

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**SKRIPSI
OPTIMALISASI KINERJA ALAT MUAT UNTUK
MENINGKATKAN KEGIATAN MUAT CURAH KERING
DI BONTANG COAL TERMINAL**

Oleh :

JAKA DWI ANGGORO

NRP. 14.8099 / K

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA
2018**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**SKRIPSI
OPTIMALISASI KINERJA ALAT MUAT UNTUK
MENINGKATKAN KEGIATAN MUAT CURAH KERING
DI BONTANG COAL TERMINAL**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV**

Oleh :

JAKA DWI ANGGORO

NRP. 14.8099 / K

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2018

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : Jaka Dwi Anggoro
NRP : 14.8099/K
Program Pendidikan : Diploma IV
Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan
Kepelabuhanan
Judul : Optimalisasi Kinerja Alat Muat Untuk
Meningkatkan Kegiatan Muat Curah Kering Di
Bontang Coal Terminal

Jakarta, Juli 2018

Pembimbing I

Pembimbing II

Drs.Wartono.Rs.MM.
Pembina (IV/a)
NIP. 1955.0529.197703.1002

I Made Aditya W.SE,MM.

Mengetahui
Ketua Program Studi KALK

April Gunawan Malau, S.Si., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 1972 0413 199803 1005

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : DANIEL BILL
NRP : 14.8128/K
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN
Judul Skripsi : PENGARUH MOTIVASI KERJA TERHADAP
KINERJA KARYAWAN DI PT. HUMOLCO
TRANS INC

Ketua Penguji

Anggota

Anggota

Bon Saham, SE., MM
Pembina Tk. I (III/d)
NIP. 19550526 198003 1 001

Susan Haryati, SE.Ak
Penata Tk. 1 (III/d)
NIP. 19561027 198503 2 003

Irma Hardianti, S.ST, Pel, M. Mtr.

Mengetahui

Ketua Program Studi KALK

April Gunawan Malau, S.Si, MM
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 1972 0413 199803 1 005

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis ucapkan atas kehadiran ALLAH SWT, yang telah memberikan Rahmat dan Kasih-Nya serta diiringi doa orang tua, keluarga dan teman tersayang sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Untuk memenuhi persyaratan dalam menyelesaikan program Diploma IV yang diselenggarakan oleh Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran, penulis membuat skripsi ini dengan judul :

“Optimalisasi Kinerja Alat Muat Untuk Meningkatkan Kegiatan Muat Curah Kering Di Bontang Coal Terminal”

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini masih terdapat beberapa kekurangan, baik ditinjau dari cara penyajian penulisan, penyajian materi, serta dalam penggunaan bahasa, mengingat akan keterbatasan kemampuan yang dimiliki oleh penulis.

Akan tetapi dalam penyusunan skripsi ini penulis mencoba merangkai skripsi ini dengan sebaik-baiknya didasarkan atas pengalaman yang diperoleh penulis selama menjalankan praktek kerja nyata di PT. Bontang Coal Terminal dan dipandu oleh materi-materi yang diperoleh selama melaksanakan pendidikan dari beberapa buku referensi yang berhubungan dengan masalah yang dibahas dalam penulisan skripsi ini.

Untuk itu dengan segala kerendahan hati pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih dari lubuk hati teruntuk pihak-pihak yang telah membantu dan membimbing penulis dalam penyusunan skripsi ini, antara lain :

1. Bapak Capt. Marihot Simanjuntak, MM. selaku Ketua STIP Jakarta.
2. Yth. Bapak April Gunawan Malau, S.Si., M.M. selaku Ketua Jurusan KALK.
3. Yth. Bapak Larsen Barasa, SE., M.M.T.r. selaku Sekretaris Jurusan KALK.
4. Yth. Bapak Drs.Wartono.Rs.MM. selaku dosen pembimbing materi yang telah memberikan waktu untuk membimbing materi skripsi ini.
5. Yth. Bapak I Made Aditya W.SE.MM. selaku dosen pembimbing penulisan yang telah memberikan waktu untuk membimbing proses penulisan skripsi ini.

6. Seluruh staf pengajar KALK Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta yang telah memberikan ilmu dan bimbingannya selama penulis belajar di kampus STIP tercinta.
7. Kepada keluarga tersayang, Bapak Solatin dan Ibu Julika yang menjadi penyemangat dan inspirasi penulis, terima kasih atas dukungan dan doanya. Serta kakak tersayang Agustyan Sumaryogi yang selalu membantu doa dan motivasi dalam penulisan
8. Seluruh Manajer, Supervisor dan karyawan PT. Bontang Coal Terminal serta CAAIP Bontang-Sangatta atas bantuan dan bimbingan yang diberikan selama penelitian dan penyusunan skripsi ini.
9. Teman-teman angkatan 57 taruna/i seperjuangan susah dan senang bersama selama di asrama, dan kepada seluruh junior terima kasih telah membarikan semangat untuk menyelesaikan skripsi ini.
10. Semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu – persatu terima kasih atas bantuannya sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.

Akhirnya penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini jauh dari sempurna dan masih terdapat kekurangan-kekurangan, maka dengan segala kerendahan hati penulis mengharapkan tanggapan dan saran dari semua pihak yang sifatnya membangun demi kesempurnaan skripsi ini.

Semoga dengan selesainya skripsi ini dapat menambah wawasan dan ilmu yang berguna nantinya bagi penulis dan juga para pembaca di masa yang akan datang.

Jakarta, Agustus 2018

Penulis,

JAKA DWI ANGGORO
NRP. 14.8099/K

DAFTAR ISI

	Halaman
SAMPUL DALAM	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
TANDA TANGAN PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR LAMPIRAN	x
 BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi Masalah	3
C. Batasan Masalah	3
D. Rumusan Masalah	3
E. Tujuan dan Manfaat Penelitian	3
F. Sistematika Penulisan	4
 BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	6
B. Kerangka Pemikiran	19
 BAB III METODOLOGI PENELITIAN	
A. Waktu Dan Tempat Penelitian	21
B. Metode Pendekatan Dan Teknik Pengumpulan Data	22
C. Teknik Analisis	22
 BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data	23
B. Analisis Data	28
C. Alternatif Pemecahan Masalah	29

D. Evaluasi Pemecahan Masalah	31
E. Pemecahan Masalah	33

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan	35
B. Saran	36

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 4.1 Wilayah Operasi Perusahaan	24
Gambar 4.2 Komponen Utama Conveyor	26

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 4.1 Fasilitas Dermaga	26

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Summary Vessel Performance in January 2017
- Lampiran 2 Summary Vessel Performance in February 2017
- Lampiran 3 Summary Vessel Performance in March 2017
- Lampiran 4 Summary Vessel Performance in April 2017
- Lampiran 5 Summary Vessel Performance in May 2017
- Lampiran 6 Summary Vessel Performance in June 2017

DAFTAR PUSAKA

- Arwinas (1999:82) tujuan/sasaran dari kegiatan bongkar muat
- Gurning, R.O.S. dan Budiyanto, E.H 2007. Manajemen Bisnis Pelabuhan.
PT Andhika Prasetya Ekawahana.
- Prof. Dr. Herman Budi Sasono, SE., MM. Manajemen Pelabuhan &
Realisasi Ekspor Impor (2012:85)
- Prof. Dr. Herman Budi Sasono, SE., MM. dalam buku Manajemen
Pelabuhan & Realisasi Ekspor Impor (2012:85) perusahaan bongkar
muat
- Suranto, SE. 2004. Manajemen Operasional Angkutan Laut. Medan :
Gramedia Pustaka Utama.
- <https://id.scribd.com/doc/232111073/JURNAL-BONGKAR-MUAT>
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 14 Tahun 2002 Pasal 1
tentang Penyelenggaraan Bongkar Muat.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 21 Tahun 2007 pasal 1
tentang Sistem dan Prosedur Pelayanan Kapal.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 53 Tahun 2002 tentang
Tatanan Kepelabuhan Nasional.
- <http://majalah1000guru.net/2013/07/prinsip-archimedes-newton-kapal-laut/>
- <http://karyatulisilmiah.com/pelayanan/>
- <https://id.scribd.com/doc/232111073/jurnal-bongkar-muat>

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Dalam era perdagangan bebas, setiap perusahaan menghadapi persaingan yang ketat. Meningkatnya intensitas persaingan dan jumlah pesaing menuntut perusahaan untuk selalu memperhatikan kebutuhan dan keinginan konsumen serta berusaha memenuhi harapan konsumen dengan cara memberikan pelayanan yang lebih memuaskan daripada yang dilakukan oleh pesaing. Sistem pelayanan perlu didukung oleh kualitas pelayanan, fasilitas yang memadai dan etika atau tata krama. Sedangkan tujuan memberikan pelayanan adalah untuk memberikan kepuasan kepada konsumen, sehingga berakibat dengan dihasilkannya nilai tambah bagi perusahaan.

Pelabuhan Bontang Coal Terminal yang terletak di pulau Kalimantan merupakan pelabuhan yang sangat penting peranannya dalam bidang jasa pengangkutan melalui laut, Pendistribusian barang dan jasa sebagian besar melalui angkutan laut merupakan suatu pilihan yang tepat dalam mengirim barang karena selain biaya yang relatif murah dengan menggunakan angkutan laut tersebut pengiriman juga dapat dilakukan dengan kapasitas yang besar. Faktor ekonomis yang dikehendaki dalam angkutan laut harus dapat memenuhi beberapa persyaratan, yaitu kecepatan yang tinggi, daya muat yang besar, kemudahan dalam bongkar muat. Oleh karena itu kegiatan ekspor impor melalui pelabuhan di Indonesia menjadi sangat tinggi. Hal ini dibuktikan dengan banyak kapal-kapal asing maupun domestik yang melakukan kegiatan bongkar muat di pelabuhan Indonesia, tingginya kegiatan bongkar muat melalui pelabuhan juga ikut menunjang tumbuhnya perusahaan pelayanan.

Dalam menghadapi persaingan di era global perusahaan diuntut untuk bekerja lebih efisien dan efektif. Persaingan yang semakin ketat menyebabkan perusahaan dituntut untuk mampu meningkatkan daya saing dalam rangka menjaga kelangsungan hidup perusahaan. Setiap perusahaan akan selalu berusaha untuk meningkatkan kinerja karyawannya. Dengan harapan apa yang menjadi tujuan perusahaan akan tercapai.

Untuk memenuhi keadaan tersebut maka yang harus diperhatikan adalah perencanaan pelayanan, pemasaran serta koordinasi kapal pada saat kapal sebelum dilakukan pemuatan atau pembongkaran.

Pelayanan utama yang harus di tingkatkan adalah pelayanan terhadap kapal dan serta arus lalu lintas barang. Untuk itu kinerja operasional di lapangan terutama dalam hal pembongkaran curah kering harus lebih di perhatikan karena muatan yang di bongkar di perusahaan tersebut sebagian besar adalah muatan curah kering, seperti Batu Bara.

Adapun proses pemuatan batu bara sampai ke kapal besar (mother vessel) yaitu, batu bara diangkut menggunakan truck sampai ke area stockpile. Dan dari area stockpile diangkut kembali ke truck lalu dimasukkan ke dalam tempat penampungan conveyor. Dan setelah itu belt conveyor pun berjalan sampai ke kapal besar dengan melalui conveyor.

PT. Bontang Coal Terminal sebagai pemilik barang (shipper) merupakan bagian sistem transportasi laut yang ikut memegang peranan penting dalam kegiatan bongkar muat curah kering di pelabuhan Bontang Coal Terminal pihak pelabuhan harus menambah Sumber Daya Manusia (SDM), menambah sarana dan prasarana di pelabuhan dan juga memperbaiki sistem di pelabuhan. Karena banyak sekali hambatan-hambatan yang sering terjadi di pelabuhan antara lain :

Hambatan-hambatan yang sering ditemui dalam meningkatkan kualitas pembongkaran dan pemuatan antara lain kondisi alat atau conveyor yang sudah tua yang seringkali mengakibatkan terhentinya pemuatan dan pembongkaran. Kurangnya perawatan merupakan kendala yang utama sehingga sering terjadi keterlambatan saat pembongkaran dan pemuatan tersebut berlangsung.

Maka keberhasilan dan kesuksesannya kinerja operasional pemuatan curah kering juga harus di sertai hubungan kerjasama yang baik antara pihak pengelola pelabuhan dan pengguna jasa. Oleh karena itu, penulis mengangkat judul :

**"OPTIMALISASI KINERJA ALAT MUAT UNTUK MENINGKATKAN
KEGIATAN MUAT CURAH KERING DI BONTANG COAL TERMINAL"**

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Identifikasi masalah yang dilakukan penulis adalah sebagai berikut :

1. Kurangnya perawatan terhadap alat muat.
2. Operasional pelabuhan yang tidak berjalan dengan baik.
3. Pengupahan TKBM.

C. PEMBATAAN MASALAH

Dari judul skripsi ini ditemukan adanya permasalahan yang dapat diangkat dan dibahas, tetapi diperlukan suatu batasan masalah agar materi yang dibahas nantinya tidak terlepas dari pembahasan yang dilakukan penulis. Adapun batasan masalah yang dipilih oleh penulis dalam skripsi ini adalah kurangnya perawatan peralatan muat di Bontang coal terminal

D. PERUMUSAN MASALAH

Penulis telah menemukan beberapa masalah yang menyebabkan kurang optimalnya kinerja pemuatan curah kering di Bontang Coal Terminal, dari berbagai masalah tersebut penulis merumuskan menjadi beberapa masalah pokok :

1. Bagaimana pelaksanaan perawatan terhadap alat – alat muat di Bontang Coal Terminal ?
2. Mengapa terjadi penurunan kinerja alat muat di Bontang Coal Terminal ?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

a. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang ingin dicapai dalam penulisan skripsi ini adalah :

1. Untuk mengetahui pelaksanaan perawatan terhadap alat muat di Bontang Coal Terminal
2. Untuk mengetahui penyebab terjadinya penurunan kinerja alat muat di Bontang Coal Terminal

b. Manfaat penelitian

1. Aspek Teoritis

Agar penelitian yang dilakukan oleh penulis dapat menjadi tambahan pengetahuan bagi taruna, dosen, praktisi pelabuhan dan lain-lain tentang cara mengoptimalkan kinerja bongkar muat.

2. Aspek Praktis

Agar penelitian yang dilakukan oleh penulis dapat menjadi masukan pada PT. Bontang Coal Terminal dalam menangani masalah penurunan kinerja bongkar muat.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Untuk mempermudah pembahasan dan dapat memahami isi materi yang akan dibahas penulis mencoba membuat sistematika penulisan yang akan disajikan yaitu dalam bab yang satu dengan bab yang lainnya saling terkait atau saling berhubungan. Sesuai dengan isi materi pokok pembahasan yang akan dibahas. Adapun tindakan dari bab sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

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

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini dikemukakan tentang tinjauan pustaka yang memuat uraian mengenai ilmu pengetahuan yang terdapat dalam kepustakaan, pengertian dari hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan dan kerangka pemikiran yang menjelaskan secara teoritis mengenai pertautan

antara variabel yang diteliti serta hipotesis dalam mengemukakan jawaban sementara atau kesimpulan 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, berapa lama penelitian dilakukan, metode pendekatan dan teknik pengumpulan data yang mengungkapkan cara apa saja 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

Bab ini, penulis memaparkan deskripsi data yaitu mengenai hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan yang dipilih oleh penulis, menganalisis data yang ada kaitannya dengan permasalahan yang akan dilakukan pembahasan lebih lanjut sehingga dapat ditemukan 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 KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam bab penutup ini berisi kesimpulan 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 yang akan dicapai

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Di dalam bab ini penulis membuat beberapa pengertian yang diambil dari beberapa buku-buku referensi, undang-undang serta penelitian terdahulu yang relevan dengan masalah yang di teliti untuk memudahkan dalam memahami pengertian-pengertian yang penulis gunakan dalam skripsi.

1. Kinerja Operasional

Tingkat pencapaian pelayanan kegiatan atau atribut kerja dalam kegiatan operasional pelabuhan dapat diukur dan dijadikan pedoman dalam pemberian pelayanan jasa di pelabuhan. Menurut Raja Oloan Saut Gurning dan Drs. Eko Hariyadi Budiyanto (2007:171) kinerja operasional tersebut secara keseluruhan dapat dikelompokkan dan terdiri dari :

a. **Kinerja pelayanan operasional**

Standar Kinerja Pelayanan Operasional adalah standar hasil kerja dari tiap-tiap pelayanan yang harus dicapai oleh operator Terminal / pelabuhan dalam pelaksanaan pelayanan jasa kepelabuhanan termasuk dalam penyediaan fasilitas dan peralatan pelabuhan

b. **Kinerja Pelayanan Barang/Produktivitas Bongkar Muat**

Suatu gambaran dari kemampuan dan kecepatan pelaksanaan penanganan barang yang dapat dicapai untuk kegiatan pembongkaran barang dari atas kapal sampai ke gudang atau lapangan penumpukan atau sebaliknya sejak dari gudang / lapangan penumpukan sampai ke atas kapal.

c. Utilisasi Fasilitas dan peralatan

Apabila kinerja pelayanan kapal dan barang mencerminkan langsung tingkat pelayanan kapal di pelabuhan yang diukur dengan lamanya waktu kapal di pelabuhan (Port Time), maka tingkat utilisasi fasilitas dan peralatan.

pelayanan jasa pelabuhan merupakan hasil / resultase yang diperoleh dari tingkat pelayanan kapal yang diberikan sehingga gambaran dari tingkat penggunaannya (utilisasi) tersebut akan menjadi bahan masukan terutama dalam menentukan tingkat kebutuhan terhadap fasilitas dan peralatan yang diperlukan oleh pelabuhan dalam memberikan pelayanan jasa ke pelabuhan.

