

**LAPORAN HASIL
PENGABDIAN KEPADA MASYARAKAT**



**Simulasi Kegiatan Bongkar Muat Untuk
Optimasi Combine Tractor Terminal (CTT)
Pada Terminal Peti Kemas Bagi Akademi
Maritim Nusantara Banjarmasin Di
pelabuhan Pelindo III Kota Banjarmasin**

(4 MARET 2019)

JUHRANI, S,Pd, M.Pd

NIDN. 1106129201

WILDANI KHOTAMI ,SE,ME

NIDN.1128048901

NORFAHMI ILYAS

NPT.18.15.114039.0995

**YAYASAN PENDIDIKAN MARITIM INDONESIA
AKADEMI MARITIM NUSANTARA (AMNUS)
BANJARMASIN**

2019

DAFTAR ISI

BAB I PENDAHULUAN

1.1.Latar belakang	4
1.2 Idenfikasi dan perumusan masalah.....	5
1.3.Tujuan Pengaduan kepada masyarakat.....	5
1.4.Manfaat Pengaduan kepada masyarakat.....	5

BAB II TUJUAN PUSTAKA

2.1 Angkatan laut.....	6
2.2 Pengangkutan barang impor dan ekspor.....	6
2.3 Pengertian dan perkembangan angkutan petikemas.....	6
2.4 Perkembangan angkutan peti kemas.....	7
2.5 Terminal Peti kemas.....	8
2.6 Ukuran peti kemas.....	10
2.7 Jenis- jenis Peti kemas.....	11
2.8 Penanganan peti ekmas di CY.....	12
2.9 Bongkar muat peti kemas dari kapal.....	13
2.10 Dokumen – dokumen bongkar muat.....	13
2.11 Istilah-istilah peti kemas.....	14
2.12 Pemeriksaan peti kemas.....	14
2.13 Prosedur pengabdian kepada masyarakat pada bongkar muat peti kemas.....	15

BAB III TUJUAN KEGIATAN

3.1 Bentuk dan manfaat kegiatan.....	16
3.2 Khalayak sasaran.....	16

BAB IV METODE PELAKSANAAN KEGIATAN

4.1 Kerangka pemecahan masalah	17
4.2 Metode pelaksanaan kegiatan	18

BAB V HASIL PELAKSANAAN KEGIATAN

5.1 Hasil pelaksanaan dilapangan	21
--	----

BAB VI HASIL PELAKSANAAN KEGIATAN

6.1 Kesimpulan.....	26
6.2 Saran.....	26

DAFTAR PUSTAKA.....	27
----------------------------	-----------

LAMPIRAN	28
-----------------------	-----------

HALAMAN PENGESAHAN

Judul Pengabdian : Simulasi Kegiatan Bongkar Muat Untuk Optimasi Combine Tractor Terminal (CTT) Pada Terminal Peti Kemas Bagi Akademi Maritim Nusantara Banjarmasin Di pelabuhan Pelindo III Kota Banjarmasin

Ketua Pelaksanan

a. Nama Lengkap : Juhrani, S,Pd, M.Pd
b. NIDN : 1106129201
c. Jabatan Fungsional : Tenaga Pengajar
d. Program Studi : Pendidikan Matematika
e. Nomor HP : 081352706330
f. Email : Juhrani.jr7@gmail.com

Anggota Penelitian (1)

a. Nama Lengkap : Wildan Khotami ,SE,ME
b. NIDN : 1128048901
c. Jabatan Fungsional : Asisten Ahli
d. Program Studi : Pengantar Akutansi
e. Nomor Hp : 0813819999 29
f. Email : wildani.khotami @amnus-bjm.ac.id

Anggota (1)

a. Nama Taruna/i : NORFAHMI ILYAS
b. NPT : 18.15.114039.0995
Fakultas : Akademi Maritim Nusantara Banjarmasin
Lokasi Pengabdian : Dipelabuhan Pelindo III kota Banjarmasin
Biaya yang diusulkan : Rp. 1.500.000,-

Banjarmasin 4 Maret 2019

Mengetahui,
Direktur

Ketua Pelaksana,

H. Noor Fathulliansyah, SE., MM
NIDN. 1125077301

JUHRANI, S,Pd, M.Pd
NIDN. 1106129201

Mengetahui,
Wakil Direktur I

Akhmad Syahbudin, S.Th.I., M.Pd.I
NIDN.1120039101

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Bongkar muat petikemas dari kapal dilakukan oleh Ship to Shore (STS). Proses selanjutnya adalah petikemas akan diangkat menggunakan Combine Tractor Truck (CTT) menuju lapangan penumpukkan (CY). Dalam kondisi eksisting, satu buah STS dilayani oleh 7 buah CTT. Kondisi operasional saat ini terjadi antrian ketika CTT akan menunggu proses bongkar dan muat dari STS. Adanya antrian tersebut menandakan bahwa belum optimalnya jumlah STS untuk saat ini. Waktu tunggu CTT diharapkan dapat dipersingkat tetapi tetap memperhatikan utilitas dari STS. Waktu tunggu CTT pada dermaga rata-rata adalah lebih dari 4 menit. Utilitas STS pada kondisi eksisting bernilai sekitar 45%,(Sumber : Data Internal Pelindo III). Jumlah CTT akan dirubah sesuai dengan skenario yang disiapkan untuk mencari kombinasi utilitas alat serta waktu tunggu CTT yang paling rendah pada satu siklus operasi bongkar muat petikemas di PT Terminal pelabuhan Trisakti Banjarmasin . Containerisasi dimaksudkan kepada pengangkutan barang-barang dengan memakai petikemas pada setiap moda transport, baik itu melalui laut, darat maupun udara. Pengangkutan melalui laut dengan menggunakan petikemas telah dirintis sejak kurang lebih 50 tahun yang lalu oleh beberapa perusahaan raksasa antara lain : *Sea Land Service*, *Associated Steamship* dan *Matson Navigation Coy*.

Pengangkutan dengan menggunakan petikemas dikembangkan terus terutama pengangkutan barang-barang melalui laut, dan semakin meningkat pada tahun delapan puluhan. Jika dibandingkan dengan pengangkutan barang dengan menggunakan kapal konvensional, containerisasi mengakibatkan pengaruh bagi sub sistem didalam cara pengiriman maupun penerimaan barang, begitu pula dengan pengoperasian kapal dan sistem *Cargo Handlingnya*.

Perkembangan pelabuhan sangat ditentukan oleh perkembangan aktivitasnya, semakin ramai perkembangan di pelabuhan tersebut maka akan semakin besar pelabuhan tersebut. Perkembangan perdagangan juga dipengaruhi jenis kapal dan lalu lintas yang dilewati pelabuhan tersebut. Oleh karena itu setiap negara berusaha membangun dan mengembangkan pelabuhan sesuai dengan tingkat keramaian dan jenis perdagangan yang di tampung oleh pelabuhan tersebut. Dengan demikian perkembangan pelabuhan seiring dengan perkembangan ekonomi negara. Meningkatkan aktivitas perdagangan di pelabuhan membuat pengelola pelabuhan membuka tempat-tempat *Open Stowage* untuk penumpukan petikemas (*Container*), yang sebelumnya digunakan untuk kegiatan lain. Salah satu faktor yang mempengaruhi perkembangan pelabuhan adalah perkembangan petikemas. Dengan adanya petikemas dan kemudahan-kemudahan dari moda transport yang satu ke moda yang lain mengubah filosofi letak pelabuhan.

Perkembangan petikemas terutama permintaan akan jasa petikemas meningkat cepat disebabkan oleh pertumbuhan teknologi angkutan laut (sistem angkutan petikemas). Untuk menghadapi globalisasi dunia saat ini dibutuhkan sarana dibidang angkutan laut yang terdiri dari kapal petikemas dan terminal petikemas yang dilengkapi dengan fasilitas untuk menunjang kegiatan bongkar muat petikemas. Selain itu pemerintah juga sangat mendukung dan memudahkan dalam setiap kegiatan-kegiatan angkutan laut ataupun kegiatan bongkar muat petikemas.

Didalam pengangkutan muatan dengan menggunakan kapal konvensional satu palka kapal dibongkar atau dimuat sebanyak 15 ton general cargo per jam, tetapi dengan sistem petikemas dengan menggunakan *Full Container Vessel* dapat dikerjakan dengan satu alat angkat (*Quay Container Crane*) jika setiap jam dimuat atau dibongkar 15 buah petikemas berukuran 20 feet atau 15 ton, berarti minimum sebuah petikemas vessel hanya dengan menggunakan satu alat angkat dapat memuat atau membongkar barang sebanyak 300 ton atau dengan menggunakan dua alat angkat sebagaimana lazimnya terdapat pada petikemas terminal, maka berarti dalam satu jam dapat mengerjakan 600 ton minimum bagi setiap kapal petikemas.

Bagaimana sistem angkutan petikemas sudah berkembang di dunia sebagai bagian dari perkembangan teknologi maju yang mencari upaya untuk mendapatkan efisiensi yang optimal. Petikemas secara umum digambarkan sebagai gudang yang dapat dipindahkan dan digunakan untuk mengangkut barang, merupakan perangkat perdagangan dan sekaligus juga merupakan komponen dan sistem pengangkutan. Selain itu pemilihan sarana angkutan ini didasarkan pada faktor keamanan barang, kecilnya resiko atas kerusakan dan murah biaya penanganan ditinjau dari kecepatan pelayanan dan besarnya kapasitas angkut.

