

Analisis Kinerja Bongkar Muat Kapal yang Mengalami Perpanjangan Masa Tambat Di Terminal Multipurpose PT Pelabuhan Tanjung Priok

Analysis of Stevedoring Performance of Ships Experiencing Extended Mooring Period At Multipurpose Terminal of PT Pelabuhan Tanjung Priok

Vivian Karim Ladesi^{a,1*}, Dipo Tri Martiano^{a,2}, Farhan Hidayatullah^{a,3}, Tri Mulyono^{a,4}

^aD3 Transportasi, Universitas Negeri Jakarta, Jakarta, Indonesia

^{1*} vivian_ladesi@unj.ac.id, ² dipo.tm@gmail.com, ³ farhanhidayat2308@gmail.com, ⁴ trimulyono@unj.ac.id

*corresponding e-mail: vivian_ladesi@uni.ac.id

ABSTRACT

Ship stevedoring performance has a very large role in determining the good or bad performance of a port. The purpose of the analysis of the loading and unloading performance of ships that have an extended mooring period is to see what factors affect loading and unloading activities, know the level of mooring time service, and assess the productivity of ship loading and unloading activities. The research method used in this preparation is qualitative and quantitative method approach. The results of the study can be concluded during the period of January to March 2021 there are 93 ships that undergo an extension of mooring period with various factors, namely; Clearance Out, Crane Trouble, Loading and Unloading Labor (TKBM), Waiting Truck, Weather, Handling Cargo. The result of the calculation of the average service level of mooring time of ships that have extended the mooring period based on Effective Time calculation compared to Berthing Time is 66.15% below the KSOP standard of 70%. The results of the calculation of loading and unloading productivity of ships that undergo an extension of mooring period showed a fairly good value.

Keywords : Stevedoring Performance, Extended Mooring Period, Productivity

ABSTRAK

Kinerja bongkar muat kapal memiliki peran yang sangat besar dalam menentukan baik atau buruknya performa suatu pelabuhan. Tujuan analisis kinerja bongkar muat kapal yang mengalami perpanjangan masa tambat yaitu untuk melihat faktor apa saja yang mempengaruhi kegiatan bongkar muat, mengetahui tingkat pelayanan waktu tambat, dan menilai produktivitas kegiatan bongkar muat kapal. Metode penelitian yang digunakan dalam penyusunan ini adalah pendekatan metode kualitatif dan kuantitatif. Hasil penelitian dapat disimpulkan selama periode bulan januari sampai dengan bulan maret 2021 terdapat 93 kapal yang mengalami perpanjangan masa tambat dengan berbagai faktor yaitu; Clearance Out, Crane Trouble, Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM), Waiting Truck, Weather, Handling Cargo. Hasil perhitungan rata-rata tingkat pelayanan waktu tambat kapal yang mengalami perpanjangan masa tambat berdasarkan perhitungan Effective Time dibanding dengan Berthing Time yaitu sebesar 66.15% dibawah

dari standar KSOP yaitu 70%. Hasil perhitungan produktivitas bongkar muat kapal yang mengalami perpanjangan masa tambat menunjukkan nilai yang cukup baik.

Kata kunci : Kinerja Bongkar Muat, Perpanjangan Masa Tambat, Produktivitas

A. Pendahuluan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa karangan, perbuatan, dan sebagainya yang digunakan untuk sebab musabab, duduk perkaranya, dan sebagainya untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya (Arti Kata Analisis - Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Online, n.d.).

Menurut Sutrisno, kinerja merupakan hasil capaian kerja karyawan yang dapat dilihat dari aspek kualitas, kuantitas, waktu kerja, dan kerja sama untuk mencapai kinerja yang telah ditetapkan oleh organisasi (Edy Sutrisno, 2016). Selanjutnya menurut Mangkunegara, kinerja adalah hasil kerja secara kualitas dan kuantitas yang telah dicapai oleh pegawai dalam melaksanakan tugasnya dengan sesuai tanggung jawab yang diberikan kepadanya (Mangkunegara, 2017). Sedangkan menurut Fahmi, kinerja merupakan hasil dari proses yang mengacu dan diukur dalam periode waktu tertentu berdasarkan ketentuan dan kesepakatan yang ditetapkan sebelumnya (Fahmi, 2014).

Kinerja pelabuhan dapat digunakan untuk mengetahui tingkat layanan jasa

kepada pengguna pelabuhan (kapal dan kargo), yang tergantung pada perhitungan waktu layanan kapal di pelabuhan. Kinerja tinggi pelabuhan menunjukkan bahwa pelabuhan dapat memberikan layanan yang baik (Prof. Dr. Ir. Bambang Triatmodjo, 2010).

