

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



SKRIPSI

**PENINGKATAN KUALITAS PELAYANAN ALAT BONGKAR MUAT
TERHADAP PRODUKTIVITAS PEMUATAN BATU BARA DI
KAPAL-KAPAL YANG DILAYANI PT. BENLINE AGENCIES
INDONESIA DI MUARA BERAU - SAMARINDA**

Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV

Oleh :

MOHAMAD DENTA PRADIPA AGUSTIAN

11.6573/K

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2015

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



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : MOHAMAD DENTA PRADIPA AGUSTIAN
NRP : 11.6573 / K
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Jurusan : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN
Judul Skripsi : PENINGKATAN KUALITAS PELAYANAN ALAT BONGKAR MUAT TERHADAP PRODUKTIVITAS PEMUATAN BATU BARA DI KAPAL-KAPAL YANG DILAYANI PT. BENLINE AGENCIES INDONESIA DI MUARA BERAU - SAMARINDA

Jakarta, Desember 2015

Pembimbing Materi

Pembimbing Penulisan

Dr. Ir. Desamen Simatupang, SE., MM
Pembina Utama Madya (IV/c)
NIP. 19581229 199303 1 001

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

Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK

Drs. Sugiyanto, MM
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19620715 198411 1 001

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



TANDA PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : MOHAMAD DENTA PRADIPA AGUSTIAN
NRP : 11.6573 / K
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Jurusan : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN
Judul Skripsi : PENINGKATAN KUALITAS PELAYANAN ALAT BONGKAR MUAT TERHADAP PRODUKTIVITAS PEMUATAN BATU BARA DI KAPAL-KAPAL YANG DILAYANI PT. BENLINE AGENCIES INDONESIA DI MUARA BERAU - SAMARINDA

Jakarta, Desember 2015

Penguji I

Penguji III

Ir. Theo J. Frans Kalangi.,Ms.Tr.
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19560208 199003 1 003

Frans Newtony Panjaitan S. Pel
Penata (III/c)
NIP. 19730122 199803 1 001

**Mengetahui :
Ketua Jurusan KALK**

Drs. Sugiyanto, MM
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19620715 198411 1 001

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan atas kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, karena berkat limpahan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini yang merupakan suatu tugas dan kewajiban bagi setiap taruna dan taruni Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran sebagai pemenuhan persyaratan dalam menyelesaikan Program Diploma IV seperti yang telah ditentukan sesuai dengan kurikulum pendidikan.

Penyusunan skripsi ini didasari oleh pengalaman yang penulis dapatkan selama melaksanakan praktek darat di PT Benline Agencies Indonesia Cabang Samarinda serta pengetahuan yang diberikan oleh dosen pada saat pendidikan serta melalui literatur-literatur yang berhubungan dengan judul skripsi yang penulis ajukan. Adapun judul skripsi yang penulis pilih adalah :

**"PENINGKATAN KUALITAS PELAYANAN ALAT BONGKAR MUAT
TERHADAP PRODUKTIVITAS PEMUATAN BATU BARA DI KAPAL-KAPAL
YANG DI LAYANI PT. BENLINE AGENCIES INDONESIA DI MUARA BERAU -
SAMARINDA"**

Skripsi ini dapat diselesaikan karena mendapat perhatian dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis mengucapkan terima kasih kepada pihak yang telah banyak membantu penulis dalam penyelesaian skripsi ini, antara lain kepada :

1. Capt. Arifin Soenardjo, M.Hum selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Bapak Drs. Sugiyanto, MM selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
3. Bapak Larsen Barasa, SE., MMTr selaku Sekertaris Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
4. Bapak Dr. Ir. Desamen Simatupang, SE. MM selaku Pembimbing Materi yang telah meluangkan waktunya serta memberikan saran dan nasehat dalam proses pengumpulan data dan penyusunan skripsi ini.
5. Bapak Arif Hidayat S. Pel. MM selaku Pembimbing Penulisan yang telah meluangkan waktunya dalam memberikan arahan dan bimbingan dalam proses penulisan skripsi ini dengan baik dan benar.

