

# EVALUASI PENGAWASAN KEGIATAN BONGKAR MUAT BARANG DI PELABUHAN MAKASSAR

Murbayani \*)

***Abstract :** This study aims to determine the condition monitoring stevedoring activities conducted by the Traffic and Transport Marine Affairs and Port Office Administrator Makassar port affairs. The study population was all employees of Traffic and Transport Sector and port affairs Sea Port Administration Office of Makassar, amounting to 40 people, plus 105 head of Team Work (KRK) unloading personnel and 19 supervisors from the stevedoring company (PBM), with a standard error of 5%, obtained a total sample of 112 people. To analyze the data from this study the data analysis technique used is the analysis of quantitative data where the data processing will be done through descriptive statistical methods. Will take into account the above, the data processing techniques in the study conducted by the tabulation of data that results will be stated in the form of a frequency distribution table in the form of a percentage. From these results it can be concluded that the surveillance conducted by the Traffic and Transport Sector Sea and port affairs Makassar Port Administration Office of the activities of loading and unloading of goods can be described as follows: Preventive Monitoring Traffic and Transport Sector Sea and port affairs of the loading and unloading of goods generally are adequate primary on the rules that are used by supervisors unloading. Inadequate preventive surveillance, among others, the determination of position, duties, authority and responsibilities of regulatory authorities unloading. Field supervision of repressive Traffic and Transport Sea and port affairs of the activities of loading and unloading of goods is generally good because it is generally always done like checking the suitability of the number of workers unloading, checking the unloading of labor discipline. Repressive surveillance unfavorable due to lack of conformity checks carried out, among others, labor quality loading and unloading, as well as examination of the suitability of the number of loading and unloading facilities.*

***Keywords:** Evaluation, Monitoring, and Goods*

## PENDAHULUAN

Sebagaimana dijelaskan dalam Undang-Undang No.21 Tahun 2008 tentang Pelayaran bahwa Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batasan-batasan tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai kapal sandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat pertindahan intra dan antar moda transportasi.

Salah satu bidang yang ada di Kantor Administrator Pelabuhan Makassar

adalah Bidang Lalu Lintas Angkutan Laut dan Kepelabuhanan yang mempunyai tugas pokok melaksanakan penilikan kelancaran lalu lintas angkutan laut, kegiatan penunjang angkutan laut, pembinaan Tenaga Muat Kerja Bongkar (TKBM) serta penilikan dan pelayanan jasa pelabuhan. Salah satu fungsi dari bidang lalu lintas angkutan laut dan kepelabuhanan adalah melaksanakan pengawasan dan pengendalian kegiatan penunjang angkutan laut dan bongkar muat barang, hewan dan naik turun penumpang.

Dalam kegiatan pengawasan bongkar muat barang, Bidang Lalu Lintas Angkutan Laut dan Kepelabuhanan melakukan pengawasan terhadap Perusahaan

Bongkar Muat yang melibatkan unsur Tenaga Kerja Bongkar Muat dalam pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang guna kelancaran kegiatan bongkar muat barang.

Untuk mencapai standar produktivitas bongkar muat tersebut diperlukan pengawasan terhadap kegiatan bongkar muat barang yang dilakukan oleh Bidang Lalu Lintas Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Kantor Administrator Pelabuhan Makassar sehingga hasil yang diharapkan dapat lebih optimal. Karena tanpa pengawasan terhadap kegiatan bongkar muat barang, maka standar tersebut tidak dapat tercapai.

Dengan kondisi Pelabuhan Makassar sekarang ini yang lebih baik dari tahun ke tahun diharapkan produktivitas tersebut dapat dicapai atau bahkan dilampaui. Namun kenyataan bahwa pencapaian produktivitas bongkar muat masih dibawah standar yang telah ditetapkan khususnya di Pelabuhan Makassar.

Diduga berdasarkan pengamatan pendahuluan salah satu penyebab tidak tercapainya standar produktivitas bongkar muat barang adalah pengawasan yang dilakukan Bidang Lalu Lintas Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Kantor Administrator Pelabuhan Makassar terhadap kegiatan bongkar muat barang belum optimal. Hal tersebut terlihat dari fenomena dimana pada kegiatan bongkar muat barang sering terjadi jumlah tenaga kerja yang ada kurang dari jumlah yang telah ditetapkan (satu gang 12 orang), penggunaan peralatan bongkar muat baik derek kapal maupun crane darat pada umumnya sudah tua, serta waktu penyelesaian kegiatan bongkar muat barang lebih lambat dari waktu yang telah ditetapkan. Akibat dari masalah tersebut dapat menyebabkan terkendala kelancaran bongkar muat barang. Hal ini tentunya tidak terlepas dari fungsi pengawasan yang dilakukan oleh Bidang

Lalu Lintas Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Kantor Administrator Pelabuhan Makassar terhadap kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan.

### **Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian latar belakang yang dipaparkan di atas, maka penulis merumuskan, pokok permasalahan : "Bagaimanakah pengawasan yang dilakukan oleh Bidang Lalu Lintas Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Kantor Administrator Pelabuhan Makassar terhadap kegiatan bongkar muat barang?".

### **Tujuan dan Manfaat Penelitian**

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui kondisi pengawasan terhadap kegiatan bongkar muat barang yang dilakukan oleh Bidang Lalu Lintas Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Kantor Administrator Pelabuhan Makassar.

Dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi dunia akademis dan praktis :

1. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran terhadap pengembangan pengetahuan ilmu administrasi, khususnya pengembangan pengetahuan tentang pengawasan preventif dan represif terhadap kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan.
2. Diharapkan dari penelitian ini dapat dijadikan sumbang saran kepada pimpinan dalam merumuskan penetapan atau kebijakan yang berkaitan dengan pengawasan bongkar muat barang di Pelabuhan Makassar.

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **Konsep Manajemen**

Manajemen berasal dari kata *to manage* yang artinya mengatur. Pengaturan dilakukan melalui proses dan

diatur berdasarkan urutan dari fungsi-fungsi manajemen itu. Jadi, manajemen merupakan suatu proses untuk mewujudkan tujuan yang diinginkan (Hasibuan,2008:1).

Lebih lanjut Manulang (2008:5) menambahkan bahwa “Manajemen adalah seni dan ilmu perencanaan, pengorganisasian, penyusunan, pengarahan, dan pengawasan sumber daya untuk mencapai tujuan yang sudah ditetapkan”

**Konsep Pengawasan**

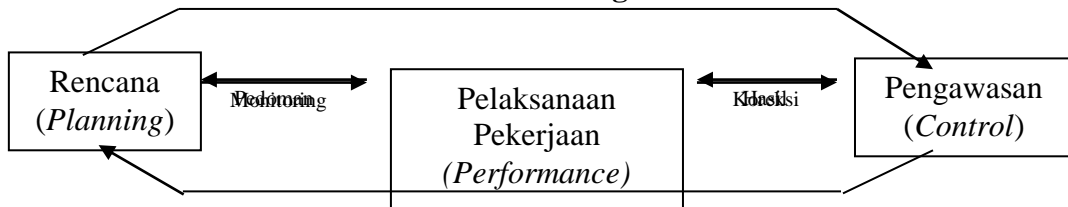
Definisi pengawasan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2000:79) adalah penilikan dan penjagaan

kebijakan jalannya perusahaan. Selanjutnya definisi pengawasan yang sangat simple dikemukakan oleh Handoko (2003:359) “ pengawasan adalah proses untuk menjamin bahwa tujuan-tujuan organisasi dan manajemen tercapai.