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM.002/38/18/DJPL-11 tanggal 15 Desember 2011 tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan, kinerja pelayanan operasional merupakan hasil kerja terukur yang dicapai di pelabuhan dalam melaksanakan pelayanan kapal, barang, sarana dan alat utilitas dalam jangka waktu dan satuan tertentu (Dirjen Perhubungan Laut, 2011). Indikator kinerja pelayanan yang terkait dengan jasa pelabuhan terdiri dari :

1. Waktu Tunggu Kapal (*Waiting Time/WT*)
2. Waktu Pelayanan Pemanduan (*Approach Time/AT*)
3. Waktu Efektif (*Effective Time/ET*)
4. *Berth Time* (BT)
5. *Receiving/Delivery*
6. Tingkat Penggunaan Dermaga (*Berth Occupancy Ratio/BOR*)

7. Tingkat Penggunaan Gudang (*Shed Occupancy ratio/SOR*)
8. Tingkat Penggunaan Lapangan Penumpukan (*Yard Occupancy Ratio/YOR*)
9. Kesiapan operasi peralatan

Bongkar muat barang di pelabuhan dapat diartikan sebagai "Pekerjaan bongkar muat barang dari atas dek/palka kapal dan menempatkannya di dermaga atau ke tongkang atau memuat dari atas dermaga atau dari tongkang dan menempatkannya di dek atau ke dalam kapal yang menggunakan kran kapal". Dari pemahaman di atas, aktivitas bongkar muat barang di pelabuhan dapat diketahui bahwa pada dasarnya bongkar muat barang merupakan kegiatan pengangkutan barang, baik dari kapal pengangkut ke dermaga maupun ke tongkang atau sebaliknya dari dermaga atau tongkang ke atas dek kapal pengangkut.

Sedangkan metode kuantitatif yang digunakan dalam penelitian ini yaitu metode deskriptif yang hanya mengukur tingkat suatu variable pada populasi atau sampel.

Menurut Tjeptjep Karsafman, Pelabuhan atau lebih di kenal sebagai *Terminal Point*, yang ialah salah satu komponen Logistik Teknis, yang tidak dapat dipisahkan dengan Fasilitas Angkutan Laut. Pelabuhan yang ialah sesuatu tempat yang di pakai untuk

berlabuh ataupun bertambatnya kapal laut serta pula kendaraan laut yang lain untuk naik-turun penumpang, bongkar muar barang serta hewan. Selain itu pelabuhan merupakan suatu wilayah area kerja ekonomi dan penerapan kegiatan pemerintahan yang di kelola secara baik serta terpadu dalam suatu peraturan kepelabuhanan (Tjetjep Karsafman, 2004).

B. Metode Penelitian

Pada penelitian Tugas Akhir ini menggunakan pendekatan metode kualitatif dan kuantitatif. Metode kualitatif yang digunakan dalam penelitian ini yaitu metode studi kasus yang dimana metode ini diterapkan untuk menganalisis dan menyelidiki suatu kasus secara mendalam dan dari berbagai perspektif.

Sedangkan metode kuantitatif yang digunakan dalam penelitian ini yaitu metode deskriptif yang hanya mengukur tingkat suatu variable pada populasi atau sampel.

C. Hasil dan Pembahasan

1) Analisis Perpanjangan Masa Tambat

Perusahaan Bongkar Muat (PBM) sebagai *stake holder* yang melakukan kegiatan bongkar muat harus bisa menyelesaikan kegiatan sesuai dengan perencanaan. Apabila tidak bisa dilakukan

tepat waktu, maka akan dilakukan perpanjangan masa tambat kapal. Perpanjangan masa tambat kapal didasarkan pada kebutuhan PBM untuk menyelesaikan kegiatan bongkar muat yang belum bisa diselesaikan sesuai rencana. Untuk dapat melakukan perpanjangan masa tambat kapal, maka PBM harus membuat permohonan kepada Kesyahbandaran, Otoritas Pelabuhan, dan PT Pelabuhan Tanjung Priok.

