

**PROSEDUR PELAYANAN OPERASIONAL BONGKAR MUAT
PADA PT. PELINDO MULTI TERMINAL BRANCH JAMRUD
TANJUNG PERAK SURABAYA**

**LAPORAN MAGANG
DIAJUKAN UNTUK MEMENUHI SEBAGAI PERSYARATAN
DALAM MEMPEROLEH GELAR SARJANA ADMINISTRASI BISNIS**



**DIAJUKAN OLEH:
MOCH LUTHFI PRAYOGI
NIM 20112048**

STIA DAN MANAJEMEN KEPELABUHAN BARUNAWATI SURABAYA

2024

LEMBAR PERSETUJUAN

LAPORAN MAGANG

**PROSEDUR PELAYANAN OPERASIONAL BONGKAR MUAT
PADA PT. PELINDO MULTI TERMINAL BRANCH JAMRUD
TANJUNG PERAK SURABAYA**

DIAJUKAN OLEH:
MOCH LUTHFI PRAYOGI
NIM 20112048

TELAH DISETUJUI DAN DITERIMA DENGAN BAIK OLEH:

KETUA PROGRAM STUDI



SOEDARMANTO, SE, MM.
NIDN : 0322036902

DOSEN PEMBIMBING



Dr. Ir. SUMARZEN MARZUKI, M.MT
NIDK : 8891880018

MENGETAHUI,
STIAMAK BARUNAWATI SURABAYA
PLH. KETUA



MUDALAT, S.Pd., MM.
NIDN : 0722017004

LEMBAR PENGESAHAN

LAPORAN MAGANG

PROSEDUR PELAYANAN OPERASIONAL BONGKAR MUAT PADA PT. PELINDO MULTI TERMINAL BRANCH JAMRUD TANJUNG PERAK SURABAYA

DISUSUN OLEH:
MOCH LUTHFI PRAYOGI
NIM 20112048

TELAH DIPRESENTASIKAN DIDEPAN DEWAN PENGUJI MAGANG
PADA TANGGAL 27 JANUARI 2024

PENGUJI

1. DR. GUGUS WJONARKO, MM
NIDN : 0708116501
2. JULI PRASTYORINI, S.Sos, MM
NIDN : 0708067104

()
()

MENGETAHUI,
STIAMAK BARUNAWATI SURABAYA
PLH. KET.


MUDAXAT, S.Pd., MM.
NIDN : 0722017004

Puji syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan berkat, rahmat, kesehatan serta karunia-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan karya ilmiah berupa laporan magang dengan judul “PROSEDUR PELAYANAN OPERASIONAL BONGKAR MUAT PADA PT. PELINDO MULTI TERMINAL BRANCH JAMRUD, TANJUNG PERAK SURABAYA”. Adapun penulisan karya ilmiah berupa laporan magang ini dibuat untuk melengkapi penilaian akhir perkuliahan dalam tugas yang dilakukan sebagai salah satu faktor nilai tambah guna melengkapi persiapan data yang akan dibuat dan dikembangkan dalam bentuk yang lebih komprehensif berupa Skripsi sebagai syarat kelulusan guna mendapatkan gelar Sarjana Administrasi Bisnis.

Penyelesaian karya ilmiah berupa laporan magang ini sendiri dapat penulis buat dan selesaikan dengan tidak terlepas dari adanya peran supportive dalam bentuk apapun baik berupa dukungan moral, materil maupun tenaga, sehingga penulis dapat dengan lancar menyelesaikan tugas laporan magang ini.

Oleh karena itu penulis ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Mudayat, S.Pd., MM., selaku PLH Ketua di Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi dan Manajemen Kelabuhanan Surabaya;
2. Soedarmanto, S.E., M.M., selaku Ketua Program Studi di Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi dan Manajemen Kelabuhana Surabaya;
3. Dr. Ir. Sumarzen Marzuki, M.MT., selaku Dosen Pembimbing Magang di Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi dan Manajemen Kelabuhanan Surabaya;
4. Dr. Gugus Wijonarko, MM., selaku penguji laporan magang;
5. Juli Prastyorini, S.Sos, MM., selaku penguji laporan magang;
6. Bapak dan Ibu Dosen Pengajar di Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi dan Manajemen Kelabuhanan Surabaya;
7. Kedua Orang Tua yang senantiasa mendoakan dan memberi semangat guna menyelesaikan Laporan Magang ini;

8. Teman-teman satu angkatan atas dorongan dan motivasinya;
9. Semua pihak yang telah membantu terselesaikannya Laporan Magang ini yang tidak dapat penulis sebut satu persatu.

Semoga segala bantuan yang telah diberikan kepada penulis mendapat balasan yang setimpal dari ALLAH SWT, adapun penulis menyadari masih ada kekurangan dalam penyusunan karya ilmiah berupa laporan magang ini baik dalam teknik penyajian materi dan pembahasan, penulis mengucapkan mohon maaf sebesar-besarnya, dengan adanya hal tersebut maka penulis mengharapkan adanya kritik dan saran yang sifatnya membangun dan berguna untuk penulis, sehingga penulis dapat menyempurnakan pada tugas dan karya ilmiah lainnya, semoga karya tulis ilmiah ini dapat bermanfaat dan dapat memberikan sumbangan yang berupa ilmu yang berarti bagi pihak yang membutuhkan

Surabaya, 15 januari 2024
Penulis

MOCH LUTHFI PRAYOGI
NIM 20112048

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	Error! Bookmark not defined.
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR LAMPIRAN	x
BAB I PENDAHULUAN	11
1.1 Latar Belakang	11
1.2 Tujuan Magang	12
1.3 Manfaat Magang	13
BAB II GAMBARAN UMUM OBJEK MAGANG	15
2.1 Sejarah Singkat Perusahaan	15
2.2 Visi dan Misi Perusahaan.....	15
2.3 Core Business.....	16
2.4 Proses Bisnis	17
2.5 Continous Improvement.....	18
2.6 Struktur Organisasi	19
BAB III LANDASAN TEORI	22
3.1 Prosedur	22
3.1.1 Prinsip-Prinsip Prosedur	23
3.2.2 Jenis Prosedur	23
3.2.3 Tujuan Prosedur	24
3.2 Bongkar Muat	25
BAB IV PEMBAHASAN	27
4.1 Deskripsi Kegiatan Magang Kerja	27

4.2	Metode Magang	30
4.2.1	Tempat dan Waktu Magang.....	30
4.2.2	Metode Pelaksanaan.....	32
4.2.3	Pengamatan	33
4.3	Pengumpulan Data dan Analisis	37
4.3.1	Identifikasi Masalah.....	39
4.3.2	Sebab dan Akibat Masalah.....	41
BAB V	KESIMPULAN DAN SARAN.....	43
5.1	Kesimpulan	43
5.2	Saran	44
	DAFTAR PUSTAKA.....	xi
	LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

Tabel 1 Data Kegiatan Perkapal.....	18
Tabel 2 Data Detail Kegiatan Rinci Kapal.....	19
Tabel 3 Nama Jabatan Pada Unit Kerja Terminal Jamrud.....	21
Tabel 4 Rincian Jadwal Kegiatan Magang	30
Tabel 5 Produktivitas Kerja	35
Tabel 6 Aktivitas Kegiatan kerja	36
Tabel 7 Kinerja dan Produktivitas Terminal Jamrud.....	38

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1 Proses Bisnis Perusahaan	17
Gambar 2 Struktur Organisasi	20

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Brefing Pra Aktivitas Kegiatan Kerja

Lampiran 2 Proses Bongkar Muat Lepas Mobil Menggunakan Alat Bantu Seling
Dan Jala-Jala

Lampiran 3 Kegiatan Bongkar Curah Kering Dengan Alat Hydraulic Grab

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kegiatan operasional pada perusahaan penggerak bongkar muat (Operator) secara langsung dan sekaligus merupakan PBM (Perusahaan Bongkar Muat) keberhasilannya tidak terlepas dengan adanya prosedur kerja bongkar muat yang diterapkan pada area kerja kepelabuhanan dalam kegiatannya, hal ini berguna untuk memperlancar aktivitas kerja bongkar muat secara langsung, tidak terlepas dengan apa yang diterapkan pada Terminal Jamrud yang memiliki kegiatan bongkar muat yang meliputi kargo umum dan curah kering guna menjalankan kegiatan yang ada pada area Terminal Jamrud dengan menerapkan mekanisme prosedur yang dijalankan guna mempermudah berbagai aktivitas kerja pada pelaksanaannya meliputi, monitoring kegiatan via sistem teknologi informasi guna mempermudah pencatatan dan update data kegiatan, pengecekan alat support secara berkala untuk kelancaran, seperti HMC (Harbour Mobile Crane), Truck, RS (Reach Stacker) dan alat bantu lainnya.

