

UPAYA MENINGKATKAN KETEPATAN WAKTU PELAYANAN PENUNDAAN DENGAN MENGGUNAKAN KAPAL TUNDA SISTEM ASD TUG MV. TRANSKO MURAI

Octi Avriani ^{1*}, Ryan Nurpadi ²

^{1,2}, Sekolah Tinggi Manajemen Transportasi Malahayati Jakarta

Alamat: Marunda, Cilincing, Jakarta Utara, Daerah Khusus Jakarta 14150

Korespondensi penulis: 1octynegara@gmail.com*

ABSTAK : Semakin meningkatnya kegiatan Bongkar muat di pelabuhan sangat berpengaruh dengan jumlah kapal yang akan sandar dan yang akan berlayar menuntut adanya sarana pendukung salah satunya yaitu kapal tunda atau lebih sering dikenal dengan sebutan ASD TUG, kapal tunda yang merupakan tipe kapal yang di desain sedemikian rupa untuk dapat melayani kegiatan operasional pada pelabuhan secara cepat dan efisien tentunya dibutuhkan kapal ASD TUG dan sumber daya manusia yang berpengalaman pada bidang tersebut, Dengan keterbatasan jumlah kapal ASD yang tersedia juga akan sangat memungkinkan menyebabkan keterlambatan proses kapal sandar dan yang akan berlayar Lokasi penelitian dilakukan di ASD Transko Murai dengan menggunakan metode observasi, meneliti dan mengumpulkan data-data. Dari kejadian yang pernah ada terjadi saat kegiatan proses melakukan olah gerak kapal untuk membantu kapal MT. Cntic Power keluar dari dermaga, yang di lakukan oleh ASD TUG Transko Murai yang sudah memasang tali tunda di Haluan kiri dan Kapal konvensional TB. Amir Cuu memasang tali tunda di buritan kiri, setelah kedua assist tug menarik kapal secara bersamaan dengan kekuatan maksimal tersebut, TB. Amir Cuu tidak dapat mengimbangi tenaga MV. Transko Murai dan akhirnya tertinggal jauh. Melihat kejadian ini penulis berusaha mengimbangi kekuatan dari TB. Amir Cuu dengan cara mengurangi kekuatan mesin sampai posisinya seimbang dengan TB. Maung 1. Apabila MV. Transko Murai tidak melakukan hal tersebut maka buritan MT. Gentong Berkah akan merewang dan bisa membentur dermaga. Peningkatan Jumlah menggunakan ASD TUG untuk mendukung dan efisien kapal berlayar maupun kapal yang akan sandar itu, sangat berperan penting untuk kelancaran kegiatan operasional di pelabuhan.

Kata Kunci : Azimuth Stren Drive, Pelabuhan, Operasional

Abstract ; *The increasing number of loading and unloading activities at the port is very influential with the number of ships that will dock and those that will sail, demanding the existence of supporting facilities, one of which is the Tugboat or more commonly known as ASD TUG, a tugboat which is a type of ship that is designed in such a way as to be able to serve operational activities at the Port quickly and efficiently, of course, ASD TUG ships and*

UPAYA MENINGKATKAN KETEPATAN WAKTU PELAYANAN PENUNDAAN DENGAN MENGGUNAKAN KAPAL TUNDA SISTEM ASD TUG MV. TRANSKO MURAI

human resources experienced in this field are needed, with the limited number of ASD ships available it will also be very possible to cause delays in the process of docking and sailing ships. The research location was carried out at ASD Transko Murai using the observation method, researching and collecting data - data. From the events that have occurred during the process of moving the ship to help the MT. Cntic Power out of the dock, which was carried out by ASD TUG Transko Murai who had installed a tug rope on the left bow and conventional ship TB. Amir Cuu installed a tug rope on the left stern, after the two assist tugs pulled the ship simultaneously with the maximum strength, TB. Amir Cuu could not keep up with the power of MV. Transko Murai and eventually fell far behind. Seeing this incident, the author tried to compensate for the power of TB. Amir Cuu by reducing engine power until its position is balanced with TB. If MV. Transko Murai does not do this, the stern of MT. Gentong Berkah's stern will dive and may hit the dock.

Increasing the number of using ASD TUG to support and efficient sailing ships and ships that will dock, is very important for the smooth operation of operational activities at the Port.