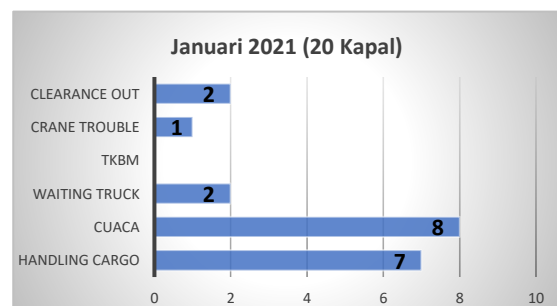
Dalam melakukan permohonan perpanjangan masa tambat kapal. Pihak PBM diharuskan membuat permohonan kepada Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP), dan PT Pelabuhan Tanjung Priok sebagai badan usaha pelabuhan. Pembuatan permohonan tersebut paling lambat 8 jam sebelum waktu selesai tambat (*Closing Time*). Selanjutnya apabila surat permohonan telah dibuat dan disetujui oleh KSOP, selanjutnya dapat dilakukan perencanaan kembali dengan pihak PTP Multipurpose untuk dilakukan pinjauan ulang kegiatan bongkar muat. Setelah itu PBM baru dapat bisa melaksanakan kegiatan bongkar muat.

Adapun data kapal yang mengalami perpanjangan masa tambat diambil dari periode waktu bulan januari sampai dengan maret tahun 2021 dan hasil survei menunjukkan faktor yang mempengaruhi kegiatan bongkar muat yaitu diantaranya

Clearance Out, Crane Trouble, Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM), Waiting Truck, Weather, Handling Cargo.

a. Bulan Januari 2021

Berdasarkan data kedatangan kapal pada bulan Januari 2021. Sebanyak 73 kapal yang melakukan kegiatan bongkar muat. Dari data tersebut secara keseluruhan terdapat 20 kapal yang mengalami perpanjangan masa tambat dengan persentase 28% dan 53 kapal yang tidak mengalami perpanjangan masa tambat dengan persentase 72%.

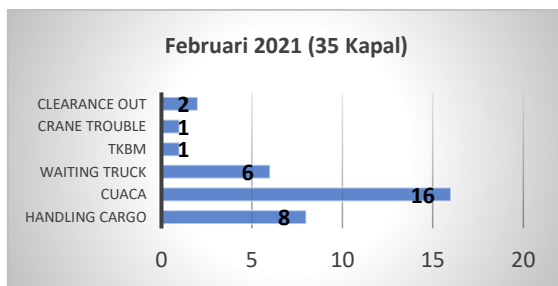


Gambar 1. Data Kapal Bulan Januari 2021

Pada bulan januari terdapat 20 kapal yang mengalami perpanjangan masa tambat. Diantaranya yaitu 2 kapal yang mengalami masalah *clearance out*, 1 kapal yang mengalami masalah *crane trouble*, 0 kapal yang mengalami masalah pada Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM), 2 kapal yang mengalami *waiting truck*, 8 kapal yang mengalami masalah cuaca, dan 7 kapal yang mengalami masalah *handling cargo*.

b. Bulan Februari 2021

Sebanyak 87 kapal yang melakukan kegiatan bongkar muat. Dari data tersebut secara keseluruhan terdapat 35 kapal yang mengalami perpanjangan masa tambat dengan persentase 40% dan 52 kapal yang tidak mengalami perpanjangan masa tambat dengan persentase 60%.



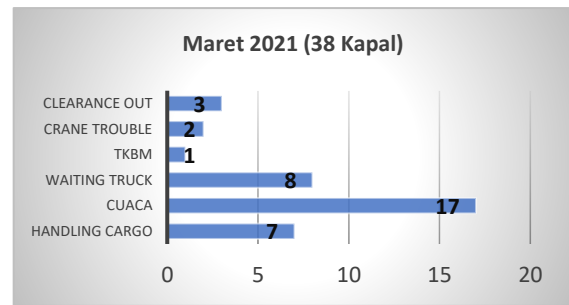
Gambar 2. Data Kapal Bulan Februari 2021

Terdapat 35 kapal yang mengalami perpanjangan masa tambat. Diantaranya yaitu 2 kapal yang mengalami masalah *clearance out*, 1 kapal yang mengalami *crane trouble*, 1 kapal yang mengalami masalah pada Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM), 6 kapal yang mengalami *waiting truck*, 16 kapal yang mengalami masalah cuaca, dan 8 kapal yang mengalami masalah *handling cargo*.

c. Bulan Maret 2021

Sebanyak 108 kapal yang melakukan kegiatan bongkar muat. Dari data tersebut secara keseluruhan terdapat 38 kapal yang mengalami perpanjangan masa tambat dengan persentase 35% dan 70 kapal yang

tidak mengalami perpanjangan masa tambat dengan persentase 65%.



