

SKRIPSI

PRODUKTIVITAS TENAGA KERJA BONGKAR MUAT BERDASARKAN JENIS BARANG DI PELABUHAN PAOTERE

Diajukan dan disusun oleh

**ANDI MUHAMMAD KHAYRU RIZAL
D311 16 515**



**DEPARTEMEN TEKNIK PERKAPALAN
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS HASANUDDIN
GOWA
2023**

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

**PRODUKTIVITAS TENAGA KERJA BONGKAR MUAT
BERDASARKAN JENIS BARANG DI PELABUHAN
PAOTERE**

Disusun dan diajukan oleh

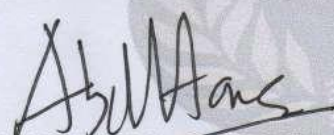
**Andi Muhammad Khayru Rizal
D311 16 515**

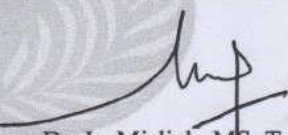
Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka Penyelesaian
Studi Program Sarjana Program Studi
Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin
Pada tanggal
dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

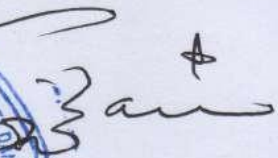
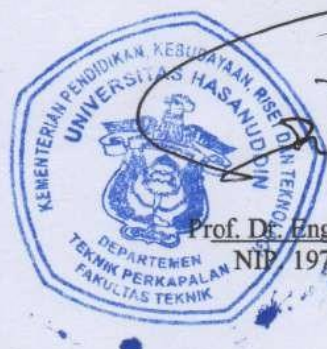
Menyetujui,

Pembimbing Utama,

Pembimbing Pendamping,


Abd. Haris Djalante, ST., MT
NIP. 19740810 200012 1 001


Dr. Ir. Mislihah, MS. Tr
NIP. 19620423 198802 2 001



Prof. Dr. Eng. Suandar Baso, ST., MT
NIP. 19730206 200012 1 002

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini ;

Nama : Andi Muhammad Khayru Rizal

NIM : D311 16 515

Program Studi : Teknik Perkapalan

Jenjang : S1

Menyatakan dengan ini bahwa karya tulisan saya berjudul

“Produktivitas Tenaga Kerja Bongkar Muat Berdasarkan Jenis Barang Di Pelabuhan Paotere”

Adalah karya tulisan saya sendiri dan bukan merupakan pengambilan alihan tulisan orang lain dan bahwa skripsi yang saya tulis ini benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri.

Semua informasi yang ditulis dalam skripsi yang berasal dari penulis lain telah diberi penghargaan, yakni dengan mengutip sumber dan tahun penerbitannya. Oleh karena itu semua tulisan dalam skripsi ini sepenuhnya menjadi tanggung jawab penulis. Apabila ada pihak manapun yang merasa ada kesamaan judul dan atau hasil temuan dalam skripsi ini, maka penulis siap untuk diklarifikasi dan mempertanggungjawabkan segala resiko.

Segala data dan informasi yang diperoleh selama proses pembuatan skripsi, yang akan dipublikasi oleh Penulis di masa depan harus mendapat persetujuan dari Dosen Pembimbing.

Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan isi skripsi ini hasil karya orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Gowa, - Agustus 2023



Yang Menyatakan

Andi Muhammad Khayru Rizal

ABSTRAK

Andi Muhammad Khayru Rizal. *Produktivitas Tenaga Kerja Bongkar Muat Berdasarkan Jenis Barang Di Pelabuhan Paotere* (dibimbing oleh Abd. Haris Djalante, ST., MT dan Dr. Ir. Mislihah, MS. Tr)

Kondisi proses bongkar muat di Pelabuhan paotere yang dimana yang dilakukan secara manual dan juga masih bisa dibidang minim akan sarana prasarana yang dapat memudahkan kinerja TKBM ini menjadi salah satu hal yang perlu gali lebih dalam karena pelabuhan paotere sebagai salah satu pelabuhan yang mendukung perekonomian di Makassar yang menyediakan pelayanan dermaga untuk kapal ikan, kapal penumpang dan kapal barang. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana produktivitas kinerja tenaga kerja bongkar muat di Pelabuhan Paotere dan mengidentifikasi faktor faktor yang mempengaruhi kinerja tenaga kerja bongkar muat di Pelabuhan Paotere, Kinerja bongkar muat ditentukan dengan menggunakan produktivitas T/G/J dengan metode perhitungan kinerja berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : Hk 103/2/2/Djpl-17 tentang Pedoman Perhitungan Kinerja Pelayanan Operasional dan *diagram cause and effect* untuk mengidentifikasi faktor – faktor yang mempengaruhi kinerja bongkar muat. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa kinerja bongkar muat berdasarkan T/G/J masih dibawah standar. Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja bongkar muat di Pelabuhan Paotere adalah faktor usia dan pengalaman untuk tenaga kerja bongkar muat (TKBM), kurangnya fasilitas bongkar muat yang menyebabkan lamanya proses bongkar muat, perbedaan jenis kemasan muatan yang memerlukan penanganan yang berbeda dan faktor jauhnya jarak antara kapal dan kendaraan pengangkut barang yang membuat proses bongkar muat menjadi lambat.

Kata Kunci: *Kinerja, Bongkar Muat, TKBM, Produktivitas, T/G/J, Cause and effect.*

ABSTRACT

Andi Muhammad Khayru Rizal. *Productivity of the Loading and Unloading Workforce Based on the Type of Goods at Paotere Port* (supervised by Abd. Haris Djalante, ST., MT and Dr. Ir. Mislihah, MS. Tr)

The condition of the loading and unloading process at Paotere Port which is carried out manually and can still be said to have minimal infrastructure that can facilitate TKBM performance is one of the things that needs to be explored deeper because Paotere Port is one of the ports that supports the economy in Makassar which provides dock services for fishing boats, passenger ships and cargo ships. This study aims to find out how the performance productivity of the loading and unloading workforce at Paotere Port and identify the factors that affect the performance of the loading and unloading workforce at Paotere Port. The loading and unloading performance is determined by using T/G/J productivity with the performance calculation method based on Regulation of the Director General of Sea Transportation Number: Hk 103/2/2/Djpl-17 concerning Guidelines for Calculation of Operational Service Performance and cause and effect diagrams to identify factors that affect loading and unloading performance. The results of this study indicate that loading and unloading performance based on T/G/J is still below standard. The factors that affect loading and unloading performance at Paotere Port are the age factor and experience for stevedoring workers (TKBM), the lack of loading and unloading facilities which causes the loading and unloading process to take a long time, the different types of cargo packaging that require different handling and the long distance factor between the ship and the goods transport vehicle which makes the loading and unloading process slow.

