

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



MAKALAH

**OPTIMALISASI PERAWATAN BERKALA GUNA
MEMPERTAHANKAN PERFORMA MESIN INDUK
KAPAL CURAH KM. MOCHTAR PRABU
MANGKUNEGARA**

Oleh :

FAHRI FAUZI
NIS. 02199/T-I

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1
JAKARTA
2024**

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



MAKALAH

**OPTIMALISASI PERAWATAN BERKALA GUNA
MEMPERTAHANKAN PERFORMA MESIN INDUK
KAPAL CURAH KM. MOCHTAR PRABU
MANGKUNEGARA**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Menyelesaikan Program ATT - I**

Oleh :

**FAHRI FAUZI
NIS. 02199/T-I**

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2024

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



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : FAHRI FAUZI
No. Induk Siwa : 02199/T-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : TEKNIKA
Judul : OPTIMALISASI PERAWATAN BERKALA GUNA
MEMPERTAHANKAN PERFORMA MESIN INDUK
KAPAL CURAH KM. MOCHTAR PRABU
MANGKUNEGARA

Pembimbing I,

R. Herlan Guntoro, M.M.
Pembina Tingkat I (IV/b)
NIP. 19680831 200212 1 001

Jakarta, Agustus 2024
Pembimbing II,

Bosin Prabowo
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19770326 200212 1 002

Mengetahui,

Ketua Jurusan Teknika

Dr. Markus Yando, S.Si.T., M.M.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19800605 200812 1 001


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



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : FAHRI FAUZI
No. Induk Siwa : 02199/T-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : TEKNIKA
Judul : OPTIMALISASI PERAWATAN BERKALA GUNA
MEMPERTAHANKAN PERFORMA MESIN INDUK
KAPAL CURAH KM. MOCHTAR PRABU
MANGKUNEGARA

Penguji I


Suroyo, S.ST.Pel., MM
Penata (III/c)
NIP. 1989082020 153031 007

Penguji II


I Komang Hedi Pramana, MSc
Penata (III/c)
NIP. 1990102420 15031 005

Penguji III


R. Herlan Guntoro, MM
Pembina Tingkat I (IV/b)
NIP. 19680831 200212 1 001

Mengetahui,
Ketua Jurusan Teknika


Dr. Markus Yando, S.Si.T., M.M.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19800605 200812 1 001

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa karena atas berkah dan rahmat serta karunia-nya sehingga penyusun dapat menyelesaikan makalah ini dengan judul :

“OPTIMALISASI PERAWATAN BERKALA GUNA MEMPERTAHANKAN PERFORMA MESIN INDUK KAPAL CURAH KM. MOCHTAR PRABU MANGKUNEGARA”

Makalah ini diajukan dalam rangka melengkapi tugas dan untuk memenuhi persyaratan dalam menyelesaikan program pendidikan Ahli Teknik Tingkat - I (ATT -I).

Dalam rangka pembuatan atau penulisan makalah ini, penulis sepenuhnya merasa bahwa masih banyak kekurangan baik dalam teknik penulisan makalah maupun kualitas materi yang disajikan. Untuk itu saran dan kritik yang bersifat membangun sangat penulis harapkan.

Dalam penyusunan makalah ini juga tidak lepas dari keterlibatan banyak pihak yang telah membantu, sehingga dalam kesempatan ini pula penulis mengucapkan rasa terima kasih yang terhormat :

1. Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar.E, selaku Ketua Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Capt. Suhartini, S.Si.T., M.M., M.M.Tr., selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
3. Bapak Dr. Markus Yando, S.Si.T., M.M., selaku Ketua Jurusan Teknik Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
4. Bapak R. Herlan Guntoro, M.M., selaku dosen pembimbing I yang telah meluangkan waktu untuk memberikan saran dan pikirannya mengarahkan penulis pada sistematika materi yang baik dan benar
5. Bapak Bosin Prabowo, S.Si.T., selaku dosen pembimbing II yang telah memberikan waktunya untuk membimbing proses penulisan makalah ini
6. Seluruh Dosen dan staf pengajar Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta yang telah memberikan bantuan dan dorongan kepada penulis sehingga dapat

menyelesaikan tugas makalah ini.

7. Seluruh rekan-rekan yang ikut memberikan sumbangsih pikiran dan saran
8. Orang Tua, istri dan anak saya yang telah memberikan dukungan motivasi selama penyusunan makalah ini.

Akhir kata semoga makalah ini dapat memberikan manfaat bagi penulis dan semua pihak yang membutuhkannya.

Jakarta, Agustus 2024

Penulis,

FAHRI FAUZI

NIS. 02199/T-I

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR	vii
DAFTAR LAMPIRAN	viii
 BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah	2
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	3
D. Metode Penelitian	4
E. Waktu dan Ternpat Penelitian	6
F. Sistematika Penulisan	6
 BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	9
B. Kerangka Pemikiran	23
 BAB III ANALISIS DAN PEMECAHAN	
A. Deskripsi Data	24
B. Analisis Data	26
C. Pemecahan Masalah	30
 BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	41
B. Saran	41
 DAFTAR PUSTAKA	43
LAMPIRAN	
DAFTAR ISTILAH	

DAFTAR GAMBAR

Gambar 3.1. Fuel Injection Valve

Gambar 3.2. Alat Pengetesan Fuel Injection Valve

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Ship Particular

Lampiran 2. Plan Maintenance System Main Engine

Lampiran 3. Crew List

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Perawatan kapal adalah suatu usaha yang dilakukan dengan maksud menjaga peralatan mesin dapat berfungsi dengan baik. Menurut Nsnsos (2004:110) dalam bukunya “Manajemen perawatan dan perbaikan” bahwa merawat kapal adalah mengolah secara terus-menerus untuk menjaga kapal selalu siap untuk beroperasi, untuk memenuhi target pendapatan dan ketersediaan layanan kapal. Peranan seperti mesin penggerak utama, sangat diperlukan untuk menunjang dalam pengoperasian kapal khususnya kapal laut.

Mesin induk adalah sebagai tenaga penggerak utama yang berfungsi untuk menggerakkan kapal dengan mengubah tenaga mekanik menjadi tenaga pendorong bagi propeller kapal, dimana dalam pengoperasiannya mesin induk selalu dalam kondisi running secara terus-menerus. Sistem perawatan terencana terhadap permesinan secara sistematis dan berkelanjutan merupakan salah satu unsur yang sangat penting dalam menunjang pengoperasian kapal tersebut seperti setiap hari (*daily maintenance*), setiap minggu (*weekly maintenance*), setiap bulan (*monthly maintenance*), setiap 6 bulan (*semi annual maintenance*) dan perawatan tahunan (*annually maintenance*) serta perawatan 2,5 tahunan (*intermediate*) merupakan keharusan yang dilakukan oleh pengusaha (*ship owner*) dan *crew* kapal, seperti kejadian pada tanggal 14 April 2024, saat kapal diberitakan akan sandar di pelabuhan Semarang. Pada saat olah gerak satu jam kapal ingin berolah gerak terjadi kerusakan pada pada pengabut bahan bakar (*injector*) mesin induk *cylinder* nomor 2 (dua), ditemukan bahwa *nozzle* telah rusak atau buntu pada *hole* nya, sehingga kurangnya pembakaran pada *cylinder* mesin induk nomor 2 (dua) dan berakibat pada tidak lancarnya operasional kapal. Setelah dilakukan pengecekan, ternyata masalah tersebut disebabkan karena perawatan untuk pengabut bahan bakar (*injector*) tidak dilaksanakan sesuai *Planned Maintenance System (PMS)*.

Untuk mencegah terjadinya kerusakan yang fatal pada permesinan yang diakibatkan oleh pengoperasian yang sudah melebihi dari jam kerja yang telah ditentukan oleh pembuat mesin (*maker*) perlu dilakukan perawatan serta siap beroperasi apabila dibutuhkan. Dalam mendukung pengoperasian kapal ini sangat dibutuhkan penanganan yang baik dalam sebuah sistem perawatan secara berkala, agar operasional kapal tetap berjalan sesuai dengan kebutuhan perusahaan.

Dalam pelaksanaan perawatan *Planned Maintenance System* (PMS) perlu ditangani oleh Sumber Daya Manusia yang berkualitas, berpengalaman serta terlatih dalam hal manajemen, agar perencanaan, perawatan, perbaikan mesin dapat berjalan sesuai apa yang telah direncanakan oleh pihak kapal dan pihak perusahaan dan juga terhindar dari biaya besar akibat kerusakan yang fatal.

Akan tetapi kenyataannya di lapangan bahwa pelaksanaan perawatan permesinan tidak diimplementasikan dengan baik disebabkan keterbatasan waktu di pelabuhan bongkar maupun muat untuk melakukan perawatan permesinan kapal, dan juga ketersediaan suku cadang di atas kapal yang kurang memadai, dimana syarat minimum rekomendasi kelas untuk ketersediaan suku cadang ini telah ditetapkan seperti *main bearings 1 pcs, main thrust block 1 set, cylinder liner 1 pcs, piston 1 pcs, dan piston ring 1 set*.

Berdasarkan fakta dan pengamatan dari kejadian yang penulis amati, serta dengan merujuk pada latar belakang tersebut diatas, maka penulis tertarik menuangkan hal tersebut dan membahasnya kedalam makalah dengan berjudul: **“OPTIMALISASI PERAWATAN BERKALA GUNA MEMPERTAHANKAN PERFORMA MESIN INDUK KM. MOCHTAR PRABU MANGKUNEGARA”**

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

Dari latar belakang di atas, penulis mengidentifikasi beberapa masalah dan membatasinya agar pembahasan lebih fokus serta merumuskan pembahasannya sebagai berikut:

1. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah disusun di atas, maka dapat ditarik beberapa permasalahan yang timbul, antara lain :

- a. Perawatan berkala belum terlaksana sesuai *Planned Maintenance System (PMS)*.
- b. Suku cadang yang dibutuhkan di atas kapal kurang lengkap.
- c. Lingkungan kerja yang kurang aman (*safety*) terhadap pekerjaan perawatan permesinan karena keadaan cuaca yang buruk.
- d. ABK mesin masih kurang memahami prosedur perawatan.

2. Batasan Masalah

Mengingat luasnya permasalahan mengenai perawatan mesin induk, maka penulis membatasi pembahasan makalah ini pada :

- a. Perawatan berkala belum terlaksana sesuai *Planned Maintenance System (PMS)*.
- b. Suku cadang yang dibutuhkan di atas kapal kurang lengkap.

3. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian identifikasi masalah dan batasan masalah yang telah dijelaskan diatas, maka penulis menentukan rumusan masalah sebagai berikut:

- a. Mengapa perawatan berkala belum terlaksana sesuai *Planned Maintenance System (PMS)* ?
- b. Mengapa suku cadang yang dibutuhkan di atas kapal kurang lengkap?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui permasalahan utama yang berkaitan dengan prosedur perawatan yang direncanakan sesuai *Planned Maintenance System (PMS)*.
- b. Untuk mencari penyebab masalah kurang lengkapnya suku cadang di atas kapal.

2. Manfaat Penelitian

a. Aspek Teoritis

- 1) Sebagai bahan tambahan referensi di perpustakaan STIP mengenai pelaksanaan prosedur perawatan yang direncanakan sesuai *Planned Maintenance System (PMS)*.
- 2) Untuk menambah pengetahuan bagi perwira siswa Diklat STIP tentang prosedur dan Perawatan kapal.

b. Aspek Praktis

Sebagai bahan masukan dan sebagai bahan acuan bagi para masinis dalam hal pelaksanaan perawatan yang direncanakan guna menunjang kinerja permesinan dan lancarnya pengoperasian kapal secara keseluruhan.

