

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pelabuhan menjadi penghubung antar wilayah dalam melakukan kegiatan domestic ataupun internasional, selain itu juga menjadi peranan yang sangat vital dalam ekonomi negara untuk pertumbuhan negara, pelabuhan juga menjadi wilayah yang memiliki batas dan dijadikan temoat untuk kegiatan pemerintah serta ekonomi dan dapat digunakan untuk kapal bertambat, turun maupun naik penumpang serta bongkar muat muatan. Untuk memperlancar kegiatan arus jasa dan barang untuk menunjang kegiatan perdagangan di pelabuhan, untuk itu dibutuhkannya sarana pengangkut yang memadai, yaitu sarana transportasi melalui laut (Ladesi & Afriyanto, 2020).

Terminal petikemas menjadi terminal dengan adanya kegiatan pengumpulan petikemas dari hiterland maupun pelabuhan lainnya yang dimana akan dipindahkan ke pelabuhan tujuan (Heitasari, 2021). Peranan dari terminal petikemas menjadi sarana dari suatu transportasi pada barang yakni menyediakan pelayanan bongkar muat *container* dari kapal ke dermaga, atau dari dermaga ke kapal (*stevedoring*) dan juga pelayanan penumpukan petikemas dari dermaga ke *container yard* atau *container yard* ke dermaga (*Quay Transfer Opertaion*).

Kegiatan *stevedoring* merupakan proses kegiatan bongkar muat kapal ke dermaga atau sebaliknya dari dermaga ke kapal, yang pada saat aktivitas berlangsung menggunakan alat pendukung dari sisi darat seperti *harbour mobile crane* dan *quay container crane* yang menggunakan teknis katrol untuk menaikan atau menurunkan barang ke kapal atau sebaliknya menurunkan dan menaikan barang ke atas headtruck. Pada saat kapal tambat proses bongkar muat dilakukan dimulai dari penyandaran kapal ke dermaga lalu proses bongkar muat barang dapat dimulai (Ladesi & Ridho, 2021). Kegiatan *stevedoring* berkaitan dengan kinerja bongkar muat box crane per hour pada crane dermaga yang menjadi nilai jual atas performa kinerja dari perusahaan bongkar muat hal ini menjadi berpengaruh pada

lamanya sandar kapal atau berthing time di dermaga semakin tinggi nilai box crane per hour berarti semakin rendah lamanya kapal sandar di dermaga.

Kinerja pada bongkar muat *container* berkaitan dengan penanganan *container* dikerjakan sesuai jenis barang atau tipe *containernya*. Tidak adanya waktu tunggu (*idle time*) saat kegiatan *discharge* dan *loading* dilakukan dapat mempengaruhi tingkat produktivitas. Waktu tunggu muatan saat kegiatan *loading* tidak boleh terjadi jika ingin didapatkan hasil produktivitas yang sesuai dengan standar nilai yang bagus sehingga tidak kehilangan produksi. Begitupun dengan waktu tunggu *headtruck* atau *trailer* jangan sampai terjadi saat kegiatan *discharge* dan *loading* saat kapal di dermaga karena dapat menimbulkan waktu yang terbuang untuk menunggu *headtruck*. (BUDIANSYAH, 2019). Analisis ini menggunakan standar kinerja yang telah ditetapkan oleh instansi terkait seperti *Berthing Time* (BT), *Not Operation Time* (NOT), *Idle Time* (IT), *Effective Time* (ET) mengacu pada standar kinerja dari Pelindo II dan untuk standar kinerja ET:BT mengacu oleh standar kinerja yang ditetapkan oleh Dirjen Perhubungan Laut sebesar 85%.

Pada terminal operasi 3 Pelabuhan Tanjung Priok memiliki beberapa mitra dengan perusahaan bongkar muat mulai dari perusahaan bongkar muat petikemas dan perusahaan bongkar muat curah, salah satu perusahaan bongkar muat petikemas di terminal operasi 3 Pelabuhan Tanjung Priok yaitu perusahaan bongkar muat PT. Tangguh Samudera Jaya, yang dimana perusahaan tersebut anak perusahaan dari PT. Samudera Indonesia TBK. PT. Tangguh Samudera Jaya mengurus di ruang lingkup area bongkar muat dermaga 303 – 305 dengan panjang dermaga yang dimiliki sekitar 450 meter. PT. Tangguh Samudera Jaya sudah sejak 1994 untuk bekerja sama untuk menjadi terminal operator di Pelabuhan Tanjung Priok untuk melakukan kegiatan *stevedoring*, *haulage*, *delivery*, dan *receiving* (Tangguh Samudera Jaya, 2022).

PT. Tangguh Samudera Jaya sebagai perusahaan bongkar muat pelayanan dan kecepatan waktu menjadi tolak ukur dari kinerja perusahaan, oleh sebab itu memiliki beberapa alat penunjang pelayanan tersebut, yaitu 2 unit HMC (*Harbour Mobile Crane*) dan 2 unit QCC (*Quay Container Crane*). Alat untuk menunjang kegiatan *stevedoring* yaitu QCC (*Quay Container Crane*) yang memiliki SWL

(*Safety Working Load*) sekitar 45 ton dan HMC (*Harbour Mobile Crane*) memiliki SWL (*Safety Working Load*) sekitar 81 – 100 ton tergantung dari derajat jangkauan yang di arahkan. Sejak 2010 beroperasinya alat QCC dan sejak 2005 beroperasinya alat HMC dengan beban kerja yang besar dan relatif terlampaui sibuk alat ini harus ekstra *maintanance* berkala untuk menunjang kelancaran kegiatan bongkar dan muat, agar tidak ada *idle time* saat kegiatan berlangsung (Tangguh Samudera Jaya, 2022).

