

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



SKRIPSI

**EFISIENSI PENGGUNAAN FASILITAS ALAT BONGKAR
MUAT DALAM KEGIATAN OPERASI DI PELABUHAN
GRESIK YANG DI KELOLA PT. PELBUHAN INDONESIA
III CABANG. GRESIK**

Oleh :

FERNANDO SAUD MARULI TUA PANJAITAN

NRP. 14. 8034/K

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA
2018**

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

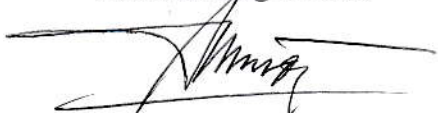


TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI


Nama : FERNANDO SAUD MARULI TUA PANJAITAN
NRP : 14. 8034/K
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT
DAN KEPELABUHANAN
Judul : EFISIENSI PENGGUNAAN FASILITAS ALAT
BONGKAR MUAT DALAM KEGIATAN
OPERASI DI PELABUHAN GRESIK YANG DI
KELOLA PT. PELABUHAN INDONESIA III
CABANG. GRESIK

Jakarta, Juli 2018

Pembimbing Materi


IMAM SADJIONO, S.Pel, MMTr.
Penata Tk. 1 (III/d)
NIP. 19540427 197903 1 004

Pembimbing Penulisan


NAOMI LOUHENAPESSY, S.SiT, MM
Penata (III/c)
NIP. 1977122 200912 2 004

Mengetahui
Ketua Jurusan KALK


APRIL GUNAWAN MALAU, S. Si. M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19720413 199803 1 005

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



TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : FERNANDO SAUD MARULI TUA PANJAITAN
NRP : 14.8034/K
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Jurusan Pendidikan : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN
Judul : EFISIENSI PENGGUNAAN FASILITAS ALAT BONGKAR MUAT DALAM KEGIATAN OPERASI DI PELABUHAN GRESIK YANG DIKELOLA PT. PELABUHAN INDONESIA III CABANG GRESIK

Penguji I

Arif Hidayat, S.Pel., MM
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19740717 199803 1 001

Penguji II

Drs. Purnomo, MM
Pembina (IV/a)
NIP. 19590612 198003 1 002

Penguji III

Ferry Budi Cahyono, ST., MM
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19810215 200212 1 001

Mengetahui

Ketua Jurusan KALK

April Gunawan Malau, S.Si., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19720413 199803 1 005

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis ucapkan atas kehadiran Tuhan yang Maha Esa, yang telah memberikan Rahmat dan kasih-Nya serta diiringi doa orang tua, keluarga, dan sahabat sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Skripsi ini disusun sebagai tugas akhir guna memenuhi persyaratan kurikulum pendidikan Diploma IV (D IV) Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP). Untuk itu penulis membuat skripsi dengan judul:

“EFISIENSI PENGGUNAAN FASILITAS ALAT BONGKAR MUAT DALAM KEGIATAN OPERASI DI PELABUHAN GRESIK YANG DI KELOLA PT. PELBUHAN INDONESIA III CABANG. GRESIK”

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 KSOP Kelas II Cabang. Gresik dan PELINDO III Cabang. Gresik 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 Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Bapak April Gunawan Malau, S.Si.,M.M. Selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
3. Bapak Larsen Barasa, S.E, M.M.T.r. Selaku Sekretaris Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan .

4. Bapak Imam Sadjiono, S.Pel, MMTr. Selaku dosen pembimbing materi skripsi yang banyak memberikan waktu untuk membimbing, memberi masukan, serta pengarahan kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.
5. Ibu Naomi Louhenapessy, S.SiT, MM. Selaku dosen pembimbing penulisan skripsi yang banyak memberikan pengarahan, koreksi, dan inspirasi kepada penulis.
6. Seluruh pelaksana jurusan KALK Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta yang telah memberikan ilmu dan bimbingannya selama penulis belajar di kampus STIP.
7. Seluruh staff perpustakaan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran terima kasih atas bantuannya dalam mencari buku – buku yang penulis butuhkan selama menyusun skripsi ini.
8. Terimakasih kepada mantan kepala KSOP Kelas II Cabang. Gresik Bapak Capt. Hermanta, SH, MM, M.Mar. yang sudah memberikan motivasi dan membimbing saya dalam Praktek Darat di KSOP Kelas II Cabang. Gresik
9. Seluruh staff KSOP Kelas II Cabang. Gresik yang telah memberikan bimbingan moral dan pelajaran saat penulis menjalani praktek darat.
10. Seluruh staff PT. Pelabuhan Indonesia Kelas III Cabang. Gresik yang telah memberikan bimbingan moral dan pelajaran saat penulis menjalani praktek darat.
11. Kedua orang tua tercinta Bapak Iwan M Panjaitan dan Ibu Pinondang Manurung yang telah mendidik dan membesarkan penulis dengan seluruh cinta, kasih sayang, dan selalu menjadi penyemangat serta inspirasi penulis, terima kasih atas dukungan baik doa, dorongan, materi dan motivasi dalam menjalankan pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta, Serta Abang saya Ivan Firman Panjaitan dan Adik saya Josua Oktavianus Panjaitan yang senantiasa selalu menjadi penghibur dan penyemangat dikalah sedih.
12. Terimakasih kepada Riza Hilmawan, Mei Chandra dan Catur Nugroho yang selalu memberikan support kepada penulis dan selalu setia menemani penulis menyelesaikan skripsi ini tepat pada waktunya.
13. Terimakasih kepada seluruh G202 dan G204 yang selalu menjadi penghibur selama berada di kampus tercinta.
14. Terimakasih kepada seluruh Gerobak team angkatan 57 yang selalu menjadi penghibur selama berada di kampus tercinta.

15. Seluruh member G202 Riza Que, Reski, Made, Andreas Tarigan, Chalid, Akang Ikhwan, Sikat Hutasoit, Asep Heryadi dan Ranto Simatupang yang membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
16. Teman-teman terbaikku Andreas Parbagaon, Wira, Hendra, Jogi dan Edo terima kasih atas kebahagiaan yang telah diberikan serta semangat untuk penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
17. Terimakasih kepada Café Oma Arab yang selalu mendoakan ku dan memberikan support kepada penulis skripsi ini serta menyelesaikan tepat pada waktunya.
18. Terimakasih kepada Saudara-Saudara ku yang selalu mendoakan ku dan memberikan support kepada penulis skripsi ini serta menyelesaikan tepat pada waktunya.
19. Teman – teman istimewa Kelas KALK VIII c yang setia menemani, membantu dan menghiburku dalam suka atau sedih terutama Taruni Dewasa Herlina Sari yang selama setahun praktek darat.
20. Kepada seluruh taruna angkatan 57 yang selalu saya banggakan terimakasih atas pelajaran tentang kehidupan di dalam asrama.
21. Semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu-persatu terima kasih atas informasinya dan 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, 06 Agustus 2018

Penulis

FERNANDO SAUD MARULI TUA PANJAITAN
NRP. 14.8034/K

DAFTAR ISI

	Halaman
SAMPUL DALAM	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI.....	ii
TANDA PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR TABEL.....	ix
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR LAMPIRAN.....	xi
 BAB I : PENDAHULUAN	 1
A. Latar Belakang.....	1
B. Identifikasi Masalah.....	3
C. Batasan Masalah.....	4
D. Rumusan Masalah	4
E. Maksud dan Tujuan Penyusunan Skripsi	4
F. Sistematika Penulisan Skripsi.....	5
 BAB II : LANDASAN TEORI	 7
A. Tinjauan Pustaka.....	7
B. Kerangka Pemikiran.....	21
C. Hipotesis.....	22
 BAB III : METODOLOGI PENELITIAN	 23
A. Waktu dan Tempat Penelitian.....	23
B. Metode Pendekatan dan Teknik Pengumpulan Data	24
C. Subjek Penelitian.....	27
D. Teknik Analisis Data.....	28

BAB IV : ANALISA DAN PEMBAHASAN	30
A. Deskripsi Data.....	30
B. Analisis Data.....	43
C. Alternatif Pemecahan Masalah.....	53
D. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah.....	54
E. Pemecahan Masalah	57
 BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN	 66
A. Kesimpulan.....	66
B. Saran	66
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

		Halaman
Tabel 1.1	PT. Pelindo I sampai IV memiliki cakupan wilayah pelabuhan...	3
Tabel 4.1	Daftar Jenis Muatan Pelabuhan Gresik.....	42
Tabel 4.2	Laporan Kesiapan Operasi Peralatan (85%) Juli 2016.....	44
Tabel 4.3	Laporan Kunjungan Kapal menurut dermaga Pelabuhan Gresik ..	48

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1 Komponen Planned Maintenance System.....	17
Gambar 4.1 Denah Pelabuhan Gresik	31
Gambar 4.2 Denah Dermaga Pelabuhan Gresik	33
Gambar 4.3 Struktur Organisasi Pelindo III Cabang. Gresik.....	35
Gambar 4.4 Struktur Organisasi KSOP Kelas II Cabang. Gresik.....	39
Gambar 4.5 Laporan Kinerja Operasional Kapal bulan Juli 2016.....	46
Gambar 4.6 Laporan Kegiatan Operasional BatuBara Juli 2014 – 2017.....	47
Gambar 4.7 Laporan Data Curah Hujan dari BMKG Juli 2013 – 2017.....	51
Gambar 4.8 Kegiatan Operasional Bongkar Muat TKBM Pelabuhan Gresik.....	52
Gambar 4.9 Kebijakan Perawatan.....	55
Gambar 4.10 Struktur Organisasi Pendekatan Tradisional.....	59
Gambar 4.11 Struktur Organisasi Berorientasi Unity of Command.....	60
Gambar 4.12 Proses Produksi Sebagai Sistem.....	61
Gambar 4.13 Prinsip Pengolahan Data Menjadi Informasi.....	61
Gambar 4.14 Hubungan Kesatuan Arah.....	62

DAFTAR PUSTAKA

- Hariandja. 2002. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Grasindo
- Jay Heizerdan Barry Render. 2005. *Operation Management*. Jakarta: SalembaEmpat
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 14 tahun 2002. *Perusahaan Bongkar Muat (PBM)*
- Lasse. 2012. *Manajemen Kepelabuhan*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada
- Lasse. 2012. *Manajemen Muatan*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada
- Lasse. 2007. *Manajemen Peralatan*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada
- Mandi, Nyoman Budiarta Raka. 2015. *Pelabuhan perencanaan dan perancangan kontruksi bangunan laut dan pantai*. Denpasar: Arti Foundation
- Mangkunegara. 2005. *Evaluasi Kinerja*. Bandung: Refika Aditama
- Nawawi, Hadari. 2006. *Evaluasi dan Manajemen Kinerja di Lingkungan Perusahaan dan Industri* Yogyakarta: Gadjah Mada University
- Nanang Fattah. 2009. *Ekonomi dan Pembiayaan Pendidikan*. Bandung: Remaja Rosdakarya
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 58 tahun 1991. *Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (PERUM) Pelabuhan III menjadi Perusahaan Perseroan (PERSERO)*
- Suyono. 2007. *Shipping*. Jakarta: PPM
- Sugiyono. 2015. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta
- SautGurning. 2007. *Manajemen Bisnis Pelabuhan*. Surabaya: PT. Andhika Prasetya Eka wahana
- Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008. *Pelayaran*

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pelabuhan dalam aktivitasnya mempunyai peran penting untuk pertumbuhan industri dan perdagangan yang menjadi usaha yang dapat memberikan kontribusi yang baik bagi pembangunan Indonesia. Sistem Perdagangan Internasional tidak terlepas dari fungsi pelabuhan. Pelabuhan dalam aktivitasnya mempunyai peran penting untuk pertumbuhan industri dan perdagangan yang menjadi usaha yang dapat memberikan kontribusi yang baik bagi pembangunan Indonesia.

Pelayanan yang diberikan oleh Pelabuhan adalah Pelayanan terhadap kapal dan Pelayanan terhadap muatan (barang dan penumpang). Masalah bongkar muat di pelabuhan merupakan hal yang menyangkut hubungan antara kapal, muatan dan jasa pelabuhan. Kapal memerlukan tempat bersandar di dermaga dan memerlukan berbagai pelayanan selama di pelabuhan. Muatan memerlukan jasa terminal di pelabuhan dalam proses peralihan dari kapal ke angkutan darat. Pelabuhan menyediakan jasa-jasa bagi kapal dan muatan agar tidak terjadi hambatan dalam pelayaran kapal dan arus barang.

PT. Pelabuhan Indonesia III (persero) merupakan salah satu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak jasa layanan operator terminal pelabuhan. Perusahaan di bentuk berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 58 tahun 1991 tentang PENGALIHAN BENTUK PERUSAHAAN UMUM (PERUM) PELABUHAN III MENJADI PERUSAHAAN PERSEROAN (PERSERO) yang di tanda tangani oleh Soeharto Presiden Ke-2 pada tanggal 19 Oktober 1991.

Pelindo III mengelola 43 pelabuhan dengan 17 kantor cabang yang meliputi tujuh provinsi di Indonesia yaitu : Jawa Tengah, Jawa Timur, Bali, Nusa Tenggara timur, Nusa Tenggara Barat Kalimantan Tengah dan Kalimantan Selatan. PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Mengelolalah Terminal Manyar di Pelabuhan Gresik selama 76 tahun. Setelah dilaksanakan penandatanganan perjanjian konsesi. Perjanjian Konsesi dilaksanakan sesuai UU.No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran yang mengatur tentang Kegiatan Pengusahaan di Pelabuhan. Pelabuhan Gresik mempunyai kunjungan kapal yang cukup tinggi. Optimalisasi waktu dalam menangani proses bongkar muat diharapkan dapat memperbaiki kinerja bongkar muat. Untuk mengetahui penyebab yang mempengaruhi lamanya proses bongkar-muat dan sejauh mana pencapaian kinerja bongkar-muat di Pelabuhan Umum Gresik, perlu dilakukan kajian kinerja bongkar muat serta mengidentifikasi faktor-faktor yang menjadi penyebab lamanya proses bongkar-muat.

Proses operasi bongkar muat di Pelabuhan Gresik masih serba manual menjadi utama lambatnya kinerja dan mengakibatkan antrean kapal yang cukup lama dan sering terjadi di Dermaga Curah Kering dan Log bermasalah pada kesiapan peralatan bongkar muat tidak standar sehingga tidak efektif dalam kegiatan bongkar muat dan kurangnya meningkatkan keterampilan TKBM di PELINDO III.

PT. Pelabuhan Indonesia III Cabang.Gresik sebagai jasa penyedia layanan yang prima untuk meningkatkan pelayanan jasa lebih baik lagi dan dapat memajukan kawasan industri lebih efektif melalui efisiensi di wilayah Gresik dengan cara :

1. Cara meningkatkan kesiapan peralatan bongkar muat di PELINDO III:
 - a. Mengawasi tiap kegiatan bongkar muat.
 - b. Memperhatikan perawatan alat bongkar muat.
 - c. Menabahkan fasilitas peralatan bongkar muat di pelabuhan gresik.
2. Cara meningkatkan keterampilan TKBM di PELINDO III:
 - a. Memberikan Pelatihan terhadap TKBM.

Sehingga PT. Pelabuhan Indonesia III Cabang.Gresik memiliki daya saing yang tinggi, berkelas Internasional dan dapat memajukan kawasan industri lebih baik. PT. Pelindo I sampai PT. Pelindo IV sampai saat ini memiliki cakupan wilayah dan pelabuhan seperti di bawah ini.

Tabel 1.1**PT. Pelindo I sampai Pelindo IV memiliki cakupan wilayah dan pelabuhan**

PERUM PELABUHAN	Cakupan Provinsi	Pelabuhan – pelabuhan yang di atur
PT. PELINDO I	Aceh, Sumatera Utara, Riau	Belawan, Dumai, Tanjung Pinang, Lhokseumawe, Pekanbaru, Tanjung Balai, Karimun, Sibolga, Tembilahan, Malahayati, Tanjung Balai Asahan, Kuala Tanjung, Sungai Pakning, Batam.
PT. PELINDO II	Sumatera Barat, Jambi, Bangka Belitung, Sumatera Selatan, Bengkulu, Lampung, Jakarta, Banten, Kalimantan Barat, Jawa Barat	Tanjung Priok, Sunda Kelapa, Panjang, Palembang, Teluk Bayur, Pontianak, Cirebon, Jambi, Bengkulu, Banten, Pangkal Balam, Tanjung Pandan
PT. PELINDO III	Kalimantan Tengah, Kalimantan Selatan, Jawa Tengah, Jawa Timur, Nusa Tenggara Barat, Nusa Tenggara Timur, Bali	Tanjung Perak, Tanjung Intan, Tanjung Wangi, Sampit, Tanjung Tembaga, Bima, Tanjung Emas, Trisakti, Benoa, Kotabaru, Kumai, Maukere, Gresik, Lembar, Celukan Bawang, TPK Semarang, Tenau Kupang
PT. PELINDO IV	Kalimantan Timur, Sulawesi, Maluku, Papua, Papua Barat	Makassar, Balikpapan, Samarinda, Bitung, Ambon, Sorong, Jayapura, Tarakan, Pantoloan, Ternate, Kendari, Parepare, Biak, Merauke, Manokwari, Nunukan, Fakfak, Gorontalo, Tolitoli, Manado

B. Indetifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas dapat di Indetifikasi masalah sebagai berikut :

1. Kurangnya Kesiapan Peralatan Bongkar Muat di PELINDO III Cabang. Gresik.
2. Kurangnya keterampilan TKBM dalam pelaksanaan bongkar muat di PELINDO III Cabang. Gresik.
3. Kurangnya peralatan bongkar muat di Pelabuhan Gresik.

C. Batasan Masalah

Agar pembahasan ini tidak terlalu meluas dan karena keterbatasan penelitian, maka penelitian yang dibatasi sebagai berikut :

1. Kurang Kesiapan Peralatan Bongkar Muat di PELINDO III Cabang.Gresik.
2. Kurangnya Keterampilan TKBM di PELINDO III Cabang. Gresik.

D. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas dapat di ambil rumusan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana cara untuk meningkatkan kesiapan peralatan bongkar muat di PELINDO III Cabang. Gresik?
2. Bagaimana cara untuk meningkatkan Keterampilan TKBM di PELINDO III Cabang. Gresik?

E. Tujuan Dan Manfaat Penyusunan Skripsi

1. Tujuan Penelitian

Tujuan Penelitian antara lain :

- a. Untuk mengetahui cara meningkatkan kesiapan peralatan bongkar muat di PELINDO III.
- b. Untuk mengetahui cara meningkatkan keterampilan TKBM di PELINDO III.