D. METODE PENELITIAN

Dalam penyusunan makalah ini penulis memerlukan data yang relevan agar dapat memperoleh hasil penulisan yang baik untuk mengumpulkan dan tersebut penulis menggunakan metode sebagai berikut :

1. Metode Pendekatan

Di dalam penulisan makalah ini metode pendekatan yang digunakan sebagai berikut :

- a. Berdasarkan metode pengalaman yaitu pengalaman dan pengamatan langsung pada sistem perawatan mesin induk di atas kapal KM. Mochtar Prabu Mangkunegara.
- b. Berdasarkan Metode perpustakaan (*Library research*) yaitu informasi dari perpustakaan dan dari buku panduan (*instruction manual book*).
- c. Studi kasus yaitu menganalisa suatu masalah untuk mencari solusi yang tepat dan dapat digunakan kembali pada persoalan yang sama.

2. Teknik Pengumpulan Data

Untuk memperkuat kebenaran data dan usaha penyelesaian atas masalah yang diangkat maka diperlukan informasi yang lengkap, objektif dan dapat dipertanggung jawabkan berdasarkan data dan fakta yang ada. Kemudian informasi yang diperoleh diolah dan dianalisis menjadi suatu ancuhan yang mendukung penyajian makalah ini sesuai permasalahan yang akan dibahas. Maka penyusun makalah ini teknik pengumpulan data yang digunakan adalah:

a. Teknik Pengamatan / Observasi

Penulis melakukan pengamatan / observasi secara langsung atas fakta yang dijumpai ditempat obyek penelitian pada saat bekerja di atas kapal KM. Mochtar Prabu Mangkunegara.

b. Studi Kepustakaan

Studi kepustakaan adalah penelitian yang mengumpulkan data dan informasi dengan bantuan sumber bacaan yang terdapat di ruang perpustakaan. Pada hakikatnya data yang diperoleh dengan studi kepustakaan dapat dijadikan landasan dasar dan alat utama dalam penelitian ini. Dalam hal ini penulis mengumpulkan data-data dan informasi dari beberapa sumber bacaan yang erat kaitannya dengan perawatan sistem mesin pendingin diatas kapal.

c. Teknik Dokumentasi

Merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara membaca atau melihat dokumen-dokumen kapal yang berhubungan dengan mesin pendingin bahan makanan. Dokumen-dokumen tersebut dapat berupa catatan perawatan rutin dan laporan bulanan kamar mesin, catatan-catatan perbaikan (*history maintenance report*) terhadap mesin induk, catatan terjadi kerusakan (*trouble report*), serta catatan permintaan suku cadang kapal (*spare part requisition*). Data tersebut merupakan data yang digunakan untuk membandingkan masalah yang terjadi di masa lampau, saat ini dan gambaran pada hari berikutnya.

3. Subjek Penelitian

Dalam penelitian ini yang menjadi subyek penelitian adalah perawatan terencana terhadap mesin induk di atas kapal KM. MOCHTAR PRABU MANGKUNEGARA untuk menjaga performa mesin induk tetap optimal.

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Waktu penelitian ini dilaksanakan berdasarkan pengalaman selama bekerja sebagai *Second Engineer* diatas kapal KM. Mochtar Prabu Mangkunegara sejak 02 Februari 2024 sampai dengan 03 Agustus 2024. Dalam kurun waktu tersebut kegiatan yang dilakukan meneliti permasalahan yang berhubungan dengan perawatan terencana pada mesin induk tetapi juga digunakan untuk melaksanakan tugas dan tanggung jawab sebagai *Second Engineer* sesuai dengan jabatan.

2. Tempat Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di atas kapal KM. Mochtar Prabu Mangkunegara milik perusahaan PT. Pupuk Indonesia Logistik yang beroperasi di alur pelayaran Indonesia.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Penulisan makalah ini disajikan sesuai dengan sistematika penulisan makalah yang telah ditetapkan dalam buku pedoman penulisan makalah yang dianjurkan oleh STIP Jakarta. Dengan sistematika yang ada maka diharapkan untuk mempermudah penulisan makalah ini secara benar dan terperinci. Makalah ini terbagi dalam 4 (empat) bab sesuai dengan urutan penelitian ini. Adapun sistematika penulisan makalah ini adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini menjelaskan tentang informasi umum yaitu latar belakang penelitian, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, sistematika penulisan. Latar belakang sebagai alasan penulis memilih judul tersebut dan mendeskripsikan beberapa permasalahan yang

terjadi berkaitan dengan judul. Identifikasi masalah yang menyebutkan poin permasalahan diatas kapal. Batasan masalah, menetapkan batas-batas permasalahan dengan jelas dan menentukan ruang lingkup pembahasan didalam makalah. Rumusan masalah merupakan permasalahan yang paling dominan terjadi di atas kapal dalam bentuk kalimat tanya. Tujuan dan manfaat penelitian merupakan sasaran yang akan dicapai atau diperoleh beserta gambaran kontribusi dari hasil penulisan makalah ini. Metode Penelitian yang digunakan dalam penyusunan makalah. Waktu dan tempat penelitian dalam penyusunan makalah serta Sistematika penulisan makalah.

BAB II LANDASAN TEORI

Bab ini berisikan tinjauan pustaka, yang diambil dari beberapa kutipan buku dan kerangka pemikiran. Tinjauan pustaka membahas beberapa teori yang berkaitan dengan rumusan masalah dan dapat membantu untuk mencari solusi atau pemecahan yang tepat. Kerangka pemikiran merupakan skema atau alur inti dari makalah ini yang bersifat argumentatif, logis dan analitis berdasarkan kajian teoritis, terkait dengan objek yang akan dikaji.

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisikan deskripsi data yang merupakan data yang diambil dari lapangan berupa spesifikasi kapal dan pekerjaannya, pengamatan pada fakta yang terjadi diatas kapal sesuai dengan permasalahan yang dibahas. Fakta dan kondisi disini meliputi waktu kejadian dan tempat kejadian yang sebenarnya terjadi di atas kapal berdasarkan pengalaman penulis. Analisis data adalah hasil analisa faktor-faktor yang menjadi penyebab rumusan masalah, pemecahan masalah di dalam penulisan makalah ini mendeskripsikan solusi yang tepat dengan menganalisis unsur-

unsur positif dari penyebab masalah.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini berisikan kesimpulan yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil analisis dan sehubungan dengan faktor penyebab pada rumusan masalah. Serta saran yang merupakan pertanyaan singkat dan tepat berdasarkan hasil pembahasan sebagai solusi dari rumusan masalah yang merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Untuk mempermudah pemahaman dalam makalah ini, maka penulis membuat tinjauan pustaka yang akan memaparkan definisi-definisi dan teori-teori yang terkait dan mendukung pembahasan pada makalah ini. Adapun beberapa sumber yang oleh penulis dijadikan sebagai landasan teori dalam penyusunan makalah ini adalah sebagai berikut :

1. Perawatan Berkala

a. Definisi Manajemen

Manajemen merupakan suatu sistem dalam mencapai tujuan organisasi yang didalamnya terdapat fungsi-fungsi yang berkaitan satu sama lain. Manajemen tidak hanya ditujukan untuk mengidentifikasi, menganalisa tujuan-tujuan yang harus dicapai, tetapi juga untuk mengkombinasikan sumber daya secara efektif dan efisien.

Banyak pengertian manajemen yang diberikan oleh para ahli diantaranya adalah ilmu dan seni menurut Malayu S.P. Hasibuan (2016:1) mendefinisikan manajemen adalah ilmu dan seni mengatur proses pemanfaatan sumber daya manusia dan sumber-sumber lainnya secara efektif dan efisien untuk mencapai suatu tujuan tertentu.

Manajemen hanya merupakan alat untuk mencapai tujuan yang diinginkan. Sarana atau alat manajemen untuk mencapai tujuan menurut M. Manullang (2015:5) adalah :

- 1) *Man*, yaitu manusia/tenaga kerja manusia baik pimpinan maupun pelaksana.
- 2) *Money*, yaitu uang yang diperlukan untuk mencapai tujuan.

- 3) *Methods*, yaitu cara/sistem yang digunakan.
- 4) *Matrerials*, yaitu bahan-bahan yang diperlukan.
- 5) *Markets*, yaitu pasar untuk menjual barang dan jasa yang dihasilkan.
- 6) *Machines*, yaitu mesin sebagai pembantu manusia.

b. Defenisi Perawatan

Menurut Lindley R. Higgs and Keith mobley (2015:35) dalam *Maintenance engineering handbook, sixth edition*, Perawatan adalah suatu kegiatan yang dilakukan secara berulang-ulang dengan tujuan agar peralatan selalu memiliki kondisi yang sama dengan keadaan awalnya. *Maintenance* atau Perawatan juga dilakukan untuk menjaga agar peralatan tetap berada dalam kondisi yang dapat diterima oleh penggunaanya.

Menurut M.S Sehwarat dan J.S Narang (2015:34) dalam bukunya “*Production Management*” pemeliharaan (*maintenance*) adalah sebuah pekerjaan yang dilakukan secara berurutan untuk menjaga atau memperbaiki fasilitas yang ada sehingga sesuai dengan standar fungsional dan kualitas.

Dari beberapa pendapat di atas dapat disimpulkan bahwa kegiatan Perawatan dilakukan untuk merawat ataupun memperbaiki peralatan agar dapat melakukan kegiatan operasional dengan efektif dan efisien sesuai dengan yang diharapkan.

c. Jenis-jenis Perawatan

Dalam menentukan kebijaksanaan Perawatan, umumnya terdapat 2 (dua) jenis Perawatan yaitu sebagai berikut :

- 1) Perawatan terencana (*planned maintenance*)

Perawatan Terencana (PMS) adalah sistem perawatan yang dilakukan terhadap pesawat-pesawat permesinan dan peralatan lainnya di kapal secara terencana dan bersinambungan, menurut petunjuk *maker* masing-masing agar dapat

menghindari dari terjadinya kerusakan (*breakdown*) yang dapat menghambat dan terlambatnya kelancaran beroperasinya kapal.

Kegiatan Perawatan terencana bertujuan untuk mengurangi kemungkinan cepat rusak supaya kondisi mesin selalu siap pakai, terdapat dua cara perawatan terencana, pertama melakukan patrol/ *regular planned maintenance inspection* yaitu kegiatan *maintenance* yang dilaksanakan dengan cara memeriksa setiap bagian mesin secara teliti dan berurutan sesuai dengan *schedule*. Kedua *Major overhaul* yaitu kegiatan *maintenance* yang dilaksanakan dengan mengadakan pembongkaran menyeluruh dan penelitian terhadap mesin, serta melakukan penggantian suku cadang yang sesuai dengan spesifikasinya.

Beberapa keuntungan-keuntungan perawatan berencana yang dilaksanakan dengan benar dan baik, antara lain :

- a) Memperpanjang waktu kerja (*lifetime*) unit pesawat atau mesin dan mempertahankan nilai penyusutan pada kapal.
- b) Kondisi material pada pesawat atau mesin dapat di pantau setiap saat oleh setiap pengawas atau personil di darat, hanya dengan melihat pelaporan administrasi perawatan.
- c) Dengan tersedianya suku cadang yang cukup, maka pada saat ada perawatan dan perbaikan tidak kehilangan waktu operasi (*down time*).
- d) Operasi kapal lancar dengan memberikan rasa aman dan tenang pikiran kepada semua personil kapal dan manajemen darat bahwa semua permesinan bekerja secara optimal, normal dan terkontrol dengan benar.
- e) Walaupun biaya perawatan sangat besar, namun semuanya itu dapat diperhitungkan (*accountable*) sesuai dengan anggaran biaya perawatan dan diperkirakan paling

sedikit ada penghematan biaya.