Gambar 3. Data Kapal Bulan Maret 2021

Terdapat 38 kapal yang mengalami perpanjangan masa tambat. Diantaranya yaitu 3 kapal yang mengalami masalah *clearance out*, 2 kapal yang mengalami *crane trouble*, 1 kapal yang mengalami masalah pada Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM), 8 kapal yang mengalami *waiting truck*, 17 kapal yang mengalami masalah cuaca, dan 7 kapal yang mengalami masalah *handling cargo*.

2) Kinerja Waktu Pelayanan

dalam melaksanakan pelayanan kegiatan operasional pelabuhan tentu memiliki permasalahan yang tidak dapat dihindarkan yaitu terkait waktu pelayanan kapal di tambatan, antaranya *Effective Time* (ET) dibanding dengan *Berth Time* (BT). Permasalahan tersebut tentunya dapat membuat kelancaran arus kegiatan di pelabuhan terhambat. Oleh karena itu, dengan terhambatnya kegiatan di pelabuhan dapat mengakibatkan penurunan kinerja dan efisiensi waktu.

Effective Time adalah waktu yang dihitung berdasarkan hasil dari *Berth Time* dikurang dengan *No Operating Time* (NOT) dan *Idle Time* (IT). Dalam artian, ET merupakan waktu kerja keseluruhan yang benar-benar digunakan dalam kegiatan bongkar muat. Sedangkan *Berth Time* adalah waktu yang dihitung berdasarkan saat pertama kali tali pertama di tambatkan ke dermaga sampai dengan tali terakhir yang diangkat dari dermaga dalam keberangkatan kapal. Perhitungan kriteria rasio *effective time* dibanding *berth time* diatur dalam Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Laut melalui usulan Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan maupun dari Pelindo 2.

Perhitungan bagi kapal yang mengalami perpanjangan masa tambat dengan menghitung *effective time* dibagi dengan *berth time* dapat diambil hasil rasionya dengan perhitungan sebagai berikut.

$$ET:BT = \frac{ET}{BT} \times 100\%$$

Keterangan :

- 1) *Effective Time (ET)* : Waktu efektif kegiatan bongkar muat didapat dari:
Berth Time (BT) – (No Operating Time (NOT) + Idle Time (IT))
- 2) *Berth Time* : Waktu kapal di tambatan

Dalam perhitungan kinerja waktu pelayanan bongkar muat kapal yang mengalami perpanjangan masa tambat yaitu diambil 10 sampel kapal. Adapun perhitungannya sebagai berikut ;

1. Nama Kapal : BG. LKH 3883
Jenis Muatan : *General Cargo*
Berth Time : 91.58 jam
No Operating Time : 10.83 jam
Idle Time : 38
Effective Time : 42.75

$$ET:BT = \frac{42.75}{91.58} \times 100\% = 46.68\%$$

Hasil perhitungan rasio ET:BT Kapal BG. LKH 3883 yaitu sebesar 46.68% yang berarti masih dibawah standar yang sudah diusulkan oleh KSOP dan Pelindo 2 sebesar 70%. Maka disimpulkan kapal BG LKH 3883 mempunyai kinerja yang kurang baik dalam rasio waktu kegiatan bongkar muat.

2. Nama Kapal : MV Sophiaz
Jenis Muatan : Curah Kering
Berth Time : 177.42
No Operating Time : 11.92
Idle Time : 44.78
Effective Time : 120.72

$$ET:BT = \frac{120.72}{177.42} \times 100\% = 68.04\%$$

Hasil perhitungan rasio ET:BT dari Kapal MV Sophiaz yaitu sebesar 68.04%, yang berarti standar kinerjanya masih dibawah yang telah diusulkan oleh KSOP dan Pelindo 2 sebesar 70%. Maka

disimpulkan kapal MV Sophiaz memiliki kinerja yang kurang baik dalam rasio waktu kegiatan bongkar muat.

3. Nama Kapal : MV. PHUC THUAN 36
 Jenis Muatan : Curah Kering
Berth Time : 30.5
No Operating Time : 5.42
Idle Time : 8.42
Effective Time : 16.66

$$ET:BT = \frac{16.66}{30.5} \times 100\% = 54.62\%$$

Hasil perhitungan rasio ET:BT dari Kapal MV PHUC THUAN 36 yaitu sebesar 54.62%, yang berarti standar kinerjanya jauh dibawah standar yang telah diusulkan oleh KSOP dan Pelindo 2 sebesar 70%. Maka disimpulkan kapal MV Sophiaz memiliki kinerja yang kurang baik dalam rasio waktu kegiatan bongkar muat.

