PERANAN ADPEL DALAM MENUNJANG KELANCARAN ANGKUTAN LAUT

Nuraini[1]

Abstract

Based On Government Regulation And Letter Of Decision Ministerial, The Jambi Administration Port Office To Be On Duty For Execute Loading And Unloading The Ship, And Then Applied In Accordance With Standard Operational Procedure. The Execution Applied With Intern Coordination And Extern Coordination.

All Kinds Of Cooperation With Another Instance Trough Communication And Information, Meeting And Other Form Of Cooperation Are Expected To Support The Activities.

Factors Supporting The Loading And Unloading Of The Ship Is The Existence Of Good Cooperation Of All Official And Officers In A Variety Of Activities And There Is Good Cooperation Between Related Institutions

Whereas The Inhibiting Factors Is Unclear And Incomplete Administrative Requirements, Unfavorable Weather, The Batanghari River Increasingly Shallow And Then Causing The Ship Can Not Dock

Key Words : Service, Interrelation, Port Office

PENDAHULUAN

Untuk menunjang suatu program kegiatan yang dilakukan oleh pihak kantor ADPEL Jambi ini perlu didukung oleh berbagai sarana maupun pasilitas yang diperlukan, dalam pelaksanaan tugas maupun kegiatan. Baik dalam kegiatan bongkar muat barang maupun dalam rangka kegiatan melakukan berbagai kegiatan pengawasan dan koordinasi, sarana dan fasilitas dan peralatan yang canggih dan modern sangat meentukan sekali dalam meraih suatu keberhasilan dalam melakukan setiap kegiatan, sehingga akan mengurangi dan memperkecil daripada berbagai kekeliruan dan kesalahan yang dialami.

Sarana yang dimaksud disini adalah sarana-sarana yang diperlukan dalam pelaksanaan kegiatan, baik secara teknis maupun secara operasional, dan untuk kegiatan yang lainnya. Untuk mengetahui keadaan sarana yang ada dilingkungan kantor Administrator Pelabuhan Jambi adalah merupakan suatu wilayah sentral pelabuhan di Propinsi Jambi, dimana terdapat berbagai fasilitas keuntungan baik kedalaman sungai, kapasitas derek dan jenis dermaga. Secara garis besar, disebelah timur terdapat Pelabuhan Talang Duku yang disebut terminal operator yang mengelola Ferrocement II dan Ferrocement III dan terletak paling dekat dengan batas luar/laut. Sifat pelabuhan ini terbuka dari kedua belah sisi barat maupun sisi timur (beberapa juga meliputi utara dan selatan) dapat digunakan untuk menambat kapal. Ferrocement II dan III mempunyai jumlah tambatan yang berbeda, sehingga jumlah kapal yang menambat juga berbeda sesuai dengan banyaknya tambatan. Pada tabel dibawah ini, akan penulis sajikan fasilitas dermaga yang ada di Pelindo II Cabang Jambi (Kep Men Perhubungan No. 43. Tahun 1988), yaitu :

[1] Dosen Fakultas Ekonomi Universitas Batanghari

Tabel 1
Fasilitas Dermaga Pelabuhan pada PT. (PERSERO)
Pelabuhan Indonsia II Cabang Jambi

URAIAN	JENIS	PANJANG (M)	LEBAR (M)	KAPASITAS (TON/M2)	KEDALA (M. LWS)
DERMAGA					:
A. JAMBI KOTA					
Tidak Aktif					
- Bom Batu	Beton	72	10	3 ton/m2	4 M Lws
B. TALANG DUKU					
- Ferrocement III	Ferrocement	67	17	3 ton/m2	6 M Lws
- Ferrocement II	Ferrocement	67	17	3 ton/m2	4 M Lws
C. KUALA TUNGKAL					
- Dermaga Lama	Beton	20,5	7,5	0,5 ton/m2	1 ,8 M Lws
- Dermaga Beton Baru	Beton	75,0	15,5	2ton/m2	3,5 M Lws
D. MUARA SABAK					
- Dermaga Kayu	Kayu	20,5	7,5	0,5 ton/m2	6 M Lws

