

Target Bongkar Kapal Petikemas *Ocean Going* Di Terminal III PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Tanjung Priok

Henita Rahmayanti¹, Ardhiansyah Fariz Wicaksono²

¹ Prodi D3 Transportasi, Fakultas Teknik – UNJ

² Prodi D3 Transportasi, Fakultas Teknik – UNJ

Abstrak. Target dalam kegiatan bongkar kapal merupakan salah satu dari beberapa faktor yang dapat menurunkan tingkat produktivitas dalam kegiatan bongkar di pelabuhan terutama *Ocean Going* di Terminal Operasi III PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) yang masih kurang efektif sehingga menyebabkan banyaknya waktu yang terbuang. Target pada *Ocean Going* di Terminal Operasi III dapat dikatakan belum maksimal dalam segi produktivitas *Ocean Going* seharusnya memiliki daya bongkar container yang lebih optimal dan saat ini kegiatan berikut masih memerlukan banyak waktu. Kurang efektifnya kegiatan bongkar yang terjadi karena faktor-faktor seperti kerusakan alat, cuaca, trucking dan sistem yang masih digunakan masih manual, dan berkurangnya tingkat kepercayaan si pengguna jasa. Oleh karena itu berdasarkan hasil pengamatan di lapangan, dalam meningkatkan target penulis melakukan pengecekan alat sebelum maupun sesudah pemakaian alat dan bagian sistem harus efisien, agar dapat menghemat waktu dan tenaga petugas operasional *Ocean Going* di Terminal Operasi III

Kata kunci : Target, *Ocean Going*, Bongkar

A. PENDAHULUAN

Pelabuhan merupakan unsur terpenting dalam bidang maritim. Karena menjadi tempat bersandar dan bongkar muatnya kapal baik kapal niaga maupun kapal penumpang. Berdasarkan hal tersebut maka pelabuhan harus mampu untuk dikelola secara baik serta mampu menyediakan segala kebutuhan untuk kepelabuhanan. Dimana lalu lintas kapal yang keluar dan masuk pelabuhan sangat tinggi. Hal ini dimanfaatkan sepenuhnya sebagai jalur-jalur transportasi dan perdagangan, baik perdagangan dalam negeri (*Inter-insular*) maupun perdagangan luar negeri (*Ocean Going*). Sesuai dengan berjalannya perkembangan, transportasi sangat berperan penting dalam mendukung pertumbuhan perekonomian dan perdagangan Indonesia. Selain itu, juga mendukung terjalannya kerjasama regional dan bilateral antar negara-negara di dunia. Dalam mengatasi perkembangan transportasi yang sangat cepat, maka dibangunlah pelabuhan yang biasa kita kenal dengan Pelabuhan Tanjung Priok.

Pelabuhan Tanjung Priok merupakan salah satu cabang pelabuhan dibawah manajemen PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) yang biasa dikenal dengan sebutan PELINDO kini telah berganti nama menjadi IPC (*Indonesian Port Corporation*) sejak tahun 2012, BUMN (Badan Usaha Milik Negara) yang bergerak dalam bidang usaha jasa kepelabuhanan. Ratusan perusahaan pelayaran baik dari dalam maupun luar negeri secara rutin melakukan pengapalan barang dan menjadikan Pelabuhan Tanjung Priok sebagai salah satu pelabuhan asal maupun tujuan. Pelabuhan Tanjung Priok dilengkapi dengan infrastruktur dan fasilitas modern yang senantiasa disesuaikan dengan perkembangan teknologi kepelabuhanan dan tuntutan pengguna jasa. Hal ini sejalan dengan dukungan pemerintah untuk mewujudkan Pelabuhan Tanjung Priok sebagai pusat pelabuhan internasional dalam rangka antisipasi terhadap peningkatan aktivitas perdagangan yang melalui jalur laut di era persaingan bebas. Arus kapal dan barang yang masuk maupun keluar ke atau wilayah perairan Indonesia khususnya Pelabuhan Tanjung Priok semakin meningkat. Hal ini terlihat lebih dari 65% dari total arus kapal dan barang di Indonesia diangkut melalui pelabuhan ini. Maka pihak Pelabuhan Tanjung Priok menetapkan sebuah kebijakan mutu yang intinya untuk memenuhi dan melebihi persyaratan pelanggan melalui pelayanan yang profesional, inovatif dan peningkatan yang berkesinambungan. Hal ini dilakukan sebagai motivasi dalam rangka peningkatan kinerja perusahaan.