4. Nama Kapal : MV Glengyle
 Jenis Muatan : *General Cargo*
Berth Time : 62.42
No Operating Time : 9.42
Idle Time : 10.59
Effective Time : 42.41

$$ET:BT = \frac{42.41}{62.42} \times 100\% = 67.92\%$$

Hasil perhitungan rasio ET:BT dari Kapal MV Glengyle yaitu sebesar 67.92%, yang berarti standar kinerjanya masih dibawah yang telah diusulkan oleh KSOP dan Pelindo 2 sebesar 70%. Maka

disimpulkan kapal MV Glengyle memiliki kinerja yang kurang baik dalam rasio waktu kegiatan bongkar muat.

5. Nama Kapal : MV Precious Coral
 Jenis Muatan : *General Cargo*
Berth Time : 45.25
No Operating Time : 5.13
Idle Time : 21.33
Effective Time : 18.79

$$ET:BT = \frac{18.79}{45.25} \times 100\% = 41.52\%$$

Hasil perhitungan rasio ET:BT dari Kapal MV Precious Coral yaitu sebesar 41.52%, yang berarti standar kinerjanya masih jauh dibawah standar yang telah diusulkan oleh KSOP dan Pelindo 2 sebesar 70%. Maka disimpulkan kapal MV Precious Coral memiliki kinerja yang kurang baik dalam rasio waktu kegiatan bongkar muat.

6. Nama Kapal : MV Faith
 Jenis Muatan : *Bag Cargo*
Berth Time : 214.17
No Operating Time : 11.34
Idle Time : 18.33
Effective Time : 184.5

$$ET:BT = \frac{184.5}{214.17} \times 100\% = 86.15\%$$

Hasil perhitungan rasio ET:BT dari Kapal MV Faith yaitu sebesar 86.15%, yang berarti standar kinerjanya sudah diatas usulan KSOP dan Pelindo 2 sebesar 70%. Maka disimpulkan kapal MV Faith

memiliki kinerja yang baik dalam rasio waktu kegiatan bongkar muat.

7. Nama Kapal : MV Serenity C

Jenis Muatan : *Bag Cargo*

Berth Time : 267.75

No Operating Time : 11.17

Idle Time : 28.84

Effective Time : 227.74

$$ET:BT = \frac{227.74}{167.75} \times 100\% = 85.06\%$$

Hasil perhitungan rasio ET:BT dari Kapal MV Serenity C yaitu sebesar 85.06%, yang berarti standar kinerjanya sudah diatas usulan KSOP dan Pelindo 2 sebesar 70%. Maka disimpulkan kapal MV Serenity memiliki kinerja yang baik dalam rasio waktu kegiatan bongkar muat.

8. Nama Kapal : MV Yu Chang

Jenis Muatan : *Bag Cargo*

Berth Time : 264.33

No Operating Time : 14.67

Idle Time : 30.92

Effective Time : 218.74

$$ET:BT = \frac{218.74}{264.33} \times 100\% = 82.75\%$$

Hasil perhitungan rasio ET:BT dari Kapal MV Yu Chang yaitu sebesar 82.75%, yang berarti standar kinerjanya sudah diatas usulan KSOP dan Pelindo 2 sebesar 70%. Maka disimpulkan kapal MV Yu Chang memiliki kinerja yang baik dalam rasio waktu kegiatan bongkar muat.

9. Nama Kapal : BG. Victory 9

Jenis Muatan : *General Cargo*

Berth Time : 85.67

No Operating Time : 14.75

Idle Time : 12.67

Effective Time : 58.25

$$ET:BT = \frac{58.25}{85.67} \times 100\% = 67.99\%$$

Hasil perhitungan rasio ET:BT dari Kapal MV Victory 9 yaitu sebesar 67.99%, yang berarti standar kinerjanya masih dibawah yang telah diusulkan oleh KSOP dan Pelindo 2 sebesar 70%. Maka disimpulkan kapal MV Victory 9 memiliki kinerja yang kurang baik dalam rasio waktu kegiatan bongkar muat.

