

Optimalisasi Tenaga Kerja Bongkar Muat Terhadap Kelancaran Bongkar Muat Petikemas di PT Berlian Jasa Terminal Indonesia Cabang Surabaya

(Workforce Optimization of Loading and Unloading on the Smooth Loading and Unloading Containers at PT Berlian Jasa Terminal Indonesia Branch of Surabaya)

Widya Zatayu, Budi Priyono

**Jurusan Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga, Program Diploma Pelayaran,
Universitas Hang Tuah Surabaya**

Abstrak: Penelitian ini dilakukan di PT Berlian Jasa Terminal Indonesia (BJTI) Cabang Surabaya. Fenomena yang terjadi bahwa tenaga kerja bongkar muat tidak sesuai yang diharapkan oleh PT Berlian Jasa Terminal Indonesia (BJTI) Cabang Surabaya, dikarenakan jumlah tenaga kerja bongkar muat yang hadir tidak sesuai dengan jumlah yang telah disepakati, kedatangan tenaga kerja bongkar muat yang sering tidak tepat waktu dapat memperlambat proses kelancaran bongkar muat petikemas. Oleh sebab itu optimalisasi tenaga kerja bongkar muat harus dilakukan dengan jumlah ideal tenaga kerja bongkar muat hanyalah berjumlah 10 orang yang terbagi atas 5 tenaga kerja bongkar muat di atas kapal, 4 tenaga kerja bongkar muat di dermaga dan 1 kepala regu kerja. Kelancaran bongkar muat yang terjadi di PT Berlian Jasa Terminal Indonesia belum efektif dan efisien karena disebabkan kurangnya komunikasi antara pihak perusahaan pelayaran dengan pihak PT Berlian Jasa Terminal Indonesia.

Kata Kunci : Optimalisasi tenaga kerja bongkar muat, kelancaran bongkar muat

Abstract : *These researches conducted in PT Berlian Jasa Terminal Indonesia (BJTI) Branch Surabaya. The phenomenon happens that the labor of loading and unloading is not as expected by PT Berlian Jasa Terminal Indonesia (BJTI) Branch Surabaya, because the number of workers unloading present are not in accordance with the agreed amount, the arrival of workers unloading is often not timely can slow the smooth process of loading and unloading of containers. Therefore, optimization of manpower loading and unloading should be done with the ideal number of workers unloading only about 10 people, divided into five workers unloading on board, four workers unloading at the dock and the first head of the working team. Smoothness unloading happened at PT Berlian Jasa Terminal Indonesia has not been effective and efficient because due to lack of communication between the parties with the shipping company PT Berlian Jasa Terminal Indonesia therefore PT Berlian Jasa Terminal Indonesia.*

Keywords : *workforce optimization of loading and unloading, the smooth loading and unloading*

Alamat korespondensi:

Widya Zatayu, Program Diploma Pelayaran, Universitas Hang Tuah, Jalan A. R. Hakim 150, Surabaya. e-mail: jurnal_pdp@yahoo.co.id

PENDAHULUAN

Pelabuhan selalu terkait dengan Perusahaan Bongkar Muat. Perusahaan bongkar muat (PBM) PT. Berlian Jasa Terminal Indonesia (PT. BJTI) adalah salah unit usaha di PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak yang telah melakukan Spin off (pemisahan) dengan PT. Pelindo III Cabang Tanjung Perak sejak tanggal 9 Januari 2002. Fokus utama pada saat ini PT. BJTI menangani Kegiatan B/M Petikemas dan curah kering di Terminal Berlian Tanjung Perak Surabaya,

disamping menghandle kegiatan penunjang lainnya yang berhubungan dengan jasa kepelabuhanan.

Sedangkan Perusahaan Bongkar Muat tidak dapat dipisahkan oleh peran serta Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) yang membantu proses berjalannya kegiatan bongkar muat itu sendiri. Tenaga kerja bongkar muat adalah semua tenaga kerja yang melakukan bongkar muat di pelabuhan dan terdaftar pada pelabuhan setempat.

Karena perusahaan bongkar muat dan tenaga kerja bongkar muat

saling berhubungan maka diharapkan menghasilkan suatu kelancaran yang dapat mempercepat proses bongkar muat dan menekan waktu tunggu bongkar muat agar proses kegiatan bongkar muat berjalan sesuai dengan semestinya. Kelancaran Bongkar Muat merupakan suatu keadaan yang dapat menyebabkan pelaksanaan kegiatan bongkar dan muat barang dapat terlaksana dengan baik dan maksimal.

