

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SUMBER DAYA
MANUSIA PERHUBUNGAN SEKOLAH TINGGI ILMU
PELAYARAN**



SKRIPSI

**“UPAYA MENGATASI KETERLAMBATAN PENGADAAN
SPARE PART KAPAL YANG DI OPERASIKAN OLEH
PERUSAHAAN PELAYARAN PT. HUMOLCO LNG
INDONESIA.”**

Oleh :

ALFI LATIFAH

NRP. 14.8165/ K

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2018

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat ALLAH SWT, yang telah memberikan rahmat dan kasih-Nya serta diiringi doa orang tua, keluarga, dan teman-teman tersayang sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Untuk memenuhi persyaratan dalam menyelesaikan program Diploma IV yang diselenggarakan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta, penulis membuat skripsi ini dengan judul :

“Upaya Mengatasi Keterlambatan Pengadaan Spare Part kapal yang di Operasikan Oleh Perusahaan Pelayaran PT. Humolco LNG Indonesia.”

Adapun maksud dan tujuan penulisan skripsi ini guna memenuhi dan melengkapi tugas yang diberikan kepada penulis, sebagai suatu sarana pelatihan untuk menambah wawasan pengetahuan penulis akan ruang pengetahuan yang penulis alami serta untuk meraih ijazah program pendidikan Diploma IV yang diselenggarakan oleh Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Dalam penyusunan skripsi ini didasarkan atas pengalaman yang diperoleh penulis selama menjalankan praktek kerja nyata di PT. Humolco LNG Indonesia dan dipandu oleh materi-materi yang diperoleh selama mengikuti pendidikan dari beberapa buku referensi yang berhubungan dengan masalah yang dibahas dalam penulisan skripsi ini. Rasa terima kasih dari lubuk hati teruntuk ibu dan bapak atas doa serta ikhlasnya yang selalu mengiringi penulis dalam penyusunan skripsi ini.

Untuk itu dengan segala kerendahan hati pada kesempatan ini penulis juga ingin menyampaikan rasa terima kasih dan penghargaan setinggi-tingginya atas bantuan dan bimbingan kepada :

1. Bapak dan Ibu tersayang Puji Joko Mulyanto S.Pd dan Dra. Siti Maemunah yang telah mendidik dan merawat dengan kasih sayangnya, semoga Allah SWT senantiasa melimpahkan rahmat dan menghadiahkan surga bagi mereka.
2. Capt. Marihot Simanjuntak, M.M, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Bapak April Gunawan Malau selaku Ketua Jurusan KALK.
4. Bapak Larsen Barasa selaku Sekretaris Jurusan KALK.
5. Bapak Ir. Theo J. Frans Kalangi , Msi selaku dosen pembimbing I dan pembimbing akademik yang telah memberikan waktu untuk membimbing materi skripsi ini.
6. Bapak Purnomo selaku dosen pembimbing II yang telah memberikan waktu untuk membimbing materi skripsi ini.
7. Seluruh staf pengajar KALK Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta .
8. Seluruh manajer dan karyawan PT. Humolco LNG Indonesia atas bimbingan selama penelitian dan penyusunan skripsi ini.
9. Teman-teman angkatan 57 seperjuangan susah dan senang bersama selama di asrama maupun di luar asrama.
10. Seluruh teman-teman jurusan KALK khususnya kelas KALK VIII OP yang selalu memberikan motivasi dalam penulisan skripsi ini.
11. Kakek dan nenek saya yang sudah merawat saya dari lahir sampai sekarang Alm. H.Marsudi dan Hj. Toyibah.
12. Seluruh senior-senior terbaik yang selalu memberikan motivasi khususnya nior Hiyasa Nova, nior Resha Idri Yulianti dan nior Ella Primaningrum.
13. Seluruh junior-junior terbaik yang selalu membantu saya khususnya Irma Magdalena, Muthiah dan Nabila.
14. Teman-teman “Seven Seas Team” Jessica Siahaan, Anisah Dwi, Priscilia Mora, Naumi Apriyani, Rullyanti Eka Hidayat, dan Nisa Fitri Maulani yang sudah berjuang bersama .
15. Teman sebangku dari catir sampai tingkat 4 dalam suka maupun duka “Fildzah Ibah Toyibah”.
16. Anak kamar Dormitory Oscar 101 yang telah support saya.

Akhirnya penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini jauh dari sempurna dan masih terdapat kekurangan-kekurangan, maka dari itu penulis mengharapkan kritik dan saran dari semua pihak guna menambah wawasan ilmu yang berguna nantinya bagi penulis dan juga para pembaca dimasa yang akan datang.

Jakarta, 2018

Penulis,

ALFI LATIFAH

NRP. 14.8165/ K

DAFTAR ISI

	Halaman
SAMPUL DALAM	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
TANDA TANGAN PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR BAGAN	x
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi Masalah	4
C. Batasan Masalah	4
D. Rumusan Masalah	5
E. Tujuan dan Manfaat Penelitian	5
F. Sistematika Penulisan	6
BAB II LANDASAN TEORI	8
A. Tinjauan Pustaka	8
B. Kerangka Pemikiran	13
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	14
A. Waktu Dan Tempat Penelitian	14
B. Metode Pendekatan Dan Teknik Pengumpulan Data	15
C. Subjek Penelitian	17
D. Teknik Analisis Data	17

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN	22
A. Deskripsi Data	22
B. Analisis Data	36
C. Alternatif Pemecahan Masalah	38
D. Evaluasi Pemecahan Masalah	38
E. Pemecahan Masalah.....	40
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	41
A. Kesimpulan	41
B. Saran	42

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 4.1	Tabel Keterlambatan pengadaan <i>spare part</i>28
Tabel 4.2	Tabel <i>voyage report</i>32
Tabel 4.3	Data waktu keterlambatan <i>spare part</i>36
Tabel 4.4	Tabel analisis akar masalah.....34

DAFTAR BAGAN

Bagan	2.1	Kerangka Pemikiran.....	13
Bagan	4.1	Struktur Organisasi Humolco LNG Indonesia.....	24

BAB 1

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Perkembangan transportasi dalam sejarah bergerak dengan sangat perlahan, berevolusi dengan terjadi perubahan sedikit demi sedikit, yang sebenarnya diawali dengan perjalanan jarak jauh berjalan kaki pada zaman Paleolithic. Sejarah manusia menunjukkan bahwa selain berjalan kaki juga dibantu dengan pemanfaatan hewan yang menyeret suatu muatan yang tidak dapat diangkat oleh manusia dan penggunaan rakit di sungai. Beberapa rekaman mengenai transportasi terekam dalam relief yang dipahat pada batu di daerah Mesir Kuno dan daerah sekitarnya.

Antara tahun 1800 – 1860 transportasi telah mulai berkembang dengan dimanfaatkannya sumber tenaga mekanis seperti kapal uap, kereta api, yang banyak digunakan dalam dunia perdagangan. Pada tahun 1800 – 1920 telah ditemukan kendaraan bermotor pesawat terbang. Dalam masa ini angkutan kereta api dan jalan raya memegang peranan penting pula.

Tahun 1920 transportasi telah mencapai tingkat perkembangan pada puncaknya (mature), dengan sistem transportasi multi modal (multi modal system). Pada abad ke- 20 ini pertumbuhan transportasi berkembang pesat sejalan dengan kemajuan teknologi mutakhir.

Pembangunan ekonomi membutuhkan jasa angkutan yang cukup serta memadai. Tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang hasil yang

memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi suatu negara tidak akan tercapai. Untuk tiap tingkatan perkembangan ekonomi diperlukan kapasitas angkutan yang optimum. Namun, perlu diperhatikan bahwa penentuan kapasitas dan tingkatan investasi bukan merupakan hal yang mudah.

Tiap negara, bagaimanapun tingkatan perkembangannya, dalam rangka menyusun sistem transportasi nasional atau dalam menetapkan *policy* transportasi nasional harus menentukan terlebih dahulu tujuan-tujuan yang membutuhkan jasa angkutan dalam sistem transportasi nasional. Seperti halnya pada transportasi laut mempunyai peranan penting dalam pembangunan ekonomi negara Indonesia. Transportasi laut merupakan pengoperasian pelayaran dalam negeri dan luar negeri yang harus dilakukan dengan senantiasa menaikkan kualitas pelayanan jasa-jasa angkutan. Pelayaran berperan penting dalam perkembangan ekonomi penduduk negara Indonesia. Usaha pelayaran merupakan bidang usaha yang bergerak dalam jasa transportasi laut atau *shipping industry* dengan adanya *place* dan *time utility* sebagai manfaat bagi barang atau orang yang dibawanya. Kegiatan pelayaran itu sendiri ditimbulkan karena adanya kebutuhan barang-barang niaga yang dihasilkan oleh suatu tempat dan akan dikirim untuk dijual dengan menggunakan pelayanan yang lebih cepat, teratur atau tepat waktu, dan ekonomis.

Faktor-faktor kegiatan ekonomis, yang berhubungan dengan angkutan dari suatu jenis barang, bergantung pada sifat barang dan kegunaan ekonominya. Jadi, transportasi menciptakan kegunaan tempat (*place utility*), dengan mengangkut suatu jenis barang dari suatu tempat ke tempat lain agar dapat dimanfaatkan ditempat yang bersangkutan. Sementara keberadaan barang pada tempat tujuan pada waktu yang tepat sesuai kebutuhannya, merupakan gambaran *time utility* nya. Oleh karena itu kelancaran pengiriman barang dapat berpengaruh terhadap *time utility* suatu barang untuk berada pada tempat tujuan pada waktu yang cepat dan tepat.