10. Nama Kapal : BG. Manyplus 5

Jenis Muatan : *Curah Kering*

Berth Time : 44.75

No Operating Time : 7.17

Idle Time : 10.38

Effective Time : 27.2

$$ET:BT = \frac{27.2}{44.75} \times 100\% = 60.78\%$$

Hasil perhitungan rasio ET:BT dari Kapal MV Manyplus 5 yaitu sebesar 60.78%, yang berarti standar kinerjanya masih dibawah yang telah diusulkan oleh KSOP dan Pelindo 2 sebesar 70%. Maka disimpulkan kapal MV Manyplus 5 memiliki kinerja yang kurang baik dalam rasio waktu kegiatan bongkar muat.

Tabel 1. Hasil perhitungan rasio ET:BT

No	Nama Kapal	ET/BT (%)
1	BG. LKH 3883	46.68
2	MV Sophiaz	68.04
3	MV. PHUC THUAN 36	54.62
4	MV Glengyle	67.94
5	MV Precious Coral	41.52
6	MV Faith	86.15
7	MV Serenity C	85.06
8	MV Yu Chang	82.75
9	BG. Victory 9	67.99
10	BG. Manyplus 5	60.78
Rata - Rata		66.15

Dari data waktu rasio ET:BT dari bongkar muat kapal yang mengalami perpanjangan masa tambat diperoleh rata rata sebesar 66.15%. Hasil rata-rata ET:BT jika dibandingkan dengan kriteria yang terdapat dalam Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Laut melalui usulan Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan maupun Pelindo 2 yaitu dapat dilihat dari tabel berikut.

3) Kinerja Produktivitas Bongkar Muat

Dalam hal ini kegiatan bongkar muat tentu harus memiliki standar yang berlaku seperti perhitungan produktivitas bongkar muat barang di Pelabuhan. Produktivitas bongkar muat dalam cara menghitungnya yaitu seluruh jumlah muatan yang dibongkar atau muat dibagi dalam waktu kerja yang dikerjakan oleh tiap gang.

Perhitungan kinerja bongkar muat digunakan untuk melihat produktivitas tiap jam kerja. Sehingga, hasil dari perhitungan tersebut dapat dilihat kekurangan-kekurangan yang ada untuk evaluasi pada waktu mendatang sehingga kinerja produktivitas kerja menjadi lebih cepat dan meningkat.

Adapun objek yang dihitung dalam produktivitas tenaga kerja bongkar muat sebagai berikut :

- Sistem Kerja Buruh

1. Ton Gang Jam Kotor

$$T/G/H = \frac{\Sigma \text{jumlah bongkar/muat per kapal}}{\Sigma \text{gang pershift : BT per shift}}$$

2. Ton Gang Jam Bersih

$$T/G/H = \frac{\Sigma \text{jumlah bongkar/muat per kapal}}{\Sigma \text{gang pershift : ET per shift}}$$

- Sistem Kerja Borongan

1. Ton Gang Jam Kotor

$$T/G/H = \frac{\Sigma \text{jumlah bongkar/muat per kapal}}{\Sigma \text{gang per kapal : BT}}$$

2. Ton Gang Jam Bersih

$$T/G/H = \frac{\Sigma \text{jumlah bongkar/muat per kapal}}{\Sigma \text{gang per kapal : ET}}$$

Dalam penelitian ini diambil 10 sampel kapal yang terdiri dari 3 kapal *general cargo*, 3 kapal *bag cargo*, dan 4 kapal curah kering.

- Kinerja Produktivitas Kapal *Geneal Cargo*

1. Nama Kapal : BG LKH 3883

Jenis Muatan : *General Cargo*
(*Steel Scrap*)

Jumlah Bongkar/Muat : 4054 ton

- Gang : 2
 Jam Efektif (ET) : 42.75 jam
 Jam Sandar (BT) : 91.58 jam
2. Nama Kapal : MV Glengyle
 Jenis Muatan : *General Cargo*
 Jumlah Bongkar/Muat : 25184 ton
 Gang : 4
 Jam Efektif (ET) : 42.41 jam
 Jam Sandar (BT) : 62.42 jam
3. Nama Kapal : MV Precious Coral
 Jenis Muatan : *General Cargo*
 Jumlah Bongkar/Muat : 7128 ton
 Gang : 3
 Jam Efektif (ET) : 18.79 jam
 Jam Sandar (BT) : 45.25 jam
4. Nama Kapal : BG Victory 9
 Jenis Muatan : *General Cargo*
 Jumlah Bongkar/Muat : 3286 ton
 Gang : 1
 Jam Efektif (ET) : 58.25 jam
 Jam Sandar (BT) : 85.67jam

Dari uraian tersebut melalui perhitungan produktivitas bongkar muat, dapat diketahui nilai dari produktivitas kapal *general cargo* yaitu sebagai berikut :