Menurut Suranto, SE (2004:166), Alat produksi pelabuhan adalah setiap alat bantu yang digunakan untuk melakukan aktivitas kegiatan di pelabuhan yang menghasilkan jasa pelayanan di pelabuhan. Untuk mengukur kinerja alat produksi terlebih dahulu ditetapkan standar jam sebagai tolak ukur (satuan jam).

Di dalam menghitung atau mengukur kinerja alat, kita mengenal beberapa istilah dalam perhitungan:

- 1) Jam tersedia (biasanya 24 jam)
- 2) Jam pemeliharaan biasanya 3 jam termasuk istirahat (down time)
- 3) Jam alat rusak (down time)
- 4) Jam pemakaian
- 5) Presentase siap operasi
- 6) Presentase utilisasi alat

Yang dapat mempengaruhi kinerja alat produksi antara lain:

- 1) Sumber daya manusia
- 2) Umur alat
- 3) Kondisi fisik alat

2. Kinerja Bongkar Muat

a. Pengertian Kinerja Bongkar Muat

Menurut Stolovitch and keeps (1992), kinerja merupakan seperangkat hasil yang dicapai dan merujuk pada tindakan pencapaian serta pelaksanaan sesuatu pekerjaan yang diminta sedang menurut Simanjuntak (2005:1), Kinerja adalah tingkat pencapaian hasil atas pelaksanaan tugas tertentu.

Menurut F.D.C. Sudjarmiko (2007:264) dalam buku yang berjudul Pokok-Pokok Pelayaran Niaga, bongkar muat berarti pemindahan muatan dari dan ke atas kapal untuk ditimbun ke dalam atau langsung diangkut ke tempat pemilik barang dengan melalui dermaga pelabuhan dengan mempergunakan alat pelengkap bongkar muat, baik yang berada di dermaga maupun yang berada di kapal itu sendiri.

Kinerja Bongkar Muat merupakan tolak ukur tingkat keberhasilan atau pencapaian penyelenggaraan kegiatan pemindahan muatan dari dan atai ke atas kapal untuk ditimbun kedalam atau langsung diangkut ke tempat pemilik barang atas kemampuan kerja sumber daya manusia dan peralatan bongkar muat.

b. Faktor yang Mempengaruhi Kinerja Bongkar Muat

1. Keterampilan Tenaga Kerja Bongkar Muat

Kurangnya keterampilan sumber daya manusia adalah tidak menguasai keterampilan yang dibutuhkan oleh para penyedia kesempatan kerja. Sumber daya manusia yang tidak mempunyai keterampilan tidak akan dapat bersaing untuk mendapatkan suatu pekerjaan.

2. Kesiapan alat

Jumlah alat bongkar muat petikemas kurang memadai, sehingga menghambat kelancaran proses bongkar muat.

3. Jadwal Perawatan Alat

Perawatan alat yang belum terjadwal dapat mengganggu kelancaran proses kinerja alat. Definisi perawatan alat merupakan rencana kerja

yang tersusun dan saling terkait satu sama lainnya dengan berbasis waktu guna mengefektifkan kerja, sehingga akan diperoleh hasil yang baik.

4. Jadwal Perbaikan Alat

Proses perbaikan tidak menuntut penyamaan sesuai kondisi awal, yang diutamakan adalah alat bisa berfungsi normal kembali. Perbaikan memungkinkan untuk terjadinya pergantian bagian alat/spare part.

5. Komunikasi dan Kerja Sama

Kesuksesan perusahaan yang didasari kemampuan para anggota untuk bekerja sama ditentukan oleh komunikasi yang baik. Oleh karena itu, setiap perusahaan mempunyai kewajiban untuk mengembangkan komunikasi dari berbagai pihak baik itu antara pemimpin, anggota, dan masyarakat di sekitar lingkungan kerja agar dapat membantu mewujudkan kerjasama tim yang baik.

3. Optimalisasi

Optimalisasi dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (Depdikbud, 1995:628) berasal dari kata optimal yang berarti terbaik, tertinggi, sedangkan optimalisasi berarti suatu poses meninggikan atau meningkatkan. Apabila dikaitkan dengan pengertian strategi seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, maka strategi optimalisasi pendapatan asli daerah sektor pajak daerah berarti segala upaya yang dilakukan oleh pemerintah daerah untuk meningkatkan penerimaan yang diperoleh daerah dari sektor pajak daerah yang sah dan dipungut berdasarkan Peraturan Daerah sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Prinsip optimalisasi dalam pengelolaan sumber daya alam adalah pemanfaatan sumber daya alam dengan cara mengambil kekayaan alam secara menyeluruh dengan memaksimalkan keuntungan dan meminimalkan kerugian demi kepentingan negara dan rakyat, tetapi tetap memperhatikan keberlanjutan sda tersebut dikemudian hari.

4. Conveyor

Conveyor adalah suatu sistem mekanik yang mempunyai fungsi untuk memindahkan barang dari suatu tempat ke tempat lain. Conveyor banyak dipakai di dalam industry untuk transportasi barang yang jumlahnya sangat banyak dan berkelanjutan.

Dalam kondisi tertentu, conveyor banyak dipakai karena mempunyai nilai lebih ekonomis dibanding transportasi berat seperti truk dan mobil pengangkut. Conveyor dapat memobilisasi barang dalam jumlah banyak dan berkelanjutan dari satu tempat ke tempat lain. Perpindahan tempat tersebut harus mempunyai lokasi yang tetap agar sistem conveyor mempunyai nilai ekonomis. Kelemahan sistem ini adalah tidak mempunyai fleksibilitas saat lokasi barang yang dimobilisasi tidak tetap dan jumlah barang yang masuk tidak berkelanjutan.

5. Batu Bara

a. Terjadinya Batu bara

Batu bara berasal dari tumbuh-tumbuhan yang telah mati. Sebagian penyelidik berpendapat bahwa batu bara yang terbentuk di daerah subtropik berasal dari gambut sedangkan di daerah tropik berasal dari tumbuh-tumbuhan mangrove. Proses terjadinya batu bara disebut proses inkolen (air yang ada didalamnya dan bahan-bahan mudah menguap, nitrogen makin kecil sedangkan kadar zat arang atau karbon bertambah persentasenya). Setelah tumbuhan mati proses penghancuran tidak dapat memainkan perannya karena air di tempat matinya tumbuh-tumbuhan tersebut tidak atau kurang mengandung oksigen. Oleh karena itu tumbuh-tumbuhan tidak mengalami pembusukan dan kemudian di timbuni lempung, pasir, kerikil yang akhirnya terjadi proses pembentukan batubara.

Pembentukan batu bara di mulai sejak Carboniferous (Periode Pembentukan Karbon atau batu bara) dikenal sebagai jaman batu bara pertama yang berlangsung antara 290 juta sampai 360 juta tahun yang lalu. Mutu dari setiap endapan batu bara ditentukan oleh suhu dan tekanan serta lama waktu pembentukan yang disebut sebagai “maturitas organik”. Proses awalnya

gambut berubah menjadi lignite (batu bara muda) atau brown coal (batu bara coklat) ini adalah batu bara dengan jenis maturitas organik rendah.

Dibandingkan dengan batu bara jenis lainnya, batu bara muda agak lembut dan warnanya bervariasi dari hitam pekat sampai kecoklat-coklatan. Mendapat pengaruh suhu dan tekanan yang terus menerus selama jutaan tahun, batu bara muda mengalami perubahan yang secara bertahap menambah maturitas organiknya dan mengubah batu bara sub-bitumen.

Perubahan kimiawi dan fisika terus berlangsung hingga batu bara menjadi lebih keras dan warnanya lebih hitam dan membentuk “bitumen” atau “antrasit”. Dalam kondisi yang tepat, peningkatan maturitas organik yang semakin tinggi terus berlangsung hingga membentuk antrasit.

b. Muatan Curah Kering (batu bara)

Menurut Raja Oloan Saut Gurning dan Eko Hariyadi Budiyo dalam buku Manajemen Bisnis Pelabuhan (2007:44) pada hakekatnya bongkar muat barang curah kering (misalnya : beras, jagung, kedelai dan lain-lain) umumnya sama dengan bongkar barang umum (GC), hanya yang berbeda adalah penggunaan tenaga kerja bongkar muatnya per-gang, per-palka, per-gilir kerja yaitu, stevedoring memerlukan 15 orang, cargodoring memerlukan 20 orang dan delivery atau receiving 15 orang.

Muatan bulk seperti batu bara dalam bahasa Indonesia disebut muatan curah karena memang cara memuat curah kering adalah dengan cara mencurahkan ke dalam kapal. Dipelabuhan-pelabuhan yang mempunyai perlengkapan bongkar dengan menggunakan mesin penghisap (silo elevator) atau juga dengan memakai semacam ban berjalan yaitu Conveyor.

Batu bara di kapalkan dalam jumlah satu kapal sekali jalan (sekali pengapalan) batu bara juga dapat dikapalkan dalam satu palka sekali pengapalan asalkan tidak memuat dalam petikemas. Selain batu bara yang sering di kapalkan sebagai muatan curah antara lain : Muatan berbutir seperti gandum, beras, jagung dan biji besi.

Untuk mengangkut muatan batu bara tidak diperlukan pembagian ruangan kapal dalam geladak-geladak. Perlu diketahui bahwa di bagi-baginya geladak kapal di

samping itu pertimbangan yang penting dari segi teknis adalah untuk membatasi tekanan pada muatan masing-masing.

Berdasarkan teori di atas pemuatan batu bara menggunakan conveyor (ban berjalan) yang mengalir dari arah darat ke atas kapal dan di kapalkan penuh untuk satu kali jalan. Umumnya muatan curah kering perlu di adakan pemisahan dengan menggunakan terpal namun muatan batu bara tidak berkeringat sehingga tidak perlu di pasang terpal.

6. Kegiatan Bongkar Muat

Mengutip dalam situs internet <https://id.scribd.com/doc/232111073/JURNAL-BONGKAR-MUAT> kegiatan bongkar muat adalah salah satu kegiatan yang menunjang kelancaran arus barang di suatu pelabuhan. Kegiatan bongkar muat ini mempunyai beberapa proses kegiatan antara lain: stevedoring, cargodoring, receiving, dan delivery. Dalam kegiatan bongkar muat, perusahaan bongkar muat yang melaksanakan kegiatan bongkar muat dituntut peranannya untuk memperlancar arus barang. Kelancaran arus barang dapat tercapai apabila dalam pelaksanaannya didukung oleh SDM yang terampil dan penggunaan peralatan bongkar muat yang memadai. Apabila salah satu dari hal tersebut tidak terpenuhi, maka akan menimbulkan ketidaklancaran arus barang. Adapun akibat dari ketidaklancaran arus barang antara lain kerugian yang dapat mengurangi pendapatan bagi perusahaan sehingga upah yang diterima oleh para karyawan dan buruh ikut berkurang. Bila hal ini berlangsung dalam jangka waktu lama maka akan mengakibatkan menurunnya kinerja para karyawan sehingga kegiatan bongkar muat tidak dapat berjalan lancar.

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan KM Nomor 21 Tahun 2007 pasal 1 (satu) Tentang Sistem dan Prosedur Pelayanan Kapal, barang dan penumpang pada pelabuhan laut yang diselenggarakan oleh unit pelaksana teknis (UPT) kantor pelabuhan mendefinisikan sistem dan prosedur pelayanan kapal, barang dan penumpang adalah tata cara pelayanan operasional yang mengatur keluar / masuk barang dan orang di pelabuhan yang dilakukan untuk menjamin terselenggaranya kelancaran dan ketertiban kegiatan opsional pelabuhan.

Ketiga faktor tersebut harus dipersiapkan sebelum kegiatan akan dimulai. Pentingnya kelancaran kegiatan bongkar muat dapat memperkecil biaya di pelabuhan serta dapat menjaga kualitas barang tersebut. Untuk itu perlu diusahakan semaksimal mungkin agar arus barang berjalan lancar karena jika barang semakin lama berada di pelabuhan biaya yang akan dikeluarkan akan semakin meningkat.

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 14 Tahun 2002 pasal 1 (satu) Tentang Penyelenggaraan Bongkar Muat dari dan ke atas kapal dijelaskan sebagai berikut:

- a. Kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal adalah kegiatan yang meliputi stevedoring, cargodoring, receiving dan delivery dari pelabuhan.
- b. Stevedoring adalah kegiatan membongkar barang dari kapal ke dermaga atau tongkang, truk atau memuat barang dari dermaga ke tongkang, truk ke kapal sampai tersusun dalam palka dengan menggunakan derek kapal atau derek darat.
- c. Cargodoring adalah kegiatan melepas barang dari tali atau jala-jala di dermaga ke gudang atau lapangan penumpukan barang selanjutnya menyusun di gudang penumpukan barang atau sebaliknya.
- d. Receiving atau delivery adalah kegiatan memindahkan barang dari timbunan atau tempat penumpukan di gudang atau lapangan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang atau lapangan penumpukan atau sebaliknya.
- e. Barang adalah semua jenis komoditas termasuk hewan dan petikemas yang dibongkar atau dimuat dari dan ke kapal.
- f. Kapal adalah kendaraan air dengan dan jenis apapun yang digerakan dengan tenaga mekanik, tenaga mesin atau ditunda atau termasuk kendaraan berdaya dukung dinamis kendaraan dibawah permukaan air serta alat-alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Menurut Prof. Dr. Herman Budi Sasono, SE., MM. dalam buku Manajemen Pelabuhan & Realisasi Ekspor Impor (2012:85) perusahaan bongkar muat adalah mereka yang melaksanakan dan bertanggung jawab atas pemuatan atau pembongkaran barang ke atau dari atas kapal. Oleh sebab itu diperlukan cara-

cara untuk meningkatkan kecepatan atau produktivitas bongkar muat barang dan dalam pelaksanaannya terdapat tiga elemen pokok yang dapat mempengaruhi produktivitas waktu bongkar muat yaitu :

- 1) Net produktivitas, yaitu jumlah rata-rata tonnase yang dapat dicapai oleh 1 gang buruh di atas kapal tanpa interupsi (terputus). Untuk memperoleh hasil yang tinggi diperlukan penerapan beberapa langkah yang hasilnya akan lebih baik apabila dapat dilakukan secara simultan (dilakukan pada waktu yang bersamaan).
- 2) Interupsi atau waktu-waktu yang tidak digunakan untuk kegiatan selama shift bekerja yang akan memperhambat waktu bongkar muat. Dalam hal ini penyusutan waktu dapat dicapai dengan mempersingkat waktu operasional (operational time). Pengurangan waktu non operational yang biasanya digunakan untuk makan siang, makan malam dan makan pagi sangat tergantung kepada kebutuhan operasional dan adakalanya untuk ditiadakan dan kepada pekerja diberikan tambahan ekstra (upah / over time).

Waktu-waktu terbuang (idle time) terjadi dikarenakan oleh sebab-sebab yang bersifat teknis (antara lain karena faktor cuaca dan kerusakan pada peralatan muat) dan terjadi pada setiap shift kerja yang disebabkan antara lain oleh keterlambatan saat mulai kerja, jam selesai kerja yang lebih cepat, pemasangan / penyandaran posisi tongkang dan menunggu muatan.

Idle time pada sisi lain dapat juga disebabkan lemahnya tingkat koordinasi antara instansi, misalnya keterlambatan dokumen muatan, keterlambatan penyandaran kapal dan sebagainya.

- 3) The Manner atau cara pendistribusian barang yang digunakan dalam melaksanakan bongkar muat.

Dalam hal ini terdapat 2 cara yang lazimnya digunakan yaitu :

- a) Indirect route yaitu kombinasi antara kemampuan sistem bongkar muat (cargo handling system) dan cara pendistribusian barang melalui gudang / lapangan penumpukan (transfer system).

Dalam pemuatan curah kering dilakukan antara lain pemuatan melalui tongkang, muatan dimuat dari jetty ke tongkang yang kemudian dibongkar

dari tongkang untuk dimuat ke atas kapal. Yang biasa disebut dengan Ship to ship transfer yaitu peralihan barang dari kapal ke kapal atau beralihnya muatan dari satu kapal ke kapal lain atau tongkang secara langsung.

- b) Direct route, yaitu kombinasi antar sistem atau cara bongkar muat dengan cara pendistribusian menggunakan angkutan truk / trailer. Dalam pemuatan curah kering (batu bara) dilakukan dengan cara kapal sandar di pelabuhan khusus yang dilengkapi dengan fasilitas-fasilitas penunjang kegiatan muat batu bara antara lain conveyor.