Keywords: *Performance, Loading and Unloading, TKBM, Productivity, T/G/J, Cause and effect.*

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI.....	i
PERNYATAAN KEASLIAN	ii
ABSTRAK.....	iii
ABSTRACT	iv
DAFTAR ISI	v
DAFTAR GAMBAR	vi
DAFTAR TABEL.....	vii
KATA PENGANTAR.....	viii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	3
1.3 Tujuan Penelitian	4
1.4 Manfaat Penelitian.....	4
1.5 Batasan Masalah	4
1.6 Sistematika Penulisan.....	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	6
2.1 Pelabuhan	6
2.2 Peranan dan Fungsi Pelabuhan	7
2.3 Jenis Pelabuhan.....	8
2.4 Produktivitas.....	9
2.5 Pengertian dan Prosedur Bongkar Muat.....	10
2.6 Kinerja Bongkar Muat.....	14
2.7 Produktivitas Bongkar Muat.....	14
2.8 Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM).....	15
2.9 Pelayaran Rakyat	15
2.10 Kapal Pelayaran Rakyat	16
2.11 Diagram Cause and Effect (Fishbone)	17
2.12 Manfaat Diagram Cause and Effect (fishbone)	18
BAB 3 METODE PENELITIAN	20
3.1 Waktu dan Lokasi Penelitian.....	20
3.2 Jenis Penelitian	20
3.3 Sumber Data	20
3.4 Jenis Data	20
3.5 Analisa Data	21
3.6 Kerangka Pemikiran.....	23
BAB 4. HASIL DAN PEMBAHASAN.....	24
4.1 Gambaran Umum Penelitian	24
4.1.1 Gambaran Umum Pelabuhan Paotere	24
4.1.2 Fasilitas Pelabuhan Paotere	25
4.2 Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM).....	26
4.2.1 Fasilitas Bongkar Muat Pelabuhan Paotere.....	26
4.2.2 Identifikasi Letak Kapal Bersandar	28
4.3 Identifikasi Alur Barang	28
4.4 Analisa Kinerja TKBM Pelabuhan Paotere.....	30
4.5 Analisa Produktivitas Kinerja TKBM.....	34

4.6 Identifikasi Faktor yang Mempengaruhi Kinerja TKBM.....	40
4.7 Cause and Effect Diagram.....	41
BAB 5. KESIMPULAN DAN SARAN.....	48
5.1 Kesimpulan	48
5.2 Saran.....	49
DAFTAR PUSTAKA	50

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Proses Bongkar Muat Pelabuhan Paotere.....	3
Gambar 2. Pelabuhan Paotere.....	3
Gambar 3. Alur Pelayanan Barang	10
Gambar 4. Contoh Diagram Fishbone	17
Gambar 5. Lokasi Pelabuhan Paotere.....	24
Gambar 6. Pelabuhan Rakyat Paotere.....	25
Gambar 7. Proses Bongkar Muat Pelabuhan Paotere.....	26
Gambar 8. Gerobak Tenaga Kerja Bongkar Muat.....	27
Gambar 9. Crane Kapal	27
Gambar 10. Kapal yang Bersandar di Pelabuhan Paotere	28
Gambar 11. Alur Barang Pelabuhan Paotere	29
Gambar 12. Alur Barang Pelabuhan Paotere	29
Gambar 13. Alur Barang Pelabuhan Paotere	29
Gambar 14. Kegiatan Bongkar Sesi Pagi.....	36
Gambar 15 Kegiatan Muat Sesi Siang	37
Gambar 16 Kegiatan Muat Sesi Sore.....	37
Gambar 17. Diagram Cause and Effect Manusia	42
Gambar 18. Salah satu TKBM Pelabuhan Paotere.....	42
Gambar 19. Diagram Cause and Effect Mesin	43
Gambar 20. Gerobak yang digunakan TKBM	43
Gambar 21. Diagram Cause and Effect Muatan.....	44
Gambar 22. Proses Penanganan Barang	45
Gambar 23. Diagram Cause and Effect Lingkungan	46
Gambar 24. Jarak antara Kapal menuju Transportasi Angkut Barang	46
Gambar 25. Rangkuman Diagram Cause and Effect	47

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Analisa Data.....	22
Tabel 2. Fasilitas Pelabuhan Paotere	25
Tabel 3. Data hasil observasi	30
Tabel 4. Jenis Kemasan dan Isi muatan.....	31
Tabel 5. Waktu Bongkar Muat	32
Tabel 6. Jumlah Muatan.....	33
Tabel 7. Rata-rata TKBM dan Waktu Bongkar Muat.....	34
Tabel 8. Produktivitas TKBM Sesi Pagi	35
Tabel 9. Produktivitas TKBM Sesi Siang	36
Tabel 10. Produktivitas TKBM Sesi Sore.....	37
Tabel 11. Produktivitas TKBM sesi Pagi	38
Tabel 12. Produktivitas TKBM sesi Siang.....	39
Tabel 13. Produktivitas TKBM sesi Sore.....	39
Tabel 14. kategori permasalahan atau faktor penyebab tidak tercapainya standar kinerja bongkar muat di Pelabuhan Paotere	41
Tabel 15. Dimensi Muatan	44

KATA PENGANTAR

Assalamu Alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Segala puji bagi Allah SWT Tuhan semesta alam yang tak hentinya memberikan nikmat bagi kita semua. Shalawat dan salam kita haturkan kepada baginda Rasulullah Muhammad SAW, serta kepada keluarga, dan juga para sahabat semoga kita mendapat syafaat dari beliau di akhirat kelak, amini ya Robbal alamin. Dengan segala Rahmat Allah SWT sehingga walaupun adanya keterbatasan dan kelemahan yang penulis miliki, penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir yang berjudul **“Produktivitas Tenaga Kerja Bongkar Muat Berdasarkan Jenis Barang Di Pelabuhan Paotere”**

Pada kesempatan ini penulis ingin menghaturkan terimakasih terutama kepada Ayah dan Ibu saya, atas segala restu dan jerih payah, doa, dan dukungannya baik moril maupun materil sehingga penulis dapat menyelesaikan studi pada Departemen Teknik Perkapalan FT-UH.

