

KAJIAN KINERJA PELAYANAN *GENERAL CARGO* TERMINAL JAMRUD DI PELABUHAN TANJUNG PERAK SURABAYA

Ayu Fajar Ulfany¹, Achmad Wicaksono², M. Ruslin Anwar²

¹Mahasiswa / Program Magister/ Jurusan Teknik Sipil/ Fakultas Teknik Universitas Brawijaya

²Dosen / Jurusan Teknik Sipil/ Fakultas Teknik Universitas Brawijaya

Jl. MT. Haryono No. 167 Malang, 65145, Jawa Timur

Email : ayu.ulfany@gmail.com

ABSTRACT

Terminal Jamrud is a busy terminal among three others terminals run by PT. Pelabuhan Indonesia III branch of Tanjung Perak that serving general goods cargoes and dry bulk both dosmetically and internationally. The source of the problem to increase terminal performance are capacity building, efficiency, productivity and environment. The objectives of this study were to identify the existing performance of loading and unloading of general cargo and to arrange strategies for the development of Terminal Jamrud at Tanjung Perak Port using SWOT analysis. Based on secondary data: 1) the best operational performance of service is the productivity of loading and unloading of general cargo, 2) the best performance is the approach time (AT), 3) the waiting time (TW) has not fulfilled the expected achievement as it is stil below the standard, 4) attributes of utility services, non-container terminal dock facilities, SOR and YOR still needs to be improved. The development strategies of Terminal Jamrud at kuadran I i.e grapid rowth strategy.

Keywords : *operational performance, IFAS-EFAS SWOT method, general cargo, terminal, port*

1. PENDAHULUAN

Indonesia sebagai Negara maritim dituntut dapat mengikuti perkembangan dunia internasional menjadi Poros Maritim Dunia, dengan mengembangkan pelabuhan-pelabuhan yang besar dan mendorong investasi dibidang kemaritiman secara besar. Keberlanjutan pengembangan pelabuhan (*sustainability port development*) menjadi sangat penting, mengingat hampir 80% total volume perdagangan dunia diangkut melalui laut yang merupakan 70% dari total nilai perdangan dunia (UNCTAD, 2015). Dari persentase volume sebesar 80% tersebut Asia menguasai pangsa sebesar 40% (muat/*loaded*) – 60% (bongkar/*unloaded*).

Terminal Jamrud merupakan terminal yang sibuk diantara tiga terminal lain yang dikelola oleh PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) cabang Tanjung Perak yang melayani jenis muatan barang umum (*general cargo*) dan

curah kering (*dry bulk*) baik domestik maupun internasional. Kegiatan bongkar muat barang umum dilaksanakan melalui empat tahapan yakni operasi kapal (*ship operation*), operasi dermaga (*quay transfer operation*), operasi gudang dan lapangan (*storage operation*), dan operasi penerimaan & penyerahan barang (*receip & delivery operaion*) (Lasse, 2012). Permasalahan yang teridentifikasi dalam peningkatan kinerja di terminal sering kali bermuara pada permasalahan pengembangan kapasitas, efesiensi, produktivitas dan lingkungan. Produktivitas terminal dibatasi oleh beberapa faktor penting seperti efesiensi penggunaan tenaga kerja, peralatan dan dukungan lahan. (Marzuki, 2008).

Dengan kondisi sarana dan prasarana Terminal Jamrud Pelabuhan Tanjung Perak saat ini tentu berpotensi terjadinya antrian kapal dan mengganggu kegiatan bongkar muat. Perlunya suatu kajian guna mengevaluasi kinerja

bongkar-muat *General Cargo* Terminal Jamrud di Pelabuhan Tanjung Perak serta menyusun rencana strategi pengembangan di masa yang akan datang. Adapun Tujuan dari Penelitian ini adalah: Mengetahui kinerja eksisting operasional bongkar muat barang *General Cargo* dan menentukan strategi-strategi pengembangan kinerja operasional Terminal Jamrud pelabuhan Tanjung Perak untuk optimalisasi pelayanan bongkar muat dengan menggunakan metode analisis SWOT (*Strength, Weakness, Opportunity, Treath*).

2. METODE PENELITIAN

2.1 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ini ditetapkan di Pelabuhan Tanjung Perak yaitu Terminal Jamrud, yang terdiri dari 3 bagian, yaitu Jamrud Selatan, Jamrud Barat, dan Jamrud Utara. Seperti pada **Gambar 1**.

