

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Indonesia merupakan negara kepulauan yang dua per tiga wilayahnya adalah perairan dan terletak pada lokasi yang strategis karena berada di persinggahan rute perdagangan dunia. Kehadiran pelabuhan yang memadai berperan besar dalam menunjang mobilitas barang dan manusia di negeri ini. Seiring perkembangan zaman saat ini industri Indonesia menjadi semakin pesat karena letaknya wilayah yang strategis. Perkembangan industri juga mempengaruhi jenis dan lalu lintas kapal yang datang di pelabuhan. Oleh karena itu, Indonesia berusaha membangun dan mengembangkan pelabuhan sesuai dengan tingkat keramaian dan volume muatan yang ditangani oleh pelabuhan. Pelabuhan merupakan salah satu rantai perdagangan yang sangat penting dari seluruh proses perdagangan, baik itu perdagangan antar pulau maupun internasional.

Pelabuhan (*port*) adalah tempat yang terdiri atas daratan dan atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan Pemerintah dan kegiatan Perusahaan yang digunakan 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 antar moda transportasi.

Transportasi laut merupakan suatu bidang yang diarahkan untuk mengelola secara baik, tidak saja terhadap kapal ataupun barang saja, tetapi juga sistem dan cara pengelolaan pelabuhan secara menyeluruh sehingga kecepatan dan ketepatan dalam hal pelayanan angkutan barang menjadi cepat, akurat dan sistematis, sehingga secara maksimal bisa menambah biaya logistik. Kebutuhan akan sistem pengelolaan yang profesional serta terpadu dapat mendorong kelancaran arus barang yang tinggi sekaligus dapat mendorong terjadinya efisiensi.

Pertumbuhan ekonomi yang semakin meningkat, membuat arus barang masuk dan keluar dalam suatu negara pun semakin meningkat pula, ini bisa di lihat dari pertumbuhan jumlah bongkar muat setiap tahunnya di pelabuhan, khususnya di

Pelabuhan Tanjung Priok, melayani muatan Petikemas atau *Container*, salah satunya adalah Terminal Khusus Petikemas yang berada di Koja, yaitu KSO Terminal Petikemas KOJA atau biasa di sebut dengan KSO TPK KOJA.

Operator Terminal Petikemas yang berada di Pelabuhan Tanjung Priok, KSO TPK KOJA dibangun khusus untuk menangani muatan petikemas yang pada sekitar tahun 1990 di Indonesia. Setiap tahun arus bongkar muat Petikemas semakin meningkat, bahkan meningkat sangat drastis, ini membuat para operator terminal petikemas harus mengoptimalkan sistem pada arus bongkar muat. dengan meningkatnya setiap tahun angka pertumbuhan arus keluar masuk barang, di negara kita yaitu Indonesia masih lebih banyak arus masuk atau impor dari pada arus keluar yaitu ekspor, walaupun sebagai negara jauh lebih menguntungkan bila bisa ekspor lebih banyak dari pada impor, tetapi kenyataannya untuk negara kita masih belum mampu melakukannya.

Tahun	<i>Receiving</i> Petikemas (Ekspor)	<i>Delivery</i> Petikemas (Impor)
2019	39.7%	98.9%
2020	43.1%	97.4%
2021	47.5%	102%

Berdasarkan data yang diperoleh dari Terminal Peti Kemas Koja berdasarkan data penelitian perusahaan diambil dari 3 tahun kebelakang bahwa setiap tahun negara kita masih banyak melakukan aktifitas produk impor dibandingkan ekspor dan terjadi signifikan paling tinggi pada tahun 2021 dengan hasil persentase sebanyak 102%.

Dengan adanya peningkatan petikemas impor, maka dibutuhkan penanganan yang serius untuk meminimalisir petikemas yang ada di lapangan penumpukan atau *Container Yard* (CY) dan untuk menghindari permasalahan untuk muatan impor adalah dengan cara mempercepat arus keluarnya suatu barang dari mulai barang itu dibongkar dari kapal hingga keluar dari pelabuhan.

TPK KOJA terus mengoptimalkan dengan cara-cara mempercepat semua proses bongkar muat yang ada dalam semua kegiatan alur barang khususnya impor, seperti mulai dari pertama pembongkaran atau *discharge* muatan kapal, kemudian

mempercepat waktu penumpukan di lapangan penumpukan atau *Container Yard (CY)*, bila dilihat dari proses-proses yang baru saja di sebutkan tadi, apabila salah satu dari proses tersebut mengalami keterlambatan bisa menghambat proses kinerja lainnya, dan berakibat akan mengurangi kinerja pelabuhan khususnya untuk kegiatan Impor. apa lagi bila pada saat kapal datang untuk sandar di KSO Terminal Petikemas Koja dengan jadwal kapal yang padat, dengan itu KSO Terminal Petikemas Koja harus mengoptimalkan kelancaran dan kecepatan bongkar muat dengan kesiapan jumlah arus bongkaran impor yang terus meningkat.

