

BAB I

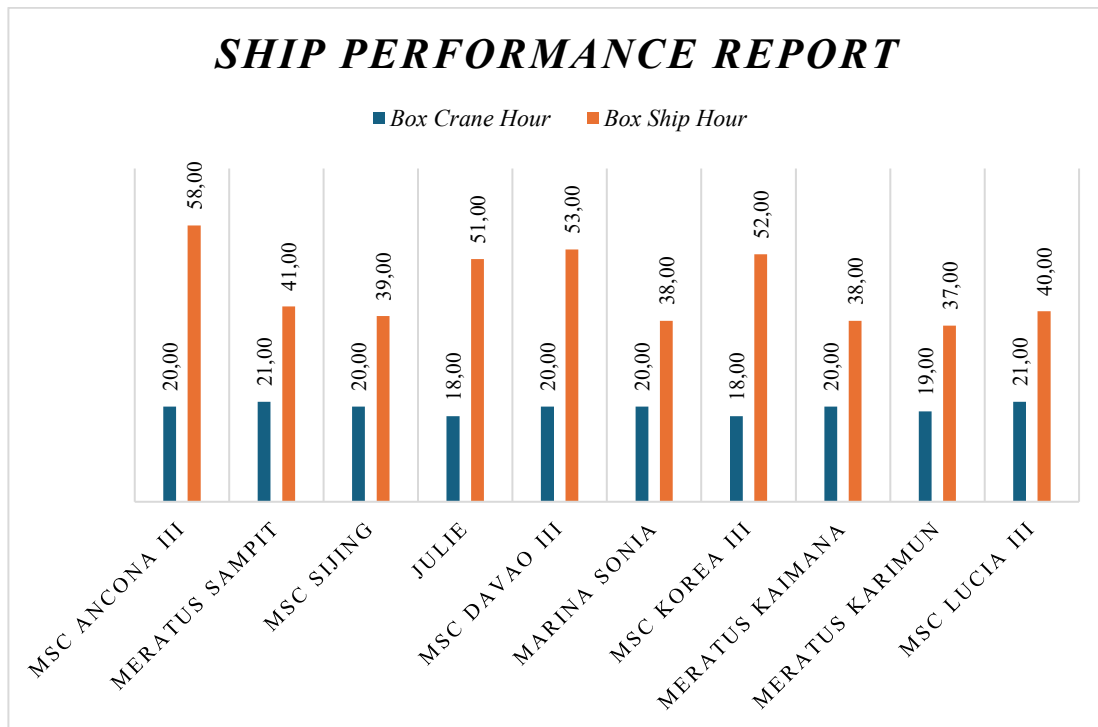
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Pelabuhan tersibuk di Indonesia salah satunya adalah Pelabuhan Tanjung Priok dimana 50 persen dari arus barang yang masuk atau keluar Indonesia melewatinya. PT XYZ adalah terminal *full* petikemas, yang menangani petikemas Internasional (*Ocean Going*) dan domestik. Dermaga *Ocean Going* Tanjung Priok adalah terminal yang kegiatan utamanya untuk melayani bongkar muat petikemas yang bergerak di dalam bidang jasa bongkar muat barang dari dan ke kapal. Petikemas biasanya digunakan di perdagangan Internasional yang merupakan wadah atau kemasan barang yang diangkut dan kemudian dilakukan proses pengiriman. Perusahaan pelayaran lebih banyak memakai petikemas dikarenakan dapat menampung barang lebih banyak dan lebih mudah serta barang yang dikemas tidak mudah mengalami kerusakan (Darunanto et al., 2020).

Aktivitas kerja di pelabuhan memiliki tingkat kompleksitas tinggi, sehingga operasionalnya tidak hanya bergantung pada regulasi yang dikeluarkan oleh Pemerintah Indonesia, tetapi juga pada efektivitas manajemen dan kesiapan infrastruktur (Wibowo et al., 2024). Beberapa kegiatan yang dilaksanakan oleh PT. XYZ adalah penanganan *receiving*, *delivery*, bongkar & muat petikemas yang tata pelaksanaannya harus sesuai ketentuan – ketentuan yang ditetapkan sehingga adanya ketentuan – ketentuan tersebut diharapkan semua penanganan *receiving*, *delivery*, bongkar & muat petikemas dapat tercipta kelancaran dan keharmonisan dalam bekerja.