Dalam beberapa bulan ini kelancaran keberangkatan kapal di Perusahaan Pelayaran Humolco LNG Indonesia mengalami keterlambatan. Hal ini disebabkan oleh keterlambatan dalam pengadaan barang atau *spare part* kebutuhan kapal belum dipenuhi secara optimal, sehingga menyebabkan kapal tidak bisa melakukan pelayaran walaupun telah melakukan pemuatan. Kelancaran perjalanan kapal mengalami keterlambatan, yang menyebabkan

terlambatnya pelayaran menuju pelabuhan bongkar, bertambahnya waktu tunggu kapal di pelabuhan muat, sehingga muatan mengalami keterlambatan pengiriman ke pelabuhan bongkar.

Akhirnya, pemilik muatan mengalami ketidakpuasan atau kecewa dikarenakan barang atau muatan tidak sampai di tempat tujuan dengan tepat waktu sesuai yang telah ditetapkan dalam kontrak pengangkutan. Oleh karena itu, pelanggan atau pengguna jasa selaku pemilik muatan mulai ragu untuk mempercayakan barang atau muatan sepenuhnya terhadap jasa pengangkutan Perusahaan Pelayaran Humolco LNG Indonesia.

Pengadaan barang (*procurement*) tidak boleh dipandang sebelah mata. Tugas-tugas dari pengadaan hendaknya dijalani dengan sebaik-baiknya, mulai dari merancang hubungan yang tepat dengan supplier, memilih supplier, memilih dan mengimplementasikan teknologi yang cocok, memelihara data item yang dibutuhkan dan data supplier, melakukan pembelian serta mengevaluasi kinerja supplier.

Selain itu, kelancaran keberangkatan kapal yang tepat waktu sesuai kontrak pengangkutan juga perlu diperhatikan sehingga keuntungan yang diperoleh dapat mencapai titik optimal. Oleh karena itu, pemilik kapal harus mengatasi masalah keterlambatan pengadaan *spare part*.

Keberangkatan kapal yang tepat waktu sesuai dengan kontrak pengangkutan dapat terwujud apabila manajemen dalam pengadaan *spare part* kapal diperbaiki. Hal tersebut merupakan indikator terganggunya kelancaran kegiatan operasional kapal. Selain itu, jika keterlambatan pengadaan *spare part* kapal dapat diatasi dengan adanya komunikasi serta kerja sama dengan awak kapal dan supplier dalam memenuhi seluruh *spare part* kapal. Bila hal itu dapat terlaksana dengan baik maka waktu keberangkatan kapal akan tepat waktu sesuai dengan kontrak pengangkutan dan dapat sampai ditempat tujuannya dengan tepat waktu. Dengan terlaksananya keberangkatan kapal yang tepat waktu tidak menutup kemungkinan untuk mendapatkan keuntungan yang lebih besar pada Perusahaan Pelayaran Humolco LNG Indonesia.

Berdasarkan permasalahan tersebut, maka penulis mencoba mengangkat permasalahan tersebut dalam skripsi yang berjudul “ Upaya Mengatasi Keterlambatan Pengadaan *Spare Part* kapal yang di Operasikan Oleh Perusahaan Pelayaran PT. Humolco LNG Indonesia.”

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan tersebut. Penulis mengidentifikasi masalah, yaitu pada :

1. Proses pengadaan *spare part* tidak sesuai waktu yang diinginkan.
2. Kelancaran keberangkatan perjalanan kapal mengalami keterlambatan akibat keterlambatan pengadaan *spare part*.
3. Koordinasi antara pihak kapal, pihak perusahaan, dan supplier yang kurang terjalin dengan baik.
4. Permintaan pengadaan *spare part* dari kapal sering kali melebihi budget perusahaan.
5. Proses pengadaan barang oleh supplier yang terlambat akibat tunggakan-tunggakan pembayaran.

C. BATASAN MASALAH

Berdasarkan identifikasi masalah di atas, maka saya membatasi masalah hanya pada :

“Pengadaan *spare part* tidak tepat waktu sehingga *Berthing Time* menjadi lama.”

D. RUMUSAN MASALAH

Dalam penulisan skripsi ini, penulis hanya membahas tentang masalah yang berkaitan dengan judul skripsi, sehingga dapat dirumuskan permasalahannya sebagai berikut :

“Mengapa ketersediaan *spare part* tidak dapat terpenuhi sesuai kebutuhan ?”

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah untuk:

- a. Untuk mengetahui dan menganalisis ketersediaan *spare part* guna kelancaran keberangkatan kapal.
- b. Mencari solusi dari permasalahan keterlambatan pengadaan *spare part* kapal di PT. Humolco LNG Indonesia.

2. Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian ini adalah untuk :

1. Aspek Praktis

- a. Sebagai bahan pertimbangan untuk perusahaan pelayaran PT. Humolco LNG Indonesia tentang pengadaan *spare part* kapal agar dapat mengoptimalkan kegiatan operasional kapal.
- b. Dapat menjadi bahan masukan yang bersifat ilmiah guna mengevaluasi persiapan-persiapan yang dilakukan oleh perusahaan dalam pengadaan *spare part* kapal apakah sudah optimal atau belum.
- c. Sebagai bahan untuk pihak kapal agar meningkatkan pemeliharaan dan perawatan *spare part* demi kelancaran operasional dan memperkecil pengeluaran pengadaan *spare part*.

2. Aspek Teoritis

- a. Untuk mengetahui sistem informasi data pengelolaan tentang pengiriman *spare part* ke kapal.
- b. Untuk mengetahui akibat keterlambatan pengiriman *spare part*.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Penulisan skripsi ini terdiri dari lima bab. Bab satu dengan bab lainnya saling terkait dan dilengkapi dengan daftar pustaka yang secara teori dapat dijadikan referensi oleh penulis dan didukung pula dengan lampiran-lampiran. Selanjutnya, untuk memudahkan pemahaman secara sistematis penulisannya sebagai berikut :

BAB 1 PENDAHULUAN

Bab pendahuluan menguraikan mengenai latar belakang masalah, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian serta sistematisa penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini dikemukakan tentang tinjauan pustaka yang memuat uraian mengenai ilmu pengetahuan yang terdapat dalam kepustakaan, pengertian dan hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan dan kerangka pemikiran yang menjelaskan secara teoretis mengenai pertautan antara variabel yang diteliti serta hipotesis dalam mengemukakan jawaban sementara atau simpulan sementara yang diperoleh oleh penulis mengenai pokok permasalahan yang diteliti.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Mengenai metode penelitian penulis menguraikan cara pengumpulan data dari objek yang diteliti, meliputi : waktu dan tempat penelitian, metode pendekatan dan teknik pengumpulan data yang mengungkapkan cara yang dilakukan untuk mengumpulkan data, subjek penelitian yang merupakan informasi tentang subjek yang menjadi fokus penelitian, serta teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini, penulis menganalisis data yang ada kaitannya dengan permasalahan. Kemudian, membahas lebih lanjut sehingga dapat ditentukan penyebab timbulnya permasalahan. Selain itu, penulis juga mengemukakan alternatif pemecahan masalah serta melakukan evaluasi terhadap pemecahan masalah tersebut dan mendapatkan hasil yang optimal.

BAB V PENUTUP

Bab penutup ini berisi simpulan yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil analisis data sehubungan dengan masalah penelitian dan juga berisi saran yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil pembahasan sehubungan dengan masalah penelitian yang merupakan masukan untuk perbaikan.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Tujuan utama perusahaan pelayaran dalam mengoperasikan kapal milik atau kapal yang disewa adalah memberikan pelayanan yang baik kepada penyewa kapal untuk memperoleh keuntungan yang sebesar-besarnya. Untuk mengurangi keterlambatan dalam mengoperasikan kapal diperlukan operator yang handal, dinamis, dan profesional dalam bidangnya masing-masing. Dimana pengertian dari handal adalah orang yang ahli pada bidang yang dikerjakan tersebut, dinamis berarti penuh semangat dan tenaga sehingga cepat bergerak dan mudah menyesuaikan diri dengan keadaan, serta profesional berarti orang yang ahli dan juga harus bekerja sesuai dengan keahlian yang dimilikinya tersebut serta mampu melakukan inovasi serta mengembangkan kemampuan yang dimiliki supaya mampu bersaing untuk tetap menjadi terbaik dibidangnya. Juga melakukan semua kegiatan dalam mengoperasikan kapal dilakukan dilakukan dengan cepat tanpa ada keterlambatan sehingga tujuan yang diharapkan dapat dicapai.

1. Pengadaan *Spare Part* Kapal

Spare Part kapal adalah suatu barang yang terdiri dari beberapa komponen yang membentuk satu kesatuan dan mempunyai fungsi tertentu. Setiap *spare part* mempunyai fungsi tersendiri dan dapat terkait atau terpisah dengan *spare part* lainnya. Penyimpanan suku cadang untuk persediaan merupakan sebagian aktivitas perawatan di atas kapal. Penghentian pekerjaan dapat dicegah apabila suatu sistem suku cadang yang baik terdapat di atas kapal. Harus memungkinkan untuk mendapatkan suku cadang dengan segera dari persediaan yang ada di kapal, dari pusat pergudangan kantor, atau dari pemasok – pemasok. Maka dari itu dilakukannya pengadaan *spare part* yang

dimulai dari permintaan kapal kepada perusahaan kemudian perusahaan menghubungi pemasok untuk memesan *sparepart* yang nantinya akan dikirim ke kapal. Banyak teori yang membahas tentang pengadaan *sparepart*, diantaranya adalah :

Menurut *Kosasih dan Soewedo (2007)*, cabang atau agen merupakan perpanjangan tangan dalam menangani kebutuhan kapal. Hal-hal yang ditangani cabang adalah sebagai berikut :

Penyediaan *spare part* atau suku cadang kapal harus melalui pesanan dari maker. Pengadaannya berbeda dengan *ship's store*. *Ship's store* merupakan barang yang umumnya mudah didapat dipasar sehingga kapan saja bisa diperoleh, sedangkan *spare part* kapal hanya bisa diperoleh dari maker sehingga pengadaannya harus melalui proses pesanan dan apabila sudah selesai dibuat, baru bisa dikirim kepada pemesan/ kapal.