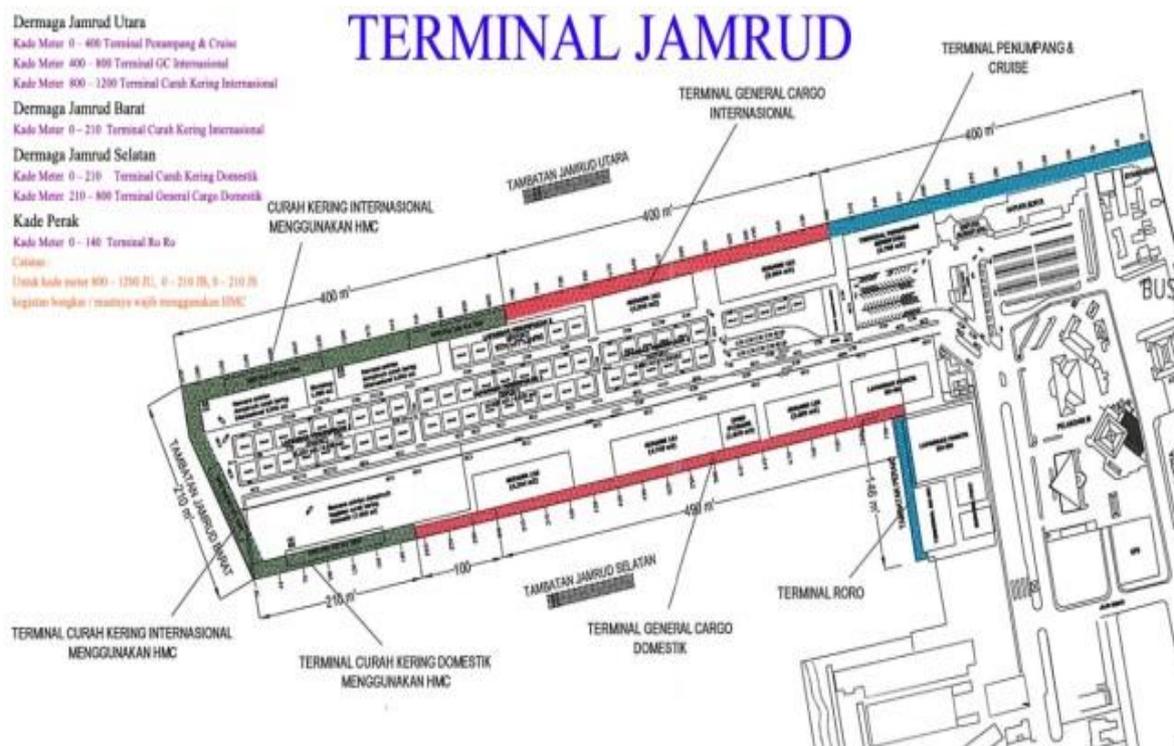
2.2 Metode Pengumpulan Data

Dalam menganalisis dan mengevaluasi pembahasan pokok dalam penelitian maka diperlukan pengumpulan data sebagai berikut :

1. Observasi, kegiatan ini bertujuan untuk mengetahui permasalahan spesifik yang terjadi di lapangan serta tempat-tempat strategis saat pengumpulan data primer
2. Kuisisioner, digunakan untuk menganalisis kinerja Terminal Jamrud dari sudut pandang pengguna jasa.
3. Wawancara, dilakukan untuk menganalisis rencana strategi pengembangan Terminal Jamrud dalam melayani barang *General Cargo*.

2.3 Metode Analisis Data

Dari hasil pengumpulan data di lapangan, kemudian data diolah menggunakan metode, yaitu: Metode Analisis *Strength, Weakness, Opportunity, Treath* (SWOT), analisis dilakukan dengan mengumpulkan semua informasi strategis, kemudian memanfaatkan semua informasi tersebut kedalam model-model kuantitatif perumusan strategi.



Gambar 1. Terminal Jamrud pelabuhan Tanjung Perak Surabaya

3. HASIL ANALISIS DAN PEMBAHASAN

3.1 Kondisi Eksisting Kinerja Pelayanan Operasional dan Utilitas Fasilitas Terminal Jamrud

3.1.1 Arus kunjungan kapal

Arus kunjungan kapal dalam negeri dalam satuan *Gross Tonnage* (GT) cenderung mengalami kenaikan, kecuali dari tahun 2014 ke tahun 2015 terjadi penurunan sebesar 10%. Sedangkan untuk kunjungan kapal luar negeri mengalami penurunan dari tahun 2014 ke tahun 2015 sebesar 30% atau 2.065.782 GT kemudian cenderung mengalami peningkatan kembali di tahun 2015 sebesar 27% dan kenaikan 12% di tahun 2016. Hal ini dikarenakan arus barang impor ke Terminal Jamrud di pelabuhan Tanjung Perak mengalami peningkatan, ditampilkan pada **Gambar 2**.

