

# SISTEM KERJA TERUSAN DAN BORONGAN TERHADAP PRODUKTIVITAS KEGIATAN BONGKAR MUAT

Juli Prastyorini  
Seprianor

Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi dan Manajemen Kelautan  
(STIAMAK) Barunawati Surabaya

## ABSTRAK

*Penulisan penelitian ini hanya difokuskan pada Divisi Terminal Jamrud yang menangani kegiatan bongkar muat curah kering dan petikemas. Terminal Jamrud adalah salah satu terminal yang di peruntukkan kegiatan bongkar muat berbagai jenis barang di antaranya curah kering, curah cair, petikemas, dan general cargo. Pihak Manajemen dari Divisi Terminal Jamrud selalu melakukan langkah-langkah strategis menekan NOT (Not Operating Time) dan bahkan idle time menjadi Effective Time dengan mengaktifkan jam kerja TKBM serta memberlakukan sistem kerja terusan dan borongan, yaitu sebagian waktu istirahat TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat) tetap digunakan untuk bekerja. Efektivitas penerapan sistem kerja terusan dan borongan ini sebagai upaya dalam meningkatkan produktivitas dan biaya yang di keluarkan sesuai dengan output yang di hasilkan.*

**Kata kunci : Curah Kering, Efektif, Idle Time, Petikemas, Produktivitas**

## 1. PENDAHULUAN

Menurut Peraturan Pemerintah No.69 Tahun 2001 Pasal 1 ayat 1, tentang Kepelabuhanan, pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas - batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Menurut Suyono (2005) pengertian pelabuhan adalah sebagai berikut:

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi di gunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang di lengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang kegiatan pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Di lingkungan Terminal Jamrud terdapat berbagai *Stakeholder* maupun *Shareholder* saling terintegrasi dan bersinergi dalam melakukan kegiatannya. Selain kelancaran logistik di perairan, tentunya alur logistik di darat juga di perlu di perhatian percepatannya salah satunya saat kegiatan bongkar maupun muat di pelabuhan.

Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) bersedia melakukan pencapaian target produksi yang lebih dengan mengambil waktu istirahatnya tergantung kesepakatan dengan pihak Perusahaan Bongkar Muat (PBM). Kesepakatan ini akan termuat dalam suatu Berita Acara (BA) sitem kerja TKBM. Tentunya dengan perubahan sistem kerja ini akan berpengaruh terhadap produktivitas kegiatan bongkar muat.

Penerapan sitem kerja ini juga akan berpengaruh kepada jam kerja alat bongkar muat, *foreman*, *tallyman*, dan pekerja lainnya, karena sistem kerja terusan atau borongan ini bisa di katakan pengambilan jam istirahat dalam waktu tertentu untuk mengejar produksi yang tinggi.

Berdasarkan uraian di atas, maka saya tertarik membuat suatu penelitian dengan judul “**Sistem Kerja Terusan dan Borongan terhadap Produktivitas Kegiatan Bongkar Muat**”.

### **Rumusan masalah**

Berdasarkan paparan dari latar belakang di atas, maka dapat beberapa permasalahan yang dapat diidentifikasi yaitu :

1. Bagaimanakah penerapan sistem kerja terusan dan borongan bisa meningkatkan produksi jika ada beberapa aspek yang perlu di tinjau kembali seperti konstruksi kapal, *idle time* karena kondisi cuaca dan ketersediaan *truck* untuk kegiatan curah kering, kerusakan alat bongkar muat, serta perencanaan kegiatan ?
2. Seberapa efektif penerapan sistem kerja terusan dan borongan terhadap produksi yang di dapat?

### **Tujuan Penelitian**

Tujuan yang ingin di capai dalam penelitian ini, yaitu :

1. Untuk mengetahui seberapa besar peningkatan produktivitas kegiatan bongkar muat dalam penerapan sistem kerja terusan jika ada beberapa aspek yang perlu di tinjau kembali seperti konstruksi kapal, *idle time* karena kondisi cuaca dan ketersediaan *truck* untuk kegiatan curah kering, kerusakan alat bongkar muat, serta perencanaan kegiatan.
2. Untuk mengetahui seberapa efektif penerapan sistem kerja terusan dan borongan terhadap produktivitas.

## **2. LANDASAN TEORI**

### **Bongkar muat**

Menurut Gianto dalam buku “Pengoperasian Pelabuhan Laut” (2004), adalah sebagai berikut :

Bongkar adalah pekerjaan membongkar barang dari atas geladak atau palka kapal dan menempatkan ke atas dermaga atau dalam gudang. Dalam hal ini penulis menjelaskan secara spesifik untuk di kapal tanker yaitu suatu proses memindahkan muatan cair dari dalam tanki kapal ke tanki timbun di terminal atau dari kapal ke kapal yang di kenal dengan istilah “*Ship to Ship*”.