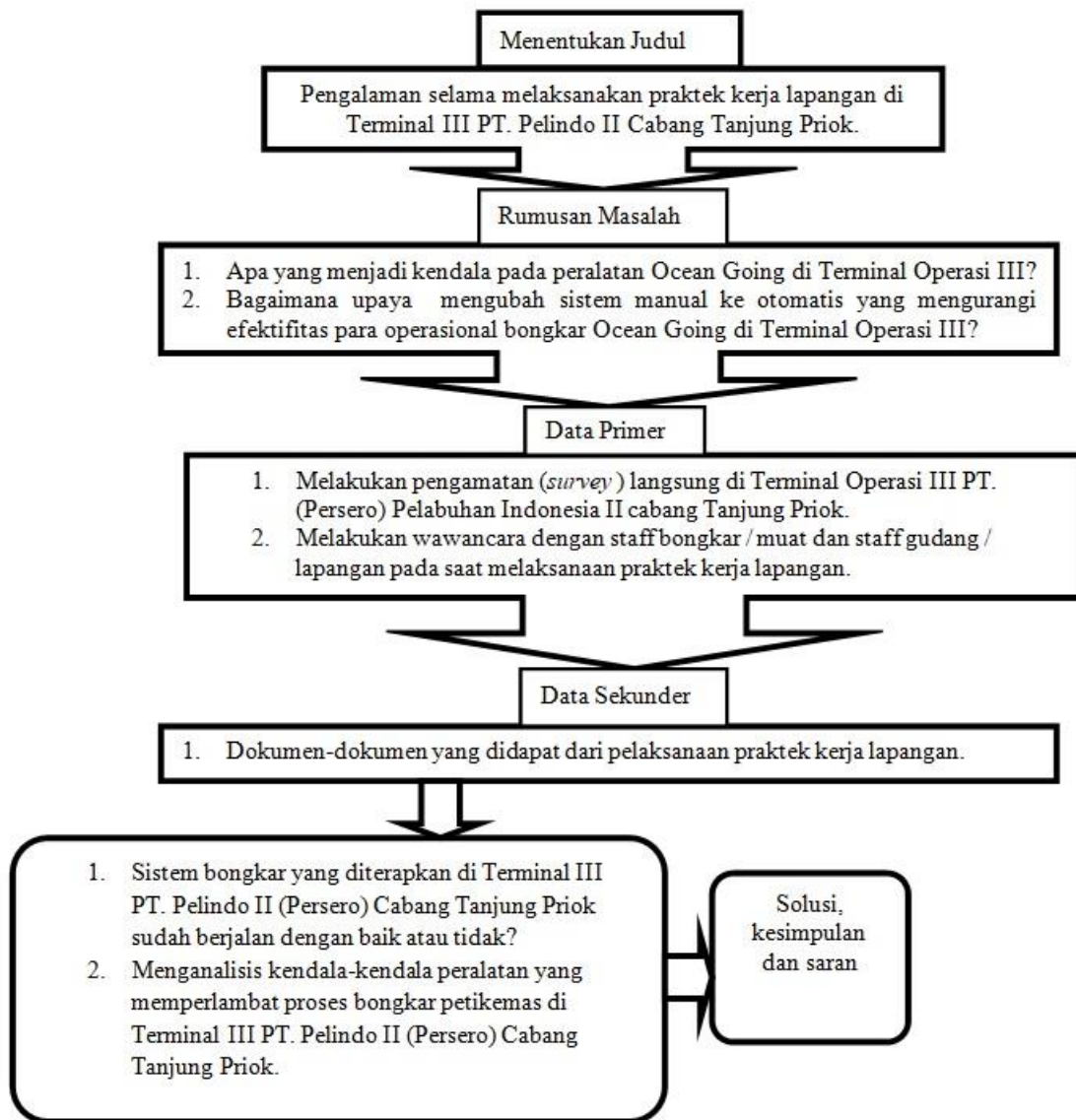
Penggunaan petikemas saat ini dirasakan sangat menguntungkan baik ditinjau dari segi pengiriman barang ke tempat tujuan, maupun dari segi operasional penanganannya di pelabuhan, apabila dibandingkan dengan sistem konvensional yang sering menimbulkan hambatan yakni lamanya kapal sandar di pelabuhan dan juga terhadap barang yang akan menjadi mudah rusak baik disebabkan oleh sitem pengepakan ataupun karena penanganan terhadap barang-barang tersebut. Dalam pelaksanaan bongkar kapal sering terjadi berbagai kendala yang sering kali memperlambat kegiatan bongkar tersebut. Peralatan yang tersedia oleh terminal sangat mempengaruhi cepat atau lambatnya kegiatan bongkar itu berlangsung. Dalam proses impor banyak faktor yang dapat menghambat proses bongkar, diantaranya kerusakan alat dalam segi produktivitas bongkar petikemas (container) dapat mengurangi target yang sudah di terapkan. Hingga saat ini target yang ditetapkan sebagai standar produktivitas QCC (Quay Container Crane) di Terminal Operasi III