Sumber: PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia Cabang II Jambi

Pada tabel dibawah ini, penulis akan menyajikan seluruh fasilitas gudang dan lapangan yang ada, baik di lini I maupun lini II. Gudang yang lini I maupun II yang mempunyai fungsi transito, yaitu barang-barang yang memasuki gudang yang bersifat sementara, artinya barang-barang yang masuk akan secepatnya dipindahkan oleh pemiliknya ke gudang darat, gudang khusus, gudang barang bahaya atau langsung ke gudang pemilik barang (truck lessing). untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut ini:

TABEL 2
FASIL1TAS GUDANG DAN LAPANGAN PADA PT. (PERSERO) PELABUHAN INDONESIA II CABANG JAMB1

NO.	URAIAN	LUAS SELURUH (M^2)	LUAS EFEKTIF (M^2)	KAPASITAS (TON/M^2)
1	GUDANG			
	LINI I			
	JAMBI KOTA	665	466	3
	TALANG DUKU	2,040	1.428	3
	LINI II			
	JAMBI KOTA	600	420	3
	KUALA TUNGKAL	600	420	0,5
2.	LAPANGAN			
	JAMBI KOTA		420	3
	- Arah Hulu	40 x 150	15.750	2,5
	- Arah Hilir	150 x150	3.570	2,5
	TALANG DUKU	5.100	3.570	2,5

Sumber: PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia Cabang II Jambi

Pada Tabel selanjutnya disajikan utilitas fasilitas pelabuhan yang ada di dermaga, khusus pada lapangan peti kemas (containerizet cargo) sampai sekarang belum digunakan, karena belum tersedianya peralatan penunjang. Bila ada barang peti kemas maka akan ditempatkan di lapangan penumpukan, sedangkan dermaga telah digunakan secara maksimal untuk gudang/storage berguna menumpukkan barang yang perlu disimpan dalam gudang atau untuk menampung barang apabila dari lapangan penumpukan dianggap mempunyai resiko. Hal ini dilakukan agar prinsip kelancaran bongkar muat barang tidak terhambat dan barang tidak menumpuk di atas gladak kapal atau dermaga, selain itu penulis juga akan menyajikan sarana bongkar muat yang tersedia sampai saat ini, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel utilitas fasilitas pelabuhan dan fasilitas peralatan bongkar muat yang ada di PT. (Persero) Pelindo II Cabang Jambi, yaitu :

TABEL 3
UTILISASI FASILITAS PELABUHAN PADA PT. (PERSERO)
PELABUHAN INDONESIA II CABANG JAMBI

No	URAIAN	SATUAN	REALISASI TAHUN				
			2008	2009	2010	2011	2012
	Dermaga						
1	Bor	%	45,06	67,82	45,35	38,47	58,72
	BTP	Ton/M	528,23	351,43	594,33	545,05	621,48
	Gudang						
2	SOR STP	% T	0,55	1,06	1,06	4,53	9,10
	Lap. Penumpang	on/M	1,40	6,76	6,76	0,73	1,78
3	YOR YTP						
	Lap. Peti Kemas	%	0,00	42,07	43,55	28,15 1,14	85,01 5,71
4	YOR	Ton/M	0,00	8,91	24,39		
	YTP						
						0,00	0,00
		%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		Ton/M	0,00	0,00	0,00		

Sumber : PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia Cabang II Jambi

TABEL 4
FASILITAS PERALATAN BONGKAR MUAT PADA PT. (PERSERO)
PELABUHAN INDONESIA II CABANG JAMBI

No.	URAIAN	SATUAN	TAHUN PEMBUATAN	KAPASITAS
1.	Mobil Crane	1 unit	2004	50 Ton
2.	Forklift	1 unit	1995	3,5 Ton
3.	Forklift	1 unit	2003	3 Ton
4.	Forklift	1 unit	2003	2 Ton
5.	Forklift	1 unit	2003	2 Ton
6.	Forklift	1 unit	2004	10 Ton
7.	Head Truck	1 unit	2004	
8.	Chasis	1 unit	2004	40 Feet
9	Chasis	1 unit	Relokasi UPTK'05	20 Feet
10.	Head Truck	1 unit	Relokasi UPTK'05	20 Feet