DAFTAR ISI

Halaman

SAMPUL DALAM	i
TANDA PERSETUJUAN	ii
TANDA PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR BAGAN	viii
DAFTAR TABEL	ix
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi Masalah	3
C. Batasan Masalah	3
D. Rumusan Masalah	3
E. Tujuan dan Manfaat Penelitian	4
F. Sistematika Penulisan	4
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	6
B. Kerangka Pemikiran	14
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Waktu dan Tempat Penelitian	15
B. Metode Pendekatan dan Teknik Pengumpulan Data	18
C. Subjek Penelitian	20
D. Teknik Analisis	20
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data	21
B. Analisis Data	31

DAFTAR BAGAN

	Halaman
Bagan 2.1 Kerangka Pemikiran	14
Bagan 2.2 Struktur Organisasi Karyawan PT. Benline Agencies Indonesia.....	17

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 4.1 Daftar Kapal PT. BENLINE AGENCIES	25
Tabel 4.2 Crew List Fc. Ratu Giok 1	26
Tabel 4.3 Crew List Fc. Ratu Giok 2	28
Tabel 4.4 Resume of Time Sheet	30
Tabel 4.5 Analisis SWOT (Strenght, Weakness, Opportunity, Threat).....	33
Table 4.6 Skor Prioritasb (SO) & (ST)	36
Table 4.7 Skor Prioritasb (WO) & (WT)	38

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Batu bara adalah salah satu sumber daya energi yang cukup melimpah terdapat di Indonesia. Saat ini, batu bara di Indonesia bukan hanya merupakan komoditi ekspor penghasil devisa negara tetapi juga mulai dimanfaatkan sebagai sumber energi pengganti minyak dan gas bumi. Di masa yang akan datang, dengan harga yang relatif lebih murah serta keberadaannya yang melimpah diperkirakan pemakaian batu bara di dalam negeri akan terus meningkat, terutama dengan semakin menyusutnya cadangan minyak dan gas bumi yang dimiliki Indonesia.

Kalimantan merupakan salah satu penghasil batu bara terbesar di Indonesia. Bagi dunia industri di luar negeri, batu bara merupakan mineral yang sangat penting. Hal tersebut dikarenakan batu bara adalah bahan bakar yang cukup murah sehingga mudah dijangkau dan dapat menekan biaya produksi. Oleh karena itu Indonesia, khususnya Kalimantan Timur dijadikan sebagai salah satu target dalam perdagangan batu bara di dunia. Sejak lama Kalimantan dilihat sebagai sumber daya alam penghasil batu bara.

Kegiatan ekspor batu bara ini merupakan sebuah kegiatan yang mempunyai mata rantai yang besar dan kompleks. Mulai dari pihak-pihak terkait yang ada dalam mata rantai itu sendiri, maupun pihak-pihak terkait yang berada di luar mata rantai tersebut atau tidak terlibat langsung dalam kegiatan pemuatan dan ekspor batubara. Pihak-pihak yang berada dalam mata rantai itu antara lain seperti *shipper*, *carrier* (pengangkut), *charterer*, *charterer's agent* (agen), *ship's owner*, kegiatan muat itu sendiri dan juga *buyer/consignee*. Adapun pihak-pihak terkait yang berada di luar mata rantai tersebut antara lain seperti Bea Cukai, Imigrasi, PT. Pelindo, Syahbandar/Administrator Pelabuhan, Kantor Kesehatan Pelabuhan.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

1. Pengertian-Pengertian

a. Floating crane (kran apung)

Yaitu pesawat crane di bangun di atas ponton baja tidak bermesin, berdaya angkat mencapai 400 ton atau lebih. (menurut F.D.C sudjadmiko, Pokok – Pokok Pelayaran niaga)

b. Produktivitas

Produktivitas adalah perbandingan jumlah keluaran (output) tertentu dengan jumlah masukan (input) tertentu untuk suatu jangka waktu tertentu, makin tinggi perbandingannya, maka makin tinggi pulalah produktivitasnya. (Drs. Moekijat, 1999 : 191)

Produktivitas alat bongkar muat dapat diukur dari kesiapan alat dan sumber daya manusia yang menggunakan dan merawat alat tersebut.

Berdasarkan pengertian-pengertian diatas maka produktivitas muat adalah kemampuan untuk memasukkan muatan ke kapal, atau seberapa besar jumlah muatan yang dapat dimasukkan ke kapal.

c. Bongkar Muat

Muat adalah dapat diisi, mengandung, ditempati, dimasuki, dipakai dan sebagainya.

Pemuatan adalah proses, cara, perbuatan memuatkan (memasukkan) sesuatu ke dalam wadah.

Bongkar adalah menurunkan muatan dari kapal (kereta api).

Bongkar muat adalah mengeluarkan dan memasukkan muatan dari atau ke kapal (kereta dan sebagainya).