Tenaga kerja bongkar muat merupakan suatu kelompok atau perkumpulan yang pada awalnya di bawah Yayasan Usaha Karya (YUKA) berdasarkan keputusan bersama Menteri Perhubungan dan Menteri Tenaga Kerja, Transmigrasi dan Koperasi No. PM/1/OT/Phb-78 dan KEP 08/MEN/1978 dan kemudian YUKA dibubarkan oleh pemerintah pada tahun 1985, terkait dengan penganti YUKA maka Pemerintah mendirikan suatu badan hukum yang biasanya disebut dengan Koperasi. Pengelolaan Tenaga Kerja Bongkar Muat pada tahun 1989 dilaksanakan oleh Koperasi di tiap pelabuhan. Dari keputusan PT. Berlian Jasa Terminal Indonesia disepakati bahwa jumlah tenaga kerja bongkar muat berjumlah 17 orang dalam setiap GANG-nya atau regu yang dibagi atas 1 KRK (kepala regu kerja), 1 Tukang Derek (Komendir) dan 9 tenaga kerja bongkar muat di atas kapal dan 1 Tukang Derek (Komendir) dan 6 tenaga kerja bongkar muat di darat (dermaga).

Tetapi, fakta di lapangan sangatlah berbeda dengan jumlah yang telah disepakati. Seringkali terlihat khususnya di Terminal Berlian bahwa jumlah tenaga kerja bongkar muat kurang dari 17 orang, terjadi pada tanggal 16 Maret 2016 di PT. BJTI yang melakukan aktifitas bongkar dengan menggunakan alat HMC (Harbour Mobile Crane) dengan dilengkapi alat Spreader (alat untuk mengunci

petikemas) dan jumlah Tenaga Kerja Bongkar yang hadir hanya berjumlah 6 orang yang terbagi atas 4 tenaga kerja bongkar muat di atas kapal dan 2 tenaga kerja bongkar muat di darat (dermaga) Serta masing – masing tanpa didampingi oleh KRK (kepala regu kerja).

Sedangkan di waktu yang bersamaan Terminal Berlian melakukan aktifitas Bongkar dengan menggunakan alat HMC akan tetapi bersifat manual yaitu dengan cara memasukkan sling gancu di bagian lock petikemas dan jumlah tenaga kerja bongkar muat yang hadir lebih banyak daripada bongkar menggunakan alat HMC dengan speader, jumlah bongkar muat yang hadir berjumlah 9 orang terdiri atas 1 KRK kapal dan 4 tenaga kerja bongkar muat di atas kapal serta 4 tenaga kerja bongkar muat di darat (dermaga) tanpa didampingi KRK darat.

Karena yang hadir tidak sesuai dengan jumlah yang telah disepakati tentu hal ini merugikan pihak PT BJTI karena akan mempengaruhi proses kelancaran bongkar muat dan membuat waktu tunggu bongkar muat menjadi semakin lama, disamping itu PT BJTI tetap memberikan upah tenaga kerja bongkar muat sesuai dengan yang telah disepakati.

Sehubungan dengan permasalahan tersebut penulis mengambil judul **“Optimalisasi Tenaga Kerja Bongkar Muat Terhadap Kelancaran Bongkar Muat Petikemas Di PT Berlian Jasa Terminal Indonesia Cabang Surabaya”**

Berdasarkan latar belakang masalah, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah

Bagaimana Optimalisasi Tenaga Kerja Bongkar Muat Terhadap Kelancaran Bongkar Muat Petikemas di PT. Berlian Jasa Terminal Indonesia Surabaya ?

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah yang ada, maka tujuan penelitian ini adalah

- Ingin mengetahui Optimalisasi Tenaga Kerja Bongkar Muat di PT. BJTI Surabaya
- Ingin mengetahui Kelancaran Bongkar Muat Petikemas di PT. BJTI Surabaya

METODOLOGI PENELITIAN

Metodologi menurut Sutrisno Hadi, (1984:4) adalah suatu ilmu pengetahuan yang memperbincangkan usaha-usaha untuk menemukan, mengembangkan dan menguji kebenaran suatu pengetahuan dengan menggunakan metode ilmiah atau disebut juga cara kerja obyek penelitian. Dalam metode ini penulis menggunakan metode deskriptif untuk menggambarkan dan menguraikan obyek yang akan diteliti.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif yaitu dengan memberikan gambaran tentang faktor-faktor yang sebenarnya terjadi di lapangan, untuk kemudian dibandingkan dengan teori yang ada sehingga bisa diberikan solusi untuk masalah tersebut. Setelah peneliti melakukan praktik darat di PT. Berlian Jasa Terminal Indonesia cabang Surabaya, peneliti membahas bagaimana optimalisasi tenaga kerja bongkar muat terhadap kelancaran bongkar muat di PT. Berlian Jasa Terminal Indonesia cabang Surabaya.