Sumber: PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia Cabang II Jambi

Berdasarkan data diatas. Ada beberapa alasan yang membuat penulis tertarik untuk membahas dan menuangkannya kedalam bentuk penulisan karya ilmiah yang berupa makalah dengani Judul " Peranan Adpel Dalam Menunjang Kelancaran Angkutan Laut " dengan identifikasi masalah sebagai berikut :

1. Dikarenakan kurangnya pemahaman masyarakat umum akan arti pentingnya keberadaan Adpel dalam menunjang kelancaran angkutan laut.
2. Juga dikarenakan masih adanya yang kurang mengetahui hal-hal apa saja yang harus dijalani dan dimiliki bagi para pemilik kapal yang menggunakan jasa angkutan laut agar tercapainya kelancaran dan keamanan dalam berlalu lintas didaerah perairan.
3. Bagaimana dan pihak mana saja yang terkait dengan kantor Adpel Jambi serta sistem koordinasi yang dilakukan demi kelancaran bongkar muat dan angkutan laut dipelabuhan.

Dari latar belakang diatas dapat kita lihat bahwa kantor Administrator Pelabuhan propinsi Jambi memiliki tugas yang tidak ringan. Begitu pentingnya arti dan peranan ADPEL bukan saja untuk terwujudkan kelancaran, ketertiban, keamanan dan keselamatan pelayaran tetapi juga untuk menjamin kepastian hukum dan kepastian usaha yang dilakukan oleh pelaku ekonomi yang menggunakan jasa perairan (Kep Men Th 2005). serta mampu untuk melakukan koordinasi- koordinasi dengan instansi terkait seperti Bea dan Cukai, KP3, PT Pelindo II dan pihak pemakai jasa / Pemilik barang maupun TKBM, dengan demikian koordinasi yang merupakan salah satu peranan dari kantor ADPEL dapat terlaksana dengan baik dan memberikan pelayanan yang lancar, aman, cepat dan tepat waktu (Kep Men Th 2003) .

Dengan memperhatikan hal tersebut dapat Penulis rumuskan masalah yang dihadapi yaitu :

1. Bagaimana sistem koordinasi yang dilakukan pihak administrator pelabuhan Jambi dengan pihak - pihak terkait lainnya.
2. Bagaimana pelaksanaan bongkar muat barang yang dilakukan dilapangan,
3. Apa faktor pendukung dan penghambat dalam pelaksanaannya.

BATASAN MASALAH

Mengingat permasalahan yang sangat luas

maka diperlukan suatu pembatasan masalah yang tentunya diharapkan dapat memberikan pembahasan yang lebih cepat dan terarah. Maka dengan demikian kami membatasi masalah mengenai kelayakan kapal yang dikeluarkan oleh Administrator pelabuhan dalam hal ini mengenai koordinasi bongkar muat barang.

Adapun yang menjadi tujuan dalam peuulisan dan penyusiman makalah ini adalah: 1) Ingin mengetahui bagaimana sistem koordinasi yang dilakukan pihak administrator pelabuhan Jambi dengan pihak - pihak terkait lainnya. 2) Ingin mengetahui bagaimana pelaksanaan bongkar muat barang yang dilakukan dilapangan, 3) Ingin mengetahui apa faktor pendukung dan penghambat dalam pelaksanaannya.