Akademi Maritim Nusantara Banjarmasin memberikan pembelajaran karakter demi menumbuhkan insan yang siap berkompetisi dalam menghadapi kemajuan jaman dan teknologi sehingga diharapkan mampu bersaing disegala bidang keilmuan, terutama mampu memenuhi kebutuhan pasar didunia maritim.

1.2 Identifikasi dan Perumusan Masalah

Kendala Dari uraian latar belakang diatas dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut : Bagaimana Prosedur Bongkar Muat Petikemas yang dilakukan oleh PT Pelindo III

1.3 Tujuan Pengabdian kepada masyarakat

Untuk memberi gambaran secara langsung tentang prosedur bongkar/muat sehingga penyusun akan terjun langsung dalam suatu praktek kerja, dan dapat mengetahui secara langsung setiap kegiatan yang ada dan suatu kendala yang dihadapi, serta pemecahan maupunantisipasi yang dilakukan dalam setiap keadaan tersebut.

1.4 Manfaat Pengabdian kepada masyarakat

Menambah referensi yang diperoleh dari hasil tentang prosedur bongkar/muat sehingga penyusun akan terjun langsung dalam suatu praktek kerja, dan dapat mengetahui secara langsung setiap kegiatan yang ada dan suatu kendala yang dihadapi,

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Sehubungan dengan perkembangan perekonomian maka perlu adanya sarana dan alat angkut yang digunakan untuk mengirim barang menggunakan transportasi laut yang lebih efektif dan efisien untuk pengangkutan barang dalam jumlah besar, menyebabkan peti kemas menjadi moda yang dipilih dan cepat berkembang pesat.

Petikemas dapat dikatakan sebagai gudang mini yang bergerak dari satu tempat ke tempat lain dan daya tampung muatan yang cukup tinggi volumenya dan dapat diangkat dengan mudah dan cepat, dari kapal ke dermaga atau dari dermaga ke kapal.

Penggunaan petikemas merupakan penyempurnaan terhadap tatanan menuju tercapainya efisiensi dan efektifitas yang lebih optimal. Pengelolaan angkutan melalui laut merupakan salah satu usaha memperlancar kegiatan perniagaan untuk mengirim barang.

Agar kapal yang mengangkut peti kemas dapat melakukan bongkar muat di pelabuhan dengan cepat maka perlu adanya alat dan fasilitas yang lengkap dan memadai baik di pelabuhan maupun di dermaga serta di atas kapal.

2.1. Angkutan Laut

Yang dimaksud dengan angkutan laut adalah setiap kegiatan pelayaran dengan menggunakan kapal laut untuk mengangkut penumpang, barang dan hewan untuk satu kali perjalanan atau lebih serta beberapa pelayaran (Herry Gianto dan Arso Martopo, 1990: 1).

2.2. Pengangkutan Barang Impor dan Ekspor

Yang dimaksud dengan barang impor adalah petikemas yang berisi muatan imporakan disegel atau ditera oleh bea cukai setelah diperiksa isinya sesuai dengan manifes kapal dan sesudah itu petikemas akan diangkut ke ICD yang ditunjuk atau ada perjanjian dengan *carrier*. Juga dapat dilaksanakan oleh *freight forwarder* atau EMKL yang mengadakan perjanjian dengan perusahaan pelayaran. Sedangkan dalam muatan ekspor, *shipper* akan memberikan *shipping instruction* bersama dokumen muatan lainnya kepada bea cukai di ICD. Juga diberi tahu, barangnya akan diekspor ke negara mana. Setelah diperiksa oleh bea cukai dan selesai *stuffing* dari petikemas yang diawasi oleh bea cukai, pintu petikemas ditutup dan disegel oleh bea cukai.

2.3. Pengertian dan Perkembangan Angkutan Petikemas (*Container*)

Yang dimaksud dengan pengertian perkembangan petikemas adalah sebagai berikut :

a. Pengertian Umum Petikemas

Petikemas yang di Indonesia dikenal dengan nama petikemas dalam praktek merupakan peti-peti yang terbuat dari bahan logam. Dari bermacam-macam ukuran dan tipe, petikemas bisa juga dikatakan sebagai *The Moving Go Down* ukuran kecil yaitu gudang mini yang bergerak dari satu tempat ke tempat lain sebagai akibat dari adanya pengangkutan.

Petikemas dibuat untuk memuat dan mengangkut semua jenis barang produksi industri maupun agraria, dan menciptakan daya tampung muatan dalam satu petikemas yang cukup tinggi volumenya dan dapat diangkut dengan cepat dan mudah dari kapal atau sebaliknya. Keuntungan dan kerugian memakai petikemas antara lain sebagai berikut :

- 1) Keuntungan memakai petikemas.
 - a) Cepat dan ekonomis dalam menangani petikemas, terutama dalam bongkar muat petikemas di pelabuhan atau *Interface*.
 - b) Keamanan terhadap kerusakan dan percurian lebih terjaga, terutama untuk barang-barang kecil atau berharga.
 - c) Pembungkus barang tidak perlu terlalu kuat, karena tumpukan (*Stacking*) dapat dibatasi setinggi dalamnya petikemas.
- 2) Kerugian memakai petikemas.
 - a) Kapal petikemas mahal (lebih mahal dari kapal barang biasa).
 - b) Harus dibuat terminal khusus untuk bongkar muat petikemas dan harus menggunakan peralatan khusus untuk mengangkut dan menumpuknya
 - c) Jalan-jalan yang ada harus disesuaikan untuk pengangkutan petikemas.
 - d) Dapat terjadi ketidakseimbangan dalam perdagangan antar negara, bila suatu negara tidak cukup persediaan petikemasnya.

b. Freight Petikemas

Didalam perdagangan Internasional dikenal pula istilah "*Freight Container*" yaitu suatu kotak yang terbuat dari besi, aluminium, plastic atau kayu yang dapat menampung barang-barang tertentu untuk diangkut (*for shipment*). Didalam publikasi dari *The Organisation For Corporation And Development* diartikan bahwa petikemas adalah "kotak", biasanya terbuat dari metal dengan pintu dan dipasang bagian untuk mengangkatnya (*lifting points*). Kemudian pada tanggal 14 desember 1956, *The Uno Economic Commission For Europe* yaitu komisi ekonomi PBB untuk eropa mendefinisikan petikemas adalah alat transport (*Transport Device*) yang kemudian oleh *Technical Committee 104* dari *ISO (International Standard Organization)* diformulasi kembali. Setelah dirumuskan oleh wakil-wakil dari 15 negara dan oleh tiga Badan Internasional, maka dicapai kesepakatan suatu definisi mengenai "*Freght Container*" sebagai berikut :

1. Sifatnya cukup kuat untuk digunakan berulang kali.
2. Dirancang secara khusus sebagai fasilitas untuk membawa barang dengan moda-moda transport yang ada.
3. Dipasang alat-alat yang memungkinkan sewaktu-waktu digunakan untuk menanganinya dari satu alat transport ke alat transport yang lain.
4. Dirancang sedemikian rupa sehinggga memudahkan untuk mengisi maupun mengosongkan.
5. Mempunyai isi ruangan (*Internal Volume*) $1\text{m}^3 = 35,3\text{ cuft}$ atau lebih.

2.4. Perkembangan Angkutan Petikemas

- a. Perkembangan didalam armada angkutan laut dapat di bagi tiga sesuai dengan teknologi bangunan kapal. Ketiga tahapan tersebut antara lain :
 - 1) Kapal Konvensional.
 - 2) Kapal Semi *Container*.
 - 3) Kapal Full *Container*.

- b. Sedangkan angkutan dengan menggunakan petikemas dipelopori oleh :
- 1) Sea Land Inc (1956), dengan pengangkutan petikemas sistem antara New York – Houston.
 - 2) Matson Navigation (1958), ke hawaii mengangkut nanas kaleng.
 - 3) Pada tahun 1963, New York – California lewat Selat Panama.
 - 4) Pada tahun 1966, Trans Atlantic dalam *service* pertama.

Setiap kapal petikemas mempunyai sistem untuk penempatan petikemas di dalamnya. Kapal petikemas yang saat ini sedang dikembangkan yaitu kapal yang dilengkapi sel-sel untuk penempatan petikemas yang lazim disebut *Cellular Container Vessel*. Kapal petikemas pun mengalami tahapan sesuai dengan kemampuan angkut petikemas, dan tahapan-tahapan tersebut dikenal dengan istilah *Generation* dari kapal petikemas.

c. Kapal petikemas sesuai dengan kemampuan mengangkut petikemas, dibagi dalam tahapan-tahapan sebagai berikut :

1. Generasi pertama, dimulai sekitar tahun 1966/1968 dimana sebenarnya kapal tersebut adalah kapal yang dirancang sebagai pengangkut muatan biasa, dimana pada kapal tersebut dimanfaatkan untuk mengangkut petikemas dalam batas tertentu, baik itu diatas dek dan di dalam palka dengan memakai alat angkat di dermaga secara konvensional.
2. Generasi kedua, adalah kapal petikemas yang dirancang dengan bentuk sel-sel dengan ukuran 15 sampai 20.000 ton dengan kemampuan angkut 500 sampai 1000 petikemas.
3. Generasi ketiga, adalah kapal petikemas yang dirancang dengan bentuk sel-sel yang berukuran antara 40 sampai 45.000 ton dengan daya tampung 2.000 sampai 3.000 unit petikemas.