Definisi Operasional Variabel

Menurut sugiono (2009) variabel penelitian adalah suatu atribut atau sifat atau nilai dari orang, obyek atau kegiatan yang mempunyai variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk di pelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Dalam tugas akhir yang berjudul “ Optimalisasi Tenaga Kerja Bongkar Muat Terhadap Kelancaran Bongkar Muat Petikemas di PT. Berlian

Jasa Terminal Indonesia Surabaya ”, memiliki dua variabel yang dijadikan sebagai kerangka dalam penulisannya yaitu:

Variabel Bebas

Variabel bebas pada penelitian ini yaitu Optimalisasi TKBM adalah hasil yang dicapai sesuai dengan keinginan, jadi optimalisasi merupakan pencapaian hasil sesuai harapan secara efektif dan efisien. Mengoptimalkan jumlah Tenaga Kerja Bongkar Muat yang tidak terlalu banyak dan tidak terlalu kecil, maksud dari variabel bebas disini adalah untuk mengetahui bahwa optimalisasi tenaga kerja bongkar muat dapat secara aktif mempengaruhi proses kelancaran bongkar muat petikemas di PT. Berlian Jasa Terminal Indonesia cabang Surabaya.

Indikator Optimalisasi Tenaga Kerja Bongkar Muat adalah

- Jumlah TKBM

Variabel Terikat

Variabel terikat pada penelitian ini yaitu Kelancaran Bongkar Muat Petikemas maksud dari variabel terikat disini adalah kelancaran bongkar muat berpengaruh dengan jumlah tenaga kerja bongkar muat dan waktu tunggu bongkar muat di PT. BJTI Surabaya.

Indikator Kelancaran Bongkar Muat adalah :

- Jumlah Bongkar Muat per Kapal per Minggu

Populasi dan Sampel

Populasi

Adapun populasi dalam penelitian ini adalah tenaga kerja bongkar muat dalam proses kegiatan bongkar muat petikemas PT. BJTI Surabaya pada Tahun 2016.

Sampel

Adapun sampel dalam penelitian ini adalah pada bulan Januari – Maret 2016 jumlah tenaga kerja bongkar muat mencapai 1.100 orang, sehingga dapat

diperoleh rata – rata per bulan sebanyak.

Penentuan ukuran sampel penelitian ini menggunakan rumus *Slovin*:

$$n = \frac{N}{Nd^2 + 1} \quad (\text{Rakhmat, 2000:49})$$

Keterangan :

n = Ukuran Sampel Minimum

N = ukuran Populasi

d^2 = Persen kelonggaran karena ketidakteelitian yang disebabkan kesalahan pengambilan sampel yang masih bisa ditolerir.

(10 % = 0,1)

$$\begin{aligned} n &= \frac{N}{Nd^2 + 1} \\ &= \frac{1100}{1100(0,1)^2 + 1} = \frac{1100}{11+1} \\ &= \frac{1100}{12} = 91,6 \end{aligned}$$

Dari hasil sampel berjumlah 91,6 orang yang kemudian dibulatkan menjadi 92 orang.

Data Yang Diperlukan

Dalam penyusunan tugas akhir ini penulis menggunakan sumber data yaitu;

Data Primer

Dapat dikatakan data primer ini berasal dari dokumen – dokumen grafis seperti tabel, catatan, foto dan lain – lain (Arikunto, 2010:22).

Data Sekunder

Data sekunder ini diperoleh dari data - data (timesheet dan rekapitulasi) sedangkan data - data tenaga kerja bongkar muat (TKBM) yaitu upah TKBM dan sistem kerja TKBM.