Implementasi tugas agen (204), tugas agen dimulai dengan penunjukan kepada perusahaan pelayaran sebagai agen oleh (pemilik/operator) kapal-kapal asing, yang dikukuhkan dalam *Agency Agreement* . Sebelum kapal tiba, perusahaan pelayaran memberitahukan kedatangan kapalnya dan jumlah muatan yang perlu ditangani. Unit keagenan di kantor pusat sebagai *general agent* akan menunjukkan cabang-cabang sebagai *port agent* (pelaksana untuk pelayanan kapal (*husbanding*) dan muatan dari kapal perusahaan pelayaran. Umumnya jasa yang diberikan oleh agen adalah sebagai berikut :

1. Pelayanan Operasional Kapal-kapal Principal atau Perusahaan Pelayaran

Agen memberikan pelayanan operasional kapal-kapal principal dalam hal-hal berikut :

- a. *port information (port facility, port formality, custom of the port)*.
- b. keperluan kapal, seperti bunker, air, *provision, repair, maintenance, crewing*, surat-surat dan sertifikat kapal, dan sebagainya.
- c. penyelesaian dokumen, B/L, manifest, *hatch list, stowage plan, crew list*, dokument untuk bongkar muat, ship husbanding (in & out clearance, imigrasi, bea cukai, kesehatan pelabuhan port administrator, dokumen kapal lainnya);
- d. permintaan *advance payment* untuk *port expenses, cargo expenses*, keperluan kapal, dan lain lain;
- e. memberikan informasi kepada principal atau perusahaan pelayaran.

Hal – hal yang perlu diinformasikan oleh agen kepada principal atau perusahaan pelayaran adalah sebagai berikut :

- 1) Sebelum kapal tiba
 - a) *Port agent* melalui *general agent* memberi informasi kepada principal tentang situasi pelabuhan, rencana sandar, posisi gudang, peralatan bongkar muat, *cargo prospect/ booking* yang sudah pasti, kalkulasi biaya disbursement.
 - b) Agen juga memberitahu kapal tentang situasi pelabuhan, rencana sandar, prospek muatan, program bongkar muat.
- 2) Waktu kapal tiba
Port agen memberitahu *general agent* tentang hari/ jam tiba/ sandar kapal, bunker on board, rencana bongkar muat/ muat, keadaan muatan kapal.
- 3) Waktu kapal di pelabuhan
Port agent memberitahu unit *general agent* tentang hasil bongkar/ muat dan hambatan bongkar/ muat.
- 4) Waktu kapal berangkat
Port agent memberitahu ke *general agent* untuk diteruskan ke principal tentang tanggal/ jam selesai bongkar muat/ berangkat, draft kapal, *bunker on board*/isi, jumlah muatan yang dibongkar/ muat, sisa ruangan kapal, perkiraan freight, perkiraan biaya-biaya *disbursement*.
- 5) Selanjutnya *port agent* segera kirimkan dokumen-dokumen bongkar muat untuk selanjutnya dikirim ke principal dan pelabuhan tujuan.

Menurut *Goenawan Danuasmoro (2003 : 59)*, menjaga agar suku cadang atau *spare part* selalu tersedia adalah bagian dari kegiatan perawatan di atas kapal. Waktu untuk memperbaiki kerusakan dapat dikurangi jika terdapat sistem pengontrolan suku cadang yang tepat, sedemikian rupa sehingga di atas kapal suku cadang mudah didapat dan cepat baik dari stok di kapal, dari gudang sentral di darat atau dari pemasok. Titik pemesanan adalah waktu dimana suku cadang harus sudah dipesan untuk menghindari stok/ persediaan jatuh di bawah batas minimum. Ini karena tergantung pada waktu penyerahan.

Menurut *Nsos*, Sistem pemesanan suku cadang. Suku cadang sangatlah jarang dipesan langsung dari penjual. Biasanya, penanggung jawab memeriksa kembali pesanan pembelian tersebut dan menyetujui atau menolak pesanan tersebut. Setelah disetujui pesanan pembelian dikirimkan ke penjual. Untuk mengontrol dari *spare part* itu sendiri dibutuhkan suatu sistem. Keuntungan dari sistem adalah :

- a) Metode kerja yang sederhana dan tepat untuk pembelian dan pemantauan dari pembelian dan penggunaan suku cadang/ *spare part*.
- b) Memberikan informasi yang tersedia dalam arsip, tentang penjual dan jangka waktu dalam pemesanan suku cadang/ *spare part*.
- c) Memberikan informasi kepada penanggung jawab (superintendent) tentang kemungkinan penggunaan yang berlebihan dari jenis-jenis suku cadang/ *spare part* pada salah satu kapal atau di seluruh armada.

2. Kelancaran Keberangkatan Perjalanan Kapal

Kelancaran keberangkatan kapal sangat berpengaruh besar bagi perusahaan pelayaran, pemilik kapal dan penyewa kapal. Banyak hal yang menyebabkan keberangkatan kapal terhambat, contohnya adalah keterlambatan *sparepart* yang disebabkan karena banyak hal. Misalnya spare part kapal seharusnya sampai di atas kapal selama 9 hari tetapi realisasinya spare part sampai di atas kapal selama 15 hari, jadi perkiraan spare part sampai di atas kapal dan realisasinya selisih 6 hari, selanjutnya dapat dilihat di tabel 4.3. Maka dari itu terjadi keterlambatan spare part yang mengakibatkan kelancaran keberangkatan kapal menjadi terganggu. Maka dari itu banyak teori yang membahas tentang kelancaran keberangkatan perjalanan kapal, diantaranya adalah :

Menurut *Suyono R. P (2007 : 361)*, menerangkan bahwa tujuan dari mengoperasikan kapal dagang adalah mengangkut muatan. Tanpa muatan, perusahaan pelayaran suatu negara tidak akan hidup. Untuk mendapat muatan bagi kapal-kapalnya, perusahaan pelayaran harus memberikan pelayanan yang baik. Suatu pelayanan angkutan muatan dapat dikatakan baik (dipandang dari segi pelanggan) jika :

- a. Barang yang diangkut tiba tepat pada waktunya
- b. Muatan yang diangkut tidak rusak atau hilang
- c. Tarif uang tambang (*freight*) sesuai dengan pasar sehingga harga jual barang masih menghasilkan keuntungan.
- d. Terjalin hubungan yang baik dengan para pengangkut.
- e. Klaim kerusakan atau kehilangan cepat dibayar.

Agar kapal-kapalnya dapat beroperasi seefisien mungkin, dalam merencanakan pengangkutanmuatan, perusahaan pelayaran harus terlebih dahulu melihat :

- a. Jenis muatan yang akan diangkut.
- b. Jumlah pelabuhan yang akan disinggahi dan fasilitas untuk menerima atau membongkar muatan.
- c. Jenis kapal, bentuk ruangan muatan, serta rintangan yang mungkin akan ditemui.
- d. Opsi muatan yang mungkin didapat.
- e. Jadwal pelayaran kapal-kapalnya agar tidak berlayar bersamaan.

Menurut *Salim (2006 : 10)*, perusahaan angkutan dalam rangka memenuhi kebutuhan masyarakat akan jasa-jasa angkutan, agar memberikan pelayanan yang sebaik-baiknya kepada pengguna jasa.

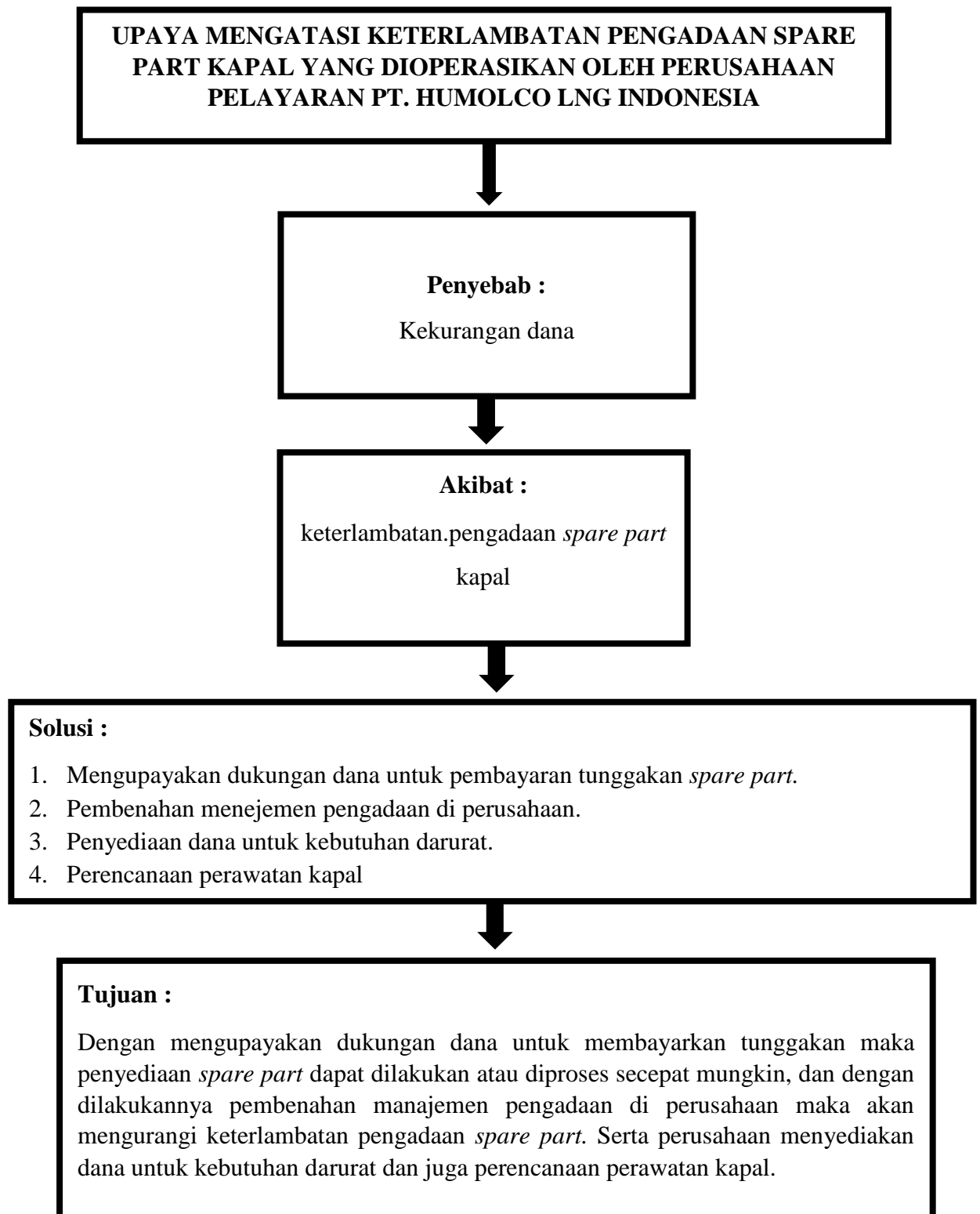
“ Bagi pemakai jasa yang diutamakan dalam soal pengangkutan adalah aman, teratur, tertib, memuaskan, cepat serta menyenangkan.