“Pengawasan adalah proses pengamatan daripada pelaksanaan seluruh kegiatan organisasi untuk menjamin agar supaya semua pekerjaan yang sedang dilakukan berjalan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan sebelumnya” (Siagian ,1997:135).

Proses pengawasan dapat digambarkan sebagai berikut (Handayaniingrat, 1982:143):

**Gambar 1. Proses Pengawasan**



Dari pengertian di atas, nampak jelas bahwa pengawasan berhubungan erat dengan fungsi manajemen lainnya, terutama fungsi perencanaan. Pengawasan juga berhubungan dengan pencapaian tujuan organisasi. Dalam pengertian itu juga tercakup adanya sejumlah kegiatan tertentu yang harus dilakukan agar pengawasan menjadi efektif.

Dengan demikian, maka pengawasan pada hakikatnya merupakan kegiatan pimpinan atau unit kerja suatu organisasi dalam mengendalikan, meluruskan dan memperbaiki serta mencegah sedini mungkin terjadinya penyimpangan, pemborosan dan penyelewengan pelaksanaan tugas organisasi sesuai rencana yang telah ditentukan.

Dalam penelitian ini, jenis pengawasan dibatasi pada pengawasan preventif dan pengawasan represif mengingat kedua jenis pengawasan tersebut dianggap paling berpengaruh

terhadap kelancaran kegiatan bongkar muat barang pada Bidang Lalu Lintas Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Kantor Administrator Pelabuhan Makassar.

**Pengawasan Preventif**

Menurut Handayaniingrat (1982:145), pengawasan preventif dapat dilakukan dengan usaha-usaha sebagai berikut:

- a. Menentukan peraturan-peraturan yang berhubungan dengan sistem prosedur, hubungan dan tata kerjanya.
- b. Membuat Pedoman/Manual sesuai dengan peraturan-peraturan yang telah ditetapkan.
- c. Menentukan kedudukan, tugas, wewenang dan tanggung jawabnya.
- d. Mengorganisasikan segala macam kegiatan, penempatan pegawai dan pembagian pekerjaannya.
- e. Menentukan sistem koordinasi, pelaporan dan pemeriksaan.

- f. Menetapkan sanksi-sanksi terhadap pejabat yang menyimpang dari peraturan yang telah ditetapkan.

### **Pengawasan Represif**

Jenis pengawasan yang ke-dua adalah pengawasan represif. Pengawasan ini dilakukan setelah adanya pelaksanaan pekerjaan. Tujuan pengawasan represif untuk menjamin kelangsungan pelaksanaan pekerjaan agar hasilnya sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan.

Sasaran pengawasan represif dilakukan terhadap pelaksanaan kegiatan bongkar muat yaitu kesesuaian pelaksanaan dengan target atau perencanaan dan prosedur yang telah ditetapkan sebelumnya khususnya yang terkait dengan Tenaga Kerja Bongkar Muat, sarana bongkar muat dan barang bongkar muat .

### **Kegiatan Bongkar Muat Barang**

Berdasarkan Keputusan Menteri No.14 tahun 2002: Kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal adalah kegiatan yang meliputi *stevedoring*, *cargodoring* dan *receiving/ delivery* di pelabuhan. *Stevedoring* adalah pekerjaan membongkar barang dari/ kapal ke dermaga/tongkang/ truk atau memuat barang dari dermaga/ tongkang/ truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau derek darat. *Cargodoring* adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali/ jala-jala (*ex tackle*) di dermaga dan mengangkut dari dermaga ke gudang/ lapangan penumpukan barang selanjutnya menyusun di gudang/ lapangan penumpukan barang atau sebaliknya. *Receiving/delivery* adalah pekerjaan memindahkan barang dari timbunan/ tempat penumpukan di gudang/ lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang/ lapangan penumpukan atau sebaliknya.

Berdasarkan Keputusan Menteri No.14 Tahun 2002 pula dinyatakan bahwa: Kegiatan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal dilakukan oleh Perusahaan Bongkar Muat dan Perusahaan Angkutan Laut Nasional. Perusahaan Bongkar Muat dapat melakukan kegiatan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal baik untuk kapal nasional maupun kapal asing yang diageni oleh Perusahaan angkutan Laut Nasional. Sedangkan perusahaan Angkutan Laut Nasional dapat melakukan kegiatan usaha bongkar muat barang terbatas hanya untuk kapal milik dan atau kapal yang dioperasikan secara nyata/ charter terhadap:

- a. barang milik penumpang;
- b. barang curah cair yang dibongkar atau dimuat dilakukan melalui pipa;
- c. barang curah kering yang dibongkar atau dimuat melalui Conveyor atau sejenisnya;
- d. barang yang diangkut melalui kapal Ro-Ro;
- e. semua jenis barang di pelabuhan yang tidak terdapat Perusahaan Bongkar Muat.

## **METODOLOGI PENELITIAN**

### **Populasi, Sampel, dan Teknik Sampling**

Berkenaan dengan penelitian ini, maka penulis menempatkan seluruh pegawai Bidang Lalu Lintas Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Kantor Administrator Pelabuhan Makassar yang berjumlah 40 orang, ditambah 105 orang Kepala Regu Kerja (KRK) tenaga bongkar muat serta 19 supervisor dari Perusahaan Bongkar Muat (PBM) sebagai populasi.

Jumlah sampel dalam penelitian ini ditetapkan dengan menggunakan Tabel penentuan jumlah sample untuk populasi tertentu yang dikembangkan oleh Isaac dan Michael (Sugiyono 2007: 92) untuk taraf

kesalahan 5%. Jumlah populasi dalam penelitian ini adalah 164 orang, dengan taraf kesalahan 5%, diperoleh jumlah sampel sebanyak 112 orang .

Perincian sampel dapat diuraikan pada tabel berikut ini:

**Tabel 1. Populasi dan Sampel Penelitian**

No.	Karakteristik Populasi	Jumlah Populasi	Jumlah Sampel
1	Pegawai pada Bidang Lalu Lintas Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Kantor Administrator Pelabuhan Makassar	40	40
2	Supervisor dari Perusahaan Bongkar Muat (PBM)	19	19
3	Kepala Regu Kerja (KRK) tenaga bongkar muat	105	53
Jumlah		164	112

### Teknik Pengumpulan Data

Guna memperoleh data, informasi serta keterangan-keterangan bagi kepentingan penulisan, maka teknik pengumpulan data yang digunakan adalah :

a. Pengamatan (Observasi)

Yaitu kegiatan pengamatan terhadap objek penelitian untuk memperoleh keterangan data yang akurat mengenai hal-hal yang diteliti.