2. Teori-Teori Yang Terkait

a. Kapal

Capt. R. P. Suyono (2007 : 132) menjelaskan berdasarkan rutennya, kapal dagang dapat dibagi menjadi *tramper* dan *liner*. *Tramper* adalah kapal dengan tujuan, rute, dan jadwal tidak tetap, sedangkan *liner* adalah kapal yang memiliki tujuan, rute dan jadwal yang tetap.

Drs. Capt. Arwinas Dirgahayu (1999 : 23-34) menyebutkan beberapa jenis kapal niaga, antara lain:

1) Jenis kapal pengangkut barang yang dibagi sebagai berikut:

- a) Dry cargo vessel (untuk mengangkut barang umum yang dikenal sebagai konvensional vessel atau *break bulk vessel*).
- b) Container Ship & Palletized Cargo Vessel (termasuk diantaranya Ro-Ro dan Side Port Vessel) digunakan untuk muatan break bulk dan unitize/palletize.
- c) Kapal container terapung atau Lighters Aboard Ship (LAS) yaitu tongkang-tongkang berisi yang muatan dimasukkan ke dalam kapal.

2) Kapal pengangkut barang curah (*bulk*), antara lain:

- a) Kapal-kapal muatan ore dan grain carrier (ialah untuk barang-barang curah padat/*solid*).
- b) Tankers (muatan cairan termasuk LPG dan LNG/liquid cargoes).

Ruang utama untuk penempatan barang disebut palka, dan pada umumnya kapal mempunyai beberapa palka, tergantung dari besarnya kapal. Ruang palka ini terbentuk oleh adanya dinding kedap air.

Peralatan bongkar muat yang terdapat di atas kapal antara lain:

Derek (*crane*) adalah mesin pengangkat, umumnya dilengkapi dengan penggulung (juga disebut tali kawat), kawat tali atau rantai, yang dapat digunakan baik untuk mengangkat dan menurunkan material dan untuk memindahkannya secara horizontal. Menggunakan satu atau lebih mesin sederhana untuk membuat keuntungan mekanis dan dengan demikian dapat memindahkan beban di luar kemampuan manusia normal. Derek (*crane*) biasa digunakan dalam industri transportasi untuk bongkar muat barang, dalam industri konstruksi untuk pergerakan material dan dalam industri manufaktur untuk perakitan alat berat.

Kapasitas Angkat

Derek (*crane*) menggambarkan penggunaan satu atau lebih mesin sederhana untuk membuat keuntungan mekanis.

- a) Tuas. Sebuah derek (*crane*) keseimbangan berisi balok horisontal (tuas) diputar sekitar titik yang disebut titik tumpu. Prinsip tuas memungkinkan beban berat yang menempel pada ujung balok pendek yang akan diangkat oleh kekuatan yang lebih kecil yang diterapkan dalam arah yang berlawanan ke ujung berlawanan dari balok. Rasio berat beban untuk gaya yang sama dengan rasio panjang lengan panjang dan lengan pendek, dan disebut keuntungan mekanik.
- b) Katrol. Kabel dibungkus beberapa kali putaran blok dan bulat blok lain yang melekat pada beban. Ketika ujung kabel ditarik dengan tangan atau dengan mesin berkelok-kelok, sistem katrol memberikan kekuatan terhadap beban yang sama dengan gaya yang diberikan dikalikan dengan jumlah panjang kabel yang lewat di antara dua blok. Angka ini adalah keuntungan mekanis.
- c) Silinder hidrolik. Ini dapat digunakan langsung untuk mengangkat beban atau tidak langsung untuk memindahkan yang membawa perangkat pengangkat yang lain.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan pada saat penulis melakukan Praktek Darat (PRADA) terhitung mulai tanggal 01 Agustus 2013 sampai dengan 20 Agustus 2014.

2. Tempat Penelitian

Tempat pelaksanaan penelitian tersebut, adalah pada perusahaan pelayaran PT. Benline Agencies Indonesia Cabang Samarinda. Dan juga peneliti melakukan penelitian pada kapal yang diageni oleh PT. Benline Agencies Indonesia.

