

## BAB II

### FAKTA DAN PERMASALAHAN

#### A. Fakta

MT. KARTIKA SEGARA yang digunakan sebagai objek penelitian adalah kapal tanker milik PT. Pelayaran United Maritime Jaya yaitu salah satu perusahaan pelayaran yang berkantor di Tangerang. Sebagai perusahaan yang melayani jasa transportasi angkutan laut, selain kapal-kapal tanker juga memiliki kapal tunda pengangkut batu bara yang beroperasi di perairan Kalimantan dan Sulawesi.

MT. KARTIKA SEGARA adalah salah satu kapal minyak yang disewa oleh PT. Pertamina Indonesia dan digunakan sebagai alat angkut khusus minyak jenis Premium. Pelabuhan muat yang sering disinggahi adalah Singapura sedangkan pelabuhan bongkar adalah pelabuhan Belawan, Padang, Tg.Uban, Merak, Jakarta, Semarang, Surabaya, Baubau, dan Wayame.

Sebagai kapal sewa tentunya dalam segala hal kondisi kapal harus laik laut dan siap untuk melaksanakan kegiatan pemuatan maupun pembongkaran sesuai perintah dari penyewa. Agar kapal laik laut di samping semua peralatan keselamatan, navigasi, radio dan mesin, perawatan di yang bagus, terencana dan rutin juga sangat berpengaruh terhadap laik laut kapal, kesiapan ABK dalam mengerjakan perawatan tersebut serta prosedur yang jelas dalam permintaan dan penerimaan barang dari pihak perusahaan.

Pelaksanaan perawatan di atas kapal MT. KARTIKA SEGARA kurang maksimal. Hal ini dapat dilihat dari banyaknya bagian-bagian dari kapal yang kurang terawat dengan baik yang mana pada akhirnya berpengaruh pada operasional kapal, motivasi ABK yang rendah serta prosedur permintaan dan penerimaan barang yang kurang baik.

## 1. Obyek Penelitian

### Data Kapal

Penulis bekerja di kapal MT. KARTIKA SEGARA milik PT. Pelayaran United Maritime Jaya dan dioperasikan oleh PT. Pertamina Indonesia. Kapal ini dibuat di Jurong Shipyard Limited Singapore pada tahun 1997, dengan Panjang keseluruhan (LOA) = 180.0 M, Lebar = 31.0 M, dalam = 15.60 M, draft maksimum untuk daerah tropis = 09.202 M, dengan bobot mati (DWT) = 30.174 LT, berat kotor (GRT) = 22.809 T, berat bersih (NRT) = 7.656 T, HP = 6767 KW, total muatan yang dapat di angkut = 43.762 M3. Kapal ini memiliki 12 tangki muatan dan 2 tangki *slop* (*data-data kapal* pada lampiran 1), digunakan oleh Pertamina untuk pendistribusian bahan bakar (BBM) minyak putih khususnya "Premium" di Indonesia bagian barat dan tengah.

Pelaksanaan perawatan diatas kapal khususnya pada bagian dek merupakan tanggung jawab Mualim I (daftar awak kapal pada lampiran 2). Namun dalam pelaksanaannya terutama dalam perawatan harian, banyak ditemukan kendala yang menghambat pelaksanaan perawatan itu sendiri, seperti yang terjadi diatas kapal MT.Kartika Segara.

Salah satu kendala yang ada adalah sulitnya menentukan prioritas pengerjaan dalam perawatan yang ada dalam sistem perawatan berkala (PMS/*Plan maintenance system*) harian, mingguan, bulanan dan tahunan (PMS pada lampiran 3), karena apa yang sudah dibuat dan di rencanakan di dalam PMS tidak bisa berjalan sesuai dengan rencana, hal tersebut disebabkan jarak pelayaran yang terlalu pendek, mengakibatkan kurangnya pengawasan dari Mualim I, karena ia harus mempersiapkan ruang muat. Sedangkan pengawasan dan perawatan harian diatas dek yang seharusnya menjadi tugas Mualim I diserahkan sepenuhnya

kepada serang, sehingga pekerjaan perawatan kurang terkontrol dengan baik, tidak sesuai dengan manajemen perawatan yang sudah terencana dalam PMS, dan pemakaian suku cadang dan bahan lainnya tidak ada yang mengawasi.