Oleh karenanya dalam kesempatan ini, penulis menyampaikan ucapan terimakasih yang mendalam kepada yang terhormat ;

1. Bapak Abdul Haris Djalante, ST., MT selaku dosen pembimbing 1, bimbingan dan pembelajaran telah memberikan pelajaran yang berharga, maka kami ucapkan terimakasih bannyak.
2. Ibu Dr. Ir. Hj. Misliah MS. Tr selaku dosen pembimbing II, yang selama ini meberikan arahan dan juga semangat dalam menyelesaikan tulisan ini maka kami ucapkan terimakasih banyak.
3. Ibu Wihdat Djafar ST., iMT., MLogSupChMgmt terimakasih atas saran, masukan, dan kesabarannya selama ini.
4. Ibu Dr. Andi Sitti Chaerunnisa M, ST., MT terimakasih atas saran, masukan, dan kesabarannya selama ini.
5. Bapak Prof. Dr. Eng. Hj. Suandar Baso, ST., MT Selaku Ketua Departemen Teknik Perkapalan Universitas Hasanuddin atas segala ilmu dan masukannya selama ini.

6. Kepada seluruh Dosen dan staff departemen Teknik Perkapalan FT-UH yang telah banyak membantu, kami ucapkan terimakasih.
7. Kepada Semua , Terimakasih Banyak.

Semoga hasil penelitian ini dapat bermanfaat bagi kita sekarang, nanti , dan selamanya , Amin.

Makassar, Agustus 2023

Penulis

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Di era globalisasi ini peran sumber daya manusia dan pemakaian teknologi merupakan kebutuhan utama bagi setiap perusahaan yang ingin berkembang pesat dan berdaya saing tinggi, karena pemakaian teknologi dalam suatu perusahaan sudah merupakan kebutuhan mutlak, terlebih apabila perusahaan itu berskala besar dan memiliki pangsa pasar yang besar pula. Teknologi sendiri dalam kamus bahasa besar Indonesia (KBBI) dapat diartikan sebagai metode ilmiah untuk mencapai tujuan praktis dan atau arti lainnya adalah keseluruhan sarana untuk menyediakan barang-barang yang diperlukan bagi kelangsungan dan kenyamanan hidup manusia. Namun secara umum, teknologi dapat diartikan sebagai seperangkat alat atau sistem yang digunakan untuk meningkatkan kinerja dan efektifitas suatu kegiatan secara cepat dan otomatis.

Provinsi Sulawesi Selatan merupakan salah satu pintu gerbang perdagangan laut yang ada di Indonesia yang sangat potensial dengan hasil alam yang melimpah. Oleh sebab itu, provinsi Sulawesi Selatan membutuhkan pelabuhan untuk menunjang pergerakan arus perdagangan laut yang ada. Pelabuhan memiliki peran dan fungsi yang sangat penting sebagai salah satu komponen dalam sistem transportasi laut. Hal ini dikarenakan pelabuhan merupakan pintu keluar masuknya penumpang dan barang.

Pelabuhan Paotere merupakan salah satu urat nadi perekonomian kota Makassar yang sekaligus menjadi tujuan wisata bagi wisatawan yang ingin melihat operasi bongkar muat kapal. Paotere tidak dapat dipisahkan dari perkembangan kota Makassar. Disebut pelabuhan rakyat karena kapal yang datang hanya milik pedagang kecil yang menggunakan perahu kayu atau perahu milik pedagang kecil, Mengingat bahwa Pelabuhan Paotere itu sendiri merupakan salah satu Pelabuhan tradisional yang masih berfungsi di jaman seperti saat ini dimana masih menggunakan tenaga manusia untuk proses bongkar muat yang bias kita sebut dengan Tenaga Kerja Bongkar Muat..

Tenaga kerja bongkar muat (TKBM) merupakan semua tenaga kerja yang terdaftar pada pelabuhan setempat, orang yang melakukan pekerjaan bongkar muat di pelabuhan. Bongkar muat merupakan kegiatan memuat ataupun membongkar suatu muatan dari dermaga, tongkang, truk ke dalam palka atau geladak kapal. Kehadiran jasa bongkar muat barang di pelabuhan memberikan kemudahan untuk proses bongkar muat dari kapal ke dermaga atau sebaliknya. Namun, penyedia jasa tetap memiliki kewajiban, tugas dan tanggung jawab yang harus dilakukan. Penyedia jasa harus bertanggung jawab pada barang yang ada di pengawasannya. Menjamin kelancaran proses bongkar muat hingga mengatur tenaga kerja bongkar muat dan peralatan yang sesuai dengan kebutuhan.

Kondisi proses bongkar muat di Pelabuhan Paotere yang dimana yang dilakukan secara manual dan juga masih bisa dibidang minim akan sarana prasarana yang dapat memudahkan kinerja TKBM ini menjadi salah satu hal yang perlu gali lebih dalam karena pelabuhan paotere sebagai salah satu pelabuhan yang mendukung perekonomian di Makassar yang menyediakan pelayanan dermaga untuk kapal ikan, kapal penumpang dan kapal barang. Kapal layar motor phinisi yang dilengkapi oleh alat angkat yaitu crane yang dapat mengangkat barang sehingga memudahkan proses bongkar muat barang dari kapal ke tepi dermaga. Namun, dalam hal ini tidak semua proses bongkar muat yang menggunakan fasilitas ini karena tidak semua dari kapal yang berlabuh memiliki fasilitas ini . Selain itu hasil dari produk yang diangkut juga harus diperhatikan apabila ada yang mengalami cacat produk akibat aktivitas bongkar muat di Pelabuhan Paotere.

Mengingat proses bongkar muat muatan pada Pelabuhan Paotere itu sendiri masih menggunakan tenaga manusia yang dimana terdapat banyak faktor-faktor yang dapat menyebabkan proses bongkar muat terkendala yang akan menimbulkan antrian pada proses bongkar muat kapal di Pelabuhan Paotere dan terjadi penumpukan.