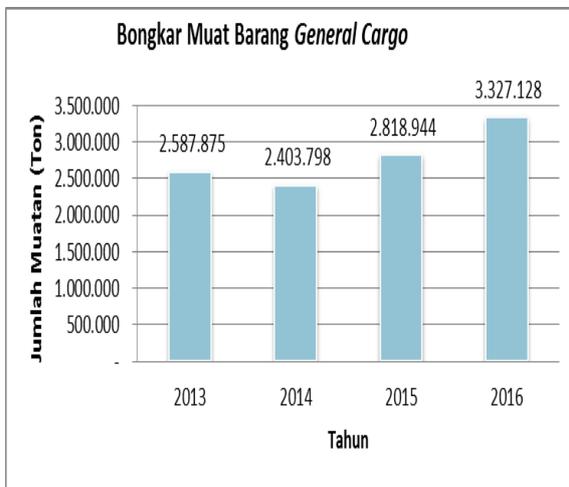
3.1.2 Arus Barang

Untuk arus barang yang ditangani Terminal Jamrud di pelabuhan Tanjung Perak senantiasa mengalami peningkatan dari tahun

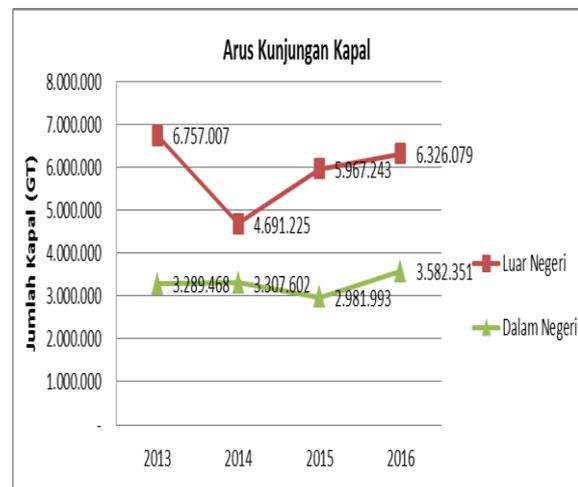
ke tahun. Arus bongkar muat barang *general cargo* dari tahun 2014 sampai tahun 2016, rata-rata kenaikan sebesar 17%-18% pertahunnya seperti pada **Gambar 3**.

3.1.3 Pemenuhan Standart Kinerja Operasional Terminal Jamrud

Dari hasil penilaian kinerja berdasarkan SK Dirjen Hubla Nomor : HK/103/2/18/DJPL-16, dapat diketahui bahwa : Pelayanan untuk tingkat kinerja paling baik adalah presentase ET:BT dan untuk tingkat kinerja kapal yang kurang baik adalah *waiting time* dan *approach time* karena melebihi 10% dari nilai standart yang telah ditetapkan. Sedangkan tingkat kinerja untuk Pelayanan barang sudah memenuhi pencapaian yang diharapkan karena berada diatas nilai standart yang ditetapkan serta utilitas dermaga terminal non petikemas, SOR dan lapangan penumpukan (YOR) masih harus diperbaiki lagi. Hasil kinerja eksisting operasional dapat dilihat dan pencapaian kinerja operasional Terminal Jamrud dapat dilihat pada **Tabel 1**.



Gambar 2. Arus kunjungan kapal (GT)



Gambar 3. Arus barang muatan umum (Ton/M3)

Tabel 1. Pencapaian kinerja operasional utilitas fasilitas serta peralatan Terminal Jamrud dari tahun 2013 sampai tahun 2016