2. Manfaat Penelitian

a. Teoritis

- 1) Dapat meningkatkan pelayanan yang baik, dan Memiliki daya saing yang tinggi, berkelas Internasional.
- 2) Dapat memajukan kawasan industri di wilayah gresik.
- 3) Menambah pengetahuan dan wawasan tentang proses bongkar muat.

b. Praktis

- 1) Dapat dijadikan suatu bahan pembelajaran dan tambahan ilmu kepada Taruna/i.
- 2) Penulisan skripsi ini bermanfaat bagi Taruna/i, sebagai salah satu syarat kelulusan diploma IV di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP).

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Adapun maksud dari sistematika penulisan skripsi ini adalah untuk mempermudah penyusunan secara menyeluruh serta agar lebih mudah memahami isi dari skripsi. Berikut ini merupakan sistematika penulisan yang penulis gunakan dalam penyusunan skripsi ini :

BAB I : PENDAHULUAN

Pada bab ini menguraikan latar belakang masalah penelitian, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, serta sistematika penulisan.

BAB II : LANDASAN TEORI

Dalam bab ini dikemukakan tentang tinjauan pustaka dan kerangka pemikiran yang membuat uraian mengenai ilmu pengetahuan yang terdapat dalam kepustakaan yang termasuk di dalamnya mengenai pengertian dan hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan.

BAB III : METODE PENELITIAN

Pada bab ini akan diuraikan mengenai metode – metode yang digunakan oleh penulis dalam hal penulisan skripsi ini. Bab ini terdiri dari waktu dan tempat penelitian, serta teknik pengumpulan data.

BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini membahas pokok masalah penelitian. Penulis akan membahas tentang deskripsi data, analisis data dari masalah yang ada, alternative pemecahan masalah dan evaluasi terhadap alternative pemecahan masalah serta pemecahan masalah yang dipilih.

BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini merupakan bab penutup dimana akan disampaikan kesimpulan yang merupakan pernyataan singkat berdasarkan hasil analisis data sehubungan dengan masalah penelitian, serta berisi saran yang merupakan hasil pembahasan sehubungan dengan masalah penelitian yang merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

1. Kurangnya Kesiapan Peralatan Bongkar Muat di PELINDO III.

a. Efisiensi

Efisiensi dan efektivitas penggunaan fasilitas pelabuhan mempunyai arti yang sangat penting seperti alur pelayaran, tambatan, kecepatan bongkar muat penyimpanan dan tenaga kerja merupakan komponen-komponen yang mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap kinerja operasional dari suatu pelabuhan.

Menurut Nanang Fattah (2009: 35) efisiensi adalah menggambarkan hubungan antara input dan output. Suatu sistem yang efisien ditunjukkan oleh keluaran yang lebih untuk sumber masukan

b. Pelabuhan

1) Berdasarkan undang-undang Republik Indonesia nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran ditetapkan bahwa :

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan ekonomi dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turunnya penumpang dan bongkar muat dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

2) Badan Usaha Pelabuhan adalah Badan Usaha Milik Negara atau Badan Usaha Milik Daerah yang khusus didirikan untuk mengusahakan jasa kepelabuhan di pelabuhan umum.

Menurut Nyoman Budiarta Raka Mandi (2015 : 4) Suatu perairan yang terlindung sebagai tempat berlabuhnya kapal-kapal dengan aman dengan cara membuang.

Disamping itu ada beberapa istilah atau sebutan-sebutan lain seperti:

- a) *Harbour*, adalah perairan yang terlindung, tempat kapal-kapal berlindung dengan aman (dari gangguan alam) dengan membuang sauh atau mengikat dengan pelampung.
- b) *Port*, adalah pintu gerbang atau tempat yang mempunyai harbour lengkap dengan petugas bea cukai.
- c) *Dock*, adalah suatu kolam dengan pintu air tempat dimana kapal membongkar muat atau keperluan perbaikan.

c. Fungsi Pelabuhan

Menurut DR. D.A.Lasse, SH,MM (2012 : 5) Fungsi Pelabuhan terdiri :

1) *Gateway*

Berfungsi sebagai pintu yang dilalui orang dan barang ke dalam maupun ke luar pelabuhan yang bersangkutan.

2) *Link*

Berfungsinya sebagai *link* ini terdapat tiga unsur penting :

- 1) Menyalurkan atau memindahkan barang muatan dari kapal ke truk.
- 2) Operasi pemindahan berlangsung cepat artinya minimum *delay*.
- 3) Efisien dalam arti biaya.

3) *Interface*

Berfungsi setiap operasi pemindahan barang yang terdiri dari operasi kapal, operasi transfer dermaga, operasi gudang atau lapangan, dan operasi serah-terima barang alat-alat angkut (*lifting and transfer equipment*) mutlak. Pada pelayanan barang muatan curah fungsi *interface* secara fisik.

4) *Industrial Entity*

Pelabuhan yang diselenggarakan secara baik akan bertumbuh dan akan menyuburkan bidang usaha lain sehingga area pelabuhan menjadi zona industri.

d. Terminal

Terminal adalah fasilitas pelabuhan yang terdiri atas kolam sadar dan tempat kapal bersandar atau tambat, tempat penumpukan, tempat menunggu, dan naik turun penumpang atau tempat bongkar muat barang.

Menurut Saut Gurning (2007 : 91)

Terminal adalah suatu tempat untuk menampung kegiatan yang berhubungan dengan transportasi. Di dalam terminal terdapat kegiatan turun naik dan bongkar muat baik barang, penumpang atau peti kemas yang selanjutnya akan dipindah ketempat tujuan. Secara teknis, gabungan dari dermaga yang melayani trafik yang serupa (*container*, curah cair, curah kering, dan lain-lain) disebut dengan terminal.

Menurut DR. D.A. Lasse, SH,MM (2007 : 27) Terminal Curah :

Terminal yang sudah mengkhususkan (spesialisasi) pada satu macam komoditas seperti terminal batubara, Bijih Besi dan terminal khusus minyak, alat bongkar-muat yang disediakan adalah peralatan khusus seperti :

- 1) *Loader* atau *Unloader*.
- 2) *Conveyor Belt*.
- 3) *Wheel Loader*.
- 4) Pompa-pompa Jaringan Pipa.

e. Pelayanan

Kegiatan pelayanan jasa kepelabuhanan yang diselenggarakan oleh pelabuhan antara lain meliputi pelayanan jasa kapal, barang, alat-alat bongkar muat, penumpang, informasi dan jasa kepelabuhanan yang lainnya. untuk melaksanakan kegiatan kepelabuhanan diperlukan fasilitas-fasilitas baik fasilitas pokok maupun fasilitas penunjang.

Fasilitas pokok meliputi : perairan tempat labuh, kolam labuh dermaga, terminal penumpang, pergudangan, lapangan penumpukan, perkantoran, fasilitas pemadam kebakaran dan tempat parkir kendaraan. Untuk menunjang pelayanan kapal dan barang maka diperlukan peralatan pelabuhan serta instalasi penunjang lainnya yang harus diadakan pelabuhan. Peralatan

pelabuhan yang diperlukan sesuai dengan arus kegiatan kapal dan bongkar muat barang dapat dikategorikan menjadi 3 (tiga) jenis, yaitu :

- 1) Peralatan pelabuhan untuk melayani kapal yang akan berlabuh atau bersandar dan sebaliknya.
- 2) Peralatan pelabuhan untuk melayani kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal, dilapangan penumpukan dan keluar masuk area pelabuhan.
- 3) Instalasi penunjang untuk kapal, barang dan penumpukan seperti pengolahan limbah, listrik dan air.

Menurut DR. D.A. Lasse, SH,MM (2012 : 120)

Kegiatan usaha kepelabuhanan adalah pelayanan terhadap muatan kapal. Pelayanan kapal adalah kegiatan memfasilitasi kegiatan membongkar dan atau memuat barang dari dan atau ke atas kapal. Maka pelayanan barang merupakan variable bebas terhadap dimensi waktu.

f. Bongkar Muat

- 1) Pengertian Bongkar Muat :

Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 14 tahun 2002 :

Perusahaan bongkar muat (PBM) adalah badan hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk menyelenggarakan dan mengusahakan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal.

Menurut Capt. R.P. Suyono M.Mar (2007 : 319)

Kapal dagang dalam pelayaran yang singgah di pelabuhan akan memuat atau membongkar muatannya. Jasa bongkar muat di pelabuhan ini dilaksanakan oleh perusahaan bongkar muat diatur oleh peraturan pemerintah.

Menurut DR. D.A. Lasse, SH,MM (2012 : 121)

- a) Aspek tanggung jawab, Resiko biaya, dan Keselamatan barang.

Berdasarkan hubungan hukum antara operator kapal (pelayaran) dan perusahaan pelaksana bongkar muat kapal, maka aktivitasnya adalah :

- (1) *Stevedoring* adalah Menurunkan dan atau menaikkan barang dari atau ke atas kapal.

- (2) *Cargodoring* adalah mengangkut dari dermaga ke gudang atau lapangan.
- (3) *Receiving* adalah Kegiatan menerima barang yang dibongkar dari kapal. *Receiving* dapat berlangsung di sisi kapal langsung ke truk atau ke tongkang dan di sisi darat gudang atau lapangan bagi barang melalui gudang atau lapangan diterimakan kepada *consignee* atau perwakilan.
- (4) *Delivery* adalah Penyerahan barang oleh kapal (pengangkut) kepada penerima.

b) Aspek manajemen operasional (*Operative Management*)

Kegiatan bongkar barang Muatan kapal berlangsung sesuai dengan urutan:

- (1) *Ship Operation* adalah Operasi menurunkan muatan langsung ke truk atau ke gerbong kereta api dan atau ke tongkang, dan melalui gudang atau lapangan penumpukan;
- (2) *Quay Transfer Operation* adalah Operasi pemindahan barang dari dermaga khususnya ke gudang atau lapangan;
- (3) *Storage Operation* adalah Operasi penyusunan barang secara teratur di gudang atau lapangan;
- (4) *Receiving and Delivery Operation* adalah Operasi serah terima barang yang dapat berlangsung di lokasi dermaga (ke truk atau ke tongkang);

2) Pelaksana Bongkar Muat

Menurut Capt. R.P. Suyono M.Mar (2007 : 326)

a) Tenaga Kerja Bongkar Muat

- (1) Gilir Kerja (*shift*) adalah kerja selama 8 jam termasuk jam istirahat 1 jam, kecuali hari jumat siang istirahat 2 jam untuk kegiatan bongkar muat dengan penggantian tenaga kerja bongkar muat pada setiap gilir kerja.
- (2) Gang Tenaga Kerja Bongkar Muat adalah Jumlah TKBM dalam 1 regu kerja.

g. Kegiatan Bongkar Muat

Kegiatan Bongkar Muat adalah kegiatan memindahkan barang-barang dari alat angkut darat ke kapal dengan alat angkut darat dan untuk melaksanakan kegiatan pemindahan muatan tersebut dibutuhkan tersedianya fasilitas atau peralatan yang memadai dalam suatu tata cara prosedur pelayanan.

Faktor-faktor kecepatan bongkar muat suatu terminal antara lain :

- 1) Spesifikasi alat.
- 2) Perencanaan atau sistem bongkar muat.
- 3) Lay out dermaga.
- 4) Jarak dermaga ke lapangan Penumpukan.
- 5) Personil atau sumber daya manusia (SDM).

Menurut Capt. R.P. Suyono M.Mar (2007 : 325)

Dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat, diwajibkan :

- a) Perusahaan bongkar muat menyediakan tenaga supervise dan peralatan bongkar muat.
- b) Serikat pekerja bongkar muat menyediakan jumlah Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM).

h. Peralatan Bongkar Muat

Peralatan bongkar muat sangat diperlukan dalam mendukung dan melaksanakan kegiatan bongkar muat tersebut.

Menurut DR. D.A. Lasse, SH,MM (2012 : 144)

Alat bongkar muat adalah alat produksi yang berfungsi menjembatani kapal dengan terminal. Alat yang produktif memperpendek masa “parker” alat bongkar muat dan waktu kapal di pelabuhan berhubungan satu sama lain secara asimetris.

i. Kesiapan Operasi Peralatan

Alat angkut harus selalu tersedia dan siap dioperasikan sesuai rute yang ditetapkan. Apabila alat angkut yang tersedia mengalami hambatan yang disebabkan karena teknis maupun dokumen/ sertifikat kapal, maka Pihak

Penyedia Jasa Angkutan Batubara harus mengganti alat angkut lainnya yang sesuai dengan spesifikasi maksimal 2 x 24 jam.

j. Perawatan atau Maintenance

Perawatan atau Maintenance dapat diartikan sebagai suatu aktifitas yang diperlukan untuk menjaga atau mempertahankan fasilitas agar fasilitas tersebut dapat berfungsi dengan baik dan dalam kondisi siap pakai.

Menurut Jay Heyzer dan Barry Reinder (2005 : 296) Pemeliharaan (maintenance) mencakup semua aktivitas yang berkaitan dalam mempertahankan peralatan sistem agar tetap dapat berkerja.

1) Bentuk kebijakan perawatan

a) Perawatan Kerusakan (*Breakdown Maintenance*)

Perawatan Kerusakan dapat diartikan sebagai kebijakan perawatan yang mana mesin atau peralatan dioperasikan hingga rusak dan setelah itu mesin atau peralatan yang telah rusak baru di perbaiki atau diganti.

b) Perawatan Pencegahan (*Preventif Maintenance*)

Perawatan Pencegahan adalah perawatan yang dilakukan sebelum mesin atau peralatan rusak.

c) Perawatan Terjadwal (*Scheduled Maintenance*)

Perawatan Terjadwal merupakan perawatan mesin atau peralatan yang bertujuan untuk mencegah kerusakan mesin yang tidak di rencanakan dalam jangka waktu tertentu.

d) Perawatan Prediktif (*Prediktive Maintenance*)

Perawatan Prediktif merupakan bagian dari perawatan pencegahan yang mana pada perawatan prediktif ini didasarkan pada kondisi mesin itu sendiri yang dilakukan secara rutin untuk mencegah kerusakan lebih lanjut.

2) Lingkup kegiatan Perawatan

Ruang Lingkup Kegiatan Perawatan sistem/mesin cukup luas dan dapat di golongankan ke dalam beberapa kategori diantaranya :

a) Kebijakan Perawatan yang diterapkan, kegiatan yang di lakukan diantaranya meliputi :

(1) Perawatan terjadwal.

- (2) Perawatan *breakdown*.
- (3) Perawatan prediktif.
- b) Urutan Kegiatan, berdasarkan langkah kegiatan perawatan maka ruang lingkupnya meliputi :
 - (1) Pemeriksaan atau Evaluasi awal.
 - (2) Pembongkaran atau Disassembling.
 - (3) Pencucian.
 - (4) Inspeksi.
 - (5) Pemulihan atau Perbaikan.
 - (6) Perkitan atau Assembling.
 - (7) Inspeksi akhir.

Menurut DR. D.A. Lasse, SH,MM (2012 : 148) Tujuan Perawatan Barang:

Perawatan terhadap peralatan adalah tindakan mempertahankan kekuatan serta ketahanan sesuai spesifikasi alat mekanis maupun non mekanis. Tujuan Operasional Perawatan antara lain :

- (a) Meminimalkan *down time* supaya *availability* mencapai maksimal.
 - (b) Memaksimalkan *reliability* pada *maintainability* yang serendah-rendahnya.
 - (c) Memberikan jaminan *safety* atas barang maupun *wharfingers*.
- c) Strategi Perawatan
- Untuk mempertahankan supaya sistem tetap dapat berproduksi sesuai standar kualitas dan menjaga nama baik serta kinerja perusahaan. Pekerjaan perawatan bertujuan untuk :
- (1) Memaksimalkan kesiapan operasi (*Availability*) hingga mencapai 90% lebih.
 - (2) Mempertahankan kehandalan alat (*Reliability*) dan kehandalan sistem (*Maintainability*).
 - (3) Meminimalkan biaya-biaya perbaikan kerusakan dan gangguan (*Cost of Down Time*).
 - (4) Menjamin keamanan dan keselamatan (*safety*) operasional.

k. Bentuk-bentuk Perawatan

1) Perawatan Preventif (*Preventive Maintenance*)

Pekerjaan perawatan yang bertujuan untuk mencegah terjadinya kerusakan, atau cara perawatan yang direncanakan untuk pencegahan (preventif). Ruang lingkup pekerjaan preventif termasuk: inspeksi, perbaikan kecil, pelumasan dan penyetelan, sehingga peralatan atau mesin-mesin selama beroperasi terhindar dari kerusakan.

2) Perawatan Korektif

Pekerjaan perawatan yang dilakukan untuk memperbaiki dan meningkatkan kondisi fasilitas atau peralatan sehingga mencapai standar yang dapat diterima. Dalam perbaikan dapat dilakukan peningkatan-peningkatan sedemikian rupa, seperti melakukan perubahan atau modifikasi rancangan agar peralatan menjadi lebih baik.

3) Perawatan Berjalan

Pekerjaan perawatan dilakukan ketika fasilitas atau peralatan dalam keadaan bekerja. Perawatan berjalan diterapkan pada peralatan-peralatan yang harus beroperasi terus dalam melayani proses produksi.

4) Perawatan Prediktif

Perawatan prediktif ini dilakukan untuk mengetahui terjadinya perubahan atau kelainan dalam kondisi fisik maupun fungsi dari sistem peralatan. Biasanya perawatan prediktif dilakukan dengan bantuan panca indra atau alat-alat monitor yang canggih.

5) Perawatan setelah terjadi kerusakan (*Breakdown Maintenance*)

Pekerjaan perawatan dilakukan setelah terjadi kerusakan pada peralatan, dan untuk memperbaikinya harus disiapkan suku cadang, material, alat-alat dan tenaga kerjanya.

6) Perawatan Darurat (*Emergency Maintenance*)

Pekerjaan perbaikan yang harus segera dilakukan karena terjadi kemacetan atau kerusakan yang tidak terduga.

1. **Komponen Planned Maintenance System**

Terhadap Planned Maintenance System (PMS) banyak keuntungan penerapan PMS, diantaranya :

1) Meningkatkan efisiensi alat

Pelaksanaan perawatan didahului dengan perencanaan dan didasarkan atas data yang dihasilkan dari inspeksi serta pendeteksian kondisi alat. Dengan demikian pelaksanaan perawatan berpedoman pada rencana sehingga lebih terarah, hasilnya dapat diperkirakan, pemakaian sumber daya menjadi efisien, tidak boros dan kesalahan bongkar-pasang dapat diminimalkan.