Menurut Badudu (2001) dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, Bongkar diterjemahkan sebagai: Bongkar berarti mengangkat, membawa keluar semua isi sesuatu, mengeluarkan semua atau memindahkan.

### **Pengertian Bongkar Muat**

Menurut Drs. Dirk Koleangan (2003) kegiatan bongkar muat adalah sebagai berikut :

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

Menurut F.D.C. Sudjtmiko (2007) dalam buku yang berjudul Pokok-Pokok Pelayaran Niaga pengertian Bongkar Muat adalah seabagai berikut:

Bongkar muat berarti pemindahan muatan dari dan ke atas kapal untuk ditimbun ke dalam atau langsung diangkut ke tempat pemilik barang dengan melalui dermaga pelabuhan dengan mempergunakan alat pelengkap bongkar muat, baik yang berada di dermaga maupun yang berada di kapal itu sendiri.

Alat bongkar muat diartikan sebagai alat bantu yang dapat dipakai untuk kegiatan bongkar muat barang dari kapal ke darat dan sebaliknya. Peralatan bongkar muat di gunakan berdasarkan jenis barang yang akan di bongkar atau di muat.

1. Peralatan bongkar muat pada kapal *general cargo*  
*Ship Crane (Ship Gear)*  
*Ramp Door*  
*Hook Crane*  
*Spreader Manual*  
Jala-jala  
*Mobile Crane*

*Harbour Mobile Crane (HMC)*  
*Fixed Crane*

2. Peralatan bongkar muat petikemas:  
*Gantry Crane (Container Crane)*  
*RTG (Rubber Tire Gantry)*  
*Straddle Carrier*  
*Side Loader*  
*Reach Stacker*  
*Trailer Train.*

### **Sistem Kerja**

Sistem kerja biasa dilakukan untuk jam normal menggunakan waktu istirahat 3 jam dalam 24 jam kerja. TKBM diberikan kerja lembur sesuai kesepakatan dengan pihak untuk pengejaran target produktivitas dengan mengambil jam istirahatnya (sistem kerja terusan). Untuk kerja borongan, kesepakatan antara PBM dan TKBM mengenai jumlah harga/berapa shift yang mampu mereka kerjakan untuk sisa barang dan bonus/jumlah shift borongannya. Sistem kerja borongan biasanya digunakan untuk pencapaian target produksi yang tinggi dengan waktu efektif yang digunakan. Penentuan untuk sistem kerja TKBM harus memperhatikan beberapa faktor penghambat kegiatan (*idle time*) agar biaya yang dikeluarkan dan output produksi yang didapat sesuai dengan target yang akan dicapai.

### **Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dan Perusahaan Bongkar Muat (PBM)**

Kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan dari dan ke kapal pada dasarnya merupakan salah satu mata rantai kegiatan pengangkutan melalui laut. Untuk melakukan kegiatan bongkar muat diperlukan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM).

Menurut Suyono (2005) perusahaan bongkar muat (PBM) adalah perusahaan yang secara khusus berusaha di bidang bongkar muat dari dan ke kapal, baik dari dan ke gudang Lini 1 maupun langsung ke alat angkut.

### **Kerangka Pemikiran**

Penelitian ini dilakukan dengan menganalisa data produksi dan kinerja kapal PBM (Perusahaan Bongkar Muat) PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) yang menerapkan sistem kerja waktu normal/biasa dan kapal yang berkegiatan dengan waktu lembur/terusan dan borong kerja. Serta memperhatikan kendala/permasalahan terkait produksi yang ada terhadap penerapan sistem kerja terusan dan borongan.

### **Jenis Penelitian dan Gambaran dari Populasi Penelitian**

Menurut Arikunto (2006) mengenai pengertian populasi yaitu populasi merupakan keseluruhan objek penelitian.

Menurut Sugiyono, (2003) terdapat beberapa jenis penelitian antara lain:

1. Penelitian kuantitatif, adalah penelitian dengan memperoleh data yang berbentuk angka atau data kualitatif yang diangkakan.
2. Penelitian kualitatif, data kualitatif adalah data yang berbentuk kata, skema, dan gambar.

Dengan berbagai pendapat para ahli diatas, penulis memandang bahwa penelitian kualitatif sangat tepat untuk digunakan dalam penelitian yang penulis lakukan. Karena penelitian ini sangat memungkinkan untuk meneliti fokus permasalahan yang akan penulis teliti secara mendalam tentang sistem kerja terusan dan sistem kerja borongan.