Gambar 1. Proses Bongkar Muat Pelabuhan Paotere



Gambar 2. Pelabuhan Paotere

Berdasarkan latar belakang diatas timbul pemikiran penulis untuk mengkaji Kinerja Tenaga Kerja Bongkar Muat dengan mengangkat topik penelitian yang berjudul :

**“PRODUKTIVITAS TENAGA KERJA BONGKAR MUAT
BERDASARKAN JENIS BARANG DI PELABUHAN PAOTERE”**

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian tersebut, maka yang menjadi rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana Produktivitas Tenaga Kerja Bongkar Muat Pelabuhan Paotere saat ini?
2. Apa saja faktor yang dapat mempengaruhi Produktivitas Tenaga Kerja Bongkar Muat di Pelabuhan paotere?

1.3. Tujuan Penulisan

Sesuai dengan rumusan masalah yang disebutkan, tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Menentukan Produktivitas Tenaga Kerja Bongkar Muat Dermaga Pelabuhan Paotere saat ini.
2. Menentukan faktor yang dapat mempengaruhi Produktivitas Tenaga Kerja Bongkar Muat di Pelabuhan Paotere.

1.4. Batasan Masalah

Untuk menghindari ruang lingkup penelitian yang terlalu luas dan lebih mengarahkan fokus permasalahan sehingga mengefektifkan penyelesaian masalah, perlu dibuat batasan-batasan yang diperlukan dalam pemecahan masalah adalah dengan membedakan Produktivitas Bongkar Muat berdasarkan jenis muatannya dan hanya pada kapal yang bersandar langsung di Dermaga.

1.5. Manfaat Penulisan

Manfaat yang diharapkan dari hasil yang diperoleh dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Sebagai bahan pertimbangan pihak pengelola Pelabuhan Paotere dalam perencanaan dan pengembangan proses bongkar muat baik dari pihak pemilik kapal maupun pemilik muatan.
2. Bagi para mahasiswa, akademisi dan pemerhati masalah angkutan pada umumnya, penelitian ini diharapkan dapat mendorong penelitian berikutnya yang lebih baik.
3. Sebagai bahan untuk pertimbangan dalam mengembangkan fasilitas bongkar muat

1.6. Sistematika Penulisan

Secara garis besar, penulis membagi kerangka penulisan dalam beberapa bagian, yakni :

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini diuraikan mengenai latar belakang penelitian, rumusan masalah, batasan masalah, tujuan penulisan, manfaat penulisan dan sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Dalam bab ini menguraikan tentang waktu dan lokasi penelitian, prosedur kerja penelitian, metode pengumpulan data, metode pengolahan data, metode analisis data serta tahapan pengambilan kesimpulan dalam penelitian ini.

BAB III METODE PENELITIAN

Pada bab ini berisi tentang uraian hasil dan pembahasan mengenai masalah yang ada.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini berisi tentang uraian hasil dan pembahasan mengenai masalah yang ada.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini berisi kesimpulan setelah dilakukan analisa dan pembahasan. Kesimpulan dinyatakan secara khusus dan menjawab semua permasalahan yang diteliti. Kesimpulan merupakan rangkuman hasil-hasil yang berasal dari bab pembahasan secara rinci. Kemudian dalam bab ini juga berisi saran atau rekomendasi yang didasarkan pada hasil penelitian dan penilaian terkait penelitian ini.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Pelabuhan

Menurut UU No 17 Tahun 2008 tentang pelayaran pengertian pelabuhan yaitu :

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi.

Pelabuhan merupakan suatu wilayah yang terdiri atas daratan, perairan dengan batas tertentu sebagai tempat untuk melakukan kegiatan pemerintah dan kegiatan ekonomi yang digunakan sebagai tempat bersandar kapal, berlabuhnya kapal, naik atau turunnya penumpang dan bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas-fasilitas keselamatan pelayaran dan penunjang serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda (KM Nomor 52 Tahun 2004).

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan yang dimaksud dengan pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan / atau perairan dengan batas – batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan / atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang serta sebagai tempat perpindahan intra – dan antarmoda transportasi.

Pelabuhan (port) merupakan suatu daerah perairan yang terlindung dari gelombang dan digunakan sebagai tempat berlabuhnya kapal maupun kendaraan air lainnya yang berfungsi untuk menaikkan atau menurunkan penumpang, barang maupun hewan, reparasi, pengisian bahan bakar dan lain sebagainya yang dilengkapi dengan dermaga tempat menambatkan kapal, kran-kran untuk bongkar muat barang, gudang transito, serta tempat penyimpanan barang dalam waktu yang

lebih lama, sementara menunggu penyaluran ke daerah tujuan atau pengapalan selanjutnya (Triatmodjo 1992).

Selain itu, pelabuhan merupakan pintu gerbang serta pemelancar hubungan antar daerah, pulau bahkan benua maupun antar bangsa yang dapat memajukan daerah belakangnya atau juga dikenal dengan daerah pengaruh. Daerah belakang ini merupakan daerah yang mempunyai hubungan kepentingan ekonomi, sosial, maupun untuk kepentingan pertahanan yang dikenal dengan pangkalan militer angkatan laut.

2.2 Peranan dan Fungsi Pelabuhan

Dalam kedudukan pelabuhan sebagai sub sistem terhadap pelayaran, dan mengingat pelayaran sendiri adalah pembawa bendera mengikuti pola perdagangan (ship follows the trade), maka pelabuhan menjadi salah satu unsur penentu terhadap aktivitas perdagangan (Lasse 2014). Pelabuhan yang dikelola secara efisien akan mendorong kemajuan perdagangan, bahkan industri di daerah belakang dan akan melaju dengan sendirinya. Pelabuhan menjadi pemicu bertumbuhnya jaringan jalan raya, jaringan rel kereta api, dan pergudangan tempat distribusi ataupun konsolidasi barang komoditas. Jaringan sarana dan prasarana moda transportasi darat menjadikan pelabuhan sebagai titik simpul intramoda transportasi darat dan antarmoda darat-laut

Menurut Indo Maritim pelabuhan memegang peran penting dalam perdagangan internasional, terutama untuk ekspor dan impor barang. Dengan penyediaan terminal barang yang dilengkapi dengan dermaga, gudang dan lapangan penumpukan, peralatan bongkar muat, maka di sana juga dilengkapi dengan pelayanan terminal barang yang meliputi pelayanan dermaga, pelayanan penumpukan, dan pelayanan bongkar muat.

