

Optimalisasi Keterampilan Operator Terminal Peti Kemas di Pelabuhan Makassar

Paulus BantoParung¹, Ratno, Indira Ari Putri ³

¹ Politeknik Pelayaran Barombong

² Politeknik Pelayaran Barombong

³ Politeknik Pelayaran Barombong

ABSTRACT

Info Artikel :

Diterima 12 April, 2020

Direvisi 20 Mei, 2020

Dipublikasikan ...

Keyword:

Skill Optimization

Third keyword

Kata Kunci:

Optimalisasi Keterampilan

Operator

Container terminal

Optimizing the Skills of Container Terminal Operators from dock ships must have a certificate obtained through training. A certified loading and unloading equipment operator plays an important role in preventing possible accidents in the operation of loading and unloading equipment, because the operator knows and understands safe operational procedures. the skill of loading and unloading equipment operators, the research was carried out at the Soekarno-Hatta Makassar port, precisely at the Container Terminal. Sources of data obtained by means of observation, direct interviews with operators and literacy related to loading and unloading operators. based on the results of research on operator skills at the container terminal so that human resources are able to improve skills, good cooperation and coordination between parties, and pay attention to loading and unloading operational times in accordance with conditions

ABSTRAK

Optimalisasi Keterampilan Operator Terminal Peti Kemas dari kapal kedermaga harus memiliki sertifikat yang diperoleh melalui pelatihan Operator alat bongkar muat yang memiliki sertifikat memegang peran penting dalam mencegah kemungkinan kecelakaan dalam pengoperasian alat bongkar muat, karena operator mengetahui dan memahami prosedur operasional yang aman. Tujuan penelitian mengetahui seberapa besar keterampilan operator alat bongkar muat, penelitian dilaksanakan di pelabuhan Soekarno- Hatta Makassar tepatnya di Terminal Peti kemas. Sumber data yang diperoleh dengan cara observasi, wawancara langsung dengan petugas operator dan literasi yang berkaitan dengan operator bongkar muat. berdasarkan hasil penelitian keterampilan operator di terminal peti kemas agar sumber daya manusia mampu meningkatkan keterampilan], kerjasama dan koordinasi yang baik antar pihak, dan memperhatikan waktu operasional bongkar muat sesuai dengan kondisi

Koresponden:

Paulus Banto

Email: paulusbanto@poltekpelbarombong.ac.id

Pendahuluan

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat berkegiatan pemerintah dan perusahaan. Secara fisik, pelabuhan dipergunakan sebagai tempat kapal berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang. Dengan demikian, pelabuhan merupakan terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran serta kegiatan penunjang pelabuhan lain. Menurut Nirmala (2017) dalam wijoyo (2012:15-16) mengemukakan bahwa

dan prosedur yang berlaku di daerah / negara tempat pelabuhan tersebut Pada dasarnya pelabuhan merupakan pusat kegiatan ekonomi, dan memberikan layanan untuk lima kegiatan yaitu: *Pertama*, pelayanan kapal (labuh, pandu, tunda, dan tambat). *Kedua*, *handling* bongkar muat (peti kemas, curah cair, curah kering, general cargo, ro-ro). *Ketiga*, embarkasi dan debarkasi penumpang. *Keempat*, jasa penumpukan (general cargo, peti kemas, tangki-tangki, silo). *Kelima*, *bunkering* (mengisi perbekalan seperti air kapal, BBM). *Keenam*, *reception*, alat, lahan industri. *Ketujuh*, persewaan, alat, lahan industri (Pelindo: 2013) dalam (Adam & Dwiastuti, 2015). Menurut Pasal 1 ayat 14 Peraturan

Pemerintah No. 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan, kegiatan bongkar muat barang adalah kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar dan muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang meliputi kegiatan stevedoring, cargodoring, dan receiving/delivery. Sebagai Perusahaan Bongkar Muat (PBM) PT. Pelabuhan Indonesia IV Persero Cabang Makassar

Secara konseptual, pelabuhan memiliki tiga fungsi strategis sebagai berikut (a) sebagai *link* atau mata rantai. yaitu, pelabuhan adalah salah satu mata rantai proses transportasi dari tempat asal barang/orang ke tempat tujuan. (b) sebagai *interface* (titik temu), pelabuhan merupakan tempat pertemuan dua moda transportasi, misalnya transportasi laut dan transportasi darat. (c), sebagai *gateway* (pintu gerbang), pelabuhan adalah pintu gerbang suatu daerah / negara. Dalam kaitan dengan fungsinya sebagai *gateway*, tidak terlalu mengherankan jika setiap kapal yang berkunjung ke suatu daerah / negara maka kapal itu wajib mematuhi peraturan

1

permasalahan peralatan bongkar muat di Terminal Peti Kemas Makassar (TPM) kembali memicu pembengkakan waktu tunggu kapal yang hendak sandar menurut Ketua

INSA (*Indonesian National Shipowner's Association*) Zulkifli Syahrir dalam (Rahmat, 2018) mengatakan bahwa "waktu tunggu kapal atau waiting time saat ini sudah berada pada durasi 2 hari secara rerata. "Saat ini sedang banyak antrian kapal, *waiting time* bahkan sudah sampai 2 hari. Penyebabnya ada beberapa alat bongkar muat sedang di-maintenance oleh operator Terminal Peti Kemas (TPM) Kondisi tersebut berpotensi memicu pembengkakan biaya logistik dan memiliki efek berganda terhadap sistem rantai pasok secara umum jika pembengkakan waiting time maupun kondisi antrian kapal di Terminal Peti Kemas Makassar (TPM) Pelindo IV juga disebabkan oleh jadwal kedatangan kapal yang nyaris bersamaan dalam satu waktu".