Adapun bongkar muat merupakan kegiatan perpindahan barang dari moda transportasi laut ke moda transportasi darat ataupun sebaliknya (Da Lasse, 2012), dimana terdapat beberapa kegiatan pelayanan bongkar muat pada bidang jasa kepelabuhanan pada Terminal Jamrud. Adapun pelayanan bongkar muat yang terdiri dari petikemas, general cargo, dan curah. Kegiatan bongkar muat yang dijalankan

pada Terminal Jamrud dilakukan sesuai dengan prosedur yang ada guna menjamin kelancaran, ketepatan dan juga keamanan dalam bekerja, dimana prosedur menurut Tambunan (2019) merupakan langkah-langkah maupun tahapan mekanisme yang harus diikuti oleh seluruh unit organisasi untuk melaksanakan kegiatan sesuai dengan kebijakan yang telah ditentukan.

Prosedur yang sudah dibuat bertujuan untuk memberikan percepatan, keamanan dan juga kelancaran yang terdapat pada area kerja Terminal Jamrud. Prosedur tersebut diharapkan untuk dapat dijalankan sebagaimana mestinya, sehingga dapat membantu memberikan dampak positif bagi kinerja kegiatan bongkar muat general cargo, petikemas maupun curah kering pada area kerja Terminal Jamrud.

Adapun guna menjamin kelancaran kegiatan mekanisme bongkar muat terutama penanganan kegiatan kapal curah yang terdapat pada Terminal Jamrud tidak terlepas juga dari adanya kesiapan alat yang digunakan dalam menunjang proses bongkar muat dan juga kinerja operator yang bertugas mengoperasikannya, hal tersebut juga memberikan dampak signifikan dalam proses kegiatannya, selain itu juga dengan adanya sistem kerja yang digunakan dalam membantu penyelesaian kegiatan yang berkaitan dengan adanya penyelesaian penanganan kegiatan yang terdapat pada Terminal Jamrud, sehingga penanganan kegiatan dapat berjalan dengan lancar.

1.2 Tujuan Magang

Dengan adanya mekanisme dari adanya prosedur yang dibuat guna kelancaran kegiatan aktivitas bongkar muat yang dijalankan pada Terminal Jamrud baik

kelancaran dalam kegiatan cargo petikemas maupun curah kering dalam pelaksanaannya. Tujuan magang ini dilakukan untuk menganalisa beberapa hal terkait yang berhasil di observasi dan dijabarkan dalam penulisan laporan magang, diantaranya:

1. Untuk mengetahui sejauh mana prosedur yang ada dapat diterapkan dalam kegiatan bongkar muat baik dalam penanganan curah kering, general cargo, maupun petikemas pada PT. Pelindo Multi Terminal Branch Jamrud;
2. Untuk mengetahui kendala yang di dapatkan dengan adanya prosedur yang dibuat pada PT.Pelindo Multi Terminal Branch Jamrud;
3. Untuk mengetahui cara pekerja, dan terlibat secara langsung dan juga customer dalam menjalankan prosedur kerja yang sudah dibuat pada PT.Pelindo Multi Terminal Branch Jamrud;
4. Untuk mengetahui tingkat keberhasilan penanganan kegiatan sesuai prosedur dengan mekanisme yang harus dijalankan pada PT.Pelindo Multi Terminal Branch Jamrud.

1.3 Manfaat Magang

Adapun dengan adanya kegiatan magang yang dilaksanakan dapat memberikan beberapa manfaat terkait secara langsung dari adanya hasil dari proses kegiatan magang yang dilaksanakan untuk pihak-pihak yang terkait dalam proses kegiatan magang ini, meliputi:

1. Manfaat bagi Akademisi

- a. Memberikan pembelajaran dan juga pengalaman baru dalam dunia kerja secara langsung;
- b. Menambah relasi terkait dunia kerja
- c. Memberikan gambaran positif seputar dunia kerja dalam mengetahui proses, alur penyelesaian kerja dan juga komunikasi penanganan pekerjaan yang sesuai dengan mekanisme prosedur kerja yang dibuat.

2. Manfaat bagi Institusi Tempat Magang (Praktisi)

- a. Memberikan hasil kerja yang lebih optimal dari adanya bantuan yang diperoleh dari pemegang;
- b. Memperkenalkan seluruh area kerja dan hal positif lainnya kepada pemegang, sehingga memberikan unsur penilaian baik untuk Terminal Jamrud;
- c. Mengamati peran pelaksanaan kerja pemegang guna mempelajari hal penting seputar kinerja yang berguna untuk perekrutan pegawai selanjutnya.

BAB II

GAMBARAN UMUM OBJEK MAGANG

2.1 Sejarah Singkat Perusahaan

Terminal Jamrud merupakan Operator Terminal sekaligus sebagai Perusahaan Bongkar Muat (PBM) yang dikelola secara langsung oleh Pelindo Multi Terminal (SPMT) yang terdiri dari tiga dermaga yaitu Jamrud Utara dan Jamrud Barat untuk penanganan General Cargo dan curah kering internasional dan juga Jamrud Selatan yang digunakan guna penanganan cargo domestik (Petikemas), dimana pada Terminal Jamrud ini dilengkapi dengan berbagai fasilitas penunjang seperti: panjang dermaga mencapai 3.787 meter, luas gudang sebesar 23.360 m² dan lapangan penumpukan sebesar 85.436 m² untuk area penyimpanan barang, 9 unit mobile crane, 4 unit container crane, 4 unit excavator, 13 unit grab, 13 unit hopper, dan 9 unit Forklift, dimana keseluruhannya digunakan sebagai penunjang kegiatan guna memberikan percepatan, ketepatan dan kelancaran pelayanan terhadap pelanggan secara langsung, sehingga memberikan kesan positif berkaitan dengan Terminal Jamrud dalam persepsi seluruh pelanggan yang bekerja sama secara langsung dengan Terminal Jamrud guna memberikan unsur kepuasan tersendiri.

2.2 Visi dan Misi Perusahaan

Dalam mencapai tujuan perusahaan yang jelas dan sesuai dengan kebutuhan pada pelaksanaan didirikannya badan usaha terkait, maka dibutuhkan visi dan misi

yang jelas sebagai program untuk terjalannya pencapaian atas program kerja yang hendak diimplementasikan pada sebuah perusahaan, tidak terkecuali pada Terminal Jamrud sebagai salah satu branch yang dikelola oleh PT. Pelindo Multi Terminal dimana penerapan visi dan misi yang di terapkan sebagai berikut:

Visi perusahaan Terminal Jamrud: Menjadi Pelaku Penyedia Jasa Kepelabuhanan Yang Prima, Berkomitmen Dan Memacu Integrasi Logistik Nasional

Misi perusahaan Terminal Jamrud:

1. Menjamin penyediaan jasa pelayanan prima melampaui standart yang berlaku secara konsisten;
2. Memacu kesinambungan daya saing industri nasional melalui biaya logistik yang kompetitif;
3. Memenuhi harapan semua stakeholders melalui prinsip kesetaraan dan taat kelola perusahaan yang baik (Good Corporate Governance);
4. Menjadikan Sumber Daya Manusia yang kompeten, berkinerja, handal dan berbudi pekerti luhur; serta
5. Mendukung perolehan devisa Negara dengan memperlancar arus perdagangan.

2.3 Core Business

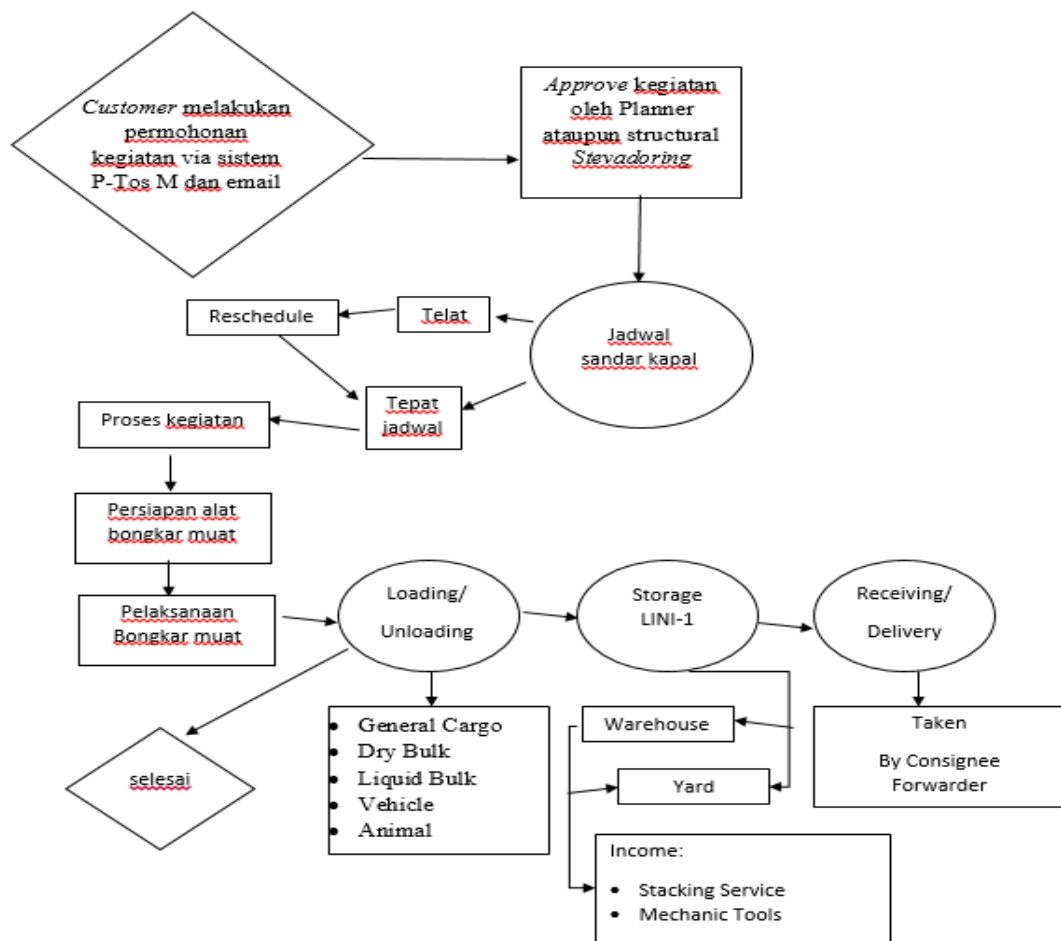
Merupakan sebuah aktivitas utama dan penerapannya teramat penting pada sebuah perusahaan dan menjadi pemasok utama pelaksanaan kegiatan kerja, sebagai pemberi sumbangsih pokok keuntungan pada pelaksanaan implementasi aktivitas