mencapai 23 Box/Hour dan sistem otomatis yang baru diterapkan kini dalam tahap percobaan sehingga butuh beradaptasi yang memakan waktu para operasional.

B. METODE PENELITIAN

Lokasi penelitian atau wilayah studi dan pengambilan data hanya pada lingkup Terminal Operasi III pada saat berada di PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Tanjung Priok dengan waktu penelitian Januari – Februari 2014. Dalam pembahasan ini menggunakan metode perbandingan, yaitu Seberapa besar hubungan dan pengaruh antara bongkar kapal petikemas dengan waktu atau targer yang telah ditentukan di Ocean Going Terminal Operasi III. Teknik untuk memperoleh data yang diperlukan dalam penelitian ini diperoleh melalui pengalaman penulis selama melaksanakan Praktek Kerja Lapangan (PKL) melalui pengamatan / survey langsung proses pembongkaran petikemas di Terminal Operasi III PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Tanjung Priok.

C. KERANGKA BERFIKIR



D. PEMBAHASAN

Adanya permasalahan-permasalahan yang dapat menghambat kinerja Terminal III PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) dalam pelayanan bongkar, maka penulis menyusun solusi dari permasalahan tersebut, yaitu sebagai berikut :

- Jika cuaca mengganggu keselamatan dalam bekerja, sebaiknya segera dihentikan dan dilanjutkan lagi setelah cuaca sudah memungkinkan. Untuk mengejar kecepatan bongkar muat bisa dibantu dengan melakukan penambahan QCC
- Melakukan maintenance atau pemeliharaan yang lebih baik dan teratur. Khususnya untuk QCC dan RTGC yang sudah tua. Bila perlu diperbaiki dengan mengganti seluruh sparepart yang sudah tua dengan yang baru. Agar tidak lagi terjadi crane trouble yang menyebabkan kinerja crane terganggu dan seluruh RTGC bisa operasikan secara maksimal
- Melakukan pengawasan terhadap seluruh karyawan ketika jam istirahat agar tidak terlambat untuk kembali berkerja setelah jam istirahat sudah berakhir.
- Berikan teguran atau sanksi tegas kepada seluruh TKBM atau karyawan jika tidak disiplin waktu dan memperkuat kerjasama antar grup atau gang TKBM agar lebih siap melaksanakan tugasnya saat pergantian shift.
- Lebih teliti dalam mengisi dokumen, agar tidak terjadi kesalahan informasi ketika muatan akan di tumpuk dilapangan penumpukan dan di muat ke dalam kapal.
- Dalam penerapan sistem baru tallyman harus teliti dalam bidangnya dalam menginput data serta melakukan pelatihan (training) untuk menambah produktifitas bongkar kapal.