b. Kuesioner

Teknik ini dilakukan dengan pengumpulan data melalui

1. Kepala Bidang Lalu Lintas Angkutan Laut dan Kepelabuhanan : 1 orang
2. Kepala Seksi PAL dan TKBM : 1 orang
3. Kepala Seksi Fasilitas dan Pelayanan Pelabuhan : 1 orang
4. Pengawas Umum : 1 orang
- Jumlah : 4 orang

d. Telaah Dokumen

Telaah dokumen dilakukan dengan penelusuran terhadap beberapa dokumen yang berkaitan dengan variabel penelitian guna mendapatkan data sekunder yang akan digunakan dalam analisis permasalahan yaitu menyangkut pengawasan kegiatan bongkar muat barang pada Bidang Lalu Lintas Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Kantor Administrator Pelabuhan Makassar.

pertanyaan secara tertulis yang berisi pertanyaan tentang masalah yang diteliti untuk diisi oleh responden.

c. Wawancara

Metode wawancara dalam penelitian ini adalah cara pengumpulan data yang dilakukan melalui dialog langsung antara peneliti dengan informan yang telah ditetapkan. Adapun informan yang dimasud terdiri dari :

### Teknik Pengolahan dan Analisis Data

Untuk menganalisis data hasil penelitian ini maka teknik analisis data yang digunakan adalah analisis data kuantitatif dimana dalam pengolahan datanya akan dilakukan melalui metode statistik deskriptif.

Analisa data deskriptif tersebut bila hasilnya dalam bentuk bilangan akan dinyatakan terlebih dahulu dalam bentuk predikat menunjukkan keadaan dan ukuran kualitasnya seperti selalu, jarang, dan tidak pernah.

Memperhitungkan akan hal tersebut diatas, maka teknik pengolahan data dalam penelitian ini dilakukan melalui tabulasi data yang hasilnya akan dituangkan dalam bentuk tabel distribusi frekuensi dalam bentuk % (persentase) dengan menggunakan rumus sebagai berikut :

$$P = \frac{F}{n} \times 100 \%$$

Keterangan :

- P : Persentase  
F : Frekuensi  
n : Jumlah Responden

## HASIL PENELITIAN

### Analisis Pengawasan Preventif Prosedur Kerja

Pengawasan preventif melalui prosedur kerja dilakukan sebelum rencana itu dilaksanakan untuk mencegah penyelewengan atau kesalahan dalam pelaksanaan tugas. Hal-hal yang terkait dengan prosedur kerja diharapkan dapat menjadi pedoman bagi pengawas dalam melakukan pemantauan pelaksanaan bongkar muat barang di pelabuhan.

Berikut ini pendapat responden tentang beberapa indikator yang terkait dengan prosedur kerja pelayanan bongkar muat barang peti kemas di Pelabuhan Makassar.

Tabel 2.

Pendapat Responden tentang Aturan-aturan yang Digunakan oleh Pengawas Bongkar Muat

Pendapat	Frekuensi	Persentase (%)
Memadai	61	54,46
Kurang Memadai	39	34,82
Tidak Memadai	12	10,71
Jumlah	112	100,00

Sumber: Hasil Olahan Kuesioner, 2013

Berdasarkan hasil analisis data pada tabel di atas, menunjukkan bahwa responden cenderung menilai aturan-aturan yang telah digunakan oleh

pengawas bongkar muat barang di pelabuhan telah memadai. Hal ini dapat dilihat dari 112 orang responden, sebanyak 61 orang (54,46%), memberikan jawaban memadai.

Hasil wawancara dengan Kepala Bidang Lalu Lintas Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, diperoleh informasi bahwa aturan-aturan yang digunakan selama ini untuk melakukan pengawasan bongkar muat barang antara lain adalah:

1. Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
2. Keputusan Menteri Nomor 14 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal.
3. Keputusan Menteri Perhubungan No.62 tahun 2002 tentang Struktur Organisasi dan Tata Kerja Organisasi Kantor Administrator Pelabuhan.
4. Keputusan Menteri Perhubungan No.25 Tahun 2002 Jo No.35 Tahun 2007 tentang Pedoman dasar Tarif Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal di Pelabuhan.
5. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No. PP72/2/20-99 tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan Laut .

Dari hasil pendapat responden tentang pedoman/manual yang digunakan oleh pengawas bongkar muat di Pelabuhan Makassar, dapat diuraikan dalam tabel berikut ini:

Tabel 3.

Pendapat Responden tentang Pedoman/Manual yang Digunakan oleh Pengawas Bongkar Muat

Pendapat	Frekuensi	Persentase (%)
Memadai	69	61,61
Kurang Memadai	27	24,11
Tidak Memadai	16	14,29
Jumlah	112	100,00

Sumber: Hasil Olahan Kuesioner, 2013

Berdasarkan hasil analisis data pada tabel di atas, menunjukkan bahwa responden cenderung menilai pedoman/

manual yang telah digunakan oleh pengawas bongkar muat barang di pelabuhan telah memadai. Hal ini dapat dilihat dari 112 orang responden, sebanyak 69 orang (61,61%), memberikan jawaban memadai.

Hasil wawancara dengan Kepala Bidang Lalu Lintas Angkutan Laut dan Kepelabuhanan diketahui bahwa Pedoman/Manual tersebut berupa Rencana Kegiatan Bongkar Muat (RKBM) yang diusulkan oleh Perusahaan Bongkar Muat (PBM).

Hasil pengamatan menunjukkan bahwa pada umumnya indikator pengawasan bongkar muat barang, mulai dari pengawasan terhadap tenaga kerja sampai jumlah barang, sudah tercantum dalam daftar pengawasan barang bongkar muat.

Efektifnya prosedur kerja tidak akan berjalan dengan baik tanpa didukung dengan adanya kesesuaian tanggung jawab aparat pengawas bongkar muat. Berikut ini disajikan tanggapan responden tentang hal tersebut.

Tabel 4.

Pendapat Responden tentang Tanggung Jawab Aparat Pengawas Bongkar Muat

Pendapat	Frekuensi	Persentase (%)
Sesuai	30	26,79
Kurang Sesuai	82	73,21
Tidak Sesuai	0	0,00
Jumlah	112	100,00

Sumber: Hasil Olahan Kuesioner, 2013

Berdasarkan hasil analisis data pada tabel di atas, menunjukkan bahwa responden cenderung menilai tanggung jawab aparat pengawas bongkar muat barang di pelabuhan kurang sesuai. Hal ini dapat dilihat dari 112 orang responden, sebanyak 82 orang (73,21%), memberikan jawaban kurang sesuai.

Hasil pengamatan menunjukkan bahwa masih ada aparat pengawas yang memiliki latar belakang pendidikan yang kurang sesuai dengan bidang pekerjaannya

sehingga tanggung jawab yang diberikan kepadanya kurang dipahami.

Pengawas sebaiknya minimal memiliki pendidikan ilmu manajemen, teknik, dan kepelabuhanan sedangkan pengawas yang berpendidikan SMA sebaiknya dapat melanjutkan ke jenjang S1 dengan latar belakang pendidikan yang sesuai. Selain itu pengawas juga perlu dibekali dengan pendidikan dan latihan (diklat) yang terkait dengan bongkar muat barang.

Pengawasan bongkar muat barang di pelabuhan, tidak terlepas pula dari ketetapan kronologis kegiatan bongkar muat yang telah ditetapkan sebelumnya, sebagaimana tanggapan responden berikut ini:

Tabel 5.