2) Perawatan tak terencana (*unplanned maintenance*)

Perawatan tak terencana adalah Perawatan darurat yang didefinisikan sebagai Perawatan yang perlu segera dilaksanakan untuk mencegah akibat yang lebih serius. Misalnya hilangnya waktu operasional, kerusakan besar pada peralatan, atau untuk keselamatan kerja. (Anthony, 2012). Pada umumnya system Perawatan merupakan Metode tak terencana, dimana peralatan yang digunakan, dibiarkan atau tanpa disengaja rusak hingga akhirnya peralatan tersebut akan digunakan kembali, maka diperlukan perbaikan atau Perawatan. Aktivitas Perawatan jenis ini adalah mudah untuk dipahami semua orang. Jenis Perawatan ini mengijinkan peralatan-peralatan untuk beroperasi hingga rusak total. Kegiatan ini tidak bisa ditentukan atau direncanakan sebelumnya, maka aktivitas ini juga dikenal dengan sebutan *Unscheduled Maintenance*. Ciri-ciri jenis perawatan ini adalah alat-alat mesin dioperasikan sampai rusak dan ketika rusak barulah tenaga kerja dikerahkan untuk memperbaiki dengan cara penggantian suku cadang yang rusak.

Kelemahan dari sistem ini adalah :

- a) Karena tidak bisa diketahui kapan akan terjadi kerusakan, maka jika waktu terjadi kerusakan adalah pada saat kapal beroperasi, maka akan mengakibatkan tidak tercapainya target waktu pengiriman barang.
- b) Jika suku cadang untuk perbaikan ternyata sulit untuk dipenuhi berarti dibutuhkan waktu tambahan untuk membeli atau memperoleh dengan cara lain suku cadang tersebut.
- c) Karena perbaikan seperti ini sifatnya mendadak, maka ABK mesin bekerja di bawah tekanan, maka akan

berakibat :

- (1) Rendahnya efisiensi dan efektivitas pekerja.
- (2) Tidak optimalnya mutu hasil pekerjaan perbaikan atau Perawatan dan biaya relative lebih besar.

d. Tujuan Perawatan

Berikut ini penulis uraikan beberapa tujuan kegiatan perawatan menurut NSOS (2016:25), yaitu :

- 1) Untuk memperoleh pengoperasian kapal yang teratur dan lancar serta meningkatkan keselamatan anak buah kapal dan perlengkapannya.
- 2) Untuk membantu para perwira kapal dalam merencanakan dan menata kegiatan dengan lebih baik yang berarti meningkatkan kemampuan kapal dan membantu mereka mencapai sasaran yang telah ditentukan oleh manajer operasi.
- 3) Memelihara peralatan dalam rangka untuk mencapai *target voyage* yang telah ditentukan.
- 4) Untuk meminimumkan waktu nganggur (*down time*) dari kemungkinan terjadi kerusakan.
- 5) Mengadakan suatu kerjasama yang erat dengan fungsi-fungsi utama lainnya dari suatu perusahaan untuk mencapai tujuan perusahaan yaitu tingkat keuntungan yang diperoleh sebaik mungkin dengan total biaya serendah mungkin.
- 6) Memperhatikan jenis-jenis pekerjaan yang paling mahal yang menyangkut perawatan dapat dilaksanakan secara teliti sehingga dapat mengendalikan biaya perawatan secara efisien.
- 7) Sebagai informasi umpan balik yang akurat bagi kantor pusat dalam meningkatkan pelayanan.

2. Performa Mesin

Menurut Jusak Johan Handoyo, (2015:34) bahwa performa mesin (*engine performance*) adalah tolak ukur dalam melakukan pengetesan sebuah engine yang di dalamnya berisi tentang kondisi engine

itu sendiri ketika dites dibandingkan dengan parameternya, dan juga berisi tentang informasi aplikasi dan referensi penyetelan terhadap spesifik engine tersebut.

Penurunan performa mesin induk ditandai dengan beberapa hal sebagai berikut:

- a. Asap yang keluar berwarna hitam
- b. Motor induk sulit di start
- c. Rpm menurun
- d. Alarm
- e. Temperatur mesin lebih tinggi
- f. Perubahan amper
- g. Suara tidak normal
- h. Kebocoran

3. Mesin Induk

Mesin Induk (*Main Propulsion Engine*) yaitu suatu instalasi mesin yang terdiri dari berbagai unit/sistem pendukung dan berfungsi untuk menghasilkan daya dorong terhadap kapal, sehingga kapal dapat berjalan maju atau mundur, di kapal tempat penulis bekerja menggunakan motor diesel sebagai mesin penggerak utama kapal. (<http://www.maritimworld.web.id>).

Mesin diesel adalah pesawat pembakaran dalam (*Internal Combustion Engine*), karena didalam mendapatkan energi potensial (berupa panas) untuk kerja mekaniknya diperoleh dari pembakaran bahan bakar yang dilaksanakan di dalam pesawat itu sendiri, yaitu di dalam silindernya. Sebagai mesin induk, mesin diesel lebih menonjol dibandingkan jenis mesin induk Kapal lainnya, terutama konsumsi bahan bakar lebih hemat dan lebih mudah dalam mengoperasikannya.

(<http://www.maritimworld.web.id>).

Menurut Jusak Johan Handoyo, (2015:34), dalam buku Mesin diesel penggerak utama kapal, menyatakan bahwa Mesin diesel adalah satu pesawat yang mengubah energy potensial panas langsung menjadi

energy mekanik, atau juga disebut *Combustion Engine System*.

Pembakaran (*Combustion Engine*) dibagi dua yaitu:

- a. Mesin pembakaran dalam (*internal combustion*) adalah pesawat tenaga, yang pembakarannya dilaksanakan di dalam pesawat itu sendiri. Contoh : mesin diesel, mesin bensin, turbin gas dan lain lainya.
- b. Mesin pembakar luar (*external combustion*) adalah pesawat tenaga, dimana pembakarannya dilaksanakan di luar pesawat itu sendiri. Contoh: turbin uap.

4. Komponen Dasar Pada Mesin Induk

Suatu pemahaman dari operasi atau kegunaan berbagai bagian berguna untuk pemahaman sepenuhnya dari seluruh mesin. Setiap bagian atau unit mempunyai fungsi khusus masing-masing yang harus dilakukan dan bekerja sama dengan bagian yang lain membentuk mesin diesel. Orang yang ingin mengoperasikan, memperbaiki atau menservis mesin diesel, harus mampu mengenal bagian yang berbeda dengan pandangan dan mengetahui apa fungsi khusus masing-masing. Pengetahuan tentang bagian-bagian mesin akan diperoleh sedikit demi sedikit, pertama kali dengan membaca secara penuh perhatian yang berikut, dan kemudian dengan melihat daftar istilah pada akhir buku ini setiap istilah yang belum dapat anda mengerti. Adapun bagian bekerja utama adalah :

a. Silinder

Jantung mesin adalah silindernya, yaitu tempat bahan bakar dibakar dan daya ditimbulkan. Bagian dalam silinder dibentuk dengan lapisan (*liner*) atau selongsong (*sleeve*). Diameter dalam silinder disebut lubang (*bore*).

b. Kepala Silinder (*Cylinder Head*)

Menutup satu ujung silinder dan sering berisikan katup tempat udara dan bahan bakar diisikan dan gas buang dikeluarkan.

c. Torak (*Piston*)

Ujung lain dari ruang kerja silinder ditutup oleh torak yang meneruskan kepada poros daya yang ditimbulkan oleh pembakaran bahan bakar. Cincin torak (*piston ring*) yang dilumasi dengan minyak mesin menghasilkan (*seal*) kerrapatan gas antara torak dan lapisan silinder. Jarak perjalanan torak dari ujung silinder ke ujung yang lain disebut langkah (*stroke*).

d. Batang Torak (*Piston Rod*)

Suatu komponen utama mesin yang berfungsi untuk menghubungkan piston ke poros engkol dan selanjutnya menerima tenaga dari piston yang diperoleh dari pembakaran dan meneruskannya ke poros engkol.

e. Kepala Sling (*Cross Head*)

Bagian yang menghubungkan antara *piston rod* dengan *connecting rod* dan terbuat dari baja tempa. Cross ini bergerak keatas dan kebawah yang diatur oleh sepatu antar yang terbuat dari coest steel untuk permukaan yang bergesekan dilapisi dengan logam putih.

f. Batang Engkol (*Connecting rod*)

Satu ujung, yang disebut ujung kecil dari batang engkol, dipasangkan kepada pena pergelangan (*wrist pin*) atau pena tora (*piston pin*) yang terletak didalam torak. Ujung yang lain atau ujung besar mempunyai bantalan untuk pen engkol. Batang engkol mengubah dan meneruskan gerak bolak-balik (*reciprocating*) dari torak menjadi putaran kontinu pena engkol selama langkah kerja dan sebaliknya selama langkah yang lain.

g. Poros engkol (*Crankshaft*)

Poros engkol berputar dibawah aksi torak melalui batang engkol dan pena engkol yang terletak diantara pipi engkol (*crankweb*), dan meneruskan daya dari torak kepada poros yang digerakkan. Bagian

dari poros engkol yang didukung oleh bantalan utama dan berputar didalamnya di sebut tap (*journal*).

h. Roda Gila (*Flywheel*)

Dengan berat yang cukup dikuncikan kepada poros engkol dan menyimpan energi kinetik selama langkah daya dan mengembalikannya selama langkah yang lain. Roda gila membantu menstart mesin dan juga bertugas membuat putaran poros engkol kira-kira seragam.

i. Poros Nok (*Camshaft*)

Yang digerakkan oleh poros engkol oleh penggerak rantai atau oleh roda gigi pengatur waktu mengoperasikan katup pemasukan dan katup buang melalui nok, pengikut nok, batang dorong dan lengan ayun. Pegas katup berfungsi menutup katup.

j. Karter (*Crankcase*)

Berfungsi menyatukan silinder, torak dan poros engkol, melindungi semua bagian yang bergerak dan bantalanya dan merupakan reservoir bagi minyak pelumas. Disebut sebuah blok silinder kalau lapisan silinder disisipkan didalamnya. Bagian bawah dari karter disebut pelat landasan (*bed plat*).

k. Sistem Bahan Bakar

Bahan bakar dimasukan kedalam ruang bakar oleh sistem injeksi yang terdiri atas saluran bahan bakar, dan injektor yang juga disebut *nozzle* injeksi bahan bakar atau *nozzle* semprot.

5. Suku Cadang

a. Definisi Suku Cadang

Suku cadang (*sparepart*) mempunyai pengertian yang luas sebagaimana dijelaskan Jusak Johan Handoyono <http://www.kamusbesar.com> mendeskripsikan suku cadang sebagai alat-alat (di peralatan teknik) yang merupakan bagian dari mesin. Suku cadang adalah komponen duplikat atau pengganti untuk peralatan mesin atau lainnya. Disisi lain Suku cadang dapat

juga didefinisikan sebagai komponen dari mesin yang dicadangkan untuk perbaikan atau penggantian bagian unit/komponen yang mengalami kerusakan. Berbagai perlengkapan, suku cadang, dan kemudahan pencarian, keaslian, dan harga yang terjangkau, ketersediaan suku cadang dimaksudkan untuk memberi sinyal akan kemudahan pasca penjualan dari seorang penjual atau distributor.

