

KINERJA *SHIP PLANNER* PADA PT JANGKAR PACIFIC CABANG SEMARANG

Noviana Puspitasari, Erin Wahyuni
Akademi Pelayaran Nasional Surakarta

ABSTRAK

Kinerja *ship planner* dalam menunjang kelancaran pemuatan *container* diatas kapal MV. Kota Jasa di PT. Jangkar Pacific dapat dilihat dari hasil kinerja dari *ship planner* apakah berjalan dengan efisien ataukah ada hambatan-hambatan yang mempengaruhi hasil dari kinerja *ship planner* itu sendiri. Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk mengetahui kinerja *planner* dalam pemuatan *container* ke atas kapal dengan cara membuat *pre-plan* di PT. Jangkar Pacific cabang Semarang dan untuk mengetahui adakah hambatan apa saja yang dihadapi *planner* PT. Jangkar Pacific cabang Semarang dalam pemuatan *container* ke atas kapal dengan cara membuat *pre-plan*.

Metode Penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif dengan menggunakan penelitian deskriptif ini dilaksanakan di PT. Jangkar Pacific Semarang dilakukan selama 7 bulan dari Bulan November 2018-Mei 2019. Dengan menggunakan teknik data seperti observasi untuk melihat langsung kegiatan bongkar muat, wawancara, dan dokumentasi

Hasil penelitian ini adalah kegiatan *ship planner* sejak kapal tiba sampai keluar pelabuhan dari tahap menerima jadwal kedatangan kapal, koordinator antara *planner* , pengajuan *pre plan*, klarifikasi jumlah muatan, monitoring kegiatan bongkar muat, menyerahkan *final loading* dan pengurusan *empty container import* (jika ada). Dalam kegiatan pemuatan *container* terdapat hambatan yang menghambat kinerja *ship planner* yaitu seperti *container* dari SOC (*shipper owned container*) yang sudah masuk ke *Container yard* (CY) belum melakukan *booking request* ke perusahaan pelayaran dan terjadi kerusakan pada *container* sebelum dan sesudah dipakalkan.

Kata Kunci: Kinerja *Ship Planner*

PENDAHULUAN

Dalam pertumbuhan ekonomi yang berkembang, kegiatan perdagangan internasional yang dikenal dengan istilah ekspor impor semakin pesat. Kegiatan ekspor sebagian besar menggunakan moda transportasi laut dengan sarana kapal, karena dalam pengiriman barang ekspor maupun impor biaya yang dikeluarkan akan lebih murah dan dapat memuat lebih banyak barang, sehingga transportasi laut merupakan pilihan utama dalam melakukan kegiatan ekspor impor. Dalam proses pengiriman *container* dari suatu negara ke negara lain atau dari pulau ke pulau lain, memerlukan proses pengapalan. Dalam proses pengapalan *container* tersebut, selama menunggu dimuat ke kapal, sebuah *container* harus diletakan dalam terminal petikemas (*container yard*). Begitu juga *container* yang datang dari kapal.

Container yang disimpan di *container yard* pasti mengalami perubahan posisi letak akibat proses masuk dan keluarnya *container* lain. Semakin banyak gerakan terhadap

container maka akan semakin banyak biaya yang harus ditanggung perusahaan pemilik *container*. Hal ini menyebabkan pelayanan yang kurang baik, dan hal ini menyebabkan ketidakpuasan pemilik *container* akibat biaya yang dirasakan kurang sesuai pada saat *container* yang dimiliki dikeluarkan dari *container yard*.

Penanganan *container* merupakan hal yang sangat dibutuhkan dikarenakan dapat mempengaruhi keselamatan dari *container* tersebut, sehingga harus dapat terus menerus dilakukan pemantauan atau penanganan yang baik dan benar agar tidak terjadi kerusakan pada *container* yang akan di muat ataupun yang akan di bongkar.

Begitu juga peletakan posisi *container* diatas kapal harus diletakan secara seimbang agar tidak menyebabkan bahaya terhadap kapal dan harus diminimalkan adanya gerakan atau pergeseran *container* di atas kapal. Untuk itu dibutuhkan suatu sistem yang dapat digunakan sebagai perencanaan peletakan dan urutan pergerakan *container* dalam kapal (*stowage*

plan). Penanganan muatan yang tepat ialah yang mampu menciptakan suatu proses kegiatan yang efisien dan efektif dalam penggunaan waktu dan biaya serta barang-barang yang diangkutnya dalam keadaan baik atau tidak rusak. Hal ini menunjukkan bahwa banyak faktor yang mempengaruhi kinerja bongkar muat dari Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM), oleh karenanya perlu pemahaman bersama bahwa pembenahan pengelolaan TKBM dan peningkatan kualitas TKBM harus menjadi fokus utama untuk perbaikan kinerja (Sugiyono, 2012).