Berikut adalah data perusahaan dan data kapal:

a. Tempat Kedudukan Formal:

Nama	: PT. BENLINE AGENCIES INDONESIA
Alamat	: Wisma Budi Lantai 3 Ruang 304 Jl. HR. Rasuna Said Kav. C-6 Kel. Karet Kec. Setiabudi, Jakarta Selatan – 12920
Telepon	: (+6221) 5273290
Fax	: (+6221) 52964994
E-mail	: portservices@benline.co.id

b. Tempat Kedudukan Usaha:

Nama : BENLINE AGENCIES INDONESIA (PT. Bahari Eka Nusantara) – Cabang Samarinda

Alamat : Jl. Danau Toba RT 19 / RW 05 No. 65 Kelurahan Samarinda Ilir, Samarinda – Kalimantan Timur 76114

Jenis Usaha : Perusahaan Pelayaran (Keagenan)

Telepon : (+62542) 7204616

Faximile : (+62542) 7204616

E-mail : smd-portservices@benline.co.id

c. Profil Singkat Perusahaan

Ben Line Agencies merupakan sebuah perusahaan yang bergerak di bidang pelayanan jasa keagenan kapal yang meliputi pelayanan kapal itu sendiri, muatan yang diangkut, crew kapal, dan masalah logistik untuk kapal. Perusahaan yang berasal dari Inggris itu memiliki cabang di berbagai negara, salah satunya Indonesia. PT. Benline Agencies Indonesia memiliki nama perusahaan yang bernama PT. Bahari Eka Nusantara sesuai dengan peraturan yang berlaku di Indonesia. PT. Benline Agencies Indonesia cabang Samarinda adalah salah satu cabang perusahaan yang berada di wilayah Samarinda, Kalimantan Timur.

Ben Line Agencies cabang Samarinda selama ini melayani kapal-kapal *principal* berbendera asing yang biasa mengangkut batu bara di seluruh kawasan Kalimantan Timur. Hal ini mengakibatkan pertumbuhan ekonomi yang sangat pesat dan bertambahnya pendapatan untuk daerah sejalan dengan otonomi daerah yang diberikan oleh pemerintah pusat. Wilayah Kalimantan Timur dikenal sebagai salah satu daerah pengekspor batu bara terbesar di Indonesia. Hal ini terbukti dengan banyaknya perusahaan batu bara yang terdapat di Kalimantan Timur, beberapa diantaranya seperti: PT. Adimitra Baratama Nusantara, PT. Banpu, PT. Kayan, PT. Gunung Bayan Resources, PT. Peabody. Melihat tingginya jumlah ekspor batu bara setiap

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Dalam melakukan pemuatan batu bara tidak dapat dilaksanakan di dalam area pelabuhan Samarinda karena alur serta draft sungai Mahakam tidak memungkinkan kapal yang berukuran besar (Mother Vessel) masuk ke dalam sungai mahakam.

Oleh karena itu pemuatan dilakukan secara transshipment point di muara berau samarinda dengan menggunakan floating crane. Untuk mengangkut batu bara dari lokasi pelabuhan (stok field) digunakan tongkang dan tug boat sebagai feeder. Namun dalam pelaksanaannya tidak dapat berjalan lancar.

Kapal-kapal yang di layani oleh Ben Line Agencies (PT. Bahari Eka Nusantara) Cabang Samarinda pada saat melakukan kegiatan pemuatan batu bara di Muara Berau (Samarinda). Pada kenyataan yang penulis temukan di lapangan pada waktu melaksanakan Praktek Darat (PRADA), kegiatan pemuatan batu bara di kapal tak selamanya berjalan lancar, seringkali terjadi hambatan diantaranya kemacetan yang terjadi pada *floating crane*. Yang terjadi pada saat perusahaan BENLINE AGENCIES INDONESIA melakukan kegiatan pemuatan batu bara pada bulan September 2013

1. Jarak dari pelabuhan ke muara berau (Transshipment Point) : 84 miles

Posisi	: 00°-15.3 S
Posisi standby	: 117°-36.1 E
Luas kolam Pelabuhan	: 20.000 m ²
Kedalaman	: 15 – 25 Meter

A. Keadaan iklim

Wilayah Samarinda termasuk, iklim tropis basah, dengan ciri khas curah hujan tinggi dengan penyebarannya tidak merata sepanjang tahun. Oleh karena itu kabupaten Samarinda tidak terdapat pergantian musim yang jelas antara musim kemarau dan musim hujan. Temperatur udara rata-rata 35' C dengan perbedaan temperature siang dan malam 15-17' C

B. Arus sungai

Kecepatan arus maksimum pada waktu pasang naik adalah 110 cm per detik (2,2 knots/jam) sedangkan kecepatan maksimum air turun (surut) yaitu 121 cm per detik (2,42 knots/jam) dengan arah dari hulu ke hilir secara bergantian