### **Objek Penelitian**

Objek penelitian merupakan sasaran untuk mendapatkan suatu data. Sesuai dengan pendapat Sugiyono (2011) mendefinisikan objek penelitian sebagai berikut:

Adapun objek penelitian yang penulis teliti adalah penerapan sistem kerja terusan dan borongan kegiatan bongkar muat terhadap produktivitas yang di dapat di PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Divisi Terminal Jamrud.

### 3. METODE PENELITIAN

#### Jenis Data

##### 1. Data primer

Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari subyek penelitian dengan mengenakan alat pengukuran atau alat pengambilan data langsung pada subyek sebagai sumber informasi yang dicari.

##### 2. Data sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh lewat pihak lain, tidak langsung diperoleh oleh peneliti dari subyek penelitiannya. Data skunder biasanya berwujud data dokumentasi atau data laporan yang telah tersedia.

#### Sumber Data

Sumber data dalam penelitian ini diperoleh dari seluruh pekerja operasional maupun administrasi di wilayah kerja PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero), Cabang Tanjung Perak, Divisi Terminal Jamrud yang berhubungan langsung dengan bongkar muat.

### 4. ANALISIS DAN PEMBAHASAN

#### Gambaran Umum Objek Penelitian

PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) merupakan salah satu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak dalam jasa layanan operator terminal pelabuhan. Perusahaan dibentuk berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 58 Tahun 1991 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Pelabuhan III menjadi Perusahaan Perseroan (Persero). Peraturan tersebut ditandatangani oleh Presiden ke-2 Republik Indonesia Soeharto pada tanggal 19 Oktober 1991.

#### Visi

Berkomitmen Memacu Integrasi Logistik dengan Layanan Jasa Pelabuhan yang Prima.

#### Misi

- a. Menjamin penyediaan jasa pelayanan prima melampaui standar yang berlaku secara konsisten;
- b. Memacu kesinambungan daya saing industri nasional melalui biaya logistik yang kompetitif;
- c. Memenuhi harapan semua *Stakeholder* melalui prinsip kesetaraan dan tata kelola perusahaan yang baik;
- d. Menjadikan Sumber Daya Manusia (SDM) yang berkompeten, berkinerja handal, dan berbudi pekerti luhur;
- e. Mendukung perolehan devisa negara dengan memperlancar arus perdagangan.

Kedudukan tertinggi di Divisi Terminal Jamrud adalah Manager. Manager Terminal Jamrud memiliki tiga bawahan langsung di antaranya Asisten Manager Perencanaan dan Administrasi, Asisten Manager Operasional Bongkar Muat dan Asisten Manager Penumpang dan Ro-Ro. Setiap Asisten Manager membawahi dua *Supervisor*. Setiap *Supervisor* yang dibawah Asisten Manager membawahi staf-staf pengurus.

**Data Produksi dan Kendala (*idle time*) Dalam Kegiatan Bongkar Muat PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Divisi Terminal Jamrud**

Setiap kegiatan bongkar muat tentunya banyak hal yang perlu di rencanakan sebelumnya seperti ketersediaan alat, *trucking*, gudang penerima, kesiapan petugas, dermaga, dan lain sebagainya. Halangan dalam setiap kegiatan tentu kemungkinan muncul akan pasti karena ada hal yang tidak bisa kita hindari misalkan cuaca.

Terminal Jamrud melayani berbagai macam kegiatan dengan jenis barang yang berbeda-beda tentunya dengan penanganan dan peralatan yang berbeda pula. PT. Pelabuhan Indonesia III (persero) selaku PBM (Perusahaan Bongkar Muat) juga menangani berbagai macam jenis muatan di antaranya petikemas, *bag cargo*, *general cargo*, curah cair curah kering dan lain. Dari sekian banyak jenis muatan tersebut curah kering paling banyak di kerjakan oleh PBM PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero). Hal-hal terkait *idle time* sebagai bahan pertimbangan dalam penentuan penerapan sistem kerja juga perlu di perhatikan guna produksi dan keefektivannya.

**Kinerja dan Produksi Kapal Muatan Curah Kering**

Berikut contoh data pembandingan kinerja bongkar muatan curah kering KM. Puteri Kirana dengan jenis muatan curah kering (pupuk) yang berkegiatan pada waktu yang berbeda dengan jenis sistem kerja yang berbeda pula (terlampir untuk data lengkap).