Berdasarkan pendapat para pakar di atas maka kelancaran kegiatan bongkar muat adalah sejauh mana dapat dihindari hambatan dimana aktivitas yang dilakukan dalam memuat dan membongkar barang dari dermaga ke kapal atau dari kapal ke dermaga ataupun dari tongkang ke kapal maupun sebaliknya dengan efisien dan efektif. Di dalam kegiatan bongkar muat terdapat beberapa pelaksanaan kegiatan yaitu stevedoring, cargodoring, receiving / delivery. Juga terdapat tiga faktor utama dalam kegiatan bongkar muat yaitu peralatan, buruh dan metode atau sistem. Sedangkan kegiatan pokok yang harus dilakukan dalam persiapan bongkar muat agar kegiatan dapat berjalan sesuai dengan rencana kerja (operating planning) dan dapat tercapainya efisiensi waktu yaitu dengan mempersiapkan muatan sebaik-baiknya, mempersiapkan peralatan bongkar muat dan mempersiapkan buruh. Dengan dipenuhinya kegiatan pokok di atas maka akan sangat membantu kelancaran dari bongkar muat. Namun selain itu ada beberapa faktor yang harus diperhatikan antara lain seperti lamanya waktu pemuatan batu bara ke tongkang di jetty dan lamanya perjalanan tongkang dari jetty ke loading point tempat kapal lego jangkar serta pada saat melakukan pemuatan dari tongkang ke kapal. yaitu seperti keadaan alam (ombak dan hujan).

7. Kesiapan Alat Bongkar Muat

- a. Pengertian Peralatan Bongkar Muat

Peralatan bongkar muat adalah seluruh peralatan yang digunakan dalam kegiatan penanganan barang di atas kapal, di dermaga dan di lokasi

penumpukan. Banyak atau sedikitnya barang yang di bongkar/muat tergantung dari kinerja alat itu sendiri. Kinerja alat merupakan tolak ukur atas kemampuan kerja alat bongkar muat yang digunakan.

Alat bongkar muat digunakan untuk membantu kelancaran proses bongkar muat sehingga tercapai produktivitas yang optimal. Bentuk, jenis dan fungsi dari peralatan yang digunakan diasumsikan harus dapat menangani seluruh jenis muatan yang diangkut oleh kapal dan sesuai dengan sasaran pokok dari seluruh kegiatan pelayanan barang di pelabuhan yang bermuara kepada kelancaran kegiatan bongkar muat di atas kapal yang akan mempengaruhi lamanya kerja bongkar muat kapal di dermaga.

b. Kesiapan Peralatan Bongkar Muat

NATO ARMP-7(1) mendefinisikan kesiapan sebagai kemampuan suatu item yang dinyatakan siap untuk menjalankan suatu tugas dan fungsi dalam kondisi-kondisi tertentu setiap saat atau pada suatu rentang waktu tertentu, dengan asumsi bahwa semua sumber daya pendukungnya terpenuhi.

Beberapa hal yang harus diperhatikan dalam kesiapan peralatan bongkar muat, yaitu :

- 1) Adanya penjadwalan penggunaan alat
- 2) Adanya penjadwalan perawatan alat, dan
- 3) Adanya penjadwalan perbaikan alat

c. Faktor yang Mempengaruhi Kesiapan Bongkar Muat

Untuk mewujudkan pelaksanaan proses bongkar muat secara cepat (produktivitas tinggi) terdapat faktor-faktor yang memegang peranan penting dan harus diperhatikan, yaitu :

1. Kesiapan peralatan dan perlengkapan muat dan perlengkapan Bantu lainnya.

Menurut Arwinas (1999:82) tujuan/sasaran dari kegiatan bongkar muat adalah:

1. Melaksanakan bongkar muat secepatnya (produktif).
2. Menghindari risiko kerusakan terhadap barang, peralatan dan kecelakaan serendah mungkin.

3. Melaksanakan seluruh perencanaan bongkar muat sebagaimana tertera pada bay plan.
4. Menghasilkan stabilitas kapal yang aman.

Berikut adalah tahapan untuk kegiatan perawatan dan pemeliharaan alat bongkar muat agar selalu dalam keadaan siap pakai, yakni :

- 1) Preventive maintenance.

Yaitu kegiatan perawatan atas suatu alat dengan tujuan untuk mempertahankan kondisi alat tersebut agar tetap dapat dioperasikan.

- 2) Corrective maintenance.

Yaitu suatu kegiatan perawatan yang bertujuan untuk melakukan perbaikan karena suatu hal alat tersebut tidak dapat berfungsi.

- 3) Breakdown maintenance.

Yaitu suatu kegiatan pemeliharaan yang bersifat perbaikan besar, kegiatan perawatan ini biasanya dilakukan secara terjadwal.

Menurut Prof. Dr. Herman Budi Sasono, SE., MM. dalam buku Manajemen Pelabuhan & Realisasi Ekspor Impor (2012:85) perusahaan bongkar muat adalah mereka yang melaksanakan dan bertanggung jawab atas pemuatan atau pembongkaran barang ke atau dari atas kapal. Oleh sebab itu diperlukan cara-cara untuk meningkatkan kecepatan atau produktivitas bongkar muat barang dan dalam pelaksanaannya terdapat tiga elemen pokok yang dapat mempengaruhi produktivitas waktu bongkar muat yaitu :

- 4) Net produktivitas, yaitu jumlah rata-rata tonnase yang dapat dicapai oleh 1 gang buruh di atas kapal tanpa interupsi (terputus). Untuk memperoleh hasil yang tinggi diperlukan penerapan beberapa langkah yang hasilnya akan lebih baik apabila dapat dilakukan secara simultan (dilakukan pada waktu yang bersamaan).
- 5) Interupsi atau waktu-waktu yang tidak digunakan untuk kegiatan selama shift bekerja yang akan memperlambat waktu bongkar muat.
- 6) The Manner atau cara pendistribusian barang yang digunakan dalam melaksanakan bongkar muat.

Dalam hal ini terdapat 2 cara yang lazimnya digunakan yaitu :

- c) Indirect route yaitu kombinasi antara kemampuan sistem bongkar muat (cargo handling system) dan cara pendistribusian barang melalui gudang / lapangan penumpukan (transfer system).

Dalam pemuatan curah kering dilakukan antara lain pemuatan melalui tongkang, muatan dimuat dari jetty ke tongkang yang kemudian dibongkar dari tongkang untuk dimuat ke atas kapal. Yang biasa disebut dengan Ship to ship transfer yaitu peralihan barang dari kapal ke kapal atau beralihnya muatan dari satu kapal ke kapal lain atau tongkang secara langsung.

- d) Direct route, yaitu kombinasi antar sistem atau cara bongkar muat dengan cara pendistribusian menggunakan angkutan truk / trailer. Dalam pemuatan curah kering (batu bara) dilakukan dengan cara kapal sandar di pelabuhan khusus yang di lengkapi dengan fasilitas-fasilitas penunjang kegiatan muat batu bara antara lain conveyor.

B. KERANGKA PEMIKIRAN

Kapal sebagai alat transportasi yang digunakan untuk pengangkutan batu bara berupa kapal niaga berjenis kapal muatan padat, yang merupakan kapal khusus untuk pengangkutan muatan curah, contohnya batu bara. Kapal didesain khusus yang terdiri dari beberapa palka, dimana pemuatannya hanya dengan mengalirkan muatan batu bara ke dalam palka tersebut dengan berpedoman terhadap stowage plan (perencanaan pemuatan). Selain kapal sebagai penunjang didalam transportasi juga terdapat pelabuhan dan dermaga yang fungsinya sangat menunjang dalam kegiatan bongkar muat. Pelabuhan merupakan daratan dan perairan, tempat kapal bersandar, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang dan juga tepian pantai atau sungai dimana kapal-kapal dan perahu-perahu menyandarkan diri atau membuang jangkar yang dikelola oleh pemerintah, pemerintah propinsi, pemerintah kota dan kabupaten atau badan hukum Indonesia yang didirikan untuk mengusahakan jasa kepelabuhanan. Sedangkan dermaga merupakan tempat dimana kapal dapat berlabuh atau sandar guna melakukan kegiatan bongkar muat dan

merupakan bangunan beton dimuka gudang pelabuhan tempat kapal bersandar untuk melakukan kegiatan pier, quay, dock, wharf, kade. Serta berupa fasilitas untuk kegiatan bongkar muat barang perusahaan atau industri yang pengembangannya telah mendapat persetujuan dari menteri perhubungan.

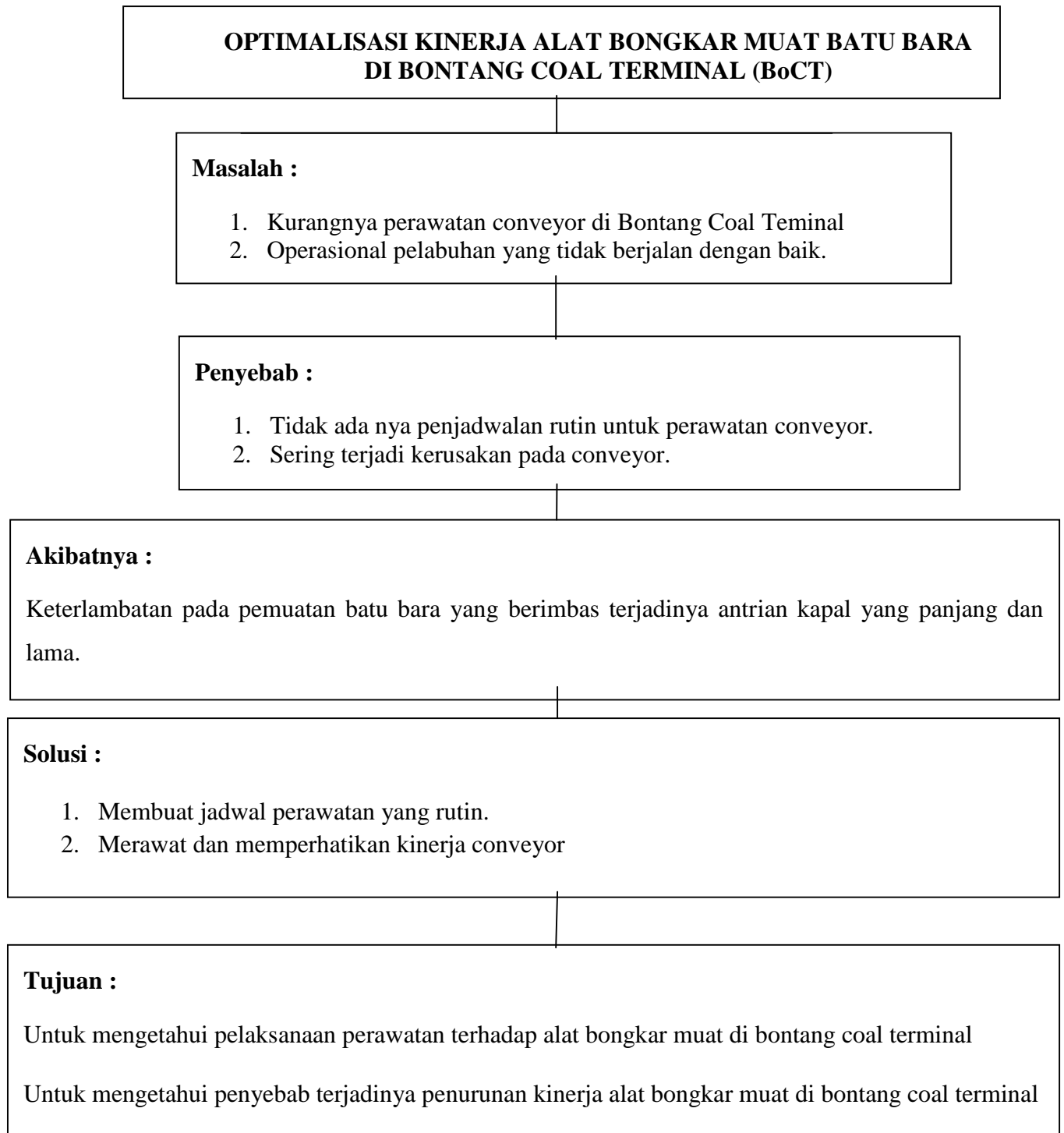
Didalam kegiatan bongkar muat terdapat beberapa pelaksanaan kegiatan, yaitu stevedoring, cargodoring, receiving / delivery. Juga terdapat tiga faktor utama dalam kegiatan bongkar muat yaitu peralatan dan metode atau sistem. Sedangkan kegiatan pokok yang harus dilakukan dalam persiapan bongkar muat dan mempersiapkan buruh. Dengan dipenuhinya kegiatan pokok di atas maka akan sangat membantu kelancaran dari bongkar muat. Kelancaran kegiatan bongkar muat adalah sejauh mana dapat dihindari hambatan dimana aktifitas yang dilakukan dalam memuat dan membongkar barang dari dermaga ke kapal atau dari ke kapal ke dermaga dengan efisien dan efektif.

Untuk pembongkaran batu bara digunakan bucket (alat pengeruk muatan curah) yang berjalan di atas tongkang dan di angkut penuh untuk satu kali jalan. Umumnya muatan curah berkerengat perlu diadakan pemisahan dengan menggunakan terpal namun muatan batu bara tidak berkerengat sehingga tidak perlu dipasang pemisah. Memperhatikan pemikiran ini dapat disimpulkan sementara bahwa keterlambatan pemuatan batu bara di Bontang Coal Terminal diduga tidak akan terjadi apabila :

1. Adanya perencanaan baik dari stowage plan (perencanaan pemuatan) di atas kapal maupun dari terminal / dermaga.
2. Adanya mekanisme kerja yang baik dari terminal yang menangani proses muat.
3. Kesiapan conveyor dan dalam setiap pemuatan yang ditunjang oleh perawatan yang baik.
4. Adanya tenaga kerja yang tepat penempatannya bekerja sesuai dengan keahliannya dalam penanggulangan baik pemuatan batu bara.

Gambar 2.1

Kerangka Pemikiran



BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu

Waktu penelitian dilaksanakan selama penulis melakukan Praktek Darat (PRADA) yang merupakan salah satu syarat dalam pemenuhan program D IV yang ditempuh penulis dari 3 Agustus 2016 sampai dengan 25 Agustus 2017. Hal ini dikarenakan penulis melakukan PRADA di dua tempat berbeda selama kurun waktu 12 bulan tersebut yaitu pada PT.Bontang Coal Terminal (11 bulan) dan PT.PELINDO IV Bontang (1 bulan).

2. Tempat

Adapun perusahaan tersebut bergerak pada usaha keagenan kapal yang biasa melayani kapal asing. Pada skripsi ini, pembahasan dipusatkan mengenai pelayanan keagenan kapal, berikut data:

- | | | |
|--------------------|---|---|
| a. Nama perusahaan | : | PT. Bontang Coal Terminal |
| b. Alamat | : | Bontang Office Site KM 30, Bontang - Kaltim |
| c. Telp / Fax | : | +62-548-26235 / +62-548-26241 |
| d. E-mail | : | environment.imm@banpuindo.co.id |

B. METODE PENDEKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA

1. Metode Pendekatan

Pendekatan yang dilakukan dalam penelitian ini adalah dengan pendekatan empiris. Yaitu mengamati dalam melakukan pengamatan terhadap fakta – fakta yang terjadi di lapangan. Penelitian ini melihat adanya fakta – fakta yang terjadi pada pemuatan batu bara di Bontang Coal Terminal.

2. Teknik Pengumpulan Data

Data adalah informasi yang digunakan dalam penelitian, agar dapat memberikan gambaran objek yang diteliti, sehingga persoalan yang diteliti dapat dibahas. Dalam penelitian ini data yang diperoleh dan dianalisis berupa data primer dan data sekunder. Data primer merupakan data yang dikumpulkan dan diperoleh secara langsung dari obyeknya melalui observasi langsung. Sedangkan data sekunder ialah data yang sudah jadi yang diperoleh dari dokumen perusahaan dan literatur-literatur.

