

LAPORAN AKHIR LATIHAN INDUSTRI DI
NORTHPORT BERHAD PELABUHAN KLANG

OLEH

SHAFFAREDZA SHAROFF B. OMAR BAKHI

Sarjana Muda Pengurusan
(Pengurusan Maritim)

Laporan Latihan Industri Diserah Kepada:

Jabatan Pengurusan Dan Pemasaran
Fakulti Pengurusan Dan Ekonomi
Kolej Universiti Sains Dan Teknologi Malaysia
(KUSTEM)

2005

**LAPORAN AKHIR LATIHAN INDUSTRI DI NORTHPORT
BERHAD PELABUHAN KLANG**

Disediakan Oleh

SHAFFAREDZA SHAROFF B. OMAR BAKHI
Sarjana Muda Pengurusan (Maritim)

Laporan Latihan Industri Diserahkan Kepada

Jabatan Pengurusan Dan Pemasaran
Fakulti Pengurusan dan Ekonomi

Kolej Universiti Sains dan Teknologi Malaysia (KUSTEM)

2005

1100039943

Pengesahan Keaslian Laporan

Dengan ini saya Shaffaredza Sharoff B. Omar Bakhi (UK 8255)

Mengaku bahawa laporan Latihan Industri bagi kursus PGN 4799 adalah hasil usaha saya sendiri. Segala bentuk penulisan yang terkandung dalam laporan ini adalah merupakan pandangan dan pendapat saya yang berasaskan kepada pengaplikasian teori dan pengalaman yang dipelajari semasa menjalani latihan Industri semata-mata. Fakulti Pengurusan dan Ekonomi (FPE), Kustem tidak terikat dengan isi kandungan laporan tersebut.

Tandatangan



Nama : Shaffaredza Sharoff B. Omar Bakhi

Tarikh : 14/11/2005

Disahkan oleh:



Penyelia KUSTEM

b/p Pengerusi Latihan Industri

Fakulti Pengurusan dan Ekonomi

KUSTEM

PENGHARGAAN

Syukur kepada Illahi diatas segala keizinan dan kasih sayangNya, akhirnya saya dapat menyelesaikan laporan industri PGN 4799 ini. Sepanjang 3 bulan, pelbagai pengetahuan dan maklumat yang saya pelajari di Northport Berhad.

Ucapan ribuan terima kasih diucapkan kepada kedua ibu bapa dan keluarga yang banyak membantu dan memberi dorongan kepada saya semasa menjalani Latihan Industri dan menyiapkan laporan ini. Dengan kasih sayang dan keredhaan mereka saya yakin saya dapat melakukan yang terbaik dalam kehidupan ini. Sesungguhnya keredhaan mereka adalah keredhaan Allah jua.

Setinggi-tinggi penghargaan dan ribuan terima kasih yang tidak terhingga diucapkan kepada Penyelia LI saya iaitu PM Dr. Saharuddin Abd. Hamid yang banyak membantu memberi panduan dan tunjuk ajar dan Penyelia Industri di jabatan konvensional, En. Mohd Nor Omar, jabatan operasi CT1 En. Fauzie Badli yang sentiasa membantu saya dalam memberi pelbagai maklumat berkaitan operasi pelabuhan Northport serta kepada pegawai-pegawai dan kakitangan-kakitangan di bahagian sumber manusia yang juga banyak membantu memberi jawapan semasa temuramah, maklumat dan tunjuk ajar selama tiga bulan di Northport, pelabuhan klang.

Tidak lupa lupa kepada rakan-rakan yang sentiasa memberi semangat dan dorongan dan kepada mereka yang terlibat secara langsung atau tidak diucapkan terima kasih dan semoga segala jasa kalian dibalas dengan kebaikan oleh Allah S.W.T. Sekian, terima kasih.

PRAKATA

Kolej Universiti Sains dan Teknologi Malaysia (KUSTEM), Fakulti Pengurusan dan Ekonomi telah menetapkan syarat wajib Latihan Industri (PGN4799) ke atas pelajarnya Sarjana Muda Pengurusan Polisi dan Sekitaran Sosial iaitu sebanyak 6 jam kredit.

Tujuan latihan industri ini adalah untuk mendedahkan para pelajar kepada alam pekerja yang sebenar dengan menimba sebanyak mungkin pengalaman dan ilmu pengetahuan yang terdapat dalam organisasi dan persekitarannya sama ada jabatan swasta, badan berkanun atau pun kerajaan yang terlibat.

