

STANDAR KINERJA OPERASIONAL TERMINAL MUSTIKA ALAM LESTARI DI PELABUHAN TANJUNG PRIOK

Husni Hasan
STMT Trisakti
hanesmanalkhair@yahoo.com

I Made Indriani Darmiasih
STMT Trisakti
stmt@indosat.net.id

Aswanti Setyawati
STMT Trisakti
Wanti61@yahoo.com

ABSTRACT

The aim of the research is to be able to assess the activities undertaken by terminal operators because of the expected operational performance standard.. The problem of the research is that the operators or employees do not meet the expected standards of performance that have been set at Mustika Alam Lestari Terminal (MAL). This research used Developmental descriptive method. From the result of the study, there are four indicators that have not reached the standard of performance. First, waiting time (idle time) with standard 1 hour waiting time in 2016 which reached about 1.35 hours in which the results exceeds the standard set and declared by MAL which is not good. Second, it is about ET: BT (Effective Time: Birthing Time) with a standard of 75% though in 2016 Mustika Alam Lestari reached about 73%. Third, the standard of 24 boxes Box/Crane/Hour of Mustika Alam Lestari in 2016 only reached an average of 19.63 boxes. The last is for delivery of containers with the standard set about 45 minutes but Mustika Alam Lestari terminal in 2016 reached 56.17 minutes for delivering the container. The sanctions or solutions made by the port authority as a regulator is to identify the performance of employees or operators that have not reached the expected standard and PT. Mustika Alam Lestari must provide an assessment or evaluation for improving employees performance.

Keywords: operational; service; standard performance.

PENDAHULUAN

Kegiatan bongkar muat dipelabuhan menjadi kegiatan yang sangat berpengaruh pada penilaian standar kinerja yang dilakukan oleh kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok. Kegiatan bongkar muat dipelabuhan didukung oleh banyak faktor salah satunya adalah tersedianya fasilitas bongkar muat, dan kelancaran pelaksanaan kegiatannya, serta berapa lama waktu yang

digunakan untuk kegiatan bongkar muat tersebut. Semakin sedikit waktu yang digunakan, semakin baik kinerja pelayanan dari pelabuhannya. Hal itu pun akan berpengaruh pada penilaian dari standar kinerja pelayanan pelabuhan yang dilakukan oleh kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok. Berdasarkan data yang diperoleh dari kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok, mengenai standar

kinerja pelayanan operasional pelabuhan terminal Mustika Alam Lestari (MAL) terdapat beberapa kinerja pelayanan operasionalnya yang tidak sesuai dengan standar. Di antaranya adalah *waiting time* (WT) yang melebihi standar kinerja operasional pelabuhan. Sandar *waiting time* adalah 1 jam sedangkan terminal MAL memiliki rata-rata 1.35 jam dalam jangka waktu satu tahun. Terdapat ET : BT dengan standar yang ditetapkan adalah sebesar 75% namun MAL memiliki rata-rata sebesar 73%, kemudian B/C/H dengan standar 24 Box/Crane/Hour namun rata-rata MAL tahun 2016 adalah sebesar 19.63 Box/Crane/Hour. Berkaitan dengan *delivery* petikemas dengan standar yang ditetapkan sebesar 45 menit namun rata-rata yang dihasilkan oleh MAL tahun 2016 adalah 56,17 menit. Dari uraian diatas, maka Terminal MAL belum maksimal memenuhi Standar yang telah ditetapkan.

