

## “Pengaruh *Trouble* Terhadap Produktivitas Alat *QUAYSIDE CONTAINER CRANE (QCC)* Di PT. Mustika Alam Lestari”

Yusfita Chrisnawati<sup>1</sup>, Bathari Fitra<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Prodi D3 Transportasi, Fakultas Teknik – UNJ

<sup>2</sup> Prodi D3 Transportasi, Fakultas Teknik – UNJ

**Abstrak.** PT. Mustika Alam Lestari merupakan perusahaan yang bergerak dibidang jasa kepelabuhanan, serta melayani kegiatan bongkar muat petikemas. Di dalam kegiatan bongkar muat peran alat *Quayside Container Crane (QCC)* sangatlah penting dalam produktivitas perusahaan agar *Box Crane per Hour (BCH)* yang dihasilkan dapat memenuhi standar yang telah ditetapkan, yaitu waktu yang dibutuhkan alat untuk memindahkan petikemas dalam waktu per jam. Dari hasil pengamatan yang berdasarkan pada observasi dan juga dengan beberapa sumber data, dapat disimpulkan bahwa kinerja alat harus didukung dengan kondisi alat, keahlian operator dan kondisi di lapangan. Pencapaian produktivitas alat QCC di PT. MAL pada bulan januari sudah memenuhi standar yaitu 47 *boxes/hour*, tetapi pada bulan februari produktivitasnya menurun menjadi 32 *boxes/hour*. Hal itu dikarenakan penanganan pada salah satu kapal yaitu MV. WAN HAI 171 V.157 SN mengalami *trouble* yang disebabkan oleh kesalahan pengoperasian alat oleh operator. Produktivitas QCC 03 yang tertinggi hanya dapat menghasilkan 6 *box/hour*, sedangkan pada QCC 02 dan QCC 01 menghasilkan produktivitas yang terendah. Maka dari itu penulis memberikan masukan yaitu dengan meningkatkan kinerja operator QCC agar lebih ahli dan teliti dalam mengoperasikan QCC supaya tidak terjadi kecerobohan yang dapat mengakibatkan kerusakan pada alat. Untuk bagian peralatan juga harus memeriksa kondisi alat sebelum atau sesudah digunakan demi kelancaran kegiatan bongkar muat.

**Kata Kunci :** produktivitas, *trouble*, alat

### A. PENDAHULUAN

Indonesia merupakan sebuah negara yang wilayah perairannya lebih besar daripada wilayah daratannya. Dengan jumlah wilayah perairan sebesar 80% dari keseluruhan Indonesia, terdapat 17.508 pulau yang tersebar di seluruh Indonesia. Seiring berkembangnya dunia perdagangan, maka dirasa perlu adanya suatu sistem transportasi yang lebih memadai untuk mendistribusikan hasil komoditi tersebut. Beberapa pilihan sistem transportasi secara umum yang dapat digunakan diantaranya adalah transportasi darat, transportasi laut, dan transportasi udara. Adapun pengiriman melalui sistem transportasi laut dianggap relatif lebih ekonomis dan efisien dimana selain dapat mengangkut dengan volume muatan yang besar, sistem pengangkutan melalui laut juga dapat menjangkau ke seluruh pelosok dunia.

Dengan adanya kegiatan perdagangan domestik hingga internasional, jalur laut kini memberikan kontribusi perekonomian yang sangat besar dimana dalam proses pengiriman barang menggunakan kapal laut. Perkembangan sistem pengangkutan melalui laut telah berkembang dari waktu ke waktu termasuk dalam hal kemasan yaitu dengan penggunaan petikemas/*container* dinilai sebagai salah satu sarana yang efektif dalam pendistribusian barang dari pemilik barang kepada penerima barang. Beberapa keunggulan dalam penggunaan petikemas yaitu dapat diangkut dengan truk petikemas, kereta api dan kapal petikemas serta mengurangi resiko kerusakan muatan baik yang disebabkan oleh kesalahan manusia maupun yang dikarenakan faktor alam, dan sebagainya.

Setiap perusahaan yang bergerak dibidang jasa transportasi laut khususnya jasa bongkar muat barang dengan petikemas dituntut untuk lebih meningkatkan produktivitas dalam mengembangkan usahanya. Saat ini yang menjadi masalah adalah bagaimana mencapai tujuan produktivitas yang baik dengan sumber daya manusia yang ada sesuai dengan visi misi perusahaan. Sering terjadi perbedaan produktivitas karena terbatasnya kemampuan karyawan dengan hasil produktivitas yang dibutuhkan oleh perusahaan.