Keywords : *Azimuth Stern Drive, Port, Operational*

LATAR BELAKANG

Dikenal karena gerakannya yang lincah, cepat, dan sangat mudah dikendalikan, sehingga kapal jenis ini telah mendapatkan kepercayaan untuk melakukan tugas navigasi dan manuver di lokasi yang sangat menantang (Notteboom, 2014). Dibandingkan dengan kapal tunda konvensional yang mengandalkan baling-baling ganda atau tunggal, sistem ASD Tug memberikan kemudahan kontrol dan kemampuan manuver yang unggul. Azimuth Stern Drive atau yang sering disebut ASD Tug merupakan kapal tunda dengan sistem propulsi yang mana Nozzle Propeller nya dapat berputar 360° (derajat). Propulsi utamanya terdiri dari dua unit azimuth propeller nozzle yang dapat berputar 360°, sehingga kapal memiliki olah gerak yang sangat cepat dan aman. (Jeffery Slesinger, 2020:20). Sistem ASD Tug telah digunakan untuk jangka waktu yang cukup lama, dengan sejarahnya yang dimulai sekitar tahun 1995 saat pertama kali diuji coba di pelabuhan-pelabuhan Eropa (Xu, dkk.,2016). Seiring berjalannya waktu, sistem ini telah berevolusi dan mengalami inovasi berkelanjutan untuk meningkatkan kemampuan operasionalnya. Selama penulis bekerja sebagai Chief Officer di ASD Tug MV. Transko Murai, penulis mengamati adanya beberapa permasalahan yang membuat pelayanan penundaan mengalami hambatan. Jumlah kapal tunda dengan sistem ASD di DDW Pax Ocean,

yang kurang memadai sehingga pelayanan penundaan dilakukan oleh satu kapal tunda sistem ASD dan satu kapal konvensional. Pada tanggal 10 Desember 2024 jam 07.00 LT keterbatasan kekuatan dari kapal konvensional menjadi kendala saat proses pelayanan penundaan. Kapal tersebut tidak dapat mengimbangi kecepatan dari kapal tunda sistem ASD sehingga memperlambat olah gerak kapal dalam proses penundaan di DDW Pax Ocean.

Selain itu, permasalahan lainnya kesalahan Pilot dalam menentukan posisi kapal tunda membuat pelayanan penundaan menjadi tidak maksimal. Posisi kapal tunda konvensional berada di haluan kapal besar, sedangkan MV. Transko Murai dengan spesifikasi kapal tunda yang dilengkapi sistem ASD ditempatkan di buritan kapal besar. Pada umumnya kapal yang bertugas untuk menolak (mendorong) harus yang memiliki kekuatan yang lebih besar, sedangkan pada fakta tersebut di atas, Pilot (pandu) salah menempatkan posisi kapal yang bertugas untuk mendorong haluan kapal besar sehingga perputaran kapal besar menjadi lambat dan membutuhkan waktu yang lama. Faktor lainnya yaitu komunikasi yang kurang efektif antara kapal tunda dengan Pilot sehingga kadang terjadi kesalahan dalam menanggapi perintah. Proses penundaan yang seharusnya dapat diselesaikan dalam waktu yang singkat, dikarenakan beberapa permasalahan. Berdasarkan pengalaman penulis pada saat melakukan penelitian, maka penulis tertarik untuk membahasnya kedalam jurnal dengan judul: Upaya Meningkatkan Ketepatan Waktu Pelayanan Penundaan Dengan Menggunakan Kapal Tunda Sistem ASD Tug Mv. Transko Murai.

METODE PENELITIAN

Pada penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dimana dalam penelitian yang dilakukan bersifat deskriptif yaitu untuk mengetahui dan sehingga memudahkan penulis untuk mendapatkan data secara objektif dalam rangka mengetahui dan memahami Upaya Meningkatkan Ketepatan Waktu Pelayanan Penundaan Dengan Menggunakan Kapal Tunda Sistem Azimuth Stern Drive (ASD) Mv. Transko Murai. Dalam rangka pengumpulan data peneliti menggunakan teknik pengumpulan data yaitu:

UPAYA MENINGKATKAN KETEPATAN WAKTU PELAYANAN PENUNDAAN DENGAN MENGGUNAKAN KAPAL TUNDA SISTEM ASD TUG MV. TRANSKO MURAI

1. Metode Pustaka (Library Method) yakni suatu bentuk penelitian untuk memperoleh data-data dari berbagai sumber seperti literatur-literatur baik berupa buku dan juga media lainnya yang berhubungan dengan penelitian yang akan dilakukan.
2. Observasi adalah tinjauan langsung kelokasi penelitian untuk mengetahui keadaan secara langsung sebagai bahan pertimbangan dan referensi penelitian untuk mendapatkan informasi yang dibutuhkan.
3. Wawancara atau diskusi langsung dengan pihak terkait dalam mengumpulkan data dan informasi guna mempercepat dan mengkonkritkan informasi yang dikumpulkan.

Fokus dalam penelitian ini yaitu untuk mengetahui Upaya Meningkatkan Ketepatan Waktu Pelayanan Penundaan Dengan Menggunakan Kapal Tunda Sistem Azimuth Stern Drive (ASD) Mv. Transko Murai. Dengan demikian untuk mengetahui langkah-langkah tersebut maka informan kunci dalam penelitian ini adalah, Manajer Cabang, staf, Kasie Operasional, Kapten Kapal, ABK Kapal, dan Mitra Agen Kapal PT. PMSol yang akan dilakukan berdasarkan pilihan peneliti dan informan yang diminta keterangan akan diacak sesuai keperluan peneliti.