KAJIAN PUSTAKA

Dessler (2012), menyatakan bahwa manajemen sumber daya manusia adalah kebijakan dan praktik yang dibutuhkan seseorang untuk menjalankan aspek orang atau sumber daya manusia dari posisi seorang manajemen, meliputi perekrutan, penyaringan, pelatihan, pengimbalan dan penilaian. Selanjutnya Flippo (2002), bahwa manajemen sumber daya manusia adalah kegiatan perencanaan, pengorganisasian, pengarahan dan pengendalian atas pengadaan tenaga kerja, pengembangan, kompensasi, integrasi pemeliharaan dan pemutusan hubungan kerja dengan sumber daya manusia untuk mencapai sasaran perorangan, organisasi dan masyarakat. Wibowo (2012), menyatakan manfaat kinerja bagi organisasi antara lain :1) menyesuaikan tujuan organisasi dengan tujuan tim dan individu; 2) memperbaiki kinerja meningkatkan komitmen, mendukung nilai-nilai inti; 3) memperbaiki proses pelatihan dan

pengembangan; 4) meningkatkan dasar pelatihan dan pengembangan berkelanjutan; 5) mengusahakan basis perencanaan kari; 6) membantu menahan pekerja terampil untuk tidak pindah; 7) mendukung inisiatif kualitas total dan pelayanan dan pelayanan pelanggan; 8) mendukung perubahan budaya. Berdasarkan peraturan pemerintah No. 61 Tahun 2009 pasal 1 ayat 1 tentang kepelabuhanan, pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi Hal ini berarti pelabuhan merupakan tempat kegiatan pemerintah dan perusahaan yang dipergunakan untuk melayani kapal yang ingin melakukan kegiatan bongkar muat. Dan kepelabuhanan yaitu segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan dengan menyiapkan fasilitas-fasilitas untuk kegiatan kapal agar kegiatan operasional kapal dapat berjalan lancar, aman, dan menjamin keselamatan berlayar. Menurut Arikunto (2010) evaluasi adalah kegiatan pengumpulan data atau informasi, untuk dibandingkan dengan kriteria, kemudian diambil kesimpulan. Kesimpulan inilah yang disebut dengan hasil evaluasi. Selanjutnya Sugiyono (2012), evaluasi yaitu untuk membandingkan suatu kejadian, kegiatan dan produk dengan standar dan program yang telah ditetapkan. Sehingga dapat disimpulkan bahwa evaluasi adalah suatu proses penilaian terhadap hasil dari suatu yang telah ditetapkan dimana penilaian tersebut dinilai oleh seseorang berdasarkan kriteria kemudian diambil keputusan atas hasil penilaian tersebut dengan

alternatif-alternatif keputusan yang memungkinkan.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan sumber data primer yaitu wawancara secara mendalam kepada karyawan kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok, sedangkan data sekunder yang digunakan adalah arsip peraturan dan Undang-undang pelabuhan dan peraturan Menteri Perhubungan dan Dirjen Perhubungan Laut berkaitan dengan evaluasi standar kerja dan referensi lainnya. Teknik Analisis penelitian ini menggunakan metode *deskriptif developmental* tanpa adanya pernyataan hipotesis. Menurut Rianse dan

Abdi (2012), Penelitian deskriptif adalah penelitian yang bermaksud untuk membuat deskriptif mengenai situasi-situasi atau kejadian-kejadian. Sedangkan penelitian perkembangan (*developmental research*) adalah penelitian yang memusatkan perhatian pada studi mengenai variabel-variabel dan perkembangannya selama beberapa bulan atau beberapa tahun. Selanjutnya menurut Wirartha (2006), studi perkembangan dikelompokkan sebagai bagian dari penelitian deskriptif karena bermaksud melukiskan hubungan antara gejala sebagaimana adanya sekarang, dengan fakta lain berdasarkan fungsi waktu yang bersifat kontinu.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Penilaian dan Standar Kinerja yang Ditetapkan untuk Terminal MAL

Indikator penilaian yang digunakan untuk menilai hasil kerja dan standar kinerja yang harus dicapai Terminal MAL tersaji dalam Tabel 1 berikut.