Dari segi penyedia jasa harus memperhatikan benar-benar agar pengguna jasa angkutan merasa puas yang berhubungan dengan keamanan, ketepatan, keteraturan, kenyamanan, kecepatan, kesenangan, dan kepuasan.

Transportasi mempunyai peranan penting bagi industri karena produsen mempunyai kepentingan agar barangnya diangkut sampai kepada konsumen tepat waktu, tepat pada tempat yang ditentukan, dan barang dalam kondisi baik. Hal ini tentu berkaitan dengan kelancaran keberangkatan perjalanan kapal menuju pelabuhan bongkar, jika keberangkatan perjalanan kapal menuju pelabuhan bongkar berjalan sesuai waktunya maka muatan juga akan tiba sesuai waktunya. Namun, jika keberangkatan perjalanan kapal menuju pelabuhan bongkar mengalami keterlambatan secara otomatis muatan akan mengalami keterlambatan dipelabuhan bongkar.”

B. KERANGKA PEMIKIRAN

BAGAN 2. 1 KERANGKA PEMIKIRAN



BAB III

METODE PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penulis mengadakan penelitian pada saat menjalani praktek kerja nyata di Perusahaan Pelayaran Humolco LNG Indonesia, selama kurang lebih 1 tahun dari tanggal 28 Juli 2016 sampai dengan 4 Juli 2017.

2. Tempat Penelitian

Tempat pelaksanaan penelitian tersebut adalah pada Perusahaan Pelayaran PT. Humolco LNG Indonesia.

Berikut adalah data-data perusahaan :

Nama Perusahaan	: PT. Humolco LNG Indonesia
Alamat Perusahaan	: Jl. H. R. Rasuna Said Blok X-I Kav. 8-9, Jakarta
Jenis usaha	: Shipping Management
Telp	: (021) 2521762
Fax	: (021) 2521763
Email	: marine-dept@humolco.co.id Technic-dept@humolco.co.id

B. METODE PENDEKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Teknik pengumpulan data yang digunakan perlu didukung dengan data yang sebenarnya. Oleh karena itu dalam mengumpulkan data tersebut menggunakan teknik pengumpulan data berupa :

1. Metode Pendekatan

Perusahaan Pelayaran PT. Humolco LNG Indonesia memiliki 5 buah kapal dengan kepemilikan yang berbeda-beda yaitu Ekaputra, Dwiputra, Triputra (Surya Satsuma), Surya Aki, Aquarius. Dalam kegiatan operasionalnya kapal-kapal di Perusahaan Pelayaran PT. Humolco LNG Indonesia belum berjalan secara optimal dikarenakan terlambatnya waktu keberangkatan perjalanan kapal. Hal tersebut disebabkan oleh masalah dalam pengadaan *spare part* kapal. Dalam hal ini penulis akan membahas mengenai upaya mengatasi keterlambatan pengadaan *spare part* kapal sehingga pada penelitian ini penulis menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif dengan menggunakan metode akar masalah (*Root Cause Analysis*). Jenis data kualitatif ada dua yaitu :

a. Data primer

Data yang diperoleh langsung dari objek penelitian yang dikumpulkan dengan cara melakukan observasi

b. Data sekunder

Data langsung yang diperoleh dengan cara mempelajari buku-buku yang berhubungan dengan permasalahan yang ada dalam skripsi ini, sehingga diperoleh beberapa pengertian secara teori maupun pengalaman di lapangan.

2. Teknik Pengumpulan data

Data adalah suatu yang diperoleh melalui suatu metode pengumpulan data yang akan diolah dan dianalisis dengan suatu metode tertentu yang selanjutnya akan

menghasilkan suatu hal yang dapat menggambarkan atau mendedikasikan sesuatu. Pada penelitian kualitatif, bentuk data berupa kalimat atau narasi dari subjek atau responden penelitian yang diperoleh melalui suatu teknik pengumpulan data. (Herdiayah,2010 : 16).

Teknik pengumpulan data dilakukan oleh penulis untuk memperoleh informasi-informasi dan data-data yang lengkap beserta objek penelitian yang akan digunakan oleh penulis untuk mendukung menyelesaikan skripsi. Dalam penelitian ini penulis menggunakan teknik pengumpulan data berupa :

a. Dokumentasi

Teknik pengumpulan data dokumentasi adalah salah satu metode pengumpulan data dengan melihat atau menganalisis dokumen-dokumen yang dibuat oleh subjek sendiri atau oleh orang lain tentang subjek. Teknik ini digunakan untuk mendukung data dan informasi yang penulis sajikan guna melengkapi penulisan skripsi ini antara lain *Procurement* dan *Voyage Report* di PT. Humolco LNG Indonesia.

b. Observasi

Observasi ialah suatu kegiatan mencari data yang dapat digunakan untuk memberikan suatu kesimpulan atau diagnosis. Inti dari observasi adalah adanya perilaku yang tampak dan adanya tujuan yang ingin dicapai. Perilaku yang tampak dapat berupa perilaku yang dapat dilihat langsung oleh mata, dapat didengar, dapat dihitung, dan dapat diukur. Observasi haruslah mempunyai tujuan tertentu. Pengamatan yang tanpa tujuan bukan merupakan observasi.

Dalam hal ini penulis melakukan proses pengumpulan data secara visual, maksudnya adalah penulis melihat langsung dengan indera penglihatan penulis yang dimiliki penulis dan mendapatkan data dan informasi dari perkataan dan perilaku karyawan perusahaan yang mana sangat menunjang bagi proses penulisan. Observasi ini dilakukan dengan mengamati dan mencatat langsung terhadap objek penelitian, yaitu dengan mengamati kegiatan-kegiatan yang ada di PT. Haswarpin, sehingga peneliti dapat

menentukan informan yang akan diteliti dan juga untuk mengetahui jabatan, tugas/kegiatan, alamat, nomor telepon dari calon informan sehingga mudah untuk mendapatkan informasi untuk kepentingan penelitian

Pada teknik ini, penulis mengamati proses kegiatan dalam rangka pengadaan *spare part* untuk setiap bulannya dan kelancaran keberangkatan perjalanan kapal yang dapat dilihat dari *voyage report* yang berbeda setiap voyage.

c. Studi Pustaka

Metode ini dilakukan dengan cara membaca atau mempelajari tulisan-tulisan yang berasal dari buku-buku, karangan ilmiah, catatan perkuliahan serta sumber lainnya yang berhubungan dengan pokok masalah skripsi serta mengutip sebagian bahan referensi yang dapat dijadikan data pendukung yang erat hubungannya dengan masalah yang akan dibahas dalam penulisan skripsi dan memudahkan penulis untuk membahas dan memberikan pengetahuan yang berhubungan dengan permasalahan yang akan disusun oleh penulis.

C. SUBJEK PENELITIAN

Subjek penelitian adalah subjek (Orang, benda atau peristiwa) yang dituju untuk diteliti (menjadi pusat perhatian penelitian). Maka dalam hal ini penulis saat melakukan penelitian menentukan subjek penelitiannya adalah pengadaan spare part di perusahaan pelayaran PT. Humolco LNG Indonesia.

