

HAMBATAN BONGKAR MUATSCRAP WAKTU SANDAR KAPAL DI DERMAGA TERMINAL MULTIPURPOSE TANJUNG PRIOK

Capt. Berlian Badarusman
STMT Trisakti
stmt@indosat.net.id

Gartika Eryana
STMT Trisakti
stmt@indosat.net.id

ABSTRACT

PT. Multi Terminal Indonesia is a terminal operator specialized in loading and unloading goods in containers and bulk cargo. The purpose of this research is to find out the factors created the obstacles when loading and unloading scrap, the real problems and effective solutions need to be taken by the company. The research is using fishbone diagram. Using the questionnaire response, the researchers get the factors which are: 1. Materials (the on time performance of trucking part), 2. Machines (loading and unloading complete facilities and equipment), 3. Facilities (Back up area), 4. Machines (the number of loading and unloading scrap), 5. Materials (the number of trucking for each shift). The effective solutions are the company should provide some armadas to be used when in need and ask the owner to prepare everytime in need.

Keywords: *obstacles, loading and unloading scrap*

PENDAHULUAN

Sebagai anak perusahaan IPC (*Indonesia Port Corporation*), PT. Multi Terminal Indonesia bergerak dalam tiga segmen usaha yaitu *Multipurpose Terminal*, *Container Terminal*, dan *Freight Forwarding*. IPC PT. Multi Terminal Indonesia merupakan salah satu unit usaha yang memiliki tanggung jawab atas pelaksanaan dan kelancaran arus perdagangan dari dan keluar negeri melalui pelayanan bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok. Kegiatan *handling* muatan dari moda transportasi laut ke darat dan sebaliknya dari moda transportasi darat ke laut, sangat berpengaruh kepada waktu kapal berada di tambatan atau bahkan terhadap waktu kapal di pelabuhan. Manajemen operasi di setiap dermaga senantiasa berupaya mencapai kinerja yang baik dengan berusaha mengurangi waktu yang terbuang (*idle time*) kapal selama di dermaga. Karena semakin banyak waktu yang terbuang saat kegiatan bongkar muat di dermaga, maka waktu sandar kapal akan semakin lama, bahkan bisa saja mengakibatkan terjadinya *demurrage*. Waktu yang dihabiskan kapal selama berada di dermaga akan

sangat berpengaruh terhadap efisiensi pengoperasian kapal tersebut. Semakin lama kapal berada di dermaga, maka pengoperasian kapal tersebut semakin tidak efisien karena biaya yang dikeluarkan akan semakin tinggi. *Output* yang dihasilkan oleh perusahaan pun akan mengalami penurunan. Hal ini jelas akan menimbulkan kerugian bagi perusahaan bongkar muat yang menanganinya. Proses bongkar muat jenis muatan curah sejauh ini masih mengalami kendala atau hambatan dalam penanganan. Proses bongkar muat jenis muatan curah kering khususnya *scrap* adalah yang paling sering mengalami hambatan. Ada beberapa faktor yang menyebabkan proses bongkar muat mengalami hambatan. Yaitu antara lain, kinerja dari sumber daya manusia masih kurang efektif, kelengkapan peralatan bongkar muat, mobil pengangkut (*trucking*) yang disediakan kurang efektif. Dalam meningkatkan pelayanan yang baik maka perusahaan dituntut untuk dapat mencapai *produktivitas* yang tinggi untuk memenuhi standar yang telah ditetapkan perusahaan, maka perlu dilakukan sebuah evaluasi mengenai perusahaan tiap kurun waktu tertentu untuk menetapkan standar yang baru dan lebih baik bagi perusahaan. Tulisan ini fokus pada masalah timbulnya hambatan bongkar muat *Scrap* yang berdampak terhadap waktu sandar kapal di dermaga *multipurpose* milik IPC PT. Multi Terminal Indonesia. Metode yang digunakan adalah metode *survey*, dengan menggunakan diagram sebab akibat atau *fishbone diagram* sebagai hasil dari penyelidikan dan peninjauan, yaitu analisis yang digunakan untuk menunjukan berbagai sebab potensial dari suatu masalah dengan cara menganalisis apa yang terjadi dari suatu proses. Suatu masalah yang terjadi selalu bersumber dari elemen-elemen proses yang terjadi dari: 7M, yaitu: **Manpower** (tenaga kerja), **Machines** (mesin-mesin) dan peralatan, **Methods** (metode kerja), **Materials** (bahan baku dan bahan penolong), **Media**, **Motivation** (motivasi), **Money** (keuangan) dan **Predicable Causes** (Vincent Gaspersz. 2012), caranya penulis memberi nilai bobot untuk masing – masing tipe faktor penyebab menggunakan teori Syamsul Marif dan Hendri Tanjung (2003).