Berdasarkan fakta yang sudah dikumpulkan maka akan menjadi menarik untuk melakukan penelitian ini dan dipelajari lebih lanjut. Serta dengan bekal ilmu yang didapat penulis dari program studi Diploma III Transportasi dan dari pengamatan selama penulis melakukan kegiatan praktik kerja lapangan, maka penulis mengambil judul penulisan tugas akhir **“ANALISIS PRODUKTIVITAS KINERJA STEVEDORING PADA MV. SPIRIT OF CAPE TOWN DI DERMAGA 303 – 305 PELABUHAN TANJUNG PRIOK”**

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan observasi saat melaksanakan kegiatan Praktik Kerja Lapangan (PKL) di PT Tangguh Samudera Jaya, Identifikasi masalah yang diperoleh antara lain:

1. Bagaimana tingkat kinerja *Box Crane per Hour* (BCH) pada alat *Harbour Mobile Crane* (HMC) dan *Quay Container Crane* (QCC) pada MV. Spirit of Cape Town di dermaga 303 – 305?
2. Bagaimana tingkat kinerja waktu sandar (*Berthing Time, Not Operation Time, Effective Time, Idle Time*, dan rasio ET:BT) dalam pelaksanaan bongkar muat MV. Spirit of Cape Town di dermaga 303 – 305?
3. Apa faktor – faktor yang dapat mempengaruhi kinerja bongkar muat *container* pada MV. Spirit of Cape Town?

1.3 Batasan Masalah

Untuk memfokuskan penulisan dalam laporan tugas akhir ini penulis membatasi permasalahan pada produktivitas kinerja *stevedoring* pada MV. Spirit

of Cape Town di dermaga 303 – 305 terminal operasi 3 pelabuhan Tanjung Priuk dengan menggunakan data *crane sequence result* MV. Spirit of Cape Town selama 3 bulan dari Januari hingga Maret 2022.

1.4 Rumusan Masalah

Diperoleh dentifikasi masalah yang dapat dirumuskan berdasarkan uraian diatas untuk tugas akhir ini yaitu menganalisis produktivitas kinerja *Box Crane* per *Hour* (BCH) pada alat dermaga, analisis kinerja sandar kapal, serta analisis faktor yang berpengaruh pada bongkar muat *container* pada MV. Spirit of Cape Town

Rumusan masalah diatas dapat ditarik kesimpulan yaitu untuk membuat tugas akhir yang berjudul “Analisis Kinerja *Stevedoring* Pada MV. Spirit of Cape Town di Dermaga 303 – 305 Pelabuhan Tanjung Priok”.

1.5 Tujuan Penulisan

Tugas Akhir ini memiliki tujuan diantaranya:

1. Untuk mengetahui kinerja *Box Crane per Hour* (BCH) pada alat *Harbour Mobile Crane* (HMC) dan *Quay Container Crane* (QCC) pada MV. Spirit of Cape Town.
2. Untuk mengetahui kinerja waktu sandar kapal *container* pada MV. Spirit of Cape Town.
3. Untuk mengetahui faktor – faktor yang dapat mempengaruhi kinerja bongkar muat *container* pada MV. Spirit of Cape Town

1.6 Manfaat Penulisan

Tugas Akhir ini memiliki manfaat dalam penelitiannya, antara lain:

1.6.1 Bagi Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat membantu perusahaan mengetahui bagaimana tingkat kinerja *stevedoring* *Box Crane per Hour* alat *Quay Container Crane* dan *Harbour Mobile Crane* dan waktu sandar kapal MV. Spirit of Cape Town di dermaga 303-305, hal ini menjadi salah satu masukan untuk peningkatan kinerja dari kedua jenis alat tersebut.

1.6.2 Bagi Perusahaan

Diharapkan penelitian ini dapat meningkatkan pemahaman penulis terkait menentukan penilaian kinerja terhadap suatu alat, wujud pengembangan diri, pola berfikir kritis, dan upaya meningkatkan wawasan dalam melakukan penelitian analisis pada suatu permasalahan dengan memberikan solusi dan saran yang baik, bermanfaat sebagai bahan evaluasi dan peninjauan kembali pada permasalahan terkait, agar lebih kompeten dalam menjalankan kegiatannya baik untuk saat ini maupun dimasa mendatang bagi PT. Tangguh Samudera Jaya. Dapat digunakan sebagai bahan referensi dan dasar pertimbangan untuk memperbaiki sistem kinerja pelayanan perusahaan demi kemajuan perusahaan baik dimasa sekarang ataupun dimasa yang akan datang

1.6.3 Bagi Lembaga / Universitas

Diharapkan dapat digunakan sebagai informasi guna mengetahui lebih dalam tentang proses bongkar muat petikemas di dermaga serta sebagai bahan referensi bacaan bagi mahasiswa/i di Universitas Negeri Jakarta, khususnya bagi program studi D-III Transporta