Tabel 1 Indikator dan Standar Kinerja Terminal MAL

NO	INDIKATOR PENILAIAN	STANDAR KINERJA	SATUAN
1	<i>Waiting Time</i>	1	Jam
2	<i>Approach Time</i>	1,5	Jam
3	<i>Effektive Time : Birthing Time</i>	75	%
4	<i>Turn Round Time (TRT)</i>	-	Jam
5	<i>Dwelling Time</i>	-	Hari
6	<i>Box/Crane/Hour (TPK)</i>	24	B/C/H
7	<i>Receiving Petikemas</i>	30	Menit
8	<i>Delivery Petikemas</i>	45	Menit
9	<i>Berth Occupancy Ratio (%)</i>	70	%
10	<i>Yard Occupancy Ratio (%)</i>	65	%
11	Kesiapan Peralatan	80	%

Berdasarkan Tabel 1 dapat diuraikan waktu tunggu kapal untuk dilayani pada suatu bahwa 1) *waiting time* (WT) adalah lama pelabuhan, yang dihitung sejak saat kapal

tiba dilokasi lego jangkar dan minta dipandu menuju dermaga, sampai dengan saat pandu naik dan kapal mulai bergerak menuju dermaga. Standar yang ditetapkan untuk terminal Mustika Alam Lestari (MAL) adalah 1 jam; 2) *approach time* (AT) adalah lama waktu yang dibutuhkan untuk proses pemanduan, baik saat kapal akan sandar maupun pada saat kapal akan meninggalkan pelabuhan, yang di hitung sejak pandu naik ke kapal di lokasi lego jangkar dan kapal mulai bergerak menuju dermaga, sampai dengan kapal melakukan ikat tali pertama di dermaga dihitung sejak saat kapal melepaskan tali terakhir di dermaga, sampai dengan kapal mencapai lokasi lego jangkar dan pandu turun. Standar yang ditetapkan untuk terminal Mustika Alam Lestari (MAL) adalah 1,5 jam. Berikutnya, 3) *effective time* (ET) adalah jumlah jam yang benar-benar digunakan untuk proses kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal *Berthing Time* (BT) adalah lama kapal di tambatan, yaitu sejak ikat tali pertama sampai dengan lepas tali terakhir. Sedangkan ET:BT adalah perbandingan waktu bekerja efektif (*effective time*/ET) dengan waktu kapal selama di tambatan (*Berthing Time*/BT). Standar untuk ET:BT adalah sebesar 75 %; 4) *Turn Round Time* (TRT) adalah waktu kapal berada di pelabuhan, yaitu jumlah jam selama kapal berada di suatu pelabuhan, yang dihitung sejak kapal tiba di lokasi lego jangkar (*anchorage area*) dan minta dipandu menuju dermaga, sampai dengan saat tiba di lokasi lego jangkar kembali dan meninggalkan pelabuhan. Standar yang harus dicapai pada kinerja TRT tidak ditetapkan; 5) *Dwelling Time* atau waktu tunggu merupakan lama rata-rata tiap ton/m³ barang atau tiap TEU's petikemas yang ditumpuk di gudang, lapangan penumpukan, atau *container yard* (CY). Sama halnya dengan TRT pada kinerja *Dwelling Time* juga tidak ditetapkan standar untuk terminal Mustika Alam Lestari (MAL); 6) B/C/H atau *Box/Crane/Hour* adalah jumlah peti kemas