Kapal dagang dalam pelayaran yang singgah di pelabuhan akan memuat atau membongkar muatannya. Jasa bongkar muat di pelabuhan ini dilaksanakan oleh perusahaan bongkar / muat. Dalam melakukan usaha atau beroperasinya perusahaan bongkar / muat diatur oleh pemerintah. Kegiatan bongkar / muat petikemas dari / ke kapal dilakukan di terminal khusus yaitu terminal petikemas.

Di terminal petikemas bongkar/muat petikemas dilengkapi dengan peralatan petikemas modern seperti *Container Crane (gantry crane)*, tipe past-panamay, selain itu dilengkapi dengan peralatan untuk penanganan dan transportasi dari petikemas *super stacker, side loader, forklift, crane, top loader* dan lain-lain.

2.5. Terminal Petikemas

Yang dimaksud dengan terminal petikemas adalah terminal yang dilengkapi sekurang-kurangnya dengan fasilitas berupa tambatan, dermaga, lapangan penumpukan (*Container Yard*), serta peralatan yang layak untuk melayani kegiatan bongkar muat petikemas (Berdasarkan ketentuan Pasal 1 dari Keputusan Direksi Pelabuhan Indonesia II Nomor HK. 56/2/25/P.I.II-2002). Bongkar muat petikemas juga dapat dilakukan di terminal konvensional apabila diperlukan. Terminal petikemas terdiri dari : (Suyono, R.P., 2003:186-187).

a. Unit Terminal Petikemas (UTPK)

Unit Terminal Petikemas (UTPK) adalah terminal di pelabuhan yang khusus melayani petikemas dengan sebuah lapangan (*Yard*) yang luas dan diperkeras untuk bongkar muat dan menumpuk petikemas yang dibongkar atau yang akan dimuat ke kapal. Karena kapal petikemas tidak dilengkapi dengan alat bongkar muat, maka bongkar muat kapal petikemas dilakukan dengan *gantry crane*, yaitu derek darat yang hanya dapat digunakan untuk membongkar dan memuat petikemas dengan kapasitas lebih kurang 50 ton. Untuk membongkar memuat suatu kapal, di UTPK diperlukan suatu lapangan luas tertentu bagi suatu kapal untuk menimbun sementara petikemas-petikemas yang baru dibongkar atau menyusun petikemas-petikemas yang akan dimuat, karena petikemas harus dimuat sesuai urutan dalam penyusunan di dalam kapal. Lapangan luas tersebut dinamakan *Mashalling Yard*.

Di UTPK juga terdapat lapangan penimbunan untuk stacking petikemas. Peralatan yang dipergunakan untuk memindahkan dan menimbun petikemas adalah *top loader*, *side loader* dan *super stacker*. Sedangkan alat untuk pengangkutannya adalah chassis dan *prime mover*.

b. *Container Yard (CY)*.

Container Yard adalah kawasan di daerah pelabuhan yang digunakan untuk menimbun petikemas FCL yang akan dimuat atau dibongkar dari kapal.

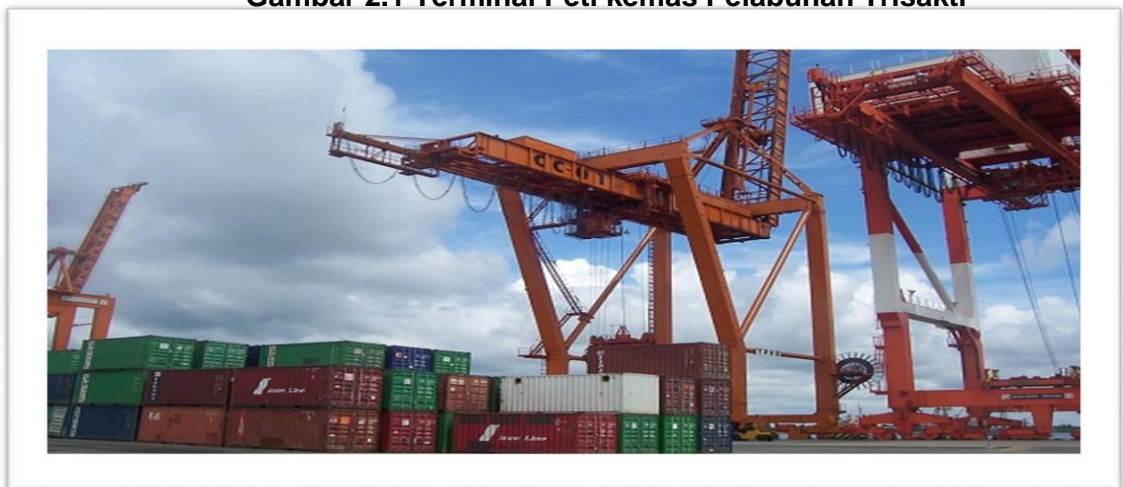
c. *Container Freight Station (CFS)*.

Container Freight Station adalah kawasan yang digunakan untuk menimbun petikemas LCL, melaksanakan *stuffing/stripping*, untuk menimbun *break-bullcargo* yang akan di *stuffing* ke petikemas atau di *stripping* dari petikemas untuk menimbun petikemas FCL yang akan diserahkan kepada *consignee* atau diterima dari *shipper*.

d. *Inland Container Depot (ICD)*.

Inland Container Depot adalah kawasan di pedalaman atau di luar daerah pelabuhan yang berada di bawah pengawasan bea dan cukai yang digunakan untuk menimbun petikemas FCL yang akan diserahkan kepada *consignee* atau diterima dari *shipper*. (Suyono, R.P., 2003:186-187).

Gambar 2.1 Terminal Peti kemas Pelabuhan Trisakti



Sumber : Data Diolah 2019

2.6. Ukuran Petikemas

Agar pengoperasian petikemas dapat berjalan dengan baik, maka semua pihak yang terlibat harus menyetujui agar ukuran-ukuran dari petikemas harus sama dan sejenis serta mudah di angkut (Suyono, R.P., 2003 : 168-187).

Badan Internasional standart Organization (ISO) telah menetapkan ukuran-ukuran dari petikemas sebagai berikut :

- a. *Container 20' DryFreight (20 feet)*
 - 1) Ukuran luar : 20' (p) x 8' 6" (t) Atau : 6.058 x 2.438 x 2.591
 - 2) Ukuran dalam : 5.919 x 2.340 x 2591 m
 - 3) Kapasitas : Cubic Capasity : 33 Cbm
 - 4) Pay Load : 22.1 ton
- b. *Container 40' Dry Freight (40 feet)*
 - 1) Ukuran luar : 40' x 8'6" Atau : 12.192 x 2.438 x 2.592 m
 - 2) Ukuran dalam : 12.045 x 2.309 x 2.379
 - 3) Kapasitas : Cubic Capasity : 67,3 Cbm
 - 4) Pay Load : 29,6 ton

Gambar : 2.2 Ukuran Peti kemas



Sumber : Data Diolah 2019

Ukuran muatan dalam pembongkaran pemuatan kapal petikemas dinyatakan dalam TEU (*Twenty Foot Equivalent Unit*).Oleh karena ukuran standar dari petikemas dinilai dari panjang 20 feet, maka satu petikemas 20' dinyatakan sebagai 1 TEU dan petikemas 40' dinyatakan sebagai 2 TEU sering juga dinyatakan dalam FEU (*Fourty Foot Equivalent Unit*).

Meskipun ukuran petikemas dari luar adalah seragam atau sama, namun petikemas dikeluarkan dalam berbagai variasi sesuai kegunaan, variasi tersebut dapat dilihat melalui bentuk, ukuran barang yang dimuat dan cara pengisian muatan ke dalamnya. Ada petikemas yang berbentuk kotak, tabung ataupun flat, ada yang berukuran besar dan kecil, ada yang memuat barang padat, gas, cair maupun curah. Ada yang diisi dari depan, samping atau dari atas, dan juga ada yang dilengkapi dengan pendingin untuk muatan beku. (Suyono, R.P., 2003:179-180).

2.7. Jenis-jenis Petikemas.

Oleh karena komoditi yang diperdagangkan dalam perdagangan dunia jenisnya beraneka ragam, demikian juga arah pengangkutan dan sarana penunjangnya berbeda-beda maka jenis petikemas yang diperlukan bagi pengangkut barang dagangan internasionalpun berbeda-beda pula. Bahan baku petikemas biasanya terbuat dari berbagai jenis bahan diantaranya *Steel Container*, *Aluminium Container*, *Fiberglass*, dan kayu lapis (*Plywood*). (Sudjatmiko, F.D.C:234). Jenis-jenis petikemas / *container* dibagi dalam 6 kelompok yaitu :

a. *General Cargo*.

