjalin komunikasi dan koordinasi dengan operator alat berat utama, termasuk Container Crane (CC), Rubber Tyred Gantry (RTG), dan Headtruck (HT), untuk memastikan sinkronisasi aktivitas bongkar atau muat.
 2. Operator CC diinstruksikan untuk memposisikan crane di lokasi yang aman selama proses kapal merapat (penyandaran) dan meninggalkan dermaga (keberangkatan).

3. Supervisor menyerahkan dokumen penting seperti discharging list (daftar peti kemas yang akan dibongkar) dan bay plan (peta penempatan peti kemas di kapal) kepada Foreman Kapal. Dokumen ini berfungsi sebagai perintah kerja lapangan.
- b. Tindak Lanjut oleh Foreman Kapal
 1. Foreman berkoordinasi langsung dengan awak kapal terkait rincian pelaksanaan operasi bongkar atau muat peti kemas.
 2. Untuk kegiatan pembongkaran, petugas tally menerima discharging list dan bay plan yang berisi informasi peti kemas yang harus diturunkan.
 3. Untuk kegiatan pemuatan, petugas tally menerima loading list (daftar peti kemas yang akan dimuat) dan stowage plan loading (rencana penempatan peti kemas di kapal).

Kegiatan Operasi Bongkar Peti Kemas

Prosedur ini merinci langkah-langkah untuk menurunkan peti kemas dari kapal ke dermaga.

- a. Perintah Pelaksanaan Berdasarkan Dokumen
 1. Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) diperintahkan untuk melepaskan alat pengait peti kemas (seperti twist lock atau bridge fitting) setelah awak kapal selesai melepaskan pengikat utama (lashing) yang ada di atas dek kapal (on deck).
 2. Operator Container Crane diperintahkan untuk mengangkat peti kemas dari lambung kapal dan menurunkannya ke atas Headtruck (HT) yang sudah diposisikan di bawah crane.
- b. Tugas Lanjutan oleh Tally Dermaga
 1. Petugas tally mencatat semua peti kemas yang dibongkar dan memeriksa kondisinya untuk mendeteksi adanya kerusakan.
 2. Jika ditemukan kerusakan pada peti kemas, tally segera membuat keterangan kerusakan dan menyusun Berita Acara Kerusakan. Laporan ini selanjutnya disahkan oleh foreman dan petugas agen terkait.
 3. Jika peti kemas dalam kondisi baik, petugas tally langsung menginstruksikan operator HT untuk segera mengangkut peti kemas tersebut menuju CY blok bongkar (lapangan penumpukan untuk peti kemas hasil bongkaran).

Kegiatan Operasi Muat Peti Kemas

Prosedur ini merinci langkah-langkah untuk memuat peti kemas dari lapangan penumpukan ke atas kapal.

- a. Perintah Pelaksanaan Berdasarkan Dokumen Muat
 1. Operator Container Crane diperintahkan untuk mengangkat peti kemas yang sudah dibawa oleh HT dari lapangan penumpukan, dan memuatnya ke lokasi yang telah ditentukan di dalam kapal.
 2. TKBM bertugas memasang kembali alat pengait peti kemas (seperti twist lock) pada posisi yang aman. Aktivitas ini dilaksanakan sebelum awak kapal memasang kembali pengikat utama (lashing) di atas dek kapal.
- b. Tugas Lanjutan oleh Tally Dermaga
 1. Petugas Tally Dermaga memberikan perintah kepada operator HT untuk kembali ke CY blok muat guna mengambil peti kemas berikutnya yang telah disiapkan.
 2. Petugas tally juga bertanggung jawab untuk memeriksa dan mengkonfirmasi nomor peti kemas yang berhasil dimuat ke dalam kapal, memastikan kesesuaian dengan loading list.