HASIL DAN PEMBAHASAN

HASIL

1. Lambatnya Olah Gerak Kapal Pada Saat Proses Penundaan. Pada tanggal 10 Desember 2024, MV. Transko Murai berada di DDW Pax Ocean Pada pukul 0500 LT saat MV. Transko Murai (HP : 2 x 2000 kw) siap di Jetty, kapal menerima perintah kerja dari DDW Pax Ocean Control melalui VHF Radio untuk melakukan penundaan kapal keluar. Jadwal kerja yang diperintahkan yaitu pada pukul 07.00 LT dan kondisi perairan dalam keadaan pasang. Pukul 05.30 MV. Transko Murai melakukan start engine untuk persiapan penundaan MT. GENTONG BERKAH (panjang dan lebar kapal 210 x 25 meter) Kemudian dilakukan pengecekan seluruh peralatan yang digunakan dalam proses penundaan meliputi Azimuth Stern Drive Control, navigation equipment dan forward winch.

Setelah memastikan semua dalam keadaan siap untuk dioperasikan, Mv. Transko Murai keluar dan bergerak menuju lokasi kerja yaitu di berth MVP. Saat tiba di tempat tujuan, Nakhoda memanggil Pilot untuk menginformasikan bahwa Mv. Transko Murai telah

siap di berth MVP dan menanyakan posisi Mv. Transko Murai untuk memasang tali tunda. Dalam pekerjaan penundaan ini, Mv. Transko Murai dibantu oleh satu buah partner tug yaitu kapal konvensional TB.Maung 1 (HP : 2 x 1500 kW) Kemudian Pilot menginstruksikan kepada Mv. Transko Murai untuk memasang tali tunda di Haluan kiri MT. Gentong Berkah dan TB. Amir Cuu di Buritan kiri dan memberitahukan bahwa kapal akan putar kiri di depan dermaga. Setelah kedua assist tug selesai mengirim tali tunda lalu menginformasikan ke Pilot bahwa tali tunda sudah siap. Pilot menginstruksikan kepada kedua assist tug untuk holding kapal pada saat MT. Gentong Berkah akan melepas tali tambat dari dermaga.

Setelah seluruh tali tambat MT. Gentong Berkah sudah terlepas dari dermaga, maka Pilot memerintahkan kedua assist tug untuk siap tarik dengan panjang tali kurang lebih 50 Meter. Setelah kedua assist tug siap untuk menarik, lalu memberitahukan kembali kepada Pilot bahwa telah siap untuk menarik MT. Gentong Berkah. Pilot memerintahkan kedua assist tug untuk menarik dengan kekuatan maksimal. Akan tetapi, setelah kedua assist tug menarik kapal secara bersamaan dengan kekuatan maksimal tersebut, TB. Amir Cuu tidak dapat mengimbangi tenaga Mv. Transko Murai dan akhirnya tertinggal jauh. Melihat kejadian ini penulis berusaha mengimbangi kekuatan dari TB. Amir Cuu dengan cara mengurangi kekuatan mesin sampai posisinya seimbang dengan TB. Maung

2. Apabila Mv. Transko Murai tidak melakukan hal tersebut maka buritan MT. Gentong Berkah akan merewang dan bisa membentur dermaga. Setelah posisi sudah dalam keadaan sejajar dan jarak putar sudah aman untuk MT. Gentong Berkah, maka Pilot menginstruksikan kepada TB. Amir Cuu untuk berhenti menarik. Kemudian TB. Amir Cuu diperintahkan untuk sandar dan mendorong agar MT. Gentong Berkah lebih cepat berputar di depan dermaga, sedangkan Mv. Transko Murai tetap melanjutkan untuk menarik MT. Gentong Berkah.

Setelah haluan MT. Gentong Berkah mengarah keluar, Pilot menginstruksikan kepada kedua assist tug untuk berhenti menarik dan menolak serta melepas tali tunda. Setelah kedua tali tunda terlepas dan bebas dari MT. Gentong Berkah, maka kedua assist tug menginformasikan kepada Pilot bahwa proses penundaan telah selesai. Pekerjaan ini diselesaikan pada pukul 08.30 LT. Minimnya kekuatan kapal konvensional mempengaruhi olah gerak kapal tersebut. Hal ini terlihat pada saat Pilot memerintahkan untuk menggunakan menaikkan tenaga hingga maksimal, akan tetapi kapal konvensional tidak

UPAYA MENINGKATKAN KETEPATAN WAKTU PELAYANAN PENUNDAAN DENGAN MENGGUNAKAN KAPAL TUNDA SISTEM ASD TUG MV. TRANSKO MURAI

dapat mengimbangi kekuatan dari kapal tunda sistem ASD. Hal ini mengakibatkan olah gerak penundaan kapal menjadi lambat dan kapal sistem ASD harus mengurangi kekuatan untuk mengimbangi kekuatan dari kapal konvensional agar posisi kapal besar dalam keadaan sejajar dengan dermaga saat keluar.