C. TEKNIK ANALISIS

Dalam menganalisis data dalam penyusunan skripsi ini, penulis menggunakan teknik analisis deskriptif kualitatif merupakan salah satu dari jenis penelitian yang termasuk dalam jenis penelitian kualitatif. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengungkapkan kejadian atau fakta, keadaan, fenomena, variabel dan keadaan yang terjadi saat penelitian berlangsung dengan menyuguhkan apa yang sebenarnya terjadi. Penelitian ini menafsirkan dan menguraikan data yang bersangkutan dengan situasi yang sedang terjadi, sikap serta pandangan yang terjadi di dalam suatu masyarakat, pertentangan antara dua keadaan atau lebih, hubungan antar variable yang timbul, perbedaan antar fakta yang ada serta pengaruhnya terhadap suatu kondisi, dan sebagainya.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

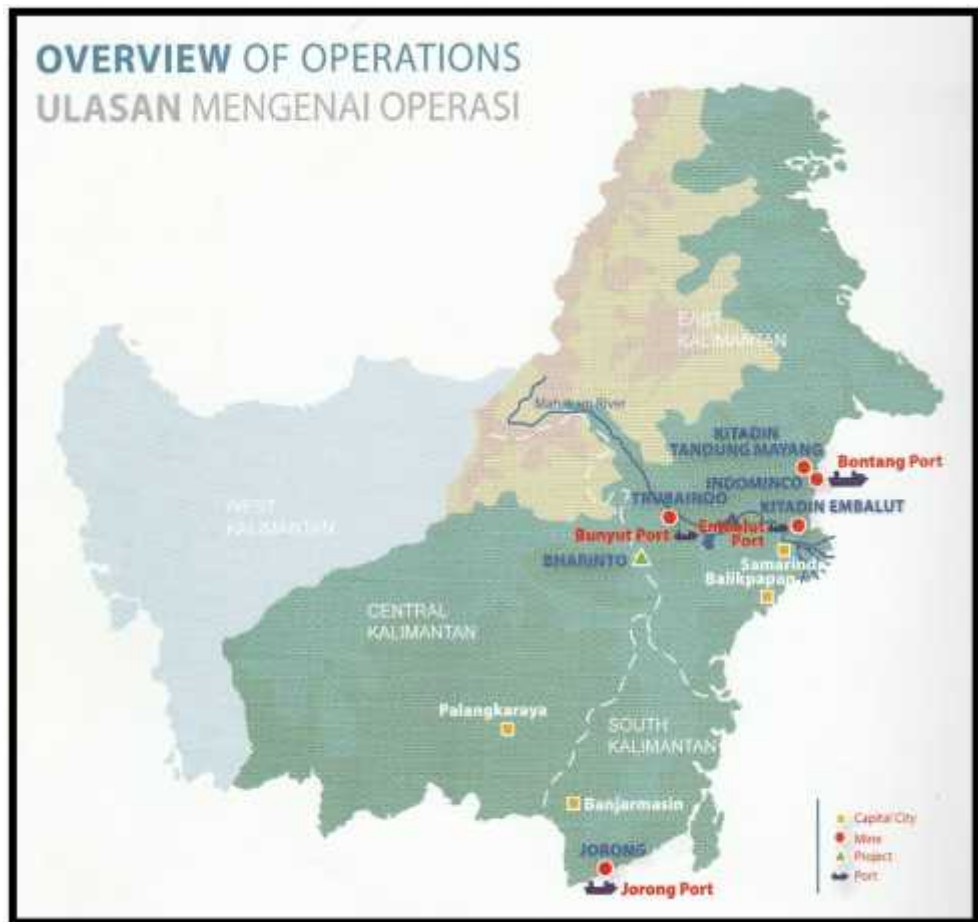
A. DESKRIPTIF DATA

1. Sejarah singkat PT. Bontang Coal Terminal (BoCT)

PT. Bontang Coal Terminal Kalimantan Timur merupakan suatu badan usaha swasta yang bergerak dalam bidang usaha pertambangan batu bara, perusahaan ini sebelumnya berada dibawah naungan kelompok usaha Salim Group, namun Bulan Oktober 2001 semua saham yang ada diambil alih oleh BANPU yang berpusat di Thailand. Perusahaan ini dibentuk atas kerjasama antara perusahaan tambang batu bara Bukit Asam (persero) dan BKPM (Badan Konstitusi Penanaman Modal) yang ditandatangani pada tanggal 5 Oktober 1990 dan mendapatkan KP (Kuasa Penambangan) dengan areal konsesi seluas ± 25.000 Ha. Daerah tersebut terbagi menjadi dua blok, yaitu blok barat (*west block*) dengan luas ± 18.000 Ha, dengan jumlah cadangan sebesar 60.000.000 ton dan blok timur (*east block*) dengan luas ± 7.100 Ha, dengan jumlah cadangan sebesar 106.200.000 ton. Dari perjanjian tersebut kemudian dilakukan realisasi proyek awal dengan penyidikan umum hingga pengapalan pertama.

PT. Bontang Coal Terminal didirikan pada tanggal 11 November 1988. Perusahaan ini sebelumnya berada dibawah naungan kelompok usaha Salim Group, mulai bulan Oktober 2001 semua saham yang ada diambil alih oleh BANPU yang berkedudukan atau berpusat di Thailand. Luas area eksplorasi yang dimiliki oleh PT. Bontang Coal Terminal sebesar 100.000 Ha yang sesuai dengan Surat Kuasa Pertambangan (KP) yang diperoleh dari PT. Tambang Batu bara Bukit Asam dan Badan Koordinator Penanaman Modal (BKPM),

penandatanganan kontrak kerjasama dengan PTBA dilakukan pada tanggal 5 Oktober 1990. Berdasarkan hasil eksplorasi yang dilakukan dari luas area 100.000 Ha tersebut, yang dapat dilakukan eksploitasi hanya seluas 25.000 Ha saja yang terbagi menjadi dua blok penambangan, yaitu Blok Barat (*West Block*) seluas 18.000 Ha dan Blok Timur (*East Block*) dengan luas area 7.000 Ha. Keseluruhan area tersebut berada di daerah administratif kota Bontang, kabupaten Kutai Kartanegara dan Kutai Timur, Provinsi Kalimantan Timur dengan formasi Batu Bara Balikpapan *Late Miocene* dan pulau Balang . PT. Bontang Coal Terminal adalah salah satu produsen batu bara terbesar dari seluruh anak perusahaan di Indonesia dengan produksi 10,7 juta ton, menyumbang 61% dari total produksi batu bara untuk tahun 2008.



Gambar 4. 1
Wilayah Operasi Perusahaan

2. Profil PT. (Persero) Indominco Mandiri Bontang

PT. Indominco Mandiri adalah sebuah perusahaan pertambangan batu bara yang berdiri pada November 1988 dan memegang kontrak tambang batubara dari pemerintah seluas kurang-lebih 25.121 hektar yang berada di kabupaten Bontang, Kutai Kertanegara dan Kutai Timur di propinsi Kalimantan Timur. Perusahaan ini kini dimiliki secara penuh oleh Somyot Ruchirawat seorang pengusaha asal Indonesia keturunan Cina.

Di dalam area tambangnya, telah dibangun *haul road* atau jalan raya sepanjang 35 kilometer yang saling menghubungkan antara tempat penimbunan batu bara hasil pertambangan (*stockpile*) dengan area operasinya.

PT. Indominco Mandiri merupakan salah satu penghasil batubara terbesar di Indonesia yang memproduksi sebesar 11.5 juta ton atau kurang lebih 5% dari total batubara yang diproduksi secara nasional.

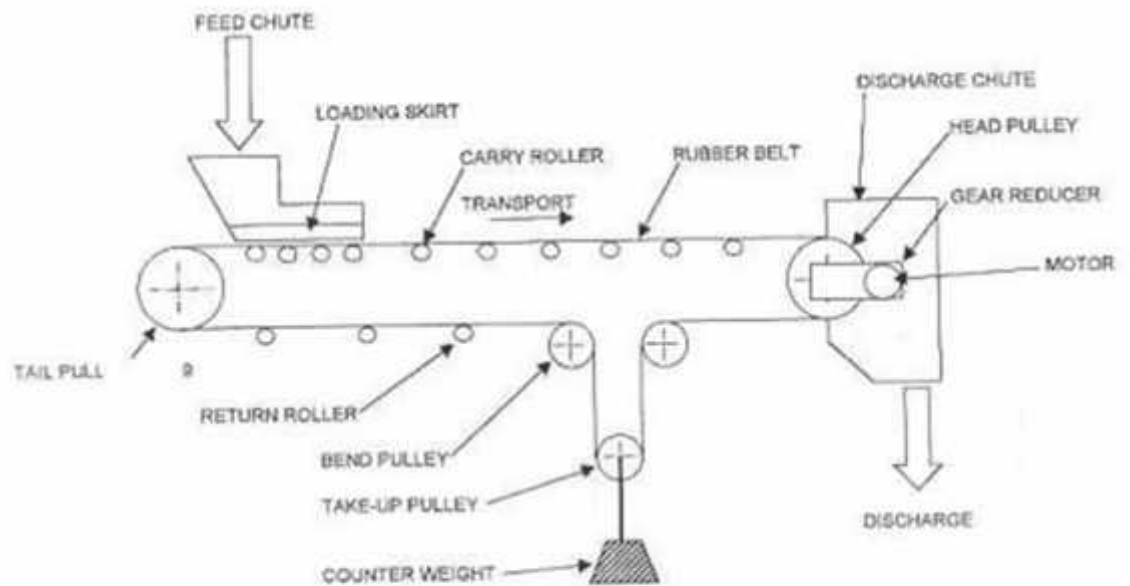
PT. Indominco Mandiri bersama dengan PT. Trubaindo Coal Mining, PT. Bharito Ekatama, PT. Jorong Barutama Greston, PT. Kitadin Tandung Mayang, dan PT. Kitadin Embalut adalah anak dari perusahaan PT. Indo Tambangraya Megah yang merupakan cabang perusahaan tambang batubara BANPU dari Thailand. Pasar terkuat dan terbesar perusahaan PT. Indominco Mandiri adalah perusahaan-perusahaan yang berkaitan dengan jasa kelistrikan yang terutama berada di negara Jepang, Korea, Taiwan, Cina, Thailand, Italia dan India. Adapun fasilitas yang dimiliki oleh PT. Bontang Coal Terminal sebagai berikut :

Fasilitas Dermaga

Tabel 4. 1
Fasilitas Dermaga

No	Nama	Kedalaman (M-LWS)	Alat Bongkar/ muat	Kecepatan (MT/Jam)	Kapasitas (DWT)	Keterangan
1	Dermaga <i>conveyor</i>	14.5	Conveyor	3750	90,000	Memuat
2	Dermaga tongkang	14.5	Conveyor	3750	8000	Memuat
3	Labuh jangkar	14.5	Floating Crane	625	95,000	Memuat
4	Dermaga bongkar	8	CBU (Continouse Barge unloader)	1000	8000	Membongkar

3. Alat Muat (Conveyor)



Gambar 4.2

Komponen utama conveyor

Bagian – Bagian terpenting Belt conveyor adalah :

- Belt : Fungsinya untuk membawa material yang diangkut.

- b. Idler : gunanya untuk menyangga belt.
 menurut letak dan fungsinya maka idler dibagi menjadi :
1. Idler atas yang di gunakan untuk menahan belt yang bermuatan.
 2. Idler penahan yaitu idler yang di termpatkan di tempat pemuatan.
 3. Idler penengah yaitu yang dipakai untuk menjajaki agar belt tidak bergeser pada jalur.
 4. Idler bawah idler balik yaitu berguna untuk menahan belt kosong.
- c. Centering device : untuk mencegah agar belt tidak meleset dari rollernya.
- d. Drive units (unit penggerak) : pada belt conveyor tenaga gerak dipindahkan ke belt oleh adanya gesekan antara belt dengan “pulley” penggerak (drive pully) karena belt melekat di sekeliling pully yang di putar oleh motor.
- e. Pemberat : komponen untuk mengatur tegangan belt dan untuk mencegah terjadinya selip antara belt dengan pully penggerak, karena bertambah panjangnya belt.
- f. Bending the belt
 Alat yang di gunakan untuk melengkungkan belt adalah :
- Pully terakhir atau pertengahan
 - Susunan roller – roller
 - Beban dan adanya sifat kelenturan belt.
- g. Pengumpan (feeder) : alat untuk pemuatan material keatas belt dengan kecepatan teratur.
- h. Trippers : alat untuk menumpahkan muatan disuatu tempat tertentu
- i. Pembersih belt : alat yang dipasang dibagian ujung bawah belt agar material tidak melekat pada belt balik.
- j. Skirts : semacam sekat yang dipasang dikiri kanan belt pada tempat pemuatan yang terbuat dari logam atau kayu dan dapat dipasang tegak atau miring yang gunanya untuk mencegah terjadinya ceceran.
- k. Holdback : suatu alat untuk mencegah agar belt conveyor yang membawa muatan atas tidak berputar kembali ke bawah jika tenaga gerak tiba – tiba rusak atau dihentikan

- l. Kerangka : konstruksi baja yang menyangga seluruh susunan belt conveyor dan harus ditempatkan sedemikian rupa sehingga jalannya belt yang berada di atasnya tidak terganggu.
- m. Motor penggerak : biasanya dipergunakan motor listrik untuk menggerakkan drive pulley. Tenaga dari motor harus disesuaikan dengan keperluannya

Alat muat conveyor yang ada sesuai dengan kemampuan teknis yang seharusnya mampu menangani dengan kecepatan sebesar 3750 MT/Jam. Namun dalam kenyataannya peralatan muat conveyor yang melayani 20 kapal yang melakukan kegiatan muat di Bontang Coal Terminal sesuai dalam bulan Januari s/d Juni tahun 2017 tidak mencapai target tersebut.

A. ANALISIS DATA

Berdasarkan data yang telah diuraikan pada bab sebelumnya, di bawah ini penulis akan menganalisis data tersebut sebagai berikut :

1. Pelaksanaan perawatan terhadap peralatan alat muat di Bontang Coal Terminal.

Pada analisis data ini akan diuraikan sesuai kenyataan di lapangan terdapat kerusakan peralatan *conveyor* pada saat proses muat. Adapun hal-hal yang menyebabkan kerusakan peralatan *conveyor* adalah sebagai berikut :

a. Alat yang sudah tua

Kerusakan peralatan muat (*conveyor*) salah satunya terjadinya karena peralatan yang tua atau sudah tidak layak pakai, sehingga dalam pengoperasiannya peralatan sering mengalami kerusakan dan sangat lambat dalam bekerja.

b. Kurangnya pemeliharaan peralatan muat (*conveyor*)

Aspek perawatan suatu peralatan tidak dipisahkan dari aspek perencanaan dan kegiatan operasionalnya, sehingga peralatan dapat beroperasi dengan baik dan lancar. Meskipun suatu peralatan didesain dengan baik, namun bila tidak diimbangi perawatan peralatan dengan baik, maka daya tahan mesin/peralatan tersebut tidak akan lama. Hal ini tentu saja akan menghambat dan mengurangi produktivitas peralatan tersebut.

2. Kinerja alat muat di Bontang Coal Terminal.

Terjadi penurunan kinerja alat muat

Penurunan kinerja alat muat di Bontang Coal Terminal menyebabkan target untuk kapal yang datang ke Bontang Coal Terminal berkurang tidak mencapai target, penurunan kinerja alat muat ini disebabkan oleh sering adanya kerusakan pada alat muat yaitu conveyor yang berakibat pada antrian kapal yang akan memuat batu bara di Bontang Coal Terminal.

B. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Alternatif pemecahan masalah adalah suatu solusi yang digunakan dalam memecahkan masalah. Untuk itu alternatif pemecahan masalahnya adalah sebagai berikut :

1. Mengurangi terjadinya kerusakan peralatan muat

Dari permasalahan yang telah dianalisis maka penulis memberikan beberapa alternatif pemecahan masalah untuk mengurangi terjadinya kerusakan peralatan muat pada saat proses muat, yaitu sebagai berikut:

Penggantian dan penambahan peralatan muat yang sudah tua

Tingginya aktivitas muat menyebabkan peralatan muat yang tersedia beroperasi tanpa henti, sehingga akibat tingginya jam operasi, peralatan tersebut sering mengalami gangguan mesin, seperti tingginya temperature mesin yang menyebabkan kerusakan dan penurunan kemampuan kerja peralatan dan akibatnya akan mengganggu kegiatan muat itu sendiri. Untuk mengatasi masalah ini diharapkan melakukan penggantian dan penambahan peralatan penunjang kegiatan muat batu bara, sehingga arus lalu lintas batu bara di pelabuhan dapat berjalan dengan lancar tanpa adanya hambatan.

2. Meningkatkan pemeliharaan peralatan muat (*conveyor*)

Alat yang sudah tua adalah salah satu faktor yang menyebabkan sering terjadinya kerusakan pada alat sehingga dapat menghambat proses muat dan mempengaruhi produktivitas muat sehingga tidak bisa mencapai hasil yang optimal. Untuk mengatasi hal tersebut peningkatan dalam proses perawatan/pemeliharaan dan memperbaiki alat sehingga akan memperkecil kemungkinan kerusakan pada alat dan kegiatan muat akan menjadi lebih lancar dan produktivitas bisa lebih maksimal. Perawatan yaitu serangkaian kegiatan yang terdiri dari memelihara, merawat dan perbaikan yang dilaksanakan dalam upaya untuk menjaga/mempertahankan kinerja suatu alat secara teratur/periodic sesuai dengan *manual book maintenance* yang telah ditetapkan oleh pabrik pembuat alat yang meliputi *schedule maintenance* dengan ruang lingkup :

- 1) *Running Maintenance* yang termasuk dalam *Running Maintenance* adalah :
 - a) Penggantian oli untuk mesin, *gearbox* dan *hidrolik*
 - b) Penggantian *filter-filter* untuk mesin, dan *spreader hidrolik*
 - c) *Greasing*, yaitu melakukan pengecekan dan pelumasan pada komponen.
 - d) *Cleaning*, yaitu melakukan pembersihan pada komponen peralatan.
 - e) *Touch Up*, yaitu upaya-upaya pengecekan perkembangan korosi, dilaksanakan pada bagian-bagian yang terjadi korosi, dengan pembersihan, ketok, skrap, sikat dan kemudian dilanjutkan dengan pengecatan warna sesuai dengan aslinya.
- 2) *Preventive Maintenance (Daily Inspection, Periodic Inspection)* yaitu pekerjaan pemeliharaan alat yang dilakukan berdasarkan pada hasil inspeksi / pengecekan rutin yang dilaksanakan dalam interval/jangka waktu yang telah ditentukan dengan tujuan meminimalkan atau

mencegah terjadi kerusakan. Pelaksanaan *Preventive Maintenance* terdiri dari :

- a) *Daily Inspection*
 - b) Pemeliharaan berkala tiap 300 jam.
 - c) Pemeliharaan berkala tiap 600 jam.
 - d) Pemeliharaan berkala tiap 1200 jam.
 - e) Pemeliharaan berkala tiap 2400 jam.
 - f) Pemeliharaan berkala tiap 6 bulanan (*semesterly*)
 - g) Pemeliharaan berkala tiap 1 tahun (*yearly*)
- 3) *Corrective Maintenance* adalah pekerjaan pemeliharaan alat yang dilakukan untuk mengoreksi atau melakukan penyetelan terhadap adanya perubahan-perubahan atau penyimpangan-penyimpangan yang terjadi pada system atau alat sub sistem alat.
- 4) *Breakdown Maintenance* adalah pekerjaan pemeliharaan/perawatan dan perbaikan alat yang dilakukan apabila terjadi gangguan/kerusakan saat alat sedang beroperasi sehingga mengganggu operasional alat uang bersangkutan.
- 5) *Shutdown Maintenance* adalah pekerjaan pemeliharaan alat yang dilaksanakan berdasarkan perencanaan/periode tertentu pada saat alat tersebut dalam kondisi tidak siap operasi.