Penelitian ini dilakukan dengan cara observasi dan wawancara untuk mendapatkan data, informasi yang lebih tepat, dan bisa dipercaya sesuai kebutuhan yang diperlukan untuk mendukung penulisan tugas akhir ini. Metode pembahasan merupakan cara yang digunakan untuk memaparkan pembahasan mengenai permasalahan yang telah dipilih. Dari data dan informasi yang telah didapatkan maka data tersebut diolah sesuai dengan tujuan dari penelitian yang bersangkutan dengan bongkar petikemas di Terminal III PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Tanjung Priok.

Penulis meneliti kegiatan bongkar muat pada kapal atau *vessel* SFL FALCON yang melakukan kegiatan bongkar di *Ocean Going* di Terminal Operasi III PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) cabang Tanjung Priok pada tanggal 20 Maret 2014.

Crane / No.	Crane Working Time	Crane Gross Time	Crane Net Time
03	10.50	3.25	7.25
04	30.00	7.25	22.75
05	27.00	8.00	19.00

Dari tabel diatas, diperoleh dari dokumen yang terdapat pada lampiran *labour time Sheet* peneliti melakukan penelitian pada setiap kinerja crane (*crane working time*) selama melakukan kegiatan bongkar pada *vessel* SFL FALCON saat jam kerja dan sudah dikurangi dengan waktu kerja crane yang terbuang atau *idle time* (*crane gross time*) sehingga menjadi waktu kerja crane yang bersih (*crane net time*) yaitu CC03 dengan 7.25 dan CC04 dengan 22.45 sedangkan CC05 dengan 19.00 sehingga waktu tersebut dapat dirumuskan pada total jam kerja crane.

1. Menganalisis Kinerja Quay Container Crane (QCC)

Dalam meningkatkan produktivitas QCC, *Ocean Going* di Terminal Operasi PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) cabang Tanjung Priok menetapkan standar produktivitas QCC yaitu 23 Box/Hour. Untuk menghitung kinerja bongkar muat pada QCC, maka dapat ditentukan Box Crane Hour (BCH) dengan menggunakan rumus sebagai berikut :

$$\text{BCH} = \frac{\text{TOTAL BONGKAR MUAT PETIKEMAS}}{\text{TOTAL JAM KERJA CC}}$$

Dengan menggunakan rumus diatas dan sesuai dengan tabel 1 diatas maka kinerja QCC pada saat kegiatan bongkar *Vessel* SFL FALCON yang menggunakan 3 unit Container Crane (CC) yaitu CC 03, CC 04, CC 05 dapat ditentukan sebagai berikut :

- CC 03

$$\begin{aligned} \text{BCH} &= \frac{122 \text{ Box}}{7.25 \text{ Hour}} \\ &= 16.8 \text{ Box/Hour} \end{aligned}$$

Jadi, produktivitas atau kinerja pada CC 03 pada saat kegiatan bongkar pada Vessel SFL FALCON mencapai 17 Box/Hour, hasil ini masih belum sesuai dengan harapan yang ditargetkan sebesar 23 Box/Hour.

b. CC 04

$$\begin{aligned} \text{BCH} &= \frac{231 \text{ Box}}{22.75 \text{ Hour}} \\ &= 10.1 \text{ Box/Hour} \end{aligned}$$

Jadi, produktivitas atau kinerja pada CC 04 pada saat kegiatan bongkar pada Vessel SFL FALCON adalah 10 Box/Hour, masih jauh dari target yang sudah ditetapkan yaitu sebesar 23 Box/Hour.

c. CC 05

$$\begin{aligned} \text{BCH} &= \frac{266 \text{ Box}}{19.00 \text{ Hour}} \\ &= 14 \text{ Box/Hour} \end{aligned}$$

Jadi, produktivitas atau kinerja pada CC 05 pada saat kegiatan bongkar pada Vessel SFL FALCON adalah 14 Box/Hour, masih dibawah target yang ditetapkan yaitu 23 Box/hour.