Pendapat Responden tentang Ketetapan Kronologis Kegiatan Bongkar Muat Barang di Pelabuhan

Pendapat	Frekuensi	Persentase (%)
Memadai	62	55,36
Kurang Memadai	33	29,46
Tidak Memadai	17	15,18
Jumlah	112	100,00

Sumber: Hasil Olahan Kuesioner, 2013

Berdasarkan hasil analisis data pada tabel di atas, menunjukkan bahwa responden cenderung menilai pedoman/manual yang telah digunakan oleh pengawas bongkar muat barang di pelabuhan telah memadai. Hal ini dapat dilihat dari 112 orang responden, sebanyak 62 orang (55,36%), memberikan jawaban memadai.

Dari hasil wawancara dengan Kepala Seksi PAL dan TKBM, diperoleh informasi bahwa kronologis kegiatan bongkar muat telah ditetapkan berdasarkan Keputusan Menteri No. 25 Tahun 2002, yaitu:

- a. *Stevedoring*
- b. *Kargodoring*
- c. *Receiving/Delivery*

Selain itu untuk mendukung pelaksanaan di lapangan, dibuat jurnal

pengawasan bongkar muat barang yang memuat tahapan-tahapan *stevedoring*, *kargodoring*, dan *receiving/delivery*.

Pengawasan preventif pada aspek prosedur kerja, tidak akan lengkap tanpa disertai sistem koordinasi, pelaporan dan pemeriksaan. Dari hasil tanggapan responden diperoleh hasil sebagai berikut:

Tabel 6.  
Pendapat Responden tentang Sistem Koordinasi

Pendapat	Frekuensi	Persentase (%)
Memadai	74	66,07
Kurang Memadai	38	33,93
Tidak Memadai	0	0,00
Jumlah	112	100,00

Sumber: Hasil Olahan Kuesioner, 2013

Berdasarkan hasil analisis data pada tabel di atas, menunjukkan bahwa responden cenderung menilai sistem koordinasi, pelaporan dan pemeriksaan yang telah digunakan oleh pengawas bongkar muat barang di pelabuhan telah memadai. Hal ini dapat dilihat dari 112 orang responden, sebanyak 74 orang (66,07%), memberikan jawaban memadai.

Dari hasil wawancara dengan Kepala Bidang Lalu Lintas Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, diperoleh informasi bahwa koordinasi yang dilakukan selama ini khususnya dalam hal bongkar muat barang sudah terjalin dengan beberapa instansi terkait seperti PT. (Persero) Pelindo IV, dan Perusahaan Pelayaran, dll.

Tabel 7.  
Pendapat Responden tentang Sistem Pelaporan

Pendapat	Frekuensi	Persentase (%)
Memadai	72	64,29
Kurang Memadai	40	35,71
Tidak Memadai	0	0,00
Jumlah	112	100,00

Sumber: Hasil Olahan Kuesioner, 2013

Berdasarkan hasil analisis data pada tabel di atas, menunjukkan bahwa

responden cenderung menilai sistem pelaporan yang telah digunakan oleh pengawas bongkar muat barang di pelabuhan telah memadai. Hal ini dapat dilihat dari 112 orang responden, sebanyak 72 orang (64,29%), memberikan jawaban memadai.

Dari hasil wawancara dengan Kepala Bidang Lalu Lintas Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, diperoleh informasi pula bahwa sistem pelaporan kegiatan yang dilakukan selama menggunakan kelengkapan administrasi yang dibutuhkan dalam setiap laporan, seperti laporan kondisi pekerjaan terkait volume pekerjaan dan waktu penyelesaian.

Tabel 8.  
Pendapat Responden tentang Sistem Pemeriksaan

Pendapat	Frekuensi	Persentase (%)
Memadai	74	66,07
Kurang Memadai	38	33,93
Tidak Memadai	0	0,00
Jumlah	112	100,00

Sumber: Hasil Olahan Kuesioner, 2013

Berdasarkan hasil analisis data pada tabel di atas, menunjukkan bahwa responden cenderung menilai sistem pemeriksaan yang telah digunakan oleh pengawas bongkar muat barang di pelabuhan telah memadai. Hal ini dapat dilihat dari 112 orang responden, sebanyak 74 orang (66,07%), memberikan jawaban memadai.

Berdasarkan pemantauan di lapangan dan hasil wawancara dengan Kepala Bidang Lalu Lintas Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, diperoleh informasi pula bahwa sistem pemeriksaan barang juga terkait dengan instansi yang terlibat dengan barang bongkar muat tersebut.

### Disiplin Kerja

Disiplin kerja sangat berperan juga dalam pengawasan preventif terhadap bongkar muat barang,



khususnya yang terkait dengan tenaga kerja bongkar muat, barang, perusahaan bongkar muat dan pemilik barang.

Tabel 9.  
Pendapat Responden tentang Aturan Kedisiplinan Kegiatan Bongkar Muat

Pendapat	Frekuensi	Persentase (%)
Memadai	77	68,75
Kurang Memadai	29	25,89
Tidak Memadai	6	5,36
Jumlah	112	100,00

Sumber: Hasil Olahan Kuesioner, 2013

Berdasarkan hasil analisis data pada tabel di atas, menunjukkan bahwa responden cenderung menilai aturan kedisiplinan kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan telah memadai. Hal ini dapat dilihat dari 112 orang responden, sebanyak 77 orang (68,75%), memberikan jawaban memadai.

Aturan kedisiplinan kegiatan bongkar muat seperti jam kerja, salah satunya terkait dengan kewajiban yang harus dipenuhi oleh tenaga kerja bongkar muat, yaitu:

- a. Melakukan pekerjaan bongkar muat sesuai perintah/petunjuk dari Perusahaan Bongkar Muat.
- b. Bertanggung jawab terhadap tercapainya tingkat produktivitas bongkar muat.
- c. Mematuhi ketentuan yang berkaitan dengan penanganan barang, disiplin kerja serta ketentuan-ketentuan/peraturan-peraturan pemerintah lainnya yang masih berlaku.
- d. Memelihara terciptanya kondisi aman, baik di lingkungan kerja maupun di Pelabuhan Makassar
- e. Dalam melakukan pekerjaan wajib berpedoman:
  - 1) produktivitas tinggi;
  - 2) melaksanakan kesehatan dan keselamatan kerja
  - 3) keamanan barang, peralatan dan manusia;

- 4) memakai pakaian kerja, peralatan kerja dan tanda pengenal;
- 5) Tidak menggunakan gancu untuk barang-barang tertentu;
- 6) Mematuhi jam kerja bongkar muat.

f. Selama melakukan pekerjaan bongkar muat wajib memakai pakaian kerja, peralatan keselamatan kerja dan membawa identitas kerja.

Dari hasil wawancara dengan Kepala Seksi Fasilitas dan Pelayanan Pelabuhan, diperoleh informasi bahwa aturan kedisiplinan kegiatan bongkar muat sudah ditetapkan untuk mencegah terjadinya pelanggaran di lapangan, seperti jam kerja.

Hasil pengamatan diketahui bahwa aturan kedisiplinan tersebut masih kurang disosialisasikan. Seharusnya ada di sisi tertentu yang memajang aturan kedisiplinan tersebut. Untuk menegakkan aturan kedisiplinan tersebut ditetapkan pula sanksi atas pelanggarannya. Berikut disajikan tanggapan responden tentang sanksi tersebut.

