

## **PENANGANAN KEGIATAN BONGKAR CURAH KERING OLEH PT. GELORA PERKASA CABANG MEDAN BELAWAN DI PELABUHAN BELAWAN**

**Jekki Arto Marbun<sup>1</sup> Syamsuddin<sup>2</sup> Helen H.M. Napitupulu<sup>3</sup>  
Akademi Maritim Belawan**

### **ABSTRAK**

Kapal – kapal yang dibangun untuk muatan kering dapat pula dipergunakan untuk memuat muatan curah, akan tetapi untuk memenuhi permintaan dari perniagaan muatan curah khusus, maka dibuatlah kapal – kapal khusus untuk itu, serta yang memenuhi peraturan – peraturan standar bagi ruangan muatannya yang dikenal dengan nama “*bulk carrier*”. Bila muatan yang dimuat di kapal tanpa bungkus, muatan demikian itu disebut muatan curah. Biji – bijian, batubara, coke, gandum, belerang, adalah muatan yang umumnya dimuat secara curah. Untuk itu ruang muat harus dipersiapkan dengan baik sebelum menerima muatan curah. Kapal pengangkut biji–bijian adalah kapal yang mengangkut muatan tanpa pembungkusan tertentu, berupa biji tumbuh–tumbuhan dicurahkan langsung kedalam palka kapal. Umumnya dibuat *single deck* dan sistem bongkar muatnya dilakukan dengan cara isap (*grab*). Bongkar muat adalah salah satu kegiatan yang dilakukan dalam proses forwarding (pengiriman) barang. Pembongkaran merupakan suatu pemindahan barang dari suatu tempat ke tempat lain dan bisa juga dikatakan suatu pembongkaran barang dari kapal ke dermaga, dari dermaga ke gudang atau sebaliknya dari gudang ke gudang atau dari gudang, ke dermaga, baru diangkut ke kapal. Dari hasil penelitian ini di dapatkan bahwa Penyebab dari lambatnya Penanganan Kegiatan Bongkar kering Curah Kering Oleh PT. Gelora Perkasa Cabang Medan Belawan disebabkan hambatan-hambatan yang terjadi pada saat pelaksanaan kegiatan bongkar curah kering disebabkan oleh faktor-faktor yang mempengaruhi tingkat pelayanan perusahaan peralatan dan perlengkapan pelabuhan adalah kemampuan petugas, kemudahan sistem dan prosedur, dan keberadaan pihak- pihak yang terkait, dan Faktor penyebab *idle time*. Kendala yang sering terjadi dialami oleh PT. Gelora Perkasa Cabang Medan Belawan dalam proses muat/ bongkar pasir besi adalah Kurangnya armada Truck yang disediakan, sehingga memperlambat proses muat/ bongkar, Kerusakan crane kapal/ darat, Kerusakan pada alat bongkar/ muat, Cuaca yang kurang mendukung, dan Ketersediaan barang yang kurang dari kapasitas yang diinginkan. Kendala - kendala dalam proses pemuatan dapat diatasi dengan baik sehingga tidak sampai mengakibatkan kerugian besar bagi perusahaan.

**Kata Kunci : Kegiatan Bongkar; Curah Kering; Pelabuhan Belawan**

### **PENDAHULUAN**

Perencanaan dan pengendalian aktivitas operasi bongkar-muat menggunakan standar waktu pelayanan yang berlaku lokal, regional, dan internasional. Serangkaian tolak ukur atau kinerja (*port performance*) dalam satuan tonase, kecepatan, dan waktu digunakan sebagai indicator atau alat kendali bagi manajemen operasi bongkar - muat muatan umum. Dalam bongkar muat masalah waktu menjadi penting, dimana semakin cepat waktu bongkar muat, maka semakin bagus. Terdapat beberapa hal yang mendukung kelancaran bongkar muat. Hal tersebut yaitu perencanaan (*planning*), penjadwalan (*scheduling*), pengawasan (*monitoring*), dan pengendalian (*controlling*).