2) Kesiapan operasi lebih baik

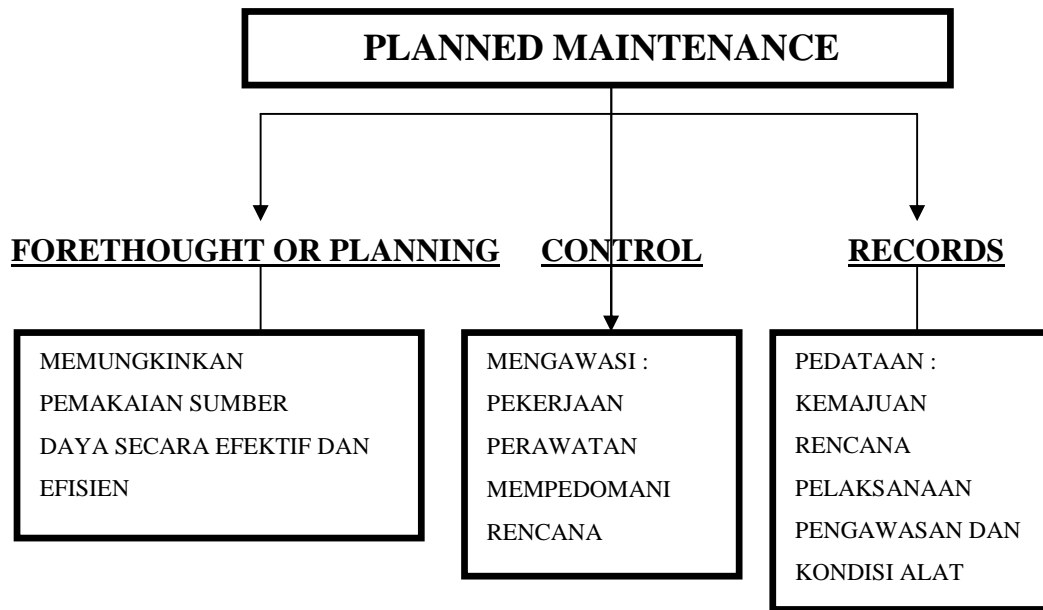
Perencanaan yang baik membuahkan hasil baik dan mencegah terjadinya pemborosan waktu operasi yang produktif. Persiapan matang pengadaan suku cadang, tenaga mekanik, bahan penunjang dan perkakas kerja (*tools*) akan mempercepat waktu penyelesaian pekerjaan. Lagi pula waktu pelaksanaan pekerjaan dapat diatur ketika alat sedang dalam keadaan diam atau pada *non-operational time*. Dengan demikian waktu siap operasi (*available time*) lebih tinggi sedangkan *down time* ditekan serendah mungkin.

3) Mengurangi biaya perbaikan darurat

Pekerjaan perawatan tidak terencana atau yang bersifat darurat (*emergency*), kerusakan mendadak atau kecelakaan berkurang. Lancarnya perawatan terencana dengan sendirinya mengurangi kemungkinan kerusakan. Karena semua bagian-bagian alat yang aus terdeteksi sejak dini. Jika kalau ditemukan adanya bagian yang dapat diduga akan rusak, maka tindakan pencegahan segera direncanakan, sehingga biaya lebih kecil.

4) Penyediaan suku cadang

Kebutuhan akan suku cadang diketahui ketika rencana ditetapkan. Dengan informasi kebutuhan tersebut, maka waktu proses pengadaan cukup panjang, tidak tergesa-gesa seperti saat terjadi pekerjaan *emergency*. Pengadaan tepat waktu, jumlah, dan kualitas.



Gambar 2.1

Komponen Planned Maintenance System.

2. Kurangnya Keterampilan TKBM di PELINDO III Cabang. Gresik.

a. Perusahaan Bongkar Muat

Perusahaan bongkar muat (PBM) adalah badan hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk menyelenggarakan dan mengusahakan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal. Adapun tenaga kerja bongkar muat (TKBM) adalah semua tenaga kerja yang terdaftar pada pelabuhan setempat yang melakukan pekerjaan bongkar muat dipelabuhan. Penyedia jasa bongkar muat adalah perusahaan yang melakukan kegiatan bongkar muat (*stevedoring*, *cargodoring* dan *receiving/delivery*) dengan menggunakan tenaga kerja bongkar muat (TKBM) dan peralatan bongkar muat.

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 14 tahun 2002,

Pasal 16 :

- 1) Dalam rangka meningkatkan kinerja bongkar muat, Penyelenggara Pelabuhan melakukan pengawasan dan evaluasi secara periodik terhadap :
 - a) kinerja perusahaan bongkar muat di pelabuhan;
 - b) kinerja kelompok regu kerja Tenaga Kerja Bongkar Muat; dan
 - c) jumlahman day's Tenaga Kerja Bongkar Muat;

- 2) Dalam hal kelompok regu kerja Tenaga Kerja Bongkar Muat yang karena kelalaiannya tidak mencapai target sesuai standar kinerja yang ditetapkan, maka kelompok regu kerja yang bersangkutan dikenakan sanksi peringatan atau skorsing oleh Penyedia Jasa Tenaga Kerja Bongkar Muat.
- 3) Dalam hal Penyedia Jasa Tenaga Kerja Bongkar Muat tidak melaksanakan sanksi sebagaimana dimaksud pada ayat (2), Penyelenggara Pelabuhan mencabut nomor tanda daftar kelompok regu kerja Tenaga Kerja Bongkar Muat tersebut di pelabuhan setempat.

b. Standar Pekerjaan

Standar Pekerjaan pada dasarnya berisi ukuran atau tolok ukur mengenai efektivitas, efisiensi dan produktivitas pelaksanaan pekerjaan atau jabatan yang menggambarkan tingkat pemahaman, tingkat kemampuan dan hasil kerja seorang tenaga kerja bongkar muat (TKBM) dalam melaksanakan tugas pokoknya di lingkungan pelabuhan.

Menurut Hadari Nawawi (2006 : 114)

Standar pekerjaan kualitatif dengan tolok ukur mutu atau kualitas, efisiensi dan efektivitas pelaksanaan pekerjaan. Tolok ukur ini antara lain berupa kriteria tingkat efektivitas, efisiensi dalam cara atau metode kerja, kualitas inisiatif, kreativitas, kemampuan pemecahan masalah dan pengambilan keputusan, kemampuan kepemimpinan, dan ketepatan penggunaan waktu.

c. Tenaga Kerja Bongkar Muat

Pengertian Tenaga Kerja Bongkar Muat Peranan sumber daya manusia sangat menentukan bagi terwujudnya tujuan organisasi untuk itu diperlukan tenaga kerja yang selain mampu, cakap dan trampil dan tidak kalah pentingnya adalah kemajuan dan kesungguhan mereka untuk bekerja secara efektif dan efisiensi.

Menurut Suyono (2003 : 219) “Tenaga kerja bongkar muat adalah semua tenaga kerja yang terdaftar pada pelabuhan setempat yang melakukan pekerjaan bongkar muat barang di pelabuhan”.

d. Peningkatan Kualitas Tenaga Kerja Bongkar Muat

Peningkatan Kualitas TKBM Perkembangan teknologi pelabuhan harus Pdiimbangi dengan peningkatan kualitas Sumber Daya manusia (SDM) secara menyeluruh termasuk Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM). Pembinaan TKBM selain untuk meningkatkan kualitas juga harus mengarah pada peningkatan kesejahteraan, oleh karenanya disusun beberapa program peningkatan kualitas TKBM ialah pelatihan.

e. Pelatihan

Pelatihan pada dasarnya berarti proses memberikan bantuan bagi para pekerja untuk menguasai keterampilan khusus atau membantu untuk memperbaiki kekurangan keterampilan dalam tenaga kerja bongkar muat (TKBM) dalam melaksanakan cara bekerja yang paling efektif dan efisiensi.

Pelatihan untuk meningkatkan kemampuan kerja, baik secara individual, kelompok, maupun sebagai kegiatan organisasi perusahaan secara keseluruhan dan untuk melaksanakan pekerjaan secara efektif dan efisien.

f. Tujuan dan Manfaat Pelatihan

1) Tujuan Pelatihan

- a) Untuk meningkatkan produktivitas kerja organisasi.
- b) Untuk membantu masalah operasional.
- c) Kemampuan menumbuhkan sikap empati dan melihat sesuatu dari orang lain.
- d) Meningkatkan kemampuan meninterpretasikan data dan daya nalar para karyawan.
- e) Meningkatkan kemampuan dan kerterampilan para karyawan serta menganalisis suatu permasalahan.

2) Manfaat Pelatihan

- a) Membantu karyawan dalam membuat keputusan dan pemecahan masalah yang lebih efektif.
- b) Melalui pelatihan dan pengembangan, variabel pengenalan, pencapaian prestasi, pertumbuhan, tanggung jawab dan kemajuan dapat diinternalisasi dan dilaksanakan.

- c) Membantu mendorong dan mencapai pengembangan diri dan rasa percaya diri.
- d) Membantu karyawan mengatasi stress, tekanan, frustasi, dan konflik.
- e) Memberikan informasi tentang meningkatnya pengetahuan kepemimpinan, keterampilan komunikasi dan sikap.
- f) Meningkatkan kepuasan kerja dan pengakuan.
- g) Membantu karyawan mendekati tujuan pribadi sementara meningkatkan keterampilan interaksi.
- h) Memberikan nasehat dan jalan untuk pertumbuhan masa depan.
- i) Membangun rasa pertumbuhan dalam pelatihan.
- j) Membantu pengembangan keterampilan mendengar, bicara dan menulis dengan latihan.

g. Metode Pelatihan

Menurut DR. D.A. Lasse, SH,MM (2012 : 440)

Metode pelatihan (*Training Methods*) pada umumnya meliputi :

- 1) *On-the-job Training*, adalah metode pelatihan yang dipraktekkan secara luas dimana peserta dihadapkan pada situasi kerja nyata dan menyaksikan serta mengalami langsung proses pelaksanaan produksi. Biaya pelatihan seperti ini tergolong rendah, namun demikian peserta harus selalu dalam pengawasan intensif dari pelatih/instruktur sebab resiko kerusakan alat/mesin produksi membayangi sepanjang program.
- 2) *Case Method*, adalah metode pelatihan pemecahan masalah. Peserta pelatihan dengan metode kasus adalah setingkat manajer, dimana peserta tersebut dilatih menganalisis suatu masalah yang dihadapi perusahaan, kemudian mencoba merumuskan keputusan yang dapat mengakhiri permasalahan tersebut.
- 3) *Role Playing*, adalah metode pelatihan yang membawa peserta pada situasi kerja nyata disertai perasaan yang sebenarnya. Lakon yang diperagakan dilengkapi dengan petunjuk tertulis dan baik sekali jika peragaan direkam untuk bahan evaluasi. Evaluasi tertuju pada penguasaan emosi peserta.
- 4) *In-basket Technique*, adalah metode pelatihan yang menghadapkan peserta tingkat manajerial kepada setumpuk masalah yang perlu pemecahan disamping tugas rutin yang juga harus diselesaikan. Masalah yang

dihadapi terdiri masalah *real*, peserta dinilai dalam percakapan serta kualitas pengambilan keputusan.

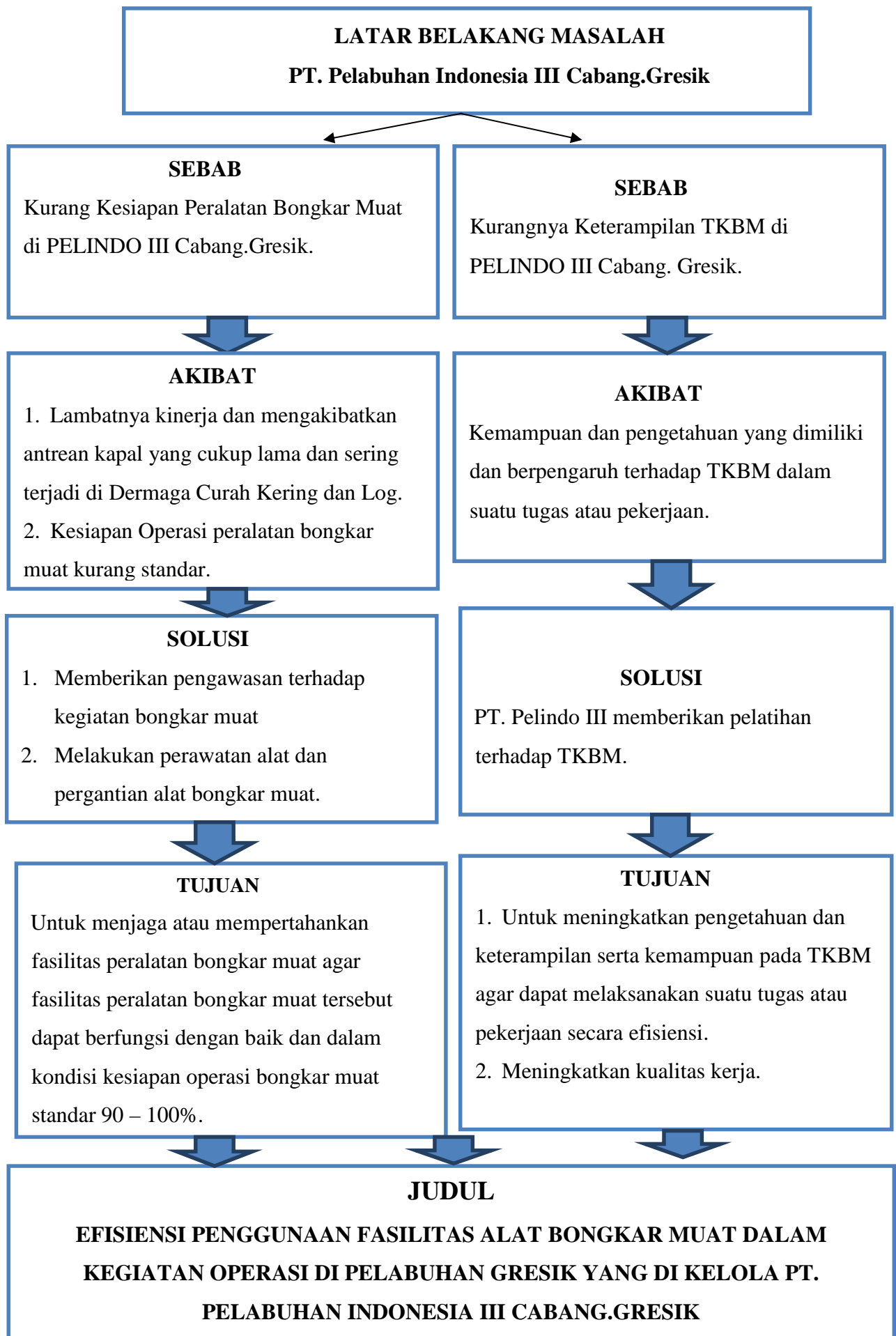
- 5) *Management Games*, adalah metode pelatihan dimana peserta di kelompokkan untuk mengambil keputusan yang penting serta sensitif seperti kenaikan tarif jasa.
- 6) *Behaviour Modeling*, adalah metode pelatihan untuk membentuk perilaku.
- 7) *Outdoor-oriented Programs*, adalah metode pelatihan lapangan sejenis dengan *outbound-programs* membawa peserta kepada kehidupan nyata diluar tempat kerja.
- 8) *Off-the-job Training*, adalah metode pelatihan yang dipraktekkan perusahaan-perusahaan besar dan yang mengelola pusat pelatihan (*training center*).

B. Kerangka Pemikiran

PT. Pelabuhan Indonesia III Cabang.Gresik sebagai jasa penyedia layanan yang prima untuk meningkatkan pelayanan jasa lebih baik lagi dan dapat memajukan kawasan industri lebih efektif melalui efisiensi di wilayah Gresik dengan cara :

1. Cara meningkatkan kesiapan peralatan bongkar muat di PELINDO III:
 - a. Mengawasi tiap kegiatan bongkar muat.
 - b. Memperhatikan perawatan alat bongkar muat.
 - c. Menabahkan fasilitas peralatan bongkar muat di pelabuhan gresik.
2. Cara meningkatkan keterampilan TKBM di PELINDO III:
 - a. Memberikan Pelatihan terhadap TKBM.

Sehingga PT. Pelabuhan Indonesia III Cabang.Gresik memiliki daya saing yang lebih tinggi, berkelas Internasional dan dapat memajukan kawasan industri lebih baik.



BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu

Waktu penelitian dilaksanakan selama penulis menjalani masa Praktek Kerja Nyata (PKN) atau Prada yang ditempuh penulis dari:

- a. KSOP Kelas II Cabang. Gresik 3 bulan terhitung dari 08 April 2017 sampai dengan 08 Juli 2017.
- b. PT. Pelabuhan Indonesia III Cabang. Gresik 1 bulan terhitung dari 10 Juli 2017 sampai dengan 10 Agustus 2017.

Dari beberapa perusahaan diatas, penulis mengambil waktu penelitian saat penulis melakukan Praktek Kerja Nyata dari tanggal 08 April 2017 – 10 Agustus 2017.

2. Tempat

Penulis mengambil tempat penelitian saat melakukan Praktek Kerja Nyata di KSOP Kelas II Cabang. Gresik dan PT. Pelabuhan Indonesia III Cabang. Gresik. Berikut data lokasi tempat penelitian :

Nama Perusahaan	: PT. Pelabuhan Indonesi III Cabang. Gresik
Alamat	: Jl. Yos Sudarso No. 1 Gresik 61114
Telp	: (031) 3981941 – 3974542
Fax	: (031) 3982735
Email	: gresik@pp3.co.id
Website	: www.pp3.co.id

Nama Perusahaan : Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II
Cabang. Gresik
Alamat : Jl. Yos Sudarso No. 36 Gresik Jawa Timur 61114
Telp : (031) 3981902
Fax : (031) 3990588
Email : adpelgresik@yahoo.co.id
ksop_gresik@dephub.go.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

Dalam penulisan skripsi ini, penulis akan menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif, Menurut Sugiyono (2017 : 8) mengatakan bahwa : “Metode penelitiannya dilakukan pada kondisi yang alamiah (Natural setting); disebut juga sebagai metode etnographi, karena pada awalnya metode ini lebih banyak digunakan untuk penelitian bidang antropologi budaya ; disebut sebagai metode kualitatif, karena data yang terkumpul dan analisis lebih bersifat kualitatif”.

2. Jenis Dan Sumber Data

a. Jenis data

Jenis data yang di gunakan dalam penulisan ini adalah terdiri atas:

- 1) Data Kualitatif, adalah data yang di peroleh berupa informasi-informasi sekitar pembahasan, baik secara lisan maupun tulisan.

b. Sumber data

Didalam melakukan penelitian ini, penulis mengumpulkan dari :

1) Data Primer

Yaitu data yang diperoleh langsung dari objek penelitian yang di kumpulkan dengan cara observasi.

Menurut Sugiyono (2015 : 137), Data Primer didefinisikan sebagai berikut: “Sumber primer adalah sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data”.

2) Data Sekunder

Yaitu data yang langsung diperoleh dengan cara mempelajari buku-buku yang berhubungan dengan permasalahan yang ada dalam skripsi ini, sehingga diperoleh beberapa pengertian secara teori maupun pengalaman dilapangan.

Menurut Sugiyono (2015 : 137) Data Sekunder didefinisikan sebagai berikut : “Sumber data yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misalnya lewat orang lain atau lewat dokumen”.