3. Membutuhkan Waktu Yang Lama Untuk Melakukan Proses Penundaan. Pada tanggal 30 Januari 2025, Mv. Transko Murai berada di DDW Pax Ocean Pada pukul 07.00 LT saat Mv. Transko Murai siap di jetty, kapal mendapatkan perintah untuk assist MT. MBULL 32 (panjang dan lebar kapal 230 x 25 meter) keluar dari berth MVP. Mv. Transko Murai di bantu oleh satu buah kapal konvensional TB. Maung 1. Pilot berkomunikasi dengan kedua assist tug via VHF Radio mengenai instruksi yang diberikan selama proses penundaan. Pilot menginformasikan kepada kedua assist tug bahwa MT. Mbull 32 akan keluar putar kanan di depan dermaga. Pilot memerintahkan TB. Amir Cuu untuk memasang tali di haluan kiri dan Mv. Transko Murai di buritan kiri.

Kedua assist tug mengikuti instruksi dari Pilot dan segera mengeluarkan kapal dari dermaga. Pada saat kapal diputar ke kanan, pergerakan MT. Mbull 32 terasa lambat dikarenakan posisi TB. Amir Cuu berada di haluan MT. Mbull 32 dan Mv. Transko Murai berada di buritan kapal MT.Mbull 32 Seharusnya kapal yang bertugas mendorong memiliki kekuatan yang besar, akan tetapi untuk posisi ini dilakukan oleh TB. Amir Cuu yang merupakan kapal konvensional dengan kekuatan yang jauh lebih rendah dari Mv. Transko Murai Hal ini mengakibatkan, pada saat berputar kanan, Mv. Transko Murai menarik buritan kapal dengan tenaga maksimal, sedangkan TB. Amir Cuu mendorong haluan kapal MT. Mbull 32 dengan tenaga yang sudah penuh namun tetap tidak mampu untuk memutar kapal lebih cepat. Proses penundaan ini dimulai pada pukul 08.00 LT dan diselesaikan pada pukul 10.10 LT. Proses penundaan yang dibantu oleh satu kapal tunda yang dilengkapi dengan sistem Azimuth Stern Drive (ASD) dan partner tug kapal konvensional membuat olah gerak pada proses penundaan menjadi lambat. Pekerjaan ini diselesaikan dalam waktu 2 jam 10 menit.

PEMBAHASAN

1. Lambatnya Olah Gerak Kapal Pada Saat Proses Penundaan (Faktor organisasi) Dari permasalahan tersebut di atas, maka penulis memberikan dua penyebab masalah diantaranya yaitu :

- a. Proses Penundaan Dibantu Oleh Kapal Konvensional Dalam proses penundaan kapal, dibutuhkan olah gerak yang tepat dan kecakapan dari Nakhoda kapal tunda. Selain itu, kapal yang membantu proses penundaan harus memiliki spesifikasi yang memenuhi syarat.

Dalam arti disini kapal memiliki kekuatan yang maksimal dan mampu berolah gerak dengan cepat. Pada proses penundaan, dibantu oleh dua assist tug yang terdiri dari kapal tunda konvensional dan kapal tunda yang dilengkapi dengan sistem Azimuth Stern Drive (ASD).

Kapal konvensional merupakan kapal tunda yang memiliki kekuatan yang rendah (standar) dan lambat dalam berolah gerak. Hal ini mengakibatkan proses penundaan menjadi lambat saat kapal tunda konvensional menjadi partner tug di DDW Pax Ocean. Seperti fakta yang penulis uraikan di atas, saat Pilot memerintahkan kedua assist tug untuk menarik dengan kekuatan maksimal. TB. Amir Cuu tidak dapat mengimbangi tenaga Mv. Transko Murai dan akhirnya tertinggal jauh.

Melihat kejadian tersebut maka Mv. Transko Murai berusaha mengimbangi kekuatan dari TB. Amir Cuu dengan cara mengurangi kekuatan mesin sampai posisinya seimbang dengan TB. Maung 1. Apabila Mv. Transko Murai tidak melakukan hal tersebut maka buritan MT. Gentong Berkah akan merewang dan bisa membentur dermaga. Proses penundaan DDW Pax Ocean masih dibantu oleh kapal konvensional karena terbatasnya jumlah kapal yang dilengkapi dengan sistem ASD. Terbatasnya jumlah assist tug di Pelabuhan menjadi salah satu faktor yang membuat proses penundaan tidak maksimal. DDW Pax Ocean memiliki 2 buah kapal tunda sistem ASD dan satu buah kapal konvensional. Kapal tunda ASD tidak dapat dioperasikan seluruhnya karena salah satu kapalnya sedang dalam perbaikan dan menunggu kedatangan spare part yang di perlukan.

- b. Partner Tug (Kapal Konvensional) Lambat Dalam Menjalankan Perintah Dari Pilot (Faktor manusia) Dalam proses penundaan kapal DDW Pax Ocean di dukung oleh dua kapal tunda yang salah satunya adalah Mv. Transko Murai dibantu oleh kapal tunda konvensional. Proses penundaan ini harus selalu berkoordinasi dengan sebagai pihak yang bertugas untuk memandu proses penundaan kapal.