Dalam melakukan pekerjaan bongkar muat maka perlu dipegang teguh suatu prinsip agar segala sesuatunya berjalan dengan lancar, prinsip-prinsip tersebut adalah : melindungi kapal (pembagian muatan kapal secara *vertical* dan *horizontal*), melindungi muatan agar tidak rusak dari pemuatan sampai pembongkaran, melindungi anak buah kapal dan buruh dari bahaya muatan, menjaga agar pemuatan dilaksanakan secara teratur dan sistematis, pemuatan harus sedemikian rupa hingga broken *stowage* secekil mungkin (Wahyudin, 2010).

Pengukuran kinerja digunakan untuk penilaian atas keberhasilan/kegagalan pelaksanaan kegiatan sesuai dengan sasaran dan tujuan yang telah ditetapkan dalam rangka mewujudkan misi dan visi organisasi, (Sedarmayanti, 2007). Mengelola resiko juga diperlukan, dimulai dari identifikasi resiko secara aktif, lalu menilai tingkat level resiko-resiko tersebut sehingga didapatkan prioritas pengelolaannya, serta menentukan langkah-langkah penanganannya agar resiko dapat ditekan semaksimal mungkin probabilitas (Febry, 2016).

Dalam pelaksanaan bongkar muat *planner* sering mengalami beberapa hambatan di lapangan yaitu menemui kinerja Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) yang tidak sesuai Standar Operasional Prosedur (SOP) atau tidak melaksanakan tugasnya dengan baik. Hal ini sangat berpengaruh terhadap keselamatan muatan atau bahkan bisa membahayakan muatan.

Kurangnya pengawasan foreman juga bisa menjadi penghambat bagi kelancaran kegiatan bongkar muat. Seperti halnya terjadinya kerusakan kontainer tersebut di atas yang diakibatkan penanganan muatan yang tidak tepat. Maka dari itu *planner* harus selalu melakukan pengawasan agar pelaksanaa

kegiatan bongkar muat berjalan sesuai dengan rencana.

Setelah mengamati pentingnya penanganan muatan di pelabuhan guna menunjang kelancaran arus barang dan kelancaran pengoperasian kapal, maka penelitian ini mengambil judul "Kinerja *Ship Planner* Pada PT Jangkar Pacific Cabang Semarang".

KAJIAN TEORI

Menurut Hamdani (2003: 405) *freight forwarder* timbul karena adanya perkembangan perdagangan internasional yang dapat mempermudah dalam proses impor atau ekspor. Jadi yang disebut dengan Ilmu *freight forwarder* adalah suatu cabang ilmu pengetahuan tentang tata cara atau tata laksana untuk mengirim atau menerima barang sebagai perwakilan dari *shipper* atau *consignee*.

Dasar Ilmu *freight forwarder* atau inti/fokus dari Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga ada tiga yaitu: Muatan Dalam melakukan pelayaran dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya, sebuah kapal harus diupayakan untuk semaksimal mungkin dapat mengangkut muatan sampai kapal mencapai stabilitas *full and down*. Dokumen Dalam masalah pengiriman barang melalui batas wilayah kepabeanan tidak lepas dari dokumen-dokumen barang yang akan bersangkutan dengan barang yang akan di kirimkan keluar batas wilayah kepabeanan. Karena dokumen menjadi hal yang paling utama untuk pengiriman barang melalui batas wilayah kepabeanan atau biasanya yang sering di sebut ekspor impor maupun perdagangan internasional. Dengan adanya dokumen-dokumen tersebut maka agar diharapkan tidak terjadi barang illegal atau penyelundupan barang-barang yang di larang. Pelabuhan Pada dasarnya setiap armada pelayaran akan menyinggahi suatu pelabuhan dengan tujuan tertentu seperti bongkar muat barang. Setiap pelabuhan harus dilengkapi dengan fasilitas pokok dan fasilitas penunjang agar kegiatan yang berlangsung di pelabuhan dapat berjalan dengan lancar. Depo Berfungsi untuk membantu menimbun muatan atau *container* yang berguna untuk mengurai kepadatan di *CY (Container Yard)* pelabuhan. Peranan depo juga untuk membantu kegiatan *Stuffing* muatan ekspor dan juga *Stripping* muatan impor.

