

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memerlukan pelabuhan yang berfungsi sebagai elemen krusial dalam jaringan transportasi laut. Pelabuhan memainkan peranan sentral dalam mendukung pertumbuhan sektor industri dan perdagangan, sekaligus menjadi komponen strategis dalam ekonomi dan pembangunan nasional. Mengingat letaknya yang strategis dalam alur logistik dan transportasi, pelabuhan berfungsi sebagai titik transit utama untuk aliran barang baik di tingkat domestik maupun internasional (Ridho, 2020).

Pelabuhan memainkan peran yang sangat penting dalam sistem logistik dan ekonomi, terutama di negara kepulauan seperti Indonesia. Sebagai pintu gerbang utama antara transportasi laut dan darat, pelabuhan tidak hanya berfungsi sebagai lokasi untuk bongkar muat barang, tetapi juga sebagai pusat aktivitas perdagangan yang mendukung industri dan pertumbuhan ekonomi (Wijaya, 2022). Di Indonesia, beberapa contoh pelabuhan besar meliputi Pelabuhan Belawan, Pelabuhan Tanjung Mas di Semarang, Pelabuhan Tanjung Perak di Surabaya, Pelabuhan Teluk Lamong, dan Pelabuhan Tanjung Priok.

Pelabuhan Tanjung Priok kini menjadi pilihan utama banyak orang untuk memanfaatkan layanan angkutan karena mencakup rute jarak jauh selain angkutan curah. Arus peti kemas yang melewati Pelabuhan Tanjung Priok semakin meningkat. Hal ini dapat dilihat dari meningkatnya volume bongkar muat peti kemas setiap tahunnya (Handajani, 2020). Pelabuhan Tanjung Priok, yang terletak di Jakarta, merupakan pelabuhan terbesar dan terpenting di Indonesia. Sebagai pintu gerbang utama untuk perdagangan internasional dan domestik, pelabuhan ini memainkan peran krusial dalam mendukung arus barang dan logistik di seluruh nusantara. Tanjung Priok tidak hanya melayani kegiatan bongkar muat barang untuk berbagai jenis komoditas, tetapi juga merupakan pusat distribusi utama yang menghubungkan Indonesia dengan pasar global. Dengan infrastruktur yang terus dikembangkan dan modernisasi fasilitas yang dilakukan secara berkala, Pelabuhan Tanjung Priok berusaha meningkatkan efisiensi operasional dan kapasitasnya untuk menghadapi tantangan perdagangan yang semakin kompleks. Efektivitas dan efisiensi operasional pelabuhan ini memiliki dampak signifikan pada rantai pasok nasional dan pertumbuhan ekonomi negara.

Kelancaran pergerakan peti kemas di pelabuhan memainkan peran krusial

dalam mendukung pembangunan daerah serta mempengaruhi pertumbuhan ekonomi suatu wilayah. Pelabuhan yang dilengkapi dengan terminal peti kemas berfokus pada penyediaan layanan logistik yang efisien dan optimal. Dalam upaya untuk memenuhi standar global, berbagai negara bersaing untuk membangun terminal peti kemas yang canggih dan dilengkapi dengan teknologi terbaru, sistem otomatisasi, peralatan keamanan mutakhir, serta operasional yang cepat. Selain itu, terminal ini juga mempekerjakan tenaga ahli di berbagai bidang untuk memastikan layanan yang berkualitas tinggi (Jaya et al., 2023).

Terminal peti kemas termasuk kedalam salah satu dari fasilitas dasar pelabuhan (UU Nomor 17 Tahun 2008) dan bertanggung jawab atas bongkar muat kapal, khususnya peti kemas impor dan ekspor. Terminal ini dilengkapi dengan fasilitas bongkar muat yang lengkap untuk melaksanakan operasional bongkar muat peti kemas secara *efektif* dan *efisien*. Selain operasi bongkar muat peti kemas, area penumpukan peti kemas juga menangani kegiatan *Receiving* dan *Delivery*. Kinerja suatu pelabuhan ditentukan oleh kinerja terminal pada pelabuhan tersebut. Berbagai peralatan yang diperlukan untuk melakukan operasi bongkar muat disesuaikan dengan jenis barang, pengemasan barang yang ditangani, dan tipe kapal yang dilayani (Jaya et al., 2023).