C. Alur pelayaran

Panjang alur pelayaran 84 Km, sedangkan lebar alur pelayaran 60-80 meter

D. Sarana komunikasi

- a) Pemanduan kapal-kapal menggunakan pesawat marine dengan chanel 15, sedangkan untuk Oscar 22 sebagai pusat telekomunikasi kapal-kapal tug boat ataupun kapal besar untuk laporan keberangkatan kapal, kapal tiba, sandar di jetty, sandar kapal besar dan sandar di floating crane menggunakan chanel 71 sebagai pusat telekomunikasi

E. Nama Floating Crane : FLF Ratu Giok

Tipe Floating Crane : Floating crane barge

Bendera : Indonesia

Tahun pembuatan : 2005

Pemilik Floating Crane : PT. Kartika Samaudra Adijaya

Draft kapal : 5,50 M

F. Sumber Daya Manusia

Serftifikat operator crane : Buku pelaut

Basic Safety Training (BST)

Survival craft and rescue Boat (SCRB)

Keterangan pengalaman krja

Sertifikat Crane operator

Jam kerja : 6 Jam/shift

1) Dalam penanganan muatan curah (batu bara) di perlukan perencanaan yang teliti terlebih euatan yang dilakukan di laut lepas. Perencanaan yang kurang baik dalam penyiapan cargo, pengangkutan maupun alat bongkar muat yang tidak siap (floating crane), hal ini harus sebisa mungkin dihindari. Berikut dampak kerugian yang ditimbulkan, antara lain :

1. Bagi pemilik barang (consignee)

- Terganggunya proses pengapalan yang dapat mengakibatkan target pengapalan yang telah ditetapkan akan mengalami keterlambatan
- Lamanya menunggu proses bongkar muat menyebabkan bertumpuknya crago di lapangan penumpukan

2. Bagi pengangkut (carrier)

- Terganggunya jadwal kapal yang telah di rencanakan karena kapal mengalami ketelambatan
- Bertambahnya biaya operasional keseharian kapal (ship daily operation cost)

3. Bagi perusahaan bongkar muat

- Membengkaknya biaya operasional bongkar muat
- Penurunan produktfitas bongkar muat

4. Bagi pemilik floating crane

- Berkurangnya kepercayaan pengguna jasa bongkar muat
- Berkurangnya loading rate menyebabkan kerugian terhadap perusahaan

Untuk mengatasi permasalahan tersebut Ben line Agencies (PT. Bahari Eka Nusantara) selaku agent yang harus mengkordinasi dengan pemilik barang, perusahaan bongkar muat dan owner kapal yang melakukan transshipment point muara berau sebagai berikut :

Sebelum kapal besar datang di loading point kami dari pihak agent berkomunikasi dengan shipper untuk mengetahui posisi tongkang atau seberapa banyak tongkang yang berisi batu bara tersebut sudah termuat dan menanyakan penggunaan loading methode, serta berkomunikasi dengan pihak perusahaan floating crane menanyakan vessel competitornya. Setelah semua data dari darat sudah dapat lalu agent menginformasikan kepada pihak owner.

Setelah kapal tiba di loading point agent menghubungi pihak shipper selaku pemilik barang dan pihak perusahaan pemilik floating crane untuk menanyakan kesiapan loading batu bara.

Setelah kapal labuh jangkar (Anchorage) dan agent melakukan pemeriksaan dokumen beserta petugas – petugas instansi pelabuhan, setelah menandatangani NOR (notice of readiness), maka agent menghubungi pemilik floating untuk menanyakan loading master / foreman naik ke atas kapal besar.

Setelah semua petugas seperti stevedore, shipper, buyer, surveyor, agent di atas kapal maka surveyor melakukan cheking draft kapal untuk memastikan kapal tersebut tidak ada muatan didalam palka. Setelah semua persiapan telah siap maka foreman menghubungi chief officer selaku untuk penyandaran floating crane untuk sandar di sebelah kanan kapal (starboard side)

Table 4.1

Data Kapal PT. BENLINE AGENCIES

No	Nama Kapal	Bendera	Jenis kapal	Jumlah awak kapal
1.	FC.RATU GIOK 1	INDONESIA	BARGE	33 Awak kapal
2.	FC.RATU GIOK 2	INDONESIA	BARGE	32 AWAK