yang dibongkar/muat dalam satu jam kerja tiap crane (*container crane, ships crane, shore crane*). Standar untuk B/C/H adalah sebesar 24 kotak. Berikutnya, 7) *Receiving* petikemas merupakan rata-rata kecepatan penerimaan petikemas di terminal. Standar yang ditetapkan adalah 30 menit; 8) *Delivery* petikemas merupakan rata-rata kecepatan *delivery* petikemas di terminal yang dinyatakan dalam bentuk menit dan standar yang ditetapkan adalah sebesar 45 menit; 9) BOR (*Bert Occupancy Ratio*) atau tingkat pemakaian dermaga adalah perbandingan antara jumlah waktu pemakaian tiap dermaga yang tersedia dengan jumlah waktu siap operasi dermaga selama periode waktu tertentu, yang dinyatakan dan persentase. BOR hanya dihitung untuk kapal yang bertambat secara merapat di dermaga. Pada kinerja ini ditetapkan standar sebesar 70% untuk Terminal MAL; 10) YOR (*Yard Occupancy Ratio*) atau tingkat pemakaian lapangan penumpukan petikemas adalah perbandingan antara jumlah pemakaian ruang penumpukan petikemas yang dihitung dengan satuan TEU's, dengan kapasitas lapangan penumpukan petikemas. Pada kinerja ini ditetapkan standar sebesar 65% untuk terminal MAL; 11) Kesiapan peralatan diukur menggunakan perbandingan jumlah waktu siap operasi (*available time*) dengan waktu tersedia (*possible time*) yang dinyatakan dalam persentase dan untuk kesiapan peralatan ini diberikan standar sebesar 80%. Dari kesebelas indikator yang dinilai oleh Otoritas Pelabuhan tentunya ada beberapa kinerja yang belum mencapai standar. Untuk itu diperlukannya evaluasi terhadap setiap indikator kinerja agar Terminal MAL dapat berkontribusi kinerja yang baik, sistem dan prosedur perencanaan bongkar pada terminal Mustika Alam lestari (MAL): 1) Bagian perencanaan dan pengendalian merima dokumen CVIA (*container vessel identification advice*), MC (*master cable*), RKSP (rencana kedatangan saran pengangkut), BPB (*bay plan* bongkar),

dan PB (profil bongkar) dari perusahaan pelayaran paling lambat 1 X 24 jam sebelum kapal sandar; 2) Peralatan (*handling equipment officer*) menyampaikan LKA (laporan kesiapan alat) ke supervisor perencanaan dan pengendalian, supervisor operasi lapangan dan supervisor bongkar muat; 3) berdasarkan dokumen tersebut, supervisor perencanaan dan pengendalian mengundang rapat kapal pada supervisor bongkar muat, supervisor operasi lapangan, *handling equipment officer*, dan perusahaan pelayaran; 4) dari hasil rapat kapal, supervisor perencanaan dan pengendalian menerbitkan LOI (*lay out import*) untuk selanjutnya mendistribusikan ke supervisor bongkar muat, supervisor operasi lapangan dan *handling equipment officer*; 5) Berdasarkan BPB (*bay plan bongkar*) dan PB (profil bongkar) perencanaan dan mengendalikan mencetak DL (*discharging list*), KI (kartu impor), dan CS (*crane sequence*); 6) selanjutnya, DL (*discharging list*), KI (kartu impor), dan CS (*crane sequence*) didistribusikan ke bongkar muat untuk pelaksanaan bongkar. Dalam sistem dan prosedur pelaksanaan bongkar pada Terminal MAL, alur sistem perencanaan bongkar dapat dijelaskan berikut ini: a) Supervisor perencanaan dan pengendalian menyerahkan LOI (*lay out import*) ke supervisor operasi lapangan; b) Supervisor perencanaan dan pengendalian menyerahkan DL (*discharging list*), PB (profil bongkar), KI (kartu impor), CS (*crane sequence*), dan BPB (*bay plan bongkar*) ke supervisor bongkar muat; c) berdasarkan DL (*discharging list*), PB (profil bongkar), KI (kartu impor), bongkar muat melaksanakan kegiatan bongkar muat dan meneruskan KI ke petugas operasi lapangan melalui operasi *head truck* ; d) petugas lapangan melaksanakan *stack/* penumpukan petikemas impor dan mencatat lokasi petikemas di lapangan pada KI; e) Selesai kegiatan bongkar, petugas perencanaan mengumpulkan KI dan mengadakan *entry* ke dalam komputer