C. EVALUASI PEMECAHAN MASALAH

Dari alternatif pemecahan masalah yang telah dikemukakan di atas, penulis mencoba mengevaluasi pemecahan masalah tersebut melalui keuntungan dan kendala-kendala dari alternatif pemecahan masalah yang dipilih untuk masing solusi diatas serta keuntungan-keuntungan yang didapat dari penerapan solusi tersebut, maka dapat dijelaskan sebagai berikut :

1. Mengurangi terjadinya kerusakan peralatan muat

Penggantian dan penambahan peralatan muat yang sudah tua

Dengan melakukan penggantian atau penambahan peralatan muat, tentunya produktivitas muat akan meningkat karena pemakaian peralatan

yang baru dan jumlahnya yang sudah bertambah. Sehingga pekerjaan muat akan lebih cepat selesai.

Namun ada juga beberapa kelemahan jika kita melakukan penggantian atau menambah peralatan yang baru, seperti akan dibutuhkan biaya yang sangat besar, lamanya proses mendatangkan barang dan tidak semua tenaga kerja dipakai tenaganya karena kerja peralatan yang sudah modern.

2. Meningkatkan pemeliharaan peralatan muat (*conveyor*)

Dalam pemeliharaan peralatan dikenal di kenal dengan sistem pemeliharaan yang terencana (*Planned Maintenance System*) yang artinya adalah suatu kegiatan untuk memelihara secara terencana berdasarkan tata cara sesuai dengan buku petunjuk pabrik (*Manual Book*), agar fasilitas produksi dapat bekerja/beroperasi secara maksimal tanpa adanya gangguan atau untuk mengembalikan kondisi nominal secara ekonomis dan aman.

Keuntungan dari perawatan/pemeliharaan :

- 1) Segi teknis (mencegah terjadinya *breakdown* mendadak dan memudahkan perencanaan suku cadang)
- 2) Segi operasional (menjamin kesiapan kegiatan operasi dengan prima, menjaga fasilitas dalam kondisi puncak operasi yang baik, menjamin kinerja yang tinggi, menjamin efisiensi, efektivitas dan produktivitas).
- 3) Segi financial (mengendalikan biaya operasi, mengendalikan biaya pemeliharaan dan perbaikan, memperpanjang waktu "*replacement*" dan umur alat).
- 4) Terhadap pengguna jasa (pelayanan yang handal dan prima meningkatkan kepercayaan kepada para pengguna jasa)
- 5) Bagi perusahaan (performansi perusahaan meningkat, meningkatkan peningkatan perusahaan).

Dalam melakukan pemeliharaan juga ada beberapa kendala dalam sistem pemeliharaan berdasarkan kondisi seperti ini : untuk menangani dan

menganalisa jumlah data yang meliputi banyak hal yang harus diadakan pencatatan data yang sangat banyak, dan kebutuhan untuk mengenal parameter yang dapat di monitor dengan mudah tanpa merusak sistem peralatan dan memberikan suatu indikator yang relevan diperlukan suatu analisa yang konstan. Dan pemeliharaan juga membutuhkan biaya yang sangat besar dan sering kali dianggap sesuatu pemborosan sehingga kualitas pemeliharaan menjadi kurang baik. Padahal biaya ini merupakan investasi jangka panjang bagi perusahaan.

D. PEMECAHAN MASALAH

Untuk mengurangi terjadinya kerusakan peralatan muat dan meningkatkan kompetensi tenaga kerja bongkar muat, terdapat beberapa faktor pendukung. Dari faktor-faktor pendukung tersebut didapati masalah-masalah dan diberikan alternatif pemecahan masalahnya. Kemudian dilakukan evaluasi untuk menentukan alternatif mana yang dipilih. Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah yang ada, maka pemecahan masalahnya adalah sebagai berikut :

1. Mengurangi terjadinya kerusakan peralatan muat

Penggantian dan penambahan peralatan muat yang sudah tua

Penyebab lambatnya proses muat barang di PT. Bontang Coal Terminal yaitu salah satunya karena umur peralatan yang digunakan sudah tua, dan masih digunakannya yang sudah tidak layak pemakaiannya, sehingga kegiatan muat di pelabuhan menjadi tidak efektif. mempengaruhi proses pelayanan muat barang di pelabuhan.

Jadi, pemecahan masalah untuk peralatan muat yang sudah tua yaitu dengan melakukan penggantian dan penambahan peralatan muat yang baru sehingga kegiatan muat di PT. Bontang Coal Terminal menjadi lebih cepat dan efektif.

2. Meningkatkan pemeliharaan peralatan muat (*conveyor*)

Peralatan muat merupakan salah satu faktor penting dalam menunjang kegiatan muat yang dilaksanakan oleh tenaga operasional muat. Apabila

peralatan muat mengalami kerusakan akan mengakibatkan terhambatnya kegiatan muat. Pemeliharaan merupakan salah satu aktivitas dalam perawatan yang bertujuan agar alat muat tersebut dalam keadaan siap pakai. Gunanya pemeliharaan dan perawatan yang baik, yaitu untuk meningkatkan produktivitas dan kegunaan alat muat, serta untuk dicapainya umur peralatan agar tetap dapat digunakan.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Didalam uraian permasalahan yang dikemukakan dan pemecahan yang diuraikan pada sub bab sebelumnya tentang produktifitas muat batu bara di Bontang Coal Terminal, maka penyusun mengambil suatu kesimpulan bahwa faktor-faktor penyebab kurang produktifitasnya penanganan bongkar dan pemuatan di Bontang Coal Terminal terjadi karena tiga aspek yaitu :

1. Dikarenakan peralatan yang digunakan terlalu sering beroperasi tanpa adanya pengecekan yang rutin sehingga alat-alat tersebut sering mengalami kerusakan saat terjadi proses muat. Hal-hal yang sering terjadi kerusakan diantaranya berupa belt *conveyor* putus, tidak dilakukan pengecekan secara rutin, usia alat B/M sudah tua dan *spare part* sulit didapat. PT. Bontang Coal Terminal pun harus selalu melakukan pengecekan yang secara berkala pada alat-alat yang beroperasi untuk memperlancar pengoperasian saat proses B/M. Sehingga kapal-kapal yang melakukan B/M tidak mengalami *delay*
2. Kegiatan operasional seringkali mengalami hambatan karena perusahaan masih memaksakan alat untuk beroperasi tanpa memerhatikan apakah alat tersebut sudah layak pakai atau apakah alat tersebut tidak layak pakai karena seharusnya sudah memasuki tahap perawatan dan perbaikan sehingga membuat kegiatan operasional terganggu.

B. SARAN

Guna menunjang pemuatan batu bara di Bontang Coal Terminal, maka diperlukan alat pemuatan batu bara yaitu *conveyor* yang dalam keadaan siap untuk melakukan kegiatan pemuatan batu bara dengan perawatan yang efektif sebelum diadakan pemuatan, pengecekan berkala seperti pada saat pemuatan berlangsung ataupun pada saat pemuatan selesai, penggantian alat pendukung dari *conveyor* yang rusak, penggunaan *conveyor* sesuai dengan fungsinya dan tidak dipaksakan dalam kapasitas yang terlalu besar.

Adapun saran-saran yang diusulkan dalam penulisan skripsi ini adalah :

1. Membuat Strategi Penggunaan Alat Yang Serta Membuat Jadwal Pemeliharaan dengan Cara Perawatan Dan Perbaikan Secara Rutin

A. Strategi penggunaan alat dapat dilakukan dengan cara :

- a. Membuat jadwal tentang penggunaan alat
- b. Memperhatikan jam kerja dari penggunaan alat
- c. Memperhatikan tentang fungsi dan kegunaan alat terhadap kebutuhan operasional.

B. Jadwal Perawatan dan perbaikan alat dapat dilakukan dengan cara :

- a. Melakukan perawatan secara berkala

Pembuatan jadwal perencanaan perawatan. Dalam pelaksanaan perawatan di lapangan harus sesuai dengan jadwal perencanaan perawatan, hal ini untuk mendukung kinerja dari alat bongkar muat itu sendiri. Sehingga alat bongkar muat selalu dalam kondisi optimal dan siap untuk dioperasikan kapan saja.

- b. Melakukan perawatan secara insidentil.

Jika ada alat atau komponen alat bongkar muat yg rusak, segera di ganti. Sebab tidak segera diatasi pada kerusakan tersebut mengakibatkan kerusakan yang berkelanjutan.

2. Diharapkan agar PT. Bontang Coal Terminal dapat menambah dan memperbaiki peralatan atau fasilitas pendukung operasional agar kegiatan pelayanan dapat berjalan dengan baik dan untuk mendukung kelancaran kegiatan pengawasan dan

pengendalian di darat maupun di pelabuhan atau di daerah labuh jangkar, mengingat kondisi fasilitas yang ada seperti peralatan yang kurang selalu mengalami kerusakan dan diharapkan agar perusahaan menyediakan alat komunikasi seperti: telepon satelit/radio VTS (panggil) agar laporan rutin kepada *principal* bisa cepat dan tidak menjadi hambatan lagi.

Saran-saran ini diberikan oleh penulis dan diharapkan menjadi masukan positif yang sifatnya membangun demi kelangsungan pengelolaan dan kemajuan perusahaan dimasa yang akan datang.

Summary Vessel Changing and Shifting Performance 2017

NO	DETAIL INDICATOR	JAN	FEB	MAR	APRIL	MAY	JUNE	JULY	AUGUST	SEPT
1	AVERAGE LOADING DURATIONS	24,00	23,88	24,00	25,00	24,66	24,35	24,09	21,94	26,75
2	AVERAGE GLR	2.883	3.011	2.933	2.858	2.947	2.949	2.848	2.883	2.642
3	AVERAGE COMPLETED TO CAST OFF	0,65	0,85	0,90	0,77	0,83	0,83	0,73	0,67	0,74
4	AVERAGE BERTHED TO COMMENCED LDNG	1,00	1,28	1,33	1,20	1,00	1,22	1,02	0,91	0,88
5	AVERAGE CASTOFF TO BERTHED	2,16	2,35	2,00	2,47	2,23	2,79	2,65	2,34	2,26
6	AVERAGE COMPLETED TO COMMENCED LDNG	3,68	4,31	4,16	4,36	4,00	4,60	4,39	3,96	3,68
7	AVERAGE COMPLETED TO BERTHED	2,78	3,13	2,96	3,26	3,06	3,19	3,09	2,97	2,83
8	AVERAGE SHIFTING TIME	0,75	0,75	0,87	0,77	0,88	0,87	1,01	0,97	0,97

No	MONTH	SHARE OF VESSEL					AVERAGE GLR MT/HOURS		AVERAGE LOADING DURATIONS		AVERAGE WAITING PILOT		AVERAGE COMPLTD TO CAST OFF		AVERAGE BERTHED TO COMMENCED		AVERAGE CAST OFF TO BERTHED		AVERAGE TO COMI
		SSI	BEN	TOTAL	SSI	BEN	SSI	BEN	SSI	BEN	SSI	BEN	SSI	BEN	SSI	BEN	SSI	BEN	SSI
1	JANUARY	50,00%	10	50,00%	10	20	3.047	2.720	21:44	26:31	0:15	0:23	0:35	0:43	2:05	2:13	2:05	2:13	2:05
2	FEBRUARY	55,00%	11	45,00%	9	20	3.028	2.991	22:39	25:23	0:31	0:15	0:44	0:58	2:42	2:25	2:42	2:25	2:42
3	MARCH	41,67%	10	58,33%	14	24	3.022	2.869	22:43	24:54	0:24	0:18	0:52	0:55	1:49	2:14	1:49	2:14	1:49
		48,89%	31	51,11%	33	64													
4	APRIL	17,65%	3	82,35%	14	17	2.759	2.901	27,95	24,00	0,66	0,16	0,68	0,85	1,20	1,20	2,53	2,41	4,36
5	MAY	54,17%	13	45,83%	11	24	2.902	2.991	23,53	25,80	0,36	0,00	0,75	0,93	0,75	1,26	2,20	2,26	3,75
6	JUNE	60,00%	12	40,00%	8	20	2.852	3.046	23,92	24,77	0,40	0,00	0,83	0,82	1,45	0,99	2,96	2,61	4,70
7	JULY	42,31%	11	57,69%	15	26	2.836	2.859	22,43	25,74	0,35	0,35	0,67	0,79	1,01	1,03	2,27	3,02	4,04
8	AUGUST	57,14%	12	42,86%	9	21	2.809	2.956	25,62	18,25	0,29	0,32	0,68	0,65	0,76	1,06	2,21	2,46	3,67
9	SEPTEMBER	68,42%	13	31,58%	6	19	2.623	2.660	27,13	26,37	0,03	0,18	0,70	0,78	0,98	0,77	2,26	2,23	3,85
10	OCTOBER	68,42%	13	31,58%	6	19	2.475	2.397	28,94	29,61	0,17	0,25	1,05	0,73	1,13	1,00	2,60	2,22	4,56
11	NOVEMBER	50,00%	11	50,00%	11	22	2.622	2.688	27,53	26,17	0,31	0,21	0,72	0,95	0,80	0,77	2,21	2,18	3,78
12	DECEMBER					0													
	100,00%	52,26%	88	47,74%	80	168													

NOTE :

TARGET WAITING PILOT 0.50 HRS AFTER COMPLETION
 TARGET WAITING DEPARTURE 1.0 HRS AFTER COMPLETION
 TARGET SHIFTING TIME 1.80 HRS FOR EACH VESSEL
 TARGET NUMBER OF SHIFTING 3 TIME BASIS USE 1/2 KNB
 TARGET GLR 3000 MT/HRS
 TARGET FROM CAST OFF TO VESSEL BERTHED 2.5 HOURS

REMARK :

OCT	NOV	
29,28	26,85	
2.496	2.655	
0,89	0,84	
1,07	0,79	
2,41	2,20	
4,29	3,76	
3,93	3,12	
0,92	1,01	

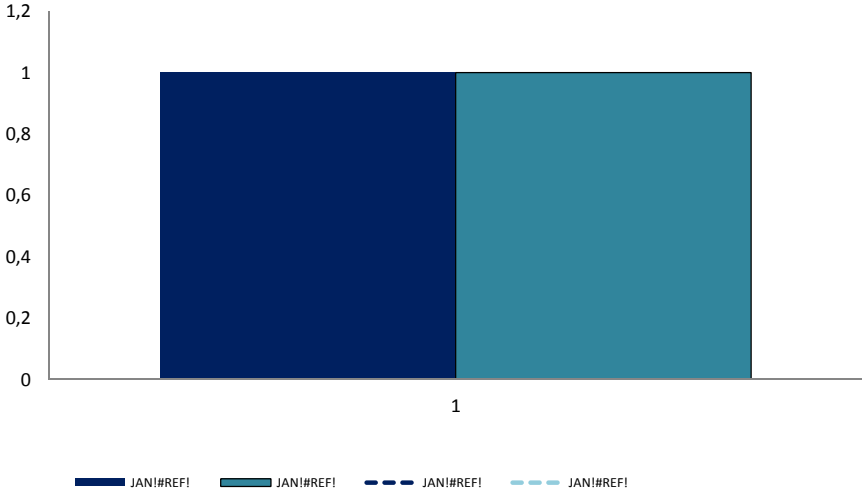
COMPLTD MENCED	AVERAGE SHIFTNG TIME		AVERAGE NUMBER OF SHIFTING			TOTAL CARGO LOADED
	BEN	SSI	BEN	SSI	BEN	
2:13	1,08	0,52	3	2		1.371.454
2:25	0,70	0,60	2	2		1.428.084
2:14	1,05	0,76	3	2		1.684.812
4,36	1,05	0,70	3	2		1.359.562
4,26	1,14	0,76	3	2		1.725.539
4,50	1,05	0,75	3	2		1.402.596
4,74	1,56	1,23	2	3		1.797.503
4,24	1,17	0,68	3	2		1.337.544
3,50	1,26	0,85	3	3		1.294.100
4,02	1,14	0,64	3	2		1.361.601
3,74	1,20	0,60	3	2		1.552.014
						16.314.809,00