Persiapan Bongkar Muat

Perusahaan bongkar muat (PBM) sebagai pelaksana kegiatan untuk pemuatan atau pembongkaran dari dan ke kapal harus mendapatkan surat penunjukan atau surat perintah kerja (SPK) dari pemilik barang baik *shipper* maupun *consignee*. Berdasarkan spk tersebut maka PBM melaporkan ke Syahbandar dan pelabuhan untuk mendapatkan izin kegiatan dengan menyampaikan data sebagai berikut :

- a. Nama kapal
- b. Jumlah dan jenis muatan
- c. Rencana kedatangan kapal
- d. Sistem pembongkaran truk *losing* atau tumpuk di gudang/lapangan
- e. Permohonan pemakaian alat bongkar muat pelabuhan (jika diperlukan)

Sebelum melaksanakan kegiatan bongkar muat perlu persiapan agar sewaktu kapal tiba langsung dilaksanakan kegiatan bongkar muat. Adapun persiapan tersebut antara lain :

- a. Menghubungi Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) untuk mendapatkan jumlah anggota TKBM disesuaikan dengan kebutuhan (gang) tersedia termasuk *whinch man* (operator crane kapal).
- b. *TALLY MAN* (tally muatan) yaitu 1 orang per gang

- c. TKBM *in hold* sesuai kebutuhan per gang
- d. TKBM di dermaga / truk sesuai kebutuhan

Operasi Lapangan dan Operasi Haulage

Operasi lapangan merupakan aktivitas pemindahan peti kemas dari area samping kapal menuju lokasi penumpukan atau sebaliknya dari lokasi penumpukan ke area samping kapal di dermaga menggunakan trailer. Secara praktis, aktivitas ini mencakup dua jenis pergerakan yaitu perpindahan horizontal menggunakan trailer, dan perpindahan vertikal berupa penurunan serta pengangkatan lift on/lift off (lolo) peti kemas dari/ke atas trailer dengan menggunakan yard crane. Operasi haulage adalah aktivitas yang dilakukan oleh trailer yaitu memindahkan peti kemas dari lokasi penumpukan menuju area samping kapal di dermaga atau sebaliknya dari area samping kapal di dermaga ke lokasi penumpukan.

Operasi Lift On/Lift Off

Aktivitas pemindahan peti kemas di terminal melibatkan dua istilah kunci: Lift On dan Lift Off. Lift On didefinisikan sebagai proses pengangkatan peti kemas dari lokasi penumpukan atau dari kapal menuju ke atas chassis (trailer). Sebaliknya, Lift Off adalah aktivitas menurunkan peti kemas dari chassis (trailer) dan menempatkannya di area penumpukan.

- a. Pelaksanaan Lift on/Lift off (Lolo) Bongkaran Kapal

Berdasarkan instruksi yang diterima dari foreman kapal—petugas yang memandu operasi di dermaga—operator trailer segera menempatkan chassis mereka di bawah spreader (gantry crane) dan bersiap menerima peti kemas yang diturunkan. Setelah peti kemas diletakkan di atas chassis dan diamankan, trailer bergerak menuju area penumpukan. Di area ini, alat angkut lapangan seperti Rubber Tyred Gantry (RTG), Top Loader, atau Reach Stacker akan melakukan proses Lift Off (menurunkan) dan menata peti kemas tersebut sesuai dengan slot, baris, dan tingkat tumpukan yang telah ditetapkan oleh kepala operasi lapangan.

- b. Pelaksanaan Lift on/Lift off (Lolo) Tujuan Muat Kapal

Peti kemas yang sudah tersimpan di lapangan penumpukan, baik yang berstatus Full Container Load (FCL) maupun kargo yang sudah dikonsolidasi dari Container Freight Station (LCL ex CFS), akan diangkat (Lift On) menggunakan alat angkut lapangan seperti RTG, Top Loader, atau Reach Stacker. Peti kemas tersebut kemudian diletakkan di atas chassis trailer untuk selanjutnya diangkut menuju dermaga dan siap dimuat ke kapal.

Tahapan Kegiatan Bongkar Muat di Pelabuhan

Secara umum, pekerjaan pemindahan kargo dari dan ke kapal yang dilaksanakan oleh perusahaan bongkar muat terbagi menjadi tiga tahapan operasional yang saling berkesinambungan:

- a. *Stevedoring* mencakup seluruh aktivitas menurunkan dan menaikkan barang dari atau ke dalam kapal, hingga muatan tersusun rapi di dalam palka kapal. Pekerjaan ini memanfaatkan crane kapal (*ship's crane*) atau crane yang ada di darat (*shore crane*).
- b. *Cargodoring* merupakan kegiatan pemindahan atau pengangkutan barang dari dermaga menuju gudang atau lapangan penumpukan (CY), atau sebaliknya, dari gudang penumpukan menuju dermaga. Proses ini biasanya menggunakan sarana transportasi internal seperti truk (*headtruck*) atau gerbong kereta.
- c. *Receiving* atau *Delivery* adalah kegiatan serah terima kargo.
 1. Untuk barang bongkaran (turun dari kapal), kegiatan ini melibatkan penerimaan barang dari gudang atau lapangan penumpukan dan menyerahkannya kepada truk yang dibawa oleh penerima barang.
 2. Untuk barang muatan (akan naik kapal), kegiatan ini meliputi serah terima barang dari gudang atau lapangan penumpukan dan memindahkannya ke atas kapal.