bisnis yang ada. Adapun core business pada Terminal Jamrud meliputi beberapa aktivitas bisnis, diantaranya sebagai berikut:

1. Kegiatan bongkar muat curah kering internasional; dan
2. Kegiatan bongkar muat Petikemas.

2.4 Proses Bisnis

Skema atau gambaran alur proses bisnis yang ada pada pelayanan Terminal Jamrud, dijelaskan pada bagan dibawah ini:



Gambar 2.1 Proses Bisnis Perusahaan

2.5 Continuous Improvement

Pencatatan pelaksanaan kegiatan yang diambil berdasarkan data implementasi aktivitas bongkar muat curah kering baik keseluruhan kegiatan maupun data per kapal sesuai kinerja yang terjadi pada Terminal Jamrud. Adapun data yang ada pada daftar tabel sebagai berikut: terlampir pada aktivitas kinerja yang dilakukan pada Terminal Jamrud yang diuraikan secara detail pada tabel yang ada pada tabel yang terla terlampir dibawah ini.

Tabel 1 data kegiatan perkapal

NAMA KAPAL / KEGIATAN	KOMODITI	PBM	TANGGAL KEGIATAN	ALAT	PRODUKSI
XIN RONG SHENG 15	BUNGKIL KOPRA	HSU	16 October 2023	HPCPL2	620,900
			17 October 2023	HPCPL2	1.894,740
			18 October 2023	HPCPL2	1.255,320
				HPCB11	1.374,050
			19 October 2023	HPCPL2	615,300
TOTAL					5.760,310
PHUC THUAN 36	SULPHUR	GUJI	12 October 2023	HPCPL2	480,360
			13 October 2023	HPCPL2	2.124,710
			14 October 2023	HPCPL2	321,290
TOTAL					2.926,360
ASIA GLORY 6	COKES	PMT	21 October 2023	HPCPL3	329,180
			22 October 2023	HPCPL3	1.597,100
			23 October 2023	HPCPL2	1.379,990
TOTAL					3.306,270

Sumber Data: Terminal Jamrud

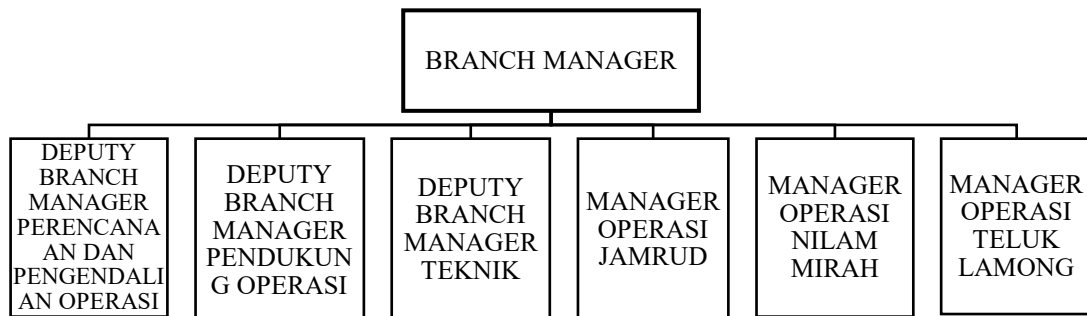
Tabel 2 Data Detail Kegiatan Rinci Kapal

JENIS KEGIATAN	TARGET	BOBOT	REALISASI	CAPAIAN	SKOR
NON CONTAINER YANG DIBONGKAR	13.417.473	25%	8991.108	91.40	23
CURAH KERING	4.368.75	25%	4.515.71	103.36	26
ET/BT TERMINAL MULTIPURPOSE	68.89	25%	71.99	104.50	26
SAFETY BRIFING & FIT TO WORK	100	20%	110	110	22
TINGKAT PENGEMBANGAN SDM (LEARNING WALLET)	100%	5%	100	100	5

Sumber Data: Terminal Jamrud

2.6 Struktur Organisasi

Dalam menjalankan aktivitas kegiatan kerja agar dapat berjalan dengan lancar dan tepat guna, peranan struktur organisasi sangat dibutuhkan guna memastikan kegiatan dapat berjalan dengan baik dan prima, sehingga kegiatan yang ada dapat berjalan dengan lancar dan tepat sasaran. Adapun struktur organisasi yang terdapat pada area kerja PT. Pelindo Multi Terminal berdasarkan peraturan Direksi PT. Pelindo Multi Terminal Nomor OT.01.03/20/7/1/PSOS/DIRU/PLMT-23 tanggal 20 Juli 2023 Tentang susunan organisasi dan tata kelola PT. Pelindo Multi Terminal seperti bagan gambar dibawah ini:



Gambar 2 Struktur Organisasi

Adapun kerangka jabatan dan juga unit kerja berkaitan dengan struktur organisasi yang ada pada bagan diatas dijabarkan secara rinci dan detail pada tabel 3 yang ada pada bagan tabel dibawah ini, dimana penjabaran secara rinci berkaitan dengan tanggung jawab kerja berdasarkan jabatan dan juga unit kerja yang ada pada Terminal Jamrud, sehingga kendali dan *control* pekerjaan yang ada pada Terminal Jamrud dapat berjalan dengan baik dengan terstruktur dari adanya kerangka struktur organisasi yang sangat jelas guna melakukan pekerjaan sesuai dengan jobdesk maupun tanggung jawab kerja yang harus dilakukan sebagai pertanggung jawaban atas pekerjaan yang menjadi tugas untuk diselesaikan sesuai dengan aturan perusahaan guna menjamin stabilitas fungsi yang terdapat pada lingkungan kerja Terminal Jamrud, dengan adanya hal tersebut diharapkan pekerjaan yang ada pada Terminal Jamrud dapat terselesaikan dengan baik dan seluruh kegiatan yang ada dapat berjalan lancar sesuai dengan kebijakan perusahaan dalam melakukan proses mekanisme penyelesaian pekerjaan yang terdapat pada Terminal Jamrud dalam melakukan proses pelayanan terhadap pengguna jasa atau *customer*.

Tabel 3 Nama Jabatan pada unit kerja terminal Jamrud

NO	NAMA JABATAN	UNIT KERJA/ DINAS
1	BRANCH MANAGER	BRANCH JAMRUD NILAM MIRAH
2	DEPUTY BM PERENCANAAN DAN DALOPS	PERENCANAAN DAN PENGENDALIAN OPERASI
3	BERTH PLANNER	PERENCANAAN DAN PENGENDALIAN OPERASI
4	TERMINAL PLANNER	PERENCANAAN DAN PENGENDALIAN OPERASI
5	DISPATCHER	PERENCANAAN DAN PENGENDALIAN OPERASI
6	OFFICER PERENCANAAN OPERASI	PERENCANAAN DAN PENGENDALIAN OPERASI
7	OFFICER HSSE	PERENCANAAN DAN PENGENDALIAN OPERASI
8	DEPUTY BM PENDUKUNG OPERASI	PENDUKUNG OPERASI
9	OFFICER KOMERSIAL	PENDUKUNG OPERASI
10	OFFICER ADIMINISTRASI DAN UMUM	PENDUKUNG OPERASI
11	OFFICER KEUANGAN	PENDUKUNG OPERASI
12	DEPUTY BM TEKNIK	TEKNIK
13	OFFICER PERALATAN	TEKNIK
14	OFFICER FASILITAS	TEKNIK
15	OFFICER IT	TEKNIK
16	MEKANIK	TEKNIK
17	TEKNISI	TEKNIK
18	MANAGER OPERASI JAMRUD	OPERASI JAMRUD
19	KOORDINATOR OPERASI	OPERASI JAMRUD
20	OFFICER OPERASI	OPERASI JAMRUD
21	FOREMAN	OPERASI JAMRUD
22	OPERATOR ALAT OPERASI	OPERASI JAMRUD
23	ADMIN BILLING	OPERASI JAMRUD
24	PETUGAS GUDANG	OPERASI JAMRUD
25	TALLY	OPERASI JAMRUD
26	OPERATOR GATE	OPERASI JAMRUD

Sumber Data : Terminal Jamrud

BAB III

LANDASAN TEORI

3.1 Prosedur

Prosedur adalah langkah-langkah maupun tahapan mekanisme yang harus diikuti oleh seluruh unit organisasi untuk melaksanakan kegiatan sesuai dengan kebijakan yang telah ditentukan (Tambunan, 2019), sedangkan menurut (Fitzgerald, 2019) prosedur adalah urutan-urutan yang tepat dari tahapan-tahapan instansi yang menerangkan apa yang harus dikerjakan, siapa yang mengerjakan, kapan mengerjakannya dan bagaimana mengerjakannya, dari adanya pengertian yang ada dapat disimpulkan bahwasanya prosedur termasuk dalam mekanisme tahapan penyelesaian aktivitas pekerjaan berdasarkan langkah-langkah yang harus diikuti dan dilakukan sebagai penyelesaian penerapan kegiatan secara tepat, terstruktur dan optimal.