Kesemuanya adalah satu kesatuan proses guna tercapainya kelancaran dalam bongkar muat. Waktu yang dihabiskan kapal selama berada di pelabuhan akan sangat berpengaruh terhadap efisiensi pengoperasian kapal tersebut. Semakin lama kapal berada di pelabuhan, maka pengoperasian kapal tersebut semakin tidak efisien karena biaya yang dikeluarkan akan semakin tinggi. Hal ini dipengaruhi oleh produktivitas Bongkar muat

barang yang dihasilkan tidak selamanya akan mengalami peningkatan. Ada beberapa faktor yang menyebabkan produktivitas bongkar muat curah kering mengalami peningkatan atau bahkan penurunan yaitu antara lain, kinerja dari sumber daya manusia, peralatan–peralatan bongkar muat, produktivitas pabrik, dan juga cuaca.

## **PEMBAHASAN**

Bongkar Muat Barang Curah Pasir Besi. Pada penanganan barang tersebut ini biasanya sebelum dikapalkan (*Loading*) Pasir Besi akan di timbun di suatu area (*Stockpile*) yang telah disediakan oleh pihak pelabuhan. *Stockpile* adalah tempat yang diusahakan baik pemerintah BUMN maupun swasta yang digunakan untuk menimbun sementara barang curah kering yang akan dikapalkan. Setelah barang yang ditimbun di *stockpile* memenuhi persyaratan pengapalan, seperti kuantitas barang sudah memenuhi target. Maka pihak *shipper* akan mendatangkan kapal dan menerbitkan *Shipping Instruction* berserta menunjuk Perusahaan Bongkar Muat (PBM) yang akan menghandle barangnya untuk dimuat di atas kapal.

Alat- alat yang digunakan untuk melakukan kegiatan Muat Pasir Besi di atas kapal biasanya tergantung fasilitas yang tersedia, tetapi biasanya alat yang digunakan untuk memuat barang curah ke atas kapal adalah :

1. Grabs adalah alat muat / bongkar yang sering digunakan untuk memuat/ membongkar barang jenis curah kering.
2. Bucket adalah sebuah bak dengan kapasitas tertentu yang digunakan untuk memuat barang curah atau bag.
3. Crane adalah suatu alat dengan kapasitas tertentu yang digunakan untuk menaikkan/ menurunkan barang dari/ke kapal.
4. Sling adalah jerat untuk muatan yang dibuat dari tali, termasuk tali kawat atau baja, gunanya untuk mengangkat atau menurunkan muata dari/ke kapal.
5. Forklift adalah kendaraan roda empat yang berfungsi sebagai alat pemindah (transport) barang dari satu titik ke titik yang lain dengan jarak yang dekat. Operasional kendaraan ini banyak terdapat di lingkungan pabrik
6. Loader adalah mesin yang digunakan untuk meraup dan transportasi bahan dalam area kerja.
7. Exchavator adalah alat berat yang sering dipergunakan pada pekerjaan konstruksi, kehutanan dan industri pertambangan karena alat ini dapat melakukan berbagai macam pekerjaan.

## **Prosedur Kegiatan Bongkar Curah Kering Oleh PT. Gelora Perkasa.**

Prosedur bongkar muat curah kering di PT. Pelabuhan Indonesia sama dengan prosedur bongkar muat Petikemas diatur dalam Peraturan Direksi No. 16 Tahun 2015 Tentang Sistem dan Prosedur Pelayanan Jasa Petikemas pada PT. Pelabuhan Indonesia (IV) Terminal Petikemas. *Asisten Manager* Perencanaan dan Administrasi Operasi Terminal Petikemas, mengatakan bahwa: Pelayanan Bongkar Muat Petikemas dengan Sistem *Container Yard to Container Yard (CY to CY)* Setelah ada penetapan penambatan kapal dan penetapan pelayanan jasa kapal PPSA, 1 x 24 jam sebelum kapal tiba perusahaan pelayaran menyampaikan dokumen-dokumen yang diperlukan untuk pelayanan kegiatan bongkar dan muat kepada Petugas Perencanaan, antara lain: Container Yard (CY) adalah lapangan penumpukan. Sistem *CY to CY* adalah sistem pengiriman dari lapangan penumpukan petikemas di pelabuhan asal sampai kelapangan penumpukan petikemas di pelabuhan tujuan. Copy Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang yang telah deregister oleh PPSA. Copy *Ship Particular* (untuk kapal-kapal yang baru berkunjung ke TPM). *Manifest Bongkar/Container Discharging List* dan *Manifest Muat/Container Loading List* melalui email. *Dangerous Cargo List*<sup>36</sup> beserta izin bongkar muat barang berbahaya dari Syahbandar.