Perannya sebagai pintu gerbang utama dalam proses naik-turun penumpang, bongkar muat ekspor-impor, dan perdagangan antarpulau membuat pelabuhan memberikan beragam manfaat bagi perekonomian Indonesia juga bagi daerah sekitar pelabuhan.

Sedangkan Jasa terkait dengan kepelabuhanan adalah fasilitas penampungan limbah, depo petikemas, pergudangan, instalasi listrik dan air bersih, perawatan dan perbaikan kapal, pengemasan dan perlebelan, penyediaan perkantoran, dan sebagainya. Pelabuhan berperan dan berfungsi sangat penting dalam perdagangan dan pembangunan regional, nasional dan internasional, yaitu sebagai pintu gerbang keluar-masuk barang dan penumpang ke dan dari suatu daerah, dimana pelabuhan tersebut berada.

2.3 Jenis Pelabuhan

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan. Pelabuhan dibedakan berdasarkan jenis dan kegiatannya.

- a. Pelabuhan berdasarkan jenisnya
 1. Pelabuhan umum yang digunakan untuk melayani kegiatan kepentingan umum;
 2. Pelabuhan khusus yang digunakan untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu.
- b. Pelabuhan berdasarkan kegiatannya
 1. Angkutan laut yang selanjutnya disebut pelabuhan laut.
 2. Angkutan sungai dan danau yang selanjutnya disebut pelabuhan sungai dan danau.
 3. Angkutan penyeberangan yang selanjutnya disebut pelabuhan penyeberangan
- b. Pelabuhan berdasarkan hirarki peran dan fungsinya
 1. Pelabuhan laut terdiri dari :
 - a. *Pelabuhan Internasional* , utama primer yang melayani nasional dan internasional dalam jumlah besar. dan merupakan simpul dalam jaringan laut internasional.
 - b. *Pelabuhan International*, utama sekunder yang melayani nasional maupun internasional dalam jumlah besar yang juga menjadi simpul jaringan transportasi laut internasional.

- c. *Pelabuhan Nasional*, utama tersier yang melayani nasional dan internasional dalam jumlah menengah.
 - d. *Pelabuhan Regional*, pelabuhan pengumpan primer ke pelabuhan utama yang melayani secara nasional.
 - e. *Pelabuhan Lokal*, pelabuhan pengumpan sekunder yang melayani lokal dalam jumlah kecil.
2. Pelabuhan penyeberangan terdiri dari :
- a. *Pelabuhan penyeberangan lintas Provinsi dan antar Negara*; ditetapkan dengan memperhatikan fungsi jalan yang dihubungkannya yaitu jalan nasional dan jalan antar Negara.
 - b. *Pelabuhan penyeberangan lintas Kabupaten/Kota*; ditetapkan dengan memperhatikan fungsi jalan yang dihubungkannya yaitu jalan Provinsi.
 - c. *Pelabuhan penyeberangan lintas dalam Kabupaten/Kota*; ditetapkan dengan memperhatikan fungsi jalan yang dihubungkannya yaitu jalan Kabupaten/ Kota.
3. Pelabuhan khusus terdiri dari :
- a. *Pelabuhan khusus nasional/ internasional*; pelabuhan khusus yang melayani kegiatan pelayanan lintas Provinsi dan Internasional.
 - b. *Pelabuhan khusus regional*; pelabuhan khusus yang melayani kegiatan pelayanan lintas Kabupaten/ Kota dalam satu provinsi.
 - c. *Pelabuhan khusus lokal*; pelabuhan khusus yang melayani kegiatan pelayanan lintas dalam satu Kabupaten/ Kota.

2.4 Produktivitas

Produktivitas adalah meningkatnya output (hasil) yang sejalan dengan input (masukan) (Hasibuan 2012). Jika produktivitas naik ini hanya dimungkinkan oleh adanya peningkatan efisiensi (waktu, bahan, tenaga) dan sistem kerja, teknik produksi dan adanya peningkatan keterampilan dari tenaga kerjanya Faktor-Faktor yang Berpengaruh terhadap Produktivitas Kerja.

Dari pengamatan di terminal konvensional Pelabuhan yang dimana pengelolaan fasilitas yang terdiri atas fasilitas dermaga, Gudang laut, dan lapangan

penumpukan belum diperoleh hasil yang memuaskan berkaitan dengan upaya meningkatkan kinerja operasional kapal dan barang.

Hal-hal yang masih mengalami hambatan dalam usaha peningkatan produktivitas di Pelabuhan:

1. Operasi bongkar muat
2. Sumber daya manusia
3. Sistem dan prosedur
4. Faktor lingkungan

2.5 Pengertian dan Prosedur Bongkar Muat

Pengertian tentang bongkar muat menurut Gianto dkk dalam buku “Pengoprasian Pelabuhan Laut” (1999:31-32), adalah sebagai berikut : Bongkar adalah pekerjaan membongkar barang dari atas geladak atau palka kapal dan menempatkan ke atas dermaga atau dalam gudang. Muat adalah pekerjaan memuat barang dari atas dermaga atau dalam gudang untuk dapat di muati di dalam gudang.

Bongkar Muat adalah suatu kegiatan pelayaran memuat ataupun membongkar suatu muatan dari dermaga, tongkang, truck ke dalam palka atau geladak, dengan menggunakan derek dan katrol kapal maupun darat atau dengan alat bongkar lain, dimana barang yang dipindahkan dari dan ke atas kapal.



Gambar 3. Alur Pelayanan Barang

Menurut Istopo dalam buku “Kapal dan Muatannya” (1999:170), bongkar muat adalah penempatan atau pemindahan muatan dari darat ke atas kapal atau sebaliknya, memindahkan muatan dari atas kapal ke pelabuhan tujuan. Menurut Dirk Koleangan (2008:241) dalam buku yang berjudul “Sistem Peti Kemas”, pengertian kegiatan bongkar muat adalah sebagai berikut: Kegiatan Bongkar Muat adalah kegiatan memindahkan barang-barang dari alat angkut darat, dan untuk melaksanakan kegiatan pemindahan muatan tersebut dibutuhkan tersedianya fasilitas atau peralatan yang memadai dalam suatu cara atau prosedur pelayaran.