Pengertian kinerja menurut Moeheriono (2012:95) yaitu “Kinerja atau *performance* merupakan gambaran mengenai tingkat pencapaian pelaksanaan suatu program kegiatan atau kebijakan dalam mewujudkan sasaran, tujuan, visi dan misi organisasi yang dituangkan melalui perencanaan strategis suatu organisasi.” Dan kinerja menurut (Abdullah, 2014: 3). Armstrong dan Baron (1998: 15) memberikan pengertian bahwa kinerja merupakan hasil pekerjaan yang mempunyai hubungan kuat dengan tujuan strategi organisasi, kepuasan konsumen dan memberikan kontribusi ekonomi.

Perencanaan berisi perumusan dari tindakan-tindakan yang dianggap perlu untuk mencapai hasil yang diinginkan sesuai dengan maksud dan tujuan yang ditetapkan. Suatu perencanaan harus menunjukkan pula maksud dan tujuan dari suatu pekerjaan dan bagaimana cara-caranya untuk mencapai tujuan, termasuk pula rencana untuk mengadakan pengawasan agar penyelenggaraan pekerjaan dapat dilaksanakan dengan sebaik-baiknya. Perencanaan dapat diartikan sebagai keputusan terhadap apa yang akan dilakukan di kemudian hari (Herujito, 2004: 84).

Menurut Triatmodjo dalam bukunya yang berjudul Perencanaan Pelabuhan halaman 3, pelabuhan (*port*) adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat tertambat untuk bongkar muat barang, kran-kran (*crane*) untuk bongkar muat barang, gudang laut (*transito*) dan tempat-tempat penyimpanan dimana kapal membongkar muatannya, dan gudang-gudang dimana barang-barang dapat disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan. Terminal ini dilengkapi dengan jalan kereta api dan atau jalan raya. Pelabuhan merupakan suatu pintu gerbang untuk masuk kesuatu wilayah atau negara dan sebagai prasarana penghubung antar daerah, antar pulau atau bahkan antar negara, benua dan bangsa. Dengan fungsinya tersebut maka pembangunan pelabuhan harus dipertanggung jawabkan baik secara sosial ekonomis maupun teknis.

Filosofi dibalik *container* adalah membungkus atau membawa muatan dalam peti-peti yang sama dan membuat semua kendaraan dapat mengangkutnya sebagai suatu

kesatuan, baik kendaraan itu berupa kapal laut, kereta api, truk, atau angkutan lainnya, dan dapat membawa secara cepat, aman, dan efisien dan bila mungkin, dari pintu ke pintu (*door to door*) (Suyono, 2003).

Ada 5 (Lima) Prinsip Penanganan Dan Pengaturan Muatan yaitu: Melindungi kapal; Melindungi muatan; Pemanfaatan ruang muat semaksimal mungkin; Bongkar muat secara cepat, teratur dan sistematis; Melindungi ABK dan TKBM. Berikut ini adalah penjelasan mengenai prinsip-prinsip penanganan dan pengaturan tersebut (Fakhrurrozi, 2017) : Melindungi kapal. Melindungi kapal berarti menciptakan suatu keadaan dimana dalam melaksanakan kegiatan Penanganan dan Pengaturan muatan, kapal senantiasa tetap dalam kondisi yang baik, aman serta layak laut. Untuk dapat mencapai maksud dan tujuan ini, maka yang perlu untuk mendapatkan perhatian adalah mengenai pembagian muatan yang harus proposional dalam pengaturannya. Melindungi muatan Melindungi muatan menyangkut tanggung jawab pihak pengangkut (*carrier*) terhadap keselamatan muatan yang dimuat dari suatu pelabuhan ke pelabuhan tujuannya dengan aman sebagaimana kondisi muatan seperti penerimaannya. Tanggung jawab pihak pengangkut terhadap keselamatan muatan berdasarkan “*from sling to sling* “ atau “*from tackle to tackle*”. Untuk dapat menjaga keselamatan dan melindungi muatan, maka pihak *carrier* dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya, harus mengenal betul akan sifat-sifat serta jenis muatan-muatan. Agar dapat menghindari/ mencegah kerusakan, maka yang harus dilakukan dengan baik dan tepat adalah: Penggunaan penerapan (*Dunnage*). Pengikatan dan pengamanan (*lashing and securing*) Perencanaan yang prima (Pemanfaatan ruang muat semaksimal mungkin. Bongkar muat secara cepat, teratur dan sistematis Bongkar muat secara cepat, teratur dan sistematis akan menciptakan suatu proses kegiatan bongkar muat yang efisien dan efektif dalam penggunaan waktu serta biaya. Untuk mencapai suatu hasil yang maksimal, maka hal-hal yang dihindari/ dicegah adalah terjadinya: *Long hatch* adalah penumpukan suatu jenis muatan dengan jumlah banyak pada suatu palka untuk satu pelabuhan tertentu, atau terjadinya pembagian muatan yang tidak merata untuk masing-masing palka bagi suatu pelabuhan tujuan tertentu, akibatnya terjadi