## 2. Fakta kondisi

Pada kenyataannya di MT.KARTIKA SEGARA banyak hal yang mempengaruhi pelaksanaan perawatan dan perbaikan yang tidak dapat berjalan dengan maksimal diantaranya:

- a. Penerapan rencana perawatan kapal yang belum optimal karena seringnya berbenturan dengan jadwal operasi kapal yang sangat padat.
- b. Masih adanya kesulitan untuk mendapatkan suku cadang peralatan kapal disebabkan prosedur permintaan dan penerimaan suku cadang yang tidak berjalan dengan baik.
- c. Ketrampilan dan pengetahuan awak kapal yang terbatas serta sulitnya mendapatkan awak kapal yang berpengalaman, motivasi kerja dari awak kapal yang rendah.
- d. Kurangnya koordinasi antara pihak kapal dengan pihak perusahaan khususnya dalam hal pelaksanaan perawatan kapal
- e. Rute operasi kapal yang acak dan merupakan pelayaran jarak pendek serta seringnya perubahan pelabuhan tujuan yang menyulitkan jadwal pelaksanaan perawatan kapal.

Akibat dari hal hal yang telah di uraikan tadi, apabila di biarkan terus menerus dalam waktu yang lama akan mengakibatkan biaya tinggi untuk perawatannya dan memperpendek umur kapal.

## B. Permasalahan

1. Perencanaan pemeliharaan dan perawatan tidak dapat dilakukan dengan maksimal

Seperti diketahui organisasi perawatan diatas kapal dapat diterapkan dengan baik dengan memperhatikan manajemen pemeliharaan dan perencanaan perawatan (PMS). Manajemen perawatan di MT. KARTIKA SEGARA sesuai prosedur perusahaan terbagi menjadi pemeriksaan rutin dan perbaikan. Hal tersebut diperkuat dengan pendapat bahwa pemeliharaan dibedakan menjadi *preventive maintenance* dengan *corrective maintenance* (Assauri, 2004:135-136) dalam bukunya "Manajemen Produksi dan Operasi" membedakan

- a. *Preventive Maintenance*

*Preventive* adalah kegiatan pemeliharaan dan perawatan yang dilakukan untuk mencegah kerusakan yang tidak terduga dan termasuk dalam peralatan yang kritis, yang berpengaruh terhadap kegiatan di kapal. Perawatan untuk mencegah kerusakan terbagi dalam *routine maintenance* dan *periodic maintenance*.

- b. *Corrective atau breakdown Maintenance*

*Corrective maintenance* adalah kegiatan pemeliharaan dan perawatan yang dilaksanakan setelah kerusakan terjadi. Pelaksanaan perawatan yang dilakukan di atas kapal juga terbagi dalam beberapa tahap sesuai dengan jangka waktunya, dalam hal ini sesuai dengan jenis perawatan yang telah ditetapkan.

- 1) Perencanaan perawatan jangka panjang yang umumnya berlaku untuk jangka waktu 5 tahun atau lebih.

- 2) Perencanaan jangka sedang atau menengah yang meliputi jangka waktu antara 1 sampai dengan 5 tahun.
- 3) Perencanaan jangka pendek yaitu yang meliputi jangka waktu 1 tahun atau kurang.

Permasalahan yang akan penulis bahas adalah mengapa perawatan jangka pendek pada MT. KARTIKA SEGARA kurang memperoleh hasil yang baik, hal itu terjadi karena kurangnya perencanaan didalam perawatan jangka pendek tersebut. Yang menjadi permasalahan adalah bagaimana membuat agar rencana perawatan lebih efektif dan terlaksana dengan baik, sesuai jadwal yang telah di tentukan dan berdasarkan panduan dalam PMS pada lampiran 3, dengan mempertimbangkan jadwal kegiatan kapal.