D. TEKNIK ANALISIS DATA

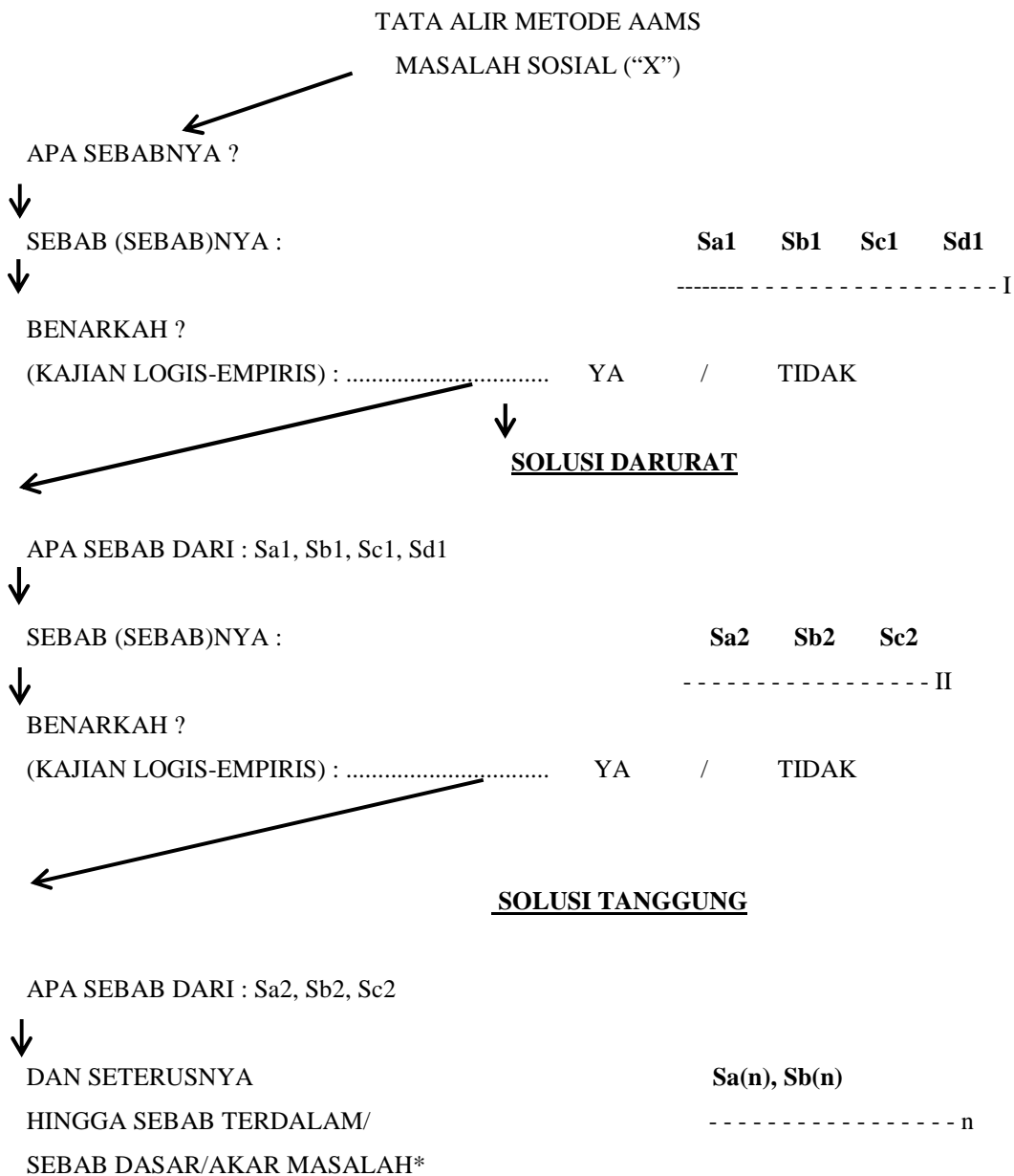
Penulisan skripsi ini menggunakan teknik analisis data dalam proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari data-data di perusahaan, dokumentasi, dan bahan-bahan lain, sehingga mudah dipahami, dan temuannya dapat diinformasikan kepada orang lain.

Analisis data dilakukan dengan menggunakan metode akar masalah yaitu mengorganisasikan data, menjabarkannya ke dalam unit-unit, melakukan sintesa, menyusun ke dalam pola, memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari, dan membuat kesimpulan yang dapat diberikan kepada orang lain.

Dalam teknik analisis data ini, penulis menggunakan metode deskriptif kualitatif. Metode deskriptif kualitatif adalah teknik analisis data yang digunakan untuk memaparkan suatu kejadian atau peristiwa yang terjadi di lapangan yang berhubungan dengan upaya mengatasi keterlambatan pengadaan spare part kapal yang dioperasikan oleh perusahaan pelayaran PT. Humolco LNG Indonesia.

Menurut Dr. Sumanto M.A. (2014:179) dalam bukunya yang berjudul “Teori dan Aplikasi Metode Penelitian”, kegiatan deskriptif melibatkan pengumpulan data untuk menguji hipotesis yang berkaitan dengan status atau kondisi objek yang diteliti pada saat dilakukan penelitian. Penelitian deskriptif berusaha mendeskripsikan dan menafsirkan apa yang ada (bisa mengenai kondisi atau hubungan yang ada, pendapat yang sedang tumbuh, proses yang sedang berlangsung, akibat atau efek yang terjadi atau kecenderungan yang tengah berkembang). Keadaan operasional setiap hari dapat diamati dan dicatat, setiap keadaan yang tidak normal yang ditemukan dapat segera diatasi, juga dengan proses pengadaan spare part yang tidak sesuai waktu yang diinginkan sehingga mengakibatkan keterlambatan pengadaan spare part maka dapat disimpulkan bahwa adanya hambatan terjadinya keterlambatan pengadaan spare part.

3. Teori Akar Masalah (*Root Cause Analysis*)



Berikut ini adalah langkah-langkah menjalankan MAAMS:

- a. Rumuskan suatu masalah dalam bentuk yang dapat diajukan pertanyaan “apa sebab-sebabnya.” Misalnya, apa penyebab timbulnya perkelahian pelajar; mengapa kualitas SDM kita rendah, mengapa Malaysia berani mengincar Ambalat, apa sebab penularan HIV/AIDS, juga pemakaian narkoba yang semakin meluas? Jenis pertanyaan yang mengarah pada solusi ini harus didukung fakta. Jika dari judul (artikel, makalah, skripsi, tesis, disertasi) tidak dapat diajukan pertanyaan (“Apa Sebabnya” atau “Mengapa”), identifikasi lebih dulu alasan-alasan atau fakta-fakta yang biasanya ditulis sebagai latar belakang masalah. Terhadap alasan-alasan atau fakta-fakta inilah diajukan pertanyaan mengapa atau apa sebab-sebabnya.
- b. Identifikasi sebab-sebab negatif yang paling langsung dari X. Misalnya ada 4 faktor, ditandai dengan Sa1, Sb1, Sc1, Sd1. (S=sebab; abcd=masing-masing faktor; angka 1=tahap pertama penelusuran sebab). Sebab negatif yaitu suatu keadaan salah-buruk yang perlu diatasi atau diperbaiki; sedangkan paling langsung yaitu sebab yang tidak diantarai oleh sebab lain. Dalam fenomena sosial hampir tidak ditemukan adanya satu faktor yang menyebabkan satu fakta lain, melainkan beberapa faktor sekaligus, baik secara kausal maupun korelasional. Di sinilah muncul kebutuhan untuk berpikir dan berkerjasama secara interdisiplin, multidisiplin, atau transdisiplin.
- c. Terhadap masing-masing sebab (faktor) diajukan pertanyaan “benarkah?” dalam arti apakah ia memang menjadi sebab dari masalah X. Untuk itu lebih dulu dilakukan pengkajian atau penelitian, baik secara logis (formal) ataupun empiris (material), kualitatif maupun kuantitatif, induktif maupun deduktif (Hayon, 2005). Jika hasilnya benar, tahap kedua dari penelusuran sebab dapat dilakukan, yang berarti mencari sebab-sebab dari setiap sebab pada tahap pertama (Sa1, Sb1 dan seterusnya). Jika hasilnya salah, sebab tersebut diabaikan dan kembali ke awal dengan mengidentifikasi kemungkinan sebab lainnya. Pada langkah ketiga inilah keseluruhan pengetahuan tentang kebenaran dan pendekatan terhadap masalah diterapkan secara kritis.

- d. Tahap kedua dan seterusnya (tahap ke n) caranya sama seperti tahap pertama. Bedanya adalah bahwa kemungkinan sebab (faktor) yang diidentifikasi menjadi semakin sedikit karena adanya kesamaan sehingga bukan a,b,c,d lagi tapi a,b,c, dan pada akhirnya a dan b sebagai sebab terdalam atau akar masalah (a dan b menunjukkan bahwa sebab dasar terdiri lebih dari satu sebab).

Catatan:

Pertama, sangat mungkin bahwa penyebab Sa1 (atau Sb1) lebih dari satu sehingga bukan hanya Sa2 tapi Sa2.1 dan Sa2.2; identifikasi lebih dari satu sebab ini penting dilakukan sebelum menetapkan salah satu atau semuanya untuk ditelusuri. Dalam hal ini untuk penelusuran tahap ketiga (Sa3) bisa saja dipilih satu yang paling relevan atau yang menunjukkan kesamaan dengan Sb3, Sc3, atau Sd3.

Kedua, sebab-sebab yang sudah ditulis dengan sendirinya tidak dapat ditulis lagi pada tahap berikutnya; hal ini untuk menghindari alur pikir melingkar atau lingkaran setan.

Ketiga, rumusan kalimat secara keseluruhan harus bermakna hal negatif, bukan positif, kecuali pada jenis masalah yang sifatnya “hanya demi peningkatan untuk lebih baik lagi, bukan pemulihan”.

Keempat, rumusan kalimat untuk setiap sebab tidak menggunakan kata-kata seperti karena, sehingga, maka, akibatnya, dsb.

Kelima, sebab yang ditulis pada urutan berikutnya bukan sekedar penjabaran atau ungkapan lain dari sebab sebelumnya. Penjabaran atau rincian yang panjang dapat disampaikan dalam bentuk catatan kaki.

- e. Penelusuran dapat dihentikan dengan memperhatikan dua syarat. Pertama, apa yang dipandang sebagai akar masalah tersebut dapat secara sekaligus dicarikan solusi individual/personal/ mentalistik –berupa imbauan pada nurani atau niat seseorang– maupun solusi sistemik/ struktural/institusional/legalistik –berupa UU atau peraturan dengan sanksi hukum. Solusi individual relatif mudah dilaksanakan, sedangkan solusi sistemik lebih sulit dilaksanakan.