UPAYA MENINGKATKAN KETEPATAN WAKTU PELAYANAN PENUNDAAN DENGAN MENGGUNAKAN KAPAL TUNDA SISTEM ASD TUG MV. TRANSKO MURAI

Dalam hal ini Pilot memberikan instruksi atau perintah kepada kedua assist tug sesuai dengan posisi dan tugas mereka dalam kegiatan penundaan kapal. Kapal tunda sistem ASD dapat melakukan tugas atau menjalankan perintah dengan cepat, namun kapal konvensional tidak mampu melaksanakan tugas dengan cepat.

Kekuatannya yang terbatas sangat mempengaruhi olah geraknya. Salah satu contohnya, saat Pilot menginstruksikan kapal konvensional untuk bergerak mundur atau maju, maka kapal tersebut harus ke posisi netral terlebih dahulu dikarenakan kapal konvensional masih menggunakan kemudi sedangkan kapal ASD tidak. Hal ini memperlambat proses olah gerak. Selain itu penulis mengamati, pada saat ada instruksi dari posisi tarik ke posisi mendorong, membutuhkan waktu untuk menghibob tali secara manual, mengubah posisi handle mesin dari mundur ke maju dan lambatnya olah gerak pada saat sandar untuk mendorong. Sedangkan, jika instruksi itu diberikan kepada kapal ASD, maka akan sangat mudah dilakukan.

Kapal konvensional masih memiliki sistem kerja secara manual, memperlambat proses penundaan dan mempengaruhi operasional di DDW Pax Ocean.

Dari permasalahan tersebut maka penulis memberikan dua pemecahan masalah, diantaranya yaitu:

- 1) Kegiatan Proses Penundaan Dibantu Oleh Kapal Yang Dilengkapi Dengan Sistem Azimuth Stern Drive (Faktor Kapal) Proses penundaan kapal DDW Pax Ocean didukung oleh dua buah kapal tunda yang terdiri dari kapal tunda sistem ASD dan kapal tunda konvensional serta seorang Pilot yang bertugas untuk memandu kapal. Kapal konvensional sebagai kapal tunda yang masih manual dalam segi hal olah gerak dan kapasitas kekuatan mesin yang terbatas, menjadi salah satu faktor yang dominan penundaan di Beira port berjalan dengan lambat.

Penulis sebagai Nakhoda dari ASD TUG Mv. Transko Murai mengamati kurangnya performa dari kapal tunda konvensional mempengaruhi kecepatan olah gerak dalam kegiatan penundaan. Kapal tunda konvensional tidak dapat melaksanakan perintah Pilot dengan cepat. Pilot kurang puas dengan perpaduan kinerja antara kapal tunda sistem ASD dengan kapal tunda konvensional.

Pilot melaporkan setiap keterlambatan yang terjadi dalam kegiatan penundaan kepada Pihak Myanmar port control. Pilot memberikan laporan berdasarkan fakta

yang terjadi di lapangan mengenai hambatan dalam proses penundaan apabila menggunakan kapal tunda dengan sistem konvensional. Salah satunya mengenai ketepatan waktu yang tidak pernah tercapai jika assist tug yang mendukung proses penundaan salah satunya adalah kapal konvensional. Pilot menyarankan kepada Port Control untuk menyediakan kapal tunda dengan sistem ASD untuk menggantikan kapal tunda konvensional sehingga proses penundaan didukung oleh dua buah kapal tunda sistem ASD. Apabila proses penundaan DDW Pax Ocean sudah didukung dengan kapal tunda sistem ASD, maka olah gerak kapal dapat dilakukan cepat dan dapat meningkatkan ketepatan waktu pada pelayanan penundaan di wilayah operasi DDW Pax Ocean.

- 2) MV.POSH GUARDIAN Mengimbangi Olah Gerak Partner Tug. Mengingat kekuatan pada kapal tunda konvensional sangat terbatas, Mv. Transko Murai sebagai kapal yang dilengkapi dengan sistem ASD berusaha untuk menjadi assist tug yang mampu mengimbangi olah gerak dari kapal tunda konvensional.

Seperti pada kejadian saat menarik untuk mengeluarkan kapal besar dari dermaga. Pilot yang memerintahkan kedua assist tug untuk menggunakan kekuatan maksimum saat menarik kapal, akan tetapi posisi kapal konvensional jauh tertinggal dibanding dengan kapal sistem ASD. Posisi kapal menjadi tidak sejajar dengan dermaga pada saat keluar. Untuk mengatasi hal ini, maka Mv. Transko Murai mengurangi kekuatan mesin dan berusaha untuk mengimbangi kekuatan mesin dari kapal konvensional. Hal ini dilakukan agar dapat mempertahankan posisi kapal besar sejajar dengan dermaga pada saat keluar. Dengan mengimbangi olah gerak partner tug maka posisi kapal besar yang diinginkan oleh Pilot dapat terpenuhi dan pekerjaan penundaan kapal dapat dilanjutkan sesuai dengan arahan Pilot.