General Cargo Container adalah petikemas yang dipakai untuk mengangkut muatan umum (*general cargo*). Petikemas yang termasuk dalam *general cargo* adalah :

1. *General Purpose Container*, Petikemas inilah yang biasa dipakai untuk mengangkut muatan umum (*general cargo*).
2. *Open-side Container*, Petikemas yang bagian sampingnya dapat dibuka untuk memasukkan dan mengeluarkan barang yang karena ukuran atau beratnya lebih mudah dimasukkan atau dikeluarkan melalui samping petikemas.
3. *Open-top Container*, Petikemas yang bagian atasnya dapat dibuka agar barang dapat dimasukkan atau dikeluarkan lewat atas. Tipe petikemas ini diperlukan untuk mengangkut barang berat yang hanya dapat dimasukkan lewat atas dengan menggunakan deret (*crane*).
4. *Ventilated Container*, Petikemas yang mempunyai ventilasi agar terjadi sirkulasi udara dalam petikemas yang dipergunakan oleh muatan tertentu, khususnya muatan yang mengandung kadar air tinggi.

b. *Thermal Container*, *Thermal container* adalah petikemas yang dilengkapi pengatur suhu untuk muatan tertentu. Petikemas yang termasuk kelompok *thermal* adalah:

1. *Insulated Container*, Petikemas yang dinding bagian dalamnya diberi *isolasi* agar udara dingin di dalam petikemas tidak menembus keluar.
2. *Reefer Container*, Petikemas yang dilengkapi dengan mesin pendingin untuk mendinginkan udara dalam petikemas sesuai dengan suhu yang diperlukan bagi barang yang mudah busuk, seperti sayuran, daging, atau buah-buahan.
3. *Heated Containe.*, Petikemas yang dilengkapi dengan mesin pemanas agar udara didalam petikemas dapat diatur pada suhu yang diinginkan.
4. *Tank Container*, *Tank container* adalah tangki yang ditempatkan dalam kerangka petikemas yang dipergunakan untuk muatan cair (*liquid bulk*) maupun gas (*gas bulk*).
5. *Dry Bulk Container*, *Dry bulk container* adalah *general purpose container* yang dipergunakan khusus untuk mengangkut muatan curah (*bulk cargo*). Untuk memasukkan atau mengeluarkan muatan tidak melalui pintu depan seperti biasanya, tetapi melalui lubang di bagian atas untuk memasukkan muatan dan lubang atau pintu di bagian bawah untuk mengeluarkan muatan (*gravity discharge*). Lubang atas dapat juga dipergunakan untuk membongkar muatan dengan cara dihisap (*pressure discharge*).
- 6) *Specials Container*, *Specials Container* adalah petikemas yang khusus dibuat untuk muatan tertentu, Seperti petikemas untuk muatan ternak (*cattle container*) atau muatan kendaraan (*car container*) (Suyono, R.P., 2003:182-185).

2.8. Penanganan Petikemas di CY

Dalam menangani petikemas di lapangan atau depot, hal-hal yang harus diperhatikan adalah : (Suyono, R.P., 2003:194)

- a. Tempat penumpukan harus keras dan rata.
- b. Cara menumpuk (*stacking*) :
 - 1) Petikemas 40 *feet* tidak boleh ditindih oleh petikemas 20 *feet*.
 - 2) Tidak boleh meletakkan silang antara satu dan lainnya.
 - 3) Antara sudut petikemas di atas dan di bawah harus saling beradu.
 - 4) Peralatan untuk menangani (*handling*) petikemas harus siap.

2.9. Bongkar Muat Petikemas dari Kapal

Dalam bongkar muat petikemas dari kapal, kita harus mengetahui posisi petikemas yang akan dibongkar muat. Posisinya antara lain sebagai berikut :

1. *Bay* adalah pembagian kapal secara membujur dari haluan ke buritan dan mulai dari no. 1 dan seterusnya. Panjang *bay* adalah sama dengan panjang petikemas. *Bay* dengan nomor ganjil adalah untuk petikemas 20 *feet* sedangkan untuk nomor genap petikemas 40 *feet*. Tidak semua *bay* bernomor genap dapat dipergunakan untuk petikemas 40 *feet*, hanya nomor genap yang berhimpitan yang dapat dipergunakan untuk 40 *feet*.
2. *Row* adalah pembagian kapal secara melintang dari tengah kapal kiri dan ke kanan. Contohnya dari tengah ke kiri *row* 02, 04, 06 dan seterusnya sedangkan dari tengah ke kanan *row* 01, 03, 05 dan seterusnya. Untuk *center line* diberi nomor 00. *Row* dapat juga diberi nomor urut dari kiri ke kanan, seperti 01, 02, 03, 04 dan seterusnya. Lebar *row* adalah sama dengan lebar petikemas.
3. *Tier* adalah pembagian nomor susunan petikemas secara vertical. Untuk pembagian nomor dari *tier* dibagi dua bagian, yaitu : petikemas yang dimuat dalam palka diberi nomor genap mulai dari 02. Misal *tier* 02, 04, 06 dan seterusnya. Sedangkan petikemas yang dipadatkan di atas dek kapal diberi nomor genap dengan angka awal 8 ke atas. Misalnya 82, 84, 86, 88 dan seterusnya. Kegiatan-kegiatan yang berhubungan dalam bongkar muat.

Kegiatan-kegiatan yang berhubungan dalam bongkar muat pada dasarnya sebagai berikut : (Suyono, R.P., 2003:219-228).

- a. *Stevedoring* adalah jasa bongkar/muat dari atau ke kapal, atau ke dermaga, tongkang, gudang, truk atau lapangan dengan menggunakan derek kapal atau alat bantu pemuatan lainnya.
- b. *Haulage* adalah gerakan petikemas dari lambung kapal ke CY atau ke CFS dengan menggunakan *Chasis* dan *Head Truck (trailer)* atau kegiatan sebaliknya.
- c. *Lift on / lift off, Lift on*, memindahkan atau menaikan petikemas dari CY ke Truck. Sedangkan *Lift off*, menurunkan petikemas dari truck ke CY.
- d. *Stacking* adalah menumpuk petikemas di lapangan penumpukan (CY).
- e. *Stripping* adalah mengeluarkan barang dari dalam petikemas. Alat yang dipakai *forklift* atau buruh TKBM.

- f. *Stuffing* adalah mengisi atau memasukkan barang atau muatan ke dalam petikemas. Alat yang dipakai *forklift* atau buruh TKBM.
- g. *Angsur* adalah memindahkan petikemas tetapi masih dalam satu lokasi atau CY tetapi jaraknya tidak terlalu jauh, alat yang dipakai *truck trailer, forklift* dan mobil *crane*.
- h. *Shifting on Board* adalah gerakan pemindahan petikemas dari satu petak kapal ke petak kapal yang lain dalam satu palka kapal atau ke palka yang lain.
- i. *Shifting via Landed* adalah gerakan pemindahan petikemas dari satu petak kapal ke dermaga atau lapangan penumpukan dan kemudian menempatkan kembali ke petak kapal semula.
- j. *Receiving / Delivery* adalah operasi penerimaan / penyerahan barang muatan merupakan kegiatan menerima atau menyerahkan barang dari dan ke wilayah pelabuhan.

2.10. Dokumen-dokumen Bongkar Muat

Secara garis besar, dokumen tersebut dipilah menjadi dua macam, yaitu dokumen pemuatan dan dokumen pembongkaran barang.

a. *Stevedoring* dan *Cargodoring*

- a. *Manifest* adalah daftar semua barang di atas kapal yang akan dibongkar disatu pelabuhan (merupakan rekapitulasi B/L untuk satu pelabuhan tujuan).
- b. *Stowage Plane* adalah dokumen berupa gambar belahan kapal yang menunjukkan penempatan barang di atas kapal.
- c. *Hatch List* adalah daftar barang yang dimuat pada masing-masing palka.
- d. *Dangerous Cargo* adalah daftar barang-barang berbahaya yang dimuat di atas kapal.
- e. *Damage Report* adalah daftar barang-barang yang rusak yang dimuat/dibongkar ke/dari kapal.
- f. *Ship Particular* adalah keterangan tentang bagian-bagian kapal (panjang/lebar kapal, *type Derek* dan SWLnya, *Dead Weight Ton* masing-masing palka) yang berkaitan dengan kegiatan bongkar / muat.
- g. N O R adalah *Notice Of Readines* yaitu Nota Kesiapan bahwa kapal menyatakan siap untuk dimuat / dibongkar.
- h. *Tally Sheet* adalah dokumen untuk menghitung jumlah *coily* yang dimuat / dibongkar (termasuk catatan rusak kalau ada untuk pertanggung jawaban kepada kapal / gudang).
- i. *Time Sheet* adalah dokumen untuk menghitung jumlah waktu efektif kegiatan bongkar/muat, untuk pertanggungjawaban kepada owner/pencater.
- j. *Labour Sheet* adalah dokumen yang mencatat jumlah TKBM, jam efektif bekerja, peralatan yang digunakan untuk pertanggungjawaban kepada kapal.
- k. *Daylay Report* adalah laporan hasil bongkar/muat setiap harinya dibuat atas dasar *Tally Sheet*.
- l. *Balance Report* adalah laporan tentang sisa barang di atas kapal yang belum terbongkar (akan dibongkar hari berikutnya) dibuat atas dasar *daylay report*.
- m. *Damage Report* adalah laporan tentang barang rusak yang dibongkar/dimuat dari/ke kapal (jika ada), untuk pertanggungjawaban kepada kapal/pelayaran.