waktu bongkar yang lama pada palka tersebut (*gang hours*). *Over stowage* adalah muatan yang seharusnya dibongkar di suatu pelabuhan tujuan, terhalang oleh muatan lain yang berada di atasnya. Oleh karena itu, maka muatan penghalang harus dipindahkan atau dibongkar terlebih dahulu lalu membongkar muatan yang dimaksud. Akibatnya waktu pembongkaran akan bertambah demikian juga biaya pembongkaran dan pemuatan kembali muatan penghalang itu, serta kemungkinan akan terjadi kerusakan pada muatan penghalang dalam proses kegiatan bongkar-muatnya. Melindungi ABK dan buruh. Menyangkut atas keselamatan jiwa ABK dan buruh, yang mana selama ABK dan buruh bekerja melaksanakan kegiatannya senantiasa selalu terhindar dari segala bentuk resiko-resiko yang mungkin atau dapat terjadi dikarenakan dari pelaksanaan bongkar muat itu sendiri.

Sistem Bongkar–Muat Container

Berdasarkan hubungan hukum antara operator kapal (pelayaran) dan perusahaan bongkar–muat kapal, maka aktivitasnya adalah *stevedoring*, *cargodoring*, *receiving*, dan *delivery* (Lasse, 2012: 28) *Stevedoring* adalah menurunkan dan atau menaikkan barang dari atau ke atas kapal. Untuk barang bongkar, barang dipindahkan ke atas truk atau gerbong kereta api, ke tongkang. *Cargodoring* adalah kegiatan memindahkan barang dari dermaga ke gudang lapangan. *Receiving* adalah kegiatan menerima barang yang dibongkar dari kapal. *Receiving* dapat berlangsung di sisi kapal langsung ke truk atau ke tongkang, dan di sisi darat gudang atau lapangan bagi barang melalui gudang atau lapangan diterimakan *consignee* atau perwakilan. *Delivery* adalah penyerahan barang oleh kapal (pengangkut) kepada penerima. Seperti *receiving*, *delivery* pun dapat berlangsung di sisi kapal langsung ke truk atau ke tongkang, dan lapangan diserahkan *carrier* kepada *consignee* atau perwakilan. Perwakilan *consignee* pada *receiving* dan *delivery* ialah ekpedisi muatan kapal laut (EMKL), atau *Freight Forwarder* (Lasse, 2014) .

Menurut Lasse (2012) Suatu terminal peti kemas merupakan sebuah sistem yang terdiri dari banyak sub-sub sistem, di antaranya: *Tractor-trailer system*, sebagai alat angkut peti kemas dalam QTO (Quay Tranfer Operation) di lingkungan terminal. *Straddle carrier* atau *reach stacker system*, sebagai alat pemindah peti kemas antara lapangan ke alat angkut (*head*

truck-chassis) atau sebaliknya dari kendaraan angkutan darat ke lapangan. *Yard gantry system*, alat angkat dilapangan untuk melakukan *stacting* dan *unstacking*, kea tau dari *tractor-trailer system* dalam QTO dan gerakan lain di lingkungan terminal. *front-end loader system*, alat angkat berat untuk menunjang kegiatan QTO dan gerakan lain di lingkungan terminal.

Sistem–sistem tersebut sambung–menyambung satu sama lain membentuk rangkaian (*chain*) alat angkat dan angkut yang dinamakan “*terminal system*”. Kinerja keseluruhan sistem (*whole system permonce*) menentukan tingkat perfomansi terminal. Ukuran kinerja (*output*) setiap unit alat ditentukan berdasarkan jumlah ton atau siklus selama satu satuan waktu perindividual alat. Akan tetapi, ukuran kinerja terminal tidak ditentukan secara individual alat, melainkan di ukur secara keseluruhan sistem, yakni mulai dari operasi kapal sampai *delivery* untuk *import* dan dari *receipt* hingga operasi muat ke kapal untuk *export*.

Kapal Container

Kapal *container* dapat dibedakan menjadi beberapa jenis berikut ini: *Full container ship*, yaitu kapal yang dibuat secara khusus untuk mengangkut *container*. Ruang muatan kapal dilengkapi dengan sel-sel yang keempat sudutnya diberi pemandu untuk memudahkan masuk dan keluarnya *container*. Kapal seperti ini biasa disebut *third generation container ship*. *Partial container ship*, yaitu kapal yang sebagian ruangnya diperuntukan bagi muatan *container* dan sebagian lainnya untuk muatan konvensional. Kapal ini biasa di sebut dengan semi *container*. *Convertible container ship*, yaitu kapal yang sebagian atau seluruh ruangnya dapat dipergunakan untuk memuat *container* atau muatan lainnya. Pada saat yang lain kapal ini dapat diubah sesuai dengan kebutuhan untuk mengangkut muatan konvensional atau peti kemas. *Ship with limited container carrying ability*, yaitu kapal yang mempunyai kemampuan mengangkut *container* dalam jumlah terbatas. Kapal ini dilengkapi dengan perlengkapan khusus untuk memungkinkan mengangkut *container* dalam terbatas. Dilihat dari segi kontruksinya, kapal ini adalah kapal konvensional. *Ship without special container stowing or handling device*, yaitu kapal yang tidak mempunyai alat-alat bongkar muat dan alat pemadatan (*stowing*)