BAB IV

ANALISA DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

1. Keterlambatan Pengadaan Spare Part

Spare part kapal merupakan hal yang perlu diperhatikan oleh pemilik kapal dan dalam pengadaannya harus tepat waktu atau tidak mengalami keterlambatan, karena bila terjadi keterlambatan dalam pengadaan *spare part* kapal dapat memengaruhi dalam pengoperasian kapal tersebut sehingga harus memiliki program-program yang tepat agar dalam pengoperasian kapal tidak mengalami hambatan dan dapat merugikan perusahaan.

Barang kebutuhan kapal terdiri *spare part*, *ship store*, *fresh water*, dan *repair*. *Spare part* kapal merupakan hal yang sangat penting, karena jalannya mesin kapal bergantung pada *spare part* yang tersedia di atas kapal dibutuhkan kerja sama antara pemilik kapal dengan supplier agar barang dan jasa kebutuhan kapal dapat terpenuhi secara optimal.

Salah satu faktor yang memengaruhi kinerja mesin kapal adalah kebutuhan suku cadang di atas kapal kurang terpenuhi secara optimal sehingga dapat menghambat kegiatan operasional di atas kapal akibatnya proses pengiriman barang atau muatan mengalami keterlambatan sampai ke tempat tujuan.

Saya melihat sebagaimana di tabel 4.1 adanya kapal tertunda keberangkatannya akibat adanya keterlambatan pengadaan *spare part*. Hal ini dikarenakan, ketersediannya *spare part* di atas kapal merupakan salah satu persyaratan untuk kapal melakukan pelayaran atau keberangkatan ke pelabuhan tujuan yang menunjukkan kelaiklautan kapal. dari laporan ini dapat diketahui bahwa pada

beberapa tahun terakhir ini pengadaan *spare part* kapal di PT. Humolco LNG Indonesia sering kali mengalami keterlambatan.

Hal tersebut dikarenakan oleh banyak faktor antara lain koordinasi antara pihak kapal, pihak perusahaan, dan pihak supplier yang kurang terjalin dengan baik dimana permintaan barang atau spare part yang melebihi budget yang telah ditentukan oleh perusahaan sehingga membuat technical manager departement harus melakukan prioritas kebutuhan barang atau spare part yang lebih diutamakan disuplai terlebih dahulu. Kinerja supplier yang kurang efektif dalam distribusi spare part sehingga pengiriman barang atau spare part ke pelabuhan tujuan mengalami keterlambatan

Tabel 4. 1

Keterlambatan Pengadaan Spare Part Kapal di PT. Humolco LNG Indonesia

ST. DWIPUTRA					
REQ	DESCRIPTION	POD		POL	
		PORT	REQ. DATE	SUPPLY	SUPPLY
				DATE	O/B
1	SUPER HEATER TUBE 50.8-5.0 T-8580 L	HIMEJI	5 June, 2016	14-06-16	20-06-16
	SUPER HEATER TUBE 38.1-5.5 T-3696.5-22				
	SUPER HEATER TUBE 38.1-5.5 T-3673.2-28				
	SUPER HEATER TUBE 38.1-5.5 T-3673.2-33				
	SUPER HEATER TUBE 38.1-5.5 T-3673.2-38				
2	SUPER HEATER TUBE 38.1-4.5 T-3696.5-22	SAKAI LNG	26 July,2016	02-08-16	17-08-10
	SUPER HEATER TUBE 38.1-4.5 T-3673.2-28				
	SUPER HEATER TUBE 38.1-4.5 T-3673.2-33				
	SUPER HEATER TUBE 38.1-4.5 T-3673.2-38				
3	SIDE & ROOF WALL TUBE	YOKAICHI	11 October, 2016	21-10-16	06-11-16
	PAD FOR MAIN THRUST BEARING META				
	A-BASKET (ELEMENT)				
	B-BASKET (ELEMEN)				
4	COUPLING BOLT	NAGOYA	2 December.2016	09-12-16	12-01-17
	NUT FOR SHAFTING				
	EXHAUST VALVE ASSY				
	FO.INJECTION PUMP				
	CYL.HEAD ASSY (WITHOUT VALVE)				
5	PRESS TRANSMIT	INCHEON	22 January,2017	28-01-17	14-02-17
	PISTON ASSY				
	CYLINDER LINER				
	MOUTH RING				
6	COUPLING BOLT	NAGOYA	6 February, 2017	12-02-17	15-02-17
	NUT FOR SHAFTING				
	EXHAUST VALVE ASSY				
	FO.INJECTION PUMP				
	CYL.HEAD ASSY (WITHOUT VALVE)				
7	IMPELLER MAN CIRC.PUMP	HIMEJI	22 February, 2017	04-03-17	12-03-17
	IMPELLER AUX CIRC.PUMP				
	IMPELLER COOLING SW.PUMP				
	IMPELLER BALLAST PUMP				
	IMPELLER FIRE BILGE				
8	VALCE STEM & PLUG	TOBATA	19 March, 2017	26-03-17	31-03-17
	GACE				
	ANALOG BACK-UP UNIT				
	BUSH				

ST. SURYA AKI					
REQ	DESCRIPTION	POD		POL	
		PORT	REQ. DATE	SUPPLY	SUPPLY
				DATE	O/B
1	WEAR RING 19 A WEAR RING 19 B BALL BEARING 31A BALL BEARING 31B	KAGOSHIMA	5 August, 2016	14-06-16	26-06-16
2	SUPER HEATER TUBE 38.1-4.5 T-3696.5-22 SUPER HEATER TUBE 38.1-4.5 T-3673.2-28 SUPER HEATER TUBE 38.1-4.5 T-3673.2-33 SUPER HEATER TUBE 38.1-4.5 T-3673.2-38	KAGOSHIMA	3 September, 2016	11-09-16	27-09-16
3	SIDE & ROOF WALL TUBE PAD FOR MAIN THRUST BEARING META A-BASKET (ELEMENT) B-BASKET (ELEMENT)	HATSUKAICHI	5 Oktober, 2016	14-10-16	14-11-16
4	COUPLING BOLT NUT FOR SHAFTING EXHAUST VALVE ASSY FO.INJECTION PUMP CYL.HEAD ASSY (WITHOUT VALVE)	KAGOSHIMA	10 December, 2016	29-12-16	30-12-16
5	PRESS TRANSMIT PISTON ASSY CYLINDER LINER MOUTH RING	HATSUKAICHI	27 January, 2017	05-02-17	08-02-17
6	COUPLING BOLT NUT FOR SHAFTING EXHAUST VALVE ASSY FO.INJECTION PUMP CYL.HEAD ASSY (WITHOUT VALVE)	HIROSHIMA	18 February, 2017	25-02-17	02-03-17
7	IMPELLER MAIN CIRC.PUMP IMPELLER AUX CIRC.PUMP IMPELLER COOLING SW.PUMP IMPELLER BALLAST PUMP IMPELLER FIRE BILGE	HATSUKAICHI	9 March, 2017	16-03-17	18-03-17
8	VALVE STEM & PLUG GACE ANALOG BACK-UP UNIT BUSH	HATSUKAICHI	26 April, 2017	04-05-17	09-05-17
9	SAFETY VALVE PISTON KABEL SERI PAINTS	HATSUKAICHI	26 April, 2017	04-05-17	09-05-17

ST. SURYA SATSUMA					
REQ	DESCRIPTION	POD		POL	
		PORT	REQ. DATE	SUPPLY	SUPPLY
				DATE	O/B
1	SUPER HEATER TUBE 50.8-5.0 T-8580 L SUPER HEATER TUBE 38.1-5.5 T-3696.5-22 SUPER HEATER TUBE 38.1-5.5 T-3673.2-28 SUPER HEATER TUBE 38.1-5.5 T-3673-2-33 SUPER HEATER TUBE 38.1-5.5 T-3673.2-38	KAGOSHIMA	7 June, 2016	30-07-16	30-07-16
2	NUT FOR SHAFTING EXHAUST VALVE ASSY FO.INJECTION PUMP CYL.HEAD ASSY (WITHOUT VALVE)	HIROSHIMA	16 December, 2016	24-12-16	27-12-16
3	PRESS TRANSMIT PISTON ASSY CYLINDER LINER MOUTH RING	HIROSHIMA	20 January,2017	28-01-17	01-02-17
4	COUPLING BOLT NUT FOR SHAFTING EXHAUST VALVE ASSY FO.INJECTION PUMP CYL.HEAD ASSY (WITHOUT VALVE)	HATSUKAICHI	9 February,2017	17-02-17	27-02-17
5	IMPELLER MAIN CIRC.PUMP IMPELLER AUX CIRC.PUMP IMPELLER COOLING SW.PUMP IMPELLER BALLAST PUMP IMPELLER FIRE BILGE	KAGOSHIMA	1 March,2017	08-03-17	17-03-17

2. Waktu keberangkatan perjalanan kapal

Kelancaran keberangkatan kapal adalah hal yang sangat berpengaruh dalam operasional kapal dan harus diperhatikan sebaik-baiknya oleh perusahaan. Dalam hal ini yang diutamakan adalah bagaimana muatan bisa sampai ke tempat tujuan dengan tepat waktu, aman, teratur, tertib dan memuaskan. Kelancaran keberangkatan perjalan kapal menunjukkan kemampuan kapal untuk mengangkut muatan sesuai dengan jenisnya dengan tepat waktu sesuai dalam kontrak pengangkutan. Pada tabel berikut ini, merupakan kegiatan operasional kapal dalam bentuk *voyage report* yang di dalamnya terdapat waktu keberangkatan perjalanan kapal pada tahun 2016 – 2017.