Dari hasil perhitungan di atas dapat dilihat bahwa rata-rata produktivitas atau kinerja crane pada saat kegiatan bongkar pada Vessel SFL FALCON masih di bawah standar yang ditentukan yaitu 23 Box/Hour. Kurang maksimalnya kinerja crane merupakan akibat dari faktor-faktor yang terjadi seperti tabel di bawah ini :

VESSEL SFL FALCON				
Crane No.	From	To	Idle Hours	Delay Reasons
03	14:00	14:10	0.10	Opening Pontoon 3 Units (21-23)
03	16:50	17:00	0.10	Closing Pontoon 3 Units (21-23)
03	17:00	18:00	1.00	Stop Activity Due To Ship Shifting To Backward +5 Mtrs
03	19:05	19:10	0.05	Opening Pontoon 2 Units (05-07)
03	11:40	13:30	1.50	Break Time
04	15:05	16:00	0.55	Trouble
04	17:00	18:00	1.00	Stop Activity Due To Ship Shifting To Backward +5 Mtrs
04	21:35	21:45	0.10	Trouble
04	23:00	23:10	0.10	Opening Pontoon 3 Units (29-31)
04	00:10	01:05	0.55	Stop Activity Break Meal At Operator
04	01:20	01:30	0.10	Opening Pontoon 2 Units (25,27)
04	04:00	04:10	0.10	Closing Pontoon 2 Unit (41,43)
04	05:00	05:10	0.10	Closing Pontoon 2 Units (25,27)
04	07:00	07:30	0.30	Trouble
04	08:00	08:30	0.30	Waiting Operator
04	08:50	09:00	0.10	Closing Pontoon 3 Units (29-31)
04	09:00	09:25	0.25	Stop Activity Waiting Ship Shifting To Backward +32 Mtrs
04	09:25	09:35	0.10	Opening Pontoon 3 Units (21-23)
04	11:40	13:30	1.50	Break Time

04	15:40	15:50	0.10	Closing Pontoon 3 Units (21-23)
05	14:05	16:00	1.55	Waiting For Moved Position Due To Clash
05	17:00	18:00	1.00	With CC 04 Stop Activity Due To Ship Shifting To
05	18:00	18:05	0.05	Backward +5 Mtrs Closing Pontoon 3
05	19:55	20:30	0.35	Units (37-39)
05	21:45	21:55	0.10	Change Operator Closing Pontoon 3
05	00:10	01:05	0.55	Units (37-39) Stop Activity Break
05	01:05	01:20	0.15	Meal At Operator Opening Pontoon 2 Units
05	04:00	04:10	0.10	(41,43) Closing Pontoon 2
05	08:00	08:30	0.30	Units (41-43)
05	09:00	09:25	0.25	Waiting Operator Stop Activity Waiting
05	09:25	09:35	0.10	Ship Shifting To Backward +32 Mtrs
05	11:40	13:30	1.50	Opening Pontoon 3 Units (29-31) Break Time

Dari tabel tersebut dapat dilihat bahwa dalam pengoperasian QCC masih banyak terjadi kendala, kendala yang sering terjadi adalah sebagai berikut :