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Timbulnya Hambatan Bongkar Muat *Scrap*

Sebagai sebuah Perusahaan Bongkar Muat (PBM) atau dapat disebut juga *Stevedoring Company*, IPC PT. Multi Terminal Indonesia bertindak sebagai operator terminal yang khusus melayani pembongkaran dan pemuatan barang-barang yang disimpan dalam petikemas dan konvensional.

Faktor Penyebab Bermasalah : 1a. *Manpower* (kedisiplinan), 1b. *Manpower* (kerjasama), 1c. *Manpower* (penempatan posisi kerja), 1d. *Manpower* (jumlah TKBM), 1e. *Manpower* (kompetensi), 2a. Fasilitas (standarisasi pelabuhan), 2b. Fasilitas (daya tampung dermaga). 2c. Fasilitas (*back up area*), 3a. *Machines* (kesiapan alat), 3b. *Machines* (kelengkapan alat penunjang), 3c. *Machines* (jumlah alat), 4a. *Materials*(ketepatan waktu), 4b. *Materials* (jumlah armada), 4c. *Materials* (kapasitas muat), 4d. *Materials* (kondisi armada).

B. Tindakan Efektif Atas Akar Penyebab Masalah Utama

Berdasarkan Faktor Penyebab Timbulnya Hambatan Bongkar Muat Scrap di Dermaga Multipurpose milik IPC PT. Multi Terminal Indonesia tahun 2013, langkah terakhir adalah membuat tindakan atau solusi dari akar permasalahan utama tersebut sebagai berikut:

1. Ranking kategori utama: *Fasilitas, Machines, dan Material*.
2. Tipe kategori utama : *Back Up Area, Kelengkapan Alat Penunjang, Jumlah Alat Penunjang, Ketepatan Waktu Armada, Jumlah Armada per Shift*.
3. Akar permasalahan utama:
 - a) Jalur utama masuk kawasan Pelabuhan sedang ada proyek pembangunan jalan tol.
 - b) Peralatan penunjang bongkar muat masih *indent* dari *supplier* di luar negeri.
 - c) Kurangnya keterampilan manajemen dalam menata lahan yang disediakan pihak pelabuhan.
 - d) Kurangnya kegiatan pengawasan kepada bagian *maintenance*.
4. Tindakan atau solusi sebagai berikut :
 - a) Pihak IPC PT. Multi Terminal Indonesia sebaiknya melakukan kordinasi dengan pihak *EMKL* untuk melakukan pemberangkatan lebih awal sebelum kapal sandar, untuk mengurangi dampak yang ditimbulkan dari pembangunan jalan tol tersebut, serta ada baiknya menyediakan lapangan penumpukan sementara di dekat dermaga untuk mengurangi waktu tempuh armada yang harus kembali ke pabrik untuk membawa muatan.
 - b) Untuk sementara waktu pihak IPC PT. Multi Terminal Indonesia harus menambah alat penunjang dengan

menyewa peralatan dari perusahaan penyediaan alat bongkar muat sampai alat yang dipesan siap digunakan, serta mengaktifkan dan mengoptimalkan kembali penggunaan peralatan yang sudah lama tidak terpakai untuk membantu kegiatan bongkar muat *scrap*, sampai alat yang dipesan siap digunakan.