1. Kapal BG LKH 3883

$$T/G/H = \frac{4054}{2 : 42.75} = 47.42 \text{ T/G/H}$$

2. Kapal MV Glengyle

$$T/G/H = \frac{25184}{4 : 42.41} = 148.46 \text{ T/G/H}$$

3. Kapal MV Precious Coral

$$T/G/H = \frac{7128}{3 : 18.79} = 126.45 \text{ T/G/H}$$

4. Kapal BG Victory 9

$$T/G/H = \frac{3286}{1 : 58.25} = 56.41 \text{ T/G/H}$$

Berdasarkan hasil perhitungan diatas dapat diketahui bahwa rata-rata produktivitas bongkar muat barang Kapal *General Cargo* ialah $(47.42 + 148.46 + 126.45 + 56.41) : 4 = 94.68 \text{ T/G/H}$.

Tabel 2. Perhitungan TGH *General Cargo* dengan Standar PTP

Pelayaran	Jenis Cargo	T/G/H	Hasil Perhitungan
Internasional	<i>General Cargo</i>	140	94.68
	<i>Bag Cargo</i>	57	
	Curah Kering	125	
	Curah Cair	135	
	Unitized	50	

Dilihat dari table 3.6 dapat disimpulkan bahwa produktivitas bongkar muat kapal *general cargo* yang mengalami perpanjangan masa tambat memiliki kinerja yang kurang baik bila dibandingkan dengan standar kinerja milik PT Pelabuhan Tanjung Priok itu sendiri.

• **Kinerja Produktivitas Kapal Bag Cargo**

1. Nama Kapal : MV Faith
 Jenis Muatan : *Bag Cargo*
 Jumlah Bongkar/Muat : 22,673 ton
 Gang : 2
 Jam Efektif (ET) : 184.5 jam

- Jam Sandar (BT) : 214.17 jam
2. Nama Kapal : MV Serenity C
 Jenis Muatan : *Bag Cargo*
 Jumlah Bongkar/Muat : 30,000 ton
 Gang : 4
 Jam Efektif (ET) : 227.74 jam
 Jam Sandar (BT) : 267.75 jam
3. Nama Kapal : MV Yu Chang
 Jenis Muatan : *Bag Cargo*
 Jumlah Bongkar/Muat : 19,904 ton
 Gang : 3
 Jam Efektif (ET) : 218.74 jam
 Jam Sandar (BT) : 264.33 jam

Dari uraian tersebut melalui perhitungan produktivitas bongkar muat, dapat diketahui nilai dari produktivitas kapal *bag cargo* yaitu sebagai berikut :

1. Kapal MV Faith

$$T/G/H = \frac{22673}{2 : 184.5} = 61.44 \text{ T/G/H}$$

2. Kapal MV Serenity C

$$T/G/H = \frac{30000}{4 : 227.74} = 32.93 \text{ T/G/H}$$

3. Kapal MV Yu Chang

$$T/G/H = \frac{19904}{3 : 218.74} = 30.33 \text{ T/G/H}$$

Dari hasil perhitungan diatas dapat diketahui bahwa rata-rata produktivitas bongkar muat kapal *bag cargo* yang mengalami perpanjangan masa tambat yaitu $(61.44 + 31.93 + 30.33) : 3 = 41.23 \text{ T/G/H}$.

Tabel 3. Perhitungan TGH *Bag Cargo* dengan Standar PTP

Pelayaran	Jenis Cargo	T/G/H	Hasil Perhitungan
Internasional	General Cargo	140	41.23
	Bag Cargo	57	
	Curah Kering	125	
	Curah Cair	135	
	Unitized	50	

Berdasarkan perbandingan standar kinerja produktivitas bongkar muat milik PT Pelabuhan Tanjung Priok. Kapal *bag cargo* yang mengalami perpanjangan masa tambat memiliki nilai produktivitas dibawah dari standar yang berlaku. Oleh karena itu dapat disimpulkan bahwa kegiatan bongkar muat kapal tersebut kurang baik dalam pelaksanaannya.