PT. Mustika Alam Lestari adalah salah satu Terminal petikemas yang berada di Pelabuhan Tanjung Priok. PT. MAL merupakan perusahaan yang bergerak di bidang pelayanan dan jasa bongkar muat petikemas. Untuk menjalankan perusahaan, dibutuhkan beberapa faktor pendukung seperti fasilitas yang terdapat di perusahaan. Salah satunya dengan penggunaan alat berat *Quayside Container Crane (QCC)* agar kegiatan produktivitas dapat berjalan sesuai dengan tujuan perusahaan. *Quayside Container Crane* atau QCC merupakan alat berat yang digunakan untuk memindahkan petikemas dari kapal ke dermaga atau sebaliknya. Penggunaan alat berat yang efektif dapat meningkatkan produktivitas agar tercapainya sasaran mutu perusahaan. Di PT. Mustika Alam Lestari terdapat 3 buah QCC yang masing-masing memiliki *Safety Working Load (SWL)* yaitu 40 ton. Untuk tiga QCC Di PT. MAL telah diterapkan sesuai dengan standar yang ditetapkan oleh PT. Pelabuhan Indonesia (PELINDO) yaitu dengan masing-masing QCC memiliki *Box Crane per Hour (BCH)* yaitu 25 *Box/Hour*.

## B. METODE PENELITIAN

Metode pembahasan merupakan suatu pendekatan untuk memecahkan masalah yang terkait dengan objek yang akan diteliti. Metode pembahasan yang digunakan yaitu dengan cara pengamatan (observasi) ke lapangan untuk mendapatkan data yang sesungguhnya. Dari data-data tersebut dituangkan dalam sebuah data sekunder yang kemudian diolah dengan teori menjadi sebuah pembahasan dan menghasilkan kesimpulan

## C. PEMBAHASAN

### a. Deskripsi Data

Deskripsi data yang akan disajikan adalah untuk memberikan gambaran secara umum mengenai penggunaan alat *Quayside Container Crane* (QCC) dalam kegiatan bongkar muat di Terminal Operasi III Dermaga T300 PT. Mustika Alam Lestari (MAL). Data yang akan disajikan berupa data sekunder. Kajian data sekunder merupakan data yang diperoleh dari tempat industri yang nantinya akan diolah. Adapun deskripsi data yang akan disajikan berasal dari data bongkar muat (*Terminal Productivity*) petikemas, lamanya waktu bongkar muat, jumlah petikemas bongkar muat. Deskripsi data ini berguna untuk membandingkan nilai efektivitas kinerja masing-masing alat QCC dalam setiap kegiatan bongkar muat, serta untuk mengetahui kendala apa saja yang terjadi pada setiap kegiatan bongkar muat.

### b. Data Sekunder

Data sekunder yang disajikan oleh penulis yaitu dokumen-dokumen yang diperlukan untuk kegiatan bongkar muat di PT. Mustika Alam Lestari. Data ini didapat dari data kapal yang telah melakukan bongkar muat di PT. MAL dan selanjutnya dilakukan olah data oleh penulis. Berikut ini adalah beberapa dokumen yang terkait yaitu :

1. *Daily Report*  
Dokumen yang berisi hasil laporan harian dalam melakukan kegiatan bongkar/muat kapal.
2. Kartu bongkar  
Kartu yang berisi data petikemas yang akan dibongkar dari kapal yang nantinya akan diberikan kepada supir truck saat pengambilan petikemas di dermaga.
3. *Statement of Fact*  
*Statement of Fact* yaitu berupa data yang berisi mengenai hasil keseluruhan kegiatan yang dilakukan per harinya mulai dari kapal sandar sampai dengan melakukan kegiatan.
4. *Terminal Productivity*  
Kajian hasil kegiatan produktivitas terminal yang sudah direkap dalam jangka waktu satu bulan.
5. *Crane Sequence List Discharge*  
Susunan perpindahan pergerakan masing-masing QCC yang telah ditentukan dalam melakukan bongkar petikemas.
6. *Crane Sequence List Loading*  
Susunan perpindahan pergerakan masing-masing QCC yang telah ditentukan dalam melakukan muat petikemas.

### c. Analisis Pembahasan

Pada beberapa perusahaan yang melakukan kegiatan pada bidang pelayanan jasa bongkar muat pasti memiliki sasaran mutu. Sehingga dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat untuk alat selalu dituntut agar mengangkat muatan sebanyak-banyaknya sehingga dapat tercapainya sasaran mutu. Penurunan produktivitas bongkar muat pada bulan Januari –Februari 2015:

$47 \text{ box} - 32 \text{ box} = 15 \text{ box}$

$15 \text{ box} \times \frac{100\%}{47 \text{ box}} = 31,9 \%$

47 box

Pencapaian produktivitas alat QCC di PT. MAL pada bulan januari sudah memenuhi standar yaitu 47 *boxes/hour*, tetapi pada bulan februari produktivitasnya menurun 31,9 % menjadi 32 *boxes/hour*. Hal itu dikarenakan penanganan pada salah satu kapal yaitu MV. WAN HAI 171 V.157 SN mengalami *accident* yang disebabkan oleh kesalahan pengoperasian alat oleh *operator*. Produktivitas QCC 03 yang tertinggi hanya dapat menghasilkan 6 *box/hour*, sedangkan pada QCC 02 dan QCC 01 menghasilkan produktivitas yang terendah. Penanganan bongkar muat kapal memakan waktu yang lebih lama karena seharusnya di dalam jadwal untuk kapal tersebut harus selesai dalam satu hari, karena *accident* yang terjadi menyebabkan penanganan bongkar muat hingga tiga hari, hal ini membuat PT. MAL mengalami berbagai kerugian seperti tingkat *productivity* kapal menurun, kapal selanjutnya yang sudah dijadwalkan akan tiba harus membatalkan sandar kapalnya di dermaga PT. MAL, serta pembayaran ganti rugi kepada pihak terkait menjadi sangat besar. Adapun faktor lain yang dapat menghambat pelaksanaan bongkar muat sehingga kegiatan bongkar muat menjadi kurang efektif dan menyebabkan rendahnya produktivitas bongkar muat yang dihasilkan alat QCC. Berikut ini adalah faktor-faktor tersebut :

1. Faktor *operator* QCC

Faktor *operator* juga dapat berpengaruh pada efektivitas pelaksanaan kegiatan bongkar muat. Keahlian dan ketelitian seorang operator dalam mengoperasikan QCC menjadi kunci utama yang sangat berpengaruh terhadap cepat lambatnya kegiatan bongkar muat.

2. Faktor *Trucking*

Faktor yang berpengaruh pada produktivitas alat QCC adalah faktor *trucking*. Kemacetan dapat mengurangi efektivitas alat QCC dalam melakukan bongkar muat, karena QCC tidak akan bisa melakukan kegiatan bongkar muat jika tidak ada truk yang akan mengangkut petikemas tersebut. Hal ini akan mengakibatkan QCC *off* hingga truk tiba di pelabuhan sehingga pemakaian QCC tidak dapat dilakukan dengan efektif dan dapat mengurangi produktivitas bongkar muat bagi kinerja alat QCC dalam mengangkat petikemas.

3. Faktor Cuaca

Faktor cuaca memang tidak dapat dihindarkan, cuaca juga dapat menghambat penggunaan jam pemakaian QCC dalam pelaksanaan bongkar muat karena akan sangat berbahaya jika dalam cuaca yang buruk seperti hujan dan angin yang kencang tetap dilakukan kegiatan bongkar muat dan dapat mengakibatkan kecelakaan dalam bekerja sehingga jika cuaca sedang buruk pelaksanaan kegiatan bongkar muat dihentikan untuk sementara.

4. Faktor Kerusakan Alat Bantu Bongkar Muat QCC

Pada saat pelaksanaan kegiatan bongkar muat alat bantu QCC juga sering mengalami kerusakan bila operator atau pekerja kurang berhati-hati dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat. Kerusakan juga bisa terjadi karena kurangnya perawatan pada alat tersebut.

Faktor – faktor inilah yang dapat menghambat pelaksanaan kegiatan bongkar muat dan jika terdapat kerusakan pada alat, untuk menangani hal itu memerlukan waktu yang tidak sebentar dalam melakukan perbaikan agar dapat melanjutkan kegiatan bongkar muat. Faktor kerusakan pada alat bantu QCC dapat menyebabkan berkurangnya produktivitas dan efektifitas dalam pemakaian jam kegiatan karena terjadi kerusakan pada alat QCC sehingga waktu bongkar muat menjadi lebih lama dari yang direncanakan. Dampak yang diakibatkan dari kurang efektifitasnya alat QCC yang tidak dapat digunakan dengan maksimal dalam pelaksanaan kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal yang tidak sepenuhnya berjalan dengan lancar namun karena sering sekali terjadi kendala-kendala yang dapat mengurangi produktivitas bongkar muat seperti kerusakan alat, cuaca tidak bersahabat dan faktor *trucking* dapat menimbulkan dampak antara lain :

1. Lamanya Kapal Bersandar di Dermaga

Akibat kerusakan pada alat QCC maka box yang dibongkar dan dimuat akan menjadi lebih sedikit. Hal tersebut berdampak pula pada lamanya kapal yang bersandar di dermaga yang dapat menyebabkan kerugian bagi pemilik barang maupun pihak pelayaran yang mengakibatkan biaya-biaya operasional menjadi bertambah