secara khusus, tetapi juga mengangkut *container*. Muatan *container* diperlakukan sebagai muatan konvensional yang berukuran besar dan diikat dengan cara-cara konvensional (Triatmodjo, 2009).

METODE PENELITIAN

Dalam penelitian ini, subyek memiliki peran yang sangat strategis karena pada subyek penelitian itulah data tentang variabel penelitian yang akan diamati. Istilah lain yang digunakan untuk menyebut subyek penelitian adalah responden, yaitu orang yang memberi respon atas suatu perlakuan yang diberikan kepadanya. Dalam hal ini antara lain, pemandu, pembimbing prada, kepala-kepala bagian, karyawan atau pegawai pada PT Jangkar Pacific Semarang.

Dalam pengumpulan data selalu di hadapkan dengan subyek yang akan diteliti baik itu berupa benda, manusia dan aktivitasnya atau peristiwa yang terjadi. Populasi dalam penelitian ini adalah PT Jangkar Pacific Semarang. Pada tahap ini peneliti menarik kesimpulan dari hasil analisis data terkait tentang kinerja *planner* dalam pemuatan *container* keatas kapal di PT. Jangkar Pacific Semarang.

HASIL PENELITIAN

Prosedur Pelayanan Pengiriman Barang Pelayanan pengiriman barang pada PT Pacific International Line adalah menggunakan kapal *container* dengan rute pelayaran yang berbasis di Singapore. Sekarang PT Pacific International Line mengoperasikan pelayanan kapal *container* ke Eropa, Laut Hitam, Kanada, India sub-benua, Afrika Timur, Selatan atau Afrika Barat, Australia, Selandia Baru, Pantai Timur Amerika Selatan dan Pantai Barat Amerika Serikat. Pengiriman dengan menggunakan *container* di PT Pacific International Line dibagi menjadi 2 (dua) jalur yaitu sebagai berikut: *Shipper* menggunakan *container* milik sendiri (*shipper owned container*) SOC. *Shipper* hanya menyewa ruangan kapal kepada perusahaan pelayaran. Pengiriman menggunakan *container* yang dimiliki oleh perusahaan pelayaran (*Carrier Owned Container*) COC. *Shipper* menyewa *container* dan ruangan muatan kapal dari perusahaan pelayaran. Menerima jadwal kedatangan kapal dari *Chief Officer*. Penerimaan jadwal kedatangan biasanya 5 (lima) hari sebelum

kapal tiba di pelabuhan. Koordinasi antara *Planner* dengan *Supervisor Marketing* Koordinasi dilakukan 2 (dua) hari sebelum kedatangan kapal di pelabuhan. Maksud dan tujuannya adalah: Mengklarifikasi berapa banyak jumlah muatan yang akan dimuat ke atas kapal. Mengidentifikasi jenis muatan yang akan dimuat seperti: berapa jumlah *dry container*, *reefer container*, *flat track container*, *tank container*, lengkap dengan permintaan letak *container* di atas kapal. Pembuatan *pre-plan*. Pembuatan *pre-plan* dilakukan setelah semua data *booking* dari *supervisor marketing* diserahkan. Pengajuan *Pre-plan* ke *Chief Officer* Pengajuan *pre-plan* dilakukan pada saat 1 hari sebelum kedatangan kapal di pelabuhan kepada *chief officer* via *email*. Maksud dan tujuannya adalah: Meminta persetujuan pemuatan kepada *chief officer* menggunakan - *pre-plan* yang sudah dibuat oleh *planner* untuk memastikan bahwa *pre-plan* yang dibuat sesuai dengan kemampuan dan daya muat kapal. Apabila *pre-plan* tersebut disetujui oleh *chief officer* maka kemudian akan diserahkan ke-78 *planner* TPKS yang selanjutnya akan dijadikan sebagai *job order* pada saat pemuatan. Namun jika *pre-plan* tersebut ditolak dengan alasan karena tidak sesuai dengan kapasitas kapal maka sebagian muatan akan dibatalkan dan dialihkan kekapal lain. Klarifikasi jumlah muatan dilakukan 4 (empat) jam sebelum kapal sandar di pelabuhan bongkar muat dengan cara mencocokkan jumlah muatan yang ada di *loading list* dengan yang ada di *web-acces* TPKS. Maksud dan tujuannya adalah: Agar tidak terjadi kekeliruan muatan yang akan di muat ke atas kapal. Agar proses pemuatan berjalan dengan baik. Memastikan semua *container* yang ada di *container yard* sudah melakukan *booking request* ke perusahaan pelayaran. Memonitoring kegiatan bongkar muat dilakukan diruang *planner* TPKS pada saat kapal proses bongkar muat berjalan di pelabuhan. Maksud dan tujuannya adalah : Melihat secara langsung proses bongkar muat Apabila terjadi pembatalan ekspor *planner* bisa langsung menindak lanjuti. Menyerahkan *Final Loading* ke *Chief Officer*. Penyerahan *final loading* ke *chief officer* untuk ditanda tangani dan dilakukan setelah semua muatan selesai dimuat dan berada di atas kapal. Maksud dan tujuannya adalah: sebagai tanda bukti bahwa muatan telah selesai di muat dan sudah berada di atas kapal. Sebagai tanda bukti bahwa