Perusahaan Pelayaran bersama-sama dengan Petugas Perencanaan melakukan pengecekan atau verifikasi daftar bongkaran dan muatan dan menandatangani apabila telah sesuai. Perusahaan Pelayaran membayar uang jaminan (*uper*) pelayanan bongkar muat petikemas pada kasir atau Bank yang ditunjuk, bukti pembayaran disampaikan kepada Petugas Perencanaan untuk penetapan pelayanan.

Pelayaran memiliki *cash flow* yang bagus dan berdasarkan data historis tidak memiliki piutang usaha macet. Pada saat kapal tiba, petugas bongkar muat melaksanakan pelayanan fisik bongkar muat petikemas. Perusahaan Pelayaran bersama Petugas Bongkar Muat menandatangani bukti pelayanan bongkar muat petikemas (*Time Sheet dan Statement of Fact*). Perusahaan Pelayaran menerima copy nota tagihan (bentuk 4D) untuk selanjutnya melakukan pelunasan ke kasir atau bank yang ditunjuk. Perusahaan Pelayaran menerima nota asli. Pelayanan Bongkar Muat Petikemas dengan Sistem *Port to Port* Setelah ada penetapan penambatan kapal dan penetapan pelayanan jasa kapal dari PPSA, 1 x 24 jam sebelum kapal tiba perusahaan pelayaran menyampaikan dokumen-dokumen yang diperlukan untuk pelayanan kegiatan bongkar dan muat kepada Petugas Perencanaan, sebagai berikut:

- *Copy* Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang yang telah deregister oleh PPSA.
- *Copy Ship Particular* (untuk kapal-kapal yang baru berkunjung ke TPM).

- *Manifest Bongkar, Container Discharging List dan Manifest Muat, Container Loading List* melalui email.
- *Dangerous Cargo List* beserta izin bongkar muat barang berbahaya dari Syahbandar.
- Dokumen terkait lainnya yang diperlukan.

Perusahaan Pelayaran bersama-sama dengan Petugas Perencanaan melakukan pengecekan atau verifikasi daftar bongkaran dan muatan serta menandatangani apabila telah sesuai, selanjutnya daftar tersebut diteruskan ke petugas bongkar muat. Pada saat kapal tiba, petugas bongkar muat melaksanakan pelayanan fisik bongkar muat petikemas. Perusahaan Pelayaran bersama Petugas Bongkar Muat menandatangani bukti pelayanan bongkar muat petikemas (*Time Sheet dan Statement of Fact*). Perusahaan Pelayaran menerima copy nota tagihan (bentuk 4D) khusus untuk muatan petikemas kosong dan petikemas refer (termasuk *plugging dan monitoring*) untuk selanjutnya melakukan pelunasan ke kasir atau bank yang ditunjuk.

Dokumen diterima Dinas Perencanaan melalui *e-mail* Terminal Petikemas. Dokumen-dokumen yang dimaksud, antara lain:

- Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang (PPKB)
- Data Kapal/*Ship Particular*
- Pemberitahuan Identifikasi Kapal Petikemas/*Container Vessel Identification Advice*
- Daftar muatan yang telah dikapalkan/*Manifest*
- Daftar Barang Khusus/*Special List*
- Daftar Rencana Muat/*Container Loading List (CLL)*
- Gambar tata letak dan susunan semua barang/*Bay Plan*

Dinas Perencanaan dan Petugas Perencanaan bersama-sama melakukan verifikasi data *Manifest/Container Loading List*; Petugas Perencanaan menginformasikan kepada Shipping Line untuk kelengkapan dokumen; Petugas Perencanaan melaksanakan rapat koordinasi dengan bagian terkait dan Perusahaan Pelayaran. Hasil rapat koordinasi menetapkan, sebagai berikut:

- a. Alokasi tambahan kapal (kade meter);
- b. Waktu tambat kapal;
- c. Alokasi lapangan penumpukan;
- d. Alokasi alat bongkar muat;
- e. Closing time petikemas muat;
- f. Kesiapan SDM (Petugas Operasional, Operator ABMPK dan TKBM);

g. Target produktivitas bongkar muat.