Vessel Shifting Performance January 2017

No	Vessel Name	Vessel Berthed	Commenced Loading	Completed Loading	Loading Time	GLR	Total Cargo	Remarks	SDB		Handle by Agent
									KNB 8	KNB 9	
1	MV. CENTRANS APHRODITE	1/1/17 2:35	1/1/17 3:33	1/2/17 14:30	34:57	2.477,83	86.600	Bad	7		BEN
2	MV. KARTINI BARUNA	1/2/17 17:00	1/2/17 22:35	1/3/17 20:50	22:15	3.014,61	67.075	Bad	1		WSS
3	MV. TW BEIJING	1/3/17 23:36	1/4/17 13:22	1/5/17 16:50	27:28	3.165,04	86.933	Bad		1	BEN
4	MV. TIGRIS	1/5/17 19:10	1/6/17 0:50	1/6/17 16:30	15:40	2.858,30	44.780	Bad	5		WSS
5	MV. HANTON TRADER II	1/6/17 19:20	1/6/17 21:35	1/7/17 20:25	22:50	2.408,76	55.000	Bad			BEN
6	MV. CCS ANGEL	1/7/17 23:24	1/8/17 10:40	1/9/17 14:37	27:57	3.298,82	92.202	Bad	2	1	BEN
7	MV. GREAT RICH	1/9/17 17:00	1/9/17 18:17	1/10/17 15:35	21:18	2.835,82	60.403	Bad	1		WSS
8	MV. MATILDE CORRADO	1/10/17 18:06	1/10/17 18:45	1/11/17 12:55	18:10	2.840,70	51.606	Bad	7		BEN
9	MV. BULK AQUILA	1/12/17 12:06	1/12/17 13:00	1/13/17 9:26	20:26	2.691,68	55.000	Bad			WSS
10	MV. KARTINI SAMUDRA	1/13/17 11:40	1/13/17 12:25	1/14/17 9:20	20:55	3.261,47	68.219	Bad	6	1	WSS
11	MV. SPRING GLORY	1/18/17 3:10	1/18/17 4:10	1/19/17 23:30	43:20	1.886,47	81.747	Bad		7	BEN
12	MV. JIN MING	1/20/17 3:06	1/20/17 3:30	1/21/17 0:25	20:55	2.892,43	60.500	Bad		5	BEN
13	MV. YA TAI 3	1/21/17 3:35	1/21/17 4:10	1/22/17 2:20	22:10	3.320,71	73.609	Bad	7	1	WSS

14	MV. ATHANASIA C	1/22/17 5:25	1/22/17 6:40	1/23/17 6:20	23:40	3.038,49	71.911	Bad	7	1	WSS
15	MV. YASA PIONEER	1/23/17 9:30	1/23/17 11:30	1/24/17 11:12	23:42	2.405,06	57.000	Bad			BEN
16	MV. FAVORITA	1/24/17 13:46	1/24/17 14:12	1/25/17 9:05	18:53	2.772,29	52.350	Bad	5		BEN
17	MV. FENGTON FEI	1/26/17 17:20	1/27/17 1:07	1/28/17 1:30	24:23	3.386,82	82.582	Bad	1	5	WSS
18	MV. RUI NING 21	1/28/17 4:24	1/28/17 6:23	1/29/17 6:47	24:24	3.004,43	73.308	Bad	7	1	WSS
19	MV. KARTINI SAMUDRA	1/29/17 9:00	1/29/17 9:33	1/30/17 7:47	22:14	3.063,28	68.107	Bad	1		WSS
20	MV. TIAN SHENG 15	1/30/17 10:30	1/30/17 13:45	1/31/17 16:45	27:00	3.056,37	82.522	Bad	5	5	BEN
							1.371.454				

Vessel Changing Performance

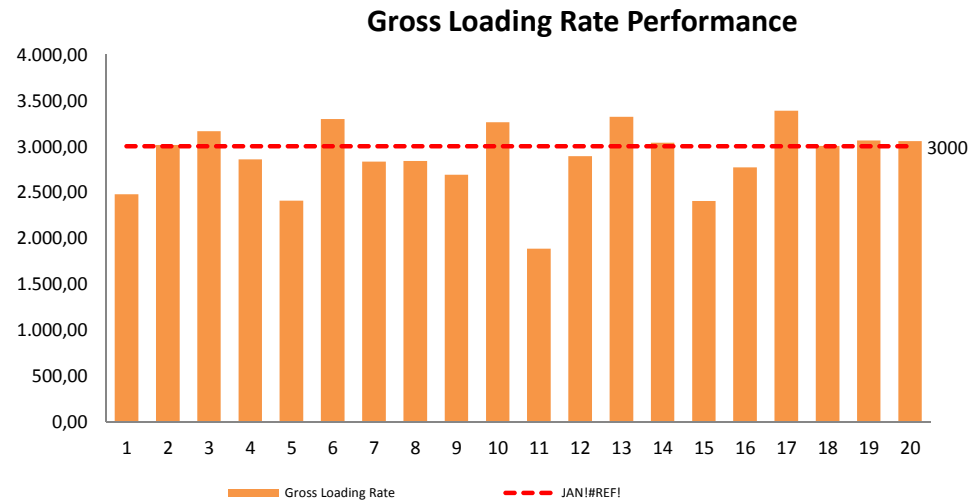
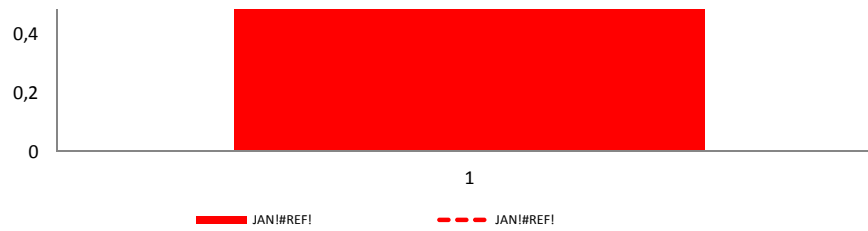


Gross
Loading
Rate

1	2.477,83
2	3.014,61
3	3.165,04
4	2.858,30
5	2.408,76
6	3.298,82
7	2.835,82
8	2.840,70
9	2.691,68
10	3.261,47
11	1.886,47
12	2.892,43
13	3.320,71
14	3.038,49
15	2.405,06
16	2.772,29
17	3.386,82
18	3.004,43
19	3.063,28
20	3.056,37

Vessel Shifting Performance

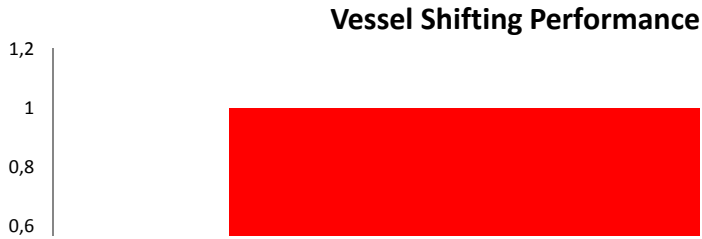
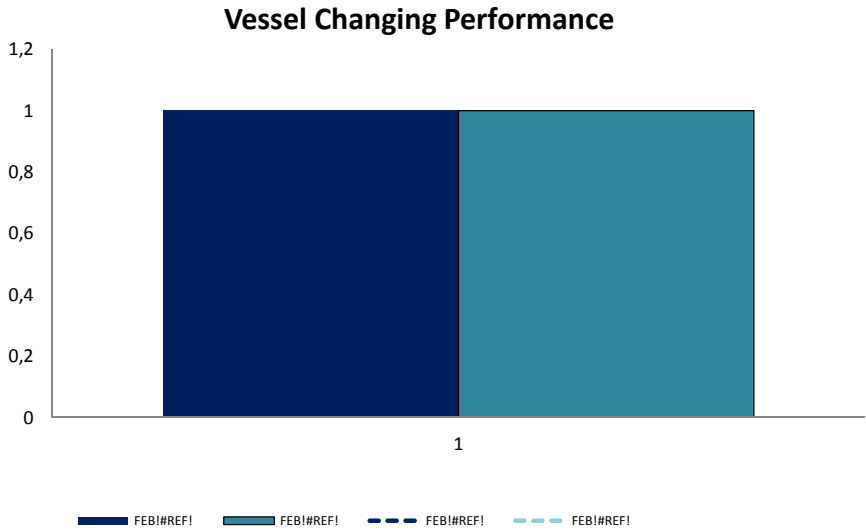




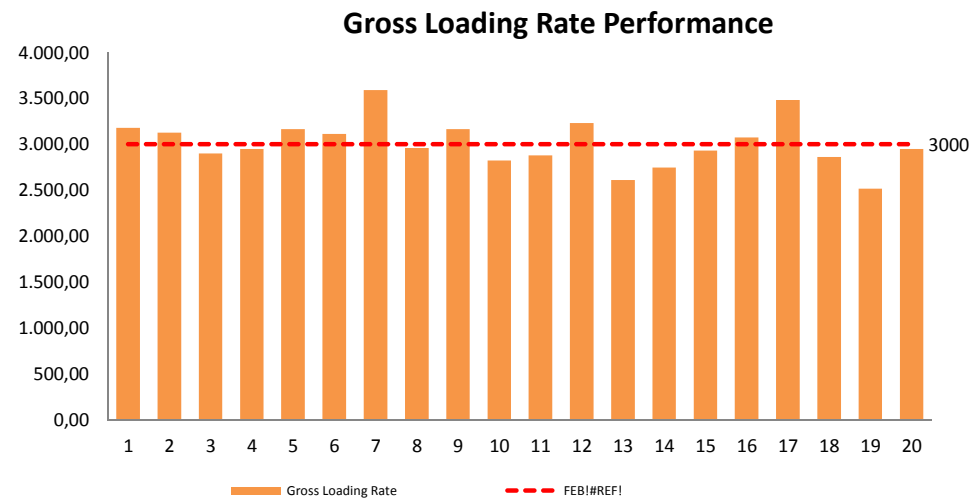
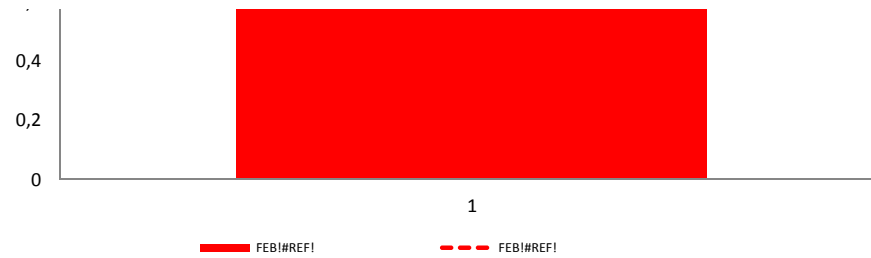
Vessel Shifting Performance February 2017

No	Vessel Name	Vessel Berthed	Commenced Loading	Completed Loading	Loading Time	GLR	Total Cargo	Remarks	SDB		Handle by Agent
									KNB 8	KNB 9	
1	MV. KARTINI BARUNA	1/31/17 20:00	1/31/17 21:25	2/1/17 18:51	21:26	3.177,43	68.103	Bad	#1		WSS
2	MV. ORIENTAL LEADER	2/1/17 22:00	2/2/17 15:30	2/3/17 19:40	28:10	3.124,26	88.000	Bad	#7	#1	BEN
3	MV. DAWN	2/3/17 22:30	2/3/17 23:15	2/4/17 17:42	18:27	2.898,21	53.472	Bad		#1	WSS
4	MV. PEACE	2/5/17 16:50	2/5/17 19:55	2/6/17 20:30	24:35	2.949,32	72.504	Bad	#1		WSS
5	MV. EVER SHINING	2/6/17 23:30	2/7/17 1:33	2/8/17 0:15	22:42	3.163,00	71.800	Bad	#1	#7	BEN
6	MV. KAIEN	2/8/17 3:20	2/8/17 4:15	2/9/17 5:00	24:45	3.111,03	76.998	Bad	#5	#1	WSS
7	MV. HUI HONG II	2/9/17 7:50	2/9/17 10:50	2/10/17 4:52	18:02	3.590,07	64.741	Bad	#7	#1	BEN
8	MV. MARINER	2/10/17 8:10	2/10/17 8:25	2/11/17 3:00	18:35	2.959,64	55.000	Bad	#5		WSS
9	MV. GREAT TALENT	2/11/17 6:48	2/11/17 23:30	2/12/17 22:10	22:40	3.164,12	71.720	Bad	#6	#2	BEN
10	MV. GUO YUAN 16	2/13/17 22:30	2/14/17 0:05	2/15/17 2:05	26:00	2.821,58	73.361	Bad		#1	WSS
11	MV. OCEAN HAPPY	2/15/17 17:15	2/15/17 18:00	2/17/17 0:15	30:15	2.878,35	87.070	Bad	#2	#7	BEN
12	MV. CITRAWATI	2/17/17 3:30	2/17/17 5:25	2/18/17 2:10	20:45	3.229,06	67.003	Bad	#7	#1	WSS
13	MV. GLOVIS MAGELLAN	2/18/17 4:54	2/18/17 6:45	2/19/17 3:50	21:05	2.608,70	55.000	Bad		#5	BEN

14	MV. GUO YUAN 20	2/19/17 7:30	2/19/17 8:05	2/20/17 7:35	23:30	2.746,09	64.533	Bad	#1		WSS
15	MV. PACIFIC BREEZE	2/20/17 11:48	2/20/17 12:40	2/21/17 13:40	25:00	2.929,64	73.241	Bad	#1	#7	BEN
16	MV. RUI NING 20	2/21/17 21:10	2/22/17 5:00	2/23/17 4:45	23:45	3.073,98	73.007	Bad	#1	#7	WSS
17	MV. KARTINI SAMUDRA	2/23/17 13:20	2/23/17 14:14	2/24/17 9:30	19:16	3.483,06	67.107	Bad	#6	#1	WSS
18	MV. FENGTON FEI	2/24/17 11:55	2/24/17 12:30	2/25/17 16:40	28:10	2.861,40	80.596	Bad	#5/#1		WSS
19	MV. TIAN SHENG 15	2/25/17 19:30	2/25/17 20:15	2/27/17 4:50	32:35	2.517,48	82.028	Bad		#5	BEN
20	MV.BOTTIGLIERI CHALLENGER	2/27/17 8:06	2/27/17 8:40	2/28/17 12:45	28:05	2.948,37	82.800	Bad	#7		BEN
							1.428.084				



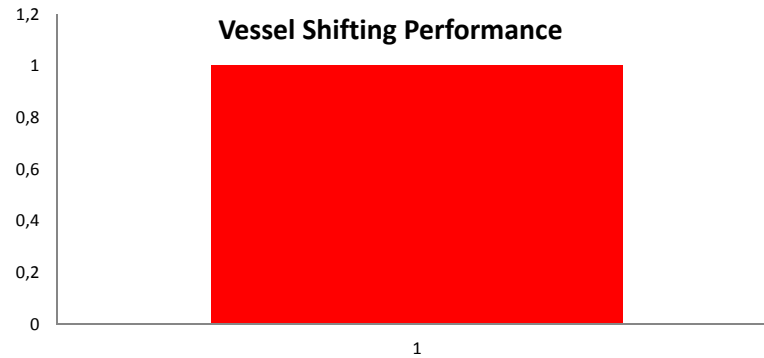
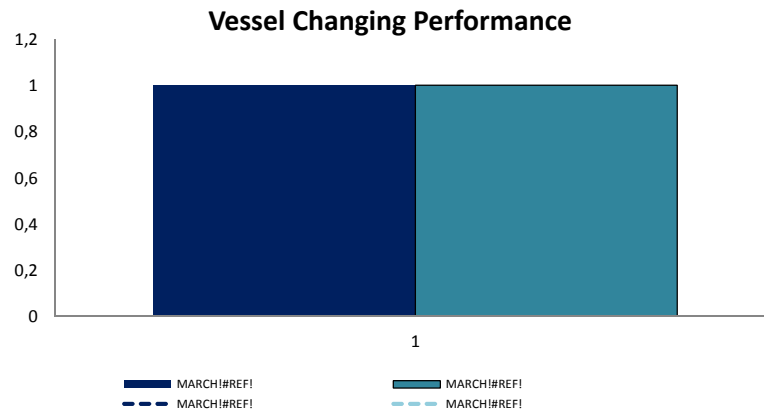
	Gross Loading Rate
1	3.177,43
2	3.124,26
3	2.898,21
4	2.949,32
5	3.163,00
6	3.111,03
7	3.590,07
8	2.959,64
9	3.164,12
10	2.821,58
11	2.878,35
12	3.229,06
13	2.608,70
14	2.746,09
15	2.929,64
16	3.073,98
17	3.483,06
18	2.861,40
19	2.517,48
20	2.948,37



Vessel Shifting Performance March 2017

No	Vessel Name	Vessel Berthed	Commenced Loading	Completed Loading	Loading Time	GLR	Total Cargo	Remarks	SDB		Handle by Agent
									KNB 8	KNB 9	
1	MV. GREAT LOYALTY	2/28/17 21:55	3/1/17 3:40	3/2/17 3:30	23,83	2.975,45	70.915	Bad	#7	#1	BEN
2	MV. PROTEUS	3/2/17 11:54	3/2/17 13:58	3/3/17 9:15	19,28	3.339,62	64.399	Bad	#1	#7	BEN
3	MV. MILAGRO	3/3/17 13:30	3/3/17 14:07	3/4/17 14:15	24,13	2.962,71	71.500	Bad	#7	#1	BEN
4	MV. JULIAN	3/4/17 16:55	3/4/17 17:35	3/5/17 12:22	18,78	2.784,38	52.300	Bad	#6		BEN
5	MV. ORIENTAL LEADER	3/5/17 15:12	3/5/17 15:35	3/7/17 5:30	37,92	2.320,88	88.000	Bad	#1		BEN
6	MV. SENORITA	3/7/17 8:24	3/7/17 9:10	3/8/17 4:45	19,58	2.808,51	55.000	Bad		#1	TSC
7	MV. KARTINI SAMUDRA	3/8/17 7:20	3/8/17 7:45	3/9/17 8:30	24,75	2.753,86	68.158	Bad	#1		TSC
8	MV. CCS ANGEL	3/9/17 11:15	3/9/17 12:35	3/10/17 18:13	29,63	3.099,55	91.850	Bad	#2	#1	BEN
9	MV. CENTRANS TREASURE	3/10/17 21:12	3/10/17 23:58	3/12/17 3:10	27,20	3.200,70	87.059	Bad	#1	#7	BEN
10	MV. KAVO AETOS	3/12/17 6:20	3/12/17 7:10	3/13/17 2:50	19,67	2.659,32	52.300	Bad	#1		BEN
11	MV. NAVIOS KYPROS	3/13/17 6:16	3/13/17 7:02	3/14/17 2:05	19,05	2.873,75	54.745	Bad		#5	TSC
12	MV. COPPER QUEEN	3/14/17 14:36	3/15/17 0:05	3/15/17 17:40	17,58	2.337,33	41.098	Bad	#5		BEN
13	MV. GLORY	3/15/17 20:20	3/16/17 0:00	3/16/17 18:55	18,92	2.843,52	53.790	Bad		#6	BEN
14	MV. RUI NING 21	3/16/17 21:32	3/16/17 23:48	3/17/17 21:35	21,78	3.390,57	73.858	Bad	#7	#1	TSC
15	MV. FENGTON FEI	3/18/17 0:15	3/18/17 1:10	3/19/17 3:40	26,50	3.106,57	82.324	Bad		#5/#1	TSC