- n. *Statement of Fact* adalah berisikan semua kejadian kegiatan bongkar/muat dari awal sampai selesai, untuk pertanggungjawaban kepada kapal/pelayaran.
- o. *Short/Over Landed* adalah berisikan keterangan tentang barang lebih/kurang dibongkar/dimuat dari/ke kapal untuk pertanggungjawaban kepada kapal/pelayaran.
- i. Berita Acara Serah Terima adalah dibuat setelah pekerjaan pembongkaran, pemuatan, pemasukan, pengeluaran selesai untuk pertanggungjawaban kepada kapal/ Gudang Lini

b. Receiving dan Delivery

- a. *Shipping Instruction* yaitu dibuat oleh pemilik barang (*shipper*) kepada pelayaran untuk mengapalkan barangnya.
- b. Ijin Timbun (1.B) yaitu ijin timbun dari PT. Pelindo kepada pemilik barang/wakilnya.
- c. Surat Pengantar Truck adalah surat pengantar dari pemilik barang ke gudang untuk masing-masing yang mengangkut.
- d. *Delivery Order* adalah perintah dari pelayaran kepada gudang untuk mengeluarkan barang dari gudang.
- e. Tally Sheet.
- f. Berita Acara.

2.11. Istilah-Istilah dalam petikemas

- a. *Collapsible Container* adalah petikemas yang dapat dilipat.
- b. *Container Load* adalah petikemas yang diisi penuh sesuai *pay load*.
- c. *Container Part-Load* adalah petikemas yang tidak terisi penuh sesuai *pay load*, sehingga mungkin dapat diisi barang lain.
- d. *Corner Casting* adalah besi penguat di ujung sudut petikemas.
- e. *Corrugated Container* adalah petikemas dengan dinding bergelombang.
- f. *Data Plane* adalah pelat baja di petikemas yang berisi informasi tentang berat dan tata serta ukuran luar.
- g. *Dunnage* adalah bahan untuk mengukuhkan barang dalam petikemas atau untuk menghindari agar tidak tergesek barang lain.
- h. *Interface* adalah titik pertemuan antara dua sistem, misal antara jalan dan terminal pelabuhan.

2.12. Pemeriksaan Petikemas (*Checking Container*)

adalah dapatdibagikan sebagai berikut: (Suyono, R.P., 2003:196-199).

1. Sebelum mengisi (*stuffing*).

a) Tampak luar (*external*).

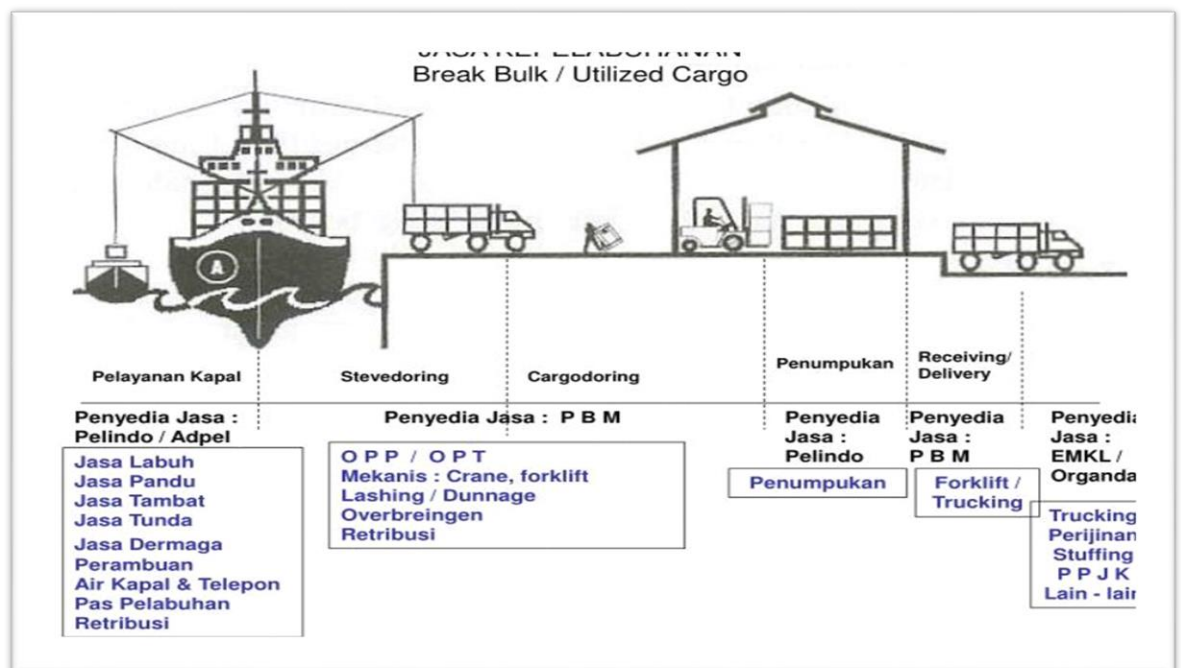
- 1. Tidak terdapat lobang / sobek luar.
- 2. Tidak terdapat kerusakan pada kunci pintu.
- 3. Atap / atap terpal *open top* dalam keadaan baik dan memenuhi syarat untuk digunakan.
- 4. Label bagi petikemas yang membubuhkannya.
- 5. Suhu dari *reefer container* harus sesuai dengan kebutuhan barang yang akan dimasukkan di dalamnya.

b) Tampak di dalam (*Internal*).

- 1. Bersih dari kotoran, debu, oli dan cairan lainnya.
- 2. Kering yaitu bebas dari keringat dan penyebab basah lainnya.
- 3. Pemberantasan hama untuk menghindari kelambatan oleh pemeriksaan kesehatan pelabuhan.

4. Terjamin kedap air (*Watertight*) seal karet pintu, dan kemungkinan bocor disemua dinding dan lantai.
 5. Intruksi-intruksi yang mungkin ada pada petikemas.
2. Sesudah packing (*stuffing*).
 - a. Tekanan pada muatan jika petikemas mengalami guncangan.
 - b. Pemeriksaan pabean (supaya diatur untuk memudahkan pemeriksaan, contoh-contoh dekat pintu).
 - c. Keamanan yaitu supaya diperiksa pintu apakah sudah terkunci rapi (jangan mengundang pencuri dengan memasang label yang menjelaskan isi petikemas).
 - d. Label bagi barang-barang berbahaya, supaya dipasang label.
 3. Sebelum *Stripping*.
 - a. Memeriksa kondisi segel-segel pada petikemas.
 - b. Kondisi umum luar petikemas.
 - c. Apakah terdapat label barang berbahaya.
 - d. Pintu kanan lebih dulu dibuka untuk mencegah jatuhnya barang-barang.
 4. Sesudah *Stripping*.
 - a. *Consigne*membersihkan petikemas untuk pembuatan kembali karena ada term angkutan selanjutnya.
 - b. Memeriksa apa ada kebocoran pada dinding-dinding / lantai petikemas selama pelayaran sehingga telah menyebabkan basah dan menimbulkan claim pada muatan.

2.13. Prosedur Pengabdian Masyarakat Pada Bongkar muat peti kemas



Sumber Data Diolah 2019

BAB III

TUJUAN KEGIATAN

3.1 Bentuk dan Manfaat Kegiatan

- 1) Bertempat di Aula PT Pelindo III, rombongan yang terdiri dari Taruna dan Taruni dari Akademi Maritim Nusantara Banjarmasin datang untuk berkunjung ke kantor PT Pelindo III dipelabuaahn Trisakti Banjarmasin. Ini merupakan kunjungan untuk menambah ilmu dan wawasan mengenai kegiatan bongkar muat petikemas dan sistem manajemen kepelabuhanan.
- 2) Masih dengan semangat yang sama untuk menuntut ilmu, Taruna dan Taruni tampak antusias menyimak paparan mengenai kinerja bongkar muat, *overview* dan aktif pada sesi tanya jawab. Tidak hanya mendapat materi saja, mereka juga berkesempatan *site visit* ke Terminal Berlian untuk melihat langsung bagaimana kegiatan bongkar muat petikemas.
- 3) Kunjungan ini diharapkan dapat memberikan manfaat untuk Taruna-Taruni sebagai bekal menghadapi tantangan dunia kerja kedepannya dan sebagai upaya membangun relasi yang baik dengan pihak eksternal Perusahaan.