2. Membutuhkan Waktu Yang Lama Untuk Melakukan Proses Penundaan Dari permasalahan tersebut di atas, maka penulis memberikan dua penyebab masalah diantaranya yaitu :
 - a. Kesalahan Dalam Menentukan Posisi Kapal Tunda Saat Melakukan Penundaan. Ketepatan waktu merupakan salah satu bagian penting dalam sebuah pelayanan. Penundaan merupakan salah satu pekerjaan yang dilakukan untuk melayani penyandaran kapal-kapal besar yang akan masuk dan keluar di wilayah DDW Pax Ocean.

UPAYA MENINGKATKAN KETEPATAN WAKTU PELAYANAN PENUNDAAN DENGAN MENGGUNAKAN KAPAL TUNDA SISTEM ASD TUG MV. TRANSKO MURAI

Dalam pekerjaan penundaan kapal, pelayanan yang maksimal menjadi salah satu tolak ukur keberhasilan suatu pekerjaan untuk mencapai target waktu yang telah ditentukan. Fakta yang penulis amati dilapangan diantaranya lamanya waktu yang dibutuhkan untuk melakukan proses penundaan, salah satunya dikarenakan kesalahan Pilot dalam menentukan posisi kapal tunda pada proses penundaan.

Pilot kurang berpengalaman dengan kombinasi assist tug yang beroperasi di DDW Pax Ocean. Semua instruksi yang diberikan oleh Pilot wajib diikuti oleh kedua assist tug yang melakukan proses penundaan. Salah satu fakta yang terjadi yaitu Pilot menempatkan posisi kapal tunda konvensional berada di haluan kapal besar dan Mv. Transko Murai berada di bagian belakang. Pada saat kapal lepas sandar dari dermaga dan akan berputar ke kanan, kapal konvensional tidak dapat mendorong secara maksimal sedangkan posisi Mv. Transko Murai tetap menarik kapal besar dengan tenaga penuh. Hal ini membutuhkan waktu yang cukup lama untuk menunggu kapal konvensional mendorong kapal besar sampai ke posisi yang telah ditentukan. Kesalahan penempatan posisi ini tidak dapat dibantah oleh Penulis selaku Mualim I yang bertugas di Mv. Transko Murai.

Pada posisi tersebut, assist tug harus tetap menjalankan perintah sesuai dengan arahan Pilot dan tidak dapat merubah atau berganti posisi.

Setelah terjadi penundaan, penulis menganalisis bahwa hal tersebut terjadi karena posisi yang salah dalam proses penundaan. Kegiatan penundaan yang seharusnya dapat diselesaikan dalam waktu satu jam jika kedua assist tug adalah kapal tunda sistem ASD, maka dikarenakan kesalahan penempatan posisi dan partner tug adalah kapal konvensional, proses penundaan dapat diselesaikan dalam waktu kurang lebih dua jam sepuluh menit.

- b. Komunikasi Kurang Efektif Antara Kapal Tunda Dengan Pilot Komunikasi merupakan salah satu fungsi manajemen yang harus dijalankan dalam proses kerjasama untuk menyelesaikan suatu pekerjaan. Komunikasi merupakan proses pengiriman dan penerimaan pesan atau informasi antara dua individu atau lebih dengan efektif sehingga dapat dipahami dengan mudah. Adapun tujuan dari komunikasi ini agar penerima pesan melakukan tindakan yang selaras sebagaimana diharapkan dengan adanya penyampaian pesan tersebut. Karena merupakan interaksi, komunikasi merupakan kegiatan yang

dinamis. Selama komunikasi berlangsung, baik pada pengirim maupun pada penerima, terus-menerus terjadi saling memberi dan menerima pengaruh dan dampak dari komunikasi tersebut. Tanpa komunikasi yang baik maka akan terjadi kesalahan dalam menanggapi perintah atau memahami maksud dari rekan kerja selama pelaksanaan proses kerja.

Seperti yang penulis amati selama bertugas di DDW Pax Ocean, Pilot yang bertugas di wilayah operasi tersebut berjumlah lima orang. Kendala yang sering ditemui adalah masalah komunikasi secara lisan yang kadang tidak sesuai dengan yang diterima oleh pihak kapal assist tug. Terkadang perintah yang diberikan kurang jelas. Komunikasi yang tepat diantaranya singkat, jelas dan padat mengingat jadwal kerja di DDW Pax Ocean, menyesuaikan dengan kondisi air pasang dan banyaknya pergerakan kapal yang keluar dan masuk wilayah tersebut.

Penulis sebagai Mualim I yang dituntut memiliki ketepatan waktu dalam menyelesaikan perintah kerja yang diberikan. Dengan komunikasi yang kurang jelas dan instruksi yang terlalu panjang saat proses penundaan membuat sulit dipahami dalam kegiatan olah gerak. Selain itu, faktor latar belakang yang berbeda, membuat Pilot yang menggunakan Bahasa Inggris dengan dialek asal negaranya kadang sulit dimengerti secara jelas. Berdasarkan fakta yang terjadi lamanya waktu yang dibutuhkan pada proses penundaan kapal salah satunya dikarenakan kurangnya komunikasi antara Pilot dengan pihak kapal yang bertugas sebagai assist tug. Pilot kurang berkoordinasi dengan Nakhoda kapal tunda yang sangat memahami karakteristik kapalnya masing-masing dan wilayah operasi setempat. Keputusan yang diambil oleh Pilot dalam menempatkan posisi assist tug dalam proses penundaan merupakan keputusannya sepihak.