(*placement*) sesuai KI; f) setelah selesai mengadakan *entry* KI pada komputer, petugas perencanaan menerbitkan RB (realisasi bongkar); g) laporan RB (realisasi bongkar) dikonfirmasi ke perusahaan pelayaran, diparaf supervisor bongkar muat ditandatangani oleh manager operasional selanjutnya dikirim ke manager keuangan. Dilihat dari sistem dan prosedur alur sistem perencanaan bongkar, penyerahan petikemas impor (*deliver*) di terminal Mustika Alam Lestari (MAL) dapat dijelaskan berikut ini: a) loket impor menerima DOA (*delivery order* asli) dan SPPB.F (surat persetujuan pengeluaran barang Flat bc asli); b) Kasir menerima pembayaran dari pengguna jasa untuk pelunasan nota dan menyerahkan NL.A (nota lunas Asli) kepada pengguna jasa; c) selesai melakukan pembayaran, pengguna jasa menuju loket impor dengan membawa NL (nota lunas); d) atas dasar DO.A (*delivery order*. Asli), NL.C (nota lunas. *Copy*), dan SPPB.FC (surat persetujuan pengeluaran barang. Flat bc *copy*) petugas loket impor menerbitkan SP2 (surat penyerahan petikemas), setelah diverifikasi SP2 ditandatangani kemudian diserahkan pada pengguna jasa; e) pengguna jasa menyerahkan SP2 ke supir truk untuk mengambil petikemas dari terminal petikemas; f) petugas *gate in* memeriksa dan melakukan *entry* (in); g) petugas lapangan melaksanakan pemuatan petikemas ke atas *chasis* truk sesuai SP2; h) petugas *gate out* melakukan cek fisik dan menyegel petikemas serta mengisi hasil cek fisik pada EIR yang tercantum pada SP2; i) supir truk membawa petikemas ke lokasi yang dituju sesuai dengan SP2. Dilihat dari sistem dan prosedur perencanaan penerimaan petikemas ekspor pada Terminal MAL, alur sistem perencanaan bongkar dapat dijelaskan berikut ini: a) supervisor perencanaan dan pengendalian menerima dokumen BSE (*booking stack export*) paling lambat 4x24 jam sebelum kapal bersandar dan DPE/K (daftar petikemas ekspor/khusus) dari perusahaan

pelayaran; b) atas dasar BSE dan DPE/K perencanaan dan pengendalian membuat LOE (*lay out export*); c Perencanaan dan pengendalian mendistribusikan LOE ke loket kasir, loket ekspor dan *gate in*. Sistem dan prosedur perencanaan penerimaan petikemas ekspor pada Terminal MAL, alur sistem perencanaan bongkar pada penjelasan berikut ini: a) petugas loket menerbitkan nota berdasarkan kopi PEB (pemberitahuan ekspor barang) dan PE (persetujuan ekspor) yang diterima dari pengguna jasa; b)petugas loket kasir menerima pembayaran dari pengguna jasa dan menyerahkan NL (nota lunas) kepada pengguna jasa; c) berdasarkan NL petugas loket ekspor melakukan *entry* data untuk penerbitan KE (kartu ekspor) dan setelah diverifikasi, KE diserahkan kepada pengguna jasa ; d) pengguna jasa menyerahkan KE (kartu ekspor), PE (persetujuan ekspor), surat jalan dan survei pelayaran ke supir truk untuk membawa petikemas ke lapangan terminal petikemas; e) petugas *gate in* melakukan cek fisik dan segel petikemas, kemudian melaksanakan *entry gate in*; f) supir truk membawa petikemas ke lapangan penumpukan; g) petikemas di-*stack* di lapangan penumpukan berdasarkan lokasi

pada sesuai dengan *lay out* ekspor; h)petugas perencanaan mengumpulkan KE untuk di-*entry* di komputer. Alur sistem dan prosedur perencanaan bongkar muat pada Terminal MAL dapat dijelaskan sebagai berikut: a) supervisor perencanaan dan pengendalian menyerahkan BPM (*bay plan* muat), PM (profil muat), DPK (daftar petikemas khusus) dan CS (*crane squence*) ke perusahaan pelayaran untuk disetujui; b) BPM (*bay plan* muat), PM (profil muat), DPK (daftar petikemas khusus) dan CS (*crane squence*) yang telah disetujui perusahaan pelayaran kemudian didistribusikan ke supervisor operasi lapangan dan supervisor bongkar muat; c) petugas lapangan memuat petikemas dari lapangan penumpukan ke *chasis* truk untuk diangkut ke dermaga sesuai dengan BPM; d) petugas bongkar muat melaksanakan pemuatan petikemas dari atas *chasis* truk ke kapal sesuai dengan BPM; e) petugas perencanaan mengadakan *entry load* berdasarkan BPM dan membuat RM (realisasi muat); f) laporan RM dikonfirmasi ke perusahaan pelayaran, diparaf supervisor bongkar muat dan ditandatangani oleh manager operasional selanjutnya dikirim ke manager keuangan.