Berdasarkan pengertian yang telah diuraikan di atas bongkar muat adalah suatu proses memuat dan membongkar dengan cara memindahkan muatan dari darat ke kapal atau dari kapal ke darat yang dibawa atau di angkut ketempat tujuan dengan aman dan tempat yang dilakukan sesuai prosedur di pelabuhan oleh para crew kapal dan pihak darat dengan alat bongkar muat yang ada baik itu dari kapal sendiri ataupun dari darat.

Untuk membedakan kegiatan bongkar muat yaitu, secara langsung dan tidak langsung (Hananto Soewedo, 2007), sebagai berikut :

1. Secara langsung :

Cara langsung ini kerap kali disebut “Truck Lossing” artinya pemuatan atau pembongkaran dari truk langsung ke kapal atau pembongkaran dari kapal langsung ke truk, cara Truck Lossing ini memerlukan ijin khusus karena ada beberapa komponen untuk pembayaran OPP/OPT dibebaskan.

2. Secara tidak langsung;

Cara tidak langsung adalah kegiatan bongkar muat dari kapal ke dermaga, perpindahan dari dermaga ke gudang transit, kegiatan penyusunan dan penyimpanan barang di gudang transit dan selanjutnya kegiatan delivery kepada penerima barang atau yang mewakili.

Mengacu pada beberapa pengertian di atas mengenai bongkar muat, maka dapat disimpulkan bahwa bongkar muat adalah suatu proses kegiatan pemindahan barang dari dan ke atas kapal dengan menggunakan peralatan bongkar muat yang tersedia di pelabuhan tempat kegiatan bongkar muat itu dilaksanakan.

Bongkar muat dipengaruhi oleh beberapa faktor antara lain :

a. Fasilitas

Fasilitas ini meliputi :

1. Peralatan bongkar muat, seperti crane, perahu angkat dan lain – lain.
 2. Pembangkit tenaga listrik, tenaga mekanis, tenaga manusia, dan lain – lain.
 3. Bangunan seperti jalan – jalan, rel – rel kereta api, gudang – gudang, dan lain – lain.
 4. Peralatan pelabuhan seperti kapal keruk, adanya break water dan lain – lain.
- b. Alat angkut di darat, yaitu alat yang meneruskan muatan – muatan ini kepedalaman, misalnya tongkang – tongkang, perahu – perahu, truk – truk , kereta api, dan lain – lain.
 - c. Barang muatan yang diangkut termasuk cara pengepakan.
 - d. Alat angkut laut yaitu kapal yang digunakan untuk pengangkutan muatan termasuk alat bongkar muat di kapal. 14
 - e. Pengaturan, yaitu cara – cara mengatur, menjumpai atau menemukan berita – berita yang berhubungan dengan perjalanan muatan tersebut.

Sebab – sebab terjadinya kelambatan bongkar muat antara lain :

a. Waktu

- Waktu yang terbuang untuk membawa muatan dari pertengahan lubang palka dimana muatan itu diletakkan oleh kait muat, ketempat penyusun dalam palka atau sebaliknya.
- Waktu terbuang untuk memasang muatan pada kait muat (cargo hook). Kadang – kadang pekerja – pekerja yang menyiapkan muatan sudah selesai, kait muat belum siap. Dalam hal ini dibutuhkan pemegang winch yang baik.
- Waktu terbuang dalam menyiapkan peralatan bongkar muat, kadang – kadang muatan sudah siap untuk dimuat tetapi eralatannya belum siap. Hal ini tidak dapat dihindarkan sebab dalam menyiapkan peralatan tersebut kita memakai tenaga manusia.
- Adanya tenaga – tenaga buruh yang tidak cakap.
- Peralatan bongkar muat yang kurang sempurna tidak saja meperlambat pekerjaan, tetapi mungkin mendatangkan kerugian/bahaya baik terhadap kapalnya sendiri, maupun terhadap pekerja – pekerja.

Prosedur bongkar muat dimulai dari mempersiapkan dokumen-dokumen bongkar/muat (R.P.Suyono (2017), yaitu:

- a. Dokumen-dokumen muat barang
 - a. Bill Of Lading yang disebut juga konosemen, bagi pengangkut merupakan kontrak pengangkutan sekaligus sebagai bukti tanda terima.
 - b. Cargo List adalah daftar semua muatan yang akan dimuat dalam kapal. Cargo List dibuat oleh perusahaan pelayaran atau agennya yang diserahkan kepada semua pihak yang terkait dengan pemuatan, yaitu kapal, stevedoring, gudang dan pihak-pihak lain.
 - c. Tally muat yaitu untuk semua barang yang dimuat kedalam kapal dicatat dalam keadaan tallysheet, tally sheet juga dibuat untuk mencatat semua barang yang dibongkar. Tally sheet juga harus ditanda tangani oleh petugas yang mencatat juga harus di countersigned oleh petugas kapal mungkin ada ketidaksesuaian (dispute) dari muatan yang ada.
 - d. Mate's Receipt adalah tanda terima yang akan dimuat kedalam kapal. Mate's receipt dibuat oleh agen pelayaran dan di tanda tangani oleh mualim kapal.
 - e. Stowage Plane adalah gambaran tata letak dan susunan semua barang yang dimuat kedalam kapal. Untuk peti kemas, stowage plan disebut bayplan, stowage plan dibuat oleh petugas kapal atau petugas tally, sedangkan bay plan dibuat oleh ship planner.
2. Dokumen - dokumen bongkar barang.
 - a. Tally bongkar adalah catatan jumlah colli dan kondisinya terhadap barang yang dibongkar. Tally sheet harus dicountersigned oleh nahkoda atau mualim yang berwenang.
 - b. Outurn Report adalah daftar dari semua barang dengan mencatat colli dan kondisinya barang itu pada waktu bongkar. Barang yang kurang jumlahnya atau rusak diberi tanda remark pada outurn report.
 - c. Damaged Cargolist yaitu khusus untuk barang yang mengalami kerusakan dibuat daftar sendiri.
 - d. Cargo Manifest adalah keterangan rincian mengenai barang yang diangkut oleh kapal.