Peranan Seorang *Stevedore*

Seorang *stevedore* harus bertanggung jawab penuh dalam proses bongkar muat muatan barang dari perut kapal ke dermaga menggunakan berbagai alat mekanis yang tersedia, seperti *crane* kapal dan alat mekanis untuk membuka dan menutup pintu palka kapal, baik secara manual maupun mekanik. Kelancaran *stevedoring* sangat dipengaruhi oleh kondisi cuaca pada saat itu, jika cuaca berubah-ubah antara hujan dan cerah akan sangat mengganggu proses bongkar muat dari kapal ke dermaga, begitu juga sebaliknya saat menaikkan muatan dari dermaga ke kapal.

Dokumen-dokumen yang Terkait dalam Proses Bongkar Muat Peti Kemas

Sebelum memulai kegiatan bongkar muat kargo, penyelesaian dan penyiapan dokumen yang diperlukan adalah langkah wajib. Berikut adalah penjelasan mengenai dua dokumen utama yang berkaitan dengan pemuatan (*loading*) dan pembongkaran (*discharging*):

Dokumen Pemuatan

a. *Bill of Lading*

Konosemen atau *Bill of Lading* (B/L) merupakan surat tanda terima yang diterbitkan oleh pihak pengangkut (*operator kapal* atau agennya). Dokumen ini berfungsi sebagai bukti bahwa pengangkut telah menerima sejumlah barang tertentu. B/L juga

mencantumkan janji pengangkut untuk mengirimkan barang-barang tersebut ke lokasi tujuan yang telah disepakati dan menyerahkannya kepada penerima yang ditunjuk, sesuai dengan persyaratan perjanjian pengiriman.

Informasi Utama yang Terdapat dalam Konosemen:

1. Identitas Pemuat/Pengirim
2. Data Kapal dan Kapten (Nahkoda)
3. Alamat atau Tujuan Akhir Barang
4. Detail Kuantitas dan Kondisi Kargo
5. Pelabuhan Asal (Tolak) dan Pelabuhan Tujuan

b. *Manifes*

Manifes adalah sebuah daftar terperinci yang berisi keterangan lengkap mengenai seluruh muatan (kargo) yang diangkut oleh kapal menuju suatu destinasi tertentu. Manifes ini disusun sebagai rekapitulasi dari seluruh konosemen (Bill of Lading) yang diterbitkan untuk muatan kapal tersebut. Penyusunan manifes biasanya dilakukan oleh agen pelayaran di pelabuhan muat, atau kadang kala diproses oleh awak kapal selama masa pelayaran.

Informasi yang Dicakup oleh Manifes:

1. Nomor Referensi Konosemen
2. Detail Kargo (Jumlah, Markah, Nomor Pembungkus, Dimensi, Isi, dan Berat per Colli)
3. Identitas Pengirim (Shipper) dan Penerima (Consignee)

c. *Cargo List*

Cargo list adalah merupakan dokumen yang menerangkan tentang muatan yang akan dimuat di suatu pelabuhan.

d. *Tally Muat*

Tally Sheet / Tally Muat adalah dokumen pencatatan muatan yang telah dimuat ke kapal dari dermaga atau dari truk.

e. *Mate's Receipt*

Merupakan dokumen tanda terima muatan dikapal yang ditanda tangani oleh Mualim I sebagai pedoman pemuatan BL.

f. *Stowage Plan*

Stowage plan adalah rencana sistematis yang mengatur posisi, tempat, dan penempatan setiap peti kemas atau peti kemas di dalam kapal. Rencana ini mencakup perencanaan dan pengaturan barang di dalam kapal secara efisien, aman, dan sesuai dengan kapasitas kapal. *Stowage plan* dirancang untuk memaksimalkan ruang

penyimpanan di dalam kapal dan memastikan kargo diangkut dengan aman, tanpa merusak atau mengancam keselamatan kapal.

g. *Daily Report*

Daily report adalah dokumen yang menerangkan kegiatan harian pemuatan seperti: waktu muat/kerja, waktu istirahat, keadaan cuaca, jumlah pemuatan per hari/palka

h. *Loading Report*

Loading report adalah dokumen laporan pemuatan merupakan rekap (gabungan) dari *daily report*, berisikan laporan seluruh kegiatan pemuatan (total pemuatan, lama pemuatan, rincian muatan per palka)

i. *Statement Of Fact*

Merupakan dokumen tentang laporan kegiatan waktu kerja, keadaan cuaca, dan stop kerja.