Metode Pengumpulan Data

Metode Observasi

Dalam Tugas Akhir ini peneliti menggunakan jenis observasi non sistematis di PT. BJTI Surabaya dengan observasi non sistematis yang dilakukan peneliti adalah menganalisis sistem prosedur tenaga kerja bongkar muat yang berlaku di PT. BJTI cabang Surabaya

Metode Dokumentasi

Dalam penelitian ini penulis menyelidiki benda – benda tertulis seperti: dokumen timesheet, rekapitulasi serta dokumen sistem kerja TKBM.

Metode Interview

Dalam penelitian ini penulis mengambil sumber dari bagian divisi operasional PT. BJTI cabang Surabaya tentang jumlah gang TKBM, upah TKBM, dan Sistem Kerja TKBM.

Teknik Analisis Data

Analisa yang digunakan dalam penelitian yang dilakukan secara observasi adalah dengan menggunakan metode deskriptif yaitu dengan memberikan gambaran tentang faktor – faktor yang sebenarnya terjadi di lapangan, untuk kemudian dibandingkan dengan teori yang ada sehingga bisa diberikan solusi untuk masalah tersebut.

- Analisis untuk menghitung jumlah tenaga kerja bongkar muat
- Analisis untuk menghitung jumlah bongkar muat per kapal per minggu

ANALISIS

Analisis Jumlah Tenaga Kerja Bongkar Muat di PT. Berlian Jasa Terminal Indonesia Cabang Surabaya

Berdasarkan pengamatan penulis pada hari rabu tanggal 17 Maret 2016 di dermaga PT Berlian Jasa Terminal Indonesia tenaga kerja bongkar muat menjadi faktor yang tidak kalah penting dalam melakukan proses kegiatan bongkar muat. Tetapi Tenaga Kerja Bongkar Muat untuk kegiatan bongkar dan muat petikemas tidaklah membutuhkan terlalu banyak orang karena peran manusia sekarang telah digantikan oleh kecanggihan alat bongkar muat seperti Harbour Mobile Crane (HMC) peran manusia disini hanya berfungsi untuk memindahkan sling ganco, mencopot sling ganco, memberikan arahan operator crane untuk menempatkan posisi spreader di atas petikemas.

Satu regu kerja tenaga kerja bongkar muat atau yang lebih sering disebut (GANG) saat ini berjumlah 17 orang, 10 tenaga kerja bongkar muat diatas kapal dan 7 tenaga kerja bongkar muat di dermaga. Berdasarkan penjelasan di atas dapat diperoleh tabel sebagai berikut.

Tabel 1
Jumlah TKBM Berdasarkan Aturan APBMI

Jumlah Tenaga Kerja Bongkar Muat dalam Aturan APBMI 1 REGU Kerja (GANG)		
KRK	TKBM KAPAL	TKBM DARAT
1	10	7

Sumber : APBMI (2016:44)

Analisis Bongkar Muat Per Kapal Per Minggu di PT. Berlian Jasa Terminal Indonesia Cabang Surabaya.

PT. Berlian Jasa Terminal Indonesia selalu mengontrol setiap kegiatan bongkar muat yang ada di sana, sebelum melakukan kegiatan bongkar muat PT Berlian Terminal Indonesia selalu mengeluarkan jadwal kegiatan bongkar muat, informasi jadwal kegiatan bongkar muat diberikan sesuai dengan keputusan hasil rapat antara pihak pelayaran dengan PT Berlian Jasa Terminal Indonesia.

Berdasarkan pengamatan penulis pada hari rabu tanggal 17 Maret 2016 di kantor PT Berlian Jasa Terminal Indonesia jumlah bongkar / muat sering tidak selalu sesuai dengan jadwal kegiatan bongkar muat dikarenakan kurangnya komunikasi antara pihak perusahaan pelayaran dengan pihak kru kapal perusahaan pelayaran, maka dengan itu ada pihak dari perusahaan ataupun dari PT BJTI selalu mengawasi kegiatan bongkar / muat tersebut.

PEMBAHASAN

Jumlah Tenaga Kerja Bongkar Muat di PT Berlian Jasa Terminal Indonesia Cabang Surabaya

Optimalisasi tenaga kerja bongkar muat saat ini memanglah harus dilakukan untuk mengurangi biaya

bongkar muat. 1 regu ideal GANG tenaga kerja bongkar muat petikemas hanyalah berjumlah 10 orang, 5 tenaga bongkar muat diatas kapal dan 4 tenaga kerja bongkar muat di dermaga dan 1 kepala regu kerja, Sehingga kegiatan bongkar muat dapat terlaksana dengan baik dan efektif. Berdasarkan hasil observasi terhadap jumlah tenaga kerja bongkar muat yang ada di PT. Berlian Jasa Terminal Indonesia memang sangat tidak efektif karena, fakta dilapangan memanglah sangat berbeda dengan jumlah tenaga kerja bongkar muat yang telah disepakati. Dari hasil observasi tercatat bahwa tenaga kerja bongkar muat di atas kapal yang hadir rata – rata berjumlah 5-8 orang sedangkan untuk tenaga kerja bongkar muat di dermaga yang hadir rata – rata berjumlah 3-5 orang dan tanpa didampingi oleh kepala regu kerja.