Petugas Perencanaan menetapkan hasil rapat koordinasi, yaitu Berita Acara Hasil Rapat Koordinasi; Petugas Perencanaan menginput data terkait kapal yang akan melakukan kegiatan bongkar muat petikemas melalui sistem aplikasi komputer, yaitu *Manifest*; Petugas Perencanaan membuat daftar petikemas bongkar muat dan mendistribusikan ke Dinas Operasi, yaitu Daftar Bongkar Muat/CLD dan *Bay Plan* Bongkar/*Stowage Plan* Bongkar dalam bentuk *Print Out* atau secara *Online System* ke Dinas Operasi.

#### **Prosedur Bongkar Curah Kering.**

Bongkar curah kering adalah membongkar muatan komoditi curah seperti kedelai, jagung, gandum, *Soya Bean Mealt* dan *Brown Sugar* yang ada di palka kapal *Bulk Carrier* ataupun tongkang untuk kemudian dituangkan ke dalam bak truk, silo ataupun daratan dengan menggunakan alat dari kapal ataupun menggunakan alat dari fasilitas pelabuhan bongkar curah kering. Dalam buku Manajemen Pelabuhan dan Realisasi *Eksport & Import* kegiatan bongkar curah kering adalah membongkar muatan yang menggunakan alat baik itu diikatkan di tali sling dan selanjutnya dengan menggunakan crane kapal, kemudian menggerak-gerakkan crane ke samping kapal ke arah daratan atau dermaga, kemudian menurunkannya ke atas tanah atau langsung ke atas bak truk sampai muatan lepas dari tali atau jaring sling. Pembongkaran dapat dilakukan dengan alat dengan cara kerja mengambil muatan menggunakan pengeruk (*Grab*) untuk selanjutnya dilakukan gerakan untuk meneruskan muatan menuju tempat tampung komoditi pada alat (*Hooper*) untuk dapat selanjutnya dituangkan diatas bak truk.

#### **Hambatan-Hambatan Yang Terjadi Pada Saat Pelaksanaan Kegiatan Bongkar Curah Kering Oleh PT. Gelora Perkasa Cabang Medan Belawan.**

##### **Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Tingkat Pelayanan**

Faktor-faktor yang mempengaruhi tingkat pelayanan perusahaan peralatan dan perlengkapan pelabuhan adalah kemampuan petugas, kemudahan sistem dan prosedur, dan keberadaan pihak-pihak yang terkait.

- a. **Kemampuan petugas**, Dalam pengoperasian perusahaan peralatan bongkar muat pelabuhan diatur dalam sistem dan prosedur yang penanganannya dilakukan oleh petugas di pelabuhan dan pengisian formulir permohonan permintaan (*ban de commande*) yang dilakukan oleh pihak pemilik kapal atau karyawan ekspedisi. Kemudian selanjutnya berkas-berkas permohonan di proses oleh petugas dan karyawan pelabuhan. Dari data sumber daya manusia terlihat bahwa karyawan yang

melayani proses tersebut rata-rata berpendidikan menengah ke bawah. Dan dari hasil wawancara langsung kepada karyawan diketahui bahwa rata-rata pengetahuan dan keahlian dibidang tugas masing-masing terlihat belum profesional hal ini terlihat dari banyaknya kesalahan dan kecelakaan yang terjadi selama proses administrasi dan bongkar muat.