Di samping itu, para pelajar juga dapat mengetahui dan menilai kriteria-kriteria tertentu yang perlu ada pada diri seseorang individu supaya dapat memajukan diri sendiri dan masyarakat persekitarannya. Keadaan ini pasti memberikan pengalaman pertama kepada pelajar khususnya yang dikatakan sebagai alam pekerjaan. Para Pelajar juga dapat melihat suasana pekerjaan seperti etika, budaya, dan sebagainya. Selain itu Latihan Industri juga dapat memupuk keyakinan diri yang tinggi dalam diri para pelajar khususnya dalam kemahiran berkomunikasi, membuat perancangan dan keputusan selaras sebagai seorang pelajar Sarjana Pengurusan Polisi dan Sekitaran Sosial.

Pelatih telah menjalani latihan industri di Northport Berhad dalam tempoh 3 bulan dan ditempatkan di bahagian terminal konvensional dibawah penyeliaan En. Mohd Nor Omar selama 2 bulan dan pelatih ditempatkan juga dibahagian operasi CT1 dibawah penyeliaan En Fauzie Badli selama 1 bulan.

OBJEKTIF LATIHAN INDUSTRI

- i. Untuk mendedahkan pelajar kepada dunia pekerjaan yang sebenar.
- ii. Untuk membantu pelajar dalam merealisasi dan memperkembangkan kemahiran serta pengalaman yang diperlukan dalam persekitaran bekerja.
- iii. Untuk menggalakkan pelajar memahami kepentingan pembelajaran berterusan.
- iv. Untuk membolehkan pelajar mempraktikkan kemahiran akademik yang telah dipelajari sepanjang pengajian mereka.
- v. Untuk memberi ruang kepada majikan dalam proses membangunkan bakal graduan Kolej Universiti Sains Dan Teknologi Malaysia (KUSTEM).

SENARAI KANDUNGAN

<u>PERKARA</u>	<u>M/S</u>
Penghargaan	i
Prakata	ii
Senarai Jadual dan Rajah	vii
Ringkasan Eksekutif	viii
BAB 1 :LATAR BELAKANG NORTHPORT BERHAD	
1.0 Latar belakang syarikat	1
1.1 Lembaga Pelabuhan Swettenhem (LPS)	1
1.2 Northport (Malaysia) Berhad	3
1.3 Lokasi dan kedudukan Northport Berhad	4
1.4 Maklumat Korporat	5
1.5 Logo syarikat	7
1.5.1 Visi Northport Bhd	8
1.5.2 Misi Northport Bhd	8
1.5.3 Polisi Kualiti Northport Bhd	8
1.5.4 Nilai-Nilai Korporat Utama	9
1.5.5 Cabaran Yang Dihadapi oleh NMB	9
1.6 Aktiviti syarikat	10
1.7 Perkhidmatan-perkhidmatan yang ditawarkan	11
1.7.1 Perkhidmatan Pusat Pengagihan Northport Distripark Sdn Bhd (NDSB)	11
1.7.2 Perkhidmatan yang ditawarkan di NDSB	12
1.7.3 Perkhidmatan Bekalan Air Bersih	12
1.7.4 Perkhidmatan Zon Dagangan Bebas (FCZ)	13
1.7.5 Perkhidmatan Sampingan	13
1.8 Sistem Pentadbiran Northport Berhad	14
1.8.1 Bahagian Kontena	15
1.8.2 Bahagian Konvensional	15
1.8.3 Bahagian Korporat	16

1.8.4	Bahagian Kejuruteraan	17
1.8.5	Bahagian Marine & Dockyard (permaliman)	17
1.8.6	Bahagian Perkhidmatan Sokongan	18
1.9	Sistem integrasi pengurusan Northport Berhad	19
1.10	Kemahiran yang dipelajari semasa latihan industri	21
BAB 2 :PENGENALPASTIAN SISTEM KERJA, MASALAH DAN CADANGAN PENYELESAIAN		
2.0	Pengenalpastian sistem kerja, masalah dan cadangan penyelesaian	23
2.1	Sistem 'Loading' Kargo	23
2.1.1	Proses 'Loading' Kargo	24
2.2	Mengenalpasti permasalahan	27
2.2.1	Kemalangan semasa proses 'Loading'	27
2.2.2	Sebab – sebab berlakunya kemalangan	28
2.2.3	Kesan dari kemalangan	31
2.2.4	Rumusan analisis	32
2.3	Cadangan penyelesaian	32
2.3.1	Mengkaji semula sistem tanis (Tonnage)	33
2.3.2	Kempen pencegahan kemalangan	33
2.3.3	Latihan kemahiran Intensif	34
2.4	Implikasi cadangan dan kesan	35
2.4.1	Mengkaji semula sistem tanis (Tonnage)	35
2.4.2	Kempen pencegahan kemalangan	35
2.4.3	Latihan kemahiran Intensif	36
2.5	Sistem 'Discharging' kargo	37
2.5.1	Proses 'Discharging' Kargo	37