Masih menurut Rahmat 2018 mengemukakan bahwa "berdasarkan data yang dirilis INZA Makassar per 23 Mei 2018 setidaknya terdapat 10 kapal yang tengah antri untuk tambat dan

mendapatkan pelayanan bongkar muat di TPM Pelindo IV. beberapa kapal di antaranya telahberlabuh dan belum bisa bersandar dan melakukan proses bongkar muat. Kondisi tersebut merupakan imbas dari adanya kerusakan alat bongkar muat milik Pelindo IV sehingga kecepatan layanan arus barang atau peti kemas melalui TPM menurun secara signifikan

Dengan demikian dapat disimpulkan adanya peningkatan *waiting time* tersebut disebabkan pula adanya kerusakan alat bongkar muat dan berimbas pada layanan di Terminal Peti Kemas Makassar (TPM) Berdasarkan uraian diatas kinerja operasional pelabuhan terminal peti kemas sebagai bagian dari pelabuhan harus memiliki kinerja yang baik sebagai indikator yang dibutuhkan dalam menilai kelancaran operasional terminal peti kemas, kriteria kinerja terminal peti kemas salah satunya dapat dilihat dari produktivitas alat bongkar muat. Hal tersebut juga berlaku pada optimalisasi keterampilan operator alat bongkar muat dengan melalui optimalisasi akan mendapatkan beberapa informasi penting terkait sebuah masalah. Hal ini dapat digunakan oleh para stake holder dalam mengatasi sebuah masalah dengan baik dan cepat, agar proses yang terhambat segera bisa teratasi. Dengan adanya optimalisasi sumber daya dapat dilakukan dengan memaksimalkan sumber daya yang ada dengan sebaik mungkin untuk mencapai hasil yang maksimal. menurut Spencer, (dalam Moeheriono, 2010:13) mengemukakan bahwa Keterampilan atau keahlian (*Skill*) adalah kemampuan untuk melaksanakan tugas tertentu, baik secara fisik maupun mental. Ujung tombak kinerja operasi muatan bongkar muatan diterminal terletak ditangan personil lapangan yang terlibat langsung dalam opearsi tersebut sebagai operator alat bongkar muat dan terlibat langsung dalam penanganan harus memiliki keterampilan dan pengetahuan dalam bidangnya.

Operator Alat Bongkar Muat

Operator alat bongkar muat adalah pekerja yang mengoperasikan alat bongkar muat untuk melakukan bongkar muat petikemas dari kapal ke

dermaga atau sebaliknya, bertugas untuk mengangkat memindahkan bahan dan benda, menggunakan lampiran seperti, sling, electromagnet, grapple hook, bucket, demolition ball dan calm shell. Pada peraturan keputusan menteri tenaga kerja RI NO./ 01 / MEN/1989 telah ditetapkan persyaratan menjadi operator alat bongkar muat, masing-masing overhead harus memiliki sertifikat yang diperoleh melalui pelatihan. Operator alat bongkar muat yang memiliki sertifikat memegang peran penting dalam mencegah kemungkinan kecelakaan dalam pengoperasian alat bongkar muat, karena operator mengetahui dan memahami prosedur operasional yang aman.

Alat-alat pokok penunjang pekerjaan bongkar muat.

Proses penanganan petikemas di awali sejak peti kemas ada didalam kapal sampai ke tempat penampungan petikemas (Container Yard) atau sampai keluar dari terminal. (triatmodjo, 2009) Alat- alat penunjang peti kemas antara lain: (a) Gantry crane, adalah jenis crane portal tinggi berkaki tegak yang mengangkat benda dengan hoist yang dipasang di sebuah troli hoist dan dapat bergerak secara horizontal pada rel atau sepasang rel dipasang di bawah balok atau lantai kerja. Sebuah Gantry Crane dapat pula ditempatkan diluar bangunan (outdoor). (b) Rubber Tyred Gantry Crane ini mirip seperti container crane bedanya untuk alat ini melakukan

kegiatan bongkar muat petikemas dari trailer ke lapangan penumpukan petikemas atau sebaliknya.pada sistem ini untuk menurunkan peti kemas Lebih lanjut dijelaskan oleh Supriyono (2010) bahwa Terminal Petikemas merupakan pertemuan antara angkutan laut dan angkutan darat yang menganut sistem unitisasi (*Unition of Cargo System*) dan Petikemas (*Container*) sebagai wadah atau gudang, alat angkut yang dilayani oleh Terminal atau Pelabuhan Petikemas, fungsi inti dari Terminal Petikemas antara lain : Tempat pemuatan dan pembongkaran petikemas dari kapal-truk atau sebaliknya, Pengepakan dan pembongkaran