Diharapkan basil penulisan dan penelitian ini berguna dan bermanfaat antara lain: 1) Berguna bagi para pernbaca, penulis dan instansi terkait. 2) Mengembangkan ilmu pengetahuan dan wawasan penulis sesuai dengan disiplin ilmu

Metode analisa dipergunakan dalam penulisan ini supaya lebih mudah untuk menjawab masalah yang dikemukakan, maka dilakukan analisa deskriptif kuantitatif dan deskriptif kualitatif dengan mengambil kata - kata yang sudah dibahas sesuai dengan masalah yang terjadi hal ini bertujuan agar gejala yang diteliti dapat dimengerti dan dipahami

PEMBAHASAN

Peranan ADPEL Dalam Menunjang Kelancaran Angkutan Laut Serta Pelaksanaan Koordinasi Dalam hal Bongkar muat Barang.

Adapun cara - cara yang dilakukan oleh pihak kantor Administrator Pelabuhan Jambi adalah untuk memudahkan dalam hal pelaksanaan bongkar muat barang sebab sangat perlu dilakukan suatu pengaturan - pengaturan, ada beberapa cara dalam rnengkoordinasi bongkar muat barang antara lain (Kantor ADPEL No. KP. 001 / 1 / 25 / KW / 1 / 2008) yaitu :

1. Koordinasi secara intern.

Koordinasi secara intern adalah persiapan para personil yang ada dilingkungan kantor ADPEL Jambi, apakah sudah siap baik itu yang menyangkut dengan kelengkapan syarat - syarat administrasi, dan kelengkapan lain yang diperlukan untuk mendukung terhadap kelancaran pelaksanaan bongkar muat tadi.

Dengan demikian setiap kapal yang masuk maupun kapal yang akan berangkat harus terlebih dahulu dicek dan dilakukan suatu pengamatan secara cermat dan teliti sehingga dalam bongkar muat barang tetap memberikan rasa aman, kelancaran serta keselamatan kerja sehingga tidak menimbulkan masalah yang tidak diinginkan.

2. Koordinasi secara ekstern.

Koordinasi secara ekstern dimaksud adalah hubungan dari luar kantor apakah ini yang menyangkut pengamatan barang, pemeriksaan barang, kemudian pihak maupun personil yang akan membongkar atau memuat barang tersebut Kemudian jalur hubungan lain yang mempunyai hubungan terhadap pelabuhan dan instansi yang terkait.

3. Pelaksanaan Bongkar Muat Barang

Setelah dilakukannya suatu koordinasi yang baik dalam proses pengkoordinasian secara intern maupun ekstern tetah selesai maka barulah dilakukan pelaksanaan bongkar muat dan kapal menuju gudang atau langsung ditujukan kepada pihak - pihak yang mempunyai tanggung jawab terhadap barang yang dimuat atau dibongkar dipelabuhan.

Dari beberapa permasalahan diatas maka dapat dipahami bahwa, pelaksanaan dalam masalah bongkar muat barang dalam kapal sangat ditentukan sejauh mana kesiapan dan koordinasi yang dilakukan oleh aparat maupun pihak yang terkait Karena apa masalah perdagangan pada akhir - akhir ini memberikan peluaug kepada para pengusaha untuk melakukan suatu hasil prodak kepasaran bebas, baik jalur dalam negeri maupun luar negeri. Untuk itu disini sangat diperlukan suatu pengamatan dan koordinasi yang lebih matang dan tepat, sehingga tidak merugikan sepihak.

Jadi dapat penulis ambil suatu pemahaman bahwa pelaksanaan koordinasi yang merupakan salah satu peranan kantor ADFEL Jambi adalah guna untuk memberikan suatu kemudahan bagi pihak - pihak yang terlibat khususnya para pedagang, pengusaha, produsen.

Untuk melakukan ekspor impor suatu barang dalam kegiatan perdagangan. Disamping itu juga untuk menghindari suatu kegiatan - kegiatan perdagangan gelap seperti penyelundupan barang ilegai, dan barang terlarang dalam penggunaannya (PP. RI. 2009. Tentang Peraturan Perairan).

Berbagai Upaya Kerjasama Dalam Koordinasi Dengan Instansi Lain.

Diatas sudah penulis kemukakan beberapa permasaahan yang menyangkut dengan bagaimana sistem koordinasi dalam rangka bongkar muat barang dikapal, dalam rangka perdagangan, baik didalam negeri maupun

diluar negeri.