Tabel 4.2

Voyage Report Kapal di PT. Humolco LNG Indonesia

ST DWIPUTRA

Voy. No	VOYAGE ROUTE	DATE	Voy.No	VOYAGE ROUTE	DATE
293 JUN JUL	Dept Himeji	1345/05	301 DEC JAN	Dept Incheon	1015/22
	Arrival at Bontang	0915/14		Arrival at Bontang	1000/28
	Com'ce loading	0915/14		Com'ce loading	1000/28
	Com'te loading	2340/15		Com'te loading	0810/29
	Waiting time	101.25		Waiting time	362.75
	Dept Bontang	0015/20		Dept Bontang	0900/14
	Arrival at Sakai LNG	0630/26		Arrival Tobata	1115/20
	Com'ce discharge	0630/26		Com'ce discharge	1115/20
Com'te discharge	1530/27	Com'te discharge	1215/22		
Dept Sakai LNG	1645/26	Dept Tobata	1215/22		
294 JUL AUG	Dept Sakai LNG	1645/26	303 FEB	Dept Nagoya	1220/06
	Arrival Bontang	0700/02		Arrival at Bontang	1000/12
	Com'ce loading	0700/02		Com'ce loading	1000/12
	Com'te loading	2345/03		Com'te loading	0045/14
	Waiting time	330.0		Waiting time	39.67
	Dept Bontang	2345/17		Dept Bontang	0115/15
	Arrival at Taichung	0800/24		Arrival Himeji	0600/21
	Com'ce discharge	0800/24		Com'ce discharge	0600/21
Com'te discharge	1000/25	Com'te discharge	1400/22		
Dept Taichung	1000/25	Dept Himeji	1400/22		
298 OCT NOV	Dept Yokaichi	1230/11	304 FEB MAR	Dept Himeji	1400/22
	Arrival at Bontang	0700/21		Arrival at Bontang	0655/04
	Com'ce loading	0700/21		Com'ce loading	0655/04
	Com'te loading	2310/22		Com'te loading	1540/05
	Waiting time	397.00		Waiting time	162.92
	Dept Bontang	2000/06		Dept Bontang	1700/12
	Arrival Yokaichi	1030/12		Arrival Tobata	0840/18
	Com'ce Discharge	1030/12		Com'ce discharge	0840/18
Com'te Discharge	1630/13	Com'te discharge	1220/19		
Dept Yokaichi	1630/13	Dept Tobata	1220/19		
300 DEC	Dept Nagoya	1230/02	305 MAR APR	Dept Tobata	1220/19
	Arrival at Blang lancang	0900/09		Arrival at Bontang	0900/26
	Com'ce loading	0900/09		Com'ce loading	0900/26
	Com'te loading	1930/10		Com'te loading	0100/28
	Waiting time	48.00		waiting time	72.00
	Dept Blang lancang	1930/12		Dept Bontang	0100/31
	Arrival Incheon	0500/21		Arrival Yokaichi	0600/06
	Com'ce discharge	0500/21		com'ce discharge	0600/06
	Com'te discharge	1015/22		com'te discharge	1615/07
	Dept Incheon	1015/22		Dept Yokaichi	1615/07

ST. SURYA SATSUMA

Voy. No	VOYAGE ROUTE	DATE	Voy.No	VOYAGE ROUTE	DATE
191 JUN JUL	Dept Kagoshima	1515/07	203 FEB MAR	Dept Hatsukaichi	1500/09
	Arrival at Bontang	2200/30		Arrival at Bontang	0900/17
	Com'ce loading	0930/09		Com'ce loading	0900/17
	Com'te loading	2345/20		Com'te loading	2230/20
	Waiting time	233.92		Waiting time	48.78
	Dept Bontang	1745/30		Dept Bontang	2230/20
	Arrival at Kagoshima	0445/08		Arrival at Kagoshima	0700/28
	Com'ce discharge	0445/08		Com'ce discharge	0700/28
Com'te discharge	1815/09	Com'te discharge	1100/01		
Dept Kagoshima	1815/09	Dept Kagoshima	1100/01		
200 DEC JAN	Dept Hiroshima	1500/16	204 MAR	Dept Kagoshima	1100/01
	Arrival at Bontang	1545/24		Arrival at Bontang	1700/08
	Com'ce loading	1545/24		Com'ce loading	1700/08
	com'te loading	1100/26		Com'te loading	0245/10
	waiting time	36.67		Waiting time	178.67
	Dept Bontang	0000/27		Dept Bontang	0245/17
	Arrival Hatsukaichi	0630/03		Arrival Kagoshima	0700/24
	Com'ce Discharge	0630/03		Com'ce Discharge	0700/24
Com'te discharge	1500/04	Com'te discharge	1015/25		
Dept Hatsukaichi	1500/04	Dept Kagoshima	1015/25		
202 JAN FEB	Dept Hiroshima	1515/20			
	Arrival at Bontang	0830/28			
	Com'ce loading	0830/28			
	Com'te loading	0000/01			
	Waiting time	65.00			
	Dept Bontang	0000/01			
	Arrival Hatsukaichi	0615/08			
	Com'ce discharge	0615/08			
Com'te discharge	1500/09				
Dept Hatsukaichi	1500/09				

SURYA AKI

Voy.No	VOYAGE ROUTE	DATE	Voy.No	VOYAGE ROUTE	DATE
316	Dept Kagoshima Arrival at Bontang Com'ce loading Com'te loading Waiting time	1000/05 0945/14 0945/14 2130/15 270,8	324	Dept Hiroshima Arrival at Bontang Com'ce loading Com'te loading Waiting time	1500/18 1030/25 1030/25 1110/26 90. 50
317	Dept Bontang Arrival Kagoshima Com'ce discharge Com'te discharge Dept Kagoshima	22000/26 0700/02 0700/02 0945/03 0945/03	FEB MAR	Dept Bontang Arrival Hatsukaichi Com'ce discharge Com'te Discharge Dept Hatsukaichi	0100/02 0540/08 0540/08 1530/09 1530/09
318	Dept Kagoshima Arrival at Bontang Com'ce loading Com'te loading Waiting time	0945/03 1300/11 1300/11 0500/12 361,33	325	Dept Hatsukaichi Arrival at Bontang Com'ce loading Com'te loading Waiting time	1530/09 0500/16 0500/16 2100/16 48. 00
319	Dept Bontang Arrival Hatsukaichi Com'ce discharge Com'te discharge Dept Hatsukaichi	2000/27 0530/04 0530/04 1500/05 1500/05	MAR APR	Dept Bontang Arrival Senboku Com'ce discharge Com'te discharge Dept Senboku	2100/18 0600/25 0600/25 1145/26 1145/26
320	Dept Kagoshima Arrival at Bontang Com'ce loading Com'te loading Waiting time	1000/22 0500/29 0500/29 2330/29 24. 00	326	Dept Hatsukaichi Arrival at Bontang Com'ce loading Com'te loading Waiting time	1145/26 1430/04 1430/04 2010/05 101. 00
321	Dept Bontang Arrival Hiroshima Com'ce discharge Com'te discharge Dept Hiroshima	2330/30 0630/06 0630/06 1500/07 1500/07	APR MAY	Dept Bontang Arrival Senboku Com'ce discharge Com'te discharge Dept Senboku	2030/09 0600/ 16 0600/ 16 1125/17 1125/17
323	Dept Hatsukaichi Arrival at Bontang Com'ce loading Com'te loading Waiting time	1515/27 0800/ 03 0800/ 03 2310/04 91, 83			
324	Dept Bontang Arrival Hiroshima Com'ce discharge Com'te discharge Dept Hiroshima	1900/08 0615/15 0615/15 1500/16 1500/16			

I

Dari tabel di atas dapat dilihat adanya waktu tunggu (*waiting time*) untuk 3 kapal yaitu ST Dwiputra dalam setahun mengalami 8 kali waktu tunggu (*waiting time*), ST Surya Satsuma sebanyak 5 kali waktu tunggu (*waiting time*), serta ST Surya Aki sebanyak 7 kali.

Adapun yang menyebabkan waktu tunggu (*waiting time*) kapal terjadi yaitu keterlambatan pengadaan *spare part* ke atas kapal sehingga harus menunggu *spare part* tiba di atas kapal sebagai salah satu persyaratan kapal untuk melakukan pelayaran atau keberangkatan ke pelabuhan tujuan dan merupakan syarat kelaiklautan suatu kapal. Sedangkan ketepatan waktu keberangkatan kapal (*on time*) yaitu tidak terjadinya permintaan *spare part* kapal pada saat itu. Ukuran untuk satuan hitung waktu tunggu kapal yaitu dalam satuan jam.

Untuk kepentingan penelitian ini, penulis menggunakan analisis akar masalah (*root cause analysis*). Analisis akar masalah adalah pendekatan terstruktur untuk mengidentifikasi faktor-faktor berpengaruh pada satu atau lebih kejadian-kejadian yang lalu agar dapat digunakan untuk peningkatan kinerja. Root cause analysis merupakan alasan yang paling mendasar terjadinya kejadian yang tidak diharapkan. Apabila permasalahan utama tidak dapat diidentifikasi, maka kendala-kendala kecil akan makin bermunculan dan masalah tidak akan berakhir.