3. Teknik Pengumpulan Data

Teknik Pengumpulan data merupakan langkah yang paling strategis dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data.

Untuk memperoleh data pada penelitian, Penulis menggunakan metode sebagai berikut :

a. Studi Lapangan (*Field Research*)

Metode penelitian ini dilakukan untuk mendapatkan data yang di perlukan secara langsung dari objek penelitian. Dalam memperoleh data tersebut penulis menggunakan teknik pengumpulan data berupa observasi. Observasi adalah pengumpulan data informasi berdasarkan pengamatan langsung oleh penulis di perlukan secara langsung dari objek penelitian.

Dalam memperoleh data tersebut penulis menggunakan teknik pengumpulan data berupa observasi. Observasi dilakukan selama melaksanakan praktek darat (prada) di Pelindo III Cabang.Gresik.

b. Studi Pustaka

Yaitu pengumpulan data dengan cara membaca, melihat meneliti, mengutip dari buku-buku referensi atau referensi yang disajikan, masukan atau bahan pertimbangan dan perbandingan mengenai apa yang dapat dilihat dari teori yang sudah ada.

Studi Pustaka ini bertujuan untuk memperoleh dasar-dasar teori dengan membaca buku-buku termasuk peraturan dan dokumen-dokumen lainnya yang berkaitan dengan masalah yang akan dibahas.

Dalam pengambilan data dengan cara studi pustaka diambil dari buku dan referensi antara lain :

- 1) Manajemen Kepelabuhan (DR. D.A. Lasse, SH, DRS, MM) 2012.
- 2) Manajemen Muatan (DR. D.A. Lasse, SH, DRS, MM) 2012.
- 3) Manajemen Peralatan (DR. D.A. Lasse, SH, MM) 2007.
- 4) Shipping (Capt. R.P. Suyono M. Mar) 2007.
- 5) Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D (Prof.Dr.Sugiyono) 2015.

c. Kuesioner

Metode kuesioner (Angket), merupakan suatu daftar yang berisikan rangkaian pertanyaan mengenai suatu masalah atau bidang yang akan diteliti.

Menurut Sugiyono (2015 : 230)

Kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang efisien bila peneliti tahu dengan pasti variabel yang akan diukur dan tahu apa yang bisa diharapkan dari responden, selain itu kuesioner juga cocok untuk digunakan bila jumlah responden cukup besar dan tersebar di wilayah yang luas.

Kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang efisien bila penelitian tahu dengan pasti variable yang akan diukur dan tahu apa yang bisa diharapkan oleh responden. Kuesioner dapat berupa pertanyaan atau pernyataan tertutup atau terbuka, dapat diberikan kepada responden secara langsung atau di kirim melalui internet.

d. Wawancara atau Interview

Wawancara adalah kegiatan yang dilakukan untuk memperoleh data dan informasi yang dibutuhkan melalui dialog langsung secara lisan terhadap sebagian responden yang dianggap perlu dengan berpedoman pada daftar pertanyaan yang telah disediakan.

Menurut sugiyono (2015 : 224) wawancara merupakan teknik pengumpulan data dimana pewawancara (peneliti atau yang diberi tugas melakukan pengumpulan data) dalam mengumpulkan data mengajukan suatu pertanyaan kepada yang diwawancarai.

e. Dokumentasi

Menurut (Sugiyono 2015 : 329) adalah suatu cara yang digunakan untuk memperoleh data dan informasi dalam bentuk buku, arsip, dokumen, tulisan angka dan gambar yang berupa laporan serta keterangan yang dapat mendukung penelitian.

Dokumen merupakan catatan mengenai peristiwa yang sudah berlalu. Penelitian mengumpulkan dokumen yang dapat berupa tulisan, gambar, atau karya – karya monumental dari seseorang.

Dalam penelitian ini penulis mengumpulkan data-data diperoleh dari PELINDO III Cabang.Gresik tempat penulisan melakukan praktek darat (prada), Sebagai dokumen- dokumen penunjang dalam penelitian ini, yaitu berupa :

- 1) Struktur Organisasi PT. Pelindo III Cabang Gresik.
- 2) Struktur Organisasi KSOP Kelas II Cabang Gresik.
- 3) Daftar Jenis Muatan.
- 4) Standar Pelayanan KSOP Kelas II Cabang Gresik.
- 5) Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat (OPP / OPT).
- 6) Laporan Kegiatan Operasional BatuBara Periode Juli 2015 – 2017.
- 7) Laporan Kinerja Operasional Kapal Periode Juli – mei 2016 KSOP Kelas II Cabang Gresik.
- 8) Jadwal kegiatan kapal.
- 9) Laporan Kunjungan Kapal Menurut Dermaga di Pelabuhan Gresik Periode Juli 2015 – 2017.
- 10) Standar Pelayanan Publik.

C. Subjek Penelitian

Populasi terdiri dari atas sekumpulan obyek yang menjadi pusat perhatian, yang dari padanya terkandung informasi yang ingin diketahui.

Penelitian ini bertempat di PT. PELINDO III Cabang. Gresik dan KSOP Kelas II Cabang. Gresik.

Menurut Sugiyono (2015 : 15) tentang pengertian kualitatif sebagai berikut :

Metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivism, digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah, (sebagai lawannya adalah eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai instrument kunci, pengambilan sampel sumber data dilakukan secara *purposive* dan *snowball*, teknik penggabungan dengan trianggulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif/kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari pada generalisasi.

D. Teknik Analisa Data

Dalam teknik analisa ini, penulis menggunakan teknik metode deskriptif data, metode deskriptif kualitatif, teknik analisa yang digunakan untuk memaparkan suatu kejadian atau peristiwa yang terjadi di terminal curah kering dan log yang berhubungan dengan :

1. Pemasalahan Manajemen Peralatan, dapat diidentifikasi dengan mengamati berbagai gejala (*Symptoms*). Tujuan pelayanan jasa kepelabuhan tercapai apabila lancar, aman dan selamat dalam arti terhadap arus kapal dan arus barang tidak terjadi *delay*, *zero accident*, dan sesuai dengan harapan pengguna jasa. Kepada operator pelabuhan adalah sesuatu yang diharapkan semua pihak. Gejala umum yang dapat disaksikan dengan pancaindera seperti keterlambatan (*delay*) dan Kecelakaan (*accident*) member petunjuk adanya kesenjangan antara harapan dengan kenyataan operasional dan perawatan alat. Menggali pemasalahan dalam manajemen peralatan dapat di lakukan dengan pendekatan-pendekatan kelembagaan (*institutional approach*), Faktor manusia (*human behavior approach*), dan *technological approach*. Kebijakan dan Strategi Menyediakan Alat Handal, menyediakan alat yang handal untuk pelayanan berkualitas dan menyusun strategi perawatan alat hingga tingkat *availability* maksimal dan *down time* minimal. Alat yang handal dalam arti berdaya tahan tinggi (*durable*) tidak hanya terbatas karena alat menjalani perawatan secara baik dan teratur, tetapi merawat alat yang sudah tersedia, yakni bahwa aktivitas dimulai sejak tahap seleksi atau proses pengadaan alat. Perawatan alat dimaksudkan untuk menyediakan alat yang laik operasi, handal, dan *safe*; dan mempertahankan serta memulihkan.

2. Meningkatkan keterampilan TKBM di PELINDO III:

Dalam upaya meningkatkan keterampilan tenaga kerja bongkar muat (TKBM) di PELINDO III khususnya di pelabuhan Gresik dengan cara memberikan pelatihan kerja terhadap semua tenaga kerja bongkar muat (TKBM)

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Data

1. Data PT. Pelabuhan Indonesi III Cabang. Gresik.

PT. Pelindo III (Persero) yang menjalankan bisnis inti sebagai penyedia fasilitas jasa kepelabuhanan, memiliki peran kunci untuk menjamin kelangsungan dan kelancaran angkutan laut. Dengan tersedianya prasarana transportasi laut yang memadai, PT. Pelindo III (Persero) mampu menggerakkan dan menggairahkan kegiatan ekonomi Negara dan masyarakat. Berdasarkan UU No.17 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Umum, PT. Pelindo (Persero) bertanggung jawab atas keselamatan pelayaran, Penyelenggaraan Pelabuhan, Angkutan perairan dan Lingkungan Maritim. Dengan demikian status Pelindo bukan lagi sebagai “regulator” melainkan “operator” Pelabuhan. Surat dari Kementerian Perhubungan, Dirjen Perhubungan Laut yang diterbitkan bulan February 2011 menjelaskan tentang penunjukan PT. Pelindo III (Persero) sebagai Badan Usaha Pelabuhan (BUP).

Kabupaten Gresik memiliki luas 1.191,25 km², wilayah kabupaten gresik juga mencakup Pulau Bawean yang berada 150 km lepas pantai laut jawa. Kabupaten Gresik berbatasan dengan kota Surabaya dan Selat Madura di sebelah timur, Kabupaten Lamongan di sebelah barat, Laut Jawa di sebelah utara, serta Kabupaten Sidarjo dan Mojokerto di sebelah selatan. Gresik dikenal sebagai kota tempat berdirinya pabrik semen pertama dan perusahaan semen terbesar di Indonesia yaitu Semen Gresik. Gresik merupakan salah satu penyangga utama Kota Surabaya dan

termasuk dalam kawasan. Ibu kota Provinsi Jawa Timur. Pusat pemerintahan Kabupaten Gresik yaitu Kecamatan Gresik berada 20 km sebelah utara kota Surabaya.

Kabupaten Gresik terbagi dalam 18 kecamatan dan terdiri dari 330 desa dan 26 kelurahan. Secara geografis wilayah Kabupaten Gresik terletak antara 112^0 sampai 113^0 Bujur Timur dan 7^0 sampai 8^0 Lintang Selatan dan merupakan dataran rendah dengan ketinggian 2 sampai 12 meter diatas permukaan air laut.



Gambar 4.1
Denah Pelabuhan Gresik

Perangkat lain yang mendukung PT. Pelindo III Gresik kondisi saat ini, antara lain :

a. PELABUHAN UMUM.

Terminal umum dikeola oleh Badan Usaha Pelabuhan PT. Pelindo III (persero) Cabang. Gresik.

1) STATUS PELABUHAN	: Pelabuhan Pengumpul
2) KOORDINAT	: $112^{\circ} 39' 30, 60''$ dan $07^{\circ} 09' 27, 40''$
3) TEMPAT SANDAR	:
a) Multi purpose 78	: $(15 \times 78)M^2$
Fasilitas	: 2 unit fixed crane SWL 25 Ton
Kedalaman	: 5 meter LWS
b) Talud Tegak	: 155 Meter
Kedalaman	: 2 - 3 Meter LWS
c) Talud tegak Fix Crane	: 60 Meter
Fasilitas	: 2 unit fixed crane SWL 25 Ton
Kedalaman	: 5 Meter LWS
d) Dermaga Talud Pelra	: 465 Meter
Kedalaman	: 2 Meter LWS
e) Jetty Pelra	: 145 Meter
Kedalaman	: 2 Meter LWS
f) Jetty Penumpang	: 35 Meter
Kedalaman	: 2,5 Meter LWS
g) Jetty 265	: $(265 \times 10)M^2$
Kedalaman	: 4 M LWS
h) Jetty 70	: $(70 \times 10)M^2$
Kedalaman	: 3 – 4 M LWS
i) Multi Purpose 140	: $(140 \times 20) M^2$
Fasilitas	: 3 unit fixed crane SWL 30 T
Kedalaman	: 1.9-8 M LWS
j) Curah Kering & Log	: Panjang 320 terdiri 4 tambatan
Fasilitas	: 5 fixed crane
Kedalaman	: - 6 M LWS
k) International Bulk Liquida	: Bresating dolphin panjang 220 M

Fasilitas	: Loading am liquid cargo
TOTAL LUASAN	: 11.585 M ²
TOTAL PANJANG	: 1.890 M

Berikut ini adalah denah Pelabuhan Gresik :



Gambar 4.2

Denah Dermaga Pelabuhan Gresik

b. Tugas dan Tanggung Jawab PT. Pelindo III Cabang. Gresik.

1) General Manager.

Manajer utama mempunyai wewenang tertinggi perusahaan yang bertanggung jawab atas berlangsungnya segala kegiatan perusahaan meliputi memimpin mengatur, membimbing dan mengarahkan organisasi perusahaan, dimana kegiatan tersebut untuk mencapai prestasi yang tinggi dalam menghasilkan produk-produk berkualitas dengan jaminan sistem mutu yang selalu terjaga dan dilaksanakan secara konsisten.

2) Operations and Commercial Manager.

Menganalisis permasalahan pada kegiatan operasi, Merekomendasikan program atau menyusun SOP baru dalam rangka meningkatkan produktivitas, efisiensi dan hasil produksi, Memastikan suasana kerja yang positif untuk mendorong kinerja tim dan semangat kerja untuk

mengembangkan karir karyawan di masa depan, Memantau dan menjaga pengeluaran biaya sesuai dengan anggaran yang telah ditetapkan oleh perusahaan, Menetapkan prioritas dan tujuan kerja sesuai dengan ketentuan.

3) *Terminal Services Manager.*

Membuat *Sales Service forecast*, Membuat target penjualan dan target kunjungan *customer*, Membuat pengembangan tim, Membuat ide-ide baru inovatif untuk service, Menjaga kebersihan lokasi & memastikan SDM tertib, Bertanggung jawab pada cabang yang di pimpin.

4) *Technical Manager.*

Bertugas merencanakan, mengkoordinasi dan mengendalikan kegiatan teknik sehingga dapat menjamin kelancaran operasional mesin produksi dan sarana penunjang. Membuat perencanaan kerja yang diselaraskan dengan tujuan manajemen khususnya dalam kegiatan yang menyangkut teknik. Menjaga pelaksanaan perawatan dan perbaikan mesin.

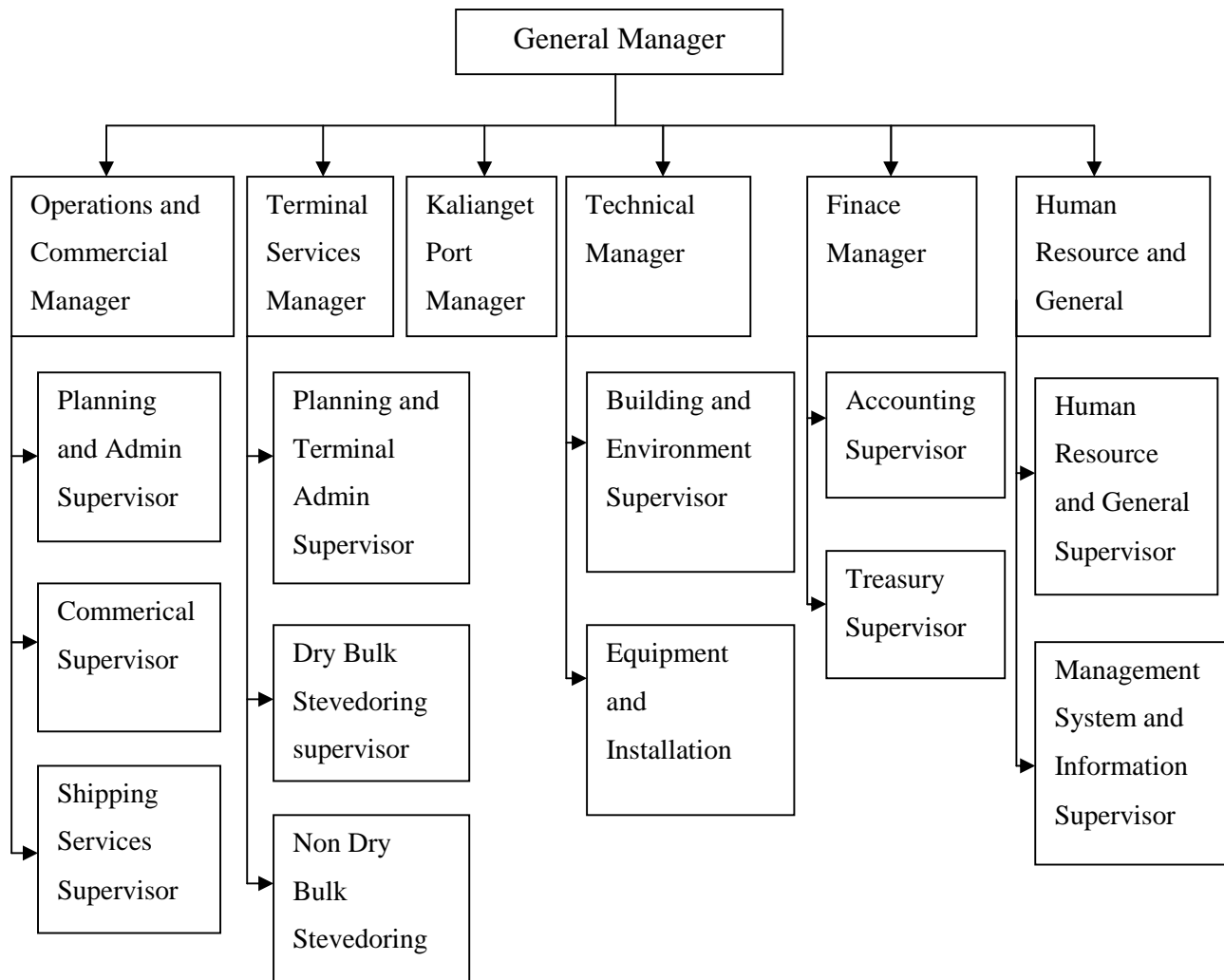
5) *Finace Manager.*

Manajer keuangan bertugas dan bertanggung jawab merencanakan, menyiapkan *budget* dan *planning* (AOP) untuk menentukan tujuan yang harus dicapai. Memonitor kegiatan operasional dalam hal aspek *financial* supaya sejalan dengan AOP.

Menandatangani *bank instrument* (Cek, transfer bank) sesuai dengan batasan yang ditetapkan perusahaan. Verifikasi setiap pengeluaran biaya ataupun pembelian aset dan penggunaan dana lainnya sesuai dengan batasan yang ditetapkan oleh perusahaan. Menetapkan pelaksanaan sistem dan prosedur yang berkaitan dengan keuangan.

6) *Human Resource and General.*

HR lebih banyak mengurus manusia atau karyawan, sementara General Affair lebih banyak mengurus benda mati, seperti tempat parkir, toilet, atap bocor, AC, kopi, gula, perizinan, mobil, motor dan sebagainya. Saya katakan lebih banyak, karena HR tidak 100% mengurus karyawan, kadang HR juga harus mengurus kertas-kertas alias dokumen, sementara General Affair juga tidak 100% mengurus benda mati, kadang general affair bertugas mengurus para manager, pimpinan dan juga para expatriat jika ada.



Gambar 4.3

Struktur Organisasi PT. Pelabuhan Indonesia III Cabang. Gresik

c. Tugas dan Tanggung Jawab KSOP Kelas II Cabang. Gresik.