PT. IPC Terminal Petikemas yang berlokasi di Tanjung Priok, Jakarta Utara, merupakan salah satu perusahaan pengelola terminal peti kemas terbesar di Indonesia. Persaingan antar terminal peti kemas mengarah pada peningkatan layanan yang memerlukan *efisiensi* lebih besar dalam pengoperasian pelabuhan (Soumutul et al., 2019).

Di Pelabuhan Tanjung Priok mempunyai tiga wilayah operasional terminal peti kemas, yaitu Area Tanjung Priok I, Area Tanjung Priok II, dan Area Terminal Support. Seluruh area operasional yang ada di PT. IPC Terminal Petikemas di monitoring oleh divisi yang bergerak di bidang *Planning and Control*. Didalam divisi *Planning and Control* ada beberapa *Sub – Divisi* antara lain Divisi *Berth Allocation*, *Yard Planner*, *Ship Planner*, dan *Control Tower*. Masing – masing *Sub – Divisi* ini menangani beberapa *Jobdesc* nya sesuai dengan bidang yang di tangani, salah satunya divisi *Ship Planner* yang menangani pengurusan terkait perencanaan penumpukan kontainer di kapal untuk muatan, perencanaan penurunan kontainer dari atas kapal ke lapangan penumpukan serta merencanakan penumpukan kontainer khusus sesuai dengan tempatnya yang ada di atas kapal.

Divisi *Ship Planner* menjadi salah satu unit penting dalam pengelolaan

pelabuhan yang sering mengalami tantangan ketika merencanakan kegiatan *Stevedoring*. *Ship Planner*, sebagai bagian dari *Planning & Control*, memiliki tanggung jawab utama dalam menyusun rencana kegiatan muatan kapal. Proses penyusunan rencana kontainer harus memperhatikan berbagai ketentuan, terutama terkait *stabilitas* kapal kontainer yang sangat berkaitan dengan keselamatan kapal itu sendiri. Rencana tersebut disusun dengan mempertimbangkan faktor-faktor seperti *dimensi*, *destinasi*, *massa*, dan lain-lain. Selain itu, rencana juga dapat disesuaikan dengan permintaan dari pemilik *kargo* atau *kru* kapal.

Secara umum, dalam menetapkan posisi kontainer pada kapal, terdapat istilah *bay*, *row*, dan *tier*. *Bay* mengacu pada penempatan kontainer secara memanjang, yang umumnya dibagi menjadi dua jenis, ganjil dan genap. *Row* merujuk pada penempatan kontainer secara *horizontal*, sementara *tier* merujuk pada penempatan kontainer secara *vertikal* (Zahra, 2023).

Dalam praktiknya, berbagai kendala dapat timbul, seperti kesiapan alat dilapangan yang kurang *efektif*, kendala cuaca yang tidak memungkinkan dalam melaksanakan kegiatan, dan sumber daya yang kurang baik dalam komunikasi dan koordinasi pada saat kegiatan di lapangan berlangsung. Kesalahan dalam menumpuk muatan di atas kapal yang dapat menyebabkan ketidakseimbangan dan risiko kecelakaan. Selain itu, kurangnya konfirmasi terkait alih kapal dan barang *Truck Lossing* seringkali memperlambat proses pengangkutan barang. Kendala lainnya termasuk kekurangan konfirmasi terkait pengajuan *stacking*, yang dapat mengakibatkan gangguan dalam urutan

pengangkutan muatan. Situasi di mana kapal mendekati waktu penutupan sementara *stacking* belum penuh juga merupakan tantangan tersendiri yang memerlukan penanganan cepat dan tepat.