- b. Kemudahan penjelasan sistem dan prosedur,** Sistem dan prosedur yang diberikan adalah dalam bentuk diagram alir beserta penjelasan langkah-langkah yang harus dilakukan. Dalam penjelasannya langkah-langkah yang harus ditempuh berisi batas waktu terpendek pengajuan jasa permohonan dan penjelasan respon dari masing-masing divisi yang terkait serta pihak-pihak yang terkait. Dengan kemudahan dalam langkah-langkahnya akan mempercepat dan memperlancar langkah yang harus diambil pada masing-masing divisi dan pemantauan serta pengontrolan oleh kedua belah pihak, yaitu pengguna jasa pelabuhan dan petugas pelabuhan.
- c. Keberadaan pihak-pihak terkait,** Keberadaan pihak-pihak terkait dalam operasional pelabuhan adalah mutlak, hal ini untuk kelancaran proses administrasi dan operasi. Untuk melayani permintaan jasa kapal barang dan peralatannya perlu dihadiri oleh pihak-pihak terkait, yaitu: pihak pelabuhan, pihak terminal, bea dan cukai, pihak kapitenairie, imigrasi, kesehatan, asosiasi, dan tenaga kerja bongkar muat. Kelengkapan pihak-pihak terkait tersebut diatas adalah mutlak diperlukan untuk rencana operasional selanjutnya, yaitu :
- 1) Pemberitahuan kedatangan kapal;
  - 2) Fasilitas dermaga;
  - 3) Fasilitas gudang/penumpukan;
  - 4) Fasilitas pandu;
  - 5) Fasilitas tenaga kerja bongkar muat
  - 6) Fasilitas peralatan bongkar muat;
  - 7) Fasilitas angkutan terminal;
  - 8) Fasilitas air dan bahan bakar;
  - 9) Pelayanan bea dan cukai;
  - 10) Pelayanan kesehatan;
  - 11) Pelayanan imigrasi;
  - 12) Pelayanan karantina.

Dalam tata kerjanya diatur tentang tahap-tahap pengurusan, termasuk dokumen-dokumen yang disyaratkan yang telah disediakan dan disiapkan oleh pihak pelabuhan, yang didahului oleh pemberitahuan kedatangan kapal, kemudian posisi kapal, usulan penambatan dan bongkar muat, termasuk lamanya tambatan. Tahap-tahap selanjutnya

adalah monitoring dan pengawasan oleh petugas pelabuhan dan terminal yang meliputi :

- 1) Kesiapan dermaga dan gudang;
- 2) Kesiapan kade, jumlah/jenis barang untuk dimuat sesuai tujuan;
- 3) Jumlah buruh yang bekerja;
- 4) Hasil kerja/bongkar muat;
- 5) Alat-alat bongkar muat yang diparkir;
- 6) Pengamanan/keselamatan kerja.

Dari uraian tersebut diatas maka apabila sebagaimana pihak-pihak terkait tidak ada, maka akan mengakibatkan beberapa hal sebagai berikut :

- 1) Membutuhkan waktu lagi untuk proses penetapan yang seharusnya sudah selesai;
- 2) Menambah waiting time kapal
- 3) Menunda pelayanan jasa yang sudah ditetapkan.

**Analisis Faktor Penyebab *Idle time* Akibat Peralatan dan Operator** Faktor penyebab *idle time* dapat diklasifikasikan menjadi beberapa faktor. Faktor *idle time* diklasifikasikan menjadi tiga, yaitu :

- a. kesalahan manusia, terdiri dari
  - 1) Menunggu kedatangan truk;
  - 2) Menunggu kedatangan operator;
  - 3) Menunggu kedatangan buruh; dan
  - 4) Keterlambatan memulai pekerjaan atau berhenti kerja lebih awal.
- b. kendala teknis, Sedangkan kendala teknis diklasifikasikan pada :
  - 1) Menunggu *space* kosong pada gudang;
  - 2) Perbaikan karena kerusakan alat; dan
  - 3) Perbaikan kerusakan kapal. Faktor alam (setiawan, 2016).
- c. faktor alam yang meliputi :
  - 1) hujan; dan
  - 2) pasang surut.

Dari beberapa faktor tersebut, yang paling sering dijumpai dilapangan adalah faktor teknis yaitu akibat peralatan dan faktor kesalahan manusia yang berhubungan langsung

dengan peralatan. Faktor teknis tersebut adalah kerusakan alat, sedangkan faktor kesalahan manusia yaitu faktor menunggu kedatangan truk dan menunggu operator peralatan.