1) Kepala Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan.

- a) Pelaksanaan pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal, sertifikasi kapal, pencegahan pencemaran dari kapal dan penetapan status hukum kapal;
- b) Pelaksanaan pemeriksaan manajemen keselamatan kapal;
- c) Pelaksanaan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran terkait dengan kegiatan bongkar muat barang berbahaya, barang khusus, limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), pengisian bahan bakar, ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, laik

layar dan kepelautan, tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran, pemanduan dan penundaan kapal, serta penerbitan Surat Persetujuan Berlayar;

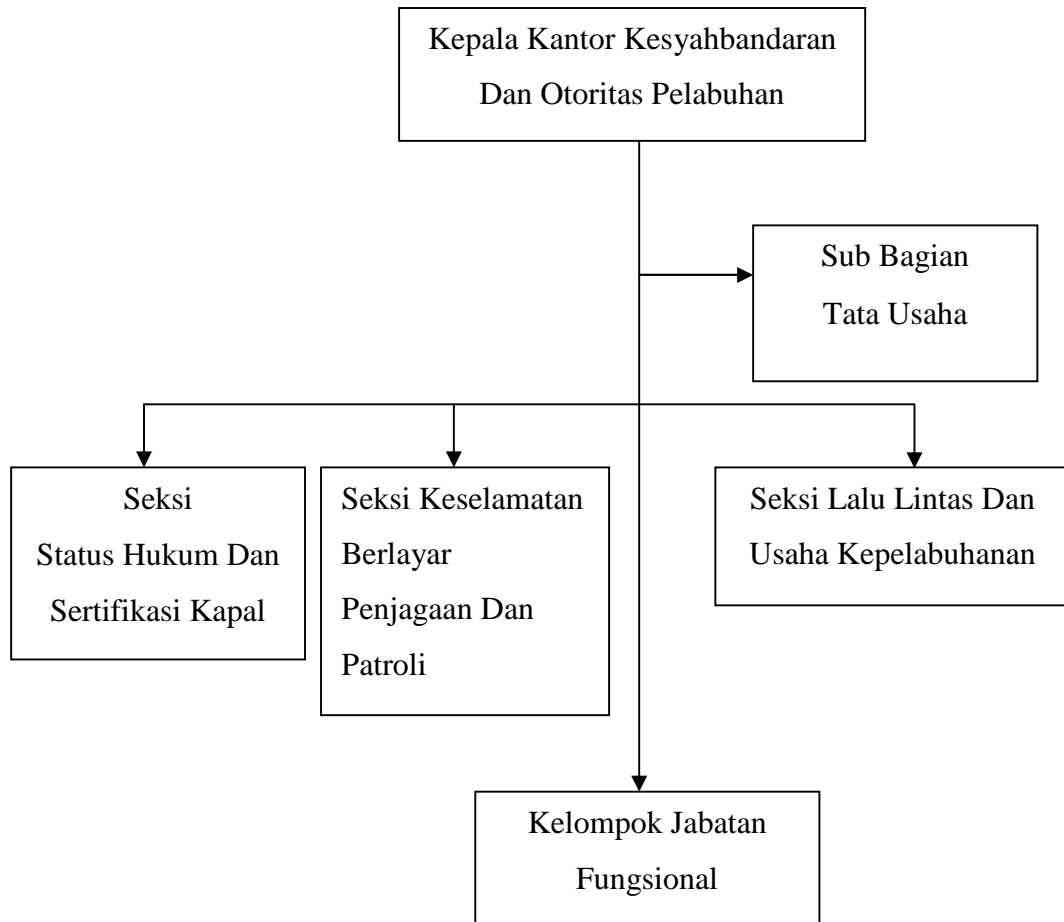
- d) Pelaksanaan pemeriksaan kecelakaan kapal, pencegahan dan pemadaman kebakaran di perairan pelabuhan, penanganan musibah di laut, pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran;
 - e) Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran;
 - f) Pelaksanaan penyusunan Rencana Induk Pelabuhan, Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan, serta pengawasan penggunaannya, pengusulan tarif untuk ditetapkan Menteri;
 - g) Pelaksanaan penyediaan, pengaturan dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan, pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran dan jaringan serta sarana bantu navigasi pelayaran;
 - h) Pelaksanaan penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan, keamanan dan ketertiban, kelancaran arus barang di pelabuhan;
 - i) Pelaksanaan pengaturan lalu lintas kapal keluar masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal, penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan serta pemberian konsesi atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan;
 - j) Penyiapan bahan penetapan dan evaluasi standar kinerja operasional pelayanan hada kepelabuhanan; dan
 - k) Pelaksanaan urusan keuangan, kepegawaian dan umum, hukum dan hubungan masyarakat serta pelaporan.
- 2) Sub Bagian Tata Usaha.
- a) Mengumpulkan, mengolah data dan informasi, menginventarisasi permasalahan serta melaksanakan pemecahan yang berkaitan urusan umum, kepegawaian, keuangan, administrasi data dan pelaporan;

- b) Merencanakan, melaksanakan, mengendalikan, mengevaluasi dan melaporkan kegiatan Sub Bagian;
 - c) Menyiapkan bahan kebijakan, bimbingan dan pembinaan serta petunjuk teknis yang berkaitan dengan urusan umum, kepegawaian, keuangan, administrasi data dan pelaporan;
 - d) Melayani keperluan dan kebutuhan serta perawatan ruang kerja, ruang rapat/ pertemuan, kendaraan dinas, telepon dan sarana/ prasarana kantor; menyusun analisa kebutuhan pemeliharaan gedung dan sarana prasarana kantor; membuat usulan pengadaan sarana prasarana kantor dan pemeliharaan gedung;
 - e) Menyelenggarakan administrasi keuangan kantor;
- 3) Seksi Status Hukum Dan Sertifikasi Kapal.
- a) Ijin pengawasan kegiatan
 - b) Exhibitum buku jurnal
 - c) Ijin pengawasan dock
 - d) Penerbitan surat tanda kebangsaan
 - e) Memorandum in document
 - f) Permohonan audit
 - g) Perpanjangan sertifikat
 - h) Pengesahan jurnal kapal
 - i) Pengukuhan surat tanda kebangsaan
 - j) Close memorandum
- 4) Seksi Keselamatan Berlayar Penjagaan Dan Patroli.
- a) Sijil
 - b) Perpanjangan buku pelaut
 - c) Ijin pengawasan pencemaran
 - d) Ijin survey
 - e) Ijin penyelaman
 - f) Ijin ship to ship
 - g) Penundaan surat ijin berlayar
 - h) Susunan perwira
 - i) Pembuatan sertifikat brevet
 - j) Ijin tender
 - k) Surat persetujuan berlayar

- l) Ijin gerak
- m) Ijin bongkar
- n) Ijin bongkar muat barang berbahaya
- o) Ijin pengawasan bongkar muat barang khusus (CPO/konstruksi)
- p) Ijin banker bahan bakar kapal
- q) Dokumen pengawasan (safe manning)
- r) Port state control inspection
- s) Register kedatangan kapal (clearance in)
- t) Penerbitan buku pelaut (online)
- u) Penerbitan surat keterangan masa layar
- v) Ijin pengelasan
- w) Masa layar
- x) Sign off buku pelaut

5) Seksi Lalu Lintas Dan Usaha Kepelabuhan.

- a) PBM (Perusahaan Bongkar Muat)
- b) P2T (Pusat Pengendalian Terpandu)
- c) PKK (Pemberitahuan Keberangkatan Kapal)
- d) Inspeksi Agent (1x setahun)
- e) Rencana Induk Pelabuhan
- f) LK3 (Laporan Keberangkatan dan Kedatangan Kapal)
- g) Ijin Buka Perusahaan



Gambar 4.4
Struktur Organisasi KSOP Kelas II Cabang. Gresik

d. Visi & Misi PT. Pelindo III Cabang. Gresik.

1) Visi

Berkomitmen Memacu Integrasi Logistik dengan Layanan Jasa Pelabuhan yang Prima Pelindo III ingin menjadi perusahaan pelaku penyedia jasa pelabuhan yang prima. Prima yang dimaksud adalah dengan menjadikan Pelindo III sebagai perusahaan yang menggunakan prinsip – prinsip manajemen modern yang diakui secara global, yang antara lain Malcolm Baldrige Criteria For Performance Excellence, yang lazim dikenal dengan KPKU (Kriteria Penilaian Kinerja Unggul); prinsip GCG (Good Corporate Governance); sistem manajemen terintegrasi ISO 9001, 14001 dan SMK3; sistem pengukuran kinerja menggunakan BSC (Balanced Scorecard); prinsip supply chain management yang terintegrasi serta penyederhanaan bisnis proses yang dilakukan secara

berkesinambungan. Pelindo III juga ingin menjadi penyedia jasa yang berkomitmen memacu integrasi logistik nasional. Ini berarti Pelindo III memiliki komitmen untuk melakukan perbaikan secara terus – menerus (continues improvement) melalui penggunaan teknologi tepat guna dan bekerja sama dengan berbagai instansi terkait untuk meningkatkan distribusi logistik nasional.

2) MISI.

- a) Menjamin penyediaan jasa pelayanan prima melampaui standar yang berlaku secara konsisten;

Misi ini mengandung makna bahwa produk utama Pelindo III adalah jasa kepelabuhanan. Jasa kepelabuhanan Pelindo III harus memenuhi kualitas jasa yang dikehendaki oleh pelanggan, dan sesuai dengan standar jasa kepelabuhanan nasional dan internasional. Pemenuhan kualitas jasa ini dilakukan dengan cara selalu mendengarkan keinginan pelanggan, kecepatan penanganan keluhan, kemudahan pembayaran, dan sebagainya. Pelayanan yang prima akan membuat pelanggan merasakan manfaat yang tinggi dari Pelindo III.

- b) Memacu kesinambungan daya saing industri nasional melalui biaya logistik yang kompetitif;

Misi ini mengandung makna bahwa Pelindo III selalu melakukan berbagai upaya efisiensi biaya guna menekan biaya logistik. Dengan biaya logistik yang kompetitif, diharapkan industri kepelabuhanan nasional dapat tumbuh dan bersaing, baik secara regional maupun internasional.

- c) Memenuhi harapan semua stakeholder melalui prinsip kesetaraan dan tata kelola perusahaan yang baik;

Misi ini mengandung makna bahwa Pelindo III diharapkan dapat meningkatkan kinerja perusahaan, khususnya kinerja finansial, sesuai dengan harapan stakeholders. Upaya peningkatan kinerja ini dilaksanakan menggunakan prinsip – prinsip tata kelola perusahaan yang baik (GCG) dimana stakeholders berperan aktif sebagai fungsi control.

- d) Menjadikan SDM yang berkompeten, berkinerja handal, dan berpekerti luhur;

Misi ini mengandung makna bahwa Pelindo III ingin mengembangkan lingkungan kerja yang kondusif bagi sumber daya manusia (atau karyawan) yang dimilikinya. Lingkungan kerja kondusif adalah lingkungan kerja yang beriklim positif, dinamis, dan mendorong karyawan untuk berprestasi. Iklim yang demikian akan mendorong karyawan untuk bekerja secara profesional, yakni bekerja berdasarkan standar-standar yang jelas, memiliki semangat untuk berprestasi, dan jauh dari praktek-praktek yang tidak terpuji. Selain itu, Pelindo III juga mendorong berbagai upaya untuk meningkatkan kompetensi karyawannya, khususnya dalam bidang kepelabuhanan.

- e) Mendukung perolehan devisa negara dengan memperlancar arus perdagangan.

Misi ini mengandung makna bahwa Pelindo III ingin meningkatkan usaha kepelabuhanan yang berorientasi kepada perdagangan internasional. Dengan memperlancar distribusi barang baik ke dalam maupun ke luar negeri, Pelindo III dapat meningkatkan pendapatan yang secara langsung berkontribusi dalam perolehan devisa negara.

e. PT. Pelabuhan Indonesia III Cabang.Gresik memiliki Fasilitas Peralatan yaitu :

1) Dermaga Curah Kering dan Log

- a) 2 Unit Loader.
- b) 7 Unit Excavator.
- c) 1 Unit Bulldozer.
- d) 5 Unit Mobile Port Hopper.
- e) 4 Unit Gerobak.

2) Dermaga Multipurpose

4 Unit Crane.

3) Dermaga Curah Cair Internasional , dan Dermaga Nusantara

Memiliki alat bongkar muat dari crane kapal.

- 4) Dermaga Pelayaran Rakyat
2 kapal penumpang.
- 5) Dermaga Pelayaran Talud Tegak
Khusus buat kapal kayu yang ingin beroperasi dalam kegiatan bongkar muat.
- 6) Dermaga 78
4 unit Fixed Crane.

f. Daftar Jenis Muatan Pelabuhan Gresik.

Tabel 4.1

Daftar Jenis Muatan Pelabuhan Gresik

1	Beras	33	Bahan Kimia	65	Udang
2	Guis Pasir	34	Barang Kerajinan	66	Ikan Asia
3	Gandum	35	Soda asti	67	Rumput Laut
4	Tepung Terigu	36	Zat Asam	68	Hasil Laut Lainnya
5	Kedelai	37	Mesin – Mesin	69	Sapi
6	Kacang – Kacang	38	Makanan Ternak	70	Kerbau
7	Lada	39	Baja / Besi Beton	71	Kulit Hewan
8	Cengkeh	40	Kertas	72	Kulit Ternak Lainnya
9	Rempah - Rempah	41	Makanan / Minuman	73	Penumpang Umum
10	Kopi	42	Hasil Perindustrian lainnya	74	Transmigrasi
11	Tembakau	43	Crude Oil	75	Turis
12	Kakao	44	Bahan Bakar Minyak	76	TKI
13	Teh	45	Gas / LNG	78	Lain - Lainnya
14	Karet	46	Aspal		
15	Kopra	47	Timah		
16	Minyak Sawit	48	Bauksit		
17	Minyak Goreng	49	Tembaga		
18	Sayur – Sayuran	50	karolin		
19	Buah – Buahan	51	Nikel		
20	Kapas	52	Alumunium		
21	Hasil Pertanian	53	BatuBara		
22	Pupuk	54	Pasir Kwanse		

23	Semen	55	Pasir Besi
24	Garmen	56	Pasir lain
25	Tekstil	57	Klinker
26	Garmen	58	Hasil Pertambangan
27	Tekstil	59	Logos
28	Elektronik	60	Kayu Gergaji
29	Gaplek	61	Kayu Lapis
30	Kendaraan	62	Rotan
31	Furniture	63	Hasil Hutan lainnya
32	Garam	64	Ikan

B. Analisis Data

1. Kurang Kesiapan Peralatan Bongkar Muat di PELINDO III.

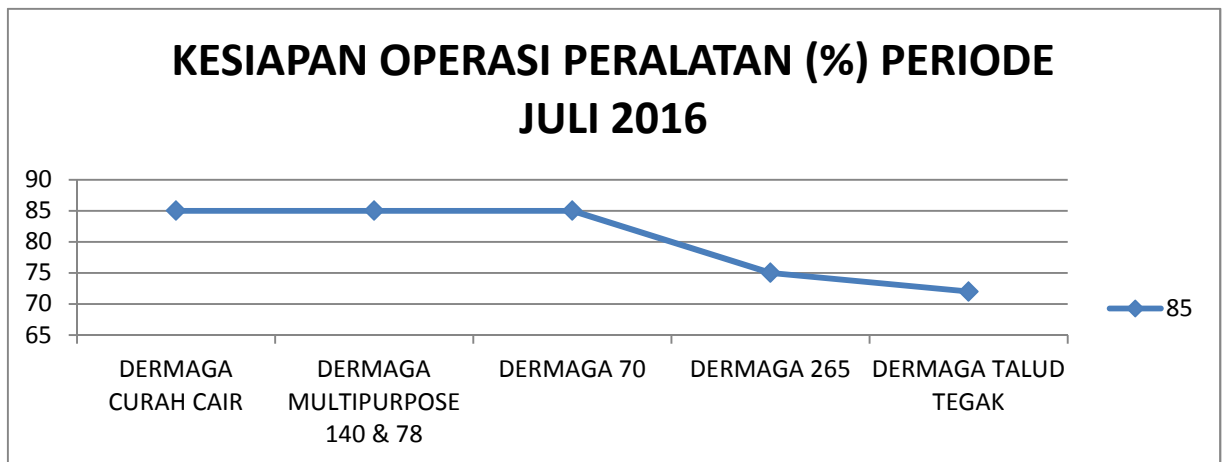
Permasalahan Peralatan dapat diidentifikasi dengan mengamati berbagai gejala (*symptoms*). Gejala umum yang dapat disaksikan dengan pancaindera seperti keterlambatan (*delay*) dan kecelakaan (*accident*) member petunjuk adanya kesenjangan antara harapan dengan kenyataan operasional dan perawatan alat.

Pemasalahan dalam manajemen peralatan dapat dilakukan dengan pendekatan – pendekatan kelembagaan (*institutional approach*), faktor manusia (*human behavior approach*) dan technological approach. Pendekatan terhadap kelembagaan menunjukkan pembagian kerja antara divisi operasi dengan divisi teknik secara tradisional tidak harmonis dan kuat keinginan untuk subdivisi perawatan ditempatkan di bawah satu komando pada divisi operasi. Guna mempersingkat response time antara divisi operasi dan divisi teknik fungsi koordinasi yang efektif sebagai salah satu unsur kepemimpinan setiap manajer divisi sangat dibutuhkan.

Kinerja bongkar muat dan kesiapan operasi peralatan di golongan baik jika kesiapan peralatan diatas standar 90 – 100% sudah cukup baik, jika kesiapan peralatan bongkar muat kurang dari 90 – 100% kurang baik. Dapat dilihat di Dermaga Curah Kering dan Log pada periode Juli 2016 kesiapan peralatan 85%. Bahwa dari semua kegiatan bongkar muat tidak ada satupun yang mencapai standar.

Tabel 4.2
Kesiapan Operasi Peralatan (85%) Periode Juli 2016

NO	TERMINAL CURAH KERING DAN LOG	UTILISASI FASILITAS			KESIAPAN OPERASI PERALATAN (%)
		BOR	SOR	YOR	
1	DERMAGA CURAH KERING DAN LOG	65	-	-	85
2	DERMAGA CURAH CAIR	31	-	-	85
3	DERMAGA MULTIPURPOSE 140 & 78	48.5	-	50	85
4	DERMAGA 70	70	-	-	85
5	DERMAGA 265	43	-	-	75
6	DERMAGA TALUD TEGAK	39	-	-	72
	JUMLAH	49.42		50	



Adapun Indikator kinerja pelayanan operasional kapal yang terkait dengan jasa Pelabuhan terdiri dari:

- a. Approach Time (AT) atau waktu pelayanan pemanduan adalah jumlah waktu terpakai untuk Kapal bergerak dari lokasi lego jangkar sampai ikat tali ditambatan.
- b. Effective Time (ET) atau waktu efektif adalah jumlah waktu efektif yang digunakan untuk melakukan kegiatan bongkar muat selama Kapal ditambatan.
- c. Idle Time (IT) adalah waktu tidak efektif atau tidak produktif atau terbuang selama Kapal berada di tambatan disebabkan pengaruh cuaca dan peralatan bongkar muat yang rusak.
- d. Not Operation Time (NOT) adalah waktu jeda, waktu berhenti yang direncanakan selama Kapal di Pelabuhan. (persiapan b/m dan istirahatkerja).