Tenaga kerja bongkar muat haruslah seorang yang bekerja keras, lincah, dan disiplin waktu. Tenaga kerja bongkar muat tidak memandang badan kekar dan postur tubuh yang kuat dan ideal akan tetapi faktor usia sangat berpengaruh terhadap kinerja tenaga kerja bongkar muat tersebut karena sumber daya manusia yang produktif, lincah, mampu bekerja keras serta disiplin waktu dapat meningkatkan kelancaran bongkar muat dan produktifitas bongkar muat sehingga dapat menekan waktu tunggu bongkar muat.

Berdasarkan hasil observasi terhadap jumlah tenaga kerja bongkar muat yang ada di PT. Berlian Jasa Terminal Indonesia memang sangat tidak efektif karena, fakta dilapangan memanglah sangat berbeda dengan jumlah tenaga kerja bongkar muat yang telah disepakati. Dari hasil observasi tercatat bahwa tenaga kerja bongkar muat di atas kapal yang hadir rata – rata berjumlah 5-8 orang sedangkan untuk

tenaga kerja bongkar muat di dermaga yang hadir rata – rata berjumlah 3-5 orang dan tanpa didampingi oleh kepala regu kerja.

Berdasarkan hasil interview pada tanggal 17 Maret 2016 di kantor PT Berlian Jasa Terminal Indonesia dengan Manager Operasional Kapal Bapak Mardiono, beliau mengatakan “dalam melakukan kegiatan proses bongkar muat petikemas peran tenaga kerja bongkar muat memang tidak terlalu dibutuhkan karena semua peran sudah dialih fungsikan kepada alat berat HMC, dan sebaiknya 1 regu ideal GANG tenaga kerja bongkar muat berjumlah 10 orang, 6 diatas kapal dan 4 di dermaga. Penulis juga melakukan interview dengan foreman kapal Bapak Ketut, beliau mengatakan “Jumlah regu tenaga kerja bongkar muat seharusnya berjumlah 10 orang karena fungsi tenaga kerja bongkar muat hanya memberikan arahan kepada operator crane.”

Berdasarkan hasil pembahasan dalam pengelompokan kerja tenaga kerja bongkar muat melaksanakan kegiatan proses bongkar muat berdasar rencana kegiatan bongkar muat sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan oleh pihak PT. Berlian Jasa Terminal Indonesia. Pengelompokan 1 regu GANG tenaga kerja bongkar muat dibagi menjadi pengelompokan tenaga kerja bongkar muat diatas kapal dan pengelompokan tenaga kerja bongkar muat di dermaga serta dengan tugas dan tanggung jawab masing-masing anggota tenaga kerja bongkar muat agar pelaksanaan kegiatan proses bongkar muat dapat terlaksana dan berjalan dengan baik.

Tabel 2
Jumlah TKBM Berdasarkan Metode Wawancara

Jumlah Tenaga Kerja Bongkar Muat berdasarkan Metode Wawancara 1 REGU Kerja (GANG)

KRK	TKBM KAPAL	TKBM DARAT
1	5	4

Cara – cara optimalisasi tenaga kerja bongkar muat (TKBM) adalah mencari jumlah ideal tenaga kerja bongkar muat di PT Berlian Jasa Terminal Indonesia cabang Surabaya.

- Menetapkan jumlah ideal tenaga kerja bongkar muat di atas kapal dan tenaga kerja bongkar muat di dermaga dengan 1 kapala regu kerja (KRK).
- Merubah sistem aturan koperasi tenaga kerja bongkar muat tentang proses seleksi penerimaan tenaga kerja bongkar muat yang baru dan menentukan aturan batas usia tenaga kerja bongkar muat.
- Memberlakukan pengelompokan 1 regu GANG kerja.