3.2 Khalayak Sasaran

Memberikan manfaat untuk Taruna-Taruni sebagai bekal menghadapi tantangan dunia kerja kedepannya dan sebagai upaya membangun relasi yang baik dengan pihak eksternal Perusahaan Akademi Maritim Nusantara Banjarmasin bisa diterima dalam segala kegiatan

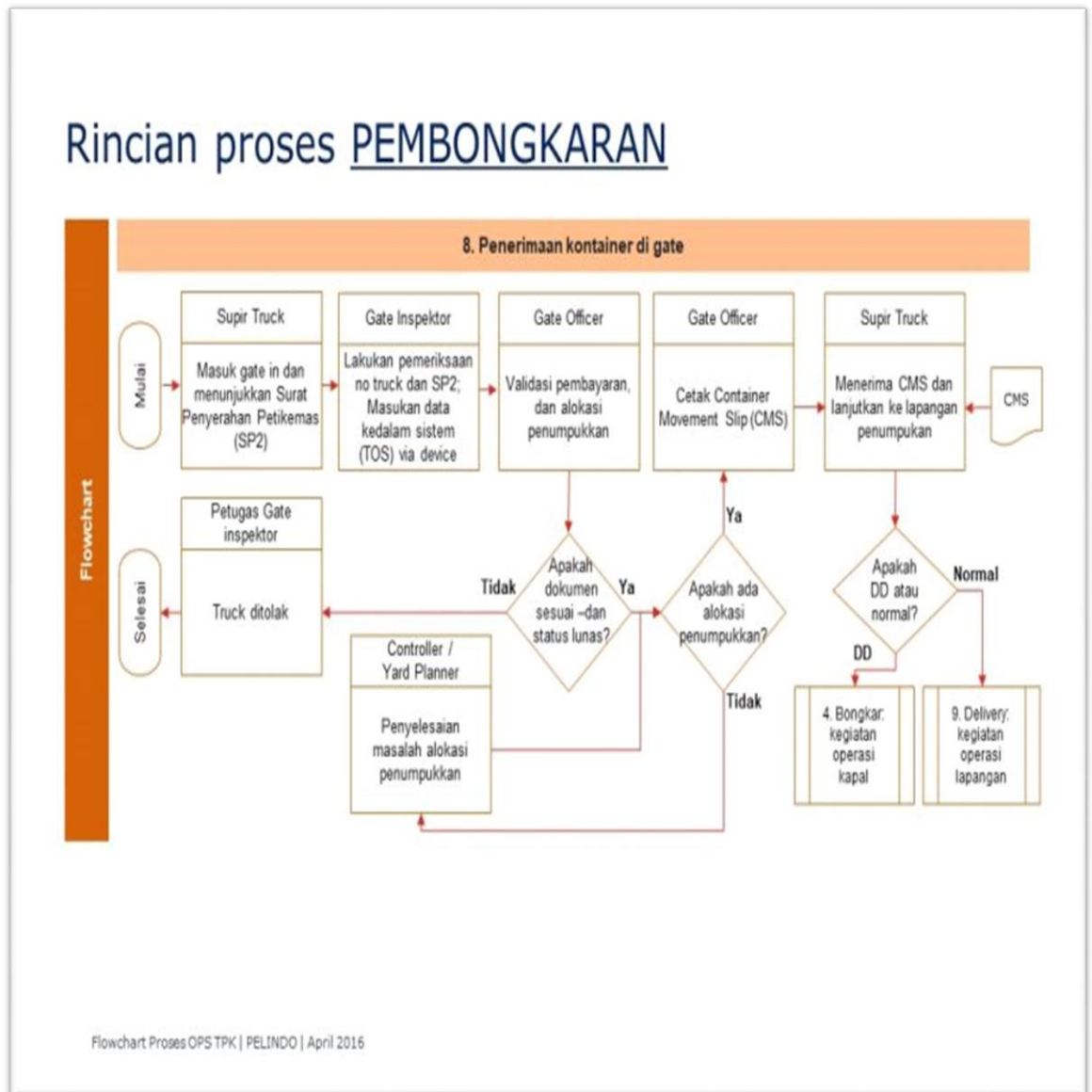
BAB IV

METODE PELAKSANAAN KEGIATAN

4.1. Kerangka Pemecahan Masalah

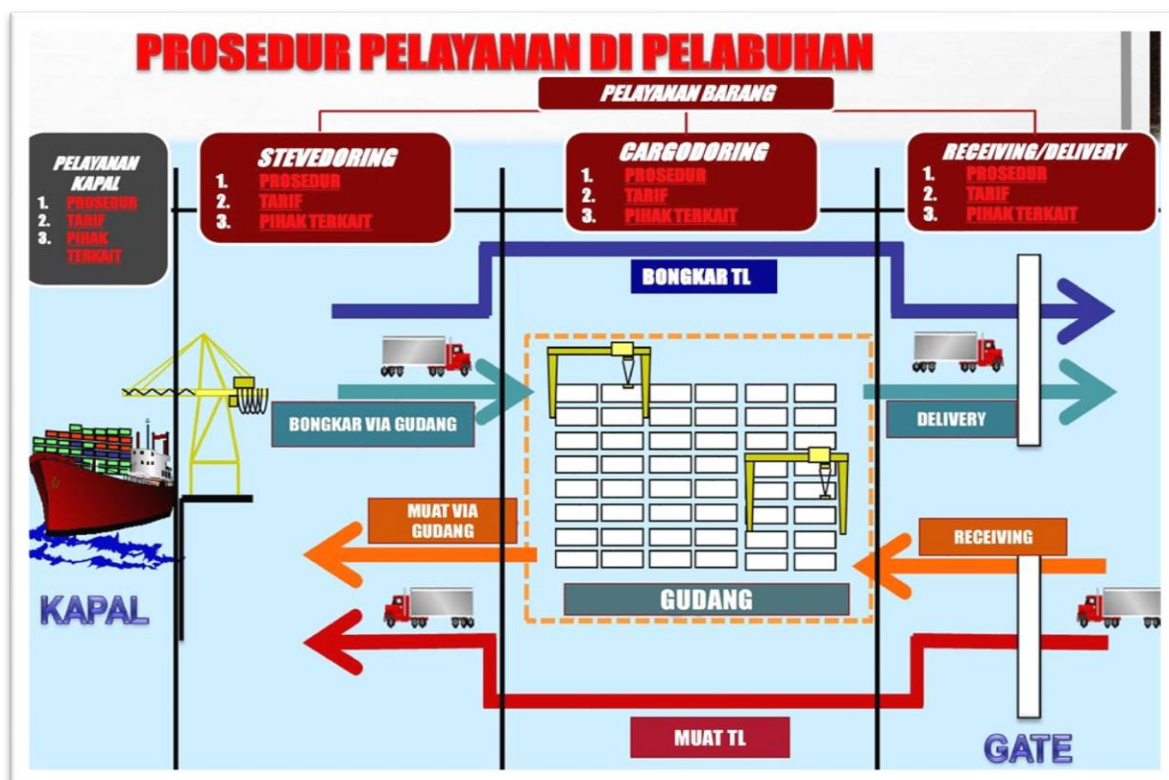
Kerangka pemecahan masalah dalam kegiatan pengabdian masyarakat ini

Gambar 4.1 Rincian Proses Pembongkaran



Sumber : Data Diolah 2019

Gambar 4.1 Rincian Proses Pembongkaran



Sumber : Data Diolah 2019

4.2 Metode Pelaksanaan Kegiatan

Metode pelaksanaan ini berupa kegiatan dilapangan yaitu dengan mengusung tema Partisipasi Taruna-Taruni Akademi Maritim Nusantara Banjarmasin kegiatan pelaksanaan Bongkar muat Peti ekmas dipelabuhan Pelindo III Kota Banjarmasin ini .Adapun rangkaian kegiatan pengabdian masyarakat tersebut antara lain:

1. Penyajian Materi

Diawali dengan penjelasan tentang; 1) manfaat dan guna kegiatan untuk memper erat silaturahmi antar dosen dan masyarakat sekitar 2) Mengenalkan kepada masyarakat kehadiran Akademi Maritim Nusantara Banjarmasin bersama dosen dan taruna-taruni adalah lembaga yang hadir untuk masyarakat.

2. Studi Kasus

Setelah semua peserta memahami maksud dan tujuan kegiatan tersebut diharapkan dapat bongkar muat adalah suatu proses memuat dan membongkar dengan cara memindahkan muatan dari darat ke kapal atau dari kapal ke darat yang dibawa atau diangkut ketempat tujuan dengan aman dan selamat yang dilakukan sesuai dengan prosedur penanganan muatan oleh para crew kapal dan pihak terminal.

3. Tanya Jawab

Semua peserta diberikan kesempatan untuk bertanya tentang sesuatu yang belum jelas, baik yang telah disampaikan maupun hal-hal lain yang berkaitan dengan kegiatan tersebut.