B. Evaluasi Standar Kinerja Pelayanan Operasional Terminal Mustika Alam Lestari Tahun 2016

Terdapat sebelas kinerja beserta standar kinerja yang ditetapkan untuk Terminal MAL sebagai berikut.

Tabel 1 Hasil evaluasi standar kinerja Terminal MAL 2016

No.	Kinerja	Standar	Satuan	Has il Ke rja												Rata-Rata	Pe nilaian
				Jan	Fe b	Mar	Apr	Me i	Jun	Jul	Ags	Se p	Ok t	Nov	De s		
1	Waiting Time	1	Jam	2,02	0,89	0,06	1,16	1,14	1,1	0,97	1,16	1,24	1,27	1,29	1,22	1.35	Kurang Baik
2	Approach Time	1,5	Jam	1,00	1,00	1,39	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1.03	Baik
3	ET : BT	75	%	72,65	72,02	73,42	75,82	72,47	63,21	74,49	72,98	73,73	74,80	73,92	73,29	72,73	Kurang Baik
4	Turn Round Time	-	Jam	24,65	22,33	26,22	27,67	22,76	28,02	28,64	28,54	29,66	29,77	30,39	33,42	27,67	Baik
5	Dwelling Time	-	Hari/Box	4,53	4,22	3,76	3,49	4,26	3,71	3,87	4,15	4,05	3,50	3,02	3,70	3,86	Baik
6	B/C/H (TPK)	24	B/C/H	19,66	22,79	20,84	19,41	20,47	21,73	17,61	19,32	18,72	19,19	18,43	17,43	19,63	Kurang Baik
7	Receiving Petikemas	30	Menit	25,00	27,00	27,00	27,00	26	50,0	31,00	22,00	20,00	19,00	19,00	25,00	26,50	Baik
8	Delivery Petikemas	45	Menit	46,00	50,00	46,00	45,00	40	134,0	63,00	50,00	48,00	45,00	47,00	60,00	56,17	Kurang Baik
9	BOR	70	%	42,75	34,97	38,19	43,10	31,7	43,43	28,23	40,16	40,58	39,30	33,76	35,52	37,64	Baik
10	YOR	65	%	53,88	51,45	43,87	58,11	54,15	47,87	35,93	65,64	55,70	51,67	47,15	62,24	52,31	Baik
11	Kesiapan Peralatan	80	%	93,86	95,63	95,25	94,59	92,99	95,21	97,17	93,66	86,88	86,89	84,33	85,33	91,82	Baik

Dari sebelas indikator yang dievaluasi terdapat empat indikator yang tidak memenuhi standar yaitu, *waiting time* yang disebabkan karena menunggu pelayanan tunda di Pelabuhan