Suku cadang merupakan bagian penting manajemen logistik dan manajemen pengaturan suku cadang di kapal merupakan bagian yang sangat penting yang disediakan untuk penggantian dari komponen atau bagian mesin yang telah rusak. Suku cadang (*Spare part*) adalah suatu barang yang terdiri atas beberapa komponen yang membentuk satu kesatuan dan mempunyai fungsi tertentu.

b. Material Habis Pakai (*Running Store / Comsumable*)

Menurut Jusak Johan Handoyo (2015:128) Material Habis Pakai, adalah material yang dipersiapkan untuk menunjang kelancaran pekerjaan harian/setiap hari dalam pengoperasian kapal. Cara penyimpanan Material Habis Pakai, sebenarnya sama juga dengan cara penyimpanan Suku Cadang Material Permesinan, perbedaannya adalah:

- 1) Harga/nilai material habis pakai pada umumnya "tidak mahal", sehingga cara penyimpanannya cukup sederhana saja, aman, rapi, namun untuk per-item material kurang terkontrol.
- 2) Karena pemakaian material ini umunya langsung habis terpakai dalam satu hari itu juga, dan setiap hari selalu ada pemakaian, contoh: Kain lap (majun), Sarung tangan, kuas untuk cat, Lampu-lampu, amplas, packing, dan lain-lainnya. · Dalam hal persyaratan dokumen (*Filling*) untuk material habis pakai ini, tidaklah selengkap dan sebanyak pada suku cadang permesinan, antara lain:

- a) Surat Bukti permintaan material dari kapal (*Material Requisition*).
- b) Surat Bukti Pengiriman (*supply*) dari kantor-supplier, yang memuat daftar isi material yang dikirimkan.
- c) Daftar inventories yang rapi, jelas, dan yang memuat riwayat perjalanan material tersebut, mulai dan pengiriman sampai terpakai habis.
- d) Surat Bukti Pemakaian Material per item material, yang harus ditanda tangani oleh minimal 3 (tiga) orang yang berbeda, diketahui oleh Kepala departemen masing-masing dan Nakhoda.

c. Perencanaan Permintaan Material (*Material Requisition*)

Permintaan Material adalah salah-satu bagian dari tanggung jawab manajemen perawatan dan Perbaikan Kapal, yang dalam hal ini adalah peranan Kepala Kamar Mesin dan Mualim I untuk merencanakan dan mengajukan permintaan material kepada Manajemen kantor pusat.

Permintaan Material harus dapat dibaca dan dipahami oleh Manajemen kantor Pusat dengan jelas, tanpa ada pertanyaan lagi dan bahkan Manajemen merespon dan *mensupport* untuk segera dilaksanakan dengan cepat. Permintaan Material yang benar selalu dilengkapi administrasi sebagai berikut:

- 1) Surat Pengantar dari Nakhoda (*Master memo*)
- 2) Permintaan Material dengan Nomor (*Material Requisition*)

Lampiran:

- a) Berita. Acara yang berkaitan (*Statement of Fact*)
- b) Laporan Kerusakan + (Foto) (*Damage Report*)
- c) Laporan Perbaikan + (*Record*) (*Remedial Report*)
- d) Laporan Kondisi Suku-Cadang (*Spare part/Material List*)
- e) Bukti Pemakaian Suku-Cadang (*Spare part Consumption*)
- f) *Copy* halaman Buku Material terkait (*Minimum Stock*)

Level)

d. Pengontrolan Suku Cadang

- 1) Ruang penyimpanan suku-cadang harus dapat dilihat secara menyeluruh dan mudah dioperasikan.
- 2) Buku suku-cadang harus tersusun rapi sesuai "urutan indek" permesinan, mulai dari Mesin Penggerak Utama, Motor Listrik, dst.
- 3) Bukti-bukti surat pemakaian suku-cadang tersimpan/terdokumentasi dengan baik sesuai urutan indek, dan mudah untuk diperiksa.
- 4) Bukti-bukti surat pemasokan suku-cadang tersimpan/terdokumentasi dengan baik. Bukti- bukti surat pemesanan dan penerimaan suku- cadang harus jelas, material mana yang sudah dimintakan dan yang belum diminta.
- 5) Apakah ada material yang direkondisi dan atau dikirimkan ke Bengkel darat untuk diperbaiki.
- 6) Koreksi formulir-formulir suku-cadang yang dipersiapkan akan dipakai, dan atau masuk rencana kerja jangka-pendek.
- 7) Label-label yang memberikan informasi data material dan yang diikatkan pada setiap komponen suku-cadang.
- 8) Sistim Lemari Kabinet untuk menyimpan kartu-kartu material, yaitu:
 - a) Lemari dilengkapi dengan laci-laci sesuai penyimpanan kartu.
 - b) Penyimpanan berbagai kartu data teknis, pemakaian dan persediaan.
 - c) Penyimpanan kartu penerimaan.
 - d) Label-label untuk mengenali suku cadang
 - e) Buku catatan pengeluaran tersendiri
 - f) Pemberian tanda suku-cadang yang sudh dipesan.

6. Koordinasi

a. Definisi Koordinasi

Hasibuan (2016:85) berpendapat bahwa Koordinasi adalah kegiatan mengarahkan, mengintegrasikan, dan mengkoordinasikan unsur-unsur manajemen dan pekerjaan-pekerjaan para bawahan dalam mencapai tujuan organisasi”.

Menurut G.R Terry dalam Hasibuan (2016 : 85) berpendapat bahwa koordinasi adalah suatu usaha yang sinkron dan teratur untuk menyediakan jumlah dan waktu yang tepat, dan mengarahkan pelaksanaan untuk menghasilkan suatu tindakan yang seragam dan harmonis pada sasaran yang telah ditentukan. Berdasarkan definisi di atas maka dapat disebutkan bahwa koordinasi memiliki syarat-syarat yakni :

- 1) *Sense of Cooperation*, perasaan untuk saling bekerja sama, dilihat per bagian.
- 2) *Rivalry*, dalam organisasi besar, sering diadakan persaingan antar bagian, agar saling berlomba
- 3) *Team Spirit*, satu sama lain per bagian harus saling menghargai.
- 4) *Esprit de Corps*, bagian yang saling menghargai akan makin bersemangat.

b. Faktor - Faktor yang Mempengaruhi Koordinasi

Hasibuan (2016:88), berpendapat bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi koordinasi sebagai berikut :

- 1) Kesatuan Tindakan

Pada hakekatnya koordinasi memerlukan kesadaran setiap anggota organisasi atau satuan organisasi untuk saling menyesuaikan diri atau tugasnya dengan anggota atau satuan organisasi lainnya agar anggota atau satuan organisasi

tersebut tidak berjalan sendiri-sendiri. Oleh sebab itu konsep kesatuan tindakan adalah inti dari pada koordinasi. Kesatuan dari pada usaha, berarti bahwa pemimpin harus mengatur sedemikian rupa usaha-usaha dari pada tiap kegiatan individu sehingga terdapat adanya keserasian di dalam mencapai hasil.

2) Komunikasi

Komunikasi tidak dapat dipisahkan dari koordinasi, karena komunikasi, sejumlah unit dalam organisasi akan dapat dikoordinasikan berdasarkan rentang dimana sebagian besar ditentukan oleh adanya komunikasi.

3) Pembagian Kerja

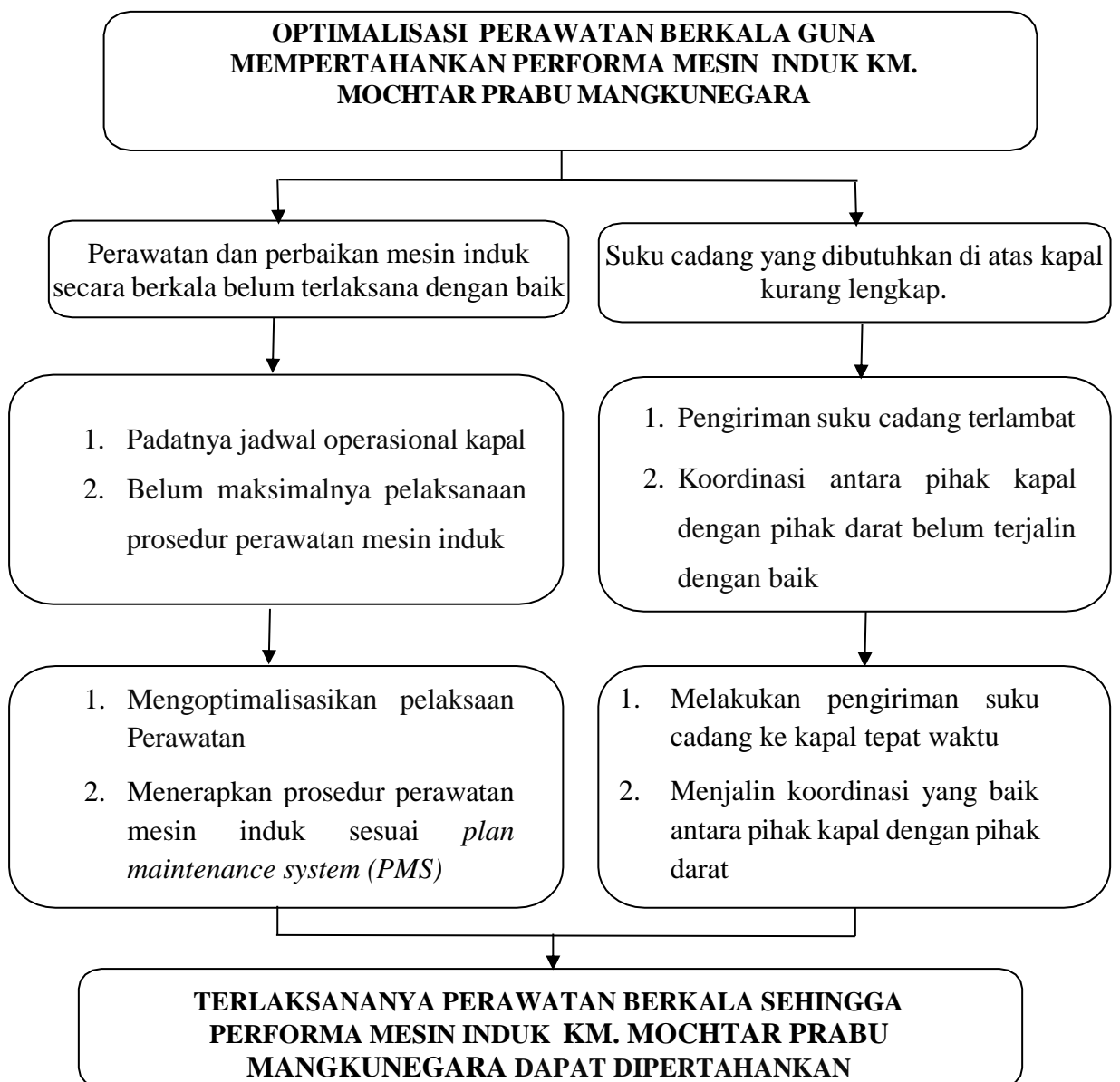
Secara teoritis tujuan dalam suatu organisasi adalah untuk mencapai tujuan bersama dimana individu tidak dapat mencapainya sendiri. Kelompok dua atau lebih orang yang berkeja bersama secara kooperatif dan dikoordinasikan dapat mencapai hasil lebih daripada dilakukan perseorangan.

4) Disiplin

Pada setiap organisasi yang kompleks, setiap bagian harus bekerja secara terkoordinasi, agar masing-masing dapat menghasilkan hasil yang diharapkan.