**Tabel 1 Data kinerja KM. Puteri Kirana komoditi pupuk yang melakukan kegiatan bongkar di Terminal Jamrud**

<i>IDLE TIME</i>	
1 = HUJAN	0,00
2 = TUNGGU <i>TRUCK</i>	0,58
3 = TUNGGU MUATAN	0,00
4 = DEREK RUSAK	0,33
5 = TUNGGU BURUH	6,95
6 = LAIN LAIN	0,58
<b>TOTAL IT</b>	<b>8,45</b>

<i>NOT OPERATION TIME</i>	
1 = ISTIRAHAT	5,47
2 = PERSIAPAN B/M	3,33
3 = PERSIAPAN BERANGKAT	3,50
4= <i>LIFT ON/LIFT OFF</i>	1,42
<b>TOTAL NOT</b>	<b>13,72</b>

<i>BERTHING TIME</i>	85,00
----------------------	-------

<i>BERT WORKING TIME</i>	71,28
<i>NON OPERATION TIME</i>	13,72
<i>IDLE TIME</i>	8,45
<i>EFFECTIVE TIME</i>	62,83
RATA RATA GANG KERJA	4,00
<b>T/G/H</b>	<b>130,18</b>

Sumber : PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Divisi Terminal Jamrud  
 Data di atas menunjukkan produksi kapal KM. Puteri Kirana yang memiliki muatan sebanyak 32.718,72 MT yang telah melakukan proses pembongkaran mulai tanggal 17 Juni 2017 pukul 16:00 WIB sampai dengan selesai pembongkaran pada tanggal 20 Juni 2017 pukul 22:30 WIB. Kapal tersebut menerapkan sistem kerja terusan untuk mengejar produksi karena keadaan yang mendukung artinya tidak ada kemungkinan kendala yang berlanjut misalkan tunggu *truck*, hujan, alat bongkar muat rusak dan lain-lain. Kinerja kapal tersebut sudah tercapai, karena target T/G/H untuk muatan curah kering yaitu 125 MT per jam dan menyelesaikan pembongkaran dalam waktu 10 shift dengan jumlah gang sebanyak 4 gang.

**Tabel 2 Data kinerja KM. Puteri Kirana komoditi pupuk yang melakukan kegiatan bongkar di Terminal Jamrud**

<b><i>IDLE TIME</i></b>	
1 = HUJAN	0,00
2 = TUNGGU <i>TRUCK</i>	8,25
3 = TUNGGU MUATAN	0,00
4 = DEREK RUSAK	3,92
5 = TUNGGU BURUH	20,83
6 = LAIN LAIN	3,92
<b>TOTAL IT</b>	<b>36,92</b>

<b><i>NOT OPERATION TIME</i></b>	
1 = ISTIRAHAT	14,00
2 = PERSIAPAN B/M	1,67
3 = PERSIAPAN BERANGKAT	3,50
4= <i>LIFT ON/LIFT OFF</i>	1,67
<b>TOTAL NOT</b>	<b>20,83</b>

<i>BERTHING TIME</i>	135,17
<i>BERT WORKING TIME</i>	114,33
<i>NON OPERATION TIME</i>	20,83
<i>IDLE TIME</i>	36,92
<i>EFFECTIVE TIME</i>	77,42
RATA RATA GANG KERJA	3,00
T/G/H	<b>145,00</b>

Sumber : PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Divisi Terminal Jamrud  
 Dari data kinerja di atas, terdapat perbedaan jumlah kinerja dan produksi dengan jenis alat yang sama tetapi dengan penerapan sistem kerja yang berbeda. Pada data yang pertama, dengan total muatan 32.718,72 MT hanya di selesaikan dalam jangka waktu 10 shift tepatnya mulai kegiatan tanggal 17 juni 2017 WIB pukul 16:00 dan selesai kegiatan tanggal 20 Juni 2017 pukul 22:30 WIB. Dari laporan keseluruhan kegiatan tersebut hanya memiliki sedikit kendala tunggu *truck* sebanyak 0,6 jam dan alat rusak selama 0,3 jam.

Berbeda halnya untuk data yang kedua yang memulai kegiatan pada 06 Juli 2017 pukul 08:45 WIB dan selesai kegiatan tanggal 11 Juli 2017 pukul 20:10 WIB. Banyak kendala yang terjadi saat kegiatan bongkar berlangsung di antaranya tunggu *truck* dan lain sebagainya.

Penerapan sistemkerja ini yaitu kerja biasa dengan menggunakan istirahat normal. Jika penerapan sistem kerja terusan di terapkan tentunya tidak akan efektif karena kendala-kendala yang telah di jelaskan sebelumnya.

Jumlah dari *idle time* tersebut sebagai salah satu indikator dalam penentuan sistem kerja di setiap kapal yang berkegiatan baik itu muat maupun bongkar. Dalam komponen *idle time* dari data di atas sudah mencakup cuaca hujan, tunggu *truck*, tunggu muatan, alat rusak dan lain-lain. Semua komponen terkait dalam kegiatan bongkar muat juga sebagai indikator antara *input* dan *output* yaitu biaya lebih yang di keluarkan jika penerapan sistem kerja terusan itu di terapkan berbanding lurus dengan produksi yang didapat.