Dokumen Pembongkaran

a. *Outurn Report*

Outurn report adalah dokumen laporan hasil bongkaran yang dikirim ke alamat penerima.

b. *Short And Overlanded List*

Short and overlanded list adalah dokumen tentang kekurangan atau kelebihan bongkar muatan di suatu pelabuhan.

c. *Damage Cargo List*

Damage cargo list adalah dokumen yang menerangkan tentang barang diterima dalam keadaan rusak sewaktu pembongkaran.

d. *Cargo Manifest*

Cargo manifest adalah dokumen tentang daftar muatan/barang yang diangkut kapal untuk dibongkar di suatu pelabuhan.

e. *Dangerous Cargo List*

Dangerous cargo list adalah daftar muatan barang berbahaya.

f. *Tally Sheet*

Tally sheet yaitu dokumen pencatatan barang yang dibongkar dari ke kapal ke dermaga atau ke truk.

g. *Daily Report*

Daily report adalah merupakan dokumen laporan pemuatan atau pembongkaran setiap hari.

h. Discharging Report

Discharging report adalah dokumen laporan pembongkaran rekap (gabungan) dari *daily report*.

Alat Bongkar Muat Peti Kemas (*Container*)

Operasi bongkar muat (loading dan unloading) peti kemas di pelabuhan dan depo memerlukan berbagai jenis peralatan khusus. Setiap alat dirancang dengan fungsi dan kapasitas tertentu untuk menjamin efisiensi dan keamanan. Berikut adalah jenis-jenis alat berat yang digunakan dalam kegiatan penanganan peti kemas:

Harbour Mobile Crane (HMC)

Harbour Mobile Crane (HMC) adalah jenis crane serbaguna yang mampu bergerak di pelabuhan. Keunggulan utamanya terletak pada sifatnya yang fleksibel, sehingga dapat digunakan untuk memuat dan membongkar tidak hanya peti kemas, tetapi juga barang curah (general cargo). Kapasitas angkat (Safety Working Load / SWL) alat ini dapat mencapai 100 ton.

Reach Stacker (RS)

Reach Stacker (RS) merupakan kendaraan bergerak yang dilengkapi dengan spreader (alat penjepit di atas kontainer). Fungsi utamanya adalah untuk mengangkat dan menurunkan (LoLo) peti kemas di area penumpukan, seperti lapangan penumpukan kontainer (Container Yard / CY) atau di depo kontainer.

Fork Lift (FL)

Fork Lift (FL) adalah alat angkut yang bergerak dengan ciri khas memiliki garpu (fork). Alat ini digunakan untuk mengangkat dan memindahkan muatan, baik peti kemas jenis LoLo maupun barang umum (general cargo), di dalam CY atau depo. Fork lift umumnya memiliki kapasitas angkat (SWL) hingga 32 ton.

Rubber Tyred Gantry (RTG)

Rubber Tyred Gantry (RTG) berfungsi sebagai alat kunci dalam pengaturan dan pemindahan tumpukan peti kemas di lapangan penumpukan. Alat ini dapat bergerak lurus ke depan dan ke belakang untuk menata kontainer secara efisien. Kemampuan utama RTG meliputi mengambil peti kemas yang berada di posisi paling bawah dengan memindahkan kontainer di atasnya, serta melakukan pemindahan (shifting) peti kemas antar tumpukan.

Gantry Crane/ Quay Container Crane/ Container Crane

Gantry Crane, sering disebut Quay Container Crane, adalah crane portal tinggi berkaki tegak. Alat ini beroperasi dengan hoist yang dipasang pada sebuah troli yang dapat bergerak horizontal di atas rel. Gantry crane sangat penting di pelabuhan karena dirancang khusus untuk

mengangkat dan memindahkan muatan berat dalam skala besar, khususnya untuk operasi memuat dan membongkar peti kemas dari kapal (loading-unloading).