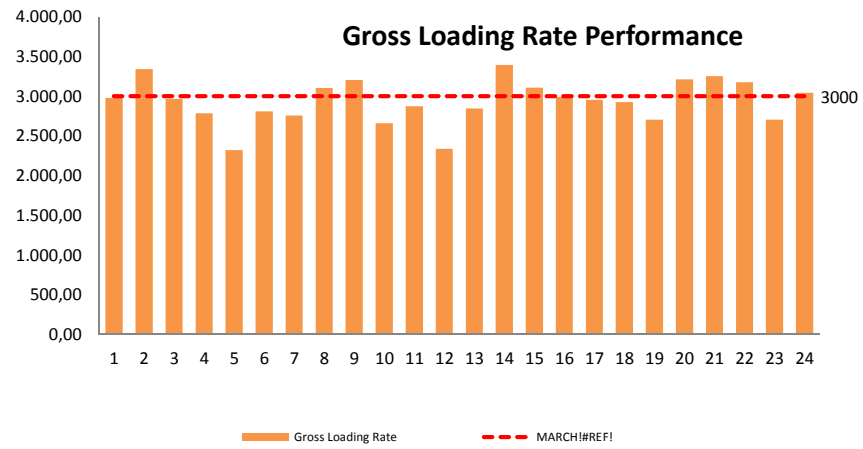
16	MV. KARTINI SAMUDRA	3/19/17 6:10	3/19/17 16:07	3/20/17 14:55	22,80	2.987,24	68.109	Bad		#1	TSC
17	MV. RUI NING 20	3/20/17 17:10	3/20/17 17:40	3/21/17 18:30	24,83	2.951,76	73.302	Bad		#1	TSC
18	MV. KM TOKYO	3/21/17 20:48	3/22/17 0:05	3/23/17 1:40	25,58	2.923,93	74.804	Bad	#1		TSC
19	MV. TIAN SHENG 15	3/23/17 5:30	3/23/17 6:20	3/24/17 13:15	30,92	2.703,56	83.585	Bad		#5	BEN
20	MV. OCEAN DIAMOND	3/24/17 16:24	3/24/17 17:13	3/25/17 20:17	27,07	3.209,08	86.859	Bad	#6	#7	BEN
21	MV. KAYU EBONI	3/25/17 23:00	3/26/17 1:40	3/26/17 22:18	20,63	3.249,69	67.052	Bad	#1	#7	TSC
22	MV. VISION	3/27/17 7:20	3/27/17 8:00	3/28/17 5:45	21,75	3.175,26	69.062	Bad		#7	TSC
23	MV. MARITIME HARESHIO	3/28/17 9:30	3/28/17 10:30	3/29/17 13:20	26,83	2.700,75	72.470	Bad	#1	#7	BEN
24	MV. TRANS SHANGHAI	3/29/17 16:08	3/29/17 16:55	3/30/17 19:58	27,05	3.041,52	82.273	Bad	#7		BEN
							1.684.812				



Gross
Loading
Rate

1	2.975,45
2	3.339,62
3	2.962,71
4	2.784,38
5	2.320,88
6	2.808,51
7	2.753,86
8	3.099,55
9	3.200,70
10	2.659,32
11	2.873,75
12	2.337,33
13	2.843,52
14	3.390,57
15	3.106,57
16	2.987,24
17	2.951,76
18	2.923,93
19	2.703,56
20	3.209,08
21	3.249,69
22	3.175,26
23	2.700,75
24	3.041,52

MARCH!#REF! MARCH!#REF!

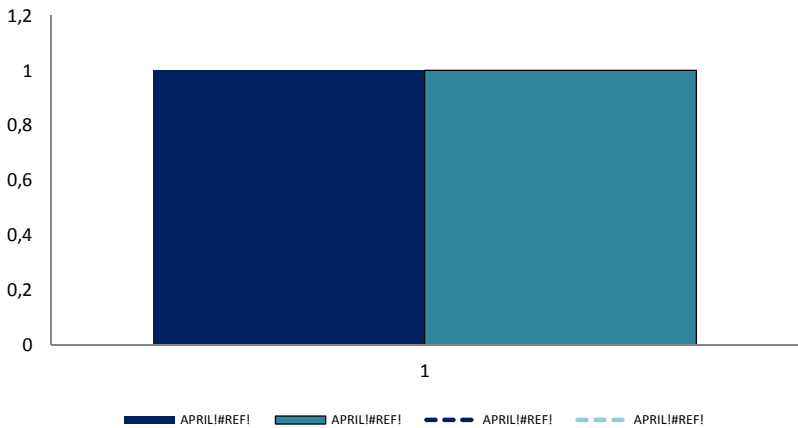


Vessel Shifting Performance April 2017

No	Vessel Name	Vessel Berthed	Commenced Loading	Completed Loading	Loading Time	GLR	Total Cargo	Remarks	SDB		Handle by Agent
									KNB 8	KNB 9	
1	MV. DIA YUAN	3/30/17 23:30	3/31/17 0:10	4/1/17 2:25	26:15	2.576,11	67.623	Bad	#7		BEN
2	MV. YUANNING SEA	4/1/17 5:40	4/1/17 6:42	4/2/17 1:30	18:48	2.944,57	55.358	Bad	#5		BEN
3	MV. CCS ANGEL	4/2/17 5:10	4/2/17 5:50	4/3/17 11:50	30:00	3.078,40	92.352	Bad	#2		TSC
4	MV. HARMONY	4/3/17 15:00	4/3/17 15:38	4/4/17 19:05	27:27	2.654,79	72.874	Bad	#7		BEN
5	MV. CARINA OCEAN	4/5/17 19:36	4/6/17 4:48	4/6/17 23:18	18:30	2.972,97	55.000	Bad	#5		BEN
6	MV. FLAMA	4/7/17 2:16	4/7/17 3:08	4/8/17 5:10	26:02	2.419,44	62.986	Bad	#7-#1		TSC
7	MV. LEADING BRAVERY	4/8/17 7:48	4/8/17 9:50	4/9/17 14:10	28:20	3.075,18	87.130	Bad	#7	#1	BEN
8	MV. BOTTIGLIERI AMBITION	4/9/17 17:42	4/9/17 19:08	4/11/17 1:30	30:22	2.888,04	87.700	Bad	#7		BEN
9	MV. FENGTON FEI	4/11/17 7:15	4/11/17 8:00	4/12/17 10:25	26:25	3.000,30	79.258	Bad	#5	#1	SSI
10	MV. TOWNSVILLE MARU	4/12/17 13:08	4/13/17 0:00	4/13/17 18:30	18:30	2.972,97	55.000	Bad		#5	BEN
11	MV. RENASSISANCE	4/13/17 21:53	4/13/17 23:45	4/14/17 23:17	23:32	3.271,95	77.000	Bad	#1	#6	BEN
12	MV. NAVIOS HARMONY	4/15/17 2:30	4/15/17 6:00	4/16/17 5:30	23:30	3.276,60	77.000	Bad	#7	#1	BEN
13	MV. TATSUKI MARU	4/17/17 12:45	4/17/17 23:10	4/19/17 4:50	29:40	2.736,78	81.191	Bad	#1	#6	SSI

14	MV. CENTRANS RHEA	4/22/17 17:50	4/22/17 18:40	4/23/17 20:35	25:55	3.350,74	86.840	Bad	#1	#7	BEN
15	MV. TIAN SHENG 15	4/24/17 0:35	4/24/17 2:30	4/25/17 10:15	31:45	2.634,27	83.638	Bad	#5	#4	BEN
16	MV. NORDIC TIANJIN	4/25/17 13:15	4/25/17 13:50	4/26/17 12:05	22:15	2.471,91	55.000	Bad	#5		BEN
17	MV. TENMYO MARU	4/26/17 15:00	4/26/17 16:00	4/27/17 13:40	21:40	2.538,46	55.000	Bad			BEN
18	MV. KARTINI BARUNA	4/28/17 0:50	4/28/17 1:35	4/29/17 5:15	27:40	2.461,88	68.112	Bad			SSI
19	MV. SUNLEAF GRACE	4/29/17 8:18	4/29/17 9:05	4/30/17 5:20	20:15	2.987,65	60.500	Bad		#5	BEN
							1.359.562				

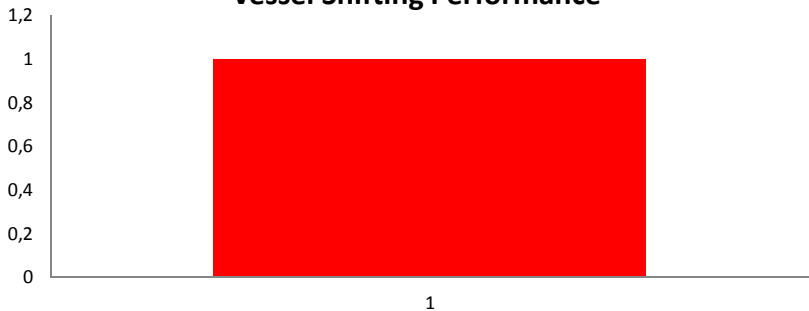
Vessel Changing Performance

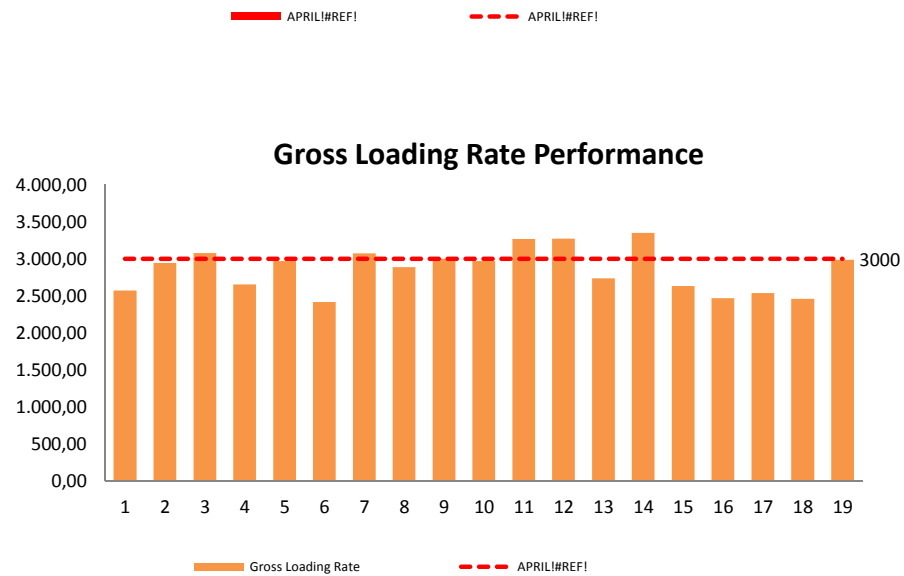


Gross
Loading
Rate

- 1 2.576,11
- 2 2.944,57
- 3 3.078,40
- 4 2.654,79
- 5 2.972,97
- 6 2.419,44
- 7 3.075,18
- 8 2.888,04
- 9 3.000,30
- 10 2.972,97
- 11 3.271,95
- 12 3.276,60
- 13 2.736,78
- 14 3.350,74
- 15 2.634,27
- 16 2.471,91
- 17 2.538,46
- 18 2.461,88
- 19 2.987,65

Vessel Shifting Performance



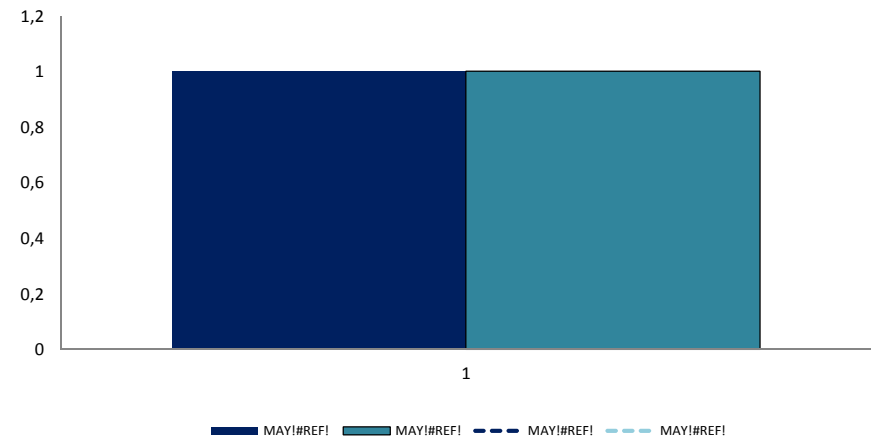


Vessel Shifting Performance May 2017

No	Vessel Name	Vessel Berthed	Commenced Loading	Completed Loading	Loading Time	GLR	Total Cargo	Remarks	SDB		Handle by Agent
									KNB 8	KNB 9	
1	MV. SURYAWATI	4/30/17 8:06	4/30/17 8:50	5/1/17 6:05	21,25	3.155,29	67.050	Bad		#6	SSI
2	MV. SIMURGH	5/1/17 8:30	5/1/17 10:37	5/2/17 2:30	15,88	2.804,45	44.544	Bad		#5	SSI
3	MV. KATERINA	5/2/17 5:36	5/2/17 6:25	5/3/17 0:27	18,03	2.975,60	53.660	Bad		#7	BEN
4	MV. KARTINI SAMUDRA	5/3/17 4:25	5/3/17 5:10	5/4/17 8:00	26,83	2.536,88	68.073	Bad			SSI
5	MV. BEST VISION	5/4/17 11:08	5/4/17 11:55	5/5/17 15:50	27,92	2.955,22	82.500	Bad	#2		BEN
6	MV. GEORGE P	5/5/17 20:00	5/5/17 21:05	5/6/17 22:10	25,08	3.026,31	75.910	Bad	#7		BEN
7	MV. JP CARETTA	5/7/17 0:56	5/7/17 1:50	5/8/17 4:42	26,87	2.749,02	73.857	Bad	#5-1		SSI
8	MV. ORIENTAL LEADER	5/8/17 7:30	5/8/17 8:35	5/9/17 15:10	30,58	2.877,38	88.000	Bad	#1		BEN
9	MV. CARINA	5/9/17 17:40	5/9/17 19:17	5/10/17 17:50	22,55	3.013,30	67.950	Bad	#1		SSI
10	MV. LEADING GLORY	5/10/17 21:06	5/10/17 22:50	5/12/17 1:35	26,75	3.214,95	86.000	Bad	#7	#1	BEN
11	MV. HEBEI ZHANGJIAKOU	5/12/17 4:48	5/12/17 6:50	5/13/17 9:25	26,58	3.299,36	87.708	Bad	#1	#7	BEN
12	MV. SANMAR PHOENIX	5/13/17 12:00	5/13/17 13:30	5/14/17 6:20	16,83	3.169,31	53.350	Bad	#5		BEN
13	MV. SANSU MARU	5/14/17 9:25	5/14/17 17:50	5/15/17 22:40	28,83	3.004,79	86.638	Bad	#6	#1	SSI
14	MV. SANKO FORTUNE	5/16/17 2:18	5/16/17 3:55	5/17/17 1:50	21,92	3.294,11	72.196	Bad	#1	#7	BEN
15	MV. PANAYIOTA K	5/17/17 5:00	5/17/17 6:50	5/18/17 13:28	30,63	2.853,04	87.398	Bad	#7		BEN

16	MV. FENGTON FEI	5/19/17 6:15	5/19/17 6:50	5/20/17 7:25	24,58	3.173,74	78.021	Bad	#5-1		SSI
17	MV. DEWI PARWATI	5/20/17 10:10	5/20/17 10:40	5/21/17 10:05	23,42	2.868,34	67.167	Bad	#1		SSI
18	MV. AMERICANA	5/22/17 13:45	5/22/17 14:50	5/23/17 21:35	30,75	2.682,93	82.500	Bad	#1		BEN
19	MV. LUCKY FOREVER	5/24/17 1:00	5/24/17 1:20	5/24/17 23:10	21,83	2.922,14	63.800	Bad	#1		SSI
20	MV. KARTINI BARUNA	5/25/17 2:05	5/25/17 2:15	5/25/17 23:59	21,73	3.136,43	68.165	Bad	#1		SSI
21	MV. YUYO	5/26/17 3:38	5/26/17 3:50	5/27/17 14:10	34,33	2.542,72	87.300	Bad	#1		SSI
22	MV. AS VALENTIA	5/27/17 17:12	5/27/17 18:00	5/28/17 13:25	19,42	2.832,62	55.000	Bad	#5-1		SSI
23	MV. MARIA V. LIVANOS	5/28/17 16:06	5/28/17 16:30	5/29/17 10:55	18,42	2.986,43	55.000	Bad	#5		SSI
24	MV. HARMONY	5/29/17 13:20	5/29/17 13:52	5/30/17 18:45	28,88	2.553,44	73.752	Bad	#7		BEN
							1.725.539				