muatan yang dimuat sesuai dengan yang ada di *final loading* untuk ditandatangani sebagai tanda bukti. Pengurusan *Empty Container Import* (jika ada). Pengurusan *empty container import* dilakukan apabila kapal tersebut mengangkut *empty container*, pada saat kapal selesai muat *chief officer* memberikan *manifest empty* kepada *planner* yang selanjutnya akan dikirimkan ke Bea Cukai dengan tujuan agar *container empty* tersebut dapat dikeluarkan dari *container yard* dengan persetujuan Bea Cukai. Peran *planner* dalam kegiatan bongkar muat pada PT Jangkar Pacific Cabang Semarang Adapun peran *planner* pada kegiatan bongkar muat di PT Jangkar Pacific adalah membuat rencana yang sistematis untuk mengeluarkan dan memuat kontainer dari atau ke kapal dengan memastikan pengoperasian kapal yang efisien dan hemat biaya. Karena kontainer yang datang dalam segala bentuk dan ukuran membawa berbagai tingkat resiko, maka *planner* selalu memastikan setiap pengiriman ditangani dengan cara yang benar. *Planner* sangat terlibat dalam pekarangan kontainer yang akan mengharuskan *planner* memastikan kargo beresiko tinggi atau berbahaya juga ditangani dengan benar. Persyaratan utama menjadi seorang *planner* adalah memiliki pemahaman penuh tentang persyaratan keselamatan selama memuat dan menurunkan kontainer. Intansi intansi yang terkait dalam proses pemuatan *container* ke atas kapal: Perusahaan Bongkar Muat (PBM), badan ini mempunyai pengaruh yang sangat besar terhadap kelancaran kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving* atau *delivery*. Tanpa adanya badan usaha ini proses ekspor dan impor tidak akan bisa berjalan. Pada saat kegiatan *stevedoring* berlangsung, PBM TPKS sangat berperan penting menunjang kelancaran kegiatan, seperti *planner* TPKS yang menggerakkan *operational container crane* serta ikut serta berkoordinasi dengan *foreman* di lapangan pada saat *stevedoring* berlangsung.

PBM TPKS juga menyediakan tempat penumpukan bagi *container* ekspor maupun impor: *Handling Muatan*; Salah satu tugas pokok dalam cabang pengelolaan kapal di pelabuhan adalah *handling* muatan dalam hal keperluan bongkar muat barang di kapal. Dalam kegiatan tersebut pihak yang paling berperan adalah PBM (*stevedoring*) dan juga harus didukung oleh *warehousing*, EMKL, dan lain-lain. Untuk kegiatan *stevedoring* pihak PBM

membutuhkan beberapa informasi mengenai: kedatangan kapal: kade, gudang; *manifest, pre-plan*; jumlah muatan atau *loading list*; daftar muatan berbahaya, dan cara penanganan *heavy* atau *long cargo*.

Berbekal informasi di atas maka pihak PBM akan membuat rencana kerja untuk kegiatan bongkar muat sehingga pada saat kapal tiba bias langsung dapat ditangani sesuai rencana yang telah dibuat. *Stevadoring* memegang peranan dan tanggung jawab yang sangat penting dalam hal ini. Dan oleh karena itu diperlukan perhatian yang serius untuk kegiatan ini. Dalam hal ini pihak *stevedoring* dibantu oleh *port captain* yang ditunjuk sebagai penanggung jawab sekaligus berkewajiban untuk menekan biaya seefisien mungkin.