Untuk menghindari penyalahgunaan wewenang maupun didalam menghindari masuk keluarnya barang - barang yang ilegal maka pentingnya peningkatan kerjasama antara instansi yang terkait, guna untuk memperlancar dan mempermudah bila mana suatu saat terjadi masuk keluarnya barang yang tidak jelas maupun barang-barang terlarang lainnya.

Pada dasamya kerja sama dalam koordinasi ini adalah adanya keterkaitan terhadap permasalahan yang akan ditimbulkan dalam masalah bongkar muat barang di kapal, khususnya terhadap instansi diluar kantor Administrator yang mempunyai keterkaitan, baik dalam secara tehnis pelaksanaan maupun secara operasional dalam pelaksanaan (Kep Men No. KM. 26. Tahun 2008 Tentang Pelabuhan Laut).

Ada beberapa kerja sama dengan instansi antara lain adalah :

1. Pihak keamanan / kepolisian/KPPP
2. Pihak Bea dan Cukai
3. Imigrasi.
4. Keselamatan Pelabuhan
5. Karantina Hewan dan Tumbuhan serta instansi terkait terkait lainnya seperti Kehutanan dan Deperindag
6. Dan pihak - pihak pengusaha dimana masalah pengirimannya melalui jalan lalu lintas kapal laut dan sejenisnya.

Adapun Upaya - upaya peningkatan dalam bentuk kerjasama dan koordinasi ini adalah:

1. Melalui jalur komunikasi dan informasi yaag dilakukan.
2. Melalui rapat - rapat dan pertemuan.
3. Melalui bentuk kerjasama lainnya yang diharapkan dapat mendukung dalam kegiatan.

Oleh karena itu sesuai dengan tugas dan tanggung jawab dari Kantor Administrator Pelabuhan sebagai instansi atau aparat yang menangani didalam masalah bongkar muat barang, maka sangat diperlukan suatu koordinasi yang lebih efektif dan efisien.

Selanjutnya dari upaya - upaya yang dilakukan dalam pelaksanaan koordinasi tersebut, maka dapat diperoleh suatu keuntungan diantaranya (Kep Men Perhubungan N0. 27 Tahun 2008 Tentang Penyelengaraan Pelabuhan Khusus) adalah:

1. Memperlancar komunikasi dan informasi antara pihak Kantor Administrator Pelabuhan dengan instansi lainya.
2. Mempercepat proses pelaksanaan tugas dilapangan dalam kegiatan bongkar muat barang.
3. Mempercepat proses suatu tindakan bila suatu saat terjadi masalah dan hal - hal yang tidak diinginkan.
4. Meningkatkan kesiapan dan kesiagaan para personil dan para petugas dalam penanganan masalah bongkar muat dipelabuhan.

Faktor Pendukung dan Penghambat Dalam Pelaksanaan Bongkar Muat

1. Faktor pendukung dalam bongkar muat.

Ada beberapa faktor yang mendukung dalam bongkar muat barang dikapal antara lain adalah :

a. Adanya kerjasama yang baik kepada seluruh aparat dan petugas dilingkungan Kantor Administrator Pelabuhan Jambi.
b. Saling mendukungnya didalam melakukan suatu kegiatan bongkar muat barang dikapal.
c. Ada terjalinnya kerjasama yang baik diantara instansi terkait.

Jadi pada dasarnya semua pihak sepakat untuk selalu meningkatkan kerjasama dalam rangka suksesnya pelaksanaan bongkar muat barang dipelabuhan Jambi, ini perlu sekali demi mewujudkan kelancaran terhadap Import dan Ekspor suatu hasil - hasil produk, dalam rangka perdagangan secara bebas, termasuk menghindari barang terlarang atau penyeludupan, yang akhir-akhir ini sangat meningkat.