petikemas (CFS), Pengawasan dan penjagaan petikemas beserta muatannya, Penerimaan armada kapal, Pelayanan cargo handling Petikemas dan lapangan penumpukannya. Jika container crane untuk berjalan menggunakan roda besi dan rel untuk jalur rodanya, RTG berjalan menggunakan roda karet. (c) Spreader, Kegunaannya amat bermanfaat untuk meningkatkan produktivitas bongkar muat. Dengan menggunakan spreader, kecepatan bongkar muat akan meningkat, ex: spreader beam dapat mengangkat dua jala-jala lambung sekaligus sekali angkat. Namun pada hakekatnya, penggunaan spreader harus disesuaikan dengan SWL (Safe Working Load) pada setiap crane. Spreader tersedia dengan berbagai kegunaan, yaitu spreader untuk petikemas, spreader beam untuk general cargo, dan clamp untuk curah kering. (d) Mobile Crane adalah Alat bongkar muat berbentuk truk yang menggantung crane pada punggungnya. Alat ini dapat digunakan untuk melakukan kegiatan bongkar atau muat barang berupa container maupun bag cargo. Umumnya mobile crane digunakan untuk menggantikan peran crane kapal (ship gear). (e) HMC (Harbour Mobile Crane) Alat bongkar muat dipelabuhan atau crane yang dapat berpindah pindah tempat serta memiliki sifat yg flexible sehingga bisa digunakan untuk bongkar atau muat container maupun barang barang curah atau general cargo dengan kapasitas angkat atau SWL(safety weight load) sampai dengan 100 ton. (f) RS (Reach Stacker) Alat yang dapat bergerak yang memiliki spreader digunakan untuk menaikan atau menurunkan(lift on atau lift off) container di dalam CY(container yard) atau Depo Container. (g) Transtainer Kapasitas 40 ton Adalah alat untuk mengangkut, menumpuk 4 + 1 tiers, lebar span 6 + 1 rows dan membongkar atau memuat peti kemas dilapangan penumpukan (container yard). Alat ini bergerak dan ditempatkan di lapangan penumpukan petikemas (h) Level Luffing Gantry Crane (LLGC) Merupakan jenis lain dari alat bongkar muat di pelabuhan. berbentuk seperti crane kapal, namun terletak di dermaga.

Beberapa menggunakan rel atau roda sebagai sarana untuk berpindah tempatnya. Alat ini dapat digunakan untuk berbagai jenis cargo, seperti container, bag carge, maupun curah kering dengan penambahan alat tertentu. (i) Top Loader atau yang sering disebut Lift truck digunakan untuk bongkar muat peti kemas di lapangan penumpukan. Tipe lain dari Top Loader ada yang disebut terakhir hanya berbeda pada operasinya, dimana petikemas di handling dari depan alat atau samping alat. (j) Side Container Loader Peralatan ini adalah jenis forklift berkapasitas antara 7,5 ton sampai 10 ton sebagai konstruksi dasar dengan penggantian perangkat fork (garpu) yang menjadi spreader untuk mengangkat peti kemas kosong. (k) Telescopic Spreader Combo, Alat-alat yang digunakan untuk mengangkat peti kemas dan cara kerjanya mirip dengan fix spreader tetapi dengan ukuran lebih kecil. (l) Fixed Spreader, Alat yang khusus dirancang untuk mengangkat peti kemas dimana konstruksi alat ini ada yang berbentuk segi empat dan ada yang berbentuk dari sebuah batang baja panjang, sepanjang peti kemas dan ujung-ujungnya terdapat batang-batang melintang selebar petikemas. (m) Super Stacker adalah alat yang digunakan untuk menstack container sampai dengan ketinggian 3 stack. Alat ini digunakan di lapangan penumpukan dan dikendalikan oleh mesin. Kelebihan alat ini adalah fleksibel. (n) Head Truck dan Chassis atau disebut juga terminal traktor atau Trailler digunakan diterminal petikemas untuk mengangkut peti kemas dari dermaga kelapangan penumpukan atau sebaliknya serta dari area lapangan penumpukan petikemas ke gudang Container Freight Station (CFS) atau sebaliknya.