ATRIBUT	SATUAN	STANDART KINERJA	PERIODE TAHUN				RATA-RATA NILAI	PRESENTASE (%)	PENCAPAIAN KINERJA
			2013	2014	2015	2016			
1. PELAYANAN KAPAL									
A. Luar Negeri									
a) <i>Waiting Time</i> (WT)	Jam	2	1,43	0,96	1,03	1,02	1,11	55,5	BAIK
b) <i>Approach Time</i> (AT)	Jam	4	4,49	4,50	5,39	5,87	5,06	126,56	KURANGBAIK
<i>Effective Time</i>	Jam		43,18	42,52	45,95	49,11	45,19		
<i>Berthing Time</i>	Jam		53,57	61,36	70,15	77,33	65,60		
c) ET : BT	%	70	80,60	69,30	65,50	63,51	69,73	99,61	BAIK
B. Dalam negeri									
a) <i>Waiting Time</i> (WT)	Jam	2	1,85	1,36	4,04	4,47	2,93	146,5	KURANGBAIK
b) <i>Approach Time</i> (AT)	Jam	4	4,37	4,10	5,42	5,24	4,78	119,56	KURANGBAIK
<i>Effective Time</i>	Jam		35,00	25,02	30,71	41,35	33,02		
<i>Berthing Time</i>	Jam		42,70	37,26	50,61	63,37	48,49		
c) ET : BT	%	70	81,97	67,15	60,68	65,25	68,76	98,23	BAIK
2. PELAYANAN BARANG									
A. Luar Negeri									
Break Bulk Cargo (GC)	T/GH	50	56,96	43,3	147,74	186,94	108,74	217,47	BAIK
B. Dalam negeri									
Break Bulk Cargo (GC)	T/GH	50	40,28	57,45	76,75	68,13	60,65	121,3	BAIK
3. UTULITAS FASILITAS									
1) BOR	%	70	69,21	66,95	49,63	57,42	60,80	86,86	KURANGBAIK
2) SOR	%	65	13,90	27,51	24,89	16,97	20,82	32,03	KURANGBAIK
3) YOR	%	50	36,70	40,30	53,40	35,27	41,42	82,83	KURANGBAIK

Sumber: Data Sekunder yang diolah

3.2 Strategi Pengembangan Terminal Jamrud Dengan Metode *Strength, Weakness, Opportunity, Treath* (SWOT) Dengan IFAS-EFAS

Berdasarkan hasil penyebaran kuesioner dan wawancara kepada 160 responden dari berbagai pihak dan instansi yang berkaitan dengan operasional bongkar muat barang *general cargo* di Terminal Jamrud Pelabuhan Tanjung Perak, maka perumusan perbaikan kinerja operasional menggunakan Metode SWOT IFAS-EFAS. Jumlah responden terbesar adalah berstatus sebagai perusahaan pelayaran (PP) sebesar 26,25%, kedua instansi perusahaan terkait lainnya sebesar 25%, dan perusahaan bongkar muat (PBM) sebesar 21,25% sedangkan yang terendah adalah Ekspedisi muatan kapal laut (EMKL) sebesar 10%. Keseluruhan responden berjenis kelamin laki-laki dengan usia responden 20-30 hingga 31-40 tahun sebanyak 63,75%, sedangkan presentase responden untuk usia 41-50 tahun sebesar 23%. Persentase pendidikan terakhir dengan tingkat pasca sarjana sebesar 11,88 %, tingkat sarjana dan Diploma sebesar 38,13%. persentase rata-rata banyaknya muatan yang dibongkar sebesar 21-50 ton sampai dengan 51-70 ton yaitu sebesar 58,54 %, sedangkan

presentase terendah dengan jumlah muatan >100 ton sebesar 12.8 0 %.

1. Hasil Analisis SWOT Dengan IFAS-EFAS

Sebelum merumuskan strategi Pengembangan kinerja operasional dengan matriks SWOT, terlebih dahulu akan disusun faktor strategi Internal dan Eksternal yang berpengaruh terhadap pengembangan kinerja Terminal Jamrud di Pelabuhan Tanjung Perak. Faktor-faktor tersebut diperoleh dari kajian literatur dan hasil wawancara kepada responden pengguna jasa di pelabuhan Tanjung Perak dapat dilihat seperti pada **Tabel 2**.

2. Analisa Matriks IFAS

Matriks IFAS digunakan untuk menganalisa faktor-faktor pada internal terminal. Berdasarkan hasil analisa Matrik IFAS maka yang menjadi kekuatan Terminal Jamrud dipakai 6 faktor dengan skor total faktor kekuatan internal sebesar 2,99 dimana dipakai bobot antara 0,15 – 0,18 setiap itemnya dengan rating 2,00 – 4,00, dan yang menjadi kelemahan Terminal Jamrud dipakai 5 faktor dengan skor total 2,23 dimana dipakai bobot

antara 0,16 – 0,23 setiap itemnya dengan rating 2,00 – 4,00.