2.6	Mengenalpasti permasalahan	40
2.6.1	Kerosakkan melibatkan kargo yang bernilai semasa proses 'Discharging'	40
2.6.2	Kes-kes kemalangan melibatkan kargo untuk tahun 2002 – 2004	41
2.6.3	Sebab-sebab berlakunya kerosakkan	44
2.6.4	Kesan dari kerosakkan	46
2.7	Rumusan analisis	47
2.7.1	Sebab – sebab kerosakkan kargo yang terlibat	47
2.7.2	kesan dari kemalangan	47
2.8	Cadangan penyelesaian	49
2.8.1	Pemeriksaan peralatan dan alatan sling / gear	49
2.8.2	Latihan pengendalian dan keselamatan	49
2.9	Implikasi cadangan dan kesan	50
2.9.1	Pemeriksaan peralatan dan alatan sling /gear	50
2.9.2	Latihan pengendalian dan keselamatan	50
2.10	Sistem pergerakan 'Quay' kren	51
2.10.1	Proses pergerakan 'Quay' kren	52
2.10.2	Operasi pergerakan 'Quay' kren terbahagi kepada 5 bahagian	55
2.11	Mengenalpasti permasalahan	59
2.11.1	Penukaran 'Sequence' yang menjejaskan operasi 'Quay' Kren	59
2.11.2	Sebab penukaran 'Sequence' yang menjejaskan operasi 'Quay' kren	60
2.11.3	Kesan dari penukaran 'Sequence'	62
2.12	Rumusan analisis	63
2.12.1	Sebab – sebab yang menjejaskan operasi 'Quay' kren	63

2.13	Cadangan penyelesaian	64
2.13.1	Perancangan bersepadu	64
2.13.2	'Prime mover' berlandasan keretapi	65
2.14	Implikasi cadangan dan kesan	66
2.14.1	Perancangan bersepadu	66
2.14.2	'Prime mover' berlandasan keretapi	66
BAB 3 :PENUTUP		67
RUJUKAN		69
LAMPIRAN -1 Senarai singkatan		70
	-2 Carta Organisasi Northport Berhad	71
	-3 'Topography location of Northport'	72
	-4 Kedudukan dermaga di Northport	73
	-5 Kedudukan dermaga di Southpoint	74
	-6 'Quay Crane Structure'	75

SENARAI JADUAL DAN RAJAH

No.	Senarai Jadual	M/S
1	Jadual 1: menunjukkan kedudukan pelabuhan Northport dan Southpoint	4
2	Jadual 2 : Jumlah Tenaga Kerja	6
3	Jadual 3 : Jumlah kargo terlibat dari tahun 2002-2004	41

No.	Senarai Rajah	M/S
1	Rajah 1 : Logo Syarikat	7
2	Rajah 2 : Carta Aliran proses 'Loading' kargo	25-26
3	Rajah 3 : Sebab-sebab kemalangan	28
4	Rajah 4 : Carta Aliran proses 'Discharging' kargo	38-39
5	Rajah 5 : kes-kes kemalangan melibatkan kargo	41
6	Rajah 6 : Carta Aliran proses 'Quay' kren	53-54

RINGKASAN EKSEKUTIF

Northport (Malaysia) Bhd merupakan salah satu anak syarikat NCB Holdings Bhd dan di bawah naungan (PNB) Permodalan Nasional Berhad melibatkan kepentingan negara, ia menyumbang banyak keuntungan pada kerajaan dan pemegang saham. Penglibatan kumpulan NCB dalam bidang kontena dan pelabuhan telah bermula sejak tahun 70-an dan 80-an.

NCB Holdings menguruskan kegiatan-kegiatan pelabuhan termasuklah penyediaan perkhidmatan kepada kapal kargo, perkhidmatan kontena dan marin, menyewakan premis dan gudang pelabuhan serta operasi perlimbungan. Sebagai persediaan untuk memenuhi permintaan pelanggan, Northport Bhd telah menetapkan polisi kualitinya melalui pengurusan dan dianugerahkan standard ISO 9001:2000. Semasa menjalankan latihan industri selama 3 bulan di Northport, pelatih di dedahkan kepada beberapa sistem kerja semasa ditempatkan, di jabatan konvensional dan operasi CT1. Antara sistem yang terdapat di Northport ialah Sistem 'Loading' kargo, sistem 'Discharging' kargo, sistem Pengendalian 'Quay' Kren dan Sistem 'Rubber Tyre Gantry'(RTG).

Semasa menjalankan latihan industri, pelatih dapat mengesan beberapa kelemahan yang terdapat pada sistem-sistem di bahagian terminal operasi CT1 iaitu pada kekerapan kemalangan yang berlaku semasa proses 'Loading' dan 'Discharging' kargo. Ia juga melibatkan kargo-kargo yang bernilai jutaan ringgit. Selain itu, penukaran 'Sequence' pada sistem 'Quay' kren juga memakan masa dan melambatkan proses pergerakan kontena dari kapal ke 'Container yard'.