B. ANALISIS DATA

Data Keterlambatan Pengadaan *Spare Part*

Untuk mengetahui lamanya keterlambatan pengadaan *spare part* kapal maka dibuatkan tabulasi sebagaimana pada tabel berikut ini :

Tabel 4.3
DATA WAKTU KETERLAMBATAN SPARE PART

DWIPUTRA

No. Voyage	RENCANA/ PERKIRAAN SPARE PART SAMPAI	REALISASI WAKTU KEDATANGAN SPARE PART	SELISIH WAKTU
293	9 Hari	15 Hari	6 Hari
294	7 Hari	22 Hari	15 Hari
298	10 Hari	26 Hari	16 Hari
300	7 Hari	41 Hari	33 Hari
301	6 Hari	23 Hari	17 Hari
303	6 Hari	9 Hari	3 Hari
304	10 Hari	18 Hari	8 Hari
305	7 Hari	12 Hari	5 Hari

SURYA SATSUMA

NO. VOYAGE	RENCANA/ PERKIRAAN SPARE PART	REALISASI WAKTU KEDATANGAN SPARE PART	SELISIH WAKTU
200	8 Hari	11 Hari	3 Hari
202	8 Hari	12 Hari	4 Hari
203	8 Hari	18 Hari	10 Hari
204	7 Hari	16 Hari	9 Hari

SURYA AKI

NO. VOYAGE	RENCANA/ PERKIRAAN SPARE PART	REALISASI WAKTU KEDATANGAN SPARE PART	SELISIH WAKTU
316	9 Hari	40 Hari	31 Hari
317	8 Hari	24 Hari	16 Hari
321	19 Hari	20 Hari	1 Hari
323	9 Hari	11 Hari	2 Hari
324	7 Hari	12 Hari	5 Hari
325	7 Hari	9 Hari	2 Hari
326	8 Hari	13 Hari	5 Hari

Dari data di atas maka dapat dilihat dengan jelas mengenai rencana atau waktu tiba *spare part* di atas kapal dengan realisasi waktu kedatangan *spare part* di atas kapal serta selisih waktu antara perkiraan *spare part* kapal dan realisasi *spare part* sampai di atas kapal.

Tabel 4.4
Keterlambatan Pengadaan Spare Part

Penyebab A1	Penyebab B1	Penyebab C1	Penyebab D1
1. Koordinasi pihak kapal dengan perusahaan	1. Koordinasi pihak perusahaan dengan supplier	1. Permintaan spare part melebihi budget perusahaan	1. Kinerja supplier kurang efektif
Penyebab A2	Penyebab B2	Penyebab C2	Penyebab D2
2. Sudah ada SOP tetapi tidak dijalankan	2. Adanya tunggakan <i>spare part</i> yang belum dikirim	2. Terjadinya kerusakan kapal yang melebihi rencana	2. Pemilihan supplier bukan berdasar kualitas atau bonafitnya
Penyebab A3	Penyebab B3	Penyebab C3	Penyebab D3
3. Kurangnya sosialisasi SOP	3. Karena adanya tunggakan pembayaran	3. Perawatan kapal yang tidak sesuai jadwal	3. Pembelian karena terdesak waktu
Penyebab A4	Penyebab B4	Penyebab C4	Penyebab D4
4. Tidak ada anggaran untuk sosialisasi	4. Pengeluaran melebihi yang dialokasikan	4. Penundaan perawatan kapal karena kurang biaya	4. Perlu dana tunai untuk pembelian spare part
Penyebab A5	Penyebab B5	Penyebab C5	Penyebab D5
5. Kekurangan dana	5. Kekurangan dana	5. Kekurangan dana	5. Kekurangan dana

Tabel di atas merupakan analisis akar masalah dibuat dengan metode *Root Cause Analysis*. Dari analisis di atas, maka dapat disimpulkan bahwa penyebab keterlambatan pengadaan spare part adalah “kekurangan dana”.

C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Berdasarkan pembahasan pada tabel di atas maka ditemukan bahwa akar permasalahan yaitu terjadinya kekurangan dana dalam memenuhi kebutuhan *spare part*.

Dalam menyediakan *spare part* tersebut kekurangan dana terutama untuk hal-hal sebagai berikut :

1. Pembinaan management operasional pengadaan perusahaan.
2. Banyaknya tunggakan pembayaran yang belum diselesaikan.
3. Kekurangan dana akibat kesalahan perencanaan alokasi dana untuk perawatan kapal.
4. Kekurangan dana untuk membayar kepada supplier yang meminta pembayaran secara tunai atau langsung.

Selanjutnya sebagai alternatif pemecahan masalah maka hal-hal yang perlu dilaksanakan terutama adalah mencari dukungan dana melalui pinjaman bank atau dengan simpanan atau modal perusahaan untuk mengatasi masalah-masalah tersebut di atas.

D. EVALUASI PEMECAHAN MASALAH

Berdasarkan alternatif pemecahan masalah yang telah penulis kemukakan, penulis melakukan evaluasi kembali pemecahan masalah tersebut yang menjadi faktor terlambatnya waktu keberangkatan kapal di PT. Humolco LNG Indonesia berdasarkan pada alternatif pemecahan masalah di atas, sebagai berikut :

1. Mencari dana untuk menutupi kekurangan dana untuk melakukan pembinaan management operasional

Keuntungan :

- a. Membutuhkan biaya yang sedikit, biaya pelaksanaannya murah.
- b. Pelaksanaannya mudah.

Kerugian :

- a. Tidak langsung mengatasi masalah / membutuhkan waktu yang lama
- b. Menyita waktu karyawan dikarenakan adanya training terhadap karyawan sehingga tugas atau pekerjaan para karyawan menjadi terbengkalai

2. Mencari dana untuk membayar tunggakan pembayaran yang belum terselesaikan.

Keuntungan :

- a. Order-order yang tertahan bisa cepat datang.
- c. Terjaminnya suplai *spare part* untuk perawatan berkala.
- d. Terjaminnya kualitas dan spesifikasi *spare parts* yang diinginkan.

Kerugian :

- a. Memerlukan dana yang cukup besar.
- b. Apabila meminjam di bank maka dapat mengurangi keuntungan perusahaan akibat membayar bunga di bank.

3. Mencari dana untuk dialokasikan pada rencana perawatan kapal

Keuntungan :

- a. Meningkatkan kelancaran operasional kapal dalam jangka panjang.
- b. Memperlancar *cash flow* perusahaan.

Kerugian :

- a. Adanya dana yang tertahan akibat dialokasikan untuk rencana perawatan.
- b. Membayar bunga pinjaman apabila dana yang digunakan berasal dari pinjaman.

4. Mencari dana untuk membayar kepada supplier secara cash atau tunai.

Keuntungan :

- a. Barang cepat datang.
- b. Pemesanan dapat dilakukan dengan segera.

Kerugian :

- a. Perusahaan harus menyiapkan dana yang cukup besar.
- b. Spesifikasi/ kualitas barang kurang sesuai karena terdesak kebutuhan untuk pengadaannya.

E. PEMECAHAN MASALAH

Berdasarkan pembahasan keuntungan/kerugian terhadap keempat alternatif pemecahan masalah tersebut diatas maka dipilih **Alternatif pemecahan masalah yang ke 2 yaitu “mencari dana untuk membayar tunggakan pembayaran yang belum terselesaikan”** agar supaya kecepatan supply kebutuhan *spare part* dapat segera dipenuhi sehingga dapat mengatasi keterlambatan pengadaan *spare part* kapal yang dioperasikan oleh perusahaan.

Pembayaran terhadap tunggakan perlu segera dilakukan karena menyangkut keterikatan pada keberadaan dan keberlangsungan pengoperasian beberapa kapal, dimana pengadaan *spare partsnya* secara reguler telah dikontrakkan kepada penyalur tertentu, sehingga keterlambatan pembayaran terhadap tunggakan akan mempengaruhi tingkat keandalan dan ketersediaan armada yang siap beroperasi, maupun keberlangsungan pengoperasian kapal yang sedang berlayar. Selain itu, kualitas dan spesifikasi spare parts yang diinginkan dapat terpenuhi karena perusahaan supply sudah menjadi langganan ataupun terikat kontrak pengadaan.

BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

1. Berdasarkan analisis mengenai permasalahan, maka dapat disimpulkan dengan menggunakan analisis akar masalah. Ditemukan faktor-faktor penyebab terjadinya keterlambatan pengadaan *spare parts*, yaitu :
 - a. Kurangnya dana untuk melakukan pembinaan management operasional pengadaan perusahaan.
 - b. Kurangnya dana yang menyebabkan banyaknya tunggakan pembayaran yang belum diselesaikan.
 - c. Kekurangan dana akibat kesalahan perencanaan alokasi dana untuk perawatan kapal.
 - d. Kekurangan dana untuk membayar kepada supplier yang meminta pembayaran secara tunai atau langsung.

2. Upaya untuk pemecahan masalah pokok yaitu “kekurangan dana “dapat diatasi dengan cara mencari dukungan dana melalui pinjaman bank atau dengan menggunakan dana simpanan atau modal perusahaan untuk mengatasi masalah-masalah tersebut di atas.

B. SARAN

Berdasarkan analisis dan pembahasan di atas, maka penulis memberikan saran sebagai berikut :

1. Upaya dalam jangka pendek atau prioritas adalah mengupayakan dukungan dana untuk membayarkan tunggakan agar penyediaan *spare part* dapat dilakukan atau diproses secepat mungkin.
2. Sebagai pendukung atau pemecahan masalah jangka panjang maka dilakukan perbaikan terhadap :
 - a. Perencanaan perawatan kapal.
 - b. Penyediaan dana untuk kebutuhan darurat.
 - c. Pembinaan manajemen pengadaan di perusahaan.

DAFTAR PUSTAKA

Danuasmoro, Gunawan. *Manajemen Perawatan*. Jakarta : Yayasan Bina Citra Samudera, 2003.

Kosasih, Engkos. *Manajemen Perusahaan Pelayaran*. Jakarta : PT RajaGrafindo Persada, 2007

Nsos. *Manajemen Perawatan dan Perbaikan*. Jakarta.

Salim, Abbas. *Manajemen Transportasi*. Jakarta : PT RajaGrafindo Persada, 1993.

Suyono, R.P. *Shipping*. Jakarta : PPM, 2003.