Tim divisi *Ship Planner* tidak hanya menghadapi masalah umum, tetapi juga dihadapkan pada tantangan khusus yang memerlukan penanganan lebih baik. Contohnya adalah ketidaksesuaian fisik barang antara pengajuan *stacking* untuk barang (*DRY*) dengan data *aktual* yang menunjukkan barang *high cube*. Ketidaksesuaian ini berpotensi mengganggu perencanaan penempatan dan pemindahan barang, serta berdampak pada kinerja peralatan. Mereka juga kesulitan ketika kapal mendekati waktu *Closing Stack*, dengan tingkat penumpukan barang di bawah 70% atau tidak memenuhi persyaratan, yang memaksa mereka merencanakan penggunaan alat dengan lebih *efisien* karena kapal harus menunggu di tengah laut untuk menyelesaikan pemuatan. Adanya *divisi ship planner* yang diperkuat oleh teknologi sistem dan penyusunan pedoman lapangan untuk pemuatan dan penumpukan barang, maka divisi ini memiliki posisi yang strategis dalam mendukung *efisiensi* operasional penanganan kargo di terminal.

Berdasarkan latar belakang masalah tersebut akan dilakukan penelitian lebih lanjut tentang "Pengaruh Kinerja *Ship Planner* Terhadap Efektivitas Bongkar Muat di PT. IPC Terminal Petikemas Area Tanjung Priok 2 Domestik".

1.1 Rumusan Masalah

Masalah yang dapat dirumuskan berdasarkan analisis latar belakang dan identifikasi permasalahan adalah: "Bagaimana pengaruh kinerja *ship planner* terhadap efektivitas bongkar muat di PT. IPC Terminal Petikemas Area Tanjung Priok 2 Domestik?"

1.2 Tujuan Penelitian

Mengacu pada rumusan masalah yang telah disusun dalam penyusunan Skripsi Sarjana Terapan, tujuan penulisan ini adalah:

1. Menganalisis kinerja *ship planner* di PT. IPC Terminal Petikemas Area Tanjung Priok 2 Domestik.

2. Menganalisis efektivitas bongkar muat di PT. IPC Terminal Petikemas Area Tanjung Priok 2 Domestik.
3. Menganalisis seberapa besar pengaruh kinerja *ship planner* terhadap efektivitas bongkar muat di PT. IPC Terminal Petikemas Area Tanjung Priok 2 Domestik.

1.3 Manfaat Penelitian

Dengan adanya skripsi ini, diharapkan dapat membawa manfaat bagi berbagai pemangku kepentingan, khususnya dalam *aspek praktis* dan *teoritis*. Kegunaan atau manfaatnya dijelaskan sebagai berikut:

1. Aspek Praktis

Penelitian ini dapat memberikan wawasan tentang faktor-faktor yang memengaruhi kinerja *ship planner* dalam bongkar muat di terminal petikemas. Hasil penelitian dapat digunakan untuk meningkatkan efisiensi operasional, merancang strategi yang lebih efektif dalam perencanaan dan penjadwalan bongkar muat, serta mengoptimalkan penggunaan sumber daya yang tersedia. Temuan dari penelitian ini diharapkan menjadi sumber informasi bagi pengembangan kebijakan atau strategi pengelolaan terminal petikemas di pelabuhan lain. Hal ini dapat membantu meningkatkan efisiensi dan kehandalan layanan logistik di tingkat nasional.

2. Aspek Teoritis

Penelitian ini dapat menjadi sumbangan berharga dalam literatur mengenai manajemen operasi di pelabuhan dan khususnya tentang peran serta *ship planner* dalam konteks bongkar muat petikemas. Temuan ini dapat memperkaya dan mengembangkan teori-teori terkait manajemen operasi dan logistik dalam konteks pelabuhan. Hasil penelitian ini bisa menjadi fondasi bagi penelitian selanjutnya yang ingin mengeksplorasi lebih dalam tentang faktor-faktor lain yang mempengaruhi efektivitas operasional pelabuhan, serta untuk mengembangkan model atau alat bantu pengambilan keputusan yang lebih canggih dalam manajemen terminal petikemas.