Fungsi-fungsi manajemen, menurut Terry dan Rue dalam buku "Dasar-dasar Manajemen" (2014:9-10) adalah:

1. Fungsi Perencanaan

Perencanaan berarti penentuan lebih dahulu suatu program kepegawaian yang akan menunjang tujuan-tujuan yang ditetapkan bagi perusahaan.

2. Fungsi Pengorganisasian

Pengorganisasian adalah kegiatan untuk mengorganisasikan semua karyawan dengan menetapkan pembagian kerja, hubungan kerja, delegasi wewenang, integrasi, dan koordinasi dalam bagan organisasi.

3. Fungsi Pengarahan

Pengarahan adalah kegiatan mengarahkan semua karyawan, agar mau bekerja sama dan bekerja efektif serta efisien dalam membantu tercapainya tujuan

perusahaan.

#### 4. Fungsi Pengawasan

Pengawasan, yakni mengadakan penyelidikan dan perbandingan dari pada tindakan dengan rencana-rencana serta mengadakan pembetulan dari pada penyimpangan yang mungkin terjadi.

Lancarnya operasi kapal, tentunya tidak lepas dari perencanaan dan penerapan perawatan kapal (PMS) sebagaimana diilustrasikan dalam lampiran 3 serta koordinasi yang baik antara pihak perusahaan dengan pihak kapal. Mengenai hal perawatan kapal dan perlengkapannya ini, *ISM Code* membahas secara khusus pada *Code 10 "Maintenance of ship and equipment"*.

Perencanaan perawatan itu sendiri yang penulis lakukan meliputi penentuan sebelum dilaksanakan pekerjaan perawatan tersebut, cara yang digunakan dalam pelaksanaan perawatan tersebut, bahan yang akan digunakan, alat, ABK yang tersedia, dan waktu yang diperlukan dalam pelaksanaan pekerjaan sudah harus diperhitungkan. Apa yang sudah direncanakan dalam PMS dan yang di rencanakan oleh Muallim satu agar dapat terlaksana dengan baik. Pelaksanaan perawatan diatas kapal khususnya pada bagian dek menjadi tanggung jawab Muallim I.

#### 2. Motivasi kerja Anak Buah Kapal (ABK) yang sangat rendah

ABK kurang termotivasi untuk bekerja dengan baik di karena adanya mis-komunikasi diantara Muallim I sebagai pelaksana perawatan dek di atas kapal, tidak diperhatikannya keluhan-keluhan dari Anak Buah Kapal kepada Muallim I, merupakan salah satu penyebab menurunnya motivasi Anak Buah Kapal dalam

melaksanakan tugas perawatan di atas kapal. Hingga mengakibatkan ada yang merasa keberatan, dan hal itu menjadi ganjalan dalam hubungan dengan Mualim I sebagai pelaksana perawatan di atas kapal dengan ABK.

3. Tidak berjalannya prosedur dalam permintaan dan penerimaan barang antara pihak kapal dengan perusahaan

Prosedur yang jelas antara pihak kapal dan pihak perusahaan merupakan salah satu masalah yang penting, mengingat kedua pihak tersebut berada pada bagian dari suatu organisasi.

Kalau kita berbicara mengenai prosedur maka harus diperhatikan juga mengenai komunikasi sebab dengan penyampaian informasi yang jelas akan terjalin koordinasi yang baik antara pihak kapal dengan pihak perusahaan.

Keadaan yang terjadi pada saat penulis bertugas diatas kapal, ternyata tidak ada koordinasi yang baik antara pihak kapal MT.KARTIKA SEGARA dengan pihak perusahaan. Dengan perkataan lain apa yang diharapkan dalam prosedur perusahaan di tidak sesuai dengan kenyataan karena kurangnya pengetahuan dari perwira kapal kapan waktu yang tepat untuk membuat permintaan barang ke kantor, sehingga mengakibatkan keterlambatan dari kantor untuk mengirim barang yang di butuhkan oleh kapal.