Dengan adanya hal tersebut untuk melakukan kegiatan atau aktivitas kerja agar dapat berjalan dengan lancar, tepat, terorganisir atau terstruktur dengan baik dan mampu mendapatkan hasil yang optimal, maka prosedur dilakukan menggunakan beberapa prinsip kerja prosedur, jenis-jenis prosedur dan tujuan dilakukannya pekerjaan menggunakan prosedur guna menjadikan tingkat penerapan pekerjaan dapat berjalan dengan baik sesuai dengan harapan aktivitas kerja yang ada pada suatu perusahaan guna mempermudah melakukan mekanisme pengendalian agar dapat berjalan dengan baik, diantaranya sebagai berikut:

3.1.1 Prinsip-Prinsip Prosedur

Pada pelaksanaanya prosedur memiliki 5 prinsip dasar untuk dapat diterapkan menurut Umam (2014), yaitu:

- a. Rasional, prosedur kerja harus masuk akal;
- b. Sistematis, menggunakan urutan kerja yang teratur;
- c. Bersifat operasional, menjelaskan dengan teknis pelaksanaan seringkas mungkin;
- d. Menggunakan jarak terpendek, dibuat secara ringkas dan mudah dipahami;
- e. Menekankan pada prinsip kerja, pekerjaan diletakan secara berurutan dalam pelaksanaannya.

3.2.2 Jenis Prosedur

Menurut Nurdiansyah (2019) Prosesdur dapat diklasifikasi menjadi 2 jenis, yaitu:

- a. Prosedur Primer dimaksudkan untuk memperlancar pekerjaan sehari-hari, contohnya: prosedur pesanan, penagihan dan prosedur pembelian;
- b. Prosedur sekunder dimaksud untuk memfasilitasi pekerjaan yang dilakukan oleh prosedur primer, contoh: layanan surat-menyurat, layanan telephone dan layanan arsip.

3.2.3 Tujuan Prosedur

Menurut Fatimah (2015) penyusunan prosedur dibuat dengan tujuan sebagai berikut:

- a. Menjaga konsistensi kerja setiap petugas, tim dan semua unit kerja;
- b. Memperjelas alur tugas, wewenang, serta tanggung jawab setiap unit kerja;
- c. Mempermudah proses pemberian tugas serta tanggung jawab kepada pegawai yang menjalankannya;
- d. Mempermudah proses monitoring dan fungsi kontrol dari setiap proses kerja;
- e. Mempermudah proses pemahaman staf secara sistematis dan menyeluruh;
- f. Mempermudah dalam mengetahui terjadinya kegagalan, ketidak efisienan proses prosedur kerja, serta kemungkinan-kemungkinan terjadinya penyalahgunaan kewenangan pegawai;
- g. Menghindari kesalahan-kesalahan proses kerja;
- h. Menghindari kesalahan, keraguan, duplikasi dan efisiensi;
- i. Melindungi organisasi atau unit kerja dari berbagai bentuk kesalahan organisasi;
- j. Memberikan keterangan tentang dokumen-dokumen yang dibutuhkan dalam proses kerja;
- k. Menghemat waktu program pelatihan.

3.2 Bongkar Muat

Bongkar muat adalah kegiatan membongkar barang-barang impor dan atau barang-barang antar pulau/interinsuler dari atas kapal dengan menggunakan crane dan sling kapal ke darat maupun sebaliknya (Sasono, 2012). Adapun pada pelaksanaannya bongkar muat dilakukan dengan menggunakan alat bantu sebagai penunjang kegiatan bongkar muat yang ada, meliputi: Headtruck untuk kebutuhan haulage (proses distribusi dari lapangan/gudang ke dermaga atau dermaga ke lapangan/gudang), crane kapal, HMC (Harbour Mobile Crane), CC (Container Crane) untuk kebutuhan stevedoring (proses bongkar muat dari kapal kedermaga atau chasis truck ataupun sebaliknya), forklift, hopper, sling dan reach steaker sebagai alat tambah penunjang kegiatan guna memastikan kelancaran kegiatan.

Dengan adanya kegiatan bongkar muat tidak terlepas dari adanya lingkup pelaksanaan yang terjadi (Suryono, 2014), meliputi:

1. Stevedoring, merupakan kegiatan bongkar muat dari atas kapal kedermaga maupun sebaliknya;
2. Cargodoring, merupakan pekerjaan melepaskan barang dari tali/jala-jala didermaga dan mengangkut dari dermaga ke gudang/lapangan penumpukan guna melakukan proses penyempinan sementara untuk memastikan barang yang ada tetap dalam keadaan baik;

3. Receiving/delivery, merupakan pencatatan pergerakan barang dari luar untuk diterima dan disimpan di area Terminal atau pengeluaran dari dalam Terminal untuk dibawa keluar area terminal.

BAB IV

PEMBAHASAN

4.1 Deksripsi Kegiatan Magang Kerja

Proses kegiatan magang dilakukan pada PT. Pelindo Multi Terminal Branch Jamrud dimana kegiatan program pemagangan berfokus pada seluruh aktivitas kegiatan yang berada pada Terminal Jamrud terutama dalam proses kegiatan observasi dan terjun langsung dalam menyelesaikan tugas kerja yang ada sebagai bagian dari implementasi pembelajaran yang didapat penulis selama proses belajar untuk kemudian diterapkan secara langsung dalam melakukan dan menyelesaikan kegiatan kerja pada bidang penanganan bongkar muat kapal curah di area Terminal Jamrud, mulai dari proses awal alur kegiatan dimana permohonan yang dilakukan oleh PBM terhadap Terminal sebagai serah terima pelaksanaan kegiatan kerja, untuk kemudian selanjutnya pada proses approval kegiatan, hingga dilakukan penanganan kegiatan secara langsung, adapun banyak hal yang dilakukan terkait kelancaran kegiatan pelaksanaan kerja/kegiatan, dimana dengan adanya kesiapan kerja terkait pengecekan peralatan yang digunakan dalam melakukan kegiatan kerja bongkar muat kapal curah, meliputi : Grab, Hooper, Forklift, HMC (Harbour Mobile Crane), Head Truck, dan peralatan penunjang lainnya.

Kegiatan magang ini sendiri dilakukan penulis secara langsung menggunakan metode sistem kerja shift dimana lama pelaksanaan kegiatan magang dalam sehari

selama 8 jam kerja dan perminggunya 6 hari kerja atau 48 jam kerja, adapun penulis berkesempatan secara langsung untuk memberikan kontribusi kerja terhadap tempat magang kerja secara langsung guna mengetahui dan menyelesaikan pekerjaan sebagai alat ukur penulis dalam menjalankan kegiatan magang dalam bentuk pemahaman dan pengalaman kerja bagi penulis, berkaitan dengan hal tersebut penulis berkesempatan dalam menjalankan jobdesk kerja yang ada sebagai Operator HMC dan juga membantu menyelesaikan kegiatan dalam hal penataan barang baik dari atas kapal ke dermaga untuk kemudian selanjutnya di bawa keluar Terminal atau Discharge Truck Losing ataupun kemudian di simpan pada gudang atau lapangan penumpukan atau Discharge, maupun sebaliknya barang dari gudang atau lapangan penumpukan atau Truck Losing ke atas kapal atau Loading.

Pada saat kegiatan pelaksanaan magang kerja penulis juga menilai secara langsung terkait hambatan dan kelancaran yang ada dalam proses pelaksanaan penanganan bongkar muat kapal curah yang terdapat pada Terminal Jamrud, dengan adanya hal-hal yang berkaitan dalam melakukan ataupun menjalankan proses penanganan kegiatan kapal curah yang ada, dimana berkaitan dengan sistem kegiatan kerja yang hendak diterapkan untuk memberikan *support* kinerja yang dapat membuat dampak kelancaran maupun hambatan dalam prosesnya, yang dimana meliputi 3 aspek sistem kerja, diantaranya:

1. Sistem kerja biasa, dimana sistem kerja ini merupakan sistem kerja yang memiliki dampak terminim dalam hal berkaitan dengan produktivitas kerja;

2. Sistem kerja target, merupakan sistem kerja dengan ketentuan produktivitas yang sudah ditentukan diawal kegiatan berdasarkan kesepakatan;
3. Sistem kerja borong gawe kerja, merupakan sistem kerja yang memiliki dampak yang sangat baik dalam segi produktivitas.