- e. Dangerous Cargo adalah daftar muatan berbahaya baik yang ditetapkan oleh IMO ataupun yang ditetapkan oleh pejabat berwenang di pelabuhan.

2.6 Kinerja Bongkar Muat

Menurut Rahadi (2010) kinerja merupakan tingkat keberhasilan yang diraih oleh pegawai dalam melakukan suatu aktivitas kerja yang merujuk pada tugas yang harus dilakukannya. Kinerja adalah tingkat pelaksanaan tugas yang dapat dicapai seseorang, unit, atau divisi dengan menggunakan kemampuan yang ada dan batasan-batasan yang telah ditentukan untuk mencapai tujuan organisasi atau perusahaan. Kinerja operasional pelabuhan yang ditentukan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (Ditjen Hubla) merupakan hasil kerja terukur yang dicapai di pelabuhan dalam melaksanakan pelayanan kapal, barang, utilitas fasilitas, serta alat dalam periode waktu dan satuan tertentu. Kinerja bongkar muat disini adalah hasil kerja bongkar muat barang dari tiap-tiap kapal yang melakukan kegiatan di pelabuhan, dimana produktivitas bongkar muat ini dapat diukur dengan satuan tong/gang/jam (t/g/j). Standar kinerja ini termuat dalam Keputusan Dirjen Perhubungan Laut Nomor UM.002/38/18/DJL-11 tanggal 15 Desember 2011 tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan. Standar kinerja ini dibuat untuk menjadi acuan dalam menilai kinerja masing-masing pelabuhan.

2.7 Produktivitas Bongkar Muat

Produktivitas bongkar muat adalah jumlah ton / TEU's barang yang dibongkar/dimuat dalam satuan tertentu.

Produktivitas bongkar muat di dermaga adalah produktivitas ton per jam kerja gang buruh (ton/gang/jam), merupakan jumlah ton barang yang dibongkar selama 1 (satu) jam kerja oleh tiap gang buruh yang dibedakan menurut jenis kemasan barang, seperti petikemas, general cargo, curah kering dan lain-lain.

Kinerja pelabuhan adalah tinggi rendahnya tingkat pelayanan pelabuhan kepada pengguna pelabuhan (kapal dan barang), yang tergantung pada waktu pelayanan kapal selama di pelabuhan. Kinerja pelabuhan yang tinggi menunjukkan bahwa pelabuhan dapat memberikan pelayanan yang baik (Triatmodjo, 2010).

Adapun untuk mengetahui kinerja pelayanan bongkar muat, digunakan beberapa rumus yang dibedakan berdasarkan jenis barang yang dibongkar atau dimuat, antara lain :

1. Ton/Gang/Jam(T/G/J)

Adalah jumlah ton barang yang dibongkar/muat dalam satu jam kerja oleh tiap Gang buru (TKBM) atau alat bongkar muat

$$T/G/J = \frac{\text{Jumlah barang yang dibongkar/ muat (ton)}}{\text{Jumlah Jam efektif (ET) x Jumlah Gang Kerja}} \dots\dots\dots(1)$$

2. Ton/Ship/Hour(T/S/H)

Adalah jumlah ton barang yang dibongkar/muat per kapal dalam 1 (satu) jam selama kapal bertambat.

$$T/S/H = \frac{\text{Jumlah barang yang dibongkar/ muat (ton)}}{\text{Waktu Tambat (berthing Time)}} \dots\dots\dots(1)$$

2.8 Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM)

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 14 tahun 2002, yang dimaksud dengan perusahaan bongkar muat (PBM) adalah badan hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk menyelenggarakan dan mengusahakan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal. Adapun tenaga kerja bongkar muat (TKBM) adalah semua tenaga kerja yang terdaftar pada pelabuhan setempat yang melakukan pekerjaan bongkar muat dipelabuhan. Penyedia jasa bongkar muat adalah perusahaan yang melakukan kegiatan bongkar muat (stevedoring, cargodoring dan receiving/delivery) dengan menggunakan tenaga kerja bongkar muat (TKMB) dan peralatan bongkar muat.

2.9 Pelayaran Rakyat

Menurut Peraturan Presiden Republik Indonesia nomor 74 tahun 2021 Angkutan Laut Pelayaran-Ralryat adalah usaha rakyat yang bersifat tradisional dan mempunyai karakteristik tersendiri untuk melaksanakan angkutan di perairan dengan menggunakan kapal layar, kapal layar bermotor, danf atau kapal motor sederhana berbendera Indonesia dengan ukuran tertentu.Peran pelayaran rakyat semakin surut dan memprihatinkan ^[2]sejalan dengan perkembangan tehnologi

kapal yang mengarah kepada kapal yang lebih cepat dan lebih besar yang pada gilirannya lebih ekonomis. Pelayaran rakyat hanya sesuai untuk angkutan dengan demand yang kecil, menghubungkan pulau-pulau yang jumlah penduduknya masih rendah, ataupun pada angkutan pedalaman guna memenuhi kebutuhan masyarakat di daerah aliran sungai-sungai khususnya di Kalimantan, Sumatra dan Papua. Permasalahan yang ditemukan pada angkutan sungai adalah pendangkalan terutama pada musim kemarau. Untuk mengatasi pendangkalan perlu dilakukan pengelolaan daerah aliran sungai, pengerukan, termasuk pemasangan lock.

Kapal berlayar sekarang digunakan untuk mengacu pada setiap kapal bertenaga angin besar. Dalam istilah teknis, sebuah kapal sebuah kapal berlayar dengan rig spesifik dari setidaknya tiga tiang, persegi dicurangi pada semua dari mereka, membuat kata sifat berlayar berlebihan. Dalam populer "kapal" menjadi terkait dengan penggunaan semua kapal berlayar besar dan ketika tenaga uap datang kata sifat menjadi perlu. Kapal berlayar besar yang tidak mungkin kapal dicurangi lebih tepat disebut perahu.

2.10 Kapal Pelayaran Rakyat

Kapal berlayar sekarang digunakan untuk mengacu pada setiap kapal bertenaga angin besar. Dalam istilah teknis, sebuah kapal sebuah kapal berlayar dengan rig spesifik dari setidaknya tiga tiang, persegi dicurangi pada semua dari mereka, membuat kata sifat berlayar berlebihan. Dalam populer "kapal" menjadi terkait dengan penggunaan semua kapal berlayar besar dan ketika tenaga uap datang kata sifat menjadi perlu. Kapal berlayar besar yang tidak mungkin kapal dicurangi lebih tepat disebut perahu.