Alat Bongkar Muat Barang

Alat bongkar muat barang antara lain : (a) *Crane*, *Crane* adalah alat bongkar muat yang digunakan untuk mengangkat atau menurunkan beban dengan boom dan kerangka besi melau tackle berupa kawat sling. Mesin pemutar sling dapat berputar 360 derajat dengan posisi operator mengikuti gerak

boom. (b) *Forklit*, *Forklit* adalah peralatan untuk melakukan bongkar muat dalam tonase yang kecil. Pada umumnya penggerak utama menggunakan mesin diesel dan perangkat lainnya menggunakan hidrolik system (c) *Forklift Elektrict*, *Forklift Elektrict* adalah peralatan untuk melakukan bongkar muat dalam tonase yang kecil yang digerakkan menggunakan energi listrik berupa battery untuk gerak lifting gear, sedangkan gear fork dan kelengkapannya menggunakan hidrolik system. Kapasitas 2,5 ton (d) *Truck*, *truck* adalah sebuah kendaraan bermotor untuk mengangkat barang, disebut juga sebagai mobil barang. Dalam bentuk yang kecil mobil barang disebut sebagai pick-up, sedangkan bentuk lebih besar dengan 3 sumbu, 1 di depan, dan tandem di belakang disebut sebagai truk tronton, sedang yang digunakan untuk angkutan petikemas dalam bentuk tempelan disebut sebagai truk trailer. Juga ada jenis truk tangki yang berguna untuk mengangkat cairan seperti BBM dan lainnya (e) *Lorry*, merupakan alat bantu yang digunakan untuk mengangkat barang dari lambung kapal ke gudang atau sebaliknya. (f) *Sling* adalah tali temali yang digunakan untuk mengangkat barang-barang yang akan dibongkar atau dimuat, biasanya terbuat dari seutas tali rope atau plastik ataupun dari rantai.

Proses Kegiatan Bongkar Muat

Kegiatan Bongkar barang, disebut kegiatan sebagai satu siklus (*One Hook Cycle*) Proses kegiatan bongkar muat ini sebagai berikut: (a) Mempersiapkan muatan ke dalam palka, yakni membongkar tumpukan muatan dan mengangkatnya serta mengaitkan ganco muatan ke barang tersebut. (b) Mengangkat muatan serta menurunkannya di dermaga atau kendaraan yang tersedia. (c) Melepaskan *Sling* dari ganco muatan tersebut (d) Mengeluarkan susunan muatan dari *sling* atau jala-jala kemudian ganco muatan kembali ke palka untuk pengangkutan barang selanjutnya. Kegiatan Muat, disebut kegiatan yang berulang-ulang disebut *Hook Cycle*. Kegiatan operasi pemuatan (*Loading Cargo*) melalui proses sebagai berikut: (a) Persiapan dan pengaitan *sling* jala-jala muatan di lambung kapal di dermaga. (b) Muatan

diangkat dan dimasukkan ke dalam palka. (c) Melepas *sling* dan jala-jala muatan. (4) Menyusun barang di dalam palka sambil mengembalikan ganco muatan ke dermaga untuk operasi selanjutnya. **Terminal Peti Kemas**

Menurut (Supriyono, 2010) bahwa Terminal Petikemas merupakan pertemuan antara angkutan laut dan angkutan darat yang menganut sistem unitisasi (*Unition of Cargo System*), dan Petikemas (*Container*) sebagai wadah/gudang, alat angkut yang dilayani oleh Terminal/Pelabuhan Petikemas, fungsi inti dari Terminal Petikemas antara lain : (a) Tempat pemuatan dan pembongkaran petikemas dari kapal-truk atau sebaliknya (b) Pengepakan dan pembongkaran petikemas (CFS) (c) Pengawasan dan penjagaan petikemas beserta muatannya d) Penerimaan armada kapal (d) Pelayanan cargo handling Petikemas dan lapangan penumpukannya.

Jenis-Jenis Peti Kemas

Menurut Sudjatmiko (2012) menjelaskan jenis-jenis

Peti Kemas sebagai berikut: (a) *Dry Cargo Container* Jenis peti kemas ini digunakan untuk mengangkat barang dagangan umum (general cargo dalam bisnis internasional disebut general merchandise) yang terdiri dari barang kelontong dan barang umum lainnya yang pada umumnya merupakan barang buatan pabrik yang bersifat kering tidak mengandung kadar air sehingga tidak memerlukan penanganan yang bersifat khusus (special handling). Jenis peti kemas ini juga disebut general purpose container, sesuai dengan fungsinya untuk menampung berbagai jenis barang yang dikemas dalam berbagai jenis kemasan (shipment packing) konvensional seperti peti, krat, karung, dan sebagainya. (b) *Reefer Container*, Peti kemas yang digunakan untuk mengapalkan barang yang harus berada dalam keadaan beku, lazim disebut refrigerated container dan peti kemas jenis ini dilengkapi dengan mesin pendingin (refrigerator). (c) *Half-height Container* Jenis peti kemas ini digunakan untuk mengapalkan muatan seperti plat baja, besi siku, atau jenis barang besi baja lainnya yang volumenya jauh lebih kecil daripada beratnya sehingga tidak memerlukan ruang yang lebih besar.