- a. **Kerusakan alat**, Kerusakan alat merupakan suatu kondisi menunggu perbaikan peralatan yang mengalami kerusakan pada saat melakukan bongkar muat (Setiawan, 2016). Kerusakan peralatan bongkar muat menyebabkan terhentinya kegiatan bongkar muat selama alat diperbaiki sehingga menyebabkan *idle time*. Bahwa kondisi alat sangat berpengaruh terhadap *idle time* akibat kerusakan alat. *Idle time* terjadi akibat kurang terawatnya peralatan yang dioperasikan pada saat kegiatan bongkar muat barang, sementara peralatan yang baik dan terawat tidak akan menyebabkan *idle time* kerusakan alat sehingga tidak menghambat proses kegiatan bongkar muat barang.
- b. **Menunggu kedatangan truk**, Menunggu kedatangan truk merupakan kondisi saat kapal yang sedang melakukan bongkar muat menunggu truk sebagai sarana pemindahan barang. Keterlambatan truk mengakibatkan pembongkaran atau pemuatan harus terhenti, dikarenakan truk merupakan satu-satunya kendaraan pemindah barang dari kapal ke gudang atau ketempat tujuan lain (Setiawan, 2016). Akibat menunggu kedatangan truk, *crane* tidak bekerja sesuai jadwal, karena barang yang di muat atau dibongkar berasal dari truk. Apabila truk terlambat datang dari dan ke gudang, maka pekerjaan *crane* menjadi terhambat yang menyebabkan terjadinya *Idle time*.
- c. **Menunggu operator peralatan**, Menunggu operator merupakan suatu kondisi menunggu kedatangan operator yang akan mengoperasikan alat untuk kegiatan bongkar muat. keterlambatan operator sampai pada dermaga akan mengakibatkan pengoperasian alat menjadi tertunda, yang menyebabkan pengoperasian peralatan kegiatan bongkar muat barang tidak bisa dilanjutkan (Setiawan,2016).

**Solusi Perbaikan Pelayanan** Faktor penyebab *idle time* akibat peralatan terjadi karena dua hal, yaitu akibat kerusakan alat yang merupakan faktor terbesar dan akibat menunggu kedatangan truk. Sementara faktor akibat menunggu operator peralatan tidak terjadi *idle time*. Oleh sebab itu yang dibahas hanya faktor *idle time* akibat kerusakan alat dan akibat menunggu kedatangan truk.

**Solusi akibat kerusakan alat**, Alat yang digunakan terdiri dari alat mekanis dan non mekanis. Kerusakan alat yang sering terjadi yaitu pada alat mekanis karena peralatan tersebut yang sering digunakan dalam aktivitas bongkar muat. Dari pengamatan di lapangan, alat yang digunakan terdiri dari peralatan yang kondisinya baik dan peralatan yang kondisinya kurang baik. *Idle time* yang terjadi sering diakibatkan oleh

peralatan yang kondisinya kurang baik. Pada saat digunakan, peralatan tersebut sering mengalami kerusakan karena faktor umur alat yang sudah tua. Oleh sebab itu, untuk kondisi peralatan yang sudah berumur dan kurang baik, maka dibutuhkan perawatan ekstra agar pada saat digunakan tidak mengalami kerusakan. Selain solusi tersebut, solusi lain yang bisa dilakukan dalam mengurangi *idle time* akibat kerusakan alat adalah dengan menyewa atau meminjam peralatan dari perusahaan lain. Hal ini tentu menjadi pertimbangan karena membutuhkan anggaran biaya lain untuk proses penyewaan alat dari pihak ketiga. Namun dengan solusi tersebut, *idle time* yang terjadi dapat diminimalisir sehingga dapat menyelesaikan proses aktivitas bongkar muat sesuai tepat waktu.

**Solusi akibat menunggu kedatangan truk,** Menurut Setiawan (2016) keterlambatan pembongkaran ataupun pemuatan akibat menunggu truk ini disebabkan truk yang sampai di dermaga mengalami keterlambatan. Ada beberapa penyebab keterlambatan truk tersebut untuk sampai di dermaga, diantaranya adalah :

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

Untuk mencari solusi yang terbaik, perlu diketahui penyebab sebenarnya di lapangan apa yang menyebabkan terjadinya *idle time* akibat menunggu truk sampai ke dermaga. Berikut solusi yang bisa dilakukan sesuai dengan faktor penyebab masing-masing :

- a. Jika penyebab keterlambatan truk sampai ke dermaga akibat kurang disiplinnya pengemudi truk, maka perlu dilakukan peringatan atau ketegasan dari pihak perusahaan terjadi pengemudi truk tersebut supaya tidak terjadi lagi keterlambatan.
- b. Jika penyebab keterlambatan truk sampai di dermaga akibat terjadinya antrian truk di gudang penyimpanan barang, maka solusi yang tepat adalah dengan mendapatkan siklus waktu yang sesuai antara waktu pembongkaran barang, waktu perjalanan truk dari gudang ke dermaga, dan waktu muat barang, sehingga dengan demikian, waktu perjalanan truk menjadi sesuai dan tidak terjadi penumpukan truk di gudang penyimpanan barang.