PT. Berlian Jasa Terminal Indonesia selalu mengawasi kegiatan bongkar muat dan memiliki data yang lengkap untuk setiap proses bongkar muat per kapal. Agar dapat memperoleh jumlah kegiatan bongkar muat yang lengkap, PT Berlian Jasa Terminal Indonesia memiliki beberapa data yang mencatat setiap kegiatan proses bongkar muat tersebut.

Jumlah Bongkar Muat Per Kapal Per Minggu

Berdasarkan interview penulis pada hari rabu tanggal 17 Maret 2016 di kantor PT Berlian Jasa Terminal Indonesia dengan Supervisi Bongkar Muat Bapak Sarim, Beliau mengatakan “Jumlah bongkar atau muat sering tidak sesuai dengan jadwal kegiatan bongkar muat yang telah dirapatkan sebelumnya, oleh karena itu PT Berlian Jasa Terminal Indonesia selalu mengawasi proses kegiatan bongkar muat tersebut.”

Pihak PT Berlian Jasa Terminal Indonesia Cabang surabaya memiliki data yang detail setiap pergerakan kegiatan bongkar muat. Time Sheet adalah sebuah data yang berfungsi

untuk mengetahui jumlah bongkar dan muat petikemas, mengetahui adanya waktu tunggu bongkar muat, mengetahui adanya pergerakan shifthing, mengetahui adanya pergerakan buka dan tutup palka kapal, mengetahui jumlah regu GANG kerja, dan jumlah pemakaian alat. Time Sheet adalah data dasar yang digunakan sebagai acuan untuk membuat data Rekapitulasi Produksi Bongkar Muat.

Rekapitulasi Produksi Bongkar Muat Petikemas adalah data dari seluruh data kegiatan bongkar muat. Rekapitulasi produksi kegiatan bongkar muat ini adalah data rangkuman dari data time sheet. Data Rekapitulasi Produksi Bongkar Muat merupakan data yang sangat detail mengenai seluruh kegiatan bongkar dan muat dalam 1 kapal.

Data – data hasil produksi bongkar muat PT Berlian Jasa Terminal Indonesia yang telah masuk data rekapitulasi produksi bongkar muat petikemas adalah data akhir hasil data dari seluruh kegiatan bongkar muat yang ada, penulis melakukan pengamatan seberapa besar pengaruh jika optimalisasi tenaga kerja bongkar muat dilakukan terhadap kelancaran proses kegiatan bongkar muat.

Menurut peneliti berdasarkan hasil pengelolaan data kegiatan bongkar muat petikemas pada bulan Januari – Maret PT Salam Pasific Indonesia Lines (SPIL) menunjukkan bahwa jumlah tenaga kerja bongkar muat yang diatur dalam APBMI memiliki persentase jumlah rata – rata per box 3% dalam setiap shiftnya sedangkan jumlah tenaga kerja bongkar muat berdasarkan hasil wawancara memiliki persentase 5% dalam setiap shiftnya.

Hasil persentase TKBM berdasarkan APBMI 3% dalam setiap shift maka hal ini dianggap membuang-buang waktu dalam melakukan kegiatan

bongkar muat petikemas, sedangkan peran tenaga kerja bongkar muat sendiri tidaklah terlalu dibutuhkan karena peran sertanya telah tergantikan oleh kecanggihan alat-alat bongkar muat. Sedangkan hasil prosentase TKBM berdasarkan hasil wawancara adalah 5% dalam setiap shift maka hal ini dianggap mempersingkat waktu bongkar muat dan dapat mengurangi upah buruh, tentu hal ini dapat menguntungkan masing – masing pihak, pihak PT Berlian Jasa Terminal Indonesia maupun pihak perusahaan pelayaran.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Dari analisis dan pembahasan yang dilakukan oleh peneliti mengenai optimalisasi tenaga kerja bongkar muat terhadap kelancaran bongkar muat petikemas di PT Berlian Jasa Terminal Indonesia Cabang Surabaya, maka peneliti menyimpulkan sebagai berikut.