### **Kinerja dan Produksi Kapal Petikemas dalam Penerapan Sistem Kerja Borongan**

Kinerja dan produksi kegiatan bongkar muat petikemas di Terminal Jamrud terdapat beberapa indikator di dalamnya seperti halnya kegiatan bongkar muat jenis barang lainnya. Indikator tersebut di antaranya NOT, *idle time*, *efektive time*, dan lain-lain. Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) sebagai salah satu faktor dalam kinerja dan produksi yang di dapat karena alat bongkar muat yang di gunakan PBM PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Terminal Jamrud masih konvensional.

Berikut data tabel produksi dan kinerja KM. Multi Mandiri dalam penerapan sistem kerja

**Tabel 3 Data produksi KM. Multi Mandiri**

Nama kapal	Tanggal Kegiatan		B/M ( <i>teus</i> )		B/C/H
	Mulai	Selesai	Bongkar	Muat	
Multi Mandiri, KM	22/06/2017 16:00	23/06/2017 6:10	95	105	12

Sumber : PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Divisi Terminal Jamrud

### **Konstruksi Kapal Dalam Penerapan Sistem Kerja Terusan ataupun Borongan**

Kapal-kapal yang berkegiatan di Terminal Jamrud ada berbagai macam bentuk dan jenisnya, mulai dari kapal petikemas, semi-petikemas, kapal curah cair, curah kering, *general cargo*, dan lain sebagainya dari domestik maupun luar negeri. Untuk dermaga Jamrud Selatan sebagian besar kapal yang berkegiatan yaitu kapal domestik, sedangkan untuk dermaga Jamrud Utara dan Barat di khususkan untuk kapal internasional baik dari *handymax* maupun *panamax*.

Dermaga Jamrud Selatan terdapat kegiatan bongkar muat dengan berbagai jenis barang dan kapal. Kegiatan bongkar muat petikemas yang di lakukan oleh PBM (Perusahaan Bongkar Muat) PT. Pelabuhan Indonesia III (persero) sebagian besar dengan konstruksi kapal yang mudah, karena hanya terdiri dari satu palka saja dan tidak terdapat *seatgate*/rel/lintasan petikemas yang cukup menghambat pada saat proses pemuatan ataupun pembongkaran, misalnya kapal KM. Multi Karya 1, KM. Multi Utama, KM. Multi Mandiri dari pelayaran NCL (Namsurya Citra Line) dan KM. Sakura serta KM. Calypso dari pelayaran SIT. Jenis tutup ponton/palka yang manual/konvensional cukup menghambat kegiatan bongkar muat karena juga memakan waktu sebab untuk membuka/menutup palka dari kapal ini di perlukan tenaga dari manusia untuk mengaitkan *gancu/sling* kemudian mengangkatnya menggunakan *crane*. Jenis ponton lain seperti *gregor* dengan cara menarik tutup palka atau ponton menggunakan rantai yang sudah di desain sedemikian rupa tidak memakan waktu yang cukup lama asalkan keadaan mesin yang di gunakan pada penarik palka tersebut dalam keadaan baik dan kondisi kapal tidak miring.

Kapal jenis *panamax* ataupun *handymax* yang berkegiatan di Jamrud Utara dan Barat untuk jenis tutup palka nya tidak memakan waktu cukup lama karena rata-rata kondisi kapal internasional yang baik dan terawat hanya memakan waktu kurang lebih 5 menit untuk membuka ataupun menutup palka. Namun berdasarkan hasil dari wawancara dengan petugas bongkar muat di Terminal jamrud, juga terdapat sedikit kendala dalam proses pembongkaran atau pemuatan khususnya untuk kapal curah kering, yaitu keadaan gading-gading kapal yang banyak di dalam palka sehingga memakan waktu untuk proses *cleaning* muatan di sela-sela gading-gading tersebut. Berikut adalah contoh perbandingan data kinerja dari kapal petikemas karena perbedaan konstruksi:

**Tabel 4 Data perbandingan kinerjakegiatan bongkar muat karena konstruksi bentuk palka kapal**

No	Kapal	Jumlah TKBM	Mulai Kerja	Selesai Kerja	Total B/M	B/C/H
1	KM. MULTI MANDIRI	18 Orang (1 gang)	23-12-2016 9:05	23-12-2016 15:30	94TEUs	15
2	KM. HAPPY STAR	18 Orang (1 gang)	13-12-2016 13:20	14-12-2016 6:30	199 TEUs	12

Sumber : PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Divisi Terminal Jamrud

### **Hasil Pengamatan Secara Langsung Kegiatan Bongkar Muat PBM PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero)**

Pengamatan secara langsung pada kapal KM. Multi Karya 1 dengan muatan petikemas sebanyak 20' full : 10 *box* dan 20' empty : 62 *box*. Kapal tersebut melakukan kegiatan bongkar dengan alat bongkar menggunakan *shorecrane*, *shackle*, gancu, dan alat bongkar pendukung lainnya (1 gang).