Dari adanya sistem kegiatan kerja yang ada memiliki kontribusi yang dapat mempengaruhi baik dari segi yang dapat berdampak pada kelancaran maupun hambatan dalam melakukan proses penanganan kegiatan berdasarkan ketentuan hasil produktivitas yang diberikan dari segi internal lingkungan Terminal Jamrud berkaitan dengan kinerja TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat), selain itu dengan adanya keterlambatan datangnya barang atau trucking membuat hambatan tersendiri dalam pelayanan penanganan kinerja yang berdampak negatif dari adanya kinerja bongkar muat kapal curah yang ada dimana hal ini membuat *idle time* yang berkepanjangan, adapun adanya trouble alat angkat dan angkut seperti HMC, Forklift dan lain-lain juga memberikan dampak buruk berkaitan dengan hambatan kerja yang terdapat pada pelayanan kapal curah dimana hal tersebut bertolak belakang dengan adanya ketentuan guna memberikan kelancaran kerja yang hendak dibuat untuk mendapatkan hasil yang baik terutama dalam hal yang berkaitan dengan produktivitas, untuk kemudian diharapkan adanya solusi yang dapat penulis buat untuk membuat kinerja Terminal Jamrud lebih baik lagi untuk kedepannya, sehingga mampu memberikan dampak baik dari adanya kegiatan baik bagi penulis sebagai tambahan literasi dalam bentuk perolehan hasil berupa pengalaman dan juga perusahaan guna membuat kemajuan bagi perusahaan.

4.2 Metode Magang

4.2.1 Tempat dan Waktu Magang

Kegiatan magang ini dilakukan pada PT. Pelindo Multi Terminal Branch Jamrud dengan alamat JL. Tanjung Perak Timur, No 620, Pelabuhan Tanjung Perak, Perak Utara, Kecamatan. Pabean Cantikan, Surabaya, Jawa Timur 60165, dengan lama kurun waktu kegiatan magang selama 3 bulan, terhitung mulai tanggal sampai dengan tanggal, dengan rincian kegiatan magang sebagai berikut.

Tabel 4 Rincian jadwal kegiatan magang

Target pencapaian materi	Pelaksanaan Magang Minggu Ke -				
	I-II	III-V	VI-VII	VIII-IX	X-XII
<u>Pengenalan perusahaan lingkungan kerja</u>	✓				
<u>Melakukan pengamatan dan rencana kegiatan kerja</u>	✓	✓			
<u>Mempelajari kegiatan magang kerja dalam lingkup kerja Operasional</u>		✓	✓	✓	
<u>Melaksanakan program kerja magang berdasarkan jobdesk kerja</u>			✓	✓	✓
<u>Pembuatan laporan Magang</u>			✓	✓	✓

Sumber Data: Diolah Sendiri

Berdasarkan jadwal kegiatan magang pada tabel dapat dijelaskan ataupun dijabarkan secara rinci setiap kegiatan yang dilakukan penulis secara langsung dalam melakukan prosesi kegiatan magang yang ada, dimana pada minggu pertama hingga minggu ke dua aktivitas penulis melakukan kegiatan orientasi lingkungan kerja dan mengenal beragam macam kegiatan beserta support alat bantu kerja, jobdesk kerja setiap karyawan berdasarkan tanggung jawab kerjanya, dan juga observasi kegiatan kerja yang ada berdasarkan nama kegiatan dan cara penanganannya pada minggu ke tiga hingga minggu ke lima, kemudian pada minggu ke tiga hingga minggu ke sembilan penulis melakukan adaptasi kerja untuk membantu melakukan kegiatan kerja serta mempelajari setiap pekerjaan yang ada pada Terminal Jamrud untuk menambah keahlian atau *soft skill*, pengetahuan dan juga pengalaman secara langsung yang dapat dilakukan penulis guna mempersiapkan diri untuk terjun ke dunia kerja, hingga pada akhirnya dimulai minggu ke enam hingga minggu terakhir magang atau minggu ke dua belas penulis terjun langsung untuk membantu menyelesaikan pekerjaan sesuai dengan arahan yang di berikan kepada penulis dalam menyelesaikan tanggung jawab kerja selama magang pada Terminal jamrud dan juga menyelesaikan pembuatan laporan atau karya ilmiah magang kerja selama menjalani aktivitas pada Terminal Jamrud.

4.2.2 Metode Pelaksanaan

Metode pelaksanaan kegiatan magang yang diterapkan pada pelaksanaan kegiatan kerja magang di Terminal Jamrud ini, meliputi beragam kegiatan ataupun aktivitas mulai dari proses pengenalan alat, lingkungan kerja dan nama kegiatan, kemudian pemahaman alur kerja operasional, selanjutnya pelaksanaan kerja guna mengimplementasikan pengetahuan yang sudah dimiliki dan juga menambah pemahaman terkait penyelesaian kegiatan kerja yang sudah dilakukan secara langsung. Adapun bentuk dari adanya implementasi pelaksanaan kegiatan secara langsung meliputi:

a. Orientasi lapangan

Dimana mengenali dengan baik atas lingkungan kerja dan juga alat bantu sebagai proses untuk menunjang kelancaran kegiatan operasional terutama pada fokus penanganan bongkar muat kapal curah, dan memahami dan melakukan untuk membantu secara langsung bagaimana cara menyelesaikan pekerjaan bongkar muat yang ada secara tepat, cepat dan terperinci.

b. Bekerja sebagai karyawan

Pada tahapan pelaksanaan program pemagangan sebagai salah satu syarat penilaian guna menunjang tingkat kelulusan, penulis disini juga bekerja secara langsung sebagai karyawan PT. Pelindo Multi Terminal sebagai Operator HMC (Harbour Mobile Crane), dimana selain bekerja

sesuai dengan jobdesk kerja yang diberikan oleh perusahaan sebagai tanggung jawab penulis sebagai karyawan pada tempat magang ini, penulis juga melakukan observasi penilaian terhadap aktivitas kegiatan bongkar muat terutama pada kapal curah di lingkungan kerja Terminal Jamrud, guna memberikan kontribusi baik dan maksimal dalam menjalankan sistem kerja yang lebih tepat dalam menangani setiap problem yang terjadi pada saat dilakukannya aktivitas bongkar muat kapal curah ini sendiri, sehingga pada kegiatan kedepannya diharapkan dapat menjadi pembelajaran dan pertimbangan, sehingga penanganan dari adanya kegiatan bongkar muat kapal curah yang ada dapat ditangani secara lebih efektif dan efisien lagi.

4.2.3 Pengamatan

Pada kegiatan magang yang dilakukan pada area kerja Terminal Jamrud ini, proses pengumpulan data dilakukan dengan cara melakukan Observasi dan terjun langsung dalam membantu melakukan proses penanganan aktivitas kegiatan dalam pelayanan bongkar muat kapal curah, yang kemudian hasil yang didapatkan di kelompokkan menjadi 2 hasil data yang diperoleh baik data primer dan data sekunder, dimana data primer merupakan hasil data yang diperoleh dari adanya pengamatan langsung dilapangan berupa data yang berkaitan dengan adanya kendala dalam aktivitas pelayanan bongkar muat kapal curah, meliputi: kerusakan alat bongkar muat, seperti: HMC, Forklift, Truck dan lain-lain, menunggu muatan, dan sistem kegiatan yang ada baik sisten kerja biasa, target

kerja ataupun borong gawe kerja dalam penanganannya, dan juga keberhasilan kerja, meliputi: kelancaran muatan dan trucking ketika proses kegiatan bongkar ataupun muat kapal curah, selain itu adanya wawancara dan diskusi terhadap pekerja perusahaan secara langsung juga merupakan hasil data yang dapat dipertimbangkan dari adanya penilaian yang diberikan oleh karyawan dalam menangani setiap proses kegiatan bongkar muat kapal curah yang ada.

Adapun data sekunder merupakan hasil data yang didapatkan berdasarkan hasil dari terselesaikannya kegiatan kerja secara langsung, biasanya berupa arsip dan literatur yang diperoleh dari perusahaan, baik berupa produktivitas kerja, kinerja karyawan dalam proses pelayanan kerja, dan seluruh data yang mendukung kelancaran dari adanya aktivitas kerja ataupun kegiatan.

Metode yang digunakan dalam pengumpulan data baik secara pengumpulan data primer maupun sekunder yang dilakukan, meliputi:

- a. Terjun langsung dalam melakukan proses pelayanan bongkar muat kapal curah;
- b. Melakukan wawancara dan diskusi kerja terhadap rekan kerja atau karyawan yang terdapat pada Terminal Jamrud, sebagai praktisi ahli;
- c. Mengumpulkan data mengenai hasil kinerja bongkar muat kapal curah yang terjadi pada Terminal Jamrud, guna menganalisa tingkat keberhasilan kerja dari adanya produktivitas yang ada.