Tabel 10.  
Pendapat Responden tentang Sanksi terhadap Pelanggaran Aturan Kedisiplinan Kegiatan Bongkar Muat

Pendapat	Frekuensi	Persentase (%)
Memadai	64	57,14
Kurang Memadai	48	42,86
Tidak Memadai	0	0,00
Jumlah	112	100,00

Sumber: Hasil Olahan Kuesioner, 2013

Berdasarkan hasil analisis data pada tabel di atas, menunjukkan bahwa responden cenderung menilai sanksi terhadap pelanggaran aturan kedisiplinan kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan telah memadai. Hal ini dapat dilihat dari 112 orang responden, sebanyak 64 orang (57,14%), memberikan jawaban memadai. Namun masih ada 48 orang yang menyatakan kurang memadai (42,85%).

Sanksi kepada TKBM yang diberikan berdasarkan hasil kesepakatan bersama antara DPW APBMI Sulawesi Selatan dengan Koperasi TKBM Pelabuhan Makassar adalah sebagai berikut:

- a. Apabila Kepala Regu Kerja (KRK) tidak berada di tempat kerja tanpa ijin dari Perusahaan Bongkar Muat (PBM) akan dikenakan sanksi tidak diberikan giliran kerja sebanyak 6 (enam) kali berturut-turut
- b. Bagi KRK yang tidak cukup jumlah anggotanya diberikan waktu 1 (satu) jam untuk melengkapi anggotanya.
- c. Apabila KRK sudah 3 (tiga) kali membawa gang yang tidak cukup sesuai ketentuan, maka PBM berhak menolak atau tidak menerima TKBM dan tidak membayar upah dalam bentuk apapun.
- d. Koperasi TKBM akan memberikan sanksi berat terhadap KRK yang tidak memenuhi jumlah anggota selama dalam pelaksanaan bongkar muat.
- e. Koperasi TKBM harus segera mengganti TKBM yang dipulangkan atau ditolak oleh PBM.

Dari hasil wawancara dengan Pengawas Umum bongkar muat barang diperoleh informasi bahwa ancaman sanksi yang akan diberikan bila pelanggaran terjadi sudah baik, namun dalam pelaksanaannya sanksi tersebut masih lemah, karena terkadang pelaku pelanggaran masih diberikan kebijakan walau akhirnya terulang kembali pelanggaran yang dilakukan. Jadi, untuk mencapai produktivitas bongkar muat yang diharapkan maka sebaiknya sanksi yang telah disepakati diterapkan tanpa pandang bulu.

### Analisis Pengawasan Represif

#### Tenaga Kerja Bongkar Muat

Tenaga kerja bongkar muat merupakan salah satu penentu

tercapainya produktivitas bongkar muat barang di pelabuhan. Oleh karena itu kegiatan bongkar muat sebaiknya dilaksanakan oleh tenaga kerja bongkar muat yang jumlahnya sesuai dengan jumlah barang yang akan dibongkar muat, kualitas tenaga kerja yang sesuai kebutuhan, serta dapat menegakkan kedisiplinan.

Penilaian responden terhadap pemeriksaan kesesuaian jumlah tenaga kerja bongkar muat dengan jumlah barang yang akan dibongkar muat di pelabuhan dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 11.  
Pendapat Responden tentang Frekuensi Pemeriksaan Kesesuaian Jumlah Tenaga Kerja Bongkar Muat

Pendapat	Frekuensi	Persentase (%)
Selalu	61	54,46
Jarang	47	41,96
Tidak Pernah	4	3,57
Jumlah	112	100,00

Sumber: Hasil Olahan Kuesioner, 2013

Berdasarkan hasil analisis data pada tabel di atas, menunjukkan bahwa responden cenderung menilai pemeriksaan kesesuaian jumlah tenaga kerja bongkar muat dengan jumlah barang yang akan dibongkar muat di pelabuhan selalu dilaksanakan oleh pengawas. Hal ini dapat dilihat dari 112 orang responden, sebanyak 61 orang (54,46%), memberikan jawaban selalu. Namun masih ada yang menyatakan jarang sebanyak 47 orang (41,96%) dan 4 orang (3,57%) yang menyatakan tidak pernah.

Pemeriksaan terhadap kesesuaian jumlah tenaga kerja bongkar muat dengan jumlah barang yang akan dibongkar muat, memang sebaiknya selalu dilaksanakan untuk mengatasi keterlambatan bongkar muat barang akibat jumlah tenaga kerja yang kurang memadai.

Selain jumlah tenaga kerja bongkar muat, kualitas tenaga kerja berupa pendidikan, pelatihan yang pernah diikuti dan kondisi fisik, juga menentukan tercapainya produktivitas bongkar muat barang. Berikut ini disajikan pendapat responden tentang pemeriksaan kesesuaian kualitas tenaga kerja bongkar muat.

Tabel 12.  
Pendapat Responden tentang Frekuensi Pemeriksaan Kesesuaian Kualitas Tenaga Kerja Bongkar Muat

Pendapat	Frekuensi	Persentase (%)
Selalu	22	19,64
Jarang	59	52,68
Tidak Pernah	31	27,68
Jumlah	112	100,00

Sumber: Hasil Olahan Kuesioner, 2013

Berdasarkan hasil analisis data pada tabel di atas, menunjukkan bahwa responden cenderung menilai pemeriksaan kesesuaian kualitas tenaga kerja bongkar muat jarang dilakukan oleh pengawas. Hal ini dapat dilihat dari 112 orang responden, sebanyak 59 orang (52,68%), memberikan jawaban jarang.

Hasil wawancara dengan pengawas diketahui bahwa selama ini tidak ada standar minimal tingkat pendidikan tenaga kerja bongkar muat. Prioritas diterimanya tenaga kerja bongkar muat adalah memiliki fisik yang kuat. Bahkan sampai sekarang masih ada tenaga kerja bongkar muat yang sudah berusia lanjut tapi tetap dipekerjakan.

Dari hasil pengamatan, kualitas tenaga kerja tidak menjadi suatu persoalan, sehingga pengawasannya jarang dilakukan. Pengawas hanya memperhatikan kemampuan fisik dari tenaga kerja bongkar muat dalam bekerja. Padahal, apabila kualitas tenaga kerja juga diperhatikan, kemungkinan besar dapat mendukung tercapainya

produktivitas bongkar muat barang sesuai yang ditargetkan.

Berikut ini disajikan pendapat responden tentang pengawasan terhadap kedisiplinan tenaga kerja bongkar muat.

Tabel 13.  
Pendapat Responden tentang Frekuensi Pemeriksaan Kedisiplinan Tenaga Kerja Bongkar Muat

Pendapat	Frekuensi	Persentase (%)
Selalu	63	56,25
Jarang	39	34,82
Tidak Pernah	10	8,93
Jumlah	112	100,00

Sumber: Hasil Olahan Kuesioner, 2013

Berdasarkan hasil analisis data pada tabel di atas, menunjukkan bahwa responden cenderung menilai pemeriksaan kedisiplinan tenaga kerja bongkar muat selalu dilakukan. Hal ini dapat dilihat dari 112 orang responden, sebanyak 63 orang (56,25%), memberikan jawaban selalu.