Kegiatan tersebut awalnya di kerjakan sistem kerja biasa tanpa mengambil lembur di jam istirahat, tetapi atas keputusan dari petugas pengawas bongkar muat (*foreman*) dengan melihat kondisi yang sesuai untuk penerapan sistem kerja borongan karena jumlah barang yang bisa selesai di kerjakan dalam waktu 3 shift atau kurang dari itu. Keadaan yang mendukung diantaranya cuaca yang baik, alat di *rede* untuk mempercepat bongkaran (*forklift*) dan kesepakatan dengan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) untuk membongkar petikemas kosong (*empty*) dengan mengangkat/membongkar 2 *box* sekaligus, karena pada dasarnya untuk kegiatan pembongkaran petikemas sendiri khususnya di Terminal Jamrud jika sistem kerja di terapkan kerja biasa ataupun

terusan, TKBM tersebut tidak akan mau untuk mengangkat/membongkar petikemas 20' *empty* : 2 *box* sekaligus karena sudah membudaya terkait upah yang mereka dapatkan.

B/C/H (*Box/Crane/Hour*) pembongkaran petikemas *empty* maupun *full* jika di hitung pada kerja biasa hanya akan mendapatkan rata-rata 7 *box*/jam di karenakan berbagai faktor salah satunya faktor dari upah yang di dapatkan oleh TKBM seperti yang sudah di jelaskan sebelumnya. Berbeda halnya dengan penerapan sistem kerja borongan untuk kegiatan kapal petikemas, perbedaannya akan terlihat signifikan karena TKBM bersedia untuk melakukan pembongkaran petikemas 20' *empty* : 2 *box* sekaligus dan B/C/H yang tercapai bahkan sampai 12 *box* sampai 15 *box* lebih per jam nya.

### **Hasil Wawancara dengan Pekerja Operasional Terminal Jamrud**

Berdasarkan pendapat dari pekerja operasional yang di wawancara oleh peneliti di antaranya petugas *Foreman*, mereka berpendapat bahwa dalam penerapan sistem kerja terusan maupun borongan harus melihat situasi dan kondisi yang ada di lapangan terutama kendala yang terjadi saat kegiatan bongkar muat berlangsung misalnya saja kendala yang terjadi karena muatan yang tidak siap maupun cuaca yang kurang mendukung pada muatan curah kering. Kasus yang sering di hadapi dalam menerapkan sistem kerja untuk kegiatan bongkar muat akan mempengaruhi produksi yang akan mereka dapatkan dalam satu hari kegiatan kapal yang sedang melakukan kegiatan bongkar muat tersebut.

Koordinator dalam kegiatan bongkar muat harus selalu koordinasi dengan pemilik barang ataupun dari pihak pelayaran mengenai penerapan sistem kerja ini terkait dengan produksi dan target yang akan di capai. Keputusan dalam penerapan sistem kerja ini ada pada pejabat struktural Perusahaan Bongkar Muat (PBM) PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) yang menerima informasi di lapangan serta juga ikut dalam koordinasi dengan pemilik barang maupun pihak pelayaran (pengguna jasa).

Setiap kegiatan bongkar muat ada kesepakatan antara KRK (Kepala Regu Kerja) dengan pihak PBM untuk sistem kerja yang di terapkan dalam satu kapal yang di kerjakan. Pihak PBM menuntut kecepatan dalam kegiatan bongkar atau muat di kapal tersebut yang bergantung pada TKBM karena mereka ikut berperan dalam percepatan bongkar maupun muat. Singkatnya penerapan sistem kerja terusan atau borongan ini juga berpengaruh terhadap kesejahteraan atau upah yang mereka dapat (TKBM) dengan kata lain sebagai pendongkrak atau penyemangat untuk mereka bekerja, otomatis produksi yang di dapat dan di harapkan dari pihak PBM juga akan meningkat.

Wawancara selanjutnya di lakukan kepada pihak pelayaran maupun pemilik barang yang selalu memonitoring kegiatan bongkar muat barang mereka agar waktu yang di tentukan dalam estimasi selesai kegiatan dapat melampaui target dengan koordinasi kepada pihak PBM PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) dalam hal percepatan kegiatan bongkar muat. Kegiatan bongkar muat akan berjalan lancar dan mencapai target asalkan semua pihak yang terlibat bersedia membantu contohnya ketersediaan *truck* angkutan maupun ketersediaan muatan agar kegiatan bongkar muat di tiap siklus nya tidak ada kendala. Jika semua indikator dalam kecepatan bongkar muat tersebut terpenuhi maka pelayanan yang di berikan pihak PBM juga akan maksimal dan pengguna jasa akan puas dengan hasil produksi yang di dapat tentunya dengan penerapan sistem kerja yang efektif.