B. KERANGKA PEMIKIRAN

Adapun kerangka pemikiran untuk memudahkan penulis maupun pembaca dalam memahami pembahasan makalah ini, penulis memberikan gambaran berupa diagram mengenai konseptual bagaimana teori berhubungan dengan berbagai variabel yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting yang di bahas dan terlihat keterkaitan antara variabel yang diteliti dengan teori-teori yang ada sehingga dapat di temukan pemecahan masalahnya sebagai berikut :



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Fakta yang terjadi di atas kapal KM. Mochtar Prabu Mangkunegara selama penulis bekerja di atas kapal tersebut sebagai *Second Engineer*, diantaranya yaitu :

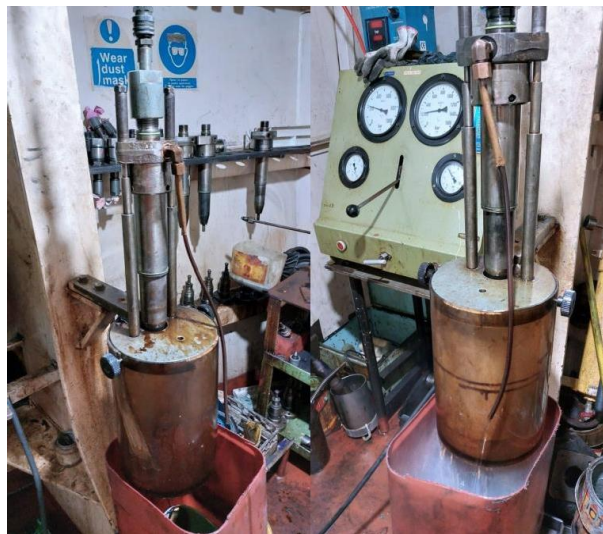
1. Perawatan Berkala Belum Terlaksana Sesuai *Planned Maintenance System (PMS)*

Pada tanggal 30 April 2024 saat kapal diberitakan akan sandar di pelabuhan Surabaya, pada saat persiapan satu jam kapal ingin berolah gerak terjadi kerusakan pada pada pengabut bahan bakar (*injector*) mesin induk, ditemukan bahwa *nozzle* telah rusak atau buntu, diketahui dari permukaan *nozzle* terjadi bintik-bintik sehingga performa mesin induk menurun dan berakibat pada tidak lancarnya operasional kapal. Setelah dilakukan pengecekan, ternyata masalah tersebut disebabkan karena perawatan untuk pengabut bahan bakar (*injector*) tidak dilaksanakan sesuai *Planned Maintenance System (PMS)*, yang seharusnya harus dilakukan perawatan namun belum dilaksanakan.



Gambar 3.1 *Nozzle Fuel Injector* yang rusak

Selain itu, penulis juga menemukan ada beberapa permesinan yang sudah melampaui batas jam kerja untuk dilakukan perawatan atau pengecekan secara keseluruhan namun tetap dioperasikan. Hal ini disebabkan jadwal operasional kapal yang sangat padat dan juga saat akan dilakukan perbaikan yang membutuhkan penggantian suku cadang, akan tetapi suku cadang yang dibutuhkan kurang lengkap di atas kapal.



Gambar 3.2 Pengetesan tekanan *Fuel Injector*

Tekanan *fuel injector* tidak normal yaitu hanya 100 bar, yang seharusnya sesuai dengan *instruction manual book* tekanannya yaitu 300 bar - 360 bar.

2. Suku Cadang yang Dibutuhkan Kurang Lengkap di Atas Kapal

Kejadian pada tanggal 30 April 2024 tersebut diatas, dimana terjadi kerusakan pada pengabut bahan bakar mesin induk disebabkan karena perawatan berkala tidak terlaksana sesuai *Planned Maintenance System (PMS)*. Setelah dianalisa lebih jauh, perawatan tidak terlaksana disebabkan karena suku cadang yang dibutuhkan kurang lengkap di atas kapal. Hal ini diketahui saat sebelum mengganti pengabut bahan bakar mesin induk, terlebih dahulu dilakukan pemeriksaan daftar *inventory list*

suku cadang tersebut tersedia, akan tetapi setelah diperiksa ternyata suku cadangnya tidak ada di gudang penyimpanan.

Dalam hal ini pada saat penggunaan suku cadang yang terpakai tidak segera diperbaharui di daftar *inventory list*, apabila suku cadang tidak ada, maka perawatan mesin induk dan mesin pendukung lainnya akan tertunda dan menimbulkan kerusakan yang fatal. Dengan demikian mengakibatkan pengoperasian kapal mengalami keterlambatan dan menimbulkan performa mesin induk yang kurang baik karena dalam mengadakan perbaikan diperlukan waktu lama.

Dalam aturan SOLAS 1974 dijelaskan tentang *minimum stock level* ataupun *critical equipment stock level* di atas kapal bahwa suku cadang permesinan harus selalu tersedia dan juga dijelaskan pada ISM code elemen 10 dijelaskan bahwa persediaan suku cadang di atas kapal akan sangat berpengaruh sekali terhadap pengoperasian kapal, keselamatan jiwa dan kapal itu sendiri. Dengan dijalankannya elemen 10 dari *ISM code* ini maka dapat diketahui berapa lama seharusnya pengadaan suku cadang dapat direalisasikan mengingat audit *ISM* maupun audit lain dari *Oil Major*, (*SIRE Inspection*) akan selalu ditanyakan tentang hal ini baik itu *minimum stock level* ataupun *critical equipment stock level* di atas kapal.

B. ANALISIS DATA

1. Perawatan berkala Belum Terlaksana Sesuai *Planned Maintenance System (PMS)*

Penyebabnya adalah :

a. Padatnya Jadwal Operasional Kapal

Jadwal operasional kapal KM. Mochtar Prabu Mangkunegara mengakibatkan perencanaan perawatan yang telah ditentukan tidak dapat dilakukan tepat waktu. Padatnya jadwal operasional kapal (pelayaran) juga menjadi salah satu penyebab tidak terimplementasikannya prosedur sistem perawatan terencana (PMS)

yang sudah terjadwal dalam periode waktu tertentu, ditambah lagi dengan sistem dimana dalam suatu perusahaan pengoperasian kapal diatur oleh pihak penyewa. Waktu yang tersedia untuk melakukan perawatan dan perbaikan di pelabuhan sangat sedikit, sedangkan jadwal perawatan sudah seharusnya dilakukan.

Untuk perawatan permesinan di atas kapal sudah tercatat dalam petunjuk buku manual, sedangkan untuk mengimplimentasikannya setidaknya diperlukan waktu sehari untuk melakukan perawatan tersebut, sementara fakta yang ada di lapangan pelaksanaan perawatan telah melampaui batas, namun pelaksanaan perawatan tak dapat dilakukan karena waktu yang sedikit dan kapal masih beroperasi.

b. Belum Maksimalnya Pelaksanaan Prosedur Perawatan Mesin Induk

Dalam melaksanakan prosedur perawatan mesin induk, yaitu karena tidak dilakukannya perawatan secara teratur, terencana dan menyeluruh terhadap permesinan di kapal karena biaya perawatan yang sangat tinggi dan sebagian dari pemeliharaan perbaikan di kapal hanya ditulis pelaporan sudah dikerjakan sedangkan faktanya belum.

Belum maksimalnya melaksanakan prosedur perawatan mesin induk disebabkan beberapa faktor yaitu seperti kegiatan pekerjaan perawatan tidak dikerjakan sesuai rencana pekerjaan. Para *Engineer* khususnya *Chief Engineer* sebagai pengambil keputusan berperan penting di kamar mesin dalam menghadapi setiap masalah yang terjadi. Keputusan-keputusan yang diambil dapat mempengaruhi operasional kapal. *Chief Engineer* juga melihat dari segi biaya yang yang tinggi untuk semua perawatan karena atas intruksi dari perusahaan sehingga, *Chief Engineer* mengurangi atau bahkan meniadakan kegiatan mengerjakan perawatan untuk mengontrol

biaya-biaya yang tinggi, dikarenakan banyak sebagian rencana perawatan ditunda atau menunggu perusahaan sudah ada biaya untuk perawatan maka kegiatan perawatan dikurangi sehingga pengoperasian mesin induk menjadi kurang maksimal. Dikarenakan data harus dilaporkan setiap waktunya maka *Chief Engineer* atau masinis terkadang hanya mencatat bahwa pekerjaan perawatan telah dikerjakan tetapi dalam kenyataannya belum dikerjakan.

Dikarenakan biaya perawatan permesinan kapal cukup tinggi juga biaya pemeliharaan kapal yang mempunyai biaya yang besar. Maka kebijakan *owner* atau perusahaan dalam untuk mengurangi biaya-biaya atau menekan biaya maka sebagian perusahaan akan mencari tenaga kerja yang murah demi mendapat keuntungan yang sangat besar. Dimulai dari mencari tenaga kerja pelaut yang berasal dari negara yang mempunyai perekonomian kecil atau negara miskin sampai mencari tenaga kerja pelaut dengan sertifikasi rendah untuk mengemban tanggung jawab yang besar. Selaku *Chief Engineer* ataupun masinis dalam pemeliharaan perawatan disamping mengedepankan PMS tetapi *engineer* harus tunduk dan taat atas kebijakan perusahaan yang terkadang malah membuat terhambatnya pengoperasian kapal, seperti mengurangi biaya-biaya perawatan kapal.

2. Suku Cadang Yang Dibutuhkan Di Atas Kapal Kurang Lengkap

Penyebabnya adalah :

a. Pengiriman Suku Cadang Terlambat

Lambatnya pengiriman suku cadang mesin induk disebabkan komunikasi pihak darat dengan pihak kapal dalam pengadaan suku cadang mesin induk yang kurang baik. Permintaan suku cadang mesin induk di perusahaan biasanya dilaksanakan dalam 1 (satu) tahun sekali. Pihak- pihak yang berhubungan dengan pengadaan suku cadang diesel ini yaitu pihak kapal dengan perusahaan.

Diperlukan konsultasi bagian teknik untuk pemesanan suku cadang padan umumnya dan suku cadang mesin induk yang tepat dengan harga pantas.

Crew engine yang bertanggung jawab dalam permintaan suku cadang belum menjalin komunikasi yang baik (melaporkan) dengan *Chief Enginner* atau *Second Engineer* sebagai pimpinan di kamar mesin. Hal ini seringkali mengakibatkan keterlambatan dalam pengiriman suku cadang ke kapal. Selain itu, pemesanan suku cadang mesin induk memerlukan persetujuan dari manajer, atau kalau lebih mahal lagi memerlukan persetujuan Direktur Utama atau melalui rapat terbatas. Pemesanan barang biasanya dipesan dari tempat pembuat mesin yang jauh, baru dikirim lewat Agen atau Kantor sebelum ke kapal. Ini adalah prosedur yang berlaku di perusahaan.

Sumber daya manusia yang rendah dan kurang berpengalaman, terutama orang-orang yang berada di Kantor yang terlibat dalam pengadaan suku cadang mesin induk, merupakan salah satu hambatan besar di dalam kelancaran penyediaan suku cadang mesin induk di atas kapal. Selain itu, penempatan orang yang tidak sesuai pada jabatannya dengan latar belakang pendidikan yang dimilikinya juga dapat menimbulkan sejumlah masalah, seperti kesalahan memesan suku cadang mesin induk, keterlambatan pengiriman, dan kecerobohan di dalam penanganan suku cadang mesin induk.

b. Koordinasi antara Pihak Kapal dengan Pihak Darat Belum Terjalin dengan Baik

Pada saat melakukan perawatan dan perbaikan tidak terlepas dari suku cadang yang akan digunakan untuk mengganti bagian yang telah rusak, namun sering terjadi suku cadang yang dikirim perusahaan tidak sesuai dengan standar kualitas suku cadang asli sehingga keandalan suku cadang tersebut tidak sama dalam menahan

laju keausan/kerusakan. Hal ini dikarenakan perusahaan kesulitan dalam mencari suku cadang yang berkualitas bagus sesuai standar *maker*. Biasanya suku cadang berkualitas bagus dipesan langsung ke pabriknya sehingga dibutuhkan waktu yang lama untuk sampai ke kapal.

Di dalam *instruction manual book* juga terdapat daftar suku cadang sebagai panduan *engineer* dalam memesan suku cadang yang dibutuhkan, namun pada kenyataannya perusahaan mengirimkan suku cadang yang tidak asli, ditunjukkan dengan tidak adanya sertifikat mutu dari suku cadang tersebut. Malah pada sebagian suku cadang tidak terdapat merk yang sesuai pada *instruction manual book*, bahkan sering perusahaan mengirimkan suku cadang hasil rekondisi.