Pada saat kapal tiba di pelabuhan pihak *stevedoring* yang terdiri dari: *foreman, tallyman, dan labour* segera melakukan tugas sesuai dengan kewajiban dan tanggung jawabnya, dan untuk penanggung jawab dan komando di atas kapal adalah *foreman*. Untuk kegiatan bongkar (*discharging*) Berbekal *manifest, pre-plan, dan hatch list*, maka *foreman* segera melakukan kegiatan bongkar. Hal-hal yang dilakukan adalah: 1) Mengecek dan mencocokkan kondisi barang dan jumlah barang, merk, peti, pembungkus barang serta untuk *container* diperiksa *seal*, nomor *container* dan posisi *cel container* di dalam palka kapal *container*, apabila ada kerusakan dibuat daftar kerusakan muatan (*damage cargo list*) dan apabila muatan lebih atau kurang, maka dibuatkan daftar lebih atau kurang (*over and short cargo list*). 2) Mengecek keutuhan *lashing* dan *dunnage* yang terdapat pada barang. Mengecek muatan-muatan yang memerlukan penanganan khusus dan hati-hati (terutama muatan *dangerous good* dan *heavy* atau *long cargo*, 3) Menggunakan alat yang sesuai dengan jenis muatan dan berat muatan. Dahulukan untuk muatan yang berada di atas dan untuk muatan berbahaya tauapun muatan yang apabila dibongkar akan merusak muatan lain karena kesalahan *stowage*, maka diharuskan membuat *letter of avidapit*, sebagai jaminan bahwa kerusakan yang terjadi apabila muatan tersebut dibongkar tidak tanggung jawab *stevedoring*. Setelah kegiatan bongkar selesai maka tahap akhir adalah penyelesaian dokumen seperti: *tally sheet, labour time sheet, short* atau *overlanded cargo list, damage cargo*

list, statement of facts, dan dokumen pendukung lainnya.

Untuk kegiatan pemuatan (*loading*) *container* ke atas kapal, maka harus dilakukan hal-hal berikut: 1) Memeriksa kelengkapan dokumen muatan yang akan dimuat ke atas kapal; 2) Memeriksa ruangan atau palka kapal yang akan dimuati, baik kondisi dan luas ruangan yang akan dipakai; 3) Memeriksa kondisi muatan seperti: *merk, packing, symbol*, dan lain-lain; Untuk muatan yang bebannya ringan diletakkan di atas palka; Gunakan *lashing* dan *dunnage* yang kuat agar pada saat pelayaran tidak terjadi kerusakan akibat *lashing* dan *dunnage* yang tidak kuat; Setelah kegiatan pemuatan selesai, maka tahap akhir adalah penyelesaian dokumen seperti: *tally sheet, labour time sheet, short overlanded cargo list, statement of facts, damage cargo list*, resi gudang, *mate's receipt, prestowage* dan dokumen pendukung lainnya. Setelah selesai kegiatan bongkar maupun muat, maka tugas belum selesai sampai di sini, tetapi merupakan mata rantai yang bercabang-cabang yang lain, dan tugas yang harus diselesaikan lainnya berupa: pengiriman laporan dan dokumen lanjutan menyelesaikan utang-piutang, menyelesaikan *claim*, dan lain-lain serta harus membuat laporan pertanggung jawaban ke kantor pusat. Hambatan dan penyelesaian

Di dalam kenyataan di lapangan tidak sedikit masalah yang timbul pada saat proses pemuatan *container* di atas kapal. Berikut adalah masalah – masalah yang sering terjadi pada saat pemuatan di atas kapal beserta dengan pemecahan masalahnya: *Container* dari SOC (*Shipper Owned Container*) yang sudah masuk ke *Container Yard (cy)* belum melakukan *Booking Request* ke Perusahaan Pelayaran. Tidak sedikit masalah ini terjadi pada saat proses pemuatan, hal ini biasa terjadi pada *container* SOC. Berikut adalah beberapa penyebabnya: *Shipper (SOC)* menganggap pembookingan hanya dilakukan di TPKS tidak perlu ke perusahaan pelayaran; Kelalaian dari pihak *shipper (SOC)*; Kurangnya ilmu pengetahuan tentang prosedur pemuatan barang ekspor ke atas kapal.

KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan uraian pada uraian pembahasan sebelumnya yang sudah teridentifikasi masalah yang terjadi selama pemuatan *container* di atas kapal, maka penulis

dapat mengambil kesimpulan yang sekira dapat bermanfaat.