- c. Jika penyebab keterlambatan truk sampai di dermaga akibat kekurangan truk, maka solusi yang dapat dilakukan adalah dengan melakukan penambahan armada truk baik itu dengan pembelian truk baru maupun dengan menyewa truk dari perusahaan lain. Dengan demikian *idle time* akibat kekurangan truk dapat diminimalisir.

### **Kendala - kendala dalam proses pemuatan**

Setiap pekerjaan pasti ada kendala- kendala yang dihadapi, sama halnya muat/ bongkar pasir besi. Adapun kendala - kendala yang sering terjadi dalam proses muat/ bongkar pasir besi sebagai berikut:

- a. Kurangnya armada Truck yang disediakan, sehingga memperlambat proses muat/ bongkar.
- b. Kerusakan crane kapal/ darat.
- c. Kerusakan pada alat bongkar/ muat seperti; grab & bucket.
- d. Cuaca yang kurang mendukung seperti; hujan.
- e. Ketersediaan barang yang kurang dari kapasitas yang diinginkan.

## **KESIMPULAN**

Berdasarkan analisis data dapat ditarik beberapa kesimpulan dari hasil penelitian ini, yaitu :Ketuntasan hasil belajar peserta didik Semester I Prodi Nautika Akademi Maritim Belawan (AMB Medan) secara klasikal meningkat yaitu 64,5% pada siklus I menjadi 100% pada siklus II. Secara keseluruhan peserta didik memiliki respon yang baik terhadap pembelajaran metode belajar kelompok dengan nilai rata-rata respon peserta didik adalah 81,25 atau berada dalam kategori respon yang baik.

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Ali, Mohammad. Pengembangan Kurikulum di Sekolah. Bandung: Sinar Baru. 2005.
- Depotter, Bobbi. Quantum Learning. Bandung: Kaifa. 2000.
- Dryden dan Vos. Revolusi Cara Belajar. Bandung: Kaifa, 2000.
- Illeris, [http: WWW.Wikipedia. go.id](http://WWW.Wikipedia.go.id) ( diakses 2 September 2014 )
- Fitri, Yuliawati. Penelitian Tindakan Kelas Untuk Tenaga Pendidik Profesional. Yogyakarta: Pedagogia. 2012.
- Neuropsikologi, [http:WWW.Wikipedia.go.id](http://WWW.Wikipedia.go.id), (diakses 31 Agustus 2014)
- Nur, Muhammad. Strategi-strategi Pembelajaran. Surabaya: Pusat Studi Matematika terapan dan MATEMATIKA TERAPAN Sekolah. 2000.
- Rosyada, Dede. Paradigma Pendidikan Demokratis. Jakarta: Primada Media. 2004.
- Sudarmawati dan Wirajaya, Asep Yudha. Berbahasa dan Bersastra Indonesia untuk SMP/MTs kelas VIII. Jakarta : Pusat Perbukuan Departemen Pendidikan Nasional. 2008.
- Sukmadinata, Nana Syaodih. Metode Penelitian Pendidikan. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya. 2010.. Landasan Psikologi : Proses Pendidikan. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya. 2004.
- Sumarni, Sri. Metodologi Penelitian Pendidikan. Yogyakarta : Insan Madani. 2012.
- Sutrisno, Leo. Pengajaran dengan Pendekatan Tradisi Konstruktivisme. Surabaya: Universitas Negeri Surabaya. 1994.
- Suyatno. Teknik Pembelajaran Bahasa dan Sastra. Surabaya: SIC Cetakan II, 2010.
- Suyono. Belajar dan Pembelajaran. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya. 2011.
- Syamsuddin, Abin. Psikologi Pendidikan. Rosdakarya : Bandung. 2009.
- Webstar's [http: WWW. Online Dictionary.go.id](http://WWW.OnlineDictionary.go.id), (diakses 8 September 2014)