## **5. KESIMPULAN DAN SARAN**

### **Kesimpulan**

Berdasarkan analisis dari *idle time*, Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dan bentuk dari konstruksi kapal khususnya konstruksi palka maka dapat di ambil kesimpulan :

1. Hasil kinerja dan produksi yang lebih tinggi yang di peroleh per shift nya, saat penerapan sistem kerja terusan maupun borongan terbukti pada kapal KM. Puteri Kirana yang berkegiatan pada waktu yang berbeda dan penerapan sistem kerja yang berbeda dengan alat bongkar muat yang sama. Penerapan sistem kapal tersebut juga melihat keadaan *idle time* yang ada, misalkan tidak adanya *truck* angkutan muatan yang tersedia dan cuaca yang tidak mendukung (hujan). KM. Puteri Kirana yang berkegiatan tanggal 17 juni 2017 WIB pukul 16:00 dan selesai kegiatan tanggal 20 Juni 2017 pukul 22:30 WIB menerapkan sistem kerja terusan dengan perolehan T/G/H 130,18 MT di kerjakan dengan 4 gang kerja. Sedangkan pada kegiatan tanggal 06 Juli 2017 pukul 08:45 WIB dan selesai kegiatan tanggal 11 Juli 2017 pukul 20:10 WIB memperoleh T/G/H 145 MT di kerjakan dalam 3 gang kerja. Jika kedua kapal tersebut di samakan untuk rata-rata kegiatan 3 gang per hari nya maka untuk kegiatan tanggal 17 juni 2017 akan memperoleh T/G/H 173,7 MT karena penerapan sistem kerja terusan yang efektif terhadap keadaan *idle time* yang ada. Konstruksi kapal juga sebagai salah satu aspek yang di perhatikan dalam melakukan kegiatan bongkar maupun muat. Di perlukan penanganan yang lebih teliti karena terkait produksi yang di peroleh nantinya.
2. Sistem kerja borongan/borong gawe di terapkan saat kegiatan bongkar atau muat barang di kapal tersebut di perkirakan selesai dalam waktu satu hari atau kurang dari itu. Kegiatan bongkar muat petikemas di Terminal Jamrud PBM PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) paling banyak penerapan sistem kerja tersebut karena jumlah bongkar atau muat yang bisa selesai dalam waktu satu hari atau kurang dari itu. Penerapan sistem kerja borongan pada kapal jenis muatan petikemas efektif di terapkan karena alat bongkar muat yang masih konvensional tergantung dari kesiapan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM). Kesepakatan mengenai sistem kerja ini terhadap TKBM sangat mempengaruhi kinerja dan produksi karena untuk penerapan sistem kerja borongan, TKBM bersedia saat kegiatan bongkar untuk mengaitkan *sling* di petikemas 20' *feet empty* langsung 2 *box* sekaligus dengan catatan PBM bersedia menyediakan alat bantu di dermaga berupa *forklift* untuk mengangkat ke *trailer*.

#### **Saran**

1. Penerapan sistem kerja akan berkaitan dengan biaya yang di keluarkan. Perhitungan mengenai biaya sebelum penerapan sistem kerja di lakukan agar produksi yang di dapat juga sesuai dan melebihi target yang sudah di tentukan sebelumnya.
2. Sistem kerja terusan ataupun borongan melibatkan beberapa pihak untuk mendukung efektivitas penerapannya, di antaranya pihak EMKL dari *consignee* dalam penyediaan *truck*, agen pelayaran, pihak depo/gudang, penyedia alat, TKBM dan lain-lain. Petugas perencanaan kegiatan mengkoordinasikan kesiapan semuanya agar kegiatan berjalan lancar serta petugas operasional dalam memantau kegiatan dan mengkoordinasikan kendala yang ada kepada atasan langsung guna mencari solusi yang terbaik.
3. Petugas bongkar muat dalam penanganan muatan yang terkendala konstruksi kapal agar mengkoordinasikannya dengan pihak ABK (Anak Buah Kapal) agar kinerja maupun produksi selalu mencapai target yang optimal.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

1. Akdon dan Riduwan. 2009. *Aplikasi Statistika dan Metode Penelitian untuk Administrasi dan Manajemen*. Bandung: Dewa Ruci
2. Amir M.S. 2002. *Kontrak Dagang Ekspor*. Jakarta : PPM.
3. Arikunto, Suharsimi. 2006. *Metodologi penelitian*. Yogyakarta: Bina Aksara.
4. Azwar, Saifuddin. 2010. *Metode Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
5. B. Renita. 2006. *Bimbingan dan Konseling SMA 1 untuk Kelas X*. Jakarta: Erlangga.