Selain murah suku cadang yang tiruan lebih mudah didapat, sedangkan suku cadang asli harus dipesan ke pabriknya langsung yang mungkin memakan waktu yang lama. Sementara permintaan suku cadang dari kapal bersifat mendesak. Pada akhirnya cara tersebut dipilih untuk menyiasati keadaan di atas. Tetapi pada akhirnya tujuan penghematan suku cadang tidak tercapai karena suku cadang tiruan tersebut bila di pasang pada permesinan tidak akan bertahan lama.

C. PEMECAHAN MASALAH

1. Alternatif Pemecahan Masalah

a. Perawatan Berkala Belum Terlaksana Sesuai *Planned Maintenance System (PMS)*

Alternatif pemecahannya adalah sebagai berikut :

1) Optimalisasi Pelaksanaan Perawatan

Terbatasnya waktu yang tersedia untuk melakukan perawatan dikarenakan jadwal operasional kapal yang sangat padat. Sebagaimana telah dijelaskan pada analisis data di atas bahwa

kapal KM. Mochtar Prabu Mangkunegara dituntut untuk selalu siap beroperasi. Hal ini mengakibatkan jadwal perawatan terencana yang telah direncanakan tidak dapat dilaksanakan tepat waktu.

Perawatan sangat menunjang kelancaran pengoperasian kapal selanjutnya untuk menghindari setiap kendala dan masalah yang menghambat. Dilakukan penyusunan perencanaan kerja berdasarkan buku petunjuk perawatan (*PMS*), pada setiap bagian dari mesin ada jadwal perawatan, namun kendala waktu yang minim sangat mempengaruhi tercapainya pelaksanaan perencanaan perawatan. Untuk itu pada pelabuhan-pelabuhan tertentu terkadang kapal dapat berlabuh jangkar cukup lama dilakukanlah perawatan utamanya jadwal perawatan permesinan yang telah melampaui batas maksimal sehingga dapat mencegah timbulnya masalah di masa mendatang.

Untuk mengatasi permasalahan yang terjadi seperti ketika *starting air reducing valve* pada mesin induk tidak bekerja maka para masinis mengadakan perawatan sesuai prosedur, yaitu :

- a) Melaporkan kepada Nakhoda bahwa Mesin Induk akan diperbaiki dan kapal akan *delay* untuk jangka waktu tertentu (diperkirakan lamanya).
- b) Menentukan permasalahan/kerusakan yang terjadi pada mesin dan data-data serta pengukuran yang lengkap dan jelas.
- c) Melaksanakan pertemuan persiapan keselamatan kerja (*Pre Job safety meeting*), yang berkaitan dengan semua aspek keselamatan kerja.
- d) Membagi tugas kepada setiap Masinis dalam group kerja, rincian pekerjaan dan dengan pengarahan yang jelas.
- e) Mempersiapkan suku-cadang yang diperlukan.
- f) Mempersiapkan peralatan untuk perbaikan dan semua

Special Tools.

- g) Mengukur semua parts dengan teliti, sambil dianalisa, dan dicatat semua hasil pengukuran tersebut.
- h) Selesai perbaikan dilaksanakan pengetesan sampai batas maksimum normal.
- i) Pastikan hasil *running test* bekerja dengan baik, normal dan siap untuk meneruskan pelayaran.
- j) Segera melaporkan kondisi Mesin Induk kepada Nakhoda, bahwa kapal sudah siap untuk meneruskan pelayaran.
- k) Membuat berita acara kerusakan dan perbaikan mesin.

Setelah kejadian itu maka *Chief Enginner* harus membuat berita acara kerusakan untuk meminta suku cadang yang baru kepada perusahaan dan harus membuat rencana kerja kedepan untuk pencegahan kerusakan-kerusakan yang lain seperti memeriksa permesinan yang ada di kamar mesin ataupun di seluruh bagian kapal yang masa kerjanya sudah habis atau memeriksa permesinan yang lain yang belum pernah diadakan perawatan dengan cara meneliti dan dengan cara manual (dengan melihat atau mendengar) permesinan yang tidak sesuai dengan *Planned Maintenance System (PMS)* dan menerapkan perencanaan kerja seperti kerja harian / mingguan / bulanan / triwulan / 6 bulan (*semi annual*) / tahunan (*annual*) secara terus menerus.

2) Menerapkan Prosedur Perawatan Mesin Induk Sesuai *Plain Maintenance System (PMS)*

Agar perawatan terencana (PMS) dikatatan maksimal, maka harus menerapkan prosedur perawatan mesin induk dengan mengedepankan perawatan secara rutin dan berkala, seperti :

- a) Perawatan rutin yaitu perawatan secara rutin yang dilakukan setiap hari seperti *check oil amount* pada *Lub oil*

sump check pressure pada *starting air reservoir*.

- b) Perawatan periodik yaitu perawatan yang dilakukan berdasarkan jam kerjanya (*running hours*), seperti :
- (1) Perawatan tiap 100 jam kerja seperti *discharge drain* pada *Starting air reservoir*.
 - (2) Perawatan tiap 250 jam kerja seperti *checked position rack scale* pada *fuel injection pump* dan *check amount of oil for valves*.
 - (3) Perawatan tiap 500 jam kerja seperti *disassemble and clean* pada *Fuel oil filter*, *Check and adjust* pada *Governor link*.
 - (4) Perawatan tiap 1000 jam kerja seperti *checked injection pressure* dan *atomization remove carbon* pada *Fuel injection valve*, *Exchange lub oil*, *Adjust and confirm opening and closing timings* pada *Suction and exhaust valves*.

Dalam melaksanakan perawatan yang telah dijadwalkan sesuai dengan *Planned maintenance system* (PMS), pertimbangan pertama kali yang harus diketahui yaitu mengenai jam kerja mesin induk (*Running Hours*), kemudian diketahui kapan mesin induk terakhir diperbaiki dan masalah apa yang sering ditimbulkan oleh mesin induk tersebut, jika kita sudah mengetahui permasalahan yang ditimbulkan oleh mesin induk dan data tidak sesuai dengan parameter yang ada pada buku manualnya maka harus dilakukan perawatan yang sesuai dengan prosedur dengan mengacu pada *Manual Instruction Book*.

Agar terbentuk disiplinnya ilmu tentang perawatan di kapal maka ABK juga harus dibekali dengan pengetahuan, peraturan, pemahaman yang sesuai dengan kondisi yang ada di kapal begitupun masalah sumber daya manusianya juga

harus ditingkatkan agar kemauan bekerja ABK tersebut sangat optimal sehingga keadaan seperti malas dapat dihindari. Untuk dapat meningkatkan kualitas sumber daya manusia dikapal supaya mencapai tujuan agar Anak Buah Kapal (ABK) bagian mesin yang bekerja melaksanakan pekerjaan sesuai prosedur atau dapat memahami dan mengimplimentasikan prosedur kerja, contohnya bagi *crew* kapal atau perwira kapal bagian mesin dan dek yang diberi tugas dan tanggung jawab untuk melaksanakan atau menulis kegiatan pekerjaan, perawatan, perbaikan agar terlebih dahulu dibekali atau *training* tentang tata cara penulisan atau pelaporan yang terbaru yang diterapkan oleh tiap-tiap manajemen perusahaan dalam melaksanakan *planned maintenance system* (PMS).

b. Suku Cadang Yang Dibutuhkan Di Atas Kapal Kurang Lengkap

Alternatif pemecahannya adalah sebagai berikut :

1) Melakukan Pengiriman Suku Cadang Ke Kapal Tepat Waktu

Waktu

Kelancaran operasional kapal juga sangat tergantung pada komunikasi antara kapal, Kantor Cabang dan Kantor Pusat secara terencana dan berkesinambungan. Komunikasi sangat penting karena beberapa pihak dilibatkan dalam pengambilan keputusan. Pada kenyataannya sedikit sekali pemilik kapal menghitung kebutuhan yang diperlukan sesuai dengan standar perawatan kapal yang diharuskan. Disini sering terjadi kesalahan pahaman antara pihak kapal dengan pemilik kapal, pihak perlengkapan dan unit pembelian barang, atau pihak Bagian Teknik di darat. Standar perawatan yang aktual sangat dipengaruhi oleh kualitas keterampilan Anak Buah Kapal (ABK). Sedangkan pihak awak kapal sudah merasa banyak memberikan laporan dan data dari kapal. Pengadaan suku

cadang sebagai bagian perencanaan perawatan juga harus memperhitungkan biaya dan efektifitas waktu.

Ditambah lagi dengan tidak berpengalamannya atau kurangnya pengetahuan dibidang teknik dari pihak perlengkapan dan pihak pembelian barang, dan kurangnya koordinasi dengan bagian teknik, sehingga sering terjadi kesalahan pembelian barang. Seharusnya hal- hal tersebut di atas tidak perlu terjadi apabila ada saling pengertian dan kerja sama yang baik antara orang yang bekerja di darat (bagian teknik) dan dengan orang kapal, khususnya orang bagian mesin dalam pengadaan suku cadang. Oleh sebab itu seluruh Perwira Mesin yang berhubungan langsung dengan suku cadang, pihak pembelian dan bagian tehnik di darat harus sadar akan tanggung jawab yang diberikan kepada dirinya masing-masing, terutama dalam pengadaan dan pengawasan suku cadang tersebut. Agar tidak terjadi kesalahan dan keterlambatan suku cadang ke kapal maka perlu adanya komunikasi yang sinergi antara pihak kapal dengan pihak darat dalam pengadaan suku cadang. Komunikasi yang tidak tepat menyebabkan prestasi kerja yang buruk. Menurut Murti Sumarni dan John Soeprihanto dalam bukunya Pengantar Bisnis, Komunikasi merupakan kegiatan untuk mencapai tujuan tertentu. Dalam perencanaan pengadaan suku cadang, mengingat faktor waktu dan anggaran yang besar maka perlu suatu komunikasi yang efektif baik berupa :

Skema sistem komunikasi terlampir pada :

- a) Komunikasi kebawah (*Downward Communication*) yaitu komunikasi pimpinan kepada bawahan, berupa petunjuk.
- b) Komunikasi keatas (*Upward Communication*) yaitu komunikasi kepada atasan dari bawahan, berupa laporan keluhan atau saran.
- c) Komunikasi horizontal (*Horizontal Communication*) yaitu

komunikasi sesama awak. Dengan demikian setiap pihak harus dapat menempatkan posisinya masing-masing sesuai fungsinya dan birokrasi yang panjang dalam pengadaan suku cadang harus dapat dipotong yaitu salah satunya dengan cara menerapkan sistem Manajemen Desentralisasi, terlebih lagi sistem ini cocok untuk kapal-kapal yang berada diluar jangkauan staff darat dalam waktu yang lama.