3. Analisa Matriks EFAS

Matriks EFAS digunakan untuk menganalisa faktor-faktor pada eksternal terminal. Berdasarkan hasil analisa Matrik EFAS maka yang menjadi peluang eksternal

Terminal Jamrud dipakai 6 faktor dengan skor total faktor kekuatan internal sebesar 2,99 dimana dipakai bobot antara 0,15 – 0,18 setiap itemnya dengan rating 2,00 – 4,00, dan yang menjadi kelemahan Terminal Jamrud dipakai 5 faktor dengan skor total 2,23 dimana dipakai bobot antara 0,16 – 0,23 setiap itemnya dengan rating 2,00 – 4,00.

Tabel 2. Matrix SWOT

<p>IFAS EFAS</p>	<p><u>Kekuatan (Strenght)</u> S1. Gudang penumpukan barang yang memadai; S2. Produktivitas bongkar muat general cargo yang baik; S3. Kolam pelabuhan cukup baik S4. Memadainya Fasilitas Pelayanan dokumen administrasi dan informasi teknologi (IT); S5. Jumlah alat bongkar-muat general cargo; S6. Tingkat keamanan barang cukup baik</p>	<p><u>Kelemahan (Weaknesses)</u> W1. Peralatan Bongkar Muat yang tidak sesuai dengan peruntukan; W2. Panjang/jumlah dermaga masih kurang; W3. Waktu Tunggu kapal cukup lama (<i>Waiting Time</i>) W4. Waktu tunggu pandu cukup lama (<i>Waiting Time Pilot</i>); W5. Approach time cukup lama</p>
<p><u>Peluang (Opportunity)</u> O1. Meningkatnya volume bongkar dan Muat barang O2. Kemudahan aksesibilitas bagi armada truk; O3. Luas lahan parkir truk yang memadai O4. Jumlah kunjungan kapal mengalami peningkatan yang signifikan. O5. Minat Penggunaan Lapangan penumpukan oleh pengguna jasa</p>	<p><u>Strategi – SO</u> ✓ Meningkatkan produktivitas bongkar muat general cargo dan memperdalam kolam pelabuhan dikarenakan terus bertambahnya volume bongkar-muat barang dari meningkatnya kunjungan kapal di dermaga Jamrud. (S1,2,3, O1,4) ✓ Menambah alat atau memaksimalkan stabilisasi dari fungsi alat bongkar-muat barang general cargo dan meningkatkan tingkat keamanan barang saat proses bongkt-muat muatan mengingat minat penggunaan lapangan penumpukan barang oleh pengguna jasa yang terus mengalami peningkatan, sehingga diperlukan tersedianya aksesibilitas yang mudah untuk armada truk dan lahan parkir yang cukup memadai. (S4,5,6 O,2,3,5)</p>	<p><u>Strategi – WO</u> ✓ Menambah panjang/jumlah dermaga dan menambah crew awak pandu kapal agar mempercepat proses kegiatan waiting time pilot, waiting time dan approach time di dermaga mengingat jumlah kunjungan kapal yang terus meningkat sehingga terjadi pula peningkatan produktivitas B/M general cargo (W2,3,4,5 O1,4) ✓ Melakukan pengawasan terhadap penggunaan alat yang sudah tidak sesuai SWL nya dikarenakan aktivitas bongkarmuat barang general cargo terus meningkat dari tahun ke tahun (W1, O1)</p>

4. Diagram Matriks SWOT

Posisi strategi digunakan untuk menentukan pilihan pada keempat strategi yang telah didapatkan oleh analisa matrik SWOT, yaitu cara menepatkan total skor pada faktor internal dan eksternal matrik.

Untuk mengetahui letak kuadran digunakan formulasi sumbu x dan sumbu y, dimana sumbu x adalah EFAS (peluang – ancaman) dengan nilai sebesar 0,58 dan sumbu y adalah IFAS (kekuatan – kelemahan) dengan nilai sebesar 0,77 yang dinyatakan dalam nilai sesuai hasil scoring yang telah dilakukan. Adapun hasil dari analisis Matriks SWOT dapat dilihat pada **Gambar 4**.