Hal ini mengakibatkan kapal yang memiliki kekuatan yang rendah ditempatkan untuk mendorong haluan kapal besar, sedangkan kapal tunda yang memiliki kekuatan atau horse power yang sangat besar ditugaskan untuk menarik kapal besar. Dari kesalahan ini, maka pelayanan penundaan menjadi kurang maksimal dan diselesaikan tidak sesuai dengan target waktu yang telah ditentukan. Dari permasalahan tersebut maka penulis memberikan dua pemecahan masalah, diantaranya yaitu : 1) Merubah Posisi Kapal Tunda Pada Saat Proses Penundaan Berdasarkan beberapa fakta yang terjadi di

UPAYA MENINGKATKAN KETEPATAN WAKTU PELAYANAN PENUNDAAN DENGAN MENGGUNAKAN KAPAL TUNDA SISTEM ASD TUG MV. TRANSKO MURAI

DDW Pax Ocean, kegiatan penundaan membutuhkan waktu yang lama dikarenakan kesalahan Pilot dalam menentukan posisi assist tug.

Setelah proses penundaan selesai, penulis sebagai Nakhoda yang sudah lama beroperasi DDW Pax Ocean menganalisis penyebab dari waktu penundaan yang cukup lama. Penulis mengamati bahwa faktor penyebab yang paling dominan dalam hal ini karena penggunaan kapal tunda konvensional dan penempatan posisi yang salah. Pilot yang memandu kegiatan penundaan kurang cakap dalam memperhitungkan saat menentukan posisi assist tug sehingga Pilot mengambil keputusan yang dilakukan sepihak. Akibatnya kapal konvensional ditempatkan untuk mendorong haluan kapal besar sehingga dengan kekuatan kapal konvensional yang minim, dapat memperlambat pergerakan kapal besar pada saat akan berputar ke arah kanan. Dengan adanya kejadian tersebut, maka penulis menyarankan kepada Pilot pada kegiatan penundaan berikutnya untuk merubah posisi assist tug.

Kapal yang memiliki kekuatan yang besar lebih tepat ditempatkan pada haluan kapal besar yang bertugas untuk mendorong. Sedangkan kapal yang memiliki kekuatan yang minim atau dalam hal ini adalah kapal konvensional, ditempatkan di bagian belakang dan bertugas untuk menarik. Dalam prakteknya, kapal yang bertugas untuk mendorong harus kapal yang memiliki kekuatan yang lebih besar. 1. Melakukan Komunikasi Secara Berkesinambungan Selama Proses Penundaan Pada proses kerja, komunikasi dilakukan tidak hanya pada awal dan akhir kegiatan, akan tetapi komunikasi dilakukan secara berkesinambungan selama proses kerja berlangsung. Selain itu, dalam sebuah komunikasi, tidak akan efektif jika hanya dilakukan searah. Komunikasi akan berjalan dengan baik jika ada respon atau hubungan timbal balik sehingga terjalin kerjasama yang baik dalam proses kerja. Apabila di atas kapal komunikasi tidak berjalan dengan efektif, tidak ada berbagi informasi antara dua individu atau lebih baik dalam hal pekerjaan maupun dalam interaksi sosial sehari-hari maka tidak akan tercipta kerja sama yang baik dan pemborosan sumber daya manusia akan sering timbul (pergantian awak kapal). Untuk menghindari hal ini maka membangun komunikasi dan koordinasi yang efektif, berkesinambungan terutama di lingkungan kerja yaitu di atas kapal sangatlah penting karena kontrak kerja yang di jalani bukanlah dalam waktu sebentar. Terbentuknya komunikasi yang baik harus di dukung untuk menunjang kelancaran

operasional kapal dan mendorong keberhasilan dalam mencapai tujuan Perusahaan. Saat proses penundaan, komunikasi antara Pilot dengan assist tug tidak hanya sebatas memberikan perintah saja, pihak kapal boleh memberikan masukan apabila keputusan atau perintah dari Pilot tidak sesuai atau menghambat proses penundaan. Sebagai contoh seperti yang penulis uraikan pada fakta, kesalahan Pilot dalam mengambil keputusan untuk menempatkan posisi assist tug. Dalam hal ini komunikasi sangat diperlukan dan juga perangkat komunikasi harus dalam keadaan siap digunakan.

Selain sarana komunikasi yang menunjang, diutamakan menggunakan bahasa yang tepat dan mudah dimengerti. Kendala yang sering ditemui dalam komunikasi adalah permasalahan bahasa. Mengingat Pilot dan Nakhoda assist tug berasal dari negara yang berbeda sehingga diharuskan menggunakan bahasa inggris dengan dialek yang tepat. Komunikasi diawali dengan persiapan yang dilakukan sebelum dimulainya proses penundaan, misalnya saling berdiskusi mengenai penempatan posisi kapal.