Pengamatan di lapangan menunjukkan bahwa pada pemeriksaan kedisiplinan, tenaga kerja bongkar muat diharuskan hadir sebelum kegiatan bongkar muat dilakukan.

Berdasarkan hasil kuesioner, diperoleh pendapat responden sebagai berikut:

Tabel 14.  
Pendapat Responden tentang Frekuensi Pemeriksaan Kesesuaian Waktu Kerja Tenaga Kerja Bongkar Muat

Pendapat	Frekuensi	Persentase (%)
Selalu	67	59,82
Jarang	27	24,11
Tidak Pernah	18	16,07
Jumlah	112	100,00

Sumber: Hasil Olahan Kuesioner, 2013

Berdasarkan hasil analisis data pada tabel di atas, menunjukkan bahwa responden cenderung menilai pemeriksaan kesesuaian waktu kerja tenaga kerja bongkar muat dengan waktu yang telah

ditetapkan sebelumnya, selalu dilakukan oleh pengawas bongkar muat barang di pelabuhan. Hal ini dapat dilihat dari 112 orang responden, sebanyak 67 orang (59,82%), memberikan jawaban selalu.

Hasil wawancara dengan pengawas umum, diperoleh informasi bahwa waktu kerja tenaga kerja bongkar muat di Pelabuhan Makassar terbagi 3 (tiga) shift dan TKB harus berada di tempat sebelum penggantian shift.

Dari hasil pengamatan, waktu istirahat TKBM terkadang terlalu lama menggunakan waktu istirahat sehingga membuat kegiatan bongkar muat tidak mencapai waktu yang tertargetkan

Berikut ini disajikan pendapat responden tentang tindakan-tindakan perbaikan tersebut.

Tabel 15.

Pendapat Responden tentang Tindakan-tindakan Perbaikan terkait Tenaga Kerja Bongkar Muat

Pendapat	Frekuensi	Persentase (%)
Selalu	66	58,93
Jarang	35	31,25
Tidak Pernah	11	9,82
Jumlah	112	100,00

Sumber: Hasil Olahan Kuesioner, 2013

Berdasarkan hasil analisis data pada tabel di atas, menunjukkan bahwa responden cenderung menilai tindakan-tindakan perbaikan terhadap pengawasan tenaga kerja selalu dilakukan oleh pengawas. Hal ini dapat dilihat dari 112 orang responden, sebanyak 66 orang (58,93%), memberikan jawaban selalu.

Hasil wawancara dengan pengawas umum diperoleh informasi bahwa tindakan-tindakan perbaikan dilakukan dengan memberikan masukan kepada kepala regu tenaga kerja bongkar muat untuk memperbaiki kinerjanya, serta menyarankan kepada kepala regu kerja untuk penambahan tenaga kerja bila masih kekurangan. Apabila tidak mencukupi, maka dibuat kesepakatan

bahwa upah dibayarkan sesuai jumlah TKBM yang hadir.

### Sarana Bongkar Muat

Sarana bongkar muat merupakan alat yang dipergunakan untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang, seperti mobil crane. Dari hasil pendapat responden tentang pemeriksaan kesesuaian jumlah sarana bongkar muat dengan jumlah yang diteraget diperoleh hasil sebagai berikut:

Tabel 16

Pendapat Responden tentang Frekuensi Pemeriksaan Kesesuaian Jumlah Sarana Bongkar Muat

Pendapat	Frekuensi	Persentase (%)
Selalu	24	21,43
Jarang	59	52,68
Tidak Pernah	27	24,11
Jumlah	112	100,00

Sumber: Hasil Olahan Kuesioner, 2013

Berdasarkan hasil analisis data pada tabel di atas, menunjukkan bahwa responden cenderung menilai pemeriksaan kesesuaian jumlah sarana bongkar muat jarang dilakukan oleh pengawas bongkar muat barang di pelabuhan jarang dilakukan. Hal ini dapat dilihat dari 112 orang responden, sebanyak 59 orang (52,68%), memberikan jawaban jarang.

Dari pendapat responden tersebut di atas, dapat diindikasikan bahwa salah satu penyebab tidak tercapainya kelancaran bongkar muat barang di Pelabuhan Makassar adalah lemahnya pengawasan terhadap kesesuaian jumlah sarana yang digunakan untuk kegiatan bongkar muat.

Selain jumlah sarana yang digunakan, hal lain yang sangat penting adalah kesesuaian jenis sarana yang digunakan dengan beban muatan barang bongkar muat serta kondisi fisiknya. Dari responden diperoleh tanggapan

tentang pemeriksaan kesesuaian jenis sarana yang digunakan dengan beban muatan barang bongkar muat, sebagai berikut:

Tabel 17.  
Pendapat Responden tentang Frekuensi Pemeriksaan Kesesuaian Jenis Sarana Bongkar Muat

Pendapat	Frekuensi	Persentase (%)
Selalu	64	57,14
Jarang	38	33,93
Tidak Pernah	10	8,93
Jumlah	112	100,00

Sumber: Hasil Olahan Kuesioner, 2013

Berdasarkan hasil analisis data pada tabel di atas, menunjukkan bahwa responden cenderung menilai pemeriksaan kesesuaian jenis sarana yang digunakan dengan beban muatan barang bongkar muat selalu dilakukan oleh pengawas bongkar muat barang di pelabuhan. Hal ini dapat dilihat dari 112 orang responden, sebanyak 64 orang (57,14%), memberikan jawaban selalu.

Hasil wawancara dengan pengawas diketahui bahwa kesesuaian jenis sarana yang digunakan kadang tidak terpenuhi karena terjadinya kerusakan pada jenis sarana yang telah direncanakan.

Dari pengamatan diketahui bahwa, perencanaan sarana bongkar muat yang awalnya menggunakan *container crane* berubah menjadi crane milik kapal.

Berikut disajikan pula tanggapan responden tentang pengawasan sarana bongkar muat dalam hal pemeriksaan kondisi fisik sarana bongkar muat.

Tabel 18.  
Pendapat Responden tentang Frekuensi Pemeriksaan Kesesuaian Kondisi Fisik Sarana Bongkar Muat

Pendapat	Frekuensi	Persentase (%)
Selalu	62	55,36
Jarang	36	32,14
Tidak Pernah	14	12,50
Jumlah	112	100,00

Sumber: Hasil Olahan Kuesioner, 2013

Berdasarkan hasil analisis data pada tabel di atas, menunjukkan bahwa responden cenderung menilai pemeriksaan kondisi fisik sarana bongkar muat selalu dilakukan oleh pengawas bongkar muat. Hal ini dapat dilihat dari 112 orang responden, sebanyak 62 orang (55,36%), memberikan jawaban selalu.

Dari hasil pengamatan, pengawasan kondisi fisik selalu dilaksanakan, karena rata-rata penggunaan derek kapal untuk kegiatan bongkar muat sudah tua dan kurang layak dipakai. Misalnya crane kapal yang seharusnya bisa mengangkat beban kapasitas 80 ton, karena usia alat sudah tua maka hanya mampu mengangkat beban 50 ton. Selain itu antrian kapal untuk melakukan bongkar muat di Pelabuhan Makassar antara lain disebabkan kerusakan peralatan bongkar muat di terminal peti kemas.