Adapun dari adanya beberapa pengamatan yang dilakukan, adanya aspek pelayanan dan penyelesaian bongkar muat menjadi data yang didapatkan sebagai

tolak ukur tingkat percepatan dan ketepatan penanganan berupa keberhasilan kerja, meliputi:

1) Produktivitas Kerja

Hasil pengamatan yang dilakukan dengan adanya penilaian keberhasilan atau tolak ukur tingkat ketepatan dan kecepatan dalam proses pelayanan bongkar muat kapal curah yang didapatkan dari adanya proses kegiatan beberapa bulan terakhir, adapun data terkait terlampir secara rinci pada bulan Oktober yang diambil dari 3 sampel kapal yang berkegiatan pada area kerja Terminal Jamrud dengan komoditi yang beragam dan tingkat hasil kerja yang beragam pula, dengan terdapatnya data yang menjadi gambaran dari adanya hasil kerja yang diharapkan maka untuk kedepannya diharapkan menjadi lebih baik lagi guna memberikan sumbangsih peningkatan produktivitas yang terdapa pada Terminal Jamrud. Adapun data yang ada terlampir pada tabel dibawah ini.

Tabel 5 Produktivitas Kerja

NAMA KAPAL / KEGIATAN	KOMODITI	PBM	TANGGAL KEGIATAN	ALAT	PRODUKSI
XIN RONG SHENG 15	BUNGKIL KOPRA	HSU	16 October 2023	HPCPL2	620,900
			17 October 2023	HPCPL2	1.891,710
			18 October 2023	HPCPL2	1.255,320
				HPCB11	1.374,050
			19 October 2023	HPCPL2	615,300
TOTAL					5.780,310
PHUC THUAN 36	SULPHUR	GUJI	12 October 2023	HPCPL2	460,360
			13 October 2023	HPCPL2	2.124,710
			14 October 2023	HPCPL2	321,290
			TOTAL		
ASIA GLORY 6	COKES	FMT	21 October 2023	HPCPL3	329,180
			22 October 2023	HPCPL3	1.591,100
			23 October 2023	HPCPL2	1.379,990
TOTAL					3.308,270

Sumber data : Arsip Terminal Jamrud

2) Aktivitas Kegiatan Kerja

Pengamatan yang dilakukan secara terperinci terhadap pelayanan kerja bongkar muat kapal curah, mulai dari ketika hendak melakukan kegiatan kerja hingga setelah usai melakukan kegiatan kerja yang ada, mulai dari persiapan kerja meliputi: persiapan alat bongkar muat, komunikasi dalam implementasi kegiatan, kelancaran aktivitas bongkar muat dan penataan kembali alat-alat bongkar muat setelah digunakan. Dengan adanya hal tersebut maka didapatkan hasil dari adanya pengamatan yang dilakukan dari adanya arsip data yang ada pada Terminal Jamrud pada aktivitas kegiatan kerja dalam kurun waktu terakhir, dimana hasil yang didapat dilampirkan dalam bentuk tabel 6, adapun data terlampir pada tabel yang ada pada tabel dibawah ini:

Tabel 6 Aktivitas Kegiatan kerja

JENIS KEGIATAN	TARGET	BOBOT	REALISASI	CAPAIAN	SKOR
NON CONTAINER YANG DIBONGKAR	13.417.473	25%	8991.108	91.40	23
CURAH KERING	4.368.75	25%	4.515.71	103.36	26
ET/BT TERMINAL MULTIPURPOSE	68.89	25%	71.99	104.50	26
SAFETY BRIFING & FIT TO WORK	100	20%	110	110	22
TINGKAT PENGEMBANGAN SDM (LEARNING WALLET)	100%	5%	100	100	5

Sumber data : Arsip Terminal Jamrud

4.3 Pengumpulan Data dan Analisis

Pengamatan akan adanya aktivitas kerja yang dilakukan secara langsung pada Terminal Jamrud, yang selanjutnya dijabarkan dalam bentuk data terlampir dan terperinci, guna dilakukan penganalisaan data yang diolah, sehingga dapat memberikan penilaian dan kesimpulan dari adanya aktivitas kegiatan yang berlangsung. Adapun data yang diambil meliputi seluruh aktivitas kegiatan dalam menunjang kelancara aktivitas bongkar muat dan juga penggunaan fasilitas secara tepat guna pada Terminal Jamrud hingga produktivitas yang didapatkan dalam triwulan terakhir. Adapun lampiran data yang ada, terdapat pada bagan tabel dibawah ini, dimana digambarkan secara rinci seluruh aktivitas kegiatan yang ada pada Terminal Jamrud, hingga hasil produktivitas yang didapat dari adanya penerapan kinerja dan juga penggunaan fasilitas yang tepat guna dalam melakukan proses pelayanan bongkar muat kapal curah pada Terminal Jamrud dengan data yang diperoleh pada periode waktu yang diambil dari 2 tahun belakangan ini dimana data yang ada diambil secara langsung pada periode kinerja di tahun 2022 dan juga pada tahun 2023 yang di terangkan secara detail pada tabel yang ada dibawah ini, sebagai penilaian keberhasilan kinerja yang terjadi berdasarkan dengan adanya produktivitas yang diperoleh pada Terminal Jamrud, sehingga dapat dijadikan bahan evaluasi untuk kemudian dikembangkan pada kinerja yang hendak terjadi dan dilakukan pada tahun-tahun berikutnya dengan harapan mendapatkan produktivitas yang lebih dibandingkan dengan produktivitas kinerja yang ada pada tahun sebelumnya, dimana hal tersebut menjadai nilai keberhasilan terutama untuk kinerja yang terjadi pada

Terminal Jamrud pada kedepannya. Adapun data yang ada dilampirkan secara detail dan terperinci pada tabel 7 yang ada dibawa ini sebagai pencatatan ataupun penilaian keberhasilan produktivitas kinerja yang ada pada Terminal Jamrud sesuai dengan tahun yang telah dilampirkan, hal ini memberika tolak ukur kerja nyata atas penilaian yang terdapat pada Terminal Jamrud dalam melakukan proses kerja guna mendapatkan pencapaian yang lebih baik untuk kedepannya, sehingga dapat membantu meberikan perubahan yang baik.

Tabel 7 kinerja dan Produktivitas Terminal Jamrud

JAMRUD									
No	Uraian	Satuan	Realisasi	RKAP 2023		Realisasi	Capaian (%)		
			s.d Trw III	1 tahun	s.d Trw III	s.d Trw III	[d:a]	[d:b]	[d:c]
			2022			2023			
			a	b	c	d			
A	SERVICE TIME								
1	Berthing Time (BT)	J/K	45,65	61,89	61,89	79,44	174,03%	128,36%	128,36%
	a. Berthing Working Time (BwT)	J/K	32,58	47,79	47,79	57,45	176,31%	120,20%	120,20%
	1) Effective Time (ET)	J/K	29,62	43,40	43,40	50,35	169,98%	116,02%	116,02%
	2) Idle Time (IT)	J/K	2,96	4,39	4,39	7,09	239,58%	161,61%	161,61%
	b. Non Operation Time (NOT)	J/K	13,06	14,10	14,10	21,99	168,36%	156,01%	156,01%
2	ET/BT	%	64,90	70,13	70,13	63,38	97,67%	90,38%	90,38%
B	UTILISASI DERMAGA & FASILITAS								
	a. Berth Occupancy Ratio (BOR)	%	54,36	60,00	60,00	43,88	80,72%	73,13%	73,13%
	b. Yard Occupancy Ratio (YOR)	%	28,06	50,00	50,00	23,84	84,96%	47,69%	47,69%
	c. Shed Occupancy Ratio (SOR)	%	23,50	50,00	50,00	19,46	82,82%	38,92%	38,92%
C	PRODUKTIVITAS								
1	General Cargo	T/G/H	158,91	153,49	153,49	164,70	103,65%	107,31%	107,31%
		T/S/D	3046,61	2.300,00	2.300,00	2168,55	71,18%	94,28%	94,28%
2	Curah Cair	T/G/H	116,91	137,25	137,25	132,41	113,26%	96,47%	96,47%
		T/S/D	2110,98	2.000,00	2.000,00	2161,09	102,37%	108,05%	108,05%
3	Curah Kering	T/G/H	140,09	140,13	140,13	143,22	102,24%	102,21%	102,21%
		T/S/D	2774,17	3.800,00	3.800,00	2505,97	90,33%	65,95%	65,95%

Sumber data: Arsip Terminal Jamrud

Dari adanya tabel diatas didapatkan beragam hasil positif dari adanya aktivitas bongkar muat kapal curah yang ada pada Terminal Jamrud, dimana service time yang ada dijabarkan dalam bentuk pengoptimalisasian kegiatan belum begitu dapat berjalan dengan lancar, melihat fungsi dimana efektivitas time yang ada pada 169,98% dibanding dengan idle time yang ada pada persentase angka 239,58% dan Not (Non Operation Time) 168,36%, sehingga kegiatan yang ada pada Terminal Jamrud belum begitu lancar, akan tetapi tindakan dalam pengoptimalisasian dalam melakukan proses pelayanan bongkar muat curah tetap diupayakan, tidak hanya itu penilaian penggunaan fasilitas dan dermaga yang ada pada Terminal Jamrud berlangsung secara optimal, dimana dengan adanya data ini dapat disimpulkan kapal tepat waktu pada saat sandar dan keluar setelah kegiatan, dan melihat dari adanya data pada tabel diatas dapat disimpulkan produktivitas yang dihasilkan pada Terminal Jamrud mendapatkan hasil positif, lancar dan baik, dimana capaian produksi berdasarkan T/G/H 113,26% pada curah cair dan 102,24% pada curah kering.