6. Badudu, J. S, Sutan Mohammad Zain. 2001. Kamus Umum Bahasa Indonesia. Jakarta : Pustaka Sinar Harapan.
7. *Danial*, Endang dan *Nanan Wasriah*. 2009. *Metode Penulisan Karya Ilmiah*. Bandung: Laboratorium Pendidikan Kewarganegaraan.
8. *Dewa Ketut Sukardi*. 2000. *Pengantar Pelaksanaan Program Bimbingan dan Konseling di Sekolah*. Jakarta: Rineka Cipta.
9. *Jogiyanto*, HM. 2009. *Analisis dan Desain*. Yogyakarta: Andi OFFSET.
10. *Hasibuan*, Malayu. 2001. *Manajemen Sumber Daya Manusia: Pengertian Dasar, Pengertian, dan Masalah*. Jakarta: PT. Toko Gunung Agung.
11. \_\_\_\_\_. 2001. *Manajemen Dasar, Pengertian dan Masalah*. Jakarta: PT. Toko Gunung Agung.
12. *Herry*, Gianto dan *Arso Martopo*. 2004. *Pengoperasian Pelabuhan Laut*. Semarang: BPLP.
13. Kamus Besar Bahasa Indonesia Tahun 2005.
14. *Koleangan*, Dirk. 2003. *Penanganan Muatan Kapal*. Balai Pendidikan dan Latihan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero).
15. *Mulyana*, Deddy. 2010. *Komunikasi Lintas Budaya*. Bandung : Remaja Rosdakarya.
16. *Moleong*, L. J. 2000. *Metodologi penelitian kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
17. *Moleong*, L. J. 2010. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosda karya.
18. *Moleong*, L. J. 2007. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosda karya.
19. *Poerwadarminta*, W.J.S. 2003. Kamus Umum Bahasa Indonesia. Jakarta: Balai Pustaka.
20. *Putyatmoko*, Y.Sri. 2009. *Perizinan Problem dan upaya pembenahan*. Jakarta: Grasindo.
21. *Simamora*, Henry. 2004. *Manajemen Sumber Daya Manusia Cetakan Ke 1*. Bandung: CV. Pustaka Setia.
22. *Sinungan*, Muchdarsyah. 2003. *Produktivitas Apa dan Bagaimana*. Bandung: Bumi Aksara
23. *Sudjatmiko*, F.D.C. 2007. *Pokok-pokok Pelayaran Niaga*. Jakarta: Karya Aksara.
24. *Sugiyono*. 2003. *Metode Penelitian Bisnis*. Bandung: Pusat Bahasa Depdiknas.
25. *Sugiyono*. 2011. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif & RND*. Bandung: Alfabeta.
26. *Sugiyono*. 2012. *Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dan Sumber Daya Manusia di Pelabuhan* . Di sajikan Pada Acara Roundtable Discussion : Jakarta.
27. *Sukardi*. 2006. *Penelitian Kualitatif-Naturalistik dalam Pendidikan*. Jakarta: Usaha Keluarga.
28. *Suranto*. 2004. *Manajemen Operasional Angkutan Laut dan Kepelabuhanan serta Prosedur Impor Barang*. Jakarta : Gramedia Pustaka Utama.
29. *Sutarman*. 2009. *Pengantar Teknologi Informasi*. Yogyakarta : Bumi Aksara.
30. *Suyono*, Shipping. 2005. *Pengangkut Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*, Edisi Keempat. Jakarta: PPM.
31. *Veitzal Rizai*. 2004. *Manajemen Sumber Daya Manusia untuk Perusahaan*, Cetakan Pertama. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.

#### **Peraturan**

32. Instruksi Presiden (Inpres) No. 3 Tahun 1991 tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi
33. Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 33 tahun 2001
34. Keputusan Menteri Perhubungan berdasarkan Undang-Undang No.21 Tahun 1992
35. Keputusan Menteri No.14 dan No. 25 Tahun 2002
36. PP. No. 17 Tahun 1988
37. Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

#### **Sumber Internet**

38. [http://www.majalahdermaga.co.id/post/1024/pelindo\\_iii\\_tingkatkan\\_kemampuan\\_foreman\\_untuk\\_percepat\\_bongkar\\_muat](http://www.majalahdermaga.co.id/post/1024/pelindo_iii_tingkatkan_kemampuan_foreman_untuk_percepat_bongkar_muat)
39. [www.pelindo.co.id](http://www.pelindo.co.id)

#### **Lain-lain**

40. Data Kinerja Tahun 2017 PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Divisi Terminal Jamrud, Surabaya.

41. Soeharto. 2003. *Kajian Terhadap Fasilitas Peralatan Bongkar – Muat Pada Terminal*, Semarang.