Hasil pengamatan diketahui bahwa pelabuhan Makassar memiliki empat unit gantry crane untuk melakukan bongkar-muat, namun satu unit harus menjalani general over-haul (pemeliharaan besar) dan satu lainnya rusak dan peralatannya harus didatangkan dari luar negeri.

Akibatnya Pelabuhan Makassar hanya punya dua gantry crane sehingga volume bongkar muat 25 box/jam yang biasanya ditangani empat "*container crane*", kini hanya dikerjakan dua container crane.

Untuk mencegah agar waktu antrian kapal tidak terlalu lama, pihak pelabuhan meminta bantuan kapal-kapal yang akan melakukan bongkar muat untuk mengoperasikan "crane"-nya untuk mempercepat aktivitas bongkar-muat. Hal ini cukup membantu sehingga waktu menunggu kapal tidak lebih dari dua hari dan itu masih dalam batas toleransi biaya tambat yang bisa dikeluarkan pemilik kapal.

Jadi sebaiknya pengawasan fisik harus diiringi dengan usaha perbaikan sarana fisik yang mendukung bongkar

muat barang, misalnya derek kapal diganti dengan crane darat untuk memperlancar kegiatan bongkar muat. Kedua hal di atas, yaitu jenis dan kondisi fisik sarana bongkar muat memerlukan pengawasan yang ketat karena sangat berperan dalam menentukan cepat lambatnya waktu penyelesaian bongkar muat barang.

Tabel 19  
Pendapat Responden tentang Tindakan-tindakan Perbaikan terkait dengan Sarana Bongkar Muat

Pendapat	Frekuensi	Persentase (%)
Selalu	65	58,04
Jarang	33	29,46
Tidak Pernah	14	12,50
Jumlah	112	100,00

Sumber: Hasil Olahan Kuesioner, 2013

Berdasarkan hasil analisis data pada tabel di atas, menunjukkan bahwa responden cenderung menilai bahwa pengawas selalu melakukan tindakan-tindakan perbaikan terkait dengan sarana bongkar muat. Hal ini dapat dilihat dari 112 orang responden, sebanyak 65 orang (58,04%), memberikan jawaban selalu.

Dari hasil wawancara dengan pengawas umum diperoleh informasi bahwa tindakan perbaikan terhadap sarana bongkar muat, antara lain penambahan jumlah sarana serta perbaikan sarana yang kondisinya kurang baik.

Jadi tindakan perbaikan terhadap sarana bongkar muat harus segera diatasi untuk mengantisipasi lonjakan arus peti kemas yang diperkirakan terus meningkat di Pelabuhan Makassar.

### Barang Bongkar Muat

Indikator pemeriksaan represif ketiga adalah pengawasan terhadap barang bongkar muat. Pemeriksaan tersebut meliputi pemeriksaan terhadap kesesuaian kondisi fisik barang, jenis barang, serta jumlah barang.

Tabel 20  
Pendapat Responden tentang Frekuensi Pemeriksaan Kesesuaian Kondisi Fisik Barang yang Akan Dibongkar atau Dimuat

Pendapat	Frekuensi	Persentase (%)
Selalu	71	63,39
Jarang	35	31,25
Tidak Pernah	6	5,36
Jumlah	112	100,00

Sumber: Hasil Olahan Kuesioner, 2013

Berdasarkan hasil analisis data pada tabel di atas, menunjukkan bahwa responden cenderung menilai bahwa pemeriksaan kesesuaian kondisi fisik barang yang akan dibongkar atau dimuat selalu dilakukan oleh pengawas bongkar muat barang di pelabuhan. Hal ini dapat dilihat dari 112 orang responden, sebanyak 71 orang (63,39%), memberikan jawaban selalu.

Dari hasil wawancara dengan pengawas diketahui bahwa pemeriksaan kesesuaian kondisi fisik barang yang akan dibongkar atau dimuat mutlak harus selalu dilakukan. Untuk menghindari munculnya kesalahpahaman antara PBM dengan pemilik barang

Dari pengamatan di lapangan diketahui bahwa pemeriksaan fisik barang dilakukan sebelum barang turun dari kapal dan sebelum naik ke kapal.

Tabel 21  
Pendapat Responden tentang Frekuensi Pemeriksaan Kesesuaian Jenis Barang Bongkar Muat yang Masuk ke Pelabuhan

Pendapat	Frekuensi	Persentase (%)
Selalu	72	64,29
Jarang	40	35,71
Tidak Pernah	0	0,00
Jumlah	112	100,00

Sumber: Hasil Olahan Kuesioner, 2013

Berdasarkan hasil analisis data pada tabel di atas, menunjukkan bahwa responden cenderung menilai pemeriksaan kesesuaian jenis barang bongkar muat yang masuk ke pelabuhan selalu

dilakukan oleh pengawas bongkar muat barang di pelabuhan telah memadai. Hal ini dapat dilihat dari 112 orang responden, sebanyak 72 orang (64,29%), memberikan jawaban selalu.

Hasil wawancara dengan pengawas diketahui bahwa jenis barang bongkar muat, dapat berupa barang petikemas atau barang non petikemas. Dari pengamatan diketahui bahwa, penempatan barang bongkar muat didasarkan pada jenisnya. Jenis peti kemas umumnya ditempatkan di lapangan, sedangkan non peti kemas umumnya ditempatkan di gudang.

Tabel 22  
Pendapat Responden tentang Frekuensi Pemeriksaan Kesesuaian Jumlah Barang Bongkar Muat

Pendapat	Frekuensi	Persentase (%)
Selalu	64	57,14
Jarang	40	35,71
Tidak Pernah	8	7,14
Jumlah	112	100,00

Sumber: Hasil Olahan Kuesioner, 2013

Berdasarkan hasil analisis data pada tabel di atas, menunjukkan bahwa responden cenderung menilai bahwa pemeriksaan kesesuaian jumlah barang bongkar muat selalu dilakukan oleh pengawas bongkar muat barang di pelabuhan. Hal ini dapat dilihat dari 112 orang responden, sebanyak 64 orang (57,14%), memberikan jawaban selalu dilakukan.

Dari hasil wawancara dengan pengawas, diketahui bahwa pemeriksaan kesesuaian jumlah barang bongkar muat selalu dilakukan untuk menghindari kerugian yang bisa dirasakan oleh pemilik barang karena jumlah barang yang kurang dari yang sebenarnya, atau kerugian di pihak PBM karena jumlah barang yang melebihi dari yang sebenarnya.

Jadi pemeriksaan ketiga hal di atas secara kontinyu, yaitu kondisi fisik, jenis dan jumlah barang bongkar muat,

akan membantu dalam menentukan jenis sarana yang akan digunakan sehingga dapat mengefisiensikan waktu yang digunakan dalam kegiatan bongkar muat.