Head Truck (HT) dan Chassis

Head Truck (HT) dan Chassis (kerangka roda penopang peti kemas) bekerja sebagai pasangan penghubung (haulage) yang vital dalam operasi pelabuhan. Pasangan alat ini menjamin kelancaran berbagai kegiatan, termasuk operasi kapal (ship operation), transfer dari dermaga (quay transfer), operasi di lapangan penumpukan (yard operation), dan serah terima (receipt/delivery operation). Sumber tenaga gerak HT umumnya adalah mesin diesel, dilengkapi sistem elektrik untuk menangani peti kemas berpendingin (reefer).

Side Loader

Side Loader adalah jenis alat angkut yang dirancang khusus untuk memuat dan menurunkan peti kemas dari dan ke atas trailer atau chassis. Proses kerjanya unik karena peti kemas diangkat atau diturunkan dari sisi samping trailer atau chassis, sehingga membutuhkan ruang manuver yang berbeda dari crane atau reach stacker biasa.

Hambatan dalam Proses Bongkar Muat Peti Kemas dari Kapal

Beberapa kendala yang kerap dihadapi selama aktivitas loading dan unloading peti kemas meliputi:

Gangguan atau Kerusakan Crane (Crane Breakdown)

Kerusakan pada crane—alat vital dalam operasi bongkar muat—merupakan masalah umum yang terjadi di pelabuhan. Kegagalan fungsi peralatan ini dapat secara drastis menghambat laju produktivitas keseluruhan kegiatan terminal peti kemas.

Keterbatasan Armada Angkutan Internal

Headtruck adalah alat kunci yang bertugas memindahkan peti kemas dari kapal menuju lapangan penumpukan (Container Yard / CY) dan sebaliknya. Jika jumlah headtruck tidak memadai, operator gantry crane di dermaga terpaksa harus menunggu, yang mengakibatkan keterlambatan (delay) dalam siklus bongkar muat kapal.

Kemacetan Akses Lalu Lintas

Kepadatan lalu lintas di sekitar area pelabuhan dapat menjadi kendala eksternal yang signifikan. Situasi ini dapat memicu keterlambatan pengiriman dan penerimaan kargo, serta secara langsung meningkatkan biaya transportasi logistik.

Kinerja Tenaga Kerja Bongkar Muat (Stevedoring) yang Kurang Optimal

Stevedoring merujuk pada aktivitas pemindahan muatan kargo dari kapal ke dermaga atau sebaliknya. Apabila kinerja tim stevedoring lambat atau kurang efisien, hal tersebut dapat memperlambat siklus operasi bongkar muat peti kemas dan menurunkan tingkat produktivitas terminal.

Solusi Efektif untuk Mengatasi Hambatan Bongkar Muat Peti Kemas

Untuk memastikan operasi bongkar muat peti kemas tetap efisien dan lancar meskipun menghadapi berbagai tantangan, diperlukan tindakan korektif dan pencegahan:

Perawatan Peralatan Secara Terjadwal

Melakukan perawatan (maintenance) rutin dan menyeluruh pada semua peralatan bongkar muat (seperti crane dan reach stacker) adalah hal esensial. Perawatan yang disiplin akan menjaga kinerja optimal peralatan, meminimalkan risiko kerusakan mendadak (breakdown), dan memungkinkan perusahaan memberikan layanan maksimal kepada pelanggan.

Peningkatan Kompetensi Sumber Daya Manusia

Perlu dilakukan pelatihan kerja dan pembinaan berkelanjutan kepada Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dan seluruh karyawan terkait. Peningkatan profesionalisme dan kualitas kinerja tenaga kerja ini sangat krusial untuk memperlancar dan memaksimalkan seluruh proses bongkar muat.

Penambahan Kapasitas Armada Angkutan Internal

Pihak pengelola terminal disarankan untuk segera menambah unit headtruck yang tersedia. Penambahan ini bertujuan untuk menjaga kelancaran dan efisiensi kegiatan, serta mencegah terjadinya waiting time (waktu tunggu) yang dapat menyebabkan keterlambatan.