- a) *Crane trouble* atau crane rusak, ini masih sering terjadi saat *crane* dioperasikan, akibatnya banyak waktu yang terbuang ketika *crane* tersebut menunggu untuk berfungsi kembali. Bahkan jika terjadi kerusakan yang parah *crane* tersebut tidak bisa difungsikan sehingga terjadi pengurangan crane yang seharusnya bisa dipakai.
- b) Jam istirahat, saat jam istirahat ini karyawan atau operator crane terlalu lama beristirahat sehingga terlambat untuk kembali mengoperasikan QCC.
- c) Saat pergantian shift, grup Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) atau operator crane pada shift selanjutnya masih ada yang belum siap atau belum lengkap, sehingga ada waktu yang terbuang ketika menunggu kesiapan anggota grup tersebut.
- d) *Awaiting stowage confirm*, terjadi ketidaksesuaian lokasi penumpukan di dokumen dengan muatannya sehingga menunggu konfirmasi dari bagian perencanaan untuk disimpan atau ditumpuk dimana muatan tersebut.

A. KESIMPULAN

Dari uraian dan pembahasan yang dilakukan oleh penulis mengenai Realisasi bongkar kapal petikemas *Ocean Going* di Terminal Operasi III PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) cabang Tanjung Priok, maka dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Kinerja operasional quay container crane (QCC) sudah maksimal atau diatas rata-rata Terminal Operasi III. Hal ini dapat dilihat pada jumlah rata-rata B/C/H yaitu CC03 40 box/hour, CC04 31 box/hour dan CC05 33 box/hour sudah melebihi standar target yang ditetapkan yaitu 23 box/hour, tetapi pada *Time Lost During Operation* masih banyak terjadi kendala-kendala seperti crane rusak, operator crane yang kurang disiplin dalam waktu, dan masih sering terjadi belum siapnya gang atau grup setelah melewati *breaking time*.
2. Penerapan sistem otomatis dalam tahap uji coba, TKBM belum bisa dengan mudah beradaptasi dan hal ini membutuhkan waktu untuk menyesuaikan diri dari sistem manual, hal ini dikarenakan sistem otomastis yang masih baru di aplikasikan di PT Pelabuhan Indonesia II dalam upaya meningkatkan produktivitas bongkar kapal dan menghemat waktu serta tenaga TKBM.

B. SARAN

Berdasarkan hasil kesimpulan diatas, maka penulis memberikan saran guna dijadikan bahan pertimbangan bagi pihak-pihak yang berkepentingan. Untuk itu saran-saran yang diberikan penulis sebagai berikut:

1. Pada kinerja quay container crane (QCC) yang sudah maksimal atau diatas rata-rata Terminal Operasi III, kini sudah melampaui target yang ditentukan hingga upaya yang sudah dicapai harus dipertahankan dan kalau bisa ditingkatkan hingga mencapai 2 kali lipat dari target yang ditentukan. Dan harus dilakukan pemeliharaan atau maintenance yang baik dan teratur, terutama pada peralatan bongkar muat yang sudah tua bila perlu diganti *sparepart* yang lama dengan yang baru. Demi menghindari kerusakan pada alat yang sedang atau akan digunakan
2. Melakukan pelatihan (*training*) terhadap *tallyman* agar memiliki keterampilan dalam bidangnya, karena saat ini sistem otomatis lebih optimal dalam pengerjaannya dibandingkan sistem manual.

G. DAFTAR PUSTAKA

Ali, Sungkono BSc, BASHpg, S.Pel, MBA, MM, MSc, Drs. *Port Performance Indicator*. Jakarta

Karsafman, Tjetjep Ks, MM, Drs. *Port Tarif : Pengenalan Jasa Kepelabuhanan Dengan Berbagai Aspek Kegiatan*. Jakarta : Untuk Lingkungan Terbatas Bahan Perkuliahan.

Jurnal Logistik D III Transportasi UNJ, Volume IV No. 1 April 2011 : *Faktor Yang Mempengaruhi Produktivitas Bongkar Muat Container Kapal Keagenan PT. Mitra Samudra Jaya Lines Di Jakarta Internasional Container Terminal (JICT)*.