Prosedur Pelayaran Pengiriman Barang Pengiriman dengan menggunakan *container* di PT Pacific International Line dibagi menjadi 2 (dua) jalur yaitu sebagai berikut: *Shipper* menggunakan *container* milik sendiri *Shipper Owned Container (SOC)*. *Shipper* hanya menyewa ruangan kapal kepada perusahaan pelayaran. Pengiriman menggunakan *container* yang dimiliki oleh perusahaan pelayaran (*Carrier Owned Container*) COC. *Shipper* menyewa *container* dan ruangan muatan kapal dari perusahaan pelayaran. Kedua jenis pengiriman dengan *container* diatas prosesnya hampir sama, yang membedakan adalah SOC *shipper/ exportir* menggunakan *container* nya sendiri. Sedangkan COC adalah *shipper/ exportir* menyewa *container* milik perusahaan pelayaran. Menyerahkan *Final Loading* ke *Chief Officer* Penyerahan *final loading* ke *chief officer* dilakukan setelah semua muatan selesai dimuat dan berada di atas kapal. Hal ini dilakukan sebagai tanda bukti bahwa muatan telah selesai di muat dan sudah berada di atas kapal dan sesuai dengan yang ada di *final loading*. Pengurusan *Empty Container Import* (jika ada) Pengurusan *empty container import* dilakukan apabila kapal tersebut mengangkut *empty container*, pada saat kapal selesai muat *chief officer* memberikan *manifest empty* kepada *planner* yang selanjutnya akan dikirimkan ke Bea Cukai dengan tujuan agar *container empty* tersebut dapat dikeluarkan dari *container yard* dengan persetujuan Bea Cukai.

Kinerja *ship planner* dapat dinilai dari kinerjanya di kegiatan bongkar muat *container* apakah sudah efisien dalam waktu pengerjaan dan meminimalisir kecelakaan kerja yang menyebabkan *container* rusak atau menyelakai SDM.

Diharapkan kepada *carrier, shipper*, dan pihak terminal petikemas agar lebih meningkatkan hubungan koordinasi yang baik agar tidak terjadi kasus seperti di atas, dengan cara dengan *shipper* lebih aktif bertanya mengenai hal yang tidak dimengertinya dalam proses ekspor, agar proses ekspor berjalan sesuai prosedur;

Dari pihak perusahaan pelayanan juga harus lebih aktif dalam meningkatkan pelayanannya, dengan cara menjelaskan secara detail dan rinci prosedur ekspor yang benar;

Untuk pihak terminal petikemas seharusnya menanyakan kepada pihak *shipper* mengenai apakah sudah melakukan *booking request* ke perusahaan pelayaran, agar *container* yang terkait dalam hal ini *container* (SOC) dapat terdaftar dalam *final loading list* yang dibuat oleh perusahaan pelayaran, supaya tidak terjadi permasalahan seperti di atas; Untuk perusahaan bongkar muat yaitu SDM nya harus lebih berhati – hati dalam menangani proses *stevedoring* atau *stacing container* di *container yard*, supaya tidak terjadi seperti yang terjadi pada masalah di atas yang menyebabkan kerusakan pada *container* dan menghambat proses pengapalan *container*; Koordinasi antara *operational crane container* dengan foreman harus terjalin dengan baik, agar tidak terjadi kesalahan yang di akibatkan oleh komunikasi yang tidak baik.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdullah, M. 2014. *Manajemen dan Evaluasi Kinerja Karyawan*. Yogyakarta: Penerbit Aswaja Pressindo
- Amstrong, M dan Baron, A. *Performance Management Handbook*. IPM, London
- Febri Arin Putra, Mochammad Al Musadiq dan Yuniadi Mayowan. 2016. *Pengaruh Gaya Kepemimpinan dan Lingkungan Kerja Terhadap Kinerja (Studi Pada Karyawan Perusahaan Air Minum Daerah) (PDAM) Kota Malang*. Jurnal Administrasi Bisnis.
- Hamdani, 2003. *Seluk Beluk Perdagangan Ekspor Impor*. Jakarta: Yayasan Bina Usaha Niaga Indonesia
- Herujito, Yayat M. 2004. *Dasar-Dasar Manajemen*. Jakarta: PT. Grasindo.
- Lasse, D.A. 2012. *Manajemen Peralatan Aspek Operasional dan Perawatan*. 1st ed. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Moehersono, 2012. *Pengukuran Kinerja berbasis Kompetensi*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Sedarmayanti, 2007. *Sumber Daya Manusia dan Produktivitas Kerja*. Bandung: Penerbit Mandar Maju
- Sugiyono, 2012. *Metode Penelitian*: Bandung
- Suyono, R. P. 2003. *Shipping*. 1st ed. Jakarta: PPM.
- Triatmodjo, Bambang. 2009. *Perencanaan Pelabuhan*. Yogyakarta: Beta Offset Yogyakarta.