Berdasarkan hal-hal tersebut penulis tertarik untuk mengkaji lebih jauh tentang upaya-upaya pelaksanaan jumlah bongkaran impor dan kecepatan bongkar muat impor di Terminal Petikemas Koja.

## **1.2 Identifikasi Masalah**

Berdasarkan hasil pengamatan yang telah dituliskan pada uraian latar belakang, maka penulis dapat mengidentifikasi masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana pengaruh jumlah petikemas impor (X1) terhadap *Yard Occupancy Ratio* (Y) di KSO Terminal Petikemas Koja?
2. Bagaimana pengaruh kecepatan bongkar muat petikemas impor (X2) terhadap *Yard Occupancy Ratio* (Y) di KSO Terminal Petikemas Koja?
3. Bagaimana pengaruh kecepatan bongkar muat petikemas impor (X1) dan kecepatan bongkar muat petikemas impor (X2) terhadap *Yard Occupancy Ratio* (Y) di KSO Terminal Petikemas Koja?

## **1.3 Batasan Masalah**

Merujuk pada identifikasi masalah yang didapat maka penulis akan membatasi semua permasalahan yang akan di bahas yaitu:

1. Tempat lokasi untuk penelitian dan wilayah studi serta pengambilan data hanya pada lingkup lokasi kerja KSO Terminal Petikemas Koja.
2. Objek kegiatan dalam pembahasan ini adalah berada di wilayah dermaga dan lapangan penumpukan yang berada di Terminal Petikemas Koja.
3. Waktu kegiatan yang berada di wilayah Terminal Petikemas Koja untuk melakukan penelitian serta pengambilan data lebih spesifik dalam kegiatan Impor.

#### 1.4 Rumusan Masalah

Dari uraian identifikasi masalah dan batasan masalah diatas, maka yang akan dibahas adalah untuk mengetahui pengaruh jumlah bongkaran petikemas *Import* dan kecepatan bongkar muat petikemas *Import* terhadap *Yard Occupancy Ratio* (YOR) KSO Terminal Petikemas Koja.

#### 1.5 Tujuan Penulisan

Adapun tujuan dari penulisan Skripsi ini sesuai dengan rumusan dan batasan masalah yaitu:

1. Mengetahui pengaruh jumlah petikemas impor (X1) terhadap *Yard Occupancy Ratio* (Y) di KSO Terminal Petikemas Koja.
2. Mengetahui pengaruh kecepatan bongkar muat petikemas impor (X2) terhadap *Yard Occupancy Ratio* (Y) di KSO Terminal Petikemas Koja.
3. Mengetahui pengaruh kecepatan bongkar muat petikemas impor (X1) dan kecepatan bongkar muat petikemas impor (X2) terhadap *Yard Occupancy Ratio* (Y) di KSO Terminal Petikemas Koja.

#### 1.6 Manfaat Skripsi

Selama pelaksanaan penelitian diharapkan dapat memberikan manfaat bagi pihak-pihak yang bersangkutan, antara lain:

1. Bagi Penulis  
Menambah pengetahuan dan mengaplikasikan teori-teori yang diterima selama perkuliahan pada kegiatan bongkar muat petikemas, khususnya tentang peranan pengaruh jumlah bongkaran petikemas impor, kecepatan bongkar muat petikemas impor terhadap *Yard Occupancy Ratio* (YOR)
2. Bagi Lembaga Pendidikan Universitas Negeri Jakarta  
Sebagai tambahan referensi ilmu pengetahuan yang dapat digunakan sebagai bahan bacaan mahasiswa dan sebagai data dokumentasi di perpustakaan di Universitas Negeri Jakarta.
3. Bagi Perusahaan  
Sebagai bahan masukan dan pertimbangan kebijakan yang mungkin bermanfaat untuk meningkatkan proses kegiatan bongkar muat petikemas di pelabuhan Tanjung Priok.

#### 4. Bagi Umum

Sebagai bahan tambahan untuk pengetahuan di bidang transportasi laut dan kepelabuhan juga dapat termotivasi untuk melakukan penelitian dan pengamatan dalam bidang ini.



*Mencerdaskan dan  
Memartabatkan Bangsa*