Tabel 23  
Pendapat Responden tentang Tindakan-tindakan Perbaikan terkait Barang Bongkar Muat

Pendapat	Frekuensi	Persentase (%)
Selalu	63	56,25
Jarang	37	33,04
Tidak Pernah	12	10,71
Jumlah	112	100,00

Sumber: Hasil Olahan Kuesioner, 2013

Berdasarkan hasil analisis data pada tabel di atas, menunjukkan bahwa responden cenderung menilai bahwa pengawas bongkar muat barang di pelabuhan Makassar selalu memberikan tindakan-tindakan perbaikan terhadap penyimpangan kondisi fisik, jenis dan jumlah barang bongkar muat. Hal ini dapat dilihat dari 112 orang responden, sebanyak 63 orang (56,25%), memberikan jawaban selalu dilakukan.

Hasil wawancara dengan pengawas bongkar muat, diperoleh informasi bahwa tindakan-tindakan perbaikan yang pernah dilakukan terhadap barang bongkar muat adalah menjaga keamanan barang dengan membangun pagar di sepanjang wilayah kerja pelabuhan. Kemudian juga dibangun pagar dan gerbang pemisah antara pelabuhan penumpang dengan pelabuhan peti kemas yang lokasinya satu dermaga. Siapapun yang masuk wilayah Pelabuhan Makassar, terutama di Pelabuhan Peti Kemas, penjagaan sangat ketat dan petugas selalu melakukan pemeriksaan bagi lalu lintas barang dan manusia, termasuk kendaraan pengangkut barang.

Melihat hasil analisis dari pendapat responden di atas, dapat diketahui bahwa pengawasan represif terhadap barang bongkar muat umumnya

sudah terlaksana dengan baik, karena pemeriksaannya hingga tindakan perbaikannya umumnya selalu dilaksanakan. Hal ini tentunya diharapkan dapat menunjang tercapainya kelancaran bongkar muat barang di Pelabuhan Makassar.

## **PENUTUP**

### **Simpulan**

Dari hasil penelitian ini dapat disimpulkan bahwa pengawasan yang dilakukan oleh Bidang Lalu Lintas Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Kantor Administrator Pelabuhan Makassar terhadap kegiatan bongkar muat barang dapat diuraikan sebagai berikut: Pengawasan preventif Bidang Lalu Lintas Angkutan Laut dan Kepelabuhanan terhadap kegiatan bongkar muat barang umumnya sudah memadai utamanya pada aturan-aturan yang digunakan oleh pengawas bongkar muat. Pengawasan preventif yang kurang memadai antara lain penetapan kedudukan, tugas, wewenang serta tanggung jawab aparat pengawas bongkar muat.

Pengawasan represif Bidang Lalu Lintas Angkutan Laut dan Kepelabuhanan terhadap kegiatan bongkar muat barang umumnya sudah baik karena umumnya selalu dilaksanakan seperti pemeriksaan kesesuaian jumlah tenaga kerja bongkar muat, pemeriksaan kedisiplinan tenaga kerja bongkar muat. Pengawasan represif yang kurang baik karena kurang dilaksanakan antara lain pemeriksaan kesesuaian kualitas tenaga kerja bongkar muat, serta pemeriksaan kesesuaian jumlah sarana bongkar muat.

### **Saran**

Berdasarkan kesimpulan di atas, maka diajukan beberapa saran untuk meningkatkan kualitas pengawasan bongkar muat barang di Pelabuhan Makassar sebagai berikut: Sebaiknya

penetapan kedudukan, tugas, wewenang serta tanggung jawab aparat pengawas bongkar muat disesuaikan dengan latar belakang pendidikan aparat/pegaw. ....

Untuk meningkatkan pengawasan preventif, sebaiknya aturan-aturan dan kebijakan-kebijakan yang dibuat untuk mendukung produktivitas bongkar muat barang di pelabuhan, dapat disosialisasikan

Perlu dilakukan pengawasan represif secara kontinyu terhadap kesesuaian kualitas tenaga kerja bongkar muat, serta kesesuaian jumlah sarana bongkar muat.

Untuk meningkatkan pengawasan represif, sebaiknya aparat pengawas dapat ditingkatkan kualitasnya melalui peningkatan pendidikan formal dan pemberian pelatihan, utamanya bagi pengawas yang belum pernah mengikuti pelatihan.

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Departemen Pendidikan Nasional (2000), *Kamus Besar Bahasa Indonesia, Edisi Ketiga*, Jakarta: Balai Pustaka.
- Handoko, T.Hani, (2003), *Manajemen*, Yogyakarta, BPFE-Yogyakarta.
- Hasibuan, Malayu (2008), *Manajemen; Dasar, Pengertian dan Masalah, Revisi Cetakan 7*, Jakarta: Bumi Aksara.
- Nawawi, Hadari (2003), *Manajemen Sumber Daya manusia untuk Bisnis yang Kompetitif*, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Manulang (2008), *Dasar-Dasar Manajemen*, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.



- Moenir , H.A.S (2000), *Manajemen Pelayanan Umum Indonesia*, Jakarta:Bumi Aksara.
- Mangkunegara, Anwar Prabu (2007) *Manajemen Sumber Daya Perusahaan*, Bandung:Remaja Rosdakarya
- Nikijuluw, Jimmy.AB (2002), *Tingkat Produktivitas Kerja Bongkar Muat*, Jakarta: Badan Konsultasi Koperasi TKBM.
- Pasolong, Harbani (2007), *Teori Administrasi Publik*, Bandung: Alfabeta.
- Reksohardiprodjo, Sukanto (2000), *Dasar-Dasar Manajemen*, Yogyakarta:BPFE-Yogyakarta.
- Rivai, Veithzal (2004) *Manajemen Sumber Daya Manusia Untuk Perusahaan*, Jakarta: Rajagrafindo Persada.
- Simbolon, Maringan M (2004), *Dasar-Dasar Administrasi dan Manajemen*, Jakarta:Ghalia Indonesia
- Syafiie, Inu Kencana (2006), *Ilmu Administrasi Publik*, Jakarta: Rineka Cipta
- Samsudin, Sadili (2006), *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Bandung:Pustaka Setia.
- Saefullah, Kurniawan, dan Sule, Ernie Trisnawati (2006), *Pengantar Manajemen*, Jakarta:Kencana.
- Sedarmayanti (2007), *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Bandung: Rafika Aditama
- Sumartoyo (2000), *Organisasi dan Manajemen*, Jakarta, PT. Gunung Agung
- Sugiyono (2007), *Metode Penelitian Administrasi*, Bandung, Alfabeta
- Terry, George R (2006), *Asas-Asas Manajemen*, Bandung: Alumni
- Winardi (2000), *Asas-Asas Manajemen*, Bandung: Mandar Maju
- Wibowo (2007), *Manajemen Kinerja*, Jakarta: Raja Grafindo Persada
- Undang-Undang No.13 (2002) tentang Ketenagakerjaan.
- Keputusan Menteri Nomor 14 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal.
- Keputusan Menteri Perhubungan No.62 tahun 2002 tentang Struktur Organisasi dan Tata Kerja Organisasi Kantor Administrator Pelabuhan
- Keputusan Menteri Perhubungan No.25 Tahun 2002 Jo No.35 Tahun 2007 tentang Pedoman dasar Tarif Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal di Pelabuhan.

**\*) Penulis adalah Dosen Universitas Patria Artha Makassar**