4.3.1 Identifikasi Masalah

Merupakan bagian dari proses penelitian untuk pendalaman pemahaman guna mendalami problematika masalah yang ada dan hendak diteliti, sehingga dapat membantu dalam upaya guna melakukan perbaikan atau penyelesaian pada masalah yang ada dan dapat diukur (measurable) pada langkah awal penelitian dengan harapan kedepan permasalahan yang ada dapat terselesaikan dan diperbaiki guna menunjang kegiatan agar lebih optimal.

Adapun identifikasi yang ada pada laporan kegiatan dengan judul yang dibuat pada penelitian selama proses kegiatan magang ini, didapati dalam pengamatan yang ada meliputi:

- a. *Efektivitas Time* yang lebih rendah pensesetannya dibandingkan dengan *Idle Time* yang ada, dimana dapat disimpulkan dari adanya hal tersebut maka dapat dijabarkan adanya factor-faktor yang dapat menghambat adanya kelancaran dalam proses penanganan kegiatan kerja seperti:
 - 1) Waktu tunggu muatan; dan
 - 2) Kerusakan alat dalam penanganan proses bongkar muat kapal curah yang ada baik secara kerja biasa.
- b. Sistem target kerja yang digunakan dalam melakukan proses pelayanan kegiatan kerja yang ada meliputi:
 - 1) Sistem kerja biasa, dimana sistem kerja yang digunakan tanpa adanya acuan khusus dalam menyelesaikan pekerjaan yang ada, kelemahan cenderung lambat dan juga menghambat produktivitas;
 - 2) Sistem target kerja, dimana sistem kerja dengan acuan pasti dan jelas dengan hitungan produktivitas yang sudah ditentukan sesuai kesepakatan, kelemahan tidak dapat mengoptimalkan waktu kerja dalam hitungan shift kerja jika target kerja yang ditentukan sudah terpenuhi dan kegiatan pada kapal masih ada dan harus berlanjut;

- 3) Sistem kerja borong gawe kerja, dimana sistem kerja dengan acuan yang jelas dengan hitungan produktivitas menyesuaikan kegiatan kapal mulai awal kegiatan baik bongkar, muat maupun bongkar dan muat sesuai dengan rencana kegiatan kapal yang ada. Sistem kerja borong gawe ini sangat menguntungkan dalam segi produktivitas.

Dengan adanya identifikasi masalah yang ada pada lingkungan kerja Terminal Jamrud diharapkan adanya evaluasi kedepan terutama dengan hal-hal yang berkaitan dengan *support* kinerja bongkar muat dalam penanganan kegiatan kapal curah kedepannya dapat ditingkatkan kinerjanya, *plan* kerja yang sesuai dalam membantu proses pelayanan dalam penyelesaian kegiatan kapal curah yang ada, sehingga diharapkan produktivitas pada Terminal Jamrud dalam melayani kapal curah mengalami kenaikan setiap tahunnya.

4.3.2 Sebab dan Akibat Masalah

Dengan adanya kegiatan magang ini dalam pembuatan laporan magang atau karya ilmiahnya pencarian dari adanya pokok permasalahan yang ada sengaja diteliti guna dilakukan pembaruan proses pelayanan yang dapat membantu pengoptimalisasian kegiatan dalam meningkatkan kinerja bongkar muat curah yang ada pada Terminal Jamrud, yang dilihat dari adanya penyebab masalah sampai timbulnya masalah hingga bagaimana cara penyelesaiannya.

Adapun penyebab masalah yang timbul ditemukan dengan melakukan beragam pengamatan pada permasalahan yang ada, seperti observasi, terjun

langsung pada kegiatan kerja bongkar muat, hingga wawancara dan juga diskusi pada semua tenaga kerja yang bertugas secara langsung dalam melakukan pelayanan kerja bongkar muat kapal curah, dengan adanya hal tersebut dengan adanya masalah yang ada maka diperlukan upaya tepat guna dalam memberikan solusi penyelesaian agar kinerja bongkar muat curah yang ada pada Terminal Jamrud dapat berlangsung secara lebih optimal lagi untuk kedepannya.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Dari adanya kegiatan magang yang sudah dilakukan oleh penulis secara langsung dimana penulis terjun langsung pada seluruh aspek kegiatan yang ada pada Terminal Jamrud, guna memahami setiap proses yang terjadi pada Terminal Jamrud dalam menangani kegiatan bongkar muat yang terjadi pada Terminal Jamrud terutama pada kegiatan kapal curah, dimana dari kegiatan yang sudah dilakukan sesuai intruksi dan juga jobdesk yang diberikan penulis menemukan beberapa faktor yang mengakibatkan kegiatan bongkar muat curah belum begitu efisien penanganannya, berdasarkan pengamatan dari hasil observasi, terjun langsung dan wawancara maupun diskusi secara langsung dengan pekerja yang bertugas, dimana masih terdapat beberapa faktor masalah yang ada sehingga kegiatan belum dapat dengan begitu lancar penanganannya, meliputi:

1. *Efektivitas Time* yang lebih rendah presentasinya dibandingkan *Idle Time*, dimana dengan adanya hal tersebut memiliki pengaruh hambatan yang sangat signifikan dalam kinerja pada proses pelayanan kegiatan kapal dalam hal yang berkaitan dengan produktivitas kerja, seperti:
 - a. Waktu tunggu muatan, berkaitan dengan distribusi barang yang hendak dimuat;
 - b. Kerusakan alat angkat dan angkut bongkar muat; dan

2. Sistem kerja yang digunakan untuk melakukan proses pelayanan kegiatan pada kapal curah yang ada dan sesuai dengan rencana kerja yang hendak dilakukan meliputi:
- a. Sistem kerja biasa;
 - b. Sistem kerja target; dan juga
 - c. Sistem kerja borong gawe.

Dengan adanya hal tersebut maka hasil dari penelitian yang dilakukan ataupun dibuat dalam bentuk laporan ataupun karya ilmiah magang dibuat guna untuk memberikan solusi agar dengan adanya *case* atau masalah yang terjadi mendapatkan solusi baik bagi Terminal Jamrud untuk meningkatkan produktivitas kinerjanya di tahun-tahun kedepan, sehingga dengan adanya hal tersebut diharapkan dapat meningkatkan profitabilitas pada Terminal Jamrud dan juga percepatan arus bongkar muat yang ada dan terjadi pada Terminal Jamrud.

5.2 Saran

Adapun saran yang diberikan terhadap Terminal Jamrud kedepannya, diperlukan adanya kesiapan yang lebih efektif untuk dapat meminimalisir dari adanya kerusakan alat, koordinasi percepatan bongkar maupun muat dan penetapan efisiensi sistem kerja secara tepat fungsi, sehingga diharapkan mampu untuk menunjang aktivitas bongkar muat yang berlangsung pada Terminal Jamrud baik dalam manajemen waktu percepatan, ketepatan dan juga keamanan ketika melakukan kegiatan kerja yang berkaitan.

DAFTAR PUSTAKA

- Arkeman, Y., Marimin, dan Oktavia, N., (2018), Strategi Peningkatan Kinerja Operasional Bongkar Muat Petikemas. (Studi Kasus di PT Jakarta International Container Terminal). Jurnal Aplikasi Manajemen dan Bisnis Bogor.
- Fatimah, E. N. (2015). STRATEGI PINTAR MENUYUSUN SOP (Sitandar Operating Procedure. Yogyakarta: Pustaka Baru Press.
- Industri, ilmu manajemen. 2019. Pengertian Manajemen Logistik (Logistic Management).
- Kuncowati, (2016). Pentingnya Perawatan Alat Bongkar Muat Terhadap Proses Bongkar Muat Pada Kapal General Cargo. Jurnal Diploma Pelayaran, Surabaya. Universitas Hang Tuah.
- Lasse, D.A., 2012, Manajemen Muatan, PT. Rajawali Pers, Jakarta.
- Lasse, D.A., 2012, Manajemen Peralatan, PT. Rajawali Pers, Jakarta.
- Lasse, D.A., 2012, *Manajemen Muatan Aktivitas Rantai Pasok di Area Pelabuhan*, Rajawali Pers, Jakarta.
- Lasse, D.A., 2012, Manajemen Bisnis Transportasi Laut, Carter dan Klaim, PT. Rajawali Pers, Jakarta.
- Nurdiansyah. 2019. Media Pembelajaran Inovatif, Sidoarjo: Umsida Press.
- Prof. Dr. Herman Budi Sasono, SE. M. Manajemen Pelabuhan dan Realisasi Ekspor Impor. CV. Andi Offset; 2012.
- Sasono. 2012. Manajemen Pelabuhan dan Realisasi Ekspor Impor. Yogyakarta: CV Andi Offsel.
- Soekanto, Suryono. 2005. *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada.
- SPMT Sub Holding PT Pelabuhan Indonesia (PERSERO). Tranformasi dan Standarisasi Operasi Berbasis Palnning dan Control Untuk Meningkatkan Kualitas Layanan.<https://ekonomi.republika.co.id/berita/ryhzz2463/pelindo-multi-terminal-perkuat-nan-kepelabuhan-terminal-jamrud-nilam-mirah-surabaya>.
- Sumarzen Marzuki dan Fransuskus Yanceanus Wair, (2020). Kinerja Operator dan Kehandalan Alat HMC Terhadap Produktivitas Bongkar Muat Curah Kering. *Jurnal Majalah Ilmiah Bahari Jogja Vol 18 No.1, Februari 2020 (23-36)*