Pelaksanaan Kegiatan

Ketua Pelaksana

- a. Nama dan Gelar Akademik : Juhrani, S,Pd, M.Pd
- b. Pangkat/ Golongan/ NIDN : 110612901
- c. Jabatan Fungsional : Tenaga Pengajar
- d. Bidang Keahlian : Pendidikan Matematika
- e. Fakultas/ Program studi : Akademi maritim nusantara banjarmasin

Anggota Pelaksana I

- a. Nama dan Gelar Akademik : Wildani Khotami , SE., ME
- b. Pangkat/ Golongan/ NIDN : 1128048901
- c. Jabatan Fungsional : Asisten Ahli
- d. Bidang Keahlian : Akutansi
- e. Fakultas/ Program studi : Akademi maritim nusantara banjarmasin
- f. Waktu untuk kegiatan : 1 Hari

Anggota (1)

- a. Nama Taruna/i : Norfahmi ilyas
- b. NPT : 18.15.114039.0995

Rincian / Justifikasi Anggaran Pengabdian :

NO	Jenis Pengeluaran	Biaya yang diusulkan (Rp)
1	Gaji dan Upah	Rp. 200.000,-
2	Bahan habis pakai dan peralatan	Rp. 200.000,-
3	Penyusunan Laporan	Rp. 300.000,-
4	Lain-lain (Transport, Konsumsi, Sewa Lapangan Dokumentasi)	Rp.800.000,-
	Total	Rp. 1.500.000,-

g. Jadwal Kegiatan

JADWAL KEGIATAN		
NO	AGENDA KEGIATAN	HARI/JAM
1	Pelindo III dipelabuhan Trisakti Banjarmasin	4 Maret 2019 09:00 Wita
2	Memulai acara	09.00 : 11:00 Wita
3	Tanya jawab sampai dengan Selesai	11.00 : 11:30 Wita

BAB V

HASIL PELAKSANAAN KEGIATAN

5.1 Hasil pelaksanaan dilapangan

Kegiatan pengabdian masyarakat yang dilaksanakan dosen Akademi Maritim Nusantara Banjarmasin berjalan lancar sesuai dengan apa yang diharapkan bersama. Bongkar muat adalah suatu proses memuat dan membongkar dengan cara memindahkan muatan dari darat ke kapal atau dari kapal ke darat yang dibawa atau diangkut ketempat tujuan dengan aman dan selamat yang dilakukan sesuai dengan prosedur penanganan muatan oleh para crew kapal dan pihak terminal yang dilaksnakan dipelabuhanana Pelindo III Trisakti Kota Banjarmasin.

Sosialisasi Program Kerja Bakti Sosial Kemasyarakatan Dari data hasil penelitian mengenai sub fokus pertama yaitu sosialisasi program sebagai berikut:

1. Sosialisasi dilakukan melalui surat pemberitahuan kepada Pelindo III pada satu minggu sebelum kegiatan.
2. Sosialisasi terbatas karena alasan pendanaan, jumlah personil dan kekuatiran akan besarnya kegiatan. Sosialisasi bertujuan untuk mengenalkan suatu kebijakan, peraturan, ketentuan, program yang sifatnya baru atau pengulangan dalam upaya memberikan pengertian dan respon kepada masyarakat atau kelompok sasaran yang dituju.

Sosialisasi yang dilakukan oleh. Pelindo III menjalankan bisnis inti sebagai penyedia fasilitas jasa kepelabuhanan yang memiliki peran kunci guna menjamin kelangsungan dan kelancaran angkutan laut. Dengan tersedianya prasarana transportasi laut yang memadai, Pelindo III mampu menggerakkan serta mendorong kegiatan ekonomi negara dan masyarakat.

Gambar 5.1 Terjadi Kebakaran Dipulau Sebuku Kota Baru



Sumber : Data Diolah 2019

Gambar 5.2 Terjadi Kebakaran 1 Kampung dipulau Sebuku Kota baru



Sumber : Data Diolah 2019

Gambar 5.3 TIM Taruna Taruni AMNUS dalam menggalang dana Peduli

Sumber : Data Diolah 2019



Sumber : Data Diolah 2019

Gambar 5.4 TIM dana Pengiriman Barang bantuan untuk Peduli Kebakaran Pulau Sebuku KotaBaru



Sumber : Data Diolah 2019

Pada Keberadaan Pelindo III Kota Banjarmasin terlepas dari wilayah Indonesia yang terbentuk atas jajaran pulau-pulau dari Sabang sampai Merauke. Sebagai jembatan penghubung antar pulau maupun antar negara, peranan pelabuhan sangat penting dalam keberlangsungan dan kelancaran arus distribusi logistik. Pelayanan terbaik dan maksimal merupakan komitmen Pelindo III Kota Banjarmasin untuk menjaga kelancaran arus logistik nasional. Komitmen itu tertuang dalam visi perusahaan “Berkomitmen Memacu Integrasi Logistik dengan Layanan Jasa Pelabuhan yang Prima”.

Sejak diberlakukannya Peraturan Menteri Perhubungan PM Nomor 60 Tahun 2014 pelaksanaan kegiatan usaha bongkar muat PT. Pelindo III Kota Banjarmasin menjadi sedikit terhambat. Hal ini disebabkan oleh izin khusus yang wajib dibuat oleh perusahaan. Sehingga PT. Pelindo III Kota Banjarmasin dalam melaksanakan kegiatan usaha bongkar muat barang yang meliputi kegiatan stevedoring, cargodoring, dan receiving/delivery tersebut diwajibkan untuk membuat anak perusahaan sendiri dalam satu provinsi.

Sebelumnya perusahaan sudah meminta rekomendasi dari SUP namun tidak diberi dengan alasan adanya PM Nomor 60 tahun 2014 yang persyaratannya harus bersertifikat khusus, sehingga adatabrakan dimana perusahaan sebagai BUP yang juga melayani kegiatan bongkar muat tetapi harus terkendala dengan surat izin usaha bongkar muat.

Akademi Maritim Nusantara Banjarmasin melakukan kegiatan tersebut untuk menumbuhkan minat dan ketertarikan masyarakat terhadap kehadiran sekolah pelayaran yang bernapaskan militer, sehingga pandangan masyarakat banjarmasin tau bahwa dilingkungan militer itu tidak kaku dari pandangan masyarakat awam. Selain itu membuktikan bahwa rasa peduli terhadap lingkungan sekitar dan sesama adalah prioritas dari pendidikandi Akademi Maritim Nusantara Banjarmasin.

BAB VI

KESIMPULAN

6.1. Kesimpulan

1. PT. Pelindo III Kota Banjarmasin sebagai perusahaan bongkar muat yang salah satu perusahaan yang memiliki layanan bisnis memuat inti dan barang bongkar ke dan dari kapal yang meliputi: Stevedoring, Cargodoring, Menerima/Pengiriman, Pergudangan dan Kontainer Stuffing atau unstuffing.
2. Banyak dokumen yang di perlukan dalam proses kegiatan bongkar muat seperti dokumen-dokumen perijinan kedatangan kapal, dokumen-dokumen bongkar muat kapal dan sebagainya.
3. Hambatan-hambatan dalam kegiatan bongkar muat pun terkadang menjadi kendala seperti keterlambatan kapal, kemacetan jalan, rusaknya alat bongkar muat, pengaruh cuaca..

6.2. Saran

1. Peningkatan arus kunjungan kapal di Pelabuhan Trisakti Banjarmasin harus terus di laksanakan, karena dengan banyaknya arus kunjungan kapal dan barang di suatu pelabuhan maka pelabuhan tersebut akan menjadi ramai dan besar. Yang akan membantu perekonomian khususnya di kawasan pelabuhan dan umumnya untuk perekonomian suatu Negara.
2. Lebih meminimalkan waktu kerja yang terbuang (Idle Time) pada saat kapal berada di tambatan, dengan cara efisiensi dan manajemen kerja yang baik. Sehingga pelaksanaan bongkar/ muat akan cepat terlaksana. Dan arus kunjungan kapal di pelabuhan Trisakti Banjarmasin akan semakin meningkat.
2. Agar pengetahuan masyarakat terhadap Akademi Maritim Nusantara Banjarmasin perlu sosialisasi yang lebih lanjut terutama terhadap Memudahkan para pengguna jasa untuk melakukan kegiatan-kegiatan yang berhubungan dengan pelayanan kapal di pelabuhan serta mengurangi biaya-biaya diluar dari yang di tetapkan.

DAFTAR PUSTAKA

- Anton M. Moeliono, 1990, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta.
- Cholid Narbuko, Drs, dan H. Abu Achmadi, Drs, 2005, *Metodologi Penelitian*, Cetakan Ketujuh, PT. Bumi Aksara, Jakarta.
- Herry Gianto, Msc, Drs, dan Arso Murtopo, Catp, 1990, *Pengoperasian PelabuhanLaut*, BPLP Semarang, Semarang.
- Marwan Asri, S. W., MBA., Drs, dan John Suprihanto, 1986, *ManajemenPerusahaan Pendekatan Operasional*, Edisi Satu, BPFE Yogyakarta, Yogyakarta.
- Sudjatmiko, F .D .C., Drs, 1985, *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*, Edisi Kedua, Akademika Pressindo, Jakarta.
- Sutrino Hadi, Drs, MA, 1988, *Bimbingan Menulis Skripsi dan Thesis*, Andi Offset, Yogyakarta.
- Suyuno R. P., Capt., 2003, *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor InporMelalui Laut*, Edisi Revisi, PPM, Jakarta.
- Peraturan Pemerintah No. 69, Tahun 2001., *Tentang Kepelabuhan*, Balai Pustaka, Jakarta.