- d) Segala kebutuhan suku cadang harus dicatat oleh *Chief Engineer* atau *engineer* dikapal agar kesalahan pendataan mengenai ketersediaan suku cadang yang ada dikapal tidak terjadi, sehingga tidak dapat menimbulkan ketidaksamaan hasil data material suku cadang antara pihak perusahaan maupun pihak dikapal, maka pihak kapal harus membuat kearsipan yang baik, antara lain:
 - a) Sekali dalam sebulan *Chief Engineer* harus mencatat setiap pemakaian suku-cadang dan barang-umum dalam Buku Material atau dalam Buku "Stock In/Out", sesuai pemakaian berdasarkan Label-label dan Buku catatan pengeluaran suku-cadang dan barang-umum.
 - b) Jika setiap barang yang dipakai telah mencapai titik pemesanan / permintaan, sebagaimana yang tercantum dalam formulirnya suku-cadang dan barang umum, harus segera di pesankan agar tetap dalam tingkat "Stock" atau persediaan normal.
 - c) Setiap suku-cadang dan barang-umum yang dipesan / diminta harus dicatat dan dimasukkan dalam formulir "dipesan / diterima". Jika pesanan sudah diterima agar di tuliskan dalam kolom penerimaan.
 - d) Setiap permintaan material dan pemakaian material harus dibuatkan Nomer Surat masing-masing sesuai urutan pengeluaran surat yang telah diketahui / ditanda-

tangani oleh Nakhoda, dengan maksud agar mempermudah mencari Data-data dokumen tersebut. Contohnya surat permintaan material (*Material requisition*) dan surat pemakaian material (*Material consumption*)

2) Menjalin Koordinasi Yang Baik Antara Pihak Kapal Dengan Pihak Darat

Segala sesuatu akan berjalan dengan baik apabila direncanakan dengan baik, termasuk pengaturan suku cadang. Dalam hal suku cadang yang perlu direncanakan adalah bagaimana agar suku cadang selalu tersedia sewaktu dibutuhkan. Adapun pengertian manajemen suku cadang dan perannya adalah sebuah proses perencanaan, pengorganisasian, pengkoordinasian dan pengontrolan suku cadang untuk mencapai sasaran yang efektif dan efisien. Yang perlu diperhatikan dalam merencanakan kebutuhan suku cadang antara lain:

- a) Berapa banyak jumlah suku cadang dan dalam jangka waktu berapa lama biasanya dibutuhkan untuk pemakaian, kemudian dalam jangka waktu berapa lama sebelumnya telah dilakukan permintaan.
- b) Perencanaan dalam hal pembukuan, catatan pemakaian dan penerimaan suku cadang yang benar dan mudah untuk pengontrolan, seperti dibutuhkan adanya, pengelompokan jenis suku cadang dan lain sebagainya.
- c) Dalam hal penyimpanan agar direncanakan supaya mudah untuk mencari seperti penataan yang rapi, dikelompokkan menurut jenis suku cadang, diberikan label pada kotak penyimpanan.

Sistem administrasi yang baik akan memudahkan pengontrolan dan mengurangi kesalahan yang akan terjadi,

sehingga akan dapat memudahkan dalam mencari dan dapat dengan mudah ditemukan apabila terjadi kesalahan. Beberapa peralatan dasar untuk mengontrol adalah catatan yang baik dari peralatan seperti mesin perkakas, dan fasilitas serta *historical record system* dari reparasi perawatan yang dapat memperkirakan jenis dan jumlah suku cadang yang akan digunakan.

Setiap kali memesan suku cadang, perlu dipertimbangkan dan pengaturan yang mendekati tepat-guna, yaitu agar suku cadang tidak kehabisan pada saat yang dipesan belum datang, akan tetapi suku cadang juga jangan sampai berlebihan di atas kapal yang menyebabkan modal- mati (*idle money*), karena modal tersebut dapat digunakan untuk orang lain.

c. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah
Perawatan Berkala Belum Terlaksana Sesuai *Planned Maintenance System (PMS)*

1) Mengoptimalkan pelaksanaan perawatan

Keuntungannya :

Dengan tersedianya waktu untuk perawatan mesin induk sehingga jadwal perawatan dapat terlaksana sesuai dengan *planned maintenance system (PMS)*

Kerugiannya :

Terkendala dengan jadwal operasional kapal yang padat.

2) Menerapkan Prosedur Perawatan Mesin Induk Secara Maksimal

Keuntungannya :

Perawatan mesin induk dilaksanakan sesuai dengan prosedur sehingga hasilnya maksimal.

Kerugiannya :

Diperlukan pemahaman dan kedisiplinan ABK Mesin dalam

melaksanakan tugas perawatan.

d. Suku Cadang Yang Dibutuhkan Di Atas Kapal Kurang

Lengkap

1) Melakukan Pengiriman Suku Cadang Ke Kapal Tepat Waktu

Keuntungannya :

Suku cadang untuk perawatan mesin induk tersedia di atas kapal sehingga jika terjadi kerusakan komponen pada mesin induk segera dapat dilakukan penggantian dengan suku cadang baru.

Kerugiannya :

Terkadang respon perusahaan dalam pengiriman suku cadang lambat.

2) Menjalin Koordinasi Yang Baik Antara Pihak Kapal Dengan Pihak Darat

Keuntungannya :

Pengadaan suku cadang terlaksana dengan baik sehingga tidak terjadi kesalahan dalam pengiriman suku cadang.

Kerugiannya :

Diperlukan peran dari kedua pihak yaitu pihak kapal dan pihak pelayaran.

2. Pemecahan Masalah yang Dipilih

a. Perawatan Berkala Belum Terlaksana Sesuai *Planned Maintenance System (PMS)*

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka solusi yang dipilih untuk mengatasinya yaitu menerapkan prosedur perawatan mesin induk secara maksimal.

b. Suku Cadang Yang Dibutuhkan Di Atas Kapal Kurang Lengkap

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di

atas, maka solusi yang dipilih untuk mengatasinya yaitu melakukan pengiriman suku cadang ke kapal tepat waktu.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Dari apa yang sudah penulis sampaikan pada bab sebelumnya, maka penulis menyimpulkan bahwa upaya untuk mempertahankan performa mesin induk di atas kapal KM. Mochtar Prabu Mangkunegara yaitu dengan :

1. Menerapkan perawatan dan perbaikan secara berkala terhadap mesin induk di atas kapal KM. Mochtar Prabu Mangkunegara sesuai dengan pedoman *Planned Maintenance System (PMS)*.
2. Menginformasikan kepada perusahaan akan kebutuhan suku cadang lebih awal serta menjalin komunikasi yang baik dengan pihak darat perihal pengiriman suku cadang tepat waktu.

B. SARAN

Dari uraian pada kesimpulan di atas, penulis memberikan saran-saran untuk memaksimalkan perawatan berkala terlaksana sesuai *Planned Maintenance System (PMS)*, penulis menyarankan :

1. Sebaiknya dipersiapkan dengan baik untuk jadwal perawatan dan perbaikan berkala pada mesin induk di atas kapal KM. Mochtar Prabu Mangkunegara sesuai pedoman *Planned Maintenance System (PMS)*.
2. Sebaiknya *Chief Engineer* menginformasikan kepada perusahaan lebih awal tentang permintaan dan kebutuhan serta menjalin komunikasi yang baik dengan pihak darat di perusahaan agar bisa mengirimkan suku cadang tepat waktu sehingga perawatan mesin induk dapat terlaksana sesuai *Planned Maintenance System (PMS)*.

DAFTAR PUSTAKA

Anthony. (2017). *Dasar-Dasar Manajemen*. Cetakan 16. Yogyakarta : Gadjah Mada Hasibuan, Malayu SP. (2016). *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Jakarta : Rineka Cipta

Jusak, Johan Handoyo. (2015). *Sistim Perawatan Permesinan Kapal*, Ahli Teknik Tingkat III, Ed.3, Jakarta : Djangkar. ISBN 979-044-651-9

Jusak, Johan Handoyo. (2015). *Mesin Diesel Penggerak Utama Kapal*, Jakarta : Djangkar. ISBN 979-044-621-2

Jusak, Johan Handoyo. (2015). *Manajemen Perawatan dan Perbaikan Kapal*, Jakarta : Djangkar. ISBN: 979-044-685-4

Lindley R. Higgs and Keith Mobley (2015) *Maintenance engineering handbook, sixth edition*, McGraw- hill

M. Manullang (2015). *Dasar-dasar Manajemen*. Cetakan 16. Yogyakarta : Gadjah Mada

M.S Sehwarat dan J.S Narang. (2015). *Production Manajemen*, Jakarta, Erlangga Nawawi. (2015). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Bumi Aksara. Jakarta. Hadari

NSOS. (2016). *Manajemen Perawatan Dan Perbaikan*. Jakarta : Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

Sutrisno, Edy. (2015). *Manajemen Sumber Daya Manusia (Cetakan ke tujuh)*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.

<http://www.maritimworld.web.id> Definisi Mesin Induk, diakses pada tanggal 27 Mei 2024

<http://www.kamusbesar.com> Definisi Suku Cadang, diakses pada tanggal 27 Mei 2024

Lampiran 1 Ship Particular

 PUPUK INDONESIA LOGISTIK (PIHC Group)	SHIP PARTICULARS	K A P A L
---	-------------------------	------------------

MV.MOCHTAR PRABU MANGKUNEGARA **Y.D.J.S**

1. Ship Name	: MV. MOCHTAR PRABU MANGKUNEGARA
2. Flag / Nationality	: I N D O N E S I A
3. Call Sign	: Y.D.J.S
4. IMO Number	: 8 2 0 0 6 5 6
5. Ship's Owner	: PT. PUPUK INDONESIA LOGISTIK
6. Port Of Register	: JAKARTA
7. Register Number (Official No.)	: 1984 BA No.674/ L
8. Keel Laying	: The 25 th of January 1983
9. Launching	: The 30 th of May 1983
10. Delivery	: The 17 th of October 1983
11. Builder / Shipyard	: DAE SUN SHIP BUILDER 7 ENG Co Ltd BUSAN KOREA
12. Type of Ship	: WELL DECKER (Type B)
13. Classification / Rules Regulation	: L.R + 100A1, + LMC, "BULK CARRIER" BKI + A100 - International Load Line Convention 1966 - International Convention for the SOLAS 1978 & Amanded to 1965 with statement of ship 1978 - Grain Stability SOLAS 1974
14. Length Over All (L.O.A)	: 115.70 Meters
15. Length Between Perpendiculars	: 109.89 Meters
16. Depth Moulded (Up to Upper deck	: 10.00 Meters
17. Breadth Moulded	: 20.00 Meters
18. Draught Moulded	: 10.48 Meters
19. Draft Summer	: 7.786 Meters
20. DWT (Summer) at Max Draught	: 11.185,4 Tons = 21.237,96 m3
21. Gross Tonnage	: 7.497,00 Tons = 12.278,48 m3
22. Net Tonnage	: 4.015,20 Tons Const : 150 Tons
23. Light Ship	:
24. Main Engine	: DAIHATSU 8 dsm - 32 / Double Screw (BHP) Each 2500 PS x 600 RPM / 180 RPM
25. Speed	: 9.5 Knots
26. Tank Capacity	
a. Ballast Tanks	: 4.107,90 Tons
b. D.O Tanks	: 509.50 Kilo Liters
c. L.O Tanks	: 21.000,00 Kilo Liters
d. Fresh Water Tanks	: 200,00 Tons
27. Complement	: 27 Persons Include master
28. Consumption Of	
a. Fresh Water	: 15.0 Tons/ Day
b. DO / ME	: 15.0 KL/ Day
c. DO / AE	: 2.4 KL/ Day
29. Lifeboat Capacity & Dimension	: 2 x 39 Persons ; 7.5 M x 2.5 M x 1.055 M
30. Type of Boat Davit	: Single Pivot With Wire Rope Falls (Gravity Davit)
31. Inflatable Life Raft Capacity	: 4 x 20 Persons

PLAN MAINTENANCE SYSTEM FOR MAIN ENGINE

	Item	Limit Run. Hour	Date Maintenance Done	Tot. Run Hr Since Overhoul	Tot. Run Hr This Month	Run. Hr To Go	Remark
Cyl. Liner	No 1		10-01-2022		380		
	2		16-11-2022		380		
	3		11-01-2022		380		
	4		17-11-2022		380		
	5		25-11-2022		380		
	6		12-01-2022		380		
Piston	No 1	8000	10-01-2022	2330	380	5290	
	2	8000	13-11-2022	2821	380	4799	
	3	8000	10-01-2022	2330	380	5290	
	4	8000	12-11-2022	2821	380	4799	
	5	8000	23-11-2022	2821	380	4799	
	6	8000	27-03-2022	1327	380	6293	
Exhaust Valve	No 1 A	2500	04-06-2022	339	380	1781	
	B	2500	12-05-2022	667	380	1453	
	No 2 A	2500	03-05-2022	802	380	1318	
	B	2500	03-05-2022	802	380	1318	
	No 3 A	2500	04-06-2022	339	380	1781	
	B	2500	04-06-2022	339	380	1781	
	No 4 A	2500	28-06-2022	51	380	2069	
	B	2500	28-06-2022	51	380	2069	
	No 5 A	2500	28-06-2022	51	380	2069	
	B	2500	11-05-2022	685	380	1435	
	No 6 A	2500	25-06-2022	97	380	2023	
	B	2500	11-05-2022	685	380	1435	
Intak	No 1 A	2500	25-06-2022	97	380	2023	