Menurut Peraturan Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok Nomor: HK.206/3/14/OP.TPK-21 tentang Standar Kinerja Bongkar Muat Petikemas dan *Receiving/Delivery* untuk Standar Kinerja Bongkar Muat yaitu sebesar 22 *Box Crane per Hour* (BCH) dan 55 *Box Ship per Hour* (BSH) pada PT. XYZ. Sementara itu pada laporan *Ship Performance Report* tahun 2024 pada PT. XYZ masih terjadinya ketidaktercapaian target atau masih fluktuatif di dalam pelaksanaannya yang dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar 1.1. *Ship Performance Report*
 Sumber: Diolah, 2025

Dari data tersebut telah ditetapkan untuk standar kinerja bongkar muat, namun dalam praktiknya terdapat beberapa kinerja atau capaian target dari satu kapal ke kapal lainnya yang tidak memenuhi BSH yang telah ditetapkan, jika BSH tidak dikelola dengan baik dapat mengakibatkan kapal - kapal menghabiskan waktu lama di pelabuhan dan dampaknya adalah pertama, ketidakpuasan perusahaan pelayaran karena pemborosan waktu (keterlambatan) dan biaya tambahan. Kedua, ketidakpuasan agen dalam menggunakan layanan pelabuhan karena biaya tambahan. Ketiga, hilangnya pangsa pasar karena efek *spill-over* biaya tambahan terhadap barang -barang yang dikirim (Mwisila & Ngaruko, 2018). Daya saing suatu pelabuhan ditentukan oleh kualitas layanan yang diberikan kepada pelanggannya, konektivitas, kekuatan, dan kelemahan yang dapat dievaluasi (Iswoyo et al., 2023). Dalam konteks pelabuhan petikemas, produktivitas operasional seperti nilai *Box Ship Hour* (BSH) berperan penting dalam menentukan efisiensi layanan pelabuhan (Wahyuni et al., 2020). Tingkat produktivitas yang tinggi tidak hanya mencerminkan efisiensi internal terminal, tetapi

juga menjadi indikator utama yang dipertimbangkan oleh pelayaran dan pemilik barang dalam memilih pelabuhan tujuan.

Pentingnya BSH sebagai indikator kemampuan terminal petikemas dalam menangani kontainer per jam menjadi semakin nyata dalam menghadapi lonjakan volume global. Semakin tinggi perolehan nilai BSH (*Box Ship Hour*) dalam kegiatan bongkar muat, maka semakin tinggi juga nilai produktivitas bongkar - muat petikemas pada perusahaan (Rustina & Cahyani Dwi, 2017). Tingginya kepuasan yang dirasakan pelanggan akan memberikan dorongan kepada pelanggan untuk menjalin ikatan yang kuat dengan perusahaan terminal petikemas (Rohman Yunus et al., 2022). Permasalahan - permasalahan yang teridentifikasi dalam peningkatan kinerja di terminal petikemas seringkali bermuara pada permasalahan pengembangan kapasitas, efisiensi, produktivitas dan lingkungan (Marzuki, 2020).

Terdapat beberapa penelitian terdahulu yang memiliki relevansi dengan penelitian ini. Penelitian oleh (Ridwan et al., 2023) serta (Maskuri et al., 2024) menyoroti alat-alat pendukung dalam kegiatan bongkar muat yang sering mengalami kerusakan, *Quay Container Crane* yang sudah berumur lebih dari 20 tahun. Kurangnya maintenance yang alat bongkar muat secara terjadwal untuk mencegah timbulnya kerusakan. Penelitian oleh (Palguno & Supangat, 2016) dan (Rohman Yunus et al., 2022) menyoroti kemacetan lalu lintas di lapangan penumpukan berpengaruh besar terhadap proses kegiatan bongkar muat yang berdampak terganggunya aktivitas bongkar muat, kerugian internal perusahaan dan loyalitas pelanggan menurun. Penelitian oleh (Rustina & Cahyani Dwi, 2017) menyoroti kemampuan operator alat dan kesiapan alat dalam meningkatkan produktivitas bongkar muat petikemas. Penelitian oleh (Arsyad et al., 2024) serta (dewa dwi Putra, 2024) menyoroti Teknologi Informasi merupakan faktor dominan yang mempengaruhi produktivitas karena penggunaan Aplikasi IT membantu proses kegiatan mulai dari perencanaan, pelaksanaan dan pengawasan atau pengendalian kegiatan bongkar muat. Dan pada penelitian oleh (Vega Y. H et al., 2024) menyoroti kondisi cuaca yang stabil memainkan peran penting dalam kelancaran aktivitas bongkar muat. Cuaca buruk seperti badai,

gelombang tinggi dan angin kencang dapat menghambat proses bongkar muat serta menyebabkan penundaan kegiatan.