- e. Berth Time (BT) adalah waktu tambat sejak first line sampai dengan lastline.
- f. Berth Occupancy Ratio (BOR) atau tingkat penggunaan Dermaga adalah perbandingan antara waktu penggunaan Dermaga dengan waktu yang tersedia (Dermaga siap operasi) dalam periode waktu tertentu yang dinyatakan dalam prosentase.
- g. Turn around Time (TRT) adalah waktu kedatangan Kapal berlabuh jangkar di Dermaga serta waktu keberangkatan Kapal setelah melakukan kegiatan bongkar muat barang (TA s/d TD).
- h. Postpone Time (PT) adalah waktu tunggu yang disebabkan oleh pengurusan administrasi dipelabuhan.
- i. Berth Working Time (BWT) adalah waktu untuk bongkar muat selama kapal berada di dermaga.

1) Laporan Kinerja Operasional Kapal Periode Juli 2016.

LAPORAN KINERJA OPERASIONAL KAPAL ANGKUTAN LAUT DALAM NEGERI DAN LUAR NEGERI KESTYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS II GRESIK

NO	TERMINAL UMUM PT. PELINDO III CAB. GRESIK	PELAYANAN KAPAL ANGKUTAN LAUT			
		WT (sm)	AT (sm)	ET-BT (sm)	TURN AROUND TIME (TRT)
1	DERMAGA CURAH KERING DAN LOG	265	2	84	314
2	DERMAGA CURAH CAIR	9,1	2	97	55
3	DERMAGA MULTIPURPOSE 140 & 78	231,5	2	82,5	298
4	DERMAGA 78	121	2	86	191
5	DERMAGA 265	808	2	59	849
6	DERMAGA TALUD TEGAK	715	2	59	818
	JUMLAH RATA-RATA	320	2	77,92	429,83

STANDAR KINERJA BONGKAR MUAT NON PETI KEMAS

NO	TERMINAL UMUM PT. PELINDO III CAB. GRESIK	GC (T/GJ)	BC (T/GJ)	UN (T/GJ)	CC (T/L)	CK (T/L)
1	DERMAGA CURAH KERING DAN LOG	-	-	0	-	122,00
2	DERMAGA CURAH CAIR (IBL)	-	-	0	76	-
3	DERMAGA MULTIPURPOSE 140 & 78	87	-	0	-	-
4	DERMAGA 78	-	-	0	86	-
5	DERMAGA 265	-	19	0	-	-
6	DERMAGA TALUD TEGAK	12,5	-	0	-	-
	JUMLAH	134,50	19,00	0,00	166,00	122,00

STANDAR UTILISASI FASILITAS DAN KESIAPAN PERALATAN

NO	TERMINAL CURAH KERING DAN LOG	UTILISASI FASILITAS			KESIAPAN OPERASI PERALATAN (%)
		BOR	SOR	YOR	
1	DERMAGA CURAH KERING DAN LOG	85	-	-	85
2	DERMAGA CURAH CAIR	31	-	-	85
3	DERMAGA MULTIPURPOSE 140 & 78	48,5	-	50	85
4	DERMAGA 78	70	-	-	85
5	DERMAGA 265	43	-	-	75
6	DERMAGA TALUD TEGAK	38,57	-	-	72
	JUMLAH				

KEPALA KAMTOR
KESTYAHBANDARAN DAN OTORITAS
PELABUHAN KELAS II GRESIK

[Signature]
Capt. HERMANTA, SH, MM, M. Mar.
Ayun Korengaris, Basir Polisi
NRP: 173010584

CATATAN:

WAITING TIME (WT) DI HITUNG SEJAK KAPAL BERLABUH SAMPAI DENGAN PANDU NAIK KEATAS KAPAL (POB)

WT : WAITING TIME

AT : APPROACH TIME

ET : EFFECTIVE TIME

BT : BERTH TIME

TRT : TURN AROUND TIME

CC : CURAH CAIR

GC : GENERAL CARGO

BC : BAG CARGO

CK : CURAH KERING

UN : UNITIZED

BOR : BERTH OCCUPANCY RATIO

SOR : SHEET OCCUPANCY RATIO

YOR : YARD OCCUPANCY RATIO

Gambar 4.5

Laporan Kinerja Operasional Kapal Periode Juli 2016

a) Kegiatan Operasional Batubara.

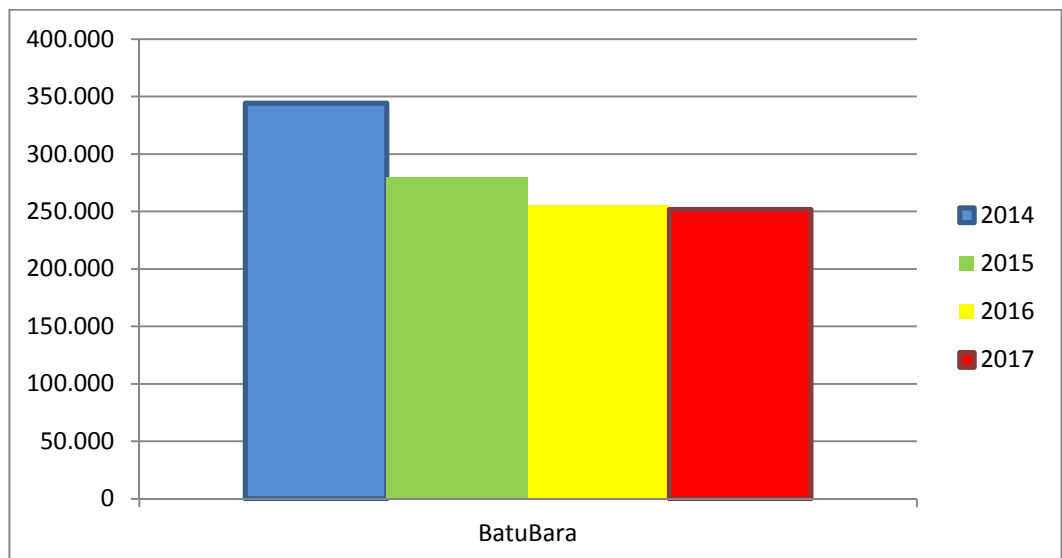
Laporan Kegiatan Operasional BatuBara Periode Juli 2014 – 2017 di Dermaga Curah Kering dan Log.

Tingkat kesiapan operasi peralatan bongkar muat tidak sesuai standar sehingga dampak kendala atau penghambat proses kegiatan bongkar muat di pelabuhan Gresik. Hal ini mengakibatkan PT. Pelabuhan Indonesia III Cabang. Gresik pada kegiatan operasi BatuBara pada periode Juli 2014 – 2017.

Jumlah bongkar muat batu bara tidak stabil, mengalami peningkatan drastis pada periode Juli tahun 2014 dan kembali mengalami penurunan di periode Juli 2015 – 2017.

Dapat dilihat dari kesiapan peralatan bongkar muat kurang dari 90%, dan mengakibatkan kegiatan operasional batubara mengalami tidak stabil pada periode Juli 2015 – 2017.

Keterangan	2014	2015	2016	2017
BatuBara	344,167	279,540	255,714	251,681



Gambar 4.6

Laporan Kegiatan Operasional BatuBara Periode Juli 2014 – 2017

b) Kunjungan Kapal Menurut Dermaga di Pelabuhan Gresik.

Tabel 4.3

**Laporan kunjungan kapal menurut Dermaga di Pelabuhan Gresik periode
Juli 2014 - 2017**

No	Uraian	Juli 2014		Keterangan
		Unit	GT	
1	DERMAGA UMUM	347	317,327	
2	TUKS MASPION	61	352,056	
3	TUKS SMELTING	10	91,880	
4	TUKS PETROKIMIA	58	377,452	
5	TUKS P.A.G	6	19,822	
6	TUKS PLTGU	-	-	
7	TUKS SEMEN	27	31,715	
8	TUKS WILMAR	141	379,130	
9	TUKS DABN	1	8,550	
10	REDE KHUSUS	22	20,781	
	JUMLAH	673	1,598,713	

No	Uraian	Juli 2015		Keterangan
		Unit	GT	
1	DERMAGA UMUM	291	268,511	
2	TUKS MASPION	64	278,544	
3	TUKS SMELTING	1	25,227	
4	TUKS PETROKIMIA	47	364,205	
5	TUKS P.A.G	6	27,736	
6	TUKS PLTGU	4	740	
7	TUKS SEMEN	25	26,298	
8	TUKS WILMAR	126	292,304	
9	TUKS DABN	4	25,020	
10	REDE KHUSUS	33	26,268	
	JUMLAH	601	2,074,113	

No	Uraian	Juli 2016		Keterangan
		Unit	GT	
1	DERMAGA UMUM	279	299,891	
2	TUKS MASPION	43	268,591	
3	TUKS SMELTING	9	91,302	
4	TUKS PETROKIMIA	39	214,011	
5	TUKS P.A.G	11	46,064	
6	TUKS PLTGU	2	370	
7	TUKS SEMEN	31	35,460	
8	TUKS WILMAR	122	304,702	
9	TUKS DABN	3	30,767	
10	REDE KHUSUS	21	25,915	
	JUMLAH	559	1,686,703	

No	Uraian	Juli 2017		Keterangan
		Unit	GT	
1	DERMAGA UMUM	340	299,010	
2	TUKS MASPION	61	364,270	
3	TUKS SMELTING	9	87,633	
4	TUKS PETROKIMIA	48	587,096	
5	TUKS P.A.G	4	16,639	
6	TUKS PLTGU	8	3,030	
7	TUKS SEMEN	5	37,058	
8	TUKS WILMAR	20	21,733	
9	TUKS DABN	110	378,165	
10	REDE KHUSUS	4	23,347	
	JUMLAH	609	1,855,039	

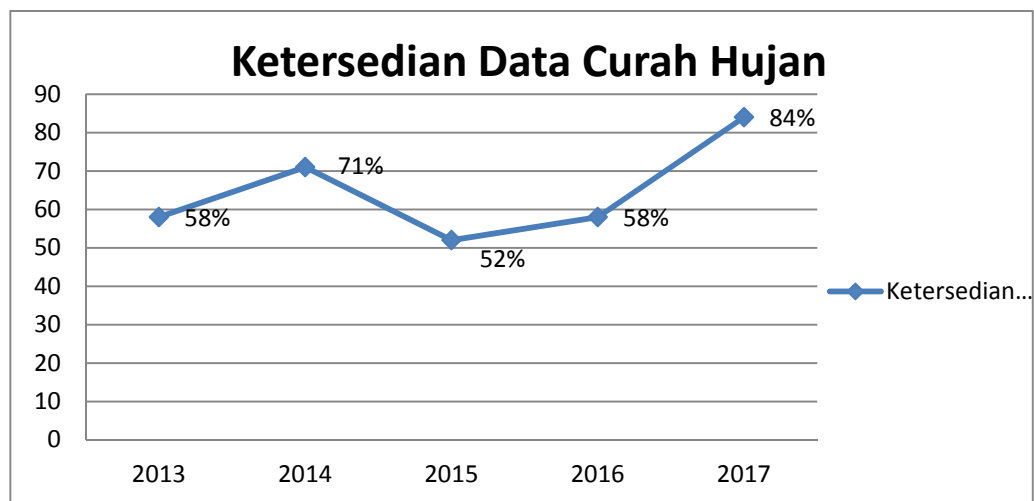
c) Cuaca.

Cuaca juga menjadi salah satu faktor atau kendala yang menghambat jalannya proses bongkar muat di pelabuhan, karena proses kegiatan bongkar muat di pelabuhan harus didukung dengan cuaca yang baik. Bila kondisi cuaca yang tidak memungkinkan

maka segala aktivitas di pelabuhan tidak dapat dilakukan dengan cepat dan lancar, bahkan aktivitas berhenti sampai cuaca kembali normal seperti biasa.

Cuaca adalah keadaan udara yang terjadi pada waktu dan daerah tertentu yang relatif sempit dan dalam waktu yang pendek). Cuaca itu terbentuk dari gabungan unsur cuaca dan jangka waktu cuaca bisa hanya beberapa saja. Misalnya: pagi hari, siang hari atau sore hari, dan keadaannya bisa berbeda-beda untuk setiap tempat serta setiap jamnya. Sifatnya adalah mudah berubah, berlaku untuk waktu yang terbatas dan meliputi daerah yang sempit.

Di Indonesia keadaan cuaca selalu diumumkan untuk jangka waktu sekitar 24 jam melalui prakiraan cuaca hasil analisis Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika (disingkat **BMKG**), sebelumnya bernama Badan Meteorologi, dan Geofisika (disingkat BMG) adalah Lembaga Pemerintah Non Departemen Indonesia yang mempunyai tugas melaksanakan tugas pemerintahan di bidang meteorologi, klimatologi, dan geofisika. Untuk negara-negara yang sudah maju perubahan cuaca sudah diumumkan setiap jam dan sangat akurat (tepat).





Gambar 4.7

Laporan Data Curah Hujan Dari BMKG Pada Periode Juli 2013– 2017

2. Kurangnya Keterampilan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dalam Melaksanakan Kegiatan Bongkar Muat di Pelabuhan.

Berdasarkan pengamatan dilapangan bahwa ada beberapa tenaga kerja bongkar muat (TKBM) yang kedapatan tidak menggunakan alat keselamatan/perlengkapan pada saat melakukan proses kegiatan bongkar muat, pada hal alat-alat keselamatan telah disediakan sesuai dengan yang ditetapkan. Hal ini mengakibatkan pekerjaan yang dilakukan terkadang kurang maksimal, dan resiko bisa terjadi terhadap pekerja yang melanggar ketentuan tersebut.

Tetapi pihak pelabuhan selalu mengawasi tenaga kerja bongkar muat (TKBM) ketika melakukan proses kegiatan bongkar muat, bagi tenaga kerja bongkar muat (TKBM) yang memang tidak menggunakan perlengkapan sesuai aturan ada sanksi-sanksi peringatan terhadap tenaga kerja bongkar muat (TKBM) tersebut, serta dilakukan pembinaan sampai dengan waktu yang ditentukan. Semua ini bertujuan demi meningkatkan sumber daya manusia (SDM) yang handal di pelabuhan Gresik agar tidak menurunkan mutu dan kualitas dari pelabuhan tersebut.

Masalah-masalah yang dihadapi terus dilakukan perbaikan-perbaikan ke arah yang lebih baik dan maju, serta dari hari ke hari juga pelabuhan Gresik terus melakukan perubahan dan berharap mampu bersaing dengan pelabuhan-pelabuhan yang ada di Indonesia.



Gambar 4.8
Kegiatan Operasional Bongkar Muat TKBM di Pelabuhan Gresik

C. Alternatif Pemecahan Masalah

Alternatif pemecahan masalah adalah suatu solusi yang dapat digunakan untuk memecahkan masalah. Dalam beberapa hal, pihak yang terkait dengan masalah ini, mungkin dapat juga melakukan suatu ujicoba dengan pemecahan masalah yang terbaik dengan mencoba dua alternatif mana yang paling baik guna memecahkan masalah yang ada. Adapun alternatif-alternatif pemecahan masalah mencegah atau meminimalisir penyebab terjadinya kurangnya produktivitas bongkar muat antara lain :

1. Kurang Kesiapan Peralatan Bongkar Muat di PELINDO III.

a. Permasalahan Manajemen Peralatan.

Mengidentifikasi permasalahan manajemen di bidang peralatan. peralatan maupun alat bongkar muat adalah sumber daya perusahaan yang didayagunakan untuk mengejar pencapaian tujuan pelayanan yakni kelancaran, keamanan dan keselamatan lalu lintas kapal berserta muatan yang diangkutnya. Tujuan pelayanan jasa pada umumnya, tujuan pelayanan jasa kepelabuhanan dikatakan tercapai apabila lancar, aman, dan selamat dalam arti terhadap arus kapal dan arus barang tidak terjadi delay, zero accident, dan semua urusan sesuai dengan harapan pengguna jasa. Keadaan tanpa keluhan dari pengguna jasa kepada operator pelabuhan adalah sesuatu yang diharapkan semua pihak.

Pemasalahan manajemen peralatan di akhiri dengan satu keputusan yang diambil guna memulihkan kesenjangan kembali kepada tanpa keluhan setelah di ketahui jelas gejala (*symptoms*), akibat, penyebab dan akar penyebabnya. Gejala atau tanda – tanda awal terjadinya kesenjangan biasanya dengan mudah terlihat atau dirasakan, misalnya keterlambatan. Akan tetapi menelusuri penyebab dan akar penyebab memerlukan pendekatan (*approach*) tertentu, diantaranya *institutional*, *human factor*, dan *technological approach*.

Menyediakan alat yang handal untuk pelayanan berkualitas dilakukan dengan menetapkan kebijakan dan menyusun strategi perawatan alat hingga tingkat availability maksimal dan down time minimal. Alat yang handal dalam arti berdaya tahan tinggi (*durable*) tidak hanya terbatas karena alat

tersebut menjalani perawatan secara baik dan teratur, akan tetapi lebih jauh dari sekedar merawat alat yang sudah tersedia, yakni bahwa aktivitas dimulai sejak tahap seleksi atau proses pengadaan alat. Pengadaan alat biasanya melalui tahapan survey stok alat yang tersedia di pasar dan menggali informasi tentang pengalaman pihak lain menggunakan peralatan yang menjadi target. *Policy* sebagai pernyataan tentang apa yang menjadi tujuan harus diikuti dengan *strategy* yang menyebutkan cara atau metode untuk mencapai tujuan itu.

Perawatan alat yang dimaksudkan untuk menyediakan alat yang laik operasi, handal dan safe; dan mempertahankan serta memulihkan kondisi akibat aus (*wear*). Strategi perawatan disusun untuk menjawab pertanyaan antara lain: seluruh pekerjaan perawatan proyek, kapal, sipil, dan alat mekanis di kerjakan sendiri atau dikerjakan pihak kontaktor dan pekerjaan dilaksanakan sendiri oleh divisi teknik subdivisi perawatan atau di kerjakan bersama dengan divisi operasi.

2. Kurangnya Keterampilan TKBM di PELINDO III Cabang. Gresik.

a. Pemasalahan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM).

PT. Pelabuhan Indonesia III Cabang. Gresik memberikan Keterampilan TKBM seperti pelatihan TKBM di Pelindo III Cabang. Gresik.

D. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecehan Masalah.

Beberapa alternatif pemecahan masalah perlu kiranya dievaluasi terlebih dahulu untuk mengetahui seberapa jauh pelaksanaan suatu alternatif pemecahan masalah itu dapat dilakukan secara maksimal. Adapun evaluasi dari beberapa alternatif pemecahan masalah yang telah diajukan diantaranya :

1. Kurang Kesiapan Peralatan Bongkar Muat di PELINDO III.

a. Pemasalahan Manajemen Peralatan.

1) Kebijakan, Strategi dan Taktik Perawatan.

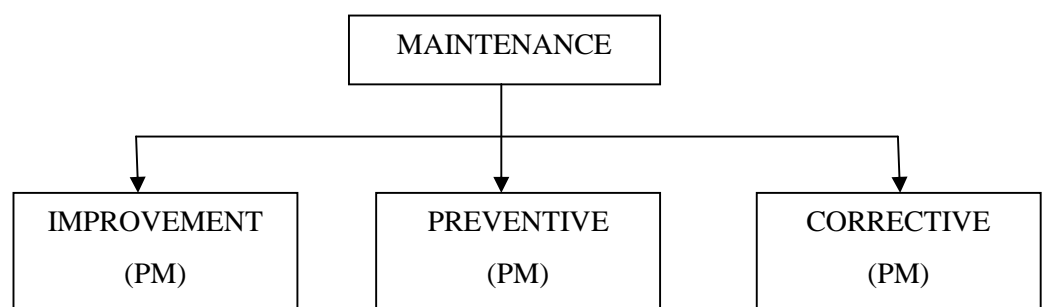
Perawatan pencegahan banyak dipilih karena pertimbangan efisiensi, alat tidak mengalami stop berproduksi, dikerjakan tanpa tekanan kejar waktu, kesiapan sumber – sumber daya lebih baik, rencana tersedia sebagai pedoman pelaksanaan dan berkualitas. Taktik perawatan adalah bagian

teknis dari strategi perawatan, antara lain dengan menyediakan cadangan unit komponen, melakukan analisis kerusakan suku cadang bekas untuk direkondisi, dan teknis kanibalisasi yang terdokumentasikan dengan baik. Operasi dan perawatan merupakan dua variabel dan ketergantungan satu sama lain, dapat dibedakan tapi tidak dapat dipisahkan. Perawatan (*maintenance*) dapat dibedakan dengan perbaikan (*repair*) atau reparasi karena rusak. Aktivitas perawatan dilaksanakan untuk mempertahankan supaya sistem tetap dapat memproduksi sesuai standar kualitas dan menjaga nama baik serta kinerja perusahaan.

Teknis pekerjaan perawatan dimaksudkan untuk kesiapan operasi alat – alat, mengendalikan kecepatan alat, dan mencapai tingkat efisiensi optimal.

a) Kebijakan Perawatan.

- (1) *Preventive Maintenance* (PM) yang didasarkan pada inspeksi rutin dan tindakan pencegahan sebelum terjadi kerusakan.
- (2) *Corrective Maintenance* (CM) yakni tindakan perbaikan sesudah kerusakan terjadi.
- (3) *Designing-out atau Improvement Maintenance* (IM) sebagai kebijakan jangka panjang yakni dengan melakukan perubahan disain untuk menurunkan kekerapan dan biaya perawatan.



Gambar 4.9
Kebijakan Perawatan

b) Strategi Perawatan.

Aktivitas perawatan dilaksanakan untuk mempertahankan supaya sistem tetap dapat memproduksi yang sesuai standar kualitas dan serta kinerja. Pekerjaan perawatan bertujuan untuk:

- (1) Memaksimalkan kesiapan operasi (*Availability*) hingga mencapai 90% lebih.
- (2) Mempertahankan kehandalan alat (*Reliability*) dan kehandalan sistem (*Maintainability*).
- (3) Meminimalkan biaya – biaya perbaikan kerusakan dan gangguan (*Cost of Down Time*).
- (4) Menjamin Keamanan dan keselamatan (*Safety*) operasional.

c) Meningkatkan Efisiensi Alat.

Pelaksanaan perawatan didahului dengan perencanaan dan perencanaan didasarkan atas data yang dihasilkan dari inspeksi serta pendeteksian dalam kondisi alat. Dengan demikian pelaksanaan perawatan berpedoman pada rencana sehingga lebih terarah, hasilnya dapat diperkirakan, pemakaian sumber daya menjadi efisien, tidak boros, dan kesalahan bongkar – pasang dapat diminimalkan.

2. Kurangnya Keterampilan TKBM di PELINDO III Cabang. Gresik.

a. Pemasalahan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM).

PT. Pelabuhan Indonesia III Cabang. Gresik memberikan Pelatihan/Training ke pegawai Pelindo III Cabang. Gresik ialah Training merupakan solusi atas berbagai kendala operasional industri jasa pelayaran dan kepelabuhanan adalah bagian dari *system* yang saling berkaitan dengan banyak komponen, di antaranya seleksi penerima pegawai, penempatan, promosi, dan berbagai fungsi – fungsi operasional. Perencanaan dan penyelenggaraan pelatihan hanya efisiensi melalui pendekatan sistemik (*system approach*).

E. Pemecahan Masalah

Agar optimalisasi pelayanan bongkar muat sehingga efektif dan efisien yang dapat dilakukan, terdapat beberapa faktor pendukung. Dari beberapa masalah-masalah dan diberikan alternatif-alternatif pemecahan masalahnya. Kemudian dilakukan evaluasi untuk menentukan alternatif mana yang akan dipilih. Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah yang ada, maka pemecahan masalahnya adalah sebagai berikut :

1. Kurang Kesiapan Peralatan Bongkar Muat di PELINDO III.

a. Pemmasalahan Manajemen Peralatan.

1) Pendekatan kelembagaan (*Organization Approach*).

Mengorganisasikan kegiatan operasi dan perawatan pelabuhan pada dasarnya mengikuti asas – asas organisasi dan dinyatakan dalam bentuk struktur organisasi.

Organisasi adalah alat untuk mencapai tujuan perusahaan yang sudah ditetapkan, struktur organisasi antara lain disusun berdasarkan fungsi dan proses yang menunjukkan :

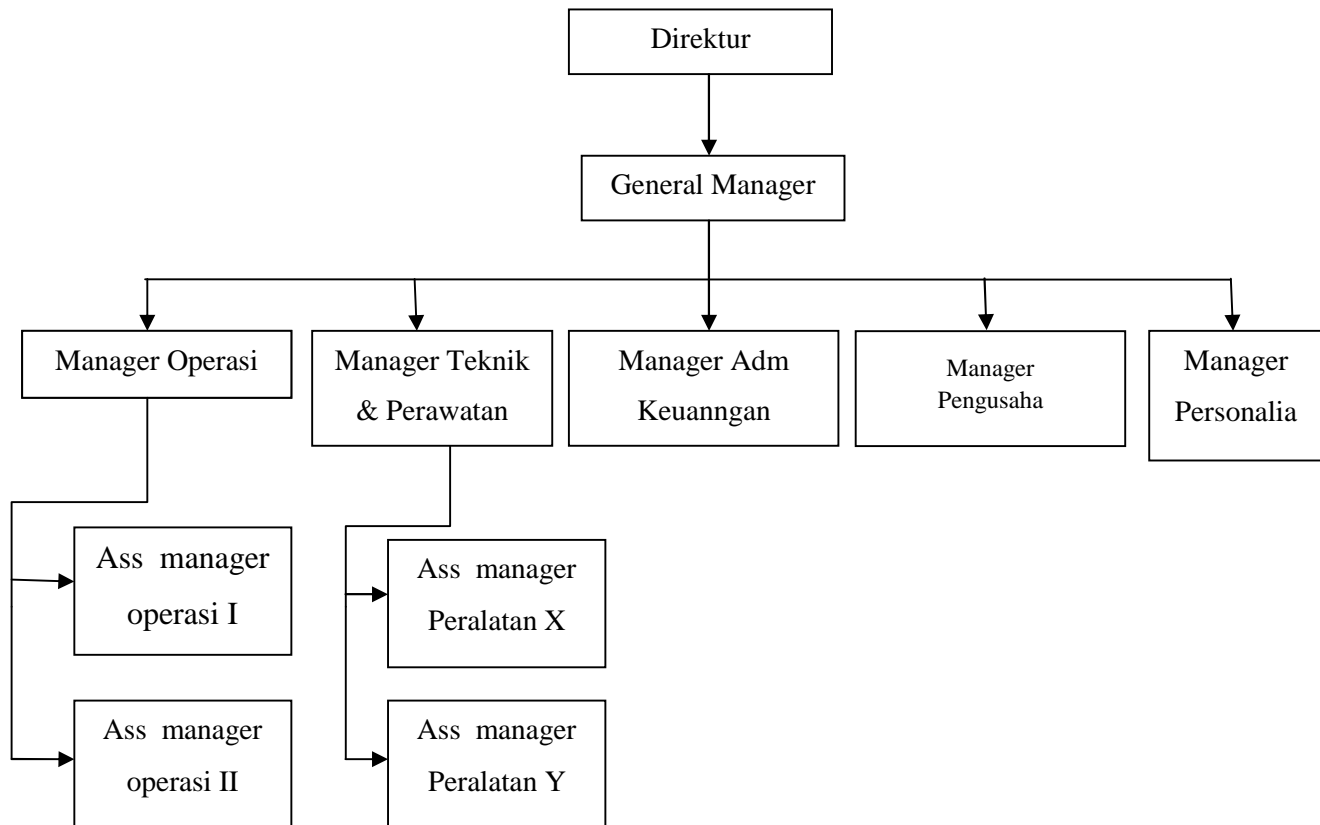
- a) Secara totalitas (keseluruhan serta bagian – bagiannya) mempunyai tujuan atau goal yang jelas dan tegas. Hal ini menegaskan adanya satu pengertian tentang tujuan yang hendak dicapai satu arah, satu sasaran dan kesatuan gerak maupun irama dari semua unit – unit organisasi atau anggota – anggota organisasi.
- b) Berdasarkan tujuan yang jelas dan tegas, dilakukan pembagian kerja sesuai dengan luas sempitnya organisasi. Seluruh aktivitas dibagi habis atau dipecah – pecah menjadi fungsi – fungsi dan selanjutnya menjadi tugas – tugas dan jabatan – jabatan. Analisa jabatan (*job analysis*), dan uraian tugas (*job description*), tahap berikutnya adalah mengisi jabatan – jabatan itu dengan penerimaan tenaga kerja (*recruitment*), penempatan (*placement*).
- c) Pengangkatan personel dalam jabatan – jabatan atau staffing sesuai fungsinya dilakukan secara obyektif, memiliki pengetahuan (*knowledge*), kecakapan (*skill*), dan pengalaman kerja (*experience*) untuk bidangnya.

- d) Kepada personel yang sudah diangkat diberikan wewenang dan tanggung jawab, dalam meremuskan uraian tugas, wewenang harus seimbang dengan tanggung jawab.
- e) Setiap anggota organisasi mengetahui siapa atasannya terhadap siapa ia melapor dan bertanggung jawab dan siapa bawahan yang melapor dan bertanggung jawab kepadanya.
- f) Koordinasi (*coordination*) yang dapat diartikan sebagai konsep kerja sama dalam satu kelompok atau kerja sama antar kelompok yang berbeda fungsi. Kerjasama merupakan keteraturan irama serta kesatuan tindakan mengejar tujuan. Koordinasi adalah tugas pemimpin kelompok untuk menghasilkan keseragaman dan keserasian tindakan supaya pencapaian tujuan seefisien mungkin.
- g) Struktur organisasi yang menggambarkan unsure, fungsi, dan proses pencapaian tujuan serta menunjukkan organisasi sebagai system dan sebagai rangkaian garis komunikasi (*chain of command*).

Prinsip – prinsip organisasi dan mencoba mendekati dengan *picture realita*, maka akan teridentifikasi banyak yang perlu diperhatikan yang bersifat strategis yakni :

- (1) Koordinasi antar divisi Operasi dan Non Operasi.

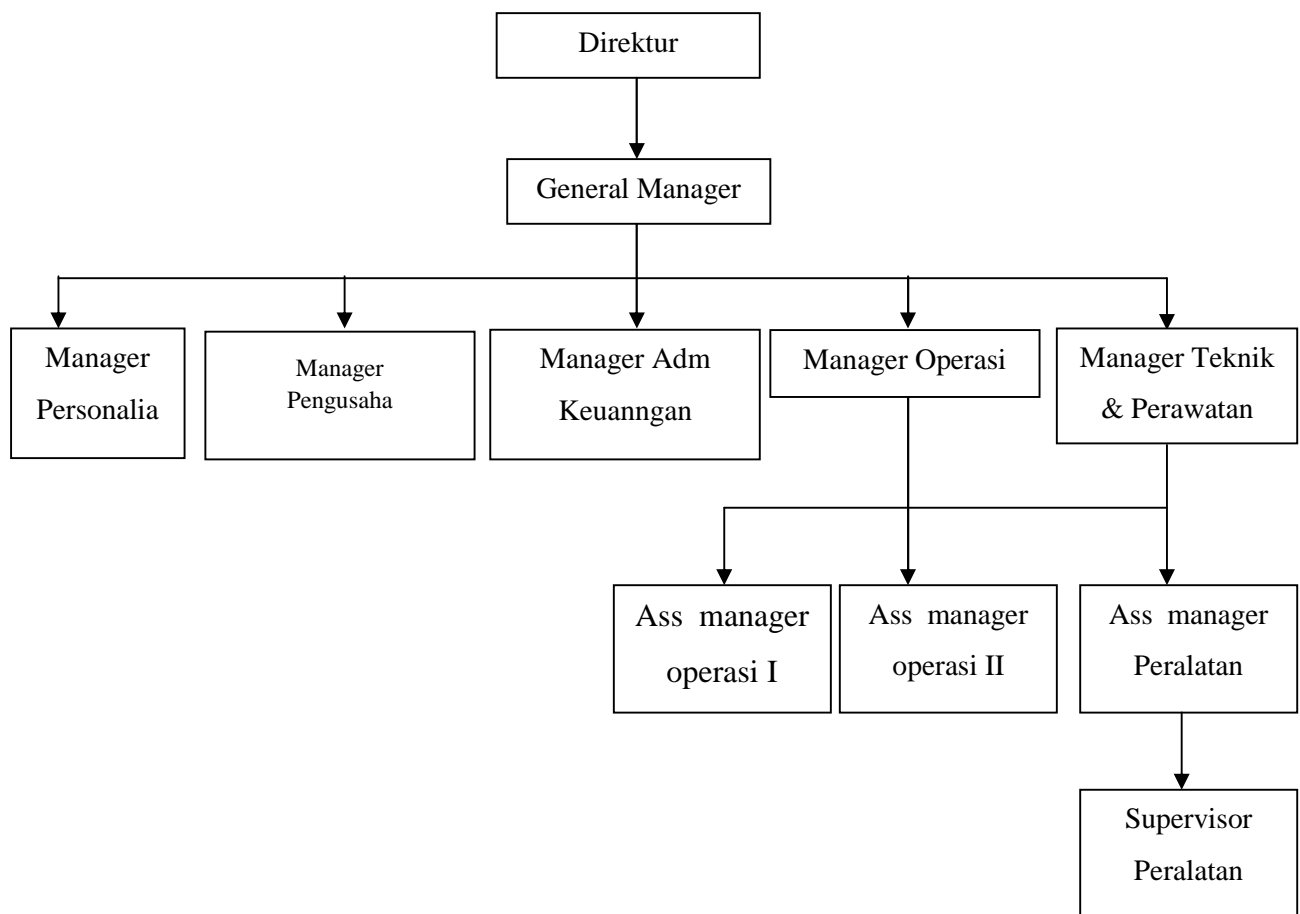
Peronel operasi menghendaki tanggung jawab penyediaan alat yang handal berada pada divisi operasi dengan dasar pertimbangan kesatuan komando (*unity of command*). Sementara personel divisi teknik lebih menguasai teknologi peralatan baik dalam tugas – tugas perawatan (*maintenance*) maupun pekerjaan reparasi (*repair*).



Gambar 4.10

Struktur Organisasi Pendekatan Tradisional

Dalam Gambar 4.13 diatas Fungsi koordinasi dirancang untuk dijalankan oleh manager operasi dan manager teknik & perawatan. Kegiatan perawatan dan perbaikan peralatan dilaksanakan masing – masing assiten manager menurut jenis alat. Pada sistem pembagian tugas seperti inilah dirasakan ada semacam *delay* dalam arti *reponse time* yang tidak sesuai dengan harapan personel operasi. *Delay* dalam merespons gangguan (*failure*) atau kerusakan (*breakdown*) terjadi karena tata kerja *procedural* di tiap – tiap divisi yang mestinya tidak terjadi kalau saja ritme pelaksanaan pekerjaan seragam antar divisi operasi dengan divisi teknik dan perawatan. Salah satu pilihan yang banyak dipraktekkan adalah mengintegrasikan subdivisi perawatan alat ke divisi operasi.



Gambar 4.11

Struktur Organisasi Berorientasi Unity Of Command

2) Pemahaman Kesisteman Terhadap Organisasi.

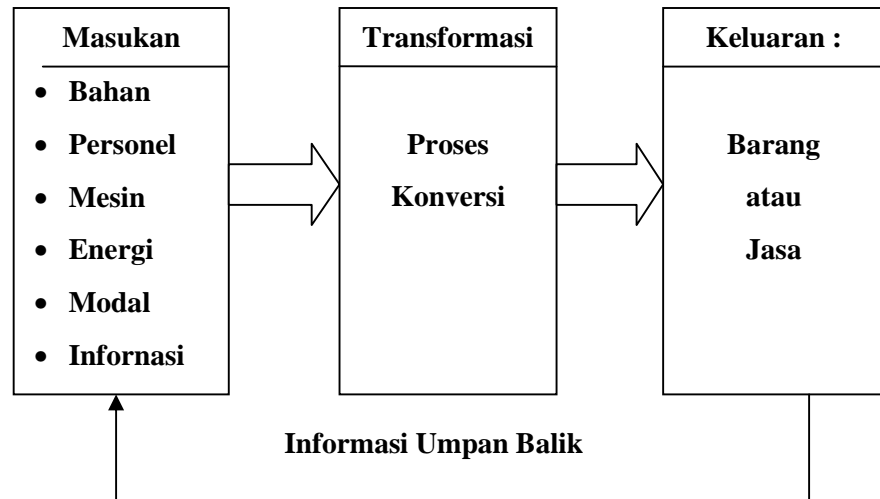
Kesisteman sebagai *total system approach* koordinasi pada Gambar diatas, maka *delay*, *misunderstanding*, *miscommunication* dan perbedaan ritme tidak terjadi. Subdivisi perawatan alat bergabung, di divisi operasi atau di divisi teknik, koordinasi berjalan dengan efektif dan efisiensi.