LAMPIRAN

Lampiran I Format Susunan Organisasi Tim Peneliti/ Pelaksana dan Pembagian Tugas

N O	Nama /NIDN	Fakultas	Bidang Ilmu	Alokasi waktu (Jam/Minggu)	Uraian Tugas
1	Juhrani . S,Pd, M.Pd	Akademi Maritim Nusantara Banjarasin	Pendidikan Matematika		<ol style="list-style-type: none">1. Meyusun laporan akhir penelitian2. Bertanggung jawab terhadap terhadap hasil pelaporan penelitian mulai dari laporan harian, laporan kemajuan laporan akhir dan penggunaan anggaran penelitian
2	Wildan Khotami, SE., ME	Akademi Maritim Nusantara Banjarmasin	Akutansi		<ol style="list-style-type: none">1. Mempersiapkan instrument penelitian, perlengkapan penelitian, dan instrumen penunjang.2. Proses pengambilan data, pengumpulan data, analisis data, penyusunan interpretasi data.

Lampiran II
Biodata Ketua Tim Penelitian / Pelaksana

1	Nama Lengkap	Juhrani, S.Pd.,M.Pd
2	Jenis Kelamin	Laki-laki
3	Jabatan Fungsional	Tenaga Pengajar
4	NIDN	1106129201
5	Tempat dan Tanggal Lahir	Timbun Tulang, 6 Desember 1992
6	E-mail	Juhrani.jr7@gmail.com
7	Nomor Telpon/HP	0831 5270 6330
8	Alamat Kantor	Jl. Gatot Subroto No.76, Kec. Banjarmasin Timur, Kalimantan Selatan
9	Nomor Telpon/Faks	-
10	Mata Kuliah yang diampu	Matematika
		Statistik

Riwayat Pendidikan

	S1	S2	S3
Nama Perguruan Tinggi	Institut Agama Islam Negeri Antasari Banjarmasin	Universitas Negeri Semarang	-
Bidang Ilmu	Pendidikan Matematika	Pendidikan Matematika	
Tahun Lulus	2015	2017	

Semua data yang saya isikan dan tercantum dalam biodata ini adalah benar dan dapat dipertanggung jawabkan secara hukum. Apabila dikemudian hari ternyata dijumpai ketidak sesuaian dengan kenyataan, saya sanggup menerima sanksi.

Demikian biodata ini saya buat dengan sebenarnya untuk memenuhi salah satu persyaratan dalam pengajuan Proposal penelitian Dosen AMNUS.

Banjarmasin 4 Maret 2019

Pengusul,

Juhrani, S.Pd.,M.Pd
NIDN. 1106129201

Lampiran II

Biodata Anggota Tim Penelitian / Pelaksanaan

1	Nama Lengkap	Weldani Khotami, SE., ME
2	Jenis Kelamin	Laki-laki
3	Jabatan Fungsional	Asisten Ahli
4	NIK	203018015
5	NIDN	1128048901
6	Tempat dan Tanggal Lahir	Kasongan 28April 1989
7	E-mail	wildani khotami @amnus-bjm.ac.id
8	Nomor Telpon/HP	0813819999 29
9	Alamat Kantor	Jl. Gatot Subroto No.76, Kec. Banjarmasin Timur, Kalimantan Selatan
10	Nomor Telpon/Faks	-
11	Nomor Telpon/Faks	1) Ekonomi pembangunan
		2) Pengantar akutansi
		3) pengantar manajemen

Riwayat Pendidikan

	S1	S2	S3
Nama Perguruan Tinggi	Ekonomi dan bisnis ULM Banjarmasin	Magister ilmu ekonomi	-
Bidang Ilmu	Ekonomi pembangunan	Ilmu ekonomi	-
Tahun Masuk-Lulus	2007-2012	2013-2014	

Semua data yang saya isikan dan tercantum dalam biodata ini adalah benar dan dapat dipertanggung jawabkan secara hukum. Apabila dikemudian hari ternyata dijumpai ketidak sesuaian dengan kenyataan, saya sanggup menerima sanksi.

Demikian biodata ini saya buat dengan sebenarnya untuk memenuhi salah satu persyaratan dalam pengajuan Proposal penelitian Dosen AMNUS.

Banjarmasin 4 Maret 2019
Pengusul,

Weldani Khotami, SE., ME
NIDN. 1128048901

Lampiran III

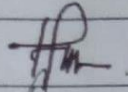
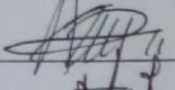

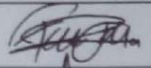

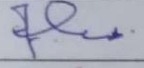
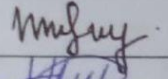
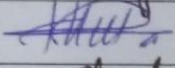
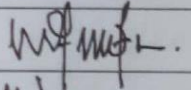
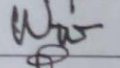

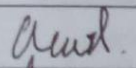
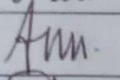
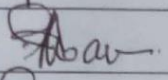
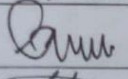

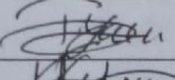
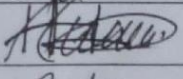
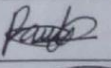
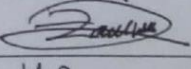
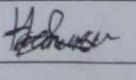
SURAT PERNYATAAN TIDAK PLAGIAT

Dengan ini saya menyatakan bahwa laporan pengabdian kepada masyarakat ini merupakan hasil pengolahan dan analisis saya sendiri tidak terdapat, karya yang pernah diajukan untuk pengabdian yang lain atau bukan merupakan replikasi maupun saduran dan sepanjang pengetahuan saya tidak terdapat karya tulis atau pendapat yang pernah diterbitkan orang lain, kecuali yang secara tertulis mengacu dalam naskah ini dan disebutkan dalam daftar pustaka.

Banjarmasin 4 Maret 2019
Pengusul,

Juhrani, S.Pd.,M.Pd
NIDN. 1106129201

Absensi kehadiran

NO	NAMA PESERTA	TANDA TANGAN
1	M. HAMID	
2	Andi Kahman	
3	A. Murdin	
4	Bandi Amril	Bandi.
5	Fajar Ramadhan	
6	SAPRILIAH	
7	Sanusi	
8	Much. Strya.	
9	Ahmad Hanafi	
10	M. Wasir	
11	Wawan Nurwan.	
12	Muridi	
13	Said	
14	Muhamad Amin	
15	Kurnia Akbari	
16	BATI BUNIMATI	
17	Yandra	
18	TIYANTO	
19	Hasyim	
20	Pandu Ibrahim	
21	Zalrin	
22	Harun	

23	Rasydi	Rasydi
24	Zaid	Zaid
25	Mahfad Arip	Mahfad
26	HASAN GAZALI	HASAN
27	Kumlawan	Kumf.
28	Herpin.	Herpin.
29	Kanan Candra.	Cen
30	Yulianto	Yulianto
31	zahran	zahran
32	Bainah	Bainah
33	Rahidin	Rahidin
34	Norman	Norman
35	Murmili	Murmili
36	asbi	asbi
37	ASDI	ASDI
38	IRWAN	IRWAN
39	Ilham	Ilham
40	zamil	zamil
41	utar	utar
42	kamariah	kamariah
43	kernadi	kernadi
44	Akmal	Akmal
45	Risky	Risky
46	M. Rifai	M. Rifai
47	SARIF	SARIF
48	Johansyah	Johansyah



YAYASAN PENDIDIKAN MARITIM INDONESIA BANJARMASIN
AKADEMI MARITIM NUSANTARA BANJARMASIN
Status Terakreditasi SK BAN-PT No. 460/SK/BAN-PT/Akred/Dpl-III/2014
Alamat : Jl. Brig. Jend. Hasan Basri No. 09 - 11 Kayu Tangi Banjarmasin
Telpon/Fax. (0511)3304752 email : maritimakademi.bjm@gmail.com
website : www.amnus-bjm.ac.id

SURAT PERINTAH TUGAS

Nomor : 051.A/AMNUS/P2M/A/III/2019

DASAR : Berdasarkan Peraturan Menteri Pendidikan Nasional dan Keputusan Direktur Jenderal Pendidikan Tinggi Departemen Pendidikan Dan Kebudayaan RI No. 48/D3/Kep/1983 tentang Beban Tugas Tenaga Pengajar pada Perguruan Tinggi.

MEMERINTAHKAN

Kepada :

Nama	Juhrani, S.Pd., M.Pd.	Nama	Wildani Khotami, SE., ME.
NIDN	1106129201	NIDN	1128048901
Jabatan	Dosen Tetap Yayasan	Jabatan	Dosen Tetap Yayasan
Nama	Norfahmi Ilyas		
NPT	18.15.114039.0995		
Jabatan	Taruna AMNUS Banjarmasin		

Untuk : Melaksanakan PkM
Periode : Tahun Akademik 2019-2020

Banjarmasin, 4 Maret 2019

Direktur

Akademi Maritim Nusantara Banjarmasin,



H. Noor Fathulliansyah, S.E., M.M.
NIDN. 1125077201

Tembusan :

1. Ketua Yayasan Pendidikan Maritim Indonesia Banjarmasin
2. Yang Bersangkutan
3. Arsip