2. Biaya Operasional yang Tinggi

Karena lamanya proses bongkar muat yang berlangsung yang di akibatkan adanya kerusakan pada alat QCC dan juga faktor cuaca yang tidak bersahabat maka kapal yang bersandar pun memerlukan waktu yang lama. Hal ini menyebabkan biaya operasional yang cukup tinggi pada pihak pelayaran seperti biaya kapal tambat di dermaga, biaya penggunaan jasa alat bongkar muat dari pihak PBM (perusahaan bongkar muat) serta biaya-biaya lain yang harus ditanggung oleh pihak pelayaran selama kapal masih sandar di dermaga. Selain itu juga menyebabkan kapal lain yang ingin bersandar di dermaga dan ingin melakukan bongkar muat menjadi menunggu atau harus pindah ke dermaga lain sampai kegiatan bongkar muat kapal tersebut selesai.

3. Berkurangnya Tingkat Kepercayaan Relasi

Berdasarkan wawancara dan pengamatan yang dilakukan penulis saat praktek kerja lapangan. Akibat lamanya proses bongkar muat yang diakibatkan karena kerusakan pada alat maka kepercayaan relasi terhadap PT. MAL akan berkurang. Oleh Karena itu masalah kerusakan pada alat harus diperhatikan guna meminimalisir waktu kegiatan bongkar muat kapal.

## D. SOLUSI MASALAH

Berdasarkan pada hasil pengamatan yang telah dilaksanakan pada saat melakukan Praktek Kerja Lapangan (PKL) di PT. Mustika Alam Lestari penulis memberikan solusi sebagai alternatif untuk permasalahan yang terjadi pada saat pelaksanaan kegiatan bongkar muat adalah sebagai berikut :

1. Pada saat pelaksanaan bongkar muat masih sering terjadi kerusakan karena kurangnya perawatan pada alat QCC tersebut. Maka pada bagian peralatan harus selalu siap dan siaga untuk berada di lapangan agar segera memperbaiki atau mengganti alat jika alat yang sedang digunakan mengalami kerusakan. Perawatan alat secara berkala seperti harian, mingguan atau bulanan atau dengan cara perawatan sebelum dioperasikan bertujuan untuk menjamin peralatan agar tetap beroperasi dengan efektif.

2. Bagian peralatan sebaiknya mengganti alat-alat bantu QCC yang sudah tidak layak pakai, dengan memperhatikan kemampuan operasi alat dan kemampuan teknik alat ditinjau dari kendalanya.
3. PT. MAL sebaiknya meningkatkan kinerja operator QCC agar lebih ahli dan teliti dalam mengoperasikan QCC agar tidak terjadi kecerobohan yang dapat mengakibatkan kerusakan pada alat yaitu dengan membekali dasar-dasar ilmu pengetahuan tentang cara-cara penanganan ketika terjadi kerusakan pada alat.

## E. SARAN

Dari beberapa kesimpulan diatas, maka ada beberapa hal yang bisa disampaikan oleh penulis terkait saran agar bisa sedikit membantu untuk memberikan solusi bagi permasalahan yang dihadapi, antara lain:

1. Memeriksa alat QCC agar selalu dalam keadaan siaga dan siap pakai setiap saat, seharusnya sebelum dan sesudah pemakaian alat dalam kegiatan bongkar muat sebaiknya alat tersebut mendapatkan perawatan/ pengecekan agar proses kegiatan bongkar muat menjadi lancar, dan juga pada saat pergantian *shift* atau pada jam-jam istirahat ada baiknya dilakukan pengecekan kesiapan alat tersebut.
2. Bagian Peralatan sebaiknya mengganti alat bantu QCC yang sering mengalami kerusakan atau sudah tidak layak pakai, dengan memperhatikan kemampuan operasi alat dan kemampuan teknik alat ditinjau dari kendalanya.
3. PT. MAL sebaiknya memberikan pelatihan (*training*) operator alat berat agar lebih ahli dan teliti dalam pengoperasian alat pada saat proses kegiatan bongkar muat berlangsung untuk peningkatan kinerja bongkar muat dan meminimalisir kerusakan dan kecelakaan yang disebabkan oleh kesalahan-kesalahan dari manusia (*human error*).

## F. DAFTAR PUSTAKA

- Suyono, Capt. R.P, “*Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*”, Edisi Keempat, PPM, Jakarta: 2007.
- Badarusman, Berlian, “*Operasi Terminal Petikemas*”, Jakarta: 2013.
- Dokumen PT. Pelabuhan Indonesia II 2015.
- Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, (Jakarta: Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, 2008)
- D.A.Lasse, 2012, Manajemen Kepelabuhan, Jakarta, Nika
- Port Training Centre, 2000,PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II , Pengenalan Pelabuhan.
- Sugiarto W,Drs,2001, Pokok-Pokok Shipping Organization & Management, Semarang,BPLP Semarang.