Vessel Changing Performance

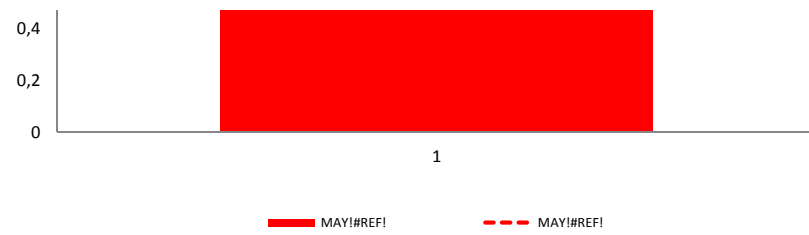


Shifting
Target

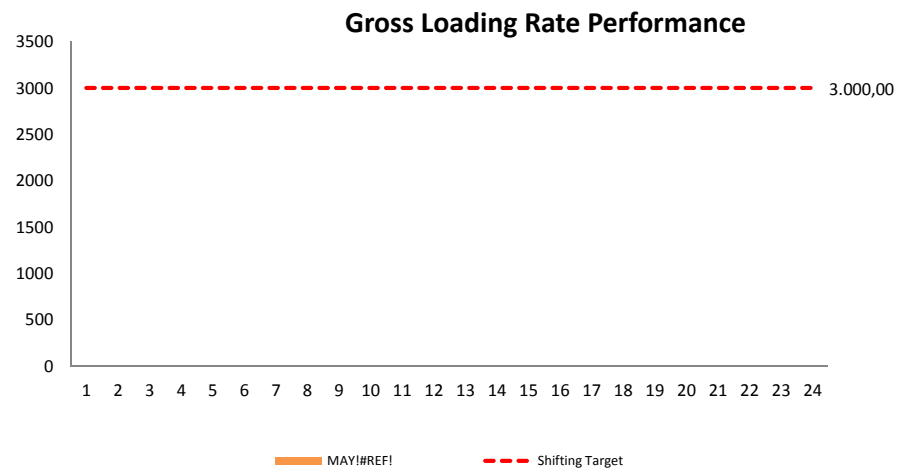
1	3.000,00
2	3.000,00
3	3.000,00
4	3.000,00
5	3.000,00
6	3.000,00
7	3.000,00
8	3.000,00
9	3.000,00
10	3.000,00
11	3.000,00
12	3.000,00
13	3.000,00
14	3.000,00
15	3.000,00
16	3.000,00
17	3.000,00
18	3.000,00
19	3.000,00
20	3.000,00
21	3.000,00
22	3.000,00
23	3.000,00
24	3.000,00

Vessel Shifting Performance





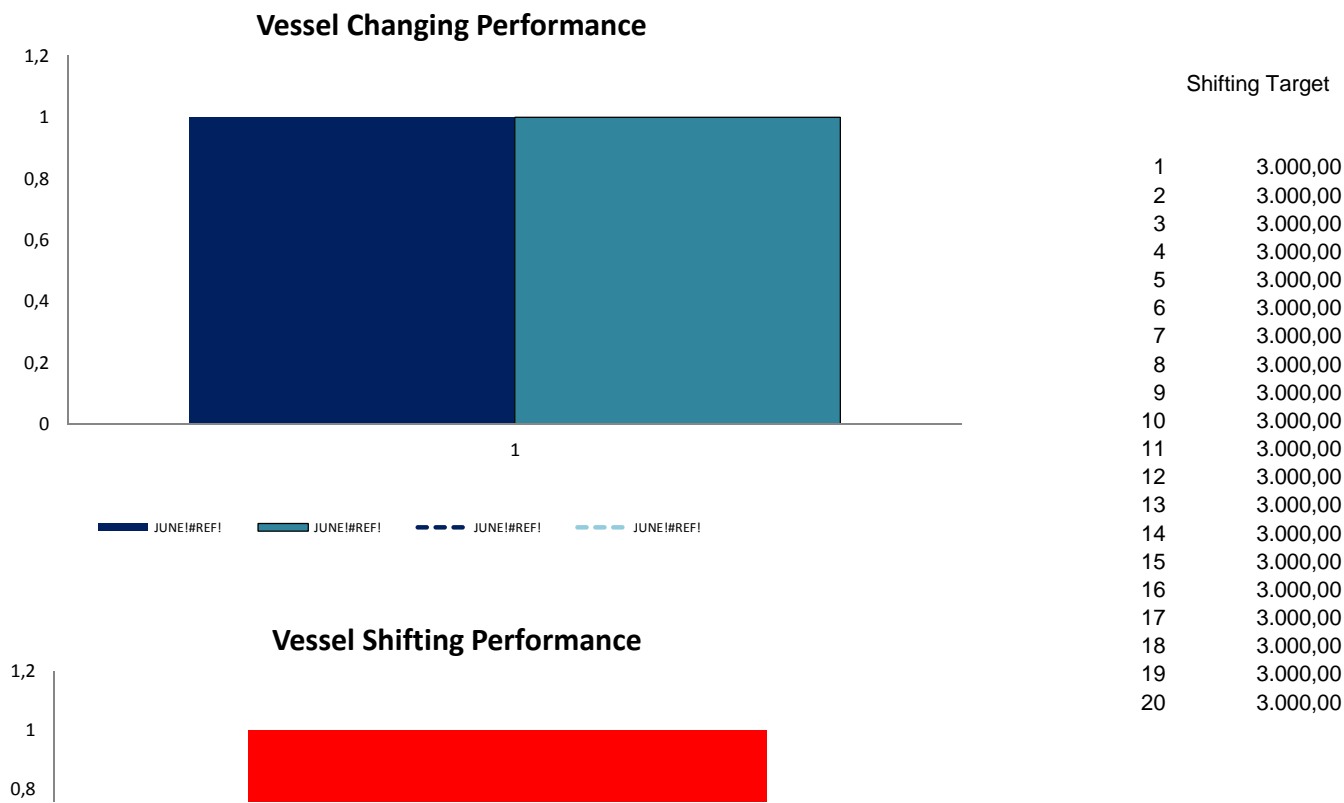
C

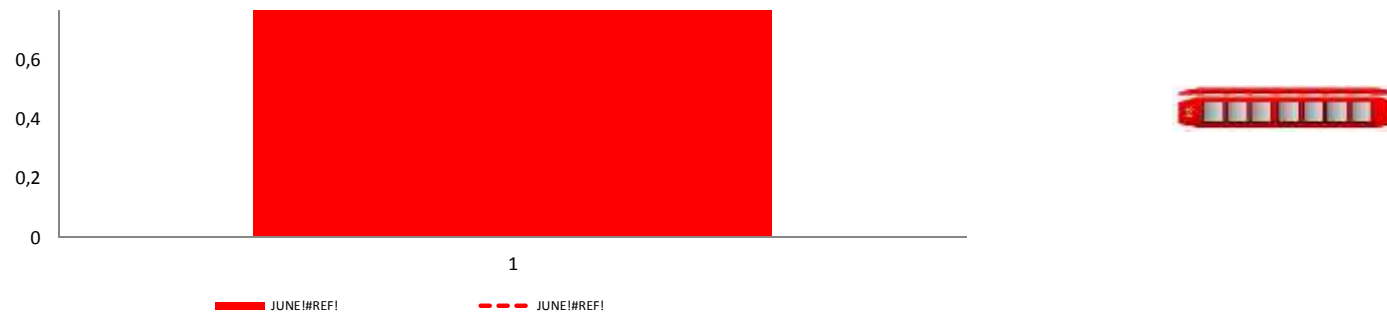


Vessel Shifting Performance June 2017

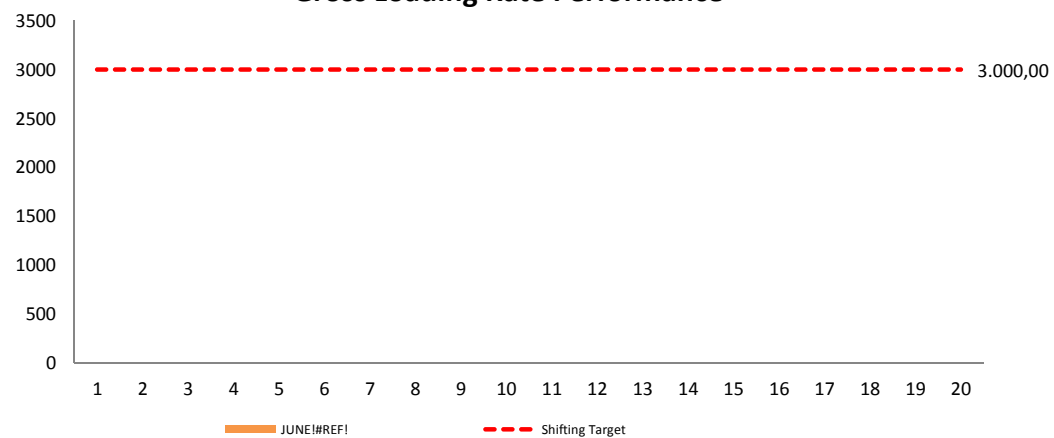
No	Vessel Name	Vessel Berthed	Commenced Loading	Completed Loading	Loading Time	GLR	Total Cargo	Remarks	SDB		Handle by Agent
									KNB 8	KNB 9	
1	MV. OCEAN APHRODITE	5/30/17 22:00	5/30/17 23:27	6/1/17 2:35	27,13	3.200,12	86.830	Bad	#7		BEN
2	MV. JIN CHAO	6/4/17 13:48	6/4/17 16:55	6/5/17 22:10	29,25	2.562,05	74.940	Bad	#7		SSI
3	MV. ORIENTAL LEADER	6/6/17 10:30	6/6/17 11:40	6/7/17 22:55	35,25	2.496,45	88.000	Bad	#1		SSI
4	MV. KARTINI SAMUDRA	6/8/17 1:36	6/8/17 3:30	6/9/17 3:00	23,50	2.897,74	68.097	Bad	#1		SSI
5	MV. LONGKOU	6/9/17 5:30	6/9/17 6:50	6/10/17 1:30	18,67	2.847,32	53.150	Bad	#5	#5	SSI
6	MV. PAOLA BOTTIGLIERI	6/10/17 5:42	6/10/17 6:40	6/11/17 12:15	29,58	2.788,73	82.500	Bad	#7		BEN
7	MV. ANNOU GO	6/11/17 15:06	6/11/17 17:35	6/13/17 2:00	32,42	2.623,40	85.042	Bad	#1		SSI
8	MV. BOTTIGLIERI SOPHIE GREEN	6/13/17 5:48	6/13/17 6:15	6/14/17 11:35	29,33	2.812,50	82.500	Bad	#1		BEN
9	MV. JUPITER	6/14/17 14:54	6/14/17 15:20	6/15/17 15:55	24,58	2.941,99	72.324	Bad	#7	#6	BEN
10	MV. JP CITRUS	6/15/17 18:55	6/15/17 19:45	6/16/17 18:20	22,58	3.181,37	71.846	Bad	#5		SSI
11	MV. LMZ TITAN	6/16/17 22:00	6/16/17 22:50	6/17/17 17:05	18,25	3.013,70	55.000	Bad	#5		SSI

12	MV. LEADING BRAVERY	6/17/17 20:12	6/17/17 20:55	6/19/17 2:45	29,83	2.679,08	79.926	Bad	#7		BEN
13	MV. KOSMOS	6/19/17 6:20	6/19/17 7:20	6/19/17 22:35	15,25	2.472,13	37.700	Bad	#1		SSI
14	MV. KINKO MARU	6/20/17 23:18	6/21/17 0:13	6/22/17 2:15	26,03	3.350,01	87.212	Bad	#6	#1	SSI
15	MV. LUMINOUS HALO	6/22/17 8:35	6/22/17 9:40	6/23/17 4:35	18,92	2.907,49	55.000	Bad		#5	SSI
16	MV. PORT CANTON	6/24/17 3:55	6/24/17 5:00	6/24/17 22:30	17,50	3.142,86	55.000	Bad	#5		BEN
17	MV. OCEAN LUCKY	6/26/17 10:00	6/26/17 10:47	6/27/17 13:45	26,97	3.216,93	86.750	Bad	#1	#7	BEN
18	MV. KARTINI BARUNA	6/27/17 16:00	6/27/17 18:55	6/28/17 14:16	19,35	3.522,02	68.151	Bad	#7	#1	SSI
19	MV. FENGLI 8	6/28/17 17:35	6/28/17 19:35	6/29/17 8:50	13,25	3.592,75	47.604	Bad	#1	#3	BEN
20	MV. DEWI PARWATI	6/29/17 12:00	6/29/17 15:55	6/30/17 19:32	27,62	2.354,52	65.024	Bad	#1		SSI
							1.402.596				





Gross Loading Rate Performance



KUESIONER PENELITIAN

No. Responden :

PETUNJUK PENGISIAN :

1. Sebelum diisi mohon dibaca seluruh isi kuesioner ini sehingga Bapak/Ibu memiliki gambaran yang jelas mengenai permasalahan yang ditanyakan.
2. Berilah tanda (X) pada pilihan jawaban Bapak/Ibu yang dianggap paling sesuai.
3. Jawaban diharapkan sejujurnya sesuai dengan pendapatan Bapak/Ibu.
4. Jawaban Bapak/Ibu hanya akan digunakan dalam rangka pengumpulan data untuk studi sehingga kerahasiaan diri responden terjamin.

I. Data Responden

Jenis kelamin : L/P (lingkari salah satu)

Usia : a. 20 thn – 30 thn
b. 31 thn – 40 thn
c. 41 thn – 50 thn

Pendidikan : a. SMA/Sederajat
b. Akademik
c. Perguruan Tinggi (S1)
d. Perguruan Tinggi (S2)

Masa kerja : a. < 5 thn
b. 5 thn – 10 thn
c. 10 thn – 15 thn
d. > dari 15 thn

PETUNJUK PENGISIAN :

1. Sebelum diisi mohon dibaca seluruh isi kuesioner ini sehingga anda memiliki gambaran yang jelas mengenai permasalahan yang dipertanyakan.
2. Berilah tanda (X) pada pilihan jawaban anda yang dianggap paling sesuai.
3. Karena jawaban diharapkan sesuai dengan pendapatan responden, maka tidak ada jawaban yang dianggap benar atau salah.
4. Jawaban responden hanya akan digunakan dalam rangka pengumpulan data untuk studi sehingga kerahasiaan diri responden terjamin.

I. MOTIVASI

NO	Pernyataan	SS	S	RR	TS	STS
1	Saya bekerja lembur untuk mendapatkan penghasilan lebih					
2	Saya bekerja giat agar saya tidak tertinggal dari teman saya					
3	Saya bekerja giat agar bisa dipromosikan ke jabatan lebih tinggi					
4	Saya bekerja dengan baik agar dapat penilaian yang baik dari atasan					
5	Persaingan yang sehat membuat saya bekerja lebih giat					
6	Saya bekerja kurang semangat karena sudah lama tidak mendapatkan kenaikan jabatan					
7	Saya bekerja dengan baik agar tidak mendapat teguran/hukuman dari atasan					
8	Saya bekerja dengan baik untuk memenuhi kebutuhan ekonomi					
9	Dalam bekerja saya tidak ingin dinilai kurang oleh rekan saya					
10	Saya kurang giat bekerja karena atasan tidak menghargai hasil kerja saya					
11	Presentasi kerja yang dicapai orang lain akan memacu semangat kerja saya untuk bekerja lebih giat					
12	Saya bersemangat untuk bekerja karena pendapatan yang saya terima sebanding dengan usaha saya yang dilakukan					
13	Saya bekerja sebaik mungkin agar teman-teman tidak menyalahkan saya					

14	Saya bersemangat bekerja di perusahaan ini karena ada peluang untuk mendapatkan jabatan tertentu					
15	Kompensasi yang diberikan perusahaan membuat saya giat bekerja					
16	Jika penghasilan di perusahaan ini tidak mencukupi maka saya akan keluar					
17	Penilaian atasan berpengaruh terhadap semangat kerja saya					

Keterangan :

SS : Sangat Setuju

S : Setuju

RR : Ragu-Ragu

TS : Tidak Setuju

STS : Sangat Tidak Setuju

II. KINERJA

NO	Pernyataan	SS	S	J	KK	TP
1	Pekerjaan yang diberikan atasan diselesaikan tepat waktu					
2	Dalam melakukan pekerjaan tidak melakukan kesalahan					
3	Keluar kantor secara diam-diam pada saat jam kerja					
4	Menangani pekerjaan yang ditinggal oleh teman					
5	Mampu memecahkan masalah yang dihadapi di lingkungan kerja					
6	Tidak masuk kantor tanpa alasan yang jelas					
7	Berinisiatif untuk memecahkan masalah yang dihadapi di lingkungan kerja					
8	Turut berpartisipasi untuk kemajuan dan perkembangan perusahaan					
9	Mitra kerja puas dengan hasil pekerjaan					
10	Datang ke kantor tepat waktu					
11	Menunda pekerjaan yang sulit untuk diselesaikan					
12	Penilaian baik oleh atasan hasil kerja					

Keterangan :

SS : Sering Sekali
S : Sering
J : Jarang
KK : Kadang-Kadang
TP : Tidak Pernah