Seharusnya di saat Pilot memerintahkan kapal konvensional tempatkan di haluan kapal besar. Salah satu assist tug memberikan masukan kepada Pilot bahwa, kapal yang seharusnya berada di haluan kapal besar adalah kapal yang memiliki kekuatan yang paling besar diantara assist tug sehingga pada saat mendorong kapal besar, tidak membutuhkan waktu yang lama. Dengan melakukan komunikasi dengan memberikan masukan kepada Pilot, maka akan menjadi bahan pertimbangan bagi Pilot untuk mengambil keputusan sebelum dilakukannya kegiatan penundaan. Pada saat kegiatan penundaan kapal sudah berada di posisi yang salah, maka posisi kapal tidak akan bisa dirubah dan assist tug harus tetap menjalankan tugas dengan kondisi penempatan assist tug yang salah. Selain itu, masukan bagi Pilot agar komunikasi berjalan dengan lancar diantaranya Pilot disarankan menggunakan instruksi yang singkat, padat dan jelas. Seorang Pilot juga harus mendengarkan masukan sebagai timbal balik dari komunikasinya terhadap assist tug yang bekerjasama dalam kegiatan penundaan. Hal ini dilakukan agar komunikasi yang berkesinambungan dapat berjalan dengan baik selama kegiatan penundaan dan dapat memenuhi target kerja yaitu ketepatan waktu dalam kegiatan pelayanan penundaan di DDW Pax Ocean.

UPAYA MENINGKATKAN KETEPATAN WAKTU PELAYANAN PENUNDAAN DENGAN MENGGUNAKAN KAPAL TUNDA SISTEM ASD TUG MV. TRANSKO MURAI

SIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan pembahasan diatas, maka penulis memberikan beberapa kesimpulan yang membuat pelayanan penundaan menjadi tidak maksimal, diantaranya yaitu: Partner tug (kapal konvensional) lambat dalam menjalankan perintah dari Pilot dikarenakan kekuatannya yang terbatas dan memiliki sistem kerja secara manual. Kesalahan dalam menentukan posisi kapal tunda saat melakukan penundaan sehingga membutuhkan waktu yang lama untuk melakukan proses penundaan.

Berdasarkan kesimpulan tersebut di atas, maka penulis memberikan beberapa saran dalam meningkatkan ketepatan waktu pelayanan penundaan dengan menggunakan kapal tunda sistem ASD TUG Mv. Transko Murai diantaranya yaitu:

1. Port Control sebaiknya mempunyai kapal yang dilengkapi dengan sistem Azimuth Stern Drive agar olah gerak kapal dapat dilakukan cepat dan dapat meningkatkan ketepatan waktu pada pelayanan penundaan di wilayah operasi DDW Pax Ocean.
2. Merubah posisi kapal tunda pada saat proses penundaan. Kapal yang memiliki kekuatan yang besar lebih tepat ditempatkan pada haluan kapal besar yang bertugas untuk mendorong. Sedangkan kapal yang memiliki kekuatan yang minim atau dalam hal ini adalah kapal konvensional, ditempatkan di bagian belakang dan bertugas untuk menarik.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Rahardjo. 2020. Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi. Jakarta : Ghalia Ilmu.
- Adisasmita, Sakti Adji. 2021. Perencanaan Pembangunan Transportasi, Edisi Pertama. Yogyakarta : Graha Ilmu.
- Burhanuddin, 2021. Sejarah Maritim Indonesia Menelusuri Jiwa Bahari. Pusat Riset Wilayah Laut dan Sumber Daya Non-Hayati : Badan Riset Kelautan dan Perikanan Departemen Kelautan Dan Perikanan.
- Danuasmoro, Goenawan, (2023), Kesehatan Keselamatan Kerja, Jakarta : Yayasan Bina Citra Samudera.
- Elhaitammy, 2020. Service Excellence: Ujung Tombak Bank Marketing.
- Handoko, T Hani, (2023), Manajemen Personalia dan Sumber Daya Manusia, Yogyakarta: BPFE.

- In 2016 Notteboom, T.E. (2024) Container Shipping and Ports: An Overview. Review of Network Economics, 3, 86-106.
- Jeffery Slesinger, (2000:20) Asd Tug, Thrush and azimuth Xu, D Zhang.
- Notteboom, T.E. (2024) Container Shipping and Ports: An Overview. Review of Network Economics, 3, 86-106.
- Prasetya, A. (2020) International Regulation for. Preventing Collision at Sea (COLREG)
- Prihantoro, AD (2020), Olah Gerak dan Pengendalian Kapal (online),
- Sampara, Lukman. 2020. Manajemen Kualitas Pelayanan. STIA LAN Press Jakarta
- X, & Yin, Y. (2016, July). The computer simulation study of tug pushing operation system.