Ketergantungan (*interdependency*) dalam sistem antar unit – unit organisasi dapat dicontohkan dalam proses produksi, sistem informasi, proses manajemen, dan metodologi sebagai berikut :

a) Proses Produksi.

Proses Produksi pada prinsip mengolah bahan mentah menjadi barang dengan meningkatkan nilai guna atau transformasi. Bahan mentah dan sumber daya sebagai *input* dan barang sebagai *output*.

Satu sama lain saling ketergantungan bahkan saling menentukan dalam arti *input* baik akan menghasilkan *output* baik, sedangkan sebaliknya *input* berkualitas rendah maka *output* rendah.

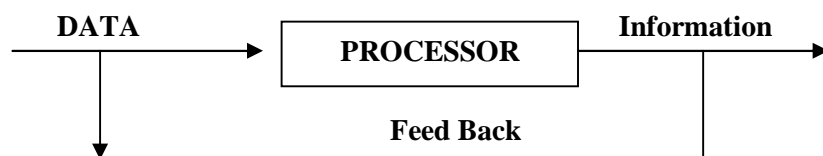


Gambar 4.12

Proses Produksi Sebagai Sistem

b) **Sistem Informasi**

Sistem pengumpulan (*collecting*) data, pemrosesan (*processing*) data, dan penyajian informasi (*servicing*) merupakan kelengkapan dan keadalan informasi yang dihasilkan sebagai *output* sangat tergantung pada yang disediakan sebagai *input* untuk diproses.



Gambar 4.13

Prinsip Pengolahan Data Menjadi Informasi

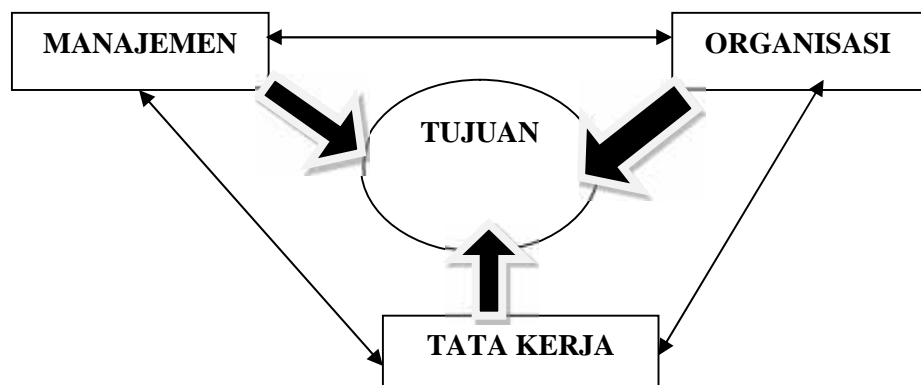
3) **Proses Manajemen**

Manajemen merupakan suatu tuntutan dalam rangka pencapaian tujuan melalui proses menggunakan sumber – sumber daya manajemen.

4) Tata Kerja dan Prosedur

Proses produksi ataupun proses manajemen menyelenggarakan aktivitas kerja mengejar tujuan yang sudah ditentukan. Setiap pekerjaan dilaksanakan sesuai dengan aturan main atau tata kerja.

Tata kerja merupakan cara atau metode tentang mencapai tujuan dengan memanfaatkan sumber – sumber seefisien mungkin. Tata kerja (*method*) menjelaskan bagaimana cara proses menyelesaikan pekerjaan dengan memperhitungkan faktor keterbatasan sumber daya yang tersedia. *Method* adalah cara ilmiah dan praktis untuk menyelesaikan tugas.



Gambar 4.14

Hubungan Kesatuan Arah

Sebagai proses maka manajemen dan organisasi mempunyai hubungan timbal balik dengan tata kerja yang dapat dinyatakan bahwa tata kerja saling berhubungan secara timbal balik dengan manajemen dan organisasi untuk mewujudkan tujuan yang sama.

Sedangkan tata kerja disusun untuk :

- Menjamin adanya pembagian kerja, pembagian waktu proses, dan koordinasi yang efektif.
- Menghindarkan terjadinya kemacetan, dan kesimpangsiuran proses penyelesaian pekerjaan.

2. Kurangnya Keterampilan TKBM di PELINDO III Cabang. Gresik.

b. Pemmasalahan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM).

PT. Pelabuhan Indonesia III Cabang. Gresik memberikan Pelatihan Sosialisasi Keselamatan dan Kesehatan (K3) terhadap TKBM di PELINDO III :

PT Pelindo III berkomitmen memberikan pelatihan untuk peningkatan skill khususnya kepada para petugas operasional. Salah satunya dengan memberikan pelatihan TKBM harus memiliki skill, karena untuk bekerja harus terampil yang pada akhirnya akan memberikan produktifitas yang memadai. Pengetahuan dan keterampilan menyangkut skill pada operasional di pelabuhan harus di lakukan agar mampu memberikan pelayanan yang prima kepada para pengguna jasa. Materi Pelatihan yang diberikan meliputi prinsip – prinsip budaya perusahaan, konsep dasar dan budaya keselamatan kerja, operasi dan pengendalian bongkar muat konvensional dan curah, operasi dan proses bisnis operasional.

Namun materi pelatihan juga diberikan dalam bentuk praktek operasional di lapangan secara langsung dengan didampingi oleh instruktur yang telah memiliki pengalaman pada operasional pelabuhan. Program Pelatihan dan Pengembangan TKBM yang diselenggarakan oleh Pelindo III merupakan salah satu upaya menjamin seluruh memiliki kompetensi yang telah dipersyaratkan perusahaan. seperti : Sosialisasi Keselamatan dan Kesehatan (K3).

Sosialisasi dalam K3 pasti disebut sangat penting dengan mengerti pentingnya pengupayaan Keselamatan dan Kesehatan Kerja. Sebab semua yang terjadi pada karyawan adalah tanggung jawab dari perusahaan tempat bekerja. Tetapi pada praktiknya hal berkaitan keselamatan kerja masih kerap kali diabaikan, terlebih pada pemakaian APD (Alat Pelindung Diri) seperti rompi, helm dan sepatu safety. Sampai selama ini, masih sering di dapatin beberapa pekerja tidak menggunakan perlengkapan alat-alat keselamatan.

Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan (DLKr) adalah Keselamatan dan Kesehatan kerja sebagai suatu program didasari pendekatan ilmiah dalam upaya mencegah atau memperkecil terjadinya bahaya (hazard) dan resiko (risk) terjadinya penyakit dan kecelakaan , maupun kerugian-kerugian lainnya yang mungkin terjadi di Daerah lingkungan kerja Pelabuhan (DLKr).

Keselamatan kerja adalah Ilmu dan penerapannya yang berkaitan dengan mesin, pesawat, alat kerja ,bahan dan proses pengolahannya, landasan tempat kerja dan lingkungan kerja serta cara melakukan pekerjaan guna menjamin keselamatan tenaga kerja dan asset perusahaan agar terhindar dari kecelakaan dan kerugian lainnya. Keselamatan kerja juga meliputi penyedia alat Pelindung Diri (APD) Perawatan mesin dan pengaturan jam kerja yang manusiawi.

Berdasarkan undang-undang No. 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja, bahwa tujuan keselamatan dan kesehatan kerja (K3) yang berkaitan dengan mesin, peralatan, landasan tempat kerja dan lingkungan tempat kerja adalah mencegah terjadinya kecelakaan dan sakit akibat kerja, memberikan perlindungan pada sumber-sumber produksi sehingga dapat meningkatkan efisiensi dan produktivitas.

PT. Pelabuhan Indonesia III Cabang.Gresik sangat penting dengan mengerti pentingnya pengupayaan Keselamatan dan Kesehatan Kerja. Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan (DLKr) adalah Keselamatan dan Kesehatan kerja sebagai suatu program didasari pendekatan ilmiah dalam upaya mencegah atau memperkecil terjadinya bahaya (hazard) dan resiko (risk) terjadinya penyakit dan kecelakaan. maupun kerugian-kerugian lainnya yang mungkin terjadi di Daerah lingkungan kerja Pelabuhan (DLKr).

Adapun sosialisasi yang disampaikan yaitu:

- 1) Setiap orang yang memasuki daerah kerja Terminal Pelabuhan harus memakai ID Card resmi perusahaan atau ID Visitor.

- 2) Semua kendaraan roda dua dan empat dilarang masuk di daerah kerja Terminal Pelabuhan kecuali yang berkaitan langsung dengan kegiatan operasional di dalam terminal dengan mencantumkan plat nomor atau ID khusus.
- 3) Kendaraan angkutan barang (truk) yang masuk di daerah kerja Terminal Pelabuhan harus menunjukkan surat jalan atau *job order* kegiatan.
- 4) Penggunaan alat angkat – angkut (alat berat lainnya) berikut operator yang mengoperasikan alat tersebut harus dilengkapi sertifikat atau Surat Ijin Operasi (SIO).
- 5) Dilarang membuang sampah atau melakukan kegiatan lainnya yang bisa mengotori atau mencemari daerah kerja Terminal Pelabuhan.
- 6) Semua orang tanpa kecuali wajib memakai Alat Pelindung Diri (APD) yang standard sesuai dengan jenis kegiatannya, serta mematuhi aturan keselamatan kerja lainnya.
- 7) Pelaksanaan pemeriksaan dan pengawasan terhadap penerapan ketentuan yang dilakukan oleh petugas *port security* dan pihak terminal setiap pintu masuk terminal pelabuhan dan seluruh area kerja terminal.
- 8) Apabila semua ketentuan – ketentuan tersebut tidak dipenuhi, petugas *port security* yang berjaga, Tim P2K3 atau pihak terminal berhak melarang masuk ataupun berhak mengeluarkan dari wilayah kerja terminal.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Adapun kesimpulan yang dapat diambil adalah sebagai berikut :

1. PT. Pelabuhan Indonesia III Cabang. Gresik di Dermaga Curah Kering dan Log Pada kegiatan operasi Batubara pada periode Juli 2016 kesiapan peralatan bongkar muat kurang dari 90 – 100% sehingga mengakibatkan jumlah bongkar muat batubara tidak stabil, mengalami peningkatan drastis pada periode Juli tahun 2014 dan kembali mengalami penurunan di periode juli 2015 – 2017.
2. Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan (DLKr) adalah Keselamatan dan Kesehatan Kerja sebagai suatu program didasari pendekatan ilmiah dalam upaya mencegah atau memperkecil terjadinya bahaya, resiko dan kecelakaan.
Maupun kerugian – kerugian lainnya yang mungkin pada Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) yang tidak menggunakan Alat Pelindung Diri (APD) di Pelabuhan Gresik.

B. Saran

Berdasarkan pembahasan yang telah dikemukakan, maka dalam kesempatan ini penulis akan menyampaikan saran – saran untuk PT. Pelabuhan Indonesia III Cabang. Gresik agar efisiensi penggunaan fasilitas alat bongkar muat dalam kegiatan operasi di pelabuhan gresik dan memiliki daya saing yang tinggi, berkelas Internasional dapat memajukan kawasan industri lebih baik. Sebagai berikut :

1. Peralatan maupun alat bongkar muat adalah sumber daya perusahaan yang didayagunakan untuk mengejar pencapaian tujuan pelayanan yakni kelancaran, keamanan dan keselamatan lalu lintas kapal berserta muatan yang diangkutnya dan dapat dilakukan dengan secara maksimal, Yaitu :
 - a. Memperhatikan Kebijakan, Strategi dan Taktik Perawatan.
 - b. Meningkatkan Efisiensi Alat.
 - c. Menyediakan Alat yang handal.
 - d. Memperhatikan Kesiapan Peralatan operasi bongkar muat.
2. Pada saat proses kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Gresik Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) harus menggunakan Alat Pelindung Diri (APD). Seperti : rompi, helm dan sepatu safety dan memberikan sosialisasi pada tenaga kerja bongkar muat (TKBM).

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Wawancara dan Kuisioner
Lampiran 2	Buku Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat Tahun 2015
Lampiran 3	Akumulasi Perhitungan Dermaga Pelabuhan Gresik
Lampiran 4	Laporan Kinerja Operasional Kapal Juli 2016
Lampiran 5	Laporan Kegiatan Operasional BatuBara bulan Juli 2014 – 2017
Lampiran 6	Laporan Kunjungan Kapal bulan Juli 2014 - 2017
Lampiran 7	Laporan Kegiatan Bongkar Muat di Pelabuhan Gresik Juli 2014 - 2017
Lampiran 8	Laporan Kegiatan Impor Ekspor di Pelabuhan Gresik Juli 2014 - 2017
Lampiran 9	Laporan Harian Penyandaran Kapal di Dermaga Umum (P2T)
Lampiran 10	Berita Acara Kesepakatan Rapat Penyesuaian Tarif Tanda Masuk Pelabuhan Di Lingkungan PT. PELINDO III Cabang. Gresik
Lampiran 11	Kondisi Saat Ini Pelabuhan Umum

Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran saat ini sedang melakukan kajian terkait dengan tingkat kinerja dan kualitas pelayanan pada Perusahaan Pelayaran. Oleh karena itu ,mohon perkenan Bapak/Ibu/Saudara-i memberikan pandangan atau opini dengan meluangkan waktu untuk mengisi kuesioner berikut ini. Terima kasih.

Nama *

SULEAVIOR

Nama Perusahaan*

KSOPGRESIK

Jenis Kelamin*

☒ Pria

☐ Wanita

Usia*

☐ <20Tahun

☐ 21–30Tahun

☒ 31–40Tahun

☐ 41–50Tahun

☐ >50Tahun.

Pendidikan Akhir*

- ☐ <SetingkatSD
- ☐ SMP
- ☐ SMA
- ☒ Sarjana/Lebih

LamaKerja*

- ☐ 1-5tahun
- ☒ 6-10tahun
- ☐ 11-15tahun
- ☐ 16-20tahun
- ☐ 21-25tahun

PELAYANAN KINERJA PEGAWAI DI KSOP KELAS II GRESIK

Petunjuk Pengisian:

Beri jawaban atas pernyataan-pernyataan dibawah ini dengan cara member tanda “V”

1. Apakah pegawai KSOP KelasII Gresik datang ke kantor tepat waktu?*

☒ Ya

☐ Tidak

2. Apakah pelayanan pada KSOP KelasII Gresik melayani anda dengan ramah dan sopan?*

☒ Ya

☐ Tidak

3. Apakah di KSOP KelasII gresik ada jadwal piket malam?*

☒ Ya

☐ Tidak

4. Apakah pengeras suara untuk informasi di KSOP Kelas II Gresik dapat terdengar?*

☒ Ya

☐ Tidak

5. Apakah KSOP mengadakan meeting tiap pagi pada perusahaan pelayaran?*

☒ Ya

☐ Tidak

6. Apakah jam 12:00 pegawai memberhentikan pekerjaannya?*

☒ Ya

☐ Tidak

7. Apakah KSOP mengadakan Pendekatan pada anda? Seperti buka Puasa bersama dll*

☒ Ya

☐ Tidak

8. Apakah anda nyaman dengan sikap pegawai KSOP Kelas II gresik?*

☒ Ya

☐ Tidak

9. Keamanan di KSOP kelas II gresik selalu tertib dan teratur?*

☒ Ya

☐ Tidak

PELAYANAN KENYAMANAN FASILITAS DI PELABUHAN GRESIK

Petunjuk Pengisian:

Beri jawaban atas pernyataan – pernyataan dibawah ini dengan cara member tanda “V”

1. Apabenar Pelabuhan Gresik terjadinya lama proses bongkar/muat?*

☐ Ya

☒ Tidak

2. Adakah fasilitas alat bongkar/muat seperti ForkLift, Wheel Loader, Excavator, Rubber Tyre Gentry Crane, Multipurpose Gantry Crane, Container gantry Crane di Pelabuhan Gresik?*

☒ Ya

☐ Tidak

3. Pernahkah terjadi kapal antri di pelabuhan Gresik?*

☒ Ya

☐ Tidak

4. Adakah pengawasan di pelabuhan gresik pada proses bongkar/muat?*

☒ Ya

☐ Tidak

5. Apakah gudang pelabuhan gresik berfungsi ?*

☐ Ya

☒ Tidak

6. Pernahkah kejadian kebakaran dipelabuhan Gresik?*

☒ Ya

☐ Tidak

7. Apakah Pelabuhan gresik memberikan perawatan alat bongkar/muat?*

☒ Ya

☐ Tidak

8. Dermaga pelabuhan gresik cukup luas?*

☒ Ya

☐ Tidak

9. Apakah di pelabuhan gresik ada demarga peti kemas?*

☐ Ya

☒ Tidak

10. Jalan menuju dermaga pelabuhan gresik cukup bagus?*

☒ Ya

☐ Tidak

PELAYANAN KINERJA PEGAWAI PELINDO III GRESIK

Petunjuk Pengisian:

Beri jawaban atas pernyataan – pernyataan dibawah ini dengan cara member tanda “V”

1. Apakah pegawai PELINDO III Gresik datang ke kantor tepat waktu?*

☒ Ya

☐ Tidak

2. Pegawai PELINDO III Gresik terhadap anda ramah dan sopan?*

☒ Ya

☐ Tidak

3. Apakah ada pungli di PELINDO III Gresik?*

☐ Ya

☒ Tidak

4. Apakah di PELINDO III Gresik ada jadwal piket malam?*

☒ Ya

☐ Tidak

5. Pengeras suara untuk informasi di PELINDO III terhadap anda dapat terdengar?*

☒ Ya

☐ Tidak

6. Apakah pelayanan pandu di PELINDO III Gresik sudah cukup nyaman?*

☒ Ya

☐ Tidak

7. Apakah PELINDO III mengadakan Pendekatan pada anda? Seperti buka puasa bersama dll?*

☒ Ya

☐ Tidak

8. Apakah menurut anda ruang PELINDO III bersih dan nyaman?*

☒ Ya

☐ Tidak

9. Apakah area parkir PELINDO III cukup luas?*

☒ Ya

☐ Tidak

10. Apakah fasilitas alat bongkar muat yang dikeola oleh Pelindo III?*

☒ Ya

☐ Tidak

KAJIAN TINGKAT PELAYANAN KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS II GRESIK Dan PELINDO III Cabang. Gresik

Jawablah menurut anda sendiri

1. Pemecahan Masalah apa yang sudah dilakukan pelabuhan gresik terhadap masalah lama Proses Bongkar/Muat?*

Jawab : mengatur jadwal ulang, dan mempersiapkan alat bongkar muat 100%

2. Adakah regulasi atau aturan dari Pelindo III Gresik terhadap perizinan Proses Bongkar/Muat untuk Perusahaan Pelayaran?*

Jawab : Ada

3. Adakah regulasi atau aturan dari KSOP Kelas II Gresik terhadap perizinan Proses Bongkar/Muat untuk Perusahaan Pelayaran?*

Jawab : Ada