2. Faktor penghambat dalam bongkar muat.

Disamping adanya beberapa faktor yang mendukung didalam pelaksanaan bongkar muat, maka tidak terlepas dari faktor penghambat. Diantara faktor penghambat tersebut adalah :

a. Apabila dalam bongkar muat itu belum jelas dan tidak lengkapnya surat menyurat atau administrasi yang dimiliki terhadap barang tersebut.
b. Cuaca yang tidak menguntungkan, karena apabila cuaca hujan misalnya, maka pelaksanaan dapat ditunda untuk sementara waktu.
c. Kondisi air sungai Batanghari kering (surut) sehingga posisi kapal dengan dermaga cukup jauh, sehingga harus dibuat jembatan pembantu guna untuk memperlancar pembongkaran dan muat barang tersebut.

Dengan demikian maka hambatan - hambatan yang di terima pada dasarnya tidak disengaja, karena kondisi alam yang kadang - kadang tidak menguntungkan.

Untuk mengatasi hambatan tersebut dilakukan upaya sebagai berikut:

1. Fasilitas pelabuhan harus memadai.
2. Peralatan bongkar muat dikapal maupun didarat harus dalam keadaan baik.
3. Tenaga kerja bongkar muat yang terlatih.
4. Transportasi (tongkang, truk) yang laik jalan.
5. Kesiapan pemilik barang dalam mengurus dokuman barang harus sesuai dengan peraturan yang berlaku dan lengkap.

Hasil yang Dicapai Dalam Pelaksanaan Bongkar Muat Barang.

Dari data - data yang penulis terima dari kantor ADPEL Jambi hasil bongkar muat selama satu tahun terhitung dari Januari 2012 hingga Desember 2012 adalah sebagai berikut :

1.	Jumlah Kapal yang melakukan Bongkar dan muat	=	3.045 kapal
2.	Ukuran berat	=	986.467 ton
3.	Import	=	55.849 ton
4.	Eksport	=	217.812 ton
5.	Khusus dalam negeri		
	• Bongkar	=	769.855 ton
	• Muat	=	402.847 ton
6.	Khusus Penumpang		
	• Penumpang yang turun	=	1.067 orang
	• Penumpang yang naik	=	1.783 orang

(Sumber data : Kantor Administrator Pelabuhan Jambi 2013)

Sedangkan Jumlah prusahaan yang melakukan bongkar / muat melalui Pelabuhan Jambi selama satu tahun terhitung dari Januari 2012 sampai dengan Desember 2012 dapat diketahui sebagai berikut:

1.	PT. Sarana Bandar Nasional	=	27 kali kunjungan
2.	PT. Semangat Karya Utama	=	273 kali kunjungan
3.	PT. Karya Putra Satya	=	32 kali kunjungan
4.	PT. V.T.P	=	18 kali kunjungan
5.	PT. Naga Persada Utama	=	122 kali kunjungan
6.	PT. Kuda Megah Pratama	=	31 kali kunjungan
7.	PT. Dhanna Lautan Nusantara	=	78 kati kunjungan
8.	PT. Jambi Menara Mas	=	4 kali kunjungan
9.	PT. Ujung Lima Nusantara	=	-
10.	PT. GemaBahari Sentosa	=	46 kali kunjungan
11.	PT. Gurita Lintas Baruna	=	54 kali kunjungan
12.	PT. Nelly Putri Persada	=	160 kali kunjungan
13.	PT. Jambi J.S	=	-
14.	PT. Rimbunan SB	=	11 kali kunjungan
15.	PT. Sinar T.P.	=	162 kali kunjungan
16.	PT. Pelindo II	=	182 kali kunjungan
	Jumlah	=	1.135 kali kunjungan