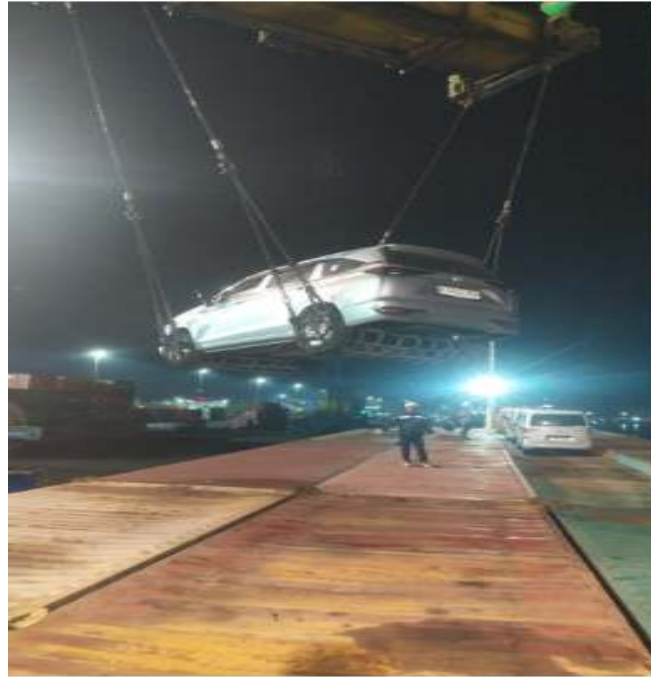
Tomas Sony Tambunan dan Wilson R.G. Tambunan. 2019. Hukum Bisnis. penerbit
Prenamedia Group.

LAMPIRAN

Lampiran 1 Briefing Pra Aktivitas Kegiatan Kerja



Lampiran 2 Proses Bongkar Muat Lepas Mobil Menggunakan Alat Bantu Seling Dan Jala-Jala



Lampiran 3 Kegiatan Bongkar Curah Kering Dengan Alat Hydraulic Grab





SEKOLAH TINGGI ILMU ADMINISTRASI DAN MANAJEMEN KEPELABUHAN
STIAMAK BARUNAWATI

Jl. Perak Barat 173 Surabaya
Website: www.stiamak.ac.id

Telp. (031) 3291096
E-mail: info@stiamak.ac.id

NILAI MAGANG DI TEMPAT KERJA
TAHUN 2023

Nama : MOCH. LUTHFI PRAYOGI
NIM : 20112048
Tempat Magang: PT. PELINDO MULTI TERMINAL
Alamat Instansi: Jl. Perak Timur, No. 62a Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya
Judul: PROSEDUR PELAYANAN OPERASIONAL BOKSAR MIKRO
PADA PT. PELINDO MULTI TERMINAL BRANCH
JAMBUK TAMBUNG PERAK SURABAYA

NO	Penilaian Atas Dasar	Nilai		Keterangan
		Angka	Huruf	
1	Etika dan Kedisiplinan	90	A	
2	Inisiatif dan Kreativitas	85	A	
3	Hasil Magang	90	A	
4	Hubungan dalam Lingkungan Kerja	85	A	

Keterangan : Nilai diberikan berupa angka pada interval 1-100.

1 - 50 : E (Gagal)
51 - 55 : D (Kerang)
56 - 65 : C (Cukup)
66 - 70 : BC (Antara baik dan cukup)
71 - 75 : B (Baik)
76 - 80 : AB (Antara sangat baik dan baik)
81 - 100 : A (Sangat baik)

Mengesahkan,
Ah. Pimpinan Perusahaan


M. Adnan

Surabaya, 2024
Pembimbing Perusahaan


Dhanis Widiarta



SEKOLAH TINGGI ILMU ADMINISTRASI DAN MANAJEMEN KEPELABUHAN
STIAMAK BARUNAWATI

Jl. Perak Barat 173 Surabaya
Website : www.stiamak.ac.id

Telp. (031) 3291096
E-mail : info@stiamak.ac.id

LEMBAR BIMBINGAN MAGANG
TAHUN 2023

Nama : MOCH. LUTHFI PRAYOGI
NIM : 20112048
Tempat Magang : PT. PELINDO MULTI TERMINAL STANCI JAMPUD
Judul : PROSEDUR PELAYANAN OPERASIONAL KONTAK MUAT PADA
PT. PELINDO MULTI TERMINAL STANCI JAMPUD
KAMPUNG PERAK SURABAYA
Pembimbing : Dr. Ir. SUMARZEN MARZUKI, MMT

No.	Hari/ Tanggal	Bimbingan	Paraf
1.		...	
2.		
3.		Finalisasi laporan Magang	

Mengajar,
Kaprodil Ilmu Administrasi Bisnis

SOEDARMANTO, SE., MM

Surabaya, 2020
Mahasiswa

MOCH. LUTHFI PRAYOGI
NIM : 20112048



SEKOLAH TINGGI ILMU ADMINISTRASI DAN MANAJEMEN KEPELABUHAN
STIAMAK BARUNAWATI

Jl. Perak Barat 173 Surabaya
Website : www.stiamak.ac.id

Telp. (031) 3291096
E-mail : info@stiamak.ac.id

Nomor : SKL / 285 / STIAMAK / X / 2023 Surabaya, 10 Oktober 2023
Klasifikasi : Biasa
Lampiran : - Yth. Manager
Perihal : Permohonan ijin penempatan magang PT. Pelindo Multi Terminal di

SURABAYA

1. Sehubungan dengan Kalender Akademik Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi dan Manajemen Kepelabuhan (STIAMAK) Barunawati Surabaya Tahun 2023/2024, dan dalam rangka meningkatkan kualitas pendidikan mahasiswa STIAMAK Barunawati, dengan ini STIAMAK Barunawati menugaskan para mahasiswa semester VII untuk melaksanakan kegiatan magang.
2. Tersebut butir 1 diatas, mohon dapatnya Bapak/Ibu memberikan ijin bagi mahasiswa kami, atas nama:
 - a. Nama : Moch. Luthfi Prayogi
 - b. Nim : 20112048

Untuk dapat melaksanakan magang di Kantor PT. Pelindo Multi Terminal, Adapun jadwal pelaksanaan magang mahasiswa kami dapat menyesuaikan keslepan Perusahaan.

3. Demikian atas perhatian dan kerjasamanya, kami ucapkan terima kasih.

STIAMAK BARUNAWATI SURABAYA
KETUA

Dr. Ir. SUMARZEN MARZUKI, M.MT
NIDK : 6391880016



Nomor : KP.20.04/29/1/1/BJMR2/BJMR/PLMT-24
Lampiran : 1
Perihal : Konfirmasi Permohonan Ijin Magang An.Moch. Luthfi Prayogi

Surabaya, 29 Januari 2024

Kepada Yth. Ketua Stiamak Barunawati Surabaya

STIAMAK BARUNAWATI

di

Surabaya

1. Menunjuk surat STIAMAK BARUNAWATI Surabaya nomor : SKL/285/STIAMAK/X/2023 tanggal 10 Oktober 2023 perihal Permohonan Ijin Penempatan Magang sebagaimana terlampir.
2. Tersebut butir 1 (satu) di atas, yang bertanda tangan dibawah ini menerangkan bahwa :

NAMA	NIM	JURUSAN
Moch. Luthfi Prayogi	20112048	Ilmu Administrasi dan Manajemen Kepelabuhan

telah melaksanakan Praktek Kerja Lapangan di perusahaan kami PT Pelindo Multi Terminal Branch Jamrud Nilam Mirah dengan baik selama 3 (tiga) bulan terhitung mulai tanggal 02 Oktober 2023 sampai dengan tanggal 02 Januari 2024.

3. Demikian disampaikan, atas perhatiannya diucapkan terima kasih dan surat keterangan ini agar dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

DIREKSI PT PELINDO MULTI TERMINAL
DIREKTORAT UTAMA
BRANCH MANAGER JAMRUD NILAM MIRAH



MUH JUNAEDHY
NIP. 103232