(d) *Open-top, Open-side Container* Merupakan peti kemas yang tidak mempunyai pintu dan tidak mempunyai atap, hanya mempunyai empat tiang (corner post). Kegunaannya adalah untuk mengangkut barang yang tahan cuaca dan tidak diminati pencuri, dapat terdiri dari barang berat atau ringan, seperti buldozer dan generator listrik (e) *Bulk Cargo Container* Disebut juga bulk container yang digunakan untuk mengangkut muatan curah berupa barang butiran (grain cargo) dan tidak dapat digunakan untuk mengangkut liquid bulk cargo. Bulk container digunakan untuk pengapalan barang curah dalam jumlah terbatas yaitu sebanyak kurang lebih 15 ton sekali pengapalan dalam satu peti kemas (f) *Flat-rack Container*, Peti kemas ini hanya terdiri dari lantai (platform) dengan dua panel (dinding) penguat di bagian depan dan belakang guna menahan barang supaya tidak terdorong ke depan atau ke belakang yang dapat merusakkan peti kemas lain dan atau merusak barang yang ada di atasnya. Kegunaan peti kemas jenis ini adalah mengangkut barang yang berat dan ukurannya sedikit kurang dari panjangnya peti kemas. Jenis flat rack container juga ada yang hanya berupa platform saja tanpa panel penguat sehingga sesungguhnya tidak tepat disebut peti kemas. (g) *Open-side Container*, Peti kemas jenis ini mempunyai pintu yang berada di bagian samping, berupa pintu dari bahan keras seperti pada pintu peti kemas pada umumnya tetapi banyak pula yang tidak menggunakan pintu dan hanya menggunakan kain terpal guna menutupi muatan yang tidak tahan terhadap cuaca luar. (h) *Tank Container*, Peti kemas ini berwujud tangki yang diletakkan di dalam kerangka peti kemas yang tidak mempunyai lantai (berupa bentuk seperti kerangkeng).

Metode

Jenis penelitian yang digunakan oleh penulis pada saat melakukan penelitian adalah jenis penelitian deskriptif Kualitatif, adalah data yang diperoleh berupa informasi-informasi sekitar pembahasan,

baik secara lisan maupun tulisan. Deskripsi operasional penelitian ini adalah Keterampilan Operator Alat Bongkar Muat di Pelabuhan Peti Kemas Makassar untuk mengetahui keterampilan operator alat bongkar muat agar tercapainya sasaran atau tujuan untuk meningkatkan Keterampilan Operator Alat Bongkar Muat melalui jasa Peningkatan kualitas SDM, Koordinasi yang baik antar pihak yang terkait, dan perhitungan waktu operasional yang matang, peningkatan maintenance peralatan bongkar muat. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh Operator Alat Bongkar Muat

Pelayanan yang akan diberikan oleh Terminal Petikemas Makassar berorientasi kepada efisiensi biaya dan efektif waktu serta kepuasan pelanggan.

Upaya dalam memuaskan pelanggan, Terminal Petikemas Makassar selalu meningkatkan mutu pelayanan melalui kebijakan mutu yang diterapkan yaitu “pelayanan yang tepat waktu, aman dan dipercaya” serta menerapkan sistem pelayanan berstandar internasional.

Petikemas, sampelnya adalah 5 (lima) orang operator alat bongkar muat petikemas

Pembahasan

Terminal Petikemas Makassar adalah salah satu segmen usaha yang di tawarkan oleh PT. Pelabuhan Indonesia IV (persero) kepada pengguna jasa kepelabuhanan khususnya jasa pelayanan petikemas.

Terminal Petikemas Makassar dideklarasikan didalam upaya menangani kegiatan pelayanan petikemas seiring dengan meningkatnya perkembangan kontainerisasi melalui pelabuhan Makassar saat ini maupun yang akan datang.

Upaya peningkatan pelayanan tersebut diimbangi pula dengan ketersediaan fasilitas dan peralatan modern, serta sumber daya manusia yang mampu menangani kegiatan secara cepat, tepat dan

aman. Ketersediaan fasilitas yang berstandar menampung dan menangani pelayanan petikemas Terminal Petilemas Internasional mampu yang diberikan yaitu sebagai berikut:
NO **Tabel 1 Fasilitas Pendukung TPS** **UKURAN**

FASILITAS PELABUHAN

| | | |
|-----|-----------------------------|-----------------------|
| 2. | Kedalaman Kolam | -9 / -12 M LWS |
| 3. | Panjang Dermaga | Meter |
| 4. | Lebar Dermaga | Meter |
| 5. | Luas Dermaga | 7.650 M |
| | Luas lap. Penumpukan PK/CY | 114.400 m2 |
| | a. Jumlah Blok Penumpukan | Blok Row per Block |
| 7. | b. Kapasitas Row Per Blok | Ground Slot |
| 8. | c. Jumlah Ground Slot | 350.000 teus / tahun |
| 9. | d. Kapasitas Petikemas | |
| 11. | | |
| 12. | Luas Lapangan Serba Guna | M |
| 13. | Gudang CFS | BUAH |
| 14. | Luas Gudang CFS | 4.000 m2 |
| 15. | Kapasitas Gudang CFS | Vak |
| 16. | Luas bengkel peralatan | 750 |
| | Reefer Flug | Flug |
| | Voltage reefer flug | 380lt/Unit |
| | Reservoir Kapasitas | Ton |
| | Tangki dan Jembatan timbang | unit |
| | Kapasitas Jembatan timbang | Ton |
| | Genzet (325 KVA) | unit |