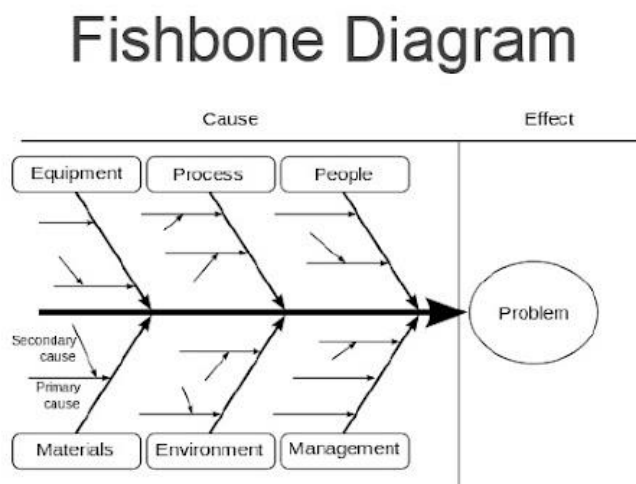
Menurut Peraturan Presiden Republik Indonesia nomor 74 tahun 2021 Kapal Pelayaran-Rakyat harus memenuhi standar dan spesifikasi sebagai berikut:

- a. Menggunakan bahan baku sebagian dari kayu dan dapat dikombinasi dengan bahan lain, sepanjang tidak mengurangi tampilan sebagai kapal kayu
- b. Memiliki ruang-ruang yang dilengkapi dengan perlengkapan dan peralatan untuk orang dan Barang sesuai dengan spesifikasi teknis yang dibutuhkan;
- c. Memenuhi standarisasi tipe berdasarkan ukuran dan penggunaan untuk angkutan orang dan Barang; dan

- d. Dibangun berdasarkan gambar rancang bangun yang baku, dengan tipe dan ukuran tertentu yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal.

2.11 Diagram Cause and Effect (*Fishbone*)

Diagram Fishbone (Diagram sebab akibat) dikembangkan oleh Dr. Kaoru Ishikawa, seorang professor dari Universitas Tokyo pada tahun 1943. Diagram ini dibuat dengan tujuan untuk memilah dan menggambarkan hubungan antara beberapa faktor yang berdampak pada pengendalian kualitas. Menurut Scarvada, etal (2004), diagram *fishbone* merupakan suatu alat visual untuk mengidentifikasi, mengeksplorasi, dan secara grafik menggambarkan secara detail semua penyebab yang berhubungan dengan suatu permasalahan. Konsep dasar dari diagram *fishbone* ini adalah permasalahan mendasar diletakkan pada bagian kanan dari diagram ataupun bagian kepala dari kerangka tulang ikannya. Penyebab permasalahan digambarkan pada sirip dan durinya.



Gambar 4. Contoh Diagram Fishbone

Kategori penyebab permasalahan yang sering digunakan sebagai langkah awal adalah *materials* (bahan baku), *machines and equipments* (mesin dan peralatan) *methods* (metode), *manpower* (sumberdaya manusia), *mother nature/environment* (lingkungan), dan *measurement* (pengukuran). Keenam penyebab munculnya masalah ini sering disingkat dengan 6M. Penyebab lain dari

masalah selain 6M tersebut dapat dipilih jika diperlukan, dengan menggunakan teknik brainstorming.

Terdapat 2 (dua) jenis diagram sebab akibat):

e. Analisis Penyebab

Pendekatan ini menggunakan penyebab individu yang dikelompokkan ke dalam beberapa kategori penyebab utama. Semakin kecil kategori pada tulang ikan ke dalam sub-sub penyebab, semakin jelas mengapa potensi penyebab terus terjadi.

b. Kasifikasi Proses

Diagram ini mungkin digambarkan dalam bentuk fishbone atau peta proses dengan potensi penyebab yang terkait dengan langkah proses yang sesuai. Dalam menggunakan pendekatan proses, tidak ada kategori atau tema yang sesuai. Kategori tersebut harus diubah agar sesuai dengan situasi atau masalah yang terjadi.

2.12 Manfaat Diagram Cause and Effect (*Fishbone*)

Diagram Fishbone dapat digunakan untuk menganalisis permasalahan baik pada level individu, tim, maupun organisasi. Terdapat banyak kegunaan atau manfaat dari pemakaian Diagram *Fishbone* ini dalam analisis masalah. Manfaat penggunaan diagram *fishbone* tersebut antara lain:

1. Memfokuskan individu, tim, atau organisasi pada permasalahan utama. Penggunaan diagram dalam tim/organisasi untuk menganalisis permasalahan akan membantu anggota tim dalam memfokuskan permasalahan pada masalah prioritas.
2. Memudahkan dalam mengilustrasikan gambaran singkat permasalahan tim/organisasi. Diagram Fishbone dapat mengilustrasikan permasalahan utama secara ringkas sehingga tim akan mudah menangkap permasalahan utama.
3. Menentukan kesepakatan mengenai penyebab suatu masalah. Dengan menggunakan teknik brainstorming, para anggota tim akan memberikan sumbang saran mengenai penyebab munculnya masalah. Berbagai sumbangan saran ini akan didiskusikan untuk menentukan mana dari

penyebab tersebut yang berhubungan dengan masalah utama termasuk menentukan penyebab yang dominan.

4. Membangun dukungan anggota tim untuk menghasilkan solusi. Setelah ditentukan penyebab dari masalah, langkah untuk menghasilkan solusi akan lebih mudah mendapat dukungan dari anggota tim.
5. Memfokuskan tim pada penyebab masalah. Diagram fishbone akan memudahkan anggota tim pada penyebab masalah. Juga dapat dikembangkan lebih lanjut dari setiap penyebab yang telah ditentukan.
6. Memudahkan visualisasi hubungan antara penyebab dengan masalah. Hubungan ini akan terlihat dengan mudah pada Diagram Fishbone yang telah dibuat.
7. Memudahkan tim beserta anggota tim untuk melakukan diskusi dan menjadi diskusi lebih terarah pada masalah dan penyebabnya.