Sumber data Benline Agencies cabang Samarinda

Table 4.2**Crew List Fc. Ratu Giok 1**

NO	CREW NAME	SHIP	RANK	NATIONALITY
1	RONALDO SIASON COPIA	FC. RG	MASTER	PHILIPPINE
2	SEPRIANUS	FC. RG	CHIEF OFFICER	INDONESIA
3	KARSO	FC. RG	2ND OFFICER	INDONESIA
4	WANDI	FC. RG	2ND OFFICER	INDONESIA
5	DAHYAT SELAN	FC. RG	CHIEF ENGINEER	INDONESIA
6	BAMBANG SARWOKO	FC. RG	2ND ENGINEER	INDONESIA
7	RICHARD SASAM R	FC. RG	ELECTRICIAN	PHILIPPINE
8	AHMAD SUSANTO	FC. RG	ELECTRICIAN	INDONESIA
9	M.IRFAN	FC. RG	ASST.ELECTRICIAN	INDONESIA
10	KASTURI	FC. RG	MEKANIK	INDONESIA
11	REFKI	FC. RG	ASST.MEKANIK	INDONESIA
12	JUFRIADI	FC. RG	BOSUN	INDONESIA
13	ASEP SAEPULAH NURMAN	FC. RG	BOSUN	INDONESIA
14	RUSDIANTO	FC. RG	OILER	INDONESIA
15	TOFAN HUZAIFAH	FC. RG	OILER	INDONESIA
16	RUDI MULYADI	FC. RG	A/B	INDONESIA
17	ANWAR SAEFUDIN	FC. RG	A/B	INDONESIA
18	CANRA	FC. RG	A/B	INDONESIA
19	MARTINUS SENOHADI	FC. RG	COOK	INDONESIA
20	AHMAD YAINI	FC. RG	MESSMAN	INDONESIA
21	MOHAMMAD SIAUTA	FC. RG	MESSMAN	INDONESIA
22	BUDIONO	FC. RG	CRANE	INDONESIA
23	MAHYUDIN	FC. RG	CRANE	INDONESIA
24	RONI RIWINDRA	FC. RG	CRANE	INDONESIA
25	HAMSYAH SUDI UTAMA	FC. RG	CRANE	INDONESIA
26	M. YAHYA	FC. RG	DOZER	INDONESIA
27	BAMBANG KOIRUDIN	FC. RG	DOZER	INDONESIA
28	ALIMUDIN	FC. RG	DOZER	INDONESIA
29	ANDRIANSYAH	FC. RG	DOZER	INDONESIA

30	WARMAN	FC. RG	DOZER	INDONESIA
31	YOSEF LAA JEE	FC. RG	DOZER	INDONESIA
32	YOSEP FELISA H	FC. RG	DOZER	INDONESIA
33	MUJIONO	FC. RG	DOZER	INDONESIA

Sumber data Benline Agencies cabang Samarinda

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan analisa SWOT mengenai peningkatan kualitas pelayanan alat bongkar muat terhadap produktivitas pemuatan batu bara di kapal yang dilayani PT. Benline Agencies Indonesia cabang Samarinda diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Memberikan bonus atau reward kepada operator crane dapat meningkatkan etos kerja operator crane,serta kesadaran operator crane tersebut untuk bekerja semakin meningkat,semangat untuk bekerja semakin tinggi,kemauan untuk bekerjanya pun bertambah,komitmen dalam bekerja semakin bagus,inisiatif dalam bekerja semakin bagus, dan produktifitas dalam pekerjaanya meningkat.
2. Mengikut sertakan pendidikan dan pelatihan operator crane dapat meningkatkan keterampilan operator crane dalam menggunakan crane, karyawan harus memiliki keterampilan dalam bekerja dibidangnya, agar kualitas pelayanan yang diberikan sesuai dengan yang diinginkan, untuk meningkatkan keterampilan operator crane dalam mengoperasikan crane maka perusahaan bisa mengikut sertakan karyawannyapendidikan dan pelatihan khusus mengoperasikan peralatan, mengurangi kecelakaan kerja, dan meningkatnya kualitas kerja dari karyawan tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

Sudjatmiko, F.D.C., *Pokok-pokok Pelayaran Niaga*. (Jakarta: YP. Janiku Pustaka, 1995)

Dirgahayu, Arwinas, *Penunjuk Penanganan Kapal dan Barang di Pelabuhan*.

([http://en.wikipedia.org/wiki/Crane_\(machine\)](http://en.wikipedia.org/wiki/Crane_(machine)))

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 2002 Tentang *Penyelenggaraan Kegiatan Bongkar Muat Barang Dari dan Ke Kapal*.