- c) Pihak manajemen perlu melakukan pembenahan ulang terhadap lahan yang ada agar lebih efisien kegunaannya atau lebih baik menyewa lahan yang letaknya tidak jauh dari wilayah dermaga/pelabuhan untuk pembuatan *Back Up Area*.
- d) Pihak manajemen perlu melakukan pengawasan lebih rutin lagi terhadap bagian *maintenance*, agar bagian *maintenance* selalu melakukan pengecekan alat bongkar muat *scrap* secara rutin dan berkala, serta pihak IPC PT. Multi Terminal Indonesia harus menyediakan tenaga kerja dibagian pemeliharaan alat yang lebih berkualitas dan memiliki disiplin tinggi.
- e) Sebaiknya pihak IPC PT. Multi Terminal Indonesia menyediakan beberapa armada agar bisa digunakan saat kekurangan armada atau mengkordinasikan lagi kepada pihak *EMKL* untuk menambahkan armada pada setiap *shift*.

Secara lengkap uraian penjelasan diatas dapat dilihat pada gambar1.

Hambatan Bongkar Muatscrap Waktu Sandar Kapal Di Dermaga Terminal.....

Berikut Masalah Kategori Utama (Faktor/Penyebab)	Tipe Kategori Utama (Faktor/Penyebab)	Akar Penyebab Masalah Utama	Tindakan Efektif/Solusi
1. TRUCKING	4A. Ketersediaan Waktu Armada	Sebab jalur utama sedang ada proyek pembangunan jalan TOL.	a) Pihak IPC PT. Multi Terminal Indonesia sebaiknya melakukan koordinasi dengan pihak KAFKZ untuk melakukan pemberangkatan lebih awal sebelum kapal sandar, untuk mengurangi dampak yang ditimbulkan dari pembangunan jalan tol tersebut. b) Pihak manajemen IPC PT. Multi Terminal Indonesia ada baiknya menyediakan lapangan penumpukan sementara di dekat dermaga, untuk mengurangi waktu tunggu armada yang harus kembali ke pabrik membawa muatan.
2. PERALATAN	3B. Alat Penunjang Bongkar Muat	Sebab saat ini peralatan penunjang bongkar muat masih <i>indent</i> dari <i>supplier</i> di luar negeri.	a) Untuk sementara waktu pihak IPC PT. Multi Terminal Indonesia harus menambah alat penunjang dengan menyewa peralatan pada perusahaan penyedia alat bongkar muat sampai alat yang dipesan siap digunakan. b) Sebaiknya perusahaan mengaktifkan dan mengoptimalkan kembali penggunaan peralatan yang sudah lama tidak terpakai untuk membantu kegiatan bongkar muat <i>scraps</i> , sampai alat yang dipesan siap digunakan.
3. FASILITAS	2C. Back Up Area	Sebab kurangnya keterampilan manajemen dalam meranta lahan yang disediakan pihak pelabuhan.	a) Pihak manajemen sebaiknya melakukan pembersihan ulang terhadap lahan yang ada agar lebih efisien kegunaannya. b) IPC PT. Multi Terminal Indonesia lebih baik menyewa lahan yang letaknya tidak jauh dari selayah dermaga/pelabuhan untuk pembuatan <i>Back Up Area</i> .
4. PERALATAN	3C. Jumlah Alat Bongkar Muat <i>Scraps</i>	Sebab kurangnya kegiatan pengawasan kepada bagian <i>maintenance</i> .	a) Pihak manajemen perlu melakukan pengawasan lebih rutin lagi terhadap bagian <i>maintenance</i> , agar bagian <i>maintenance</i> selalu melakukan pengecekan alat bongkar muat <i>scraps</i> secara rutin dan berkala. b) Pihak IPC PT. Multi Terminal Indonesia harus menyediakan tenaga kerja bagian pemeliharaan alat yang lebih berkualitas dan memiliki disiplin tinggi.
5. TRUCKING	4B. Jumlah Trucking Setiap Shift	Sebab perusahaan tidak ingin membeli armada pengangkut untuk menekan biaya pengeluaran dan biaya operasional armada.	a) Sebaiknya pihak IPC PT. Multi Terminal Indonesia menyediakan beberapa armada agar bisa digunakan saat kekurangan armada. b) Pihak IPC PT. Multi Terminal Indonesia harus mengkoordinasikan lagi kepada pihak KAFKZ untuk menambah armada pada setiap <i>shift</i> .