Berdasarkan perhitungan *SWOT*, IFAS dan EFAS, yakni kekuatan lebih besar dari pada peluang yang ada, dimana arah kebijakannya adalah *rapid growth strategy* yang berarti pertumbuhan peran yang dilaksanakan dapat dilakukan dengan cepat (*strategi agresif*). Strategi untuk mengembangkan atau meningkatkan kinerja operasional bongkar-muat *general cargo* di Terminal Jamrud adalah:

1. Meningkatkan produktivitas bongkar muat *general cargo*
2. Memperdalam kolam perairan di pelabuhan
3. Menambah alat-alat produksi bongkar-muat sesuai dengan kebutuhan dan meningkatkan kinerja pengawasan dalam manajemen maintenance alat-alat produksi sesuai dengan SWL nya

5. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisa data dan pembahasan yang telah dilakukan dalam kajian ini, dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Berdasarkan kondisi eksisting dibandingkan dengan SK Dirjen Hubla Nomor HK/103/2/18/DJPL-16 Tahun 2016, pencapaian kinerja operasional Terminal Jamrud Pelayanan untuk tingkat kinerja paling baik adalah produktivitas bongkar muat *general cargo* dan untuk tingkat kinerja kapal paling baik adalah *approach time*. Sedangkan tingkat kinerja untuk Pelayanan *waiting time* kapal belum memenuhi pencapaian yang diharapkan karena masih berada di bawah standart yang ditetapkan serta utilitas dermaga terminal non petikemas, SOR dan

lapangan penumpukan (YOR) masih harus diperbaiki lagi.

2. Diketahui dari hasil analisis SWOT EFAS dan IFAS didapatkan bahwa arah perbaikan dan pengembangan pada Terminal Jamrud dalam melayani bongkar-muat general cargo (GC) berada pada kuadran I (satu) yaitu strategi pertumbuhan (*Growth*) yaitu pada strategi pertumbuhan agresif (*rapid growth strategy*). Hal tersebut menunjukkan bahwa strategi yang dapat digunakan dengan memanfaatkan peluang untuk memaksimalkan kekuatan yang ada, adapun strateginya adalah sebagai berikut:
 - a. Meningkatkan produktivitas bongkar muat general cargo dan memperdalam kolam pelabuhan dikarenakan terus bertambahnya volume bongkar-muat barang dari meningkatnya kunjungan kapal di dermaga Jamrud.
 - b. Menambah alat atau memaksimalkan stabilisasi dari fungsi alat bongkar-muat barang *general cargo* mengingat minat penggunaan lapangan penumpukan barang oleh pengguna jasa yang terus mengalami peningkatan, sehingga diperlukan tersedianya aksesibilitas yang mudah untuk armada truk dan lahan parkir yang cukup memadai.

5.2 Saran

Berdasarkan analisa dan pembahasan yang telah dikemukakan pada bab-bab sebelumnya, maka kesimpulan dari hasil penelitian ini sebagai berikut :

1. Pengoptimalan alat-alat bantu produksi bongkar-muat sesuai dengan kebutuhan dengan cara penyewaan alat untuk menghemat cost bagi operator perusahaan yang dapat memperlancar operasional pelabuhan dan meningkatkan kinerja pengawasan dalam manajemen *maintenance* alat-alat produksi sesuai dengan SWL nya dan peruntukannya
2. Peningkatan pelayanan administrasi dengan sosialisasi kepada pengguna jasa dan mengoptimalkan sistem informasi teknologi secara publik yang terintegrasi melalui sistem *National Single Windos* (NSW) maupun melalui sistem online (*inapornet*) sehingga mengurangi permasalahan administratif di pelabuhan.

6. DAFTAR PUSTAKA

- [1] Kementerian Perhubungan, Ditjen Hubla (2016). Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : HK/103/2/18/DJPL-16 Tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan Jakarta : Kementerian Perhubungan
- [2] Kramadibrata, S. (2002). Perencanaan Pelabuhan. Bandung: Penerbit ITB.
- [3] Lasse, D. (2012). Manajemen Muatan aktivitas Rantai Pasok Di Area Pelabuhan. Jakarta: RajaGrafindo Persada.
- [4] Marzuki, S. (2008). Pengaruh Faktor Kelembagaan, Fisisk dan Eksternal terhadap Produktivitas Bongkar Muat Petikemas. DIE- Jurnal ilmu Ekonomi dan Manajemen, 129-173.
- [5] Rangkuti, F. (2005). Metode SWOT. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- [6] Sugiono. (2014). Metode penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R & D. Bandung: Alfabeta.
- [7] Triatmodjo, B. (2010). Perencanaan pelabuhan. Yogyakarta: Beta Offset.
- [8] UNCTAD. (2015). Review of Maritim Transport. New York and Guwena: United Nation Publication