Jadi dapat penulis kemukakan disini bahwa dalam koordinasi bongkar muat dalam satu tahunnya telah memberikan suatu hasil yang cukup baik, karena sesuai dengan volume dari jumlah hasil bongkar muat itu cukup tinggi sekali, sesuai dengan hasil data yang penulis peroleh dalam penelitian ini, walaupun dilain pihak masih diperlukan upaya - upaya peningkatan dan perbaikan.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Dari berbagai permasalahan diatas, maka pada Bab terakhir ini (penutup) dapat penulis ambil beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Berdasarkan peraturan pemerintah dan surat keputusan Menteri maka tugas dari pada Kantor Administrasi Petabuhan Jambi bertanggung jawab terhadap pelaksanaan bongkar muat kapal, sesuai dengan prosedur dan birokrasi yang ada.
2. Sistem koordinasi yang dilakukan dalam pelaksanaan bongkar muat yang dilakukan oleh pihak Kantor Administratr Pelabuhan Jambi adalah melalui koordinasi secara intern maupun secara ektern, pelaksanaan bongkar muat barang.
3. Berbagai upaya kerja sama dalam koordinasi dengan instansi lain adalah, melalui jalur komunikasi dan informasi yang telah dilakukan, melalui rapat-rapat maupun pertemuan dan melalui bentuk kerja sama lain yang diharapkan dapat mendukung dalam suatu kegiatan.
4. Faktor pendukung dalam masalah bongkar muat disini adalah adanya kerja sama yang baik dari seluruh aparat dan petugas dilingkungan Kantor Administrasi Pelabuhan Jambi, saling mendukung dalam melakukan berbagai kegiatan, dan adanya terjalin kerjasama yang baik diantara instansi terkait.
5. Sedangkan faktor pengahambat dalam pelaksanaan bongkar muat tersebut adalah, apabila belum jelas dan kurang lengkap persyaratan administrasi, kemudian keadaan cuaca yang kurang menguntungkan, keadaan sungai Batanghari yang semakin dangkal menyebabkan kapal tidak bisa berlabuh dan merapat kedermaga.
6. Hasil yang dicapai dalam bongkar muat barang pada Kantor Administrator Pelabuhan Jambi, bahwa hasil yang telah dicapai dalam bongkar muat barang maupun jumlah kapal yang melakukan kegiatan-kegiatan bongkar muat.

Saran-Saran

Dalam kesempatan penulisan dan penyusunan makalah ini ada beberapa hal yang ingin penulis sampaikan, sebagai kontribusi atau saran-saran sebagai berikut:

1. Karena tingkat kegiatan bongkar muat suatu barang dipelabuhan cukup tinggi dan meningkat, maka diperlukan koordinasi yang lebih matang dan dalam bentuk

kerjasama dengan instansi terkait. Karena perdagangan secara ilegal akan bisa terjadi, dan barang - barang serta perdagangan penyelundupan harus diwaspadai.

2. Masih diperlukan suaatu perhatian terhadap proses pelaksanaan bongkar muat, seperti keadaan cuaca, maupun kondisi Sungai Batanghari yang kadang-kadang terlalu surut dan kering, sehingga sulit untuk dilakukan bongkar muat, karena kapal tidak dapat merapat kedermaga.

DAFTAR PUSTAKA

Keputusan Bersama Menteri Dalam Negeri dan Menteri Perhubungan No 43 tahun 1988 tentang batas - batas daerah Lingkungan Kerja dan Lingkungan kepentingan pelabuhan Jambi, Ma Sabak, Ka Tungkal dan Talang Duku.

Keputusan Menteri Perhubungan No.km. 09/ OT.002 /PHB-05 Tanggal 11 April 2005, Tentang susunan Organisasi dan tata kerja Kantor Administrator pelabunan.

Keputusan Menteri Perhubungan No.KM 89 tahun 2003 tanggal 27 Desember 2003, tentang Tata cara Tetap hubungan Kerja Kantor Wilayah Departemen Perhubungan.

Peraturan Keputusan Menteri Perhubungan : No.KM 26 tahun 2008 tentang pernyelengaraan pelabuhan laut.

keputusan Menteri Perhubungan No.Km 27 tahun 2008 tentang Pengelolaan pelabuhan Khusus.

Keputusan Administrator Pelabuhan Jambi No.KP 001/1/25/KW/1/08 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Tugas-Tugas pada Kantor Adminstrator pelabuhan Jambi.

Peraturan Pemerintah RI No. 82 tahun 2009 tentang Angkutan diperairan.