Sumber : Diolah penulis

Gambar 1. Tindakan Efektif / Solusi Terhadap Akar Penyebab Masalah Utama
Sumber : Diolah penulis

SIMPULAN

Diketahui 5 faktor penyebab yang bermasalah dengan ranking bermasalah sebagai berikut : kategori utama *Material* (Ketepatan waktu armada *trucking*) sebesar 70%. kategori utama *Machines* (Kelengkapan alat penunjang bongkar muat) sebesar 63,33%. kategori utama *Fasilitas (Back Up Area)* sebesar 56,67%, kategori utama *Machines* (Jumlah alat bongkar muat *scrap*) sebesar 56,67%. kategori utama *Materials* (Jumlah *trucking* setiap *shift*) sebesar 53,33%. Akar permasalahan dari masing-masing faktor bermasalah sebagai berikut : disebabkan jalur utama masuk kawasan pelabuhan sedang ada proyek pembangunan jalan TOL, peralatan penunjang bongkar muat masih *indent* dari *supplier* diluar negeri, kurangnya keterampilan manajemen dalam menata lahan yang disediakan oleh pihak pelabuhan, kurangnya kegiatan pengawasan kepada bagian *maintenance*, perusahaan tidak ingin membeli armada pengangkut untuk menekan biaya pengeluaran dan operasional armada. Tindakan efektif mengatasi masalah yaitu Pihak IPC PT. Multi Terminal Indonesia sebaiknya melakukan kordinasi dengan pihak *EMKL* untuk melakukan pemberangkatan lebih awal sebelum kapal sandar, untuk mengurangi dampak yang ditimbulkan dari pembangunan jalan tol tersebut, ada baiknya menyediakan lapangan penumpukan sementara di dekat dermaga, untuk mengurangi waktu tempuh armada yang harus kembali ke pabrik membawa muatan. PT. Multi Terminal Indonesia harus menambah alat penunjang dengan menyewa peralatan dari perusahaan penyediaan alat bongkar muat sampai alat yang dipesan siap digunakan. Sebaiknya perusahaan mengaktifkan dan mengoptimalkan kembali penggunaan peralatan yang sudah lama tidak terpakai untuk membantu kegiatan bongkar muat *scrap*, sampai alat yang dipesan siap digunakan. Pihak manajemen perlu melakukan pembenahan ulang terhadap lahan yang ada agar lebih efisien kegunaannya dan lebih baik menyewa lahan yang letaknya tidak jauh dari wilayah dermaga/pelabuhan untuk pembuatan *back up area*. Pihak manajemen perlu melakukan pengawasan lebih rutin lagi terhadap bagian *maintenance*, agar bagian *maintenance* melakukan pengecekan alat bongkar muat *scrap* secara rutin dan berkala dan menyediakan tenaga kerja bagian pemeliharaan alat yang lebih berkualitas dan memiliki disiplin tinggi, menyediakan beberapa armada agar bisa digunakan saat kekurangan armada serta mengkordinasikan lagi kepada pihak *EMKL* untuk menambahkan armada pada setiap *shift*.

DAFTAR PUSTAKA

- D.A Lasse. 2012. *Manajemen Muatan*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Sugiyono. 2007. *STATISTIKA untuk penelitian*, Cetakan ke 10, ALFABETA, Bandung.
- 2013. *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif Kualitatif Dan R&D*, Alfabeta, Bandung 2013.
- Raja Oloan Saut Gurning dan Eko Hariyadi. 2007. *Manajemen Bisnis Pelabuhan*, PEan Publishing, Jakarta.
- R.P. Suyono. 2005. *Shipping*, Edisi 3, PPM, Jakarta.
- Vincent Gaspersz. 1998. *Manajemen Produktivitas Total*, Gramedia, Jakarta.
-2002. *Sistem Manajemen Kinerja Terintegrasi Balance Scorecard dengan SIX SIGMA untuk Organisasi dan Pemerintah*, Cetakan ke 4, PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.
- Vincent Gaspersz dan Avanti Fontana. 2011. *Lean Six Sigma*, Vinchristo Publication, Bogor.
- Tim Penyusun Pelindo. 2000. *Pengoperasian Pelabuhan*, Seri 3, Jakarta.
- UU No. 17 Tahun 2008.
- <http://en.m.wikipedia.org/wiki/scrap>
- <http://darwisroland.blogspot.com/2013/07/makalah-manajemen-produksi-dan-operasi.html?m=1>