Tanjung Priok dan terjadi antrean alur pada lokasi lego jangkar sebelum kapal ditunda ke dermaga. ET:BT, ada pada kategori kurang baik dikarenakan waktu tunggu setelah bekerja yang masih tinggi dan kesiapan dokumen dari pelayaran yang terkadang terhambat/terlambat. B/C/H Terminal MAL pada tahun 2016 dikategorikan kurang baik karena kondisi kapal yang memiliki *vessel gear* (*crane* yang memang ada pada kapal) dan kondisi *cell guide* (pengunci kontener) yang rusak, terjadi juga *long crane* (beban kerja yang tidak sama dari masing-masing *crane*) yang mengakibatkan Terminal MAL tidak bisa membongkar 24 boks dalam waktu satu jam. Kemudian ada *Delivery* petikemas yang dimasukkan ke dalam kategori kurang baik hal ini disebabkan karena kurangnya kesiapan alat dan sumber daya manusia dalam melayani proses *delivery*. Berdasarkan hasil wawancara dengan pihak otoritas pelabuhan tindakan yang akan diambil oleh otoritas pelabuhan sebagai badan pengawas terhadap tidak tercapainya standar kinerja dari Terminal MAL adalah mengidentifikasi penyebab tidak tercapainya salah satu atau beberapa indikator, lalu memberikan saran agar PT MAL mengambil keputusan strategis terhadap indikator kinerja yang tidak mencapai standar dari tahun sebelumnya. Berdasarkan hasil wawancara dengan pihak PT MAL, mengenai tindakan apa yang akan diambil apabila standar kinerja yang ditetapkan tidak mencapai standar. Tindakan tersebut berupa evaluasi terhadap kinerja yang tidak mencapai standar dan melakukan upaya agar standar kinerja bisa mencapai standar berupa, melakukan pengawasan yang lebih baik terhadap kegiatan yang dilakukan di terminal, memelihara alat bongkar muat atau menambah alat bongkar muat guna mencegah terjadinya *long crane* (beban kerja yang tidak sama) dari alat-alat yang ada dan menambah kecepatan bongkar muat.

Adapun sanksi yang akan diberikan kepada PT MAL apabila tidak melaksanakan kewajibannya sebagaimana diatur dalam peraturan Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok dikenai sanksi administratif berupa: a) peringatan tertulis sebanyak 3 kali berturut-turut, untuk jangka waktu masing-masing 5 hari; b) apabila sampai pada peringatan tertulis ketiga sebagaimana dimaksud pada huruf a akan dikenai sanksi berupa penghentian sementara kegiatan usaha atau pelayanan; c) apabila dalam jangka waktu paling lama 30 hari sejak dikenai sanksi penghentian sementara kegiatan sebagaimana dimaksud pada huruf b dikenai sanksi berupa pencabutan izin melakukan kegiatan usaha di Pelabuhan.

SIMPULAN

Penilaian dan standar kinerja yang ditetapkan untuk terminal Mustika Alam Lestari terdiri dari 11 indikator berdasarkan keputusan Dirjen Perhubungan laut No. HK.103/2/DJPL-16. Indikator tersebut adalah *waiting time* dengan standar 1 jam, *approach time* dengan standar sebesar 1,5 jam, ET:BT dengan standar 75%, *turn round time*, *dwelling time*, B/C/H sebesar 24 B/C/H, *receiving* petikemas sebesar 30 menit, *delivery* petikemas sebesar 45 menit, ada juga BOR 70%, YOR 65% dan kesiapan peralatan sebesar 80%. Standar kinerja yang ditetapkan untuk Terminal dari 11 indikator adalah cukup baik di antaranya 7 indikator yang mencapai standar yaitu, *Approach Time*, *Turn Round Time*, *Dwelling Time*, *Receiving petikemas*, *Berth Occupancy Ratio*, *Yard Occupancy Ratio*. Kesiapan peralatan yang tidak mencapai standar hanya ada 4 indikator yaitu, *Waiting time*, ET:BT, *Box/Crane/Hour*, dan *Delivery* petikemas.

DAFTAR PUSTAKA

Arikunto, S. 2014. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*.

- Jakarta: Rineka Cipta.
- Sihombing, S., & Gultom, S.R. 2013. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: In Media.
- Poltak, L. 2012. *Kinerja Pegawai Teori Pengukuran dan Impilkasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Sugiyono. 2012. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan Kombinasi*. Bandung: Alfabeta.
- Wibowo. 2012. *Manajemen Kinerja*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan.
- Peraturan Pemerintah Nomor 35 Tentang Organisasi dan Tata Kerja OtoritasPelabuhan. (Pemerintah RI) Pemerintah Republik Indonesia 2009. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhan. Jakarta: Pemerintah RI.