Untuk menunjang kegiatan bongkar muat petikemas, maka dermaga petikemas harus dilengkapi dengan alat

- alat bongkar muat dengan Tambekl a2nPisemrealatan Pendukung Terminal Petikemas yang canggih antara lain : Makassar

| No | Uraian | Sat | Jumlah | Keterangan |
|----|-------------------------------|------|--------|--------------|
| 1 | Gantry Crane (CC) | | | |
| | a. Milik Sendiri | Unit | 7 | Siap Operasi |
| | b. Kerjasama Operasi | Unit | 2 | Siap Operasi |
| 2 | Transtainer (TT) | | | |
| | a. Milik Sendiri | Unit | 15 | Siap Operasi |
| | b. Kerjasama Operasi | Unit | 3 | Siap Operasi |
| 3 | Reach Steaker Kap.42 T | Unit | 2 | Siap Operasi |
| 4 | Top Loader kap. 35 T | | | |
| a. | Milik Sendiri | Unit | 1 | Siap Operasi |
| b. | Kerjasama Operasi | Unit | 1 | Siap Operasi |
| 5 | Forklift | | | |
| | a. Forklift batteray kap. 2 T | Unit | 7 | Siap Operasi |
| | b. Forklift kap. 5 T | | | |
| | c. Forklift kap. 7 T | Unit | 1 | Siap Operasi |
| | | Unit | 1 | Rencana |
| 6 | Head truck | | | |
| a. | Milik Sendiri | Unit | 25 | Siap Operasi |
| b. | Kerjasama Operasi | Unit | 8 | Siap Operasi |
| 7 | Chassis | | | |
| | a. Ukuran 20' | Unit | 16 | Siap Operasi |
| | b. Ukuran 40' - | | | |
| | Milik Sendiri | Unit | 20 | Siap Operasi |
| | - Kerjasama Operasi | | 4 | Siap Operasi |

| Unit |
|------|
|------|

Sumber: Terminal Peti Kemas Makassar, Tahun 2018

Berdasarkan tabel diatas, ketersediaan peralatan yang digunakan dalam kegiatan bongkar muat di PT.Pelabuhan Indonesia IV (persero) Terminal Petikemas Makassar, mampu menangani kegiatan operasional pelayanan bongkar muat yang efisien dan efektif dan diketahui jumlah peralatan yang tersedia di PT. Pelabuhan Indonesia IV (persero) Terminal Petikemas Makassar.

Optimasi perlatan Penangan Bongkar muat ditetapkan standar pelayanan kedatangan petikemas, waktu pelayanan Container Crane, waktu pelayanan Trailler, dan pelayanan Transtainer sebagai berikut ketentuan optimalnya

berkembangnya kinerja bongkarmuat di Terminal Petikemas Makassar PT. Pelabuhan Indonesia IV. Adapun upaya dari Terminal Petikemas Makassar PT. Pelabuhan Indonesia IV dalam meningkatkan kualitas SDM adalah Dengan diberikannya training (pelatihan-pelatihan) kemampuan dan keahlian yang dimiliki karyawan akan berkembang sehingga diharapkan mampu meningkatkan kualitas SDM, Adanya Meeting antar karyawan yang terkait pada proses bongkar muat akan memberikan berbagai keuntungan, diantaranya dengan meeting tersebut akan ditemukan kendala- kendala yang dialami dari masing-masing bagian atau karyawan sehingga nantinya kendala tersebut dapat dihindari dan secara tidak langsung akan diketahui bagian atau

TABEL 3 STANDAR RATA-RATA PELAYANAN

| PELAYANAN | Rata-rata |
|-----------------------------------|------------|
| TINGKAT KEDATANGAN PETI KEMAS (□) | 21 box/jam |
| WAKTU PELAYANAN CC | 3,35 menit |
| WAKTU PELAYANAN TRAILLER | 7,33 menit |
| WAKTU PELAYANAN RTG | 2,45 menit |

Sumber : Terminal Peti Kemas Makassar, Tahun 2017

Dari tabel 3 diatas merupakan target tingkat CC 3,35 menit, Waktu pelayanan Trailler 7,33 pelayanan petikemas 21 box/jam, waktu pelayanan menit, waktu pelayanan RTG 2,45 menit merupakan kegiatan alat bongkar muat yang ditetapkan oleh Terminal yang ditetapkan oleh Terminal Petikemas Makassar PT. Pelabuhan Indonesia IV. Perusahaan dengan sumber daya manusia yang berkualitas akan mampu memberikan tingkat pelayanan yang memuaskan bagi pengguna jasa. Faktor SDM ini adalah factor penentu tetap eksis serta karyawan mana dalam proses bongkar muat yang dirasa kinerjanya tidak optimal dan kekuranganmampuan dalam bekerja sehingga dapat ditangani dan ditingkatkan lebih baik lagi, Pelaksanaan proses bongkar muat yang selama ini dilakukan kurang optimal dengan dilakukannya study banding diharapkan akan menambah

pengetahuan karyawan. Karyawan akan melihat langsung kinerja, disiplin dari karyawan perusahaan lain maupun proses bongkar muat itu sendiri apabila dalam study banding tersebut ditemukan cara ataupun sistem operasional yang dirasa lebih baik maka nantinya dapat diterapkan di perusahaan. Kegiatan bongkar muat merupakan kegiatan utama di pelabuhan, maka perlu adanya kerjasama dan koordinasi yang baik antara pihak Terminal Petikemas Makassar dengan Perusahaan Bongkar