	B	2500	13-02-2022	1936	380	184	
	No 2 A	2500	14-05-2022	646	380	1474	
	B	2500	01-06-2022	380	380	1740	
	No 3 A	2500	01-06-2022	380	380	1740	
	B	2500	01-06-2022	380	380	1740	
	No 4 A	2500	18-04-2022	689	380	1431	
	B	2500	26-03-2022	689	380	1431	
	No 5 A	2500	19-06-2022	163	380	1957	
	B	2500	19-06-2022	163	380	1957	
	No 6 A	2500	29-04-2022	689	380	1431	
	B	2500	27-03-2022	689	380	1431	
Starting valve	No. 1	4000	28-11-2022	2821	380	903	
	2	4000	11-11-2022	2821	380	903	
	3	4000	11-11-2022	2821	380	903	
	4	4000	11-11-2022	2821	380	903	
	5	4000	28-11-2022	2821	380	903	
	6	4000	28-11-2022	2821	380	903	
Injector	No. 1	1500	30-11-2022	424	380	696	
	2	1500	30-11-2022	620	380	500	
	3	1500	30-11-2022	424	380	696	
	4	1500	30-11-2022	420	380	500	
	5	1500	30-11-2022	424	380	696	
	6	1500	30-11-2022	480	380	640	
Indicator v/v	No. 1	3000	03-12-2022	2441	380	179	
	2	3000	03-12-2022	2441	380	179	
	3	3000	03-12-2022	2441	380	179	
	4	3000	03-12-2022	2441	380	179	
	5	3000	03-12-2022	2441	380	179	
	6	3000	03-12-2022	2441	380	179	
Fuel Pump	No 1	8000	08-12-2022	2821	380	4799	
	2	8000	08-12-2022	2821	380	4799	
	3	8000	19-06-2022	163	380	7457	
	4	8000	19-06-2022	163	380	7457	

	5	8000	08-12-2022	2821	380	4799	
	6	8000	08-12-2022	2821	380	4799	
C'Shaft Deflection		2000	21-05-2022	544	380	1076	
Bearingh Measure		4000	26-11-2022	2821	380	799	
C'Case Inspection		1000	25-04-2022	322	380	298	
Piston Rings Insp		1000	25-04-2022	322	380	298	
Scav. Space Cl'ng		1000	19-06-2022	163	380	457	
T/C Air Filter Cl'ng		500	28-05-2022	240	380	129	
Gov L.O Change		1000	19-06-2022	163	380	457	
L.O Filter Change		500	19-06-2022	163	380	457	
Fuel Filter Cl'ng		500	28-05-2022	249	380	129	
Intermediate Shaft		4000	13-11-2022	2821	380	799	
L.O Renewal							
Air Cooler No. 1							
Air Side Cleaning		2000	21-05-2022	544	380	1076	
SW Side Cleaning		2000	21-05-2022	544	380	1076	
Air Cooler No.2							
Air Side		2000	21-05-2022	544	380	1076	
Cleaning							
SW Side Cleaning		2000	21-05-2022	544	380	1076	
L.O Renewal		8000	07-12-2022	2821	380	4799	
Campshaft insp		4000	26-11-2022	2821	380	799	
T/C Overhoul No.1		16000	10-11-2022	2821	380	12799	
T/C Overhoul No. 2		16000	10-11-2022	2821	380	12799	

	<h1>IMO CREW LIST</h1>	Form Code	PILOG-N-13
		Revision	03 06/2019
		Page	1 of 1

<input checked="" type="checkbox"/> Arrival <input type="checkbox"/> Departure		Page Number 1
1.1 Name of Ship : MV. MOCHTAR PRABU MANGKUNEGARA	1.2 Arrival : 8200656	
1.3 Call Sign : YDJS	1.4 Voy Number : 018/MPM/VI/2024	
2 Port of Arrival : PUPUK SRIWIDJAJA PALEMBANG	3 Date : 15-Jun-2024	
4 Flag State of Ship : INDONESIA	5 Last Port of Call : CILACAP	

No	Family Name, Given Name	Rank	Nationality	Place, Date of Birth	Nature & Number of Identity Document	
					C.O.C	Seaman Book
1	Capt. Ketut Gede Harsana, M.Mar	Master	Indonesian	Denpasar 12 Februari 1966	ANT-1 6200020893N10216	F 301736 10-Mar-25
2	Rokhmat Jamaludin	Chief Officer	Indonesian	Banyumas 31 Maret 1978	ANT-2 6200403244N20318	F 082275 13-Nov-24
3	Halrun Nizam	2nd. Officer	Indonesian	Gresik 08 Februari 1993	ANT-2 6201476697N20324	F 296940 28-Nov-24
4	Rannu Arthya Ghifari	3rd. Officer	Indonesian	Bogor 08 Desember 2001	ANT-3 6212026832N30123	G062156 10-Apr-26
5	Fahri Fauzi	2nd. Engineer	Indonesian	Piasa Ulu 27 Mei 1987	ATT-2 6200268075T20116	I 031411 12-May-26
6	Harl Prasetyo	3rd. Engineer	Indonesian	Suka Banjar 16 April 1996	ATT-3 6211427423T30519	G 088129 13-Oct-24
7	Muhammad Shohib	4th. Engineer	Indonesian	Bangkalan 04 Juni 1997	ATT-3 6211809428T30121	F 170660 03-Sep-25
8	Sumarno	Boatswain	Indonesian	Trenggalek 07 Mei 1974	ABLE DECK 6200410165340517	F 020071 21-Feb-25
9	Chanda Aprilian W	Able Bodied Seaman	Indonesian	Banyuwangi 12 April 1982	ABLE DECK 6201475759340517	F 325194 26-Jun-25
10	Saiful Amin	Able Bodied Seaman	Indonesian	Bangkalan 03 Februari 1979	ABLE DECK 6200149778340519	G 086296 06-Aug-26
11	Toto Suhermanto	Able Bodied Seaman	Indonesian	Brebes 04 Maret 1980	ABLE DECK 6200496176340717	H 074345 02-Aug-26
12	Zaenal Arifin	Oiler	Indonesian	Kab. Semarang 20 Oktober 1978	ATT-5 6200409364S52416	H 020549 07-Jun-25
13	Eko Nurdiyanto	Oiler	Indonesian	Gombong 14 Desember 1977	ABLE ENGINE 6201024183420217	F 142999 28-Jun-25
14	Yusuf Bachtiar	Oiler	Indonesian	Bangkalan 03 Oktober 1997	ABLE ENGINE 6211715063420221	F 010021 18-May-27
15	Yudha Asihono	Chief Cook	Indonesian	Cilacap 18 November 1985	ABLE DECK 6201658743340716	F 075805 08-Nov-24
16	Eko Erwanto	Unloader	Indonesian	Rantau 31 Mei 1971	ABLE DECK 6200521088340710	G 132601 07-Dec-24
17	Darwensi	Unloader	Indonesian	Palembang 07 Juli 1984	ABLE ENGINE 6200484311420717	G 087410 12-Jul-26
18	Almer Akbar Vayudha	Deck Apprentice	Indonesian	Yogyakarta 12 September 2002	BST 6212239569010322	I 079637 13-Sep-26
19	Muhammad Taufiq Hidayat	Electricant Apprentice	Indonesian	Lamongan 02 Agustus 2000	BST 6212230185010522	H 094478 04-Apr-25
20	Muhammad Akbar Jayasakti	Engine Apprentice	Indonesian	Jakarta 22 September 2003	BST 6212339174010123	I 078012 11-Sep-26
21	Hadziq Nurrofiq	Engine Apprentice	Indonesian	Banyumas 19 Desember 2002	BST 6212260732010122	J 024507 25-Mar-27

Total crew 21 persons, including Master
Date and Signature by Master, Authorized Agent or Officer

MERAK
15 June 2024


 KN MOCHTAR PRABU MANGKUNEGARA
 Call Sign : YDJS
 IMO Number : 8200656
 Port Registry : JAKARTA

DAFTAR ISTILAH

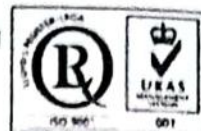
ABK (Anak Buah Kapal)	: Semua personil yang bekerja di atas kapal selain Nahkoda.
<i>Air distributor</i>	: Pembagi udara ke setiap silinder.
<i>Bunker</i>	: Kegiatan pengisian bahan bakar.
<i>Education Training</i>	: Pelatihan khusus mengenai sesuatu yang akan dilaksanakan.
<i>KKM (Kepala Kamar Mesin)</i>	: Seorang pemimpin di atas kapal yang bertanggung jawab di kamar mesin.
<i>Mayor overhaul</i>	: Kegiatan perawatan yang dilaksanakan dengan mengadakan pembongkaran menyeluruh dan penelitian terhadap mesin, serta melakukan penggantian suku cadang yang sesuai dengan spesifikasinya.
<i>Overhaul</i>	: Pekerjaan dilakukan untuk membongkar, mengganti dan memasang bagian-bagian mesin atau suatu alat.
<i>PMS (Planned Maintenance System)</i>	: Rencana perawatan yang dilakukan secara berkala dan telah dijadwalkan.
<i>Regular Planned Maintenance Inspection</i>	: kegiatan <i>maintenance</i> yang dilaksanakan dengan cara memeriksa setiap bagian mesin secara teliti dan berurutan sesuai dengan <i>schedule</i> .

Suku Cadang : Komponen dari mesin yang dicadangkan untuk perbaikan
(*spare part*) atau penggantian bagian unit/komponen yang mengalami kerusakan.

Work order : Perintah kerja



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
PROGRAM DIKLAT PELAUT
JAKARTA**



PENGAJUAN SINOPSIS MAKALAH

NAMA : FAHRI FAUZI
NIS : 02199 / T-I
BIDANG KEAHLIAN : TEKNIKA
PROGRAM DIKLAT : DIKLAT PELAUT- I

Mengajukan Sinopsis Makalah sebagai berikut

A. Judul

OPTIMALISASI PERAWATAN BERKALA GUNA MEMPERTAHANKAN PERFORMA MESIN INDUK KM. MOCHTAR PRABU MANGKUNEGARA

B. Masalah Pokok

1. Perawatan berkala belum terlaksana sesuai *Plan Maintenance System (PMS)*.
2. Suku cadang yang dibutuhkan diatas kapal kurang lengkap.

C. Pendekatan Pemecahan Masalah

1. Menerapkan prosedur perawatan mesin kapal induk sesuai *Plan Maintenance System (PMS)*.
2. Menjalin koordinasi dengan pihak perusahaan dalam pengadaan suku cadang mesin induk.

Menyetujui

Jakarta, Agustus 2024

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Penulis

R. Herlan Guntoro, M.M
Pembina Tingkat I (IV/b)
NIP. 19680831 200212 1 001

Bosin Prabowo, S.Si.T
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19770326 200212 002

Fahri Fauzi
Pasis ATT 1
NIS. : 02199/T-I

Kepala Divisi Pengembangan Usaha

Capt. Suhartini, M.M., M.M.Tr.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19800307 200502 2 002