Menurut hasil pengamatan dan wawancara penulis dengan salah satu pekerja divisi *planner* di PT XYZ terdapat faktor - faktor yang paling mempengaruhi produktivitas *Box Ship Hour*. Oleh karena itu, penelitian ini dilakukan untuk mengetahui dan mengelompokkan faktor-faktor utama penyebab tidak tercapainya *Box Ship Hour* sehingga menyebabkan turunnya efisiensi dan produktivitas bongkar muat di pelabuhan. Hingga saat ini, belum banyak penelitian tentang faktor - faktor yang mempengaruhi produktivitas *Box Ship Hour* di PT XYZ, padahal pelabuhan ini merupakan salah satu terminal tersibuk di Indonesia dengan kompleksitas operasional yang tinggi. Sehingga peneliti tertarik untuk melakukan penelitian lebih dalam lagi.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang yang sudah di jelaskan di atas, maka permasalahan yang dapat di identifikasikan masalahnya berdasarkan uraian latar belakang, sebagai berikut:

1. Produktivitas *Box Ship Hour* di lapangan tidak memenuhi *Box Ship Hour* yang telah ditetapkan dari satu kapal ke kapal lainnya, atau dari satu *shift* ke *shift* berikutnya.
2. Belum tersedia data yang mengidentifikasi faktor utama yang menjadi hambatan terhadap produktivitas *Box Ship Hour*.

1.3 Pembatasan Masalah

Agar penelitian lebih terfokus dan sesuai dengan tujuan yang ingin dicapai, maka dilakukan beberapa pembatasan sebagai berikut:

1. Objek Penelitian terbatas pada kegiatan operasional bongkar muat petikemas (*Box Ship Hour*) di PT XYZ.
2. Data yang digunakan berasal dari laporan operasional PT XYZ dalam periode waktu Januari - Desember 2024.

3. Faktor – faktor yang dianalisis dibatasi pada variabel operasional internal dan eksternal *Box Ship Hour*.

1.4 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang dan identifikasi masalah yang telah dijelaskan sebelumnya, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Faktor – faktor apa saja yang mempengaruhi *Box Ship Hour* di PT XYZ?
2. Faktor apa yang memiliki pengaruh paling tinggi terhadap produktivitas *Box Ship Hour* di PT XYZ?

1.5 Tujuan Penelitian

Sesuai dengan judul dan uraian masalah diatas, maka dari itu tujuan penelitian skripsi ini adalah:

1. Untuk mengetahui faktor - faktor apa saja yang mempengaruhi produktivitas *Box Ship Hour* di PT XYZ.
2. Untuk mengetahui faktor apa yang memiliki pengaruh paling tinggi terhadap faktor penyebab yang mempengaruhi produktivitas *Box Ship Hour* di PT XYZ.

1.6 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat baik secara teoritis maupun praktis, sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis. Memberikan kontribusi bagi pengembangan ilmu pengetahuan di bidang manajemen operasional pelabuhan, khususnya terkait analisis kinerja bongkar muat kapal yang diukur melalui indikator *Box Ship Hour* (BSH) dan menjadi referensi akademik bagi peneliti selanjutnya yang ingin mengkaji topik serupa, terutama yang berkaitan dengan produktivitas pelabuhan dan faktor - faktor operasional yang mempengaruhinya.
2. Manfaat Praktis. Memberikan informasi kepada manajemen PT XYZ mengenai faktor - faktor apa saja yang paling berpengaruh terhadap produktivitas *Box Ship Hour*, sehingga dapat dijadikan dasar dalam pengambilan keputusan strategis, membantu pihak terminal dalam menyusun langkah - langkah

peningkatan efisiensi operasional dan pelayanan kapal secara tepat sasaran dan, mendukung upaya peningkatan daya saing pelabuhan nasional dalam menghadapi persaingan regional, terutama dengan pelabuhan internasional seperti Singapura dan Malaysia.



Intelligentia - Dignitas