Muat (PBM), Agen Pelayaran, EMKL, Trucking Company dalam meningkatkan kelancaran arus barang. Prosedur pembongkaran barang di pelabuhan adalah sebagai berikut : (a) Agen Pelayaran mengajukan PPKB (Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang) ke Pelindo dengan dilampiri oleh Master Cable, manifest, SPKBM (Surat Penunjukan Kerja Bongkar Muat) (b) Dalam meeting yang diikuti oleh Agen, PBM, dan EMKL yang dilakukan di PPSA guna membahas pelaksanaan bongkar muat yang sekaligus Pelindo menetapkan posisi dan waktu kapal untuk bersandar (c) Setelah Pelindo menetapkan posisi dan waktu kapal untuk bersandar baru pihak-pihak terkait dapat melaksanakan proses pembongkaran. Melihat dalam proses bongkar muat melibatkan berbagai pihak yang dalam kegiatannya saling mendukung dan saling terkait satu sama lainnya maka diperlukan koordinasi dan kerjasama yang baik guna terciptanya kelancaran proses bongkar muat. Selalu memperhitungkan waktu operasional bongkar muat sesuai dengan kondisi cuaca yang terjadi pada waktu bongkar muat, misalnya jika kondisi cuaca tidak mendukung seperti hujan secara otomatis proses pembongkaran ataupun pemuatan untuk sementara waktu akan dihentikan, sehingga waktu yang telah ditetapkan oleh Terminal Petikemas Makassar PT. Pelabuhan Indonesia IV tidak cukup untuk menyelesaikan proses bongkar muat yang berakibat akan terkenanya charge atau denda. Untuk itu perusahaan harus benar-benar dapat

memperkirakan waktu yang dibutuhkan dalam kondisi apapun.

1. Berupaya memperbaharui alat-alat bongkar muat dan melakukan modernisasi sesuai dengan tuntutan zaman agar dapat menciptakan efektifitas dan efisiensi kerja. Adapun langkah nyata guna mewujudkan tersedianya alat-alat yang memenuhi standart dan kelayakan peralatan dalam beroperasi diantaranya adalah (a) Mengadakan perawatan dan perbaikan yang teratur tiap bulannya (b) Melakukan pengadaan peralatan baru dengan cara tukar tambah pada peralatan yang rusak atau dirasa tidak layak untuk dioperasikan. (c) Apabila perusahaan tidak memungkinkan untuk membeli peralatan yang baru maka perusahaan untuk sementara dapat menyewa peralatan dari perusahaan lain.

Meningkatkan sistem operasional dengan cara membuat aplikasi/mengadakan aplikasi yang berbasis komputerisasi, seperti yang digunakan di Terminal Petikemas Makassar PT. Pelabuhan

Indonesia IV (Persero) yaitu sistem CTOS (Computer Terminal Operation System) dimana aplikasi ini terdiri dari sistem yang dapat mengatur bongkaran dan muatan yang terdapat di Terminal Petikemas Makassar. sehingga susunan petikemas di CY (*Container Yard*) disusun berdasarkan kapal pertujuan dan berat petikemas sehingga pada saat pemuatan dapat dilakukan dengan efisien dan produktif sehingga menghasilkan bongkar muat yang optimal.melakukan suatu pengkajian yang rasional dan mendalam dengan menitik beratkan pada tujuan yang hendak dicapai, dengan kemampuan yang dimiliki, maka perusahaan harus mengantisipasi persaingan dan menguasai pangsa pasar,sehingga apabila alat bongkar muat kurang memadai maka produktifitas bongkar muat rendah, sebaliknya peralatan bongkar muat memadai serta SDM yang profesional maka produktifitas bongkar muat akan tinggi. Pelatihan harus didasarkan kepada kebutuhan dari pekerjaan (peserta) yang

tergantung pada berbagai faktor. Faktor-faktor tersebut antara lain adalah waktu, biaya, jumlah peserta, tingkat pendidikan dasar peserta, latar belakang peserta dan lain-lain.