• **Kinerja Produktivitas Kapal Curah Kering**

1. Nama Kapal : MV Sophiaz
 Jenis Muatan : Curah Kering
 Jumlah Bongkar/Muat : 38,508 ton
 Gang : 3
 Jam Efektif (ET) : 120.72 jam
 Jam Sandar (BT) : 177.42 jam
2. Nama Kapal : MV PHUC THUAN 36
 Jenis Muatan : Curah Kering
 Jumlah Bongkar/Muat : 2,765 ton
 Gang : 1

Jam Efektif (ET)	: 16.66 jam
Jam Sandar (BT)	: 30.5 jam
3. Nama Kapal	: BG Manyplus 5
Jenis Muatan	: Curah Kering
Jumlah Bongkar/Muat	: 9,500 ton
Gang	: 1
Jam Efektif (ET)	: 27.2 jam
Jam Sandar (BT)	: 44.75 jam

Dari uraian tersebut melalui perhitungan produktivitas bongkar muat, dapat diketahui nilai dari produktivitas kapal curah kering yaitu sebagai berikut :

1. Kapal MV Sophiaz

$$T/G/H = \frac{38,508}{3 : 120.72} = 106.33 \text{ T/G/H}$$

H

2. Kapal MV PHUC THUAN 36

$$T/G/H = \frac{2765}{1 : 16.66} = 165.97 \text{ T/G/H}$$

3. Kapal BG Manyplus 5

$$T/G/H = \frac{9500}{1 : 27.2} = 349.26 \text{ T/G/H}$$

Dari hasil perhitungan diatas dapat diketahui produktivitas bongkar muat kapal curah kering yang mengalami perpanjangan masa tambat yaitu $(106.33 + 165.97 + 349.26) : 3 = 207.18 \text{ T/G/H}$.

Tabel 4 Perhitungan TGH Curah Kering dengan Standar PTP

Pelayaran	Jenis Cargo	T/G/H	Hasil Perhitungan
Internasional	General Cargo	140	

Bag Cargo	57	
Curah Kering	125	207.18
Curah Cair	135	
Unitized	50	

Berdasarkan perbandingan standar kinerja produktivitas bongkar muat milik PT Pelabuhan Tanjung Priok. Kapal curah kering yang mengalami perpanjangan masa tambat memiliki nilai produktivitas diatas dari standar yang berlaku. Oleh karena itu dapat disimpulkan bahwa kegiatan bongkar muat kapal tersebut dinilai sangat baik.

D. Simpulan

Berdasarkan hasil Analisa dan pembahasan kinerja bongkar muat kapal yang mengalami perpanjangan masa tambat. Dapat diambil beberapa kesimpulan diantaranya sebagai berikut:

1. Lambatnya kegiatan bongkar muat sehingga menyebabkan perpanjangan masa tambat disebabkan oleh lamanya *No Operating Time (NOT)* dan *Idle Time (IT)*. Berdasarkan analisis, hal yang membuat lambatnya kegiatan bongkar muat yaitu *Waiting Truck, Weather, Crane Trouble, Handling Cargo, Clearance Out*, dan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM).

2. Kinerja waktu pelayanan bongkar muat kapal yang mengalami perpanjangan masa tambat di PT Pelabuhan Tanjung Priok atau PTP Multipurpose berdasarkan standar kinerja dapat dinyatakan kurang baik dari hasil rasio perbandingan *Effective Time* dibanding dengan *Berthing Time*.
 3. Kinerja produktivitas bongkar muat kapal yang mengalami perpanjangan masa tambat di PT Pelabuhan Tanjung Priok atau PTP Multipurpose berdasarkan standar kinerja dari PTP Multipurpose dapat dikatakan cukup baik, dilihat dari produktivitas kapal *General Cargo dan Bag Cargo* kurang baik. Sedangkan Produktivitas kapal curah kering sangat baik.
 4. Berdasarkan data kedatangan kapal. Kapal yang sering mengalami perpanjangan masa tambat yaitu kapal yang bermuatan *General Cargo, Bag Cargo*, dan Curah Kering. Dikarenakan muatan tersebut paling dominan di PT Pelabuhan Tanjung Priok.
- Edy Sutrisno. (2016). *Sumber Daya Manusia*. KENCANA.
- Fahmi, I. (2014). *Analisis Laporan Keuangan*. Alfabeta.
- Mangkunegara, A. P. (2017). *Manajemen Sumber Daya Manusia Perusahaan*. Remaja Rosdakarya.
- Prof. Dr. Ir. Bambang Triatmodjo, D. (2010). *Perencanaan Pelabuhan*. Betta Offset.
- Tjetjep Karsafman. (2004). *Pengenalan Terminal Khusus, Curah dan Pengoperasiannya*.

E. Daftar Pustaka

- Dirjen Perhubungan Laut. (2011). *Keputusan Dirjen Perhubungan Laut Nomor: UM.002/38/18/DJPL-11 Tahun 2011, Tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan*.