Koordinasi Lalu Lintas dan Rute Transportasi

Pihak pelabuhan harus berkolaborasi erat dengan otoritas setempat yang berwenang (misalnya kepolisian lalu lintas dan pemerintah daerah) untuk merencanakan rute lalu lintas yang paling efisien. Selain itu, penting untuk memastikan koordinasi yang baik antara semua pemangku kepentingan untuk mengelola arus kargo masuk dan keluar pelabuhan.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Prosedur bongkar muat peti kemas dari kapal KM. Oriental Samudra pada PT. Salam Pacific Indonesia Lines cabang Medan, secara umum, telah mengikuti standar operasional pelabuhan dan prinsip efisiensi logistik, namun masih menghadapi beberapa tantangan, seperti

keterbatasan infrastruktur pelabuhan, cuaca yang tidak menentu, meski demikian PT. SPIL cabang Medan terus berupaya meningkatkan kualitas layanan melalui pelatihan SDM, modernisasi sistem, serta digitalisasi informasi untuk mempercepat proses pengelolaan peti kemas.

Saran

Perusahaan operator pelabuhan hendaknya terus mengoptimalkan sistem dan prosedur penanganan kargo dan peti kemas. Langkah ini bertujuan untuk memastikan kepuasan pelanggan terhadap kualitas layanan yang diberikan. Selain itu, pihak manajemen wajib mengambil tindakan preventif dan proaktif guna meminimalisir atau menghilangkan segala faktor yang berpotensi menyebabkan hambatan atau kendala selama kegiatan bongkar muat berlangsung.

DAFTAR REFERENSI

- Ariana, A. A. G. B., dkk. (2023). *Sistem informasi akuntansi*. PT Sonpedia Publishing Indonesia. <https://www.researchgate.net>
- Arisanti, D., & Santoso, H. (2024). Sistem dan prosedur pelayanan bongkar muat kapal pada PT Tirta Sarana Indo Lines (TSIL) Surabaya di Terminal Mirah. *Jurnal Administrasi Bisnis (JUTANRIS)*. <https://respositori.stiamak.ac.id>
- Djamaluddin, A. (2023). *Desain rekayasa perencanaan pelabuhan*. Unhas Press. <https://books.google.co.id>
- Djamaluddin, A. (2024). *Model effective time kinerja operasional pelabuhan di terminal petikemas*. Unhas Press. <https://books.google.co.id>
- Ginting, S., & Situmorang, A. A. (2023). Prosedur layanan bongkar muat peti kemas pada PT Pelabuhan Indonesia I (Persero) Terminal Peti Kemas Belawan. *Journal of Maritime and Education (JME)*. <https://doi.org/10.54196/jme.v5i2.112>
- Kusuma, A., dkk. (2024). *Bongkar muat cargo*. PT Alungcipta. <https://publisher.alungcipta.com>
- Prastyorini, J. (2020). *Pengaruh spreader twinlift RTG, reliability RTG, availability head truck dan keterampilan operator terhadap produktivitas petikemas*. CV Mitra Abisatya. <http://repositori.stiamak.ac.id>
- Republik Indonesia, Menteri Perhubungan. (2021). *Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 59 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait Dengan Angkutan di Perairan*. <https://peraturan.bpk.go.id>
- Rustina, E., dkk. (2024). *Bongkar muat peti kemas: Masa depan ekonomi yang cerah*. Underline. <https://books.google.co.id>

- Sabila, F. H., & Bancin, S. B. (2024). Proses bongkar muat container di depo oleh PT Prima Indonesia Logistik Belawan. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 6(1), 55–61. <https://doi.org/10.54196/jme.v6i1.133>
- Saputra, D. (2020). *Manajemen muatan kapal niaga*. CV Budi Utama. <https://repo.jayabaya.ac.id>
- Sasono, H. B., & Tutut, S. (2024). *Manajemen bongkar muat kapal di tengah laut dan dermaga*. Penerbit Ebukne Litera Media. <https://supplychainindonesia.com>
- Sitompul, G. F., Deliana, M. K., & Sabila, F. H. (2024). Transportation process of container goods from container freight station to container yard at Port of PT Elang Sriwijaya Perkasa Palembang. *Pusat Publikasi Ilmu Manajemen*, 2(3), 296–300. <https://doi.org/10.59603/ppiman.v2i3.581>
- Yursal, M. R., & Handayani, I. (2024). Sistem informasi manajemen operasional bongkar muat container berbasis web pada PT Prima Indonesia Logistik Belawan. *Jurnal Inovasi Manajemen, Kewirausahaan, Bisnis dan Digital (JIMaKeBiDi)*. <https://ejournal.arimbi.or.id>
- Yursal. (2024). *Manajemen penumpukan dan bongkar muat* [Buku ajar tidak diterbitkan]. Jurusan KPNK Poltek AMI Medan.