Seorang manager harus dapat menentukan metode apa yang akan dipakai dengan memperhatikan faktor-faktor tersebut, sehingga

tujuan dari diadakannya pelatihan tersebut dapat tercapai, contoh pelatihan yang diberikan : (1) On The Job. Para peserta latihan langsung bekerja di tempat untuk belajar dan meniru suatu pekerjaan di bawah bimbingan seorang pengawas. Metode latihan di bedakan dalam 2 car (a) Cara informal yaitu pelatih menyuruh peserta latihan untuk memperhatikan orang lain yang sedang melakukan pekerjaan, kemudian ia di perintahkan untuk mempraktekannya. (b) Cara formal yaitu supervisor menunjuk seorang karyawan senior untuk melakukan pekerjaan tersebut, selanjutnya para peserta latihan melakukan pekerjaan sesuai dengan cara-cara yang dilakukan oleh karyawan senior. On the job training dapat pula latihan dilakukan dengan menggunakan bagan, gambar, pedoman, contoh yang sederhana, demonstrasi, dan lain-lain. Kebaikan cara on the job training ini ialah para peserta belajar langsung pada kenyataan pekerjaan dan peralatan. Adapun keburukannya adalah pelaksanaannya sering tidak teratur (tidak sistematis) dan kurang efektif jika pengawas kurang pengalaman seperti (1) Vestibule, Vestibule adalah metode latihan yang dilakukan dalam kelas atau bengkel yang biasanya diselenggarakan dalam suatu perusahaan industry untuk memperkenalkan

KESIMPULAN

Penyebab terjadinya *Dwelling Time* di Pelabuhan Petikemas Makassar PT. Pelabuhan Indonesia IV disebabkan karna beberapa faktor antara lain faktor Sumber Daya Manusia (SDM), dan juga faktor Peralatan Bongkar Muat Petikemas. *Dwelling Time* di

pekerjaan kepada karyawan baru dan melatih mereka mengerjakan pekerjaan tersebut. Melalui percobaan di buat suatu duplikat dari bahan, alat-alat, dan kondisi yang akan mereka temui dalam situasi kerja yang sebenarnya. (2) Demonstration And Example. Demonstration and example adalah metode pelatihan yang dilakukan dengan cara peragaan dan penjelasan bagaimana cara-cara mengerjakan suatu pekerjaan melauli contoh-contoh atau percobaan yang didemonstrasikan. Demonstrasi merupakan metode latihan yang sangat efektif karena peserta melihat sendiri tehnik mengerjakannya dan diberikan penjelasan-penjelasan, jika perlu boleh mempraktekannya. Dalam banyak hal dengan menunjukkan bagaimana seseorang harus mengerjakan tugasnya adalah lebih mudah daripada menceritakan atau menyuruhnya mempelajari langkah-langkah pengerjaannya. Biasanya demonstrasi dilengkapi dengan gambar, teks, diskusi, video, dan lain-lain (1) Simulation, Simulasi merupakan situasi atau kejadian yang ditampilkan semirip mungkin dengan situasi yang sebenarnya tapi hanya merupakan tiruan saja. Simulasi merupakan suatu tehnik untuk mencontoh semirip mungkin terhadap konsep sebenarnya dan pekerjaan yang dijumpainya (2) Apprenticeship, Metode ini adalah suatu cara untuk mengembangkan keahlian pertukangan sehingga para karyawan yang bersangkutan dapat mempelajari segala aspek dari pekerjaannya. (3) Classroom Method, Metode pertemuan dalam kelas yang meliputi lecture (pengajaran), conference (rapat), programmed instruction, metode studi kasus, role playing, metode diskusi, dan metode seminar.

Pelabuhan Petikemas Makassar, sebaiknya Terminal Petikemas Makassar Meningkatkan SDM yang berkualitas dengan memberikan Training (pelatihan-pelatihan) kemampuan dan keahlian yang dimiliki operator alat bongkar muat petikeas, mengadakan study bunding pelaksanaan bongkar muat serta memperhatikan perawatan alat bongkar muat sehingga *dwelling time* di pelabuhan Petikemas makassar dapat berkurang.

Untuk mengurangi *dwelling time* di Terminal

Petikemas perlu diadakan peningkatan SDM (Sumber Daya Manusia), kerjasama dan koordinasi yang baik antara pihak Terminal Petikemas Makassar dengan Perusahaan Bongkar Muat (PBM), Agen Pelayaran, EMKL, Trucking Company dalam meningkatkan kelancaran arus barang, Selalu memperhitungkan waktu operasional bongkar muat sesuai dengan kondisi cuaca, Meningkatkan sistem operasional dan melakukan suatu pengkajian yang rasional dan mendalam dengan menitik beratkan pada tujuan yang hendak dicapai, dengan kemampuan yang dimiliki, maka perusahaan harus mengantisipasi persaingan dan menguasai pangsa pasar, serta meningkatkan fasilitas pelabuhan

References

Adam, L. & Dwiastuti, I., 2015. Membangun Poros Maritim Melalui Pelabuhan. *lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia*.

Nirmala, 2017. *Business Law*. [Online] Available at: <https://business-law.binus.ac.id/2017/03/31/penguatan-peran-dan-fungsi-pelabuhan/> [Accessed 5 11 2019].

Rahmat, A. N., 2018. *Operator Keluhkan Waktu Tunggu Kapal 2 Hari Pelabuhan Makassar*, Makassar: bisnis.com.

Supriyono, 2010. *Analisis Kinerja Terminal peti Kemas Di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya*, Semarang: Universita Diponegoro.