1. Dapat disimpulkan bahwa optimalisasi tenaga kerja bongkar muat belum optimal karena dengan jumlah tenaga kerja bongkar muat yang terlalu banyak dianggap membuang – buang waktu dan dianggap melakukan pemborosan biaya upah buruh sehingga dapat disimpulkan belum efektif dan efisien. Jumlah tenaga kerja bongkar muat sendiri tidaklah terlalu berpengaruh dengan kelancaran bongkar muat karena peran serta tenaga kerja bongkar muat telah digantikan oleh kecanggihan alat – alat bongkar muat. Kedatangan tenaga kerja bongkar muat yang sering tidak tepat waktu dan dapat mempengaruhi kelancaran bongkar muat dikarenakan jika tenaga kerja bongkar muat terlambat datang, maka kegiatan proses bongkar muat juga ikut terlambat. Peran tenaga kerja bongkar muat dalam melakukan kegiatan bongkar muat petikemas sendiri adalah sebagai pemberi arahan operator crane, memasang dan

mengganti sling alat – alat bongkar muat.

2. Dapat disimpulkan bahwa kelancaran bongkar muat petikemas belum efektif dan efisien dikarenakan jumlah bongkar / muat sering tidak sesuai dengan jadwal kegiatan bongkar muat dikarenakan kurangnya komunikasi antara pihak perusahaan pelayaran dan pihak PT Berlian Jasa Terminal Indonesia.

Saran

Adapun saran – saran yang akan diberikan oleh peneliti menurut permasalahan yang terjadi di PT Berlian Jasa Terminal Indonesia Cabang Surabaya sebagai berikut.

1. Tenaga kerja bongkar muat dalam melakukan kegiatan bongkar muat petikemas memang tidaklah terlalu dibutuhkan karena peran sertanya telah tergantikan oleh kecanggihan alat – alat bongkar muat, oleh karena itu proses optimalisasi tenaga kerja bongkar muat sangatlah diperlukan. Mengurangi dan mencari jumlah tenaga kerja bongkar muat agar mencapai jumlah yang ideal. Jumlah tenaga kerja bongkar muat yang hadir rata – rata berjumlah 8-12 orang oleh sebab itu jumlah ideal tenaga kerja bongkar muat berjumlah 10 yang dibagi atas 5 orang tenaga kerja bongkar muat diatas kapal dan 4 orang tenaga kerja bongkar muat di dermaga dengan 1 kepala regu kerja. PT Berlian Jasa Terminal Indonesia harus merubah sistem aturan Koperasi tenaga kerja bongkar muat tentang proses seleksi penerimaan tenaga kerja bongkar muat yang baru, memberlakukan aturan batas usia tenaga kerja bongkar muat. Karena kedatangan tenaga kerja bongkar muat yang terlambat maka pihak PT Berlian Jasa Terminal Indonesia Menerapkan sistem absensi saat akan memulai proses kegiatan bongkar muat, agar tidak ada lagi ketidak hadiran tenaga

kerja bongkar muat serta memberlakukan upah gaji per bulan berdasarkan absensi kehadiran dan melakukan sistem potong gaji sebesar 10% jika tenaga kerja bongkar muat datang terlambat.

2. Kelancaran bongkar muat yang belum efektif dan efisien karena disebabkan kurangnya komunikasi antara pihak perusahaan pelayaran dengan pihak kru kapal pelayaran, oleh karena itu PT Berlian Jasa Terminal Indonesia harus meningkatkan komunikasi dengan pihak perusahaan pelayaran serta selalu mengawasi jumlah bongkar muat setiap harinya, mengolah data bongkar muat per kapal setiap hari, melakukan proses kegiatan bongkar muat secara langsung, serta mencatat seluruh kegiatan dan jumlah bongkar atau muat.

DAFTAR PUSTAKA

- Lasse, D. A. (2014). Manajemen Muatan Aktivitas Rantai Pasok di Area Pelabuhan. Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada.
- Suyono, R. P. (2007). Shipping Pengangkutan Intermoda Ekspor Impor Melalui Laut. Edisi IV. Jakarta: PPM.
- Sugiyono. (2011). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung: AlfaBeta.
- Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia. (2016). TARIF PELAYANAN JASA BONGKAR MUAT (OPP/OPT). Surabaya.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan Bab 1 Pasal 1 Nomor 2.
- Sugiyono. (2013). Metode Penelitian Bisnis. Bandung: Alfabeta.
- Hananto Soewedo. (2007). Manajemen Perusahaan Pelayaran Suatu Pendekatan Praktis Dalam Bidang

Usaha Pelayaran. Jakarta: PT.
Raja Grafindo Persada.

Suranto, S.E. (2004). Manajemen
Operasional Angkutan Laut dan
Kepelabuhanan Serta Prosedur
Impor Barang. Jakarta : PT
Gramedia Pustaka Utama.