

# BAB I

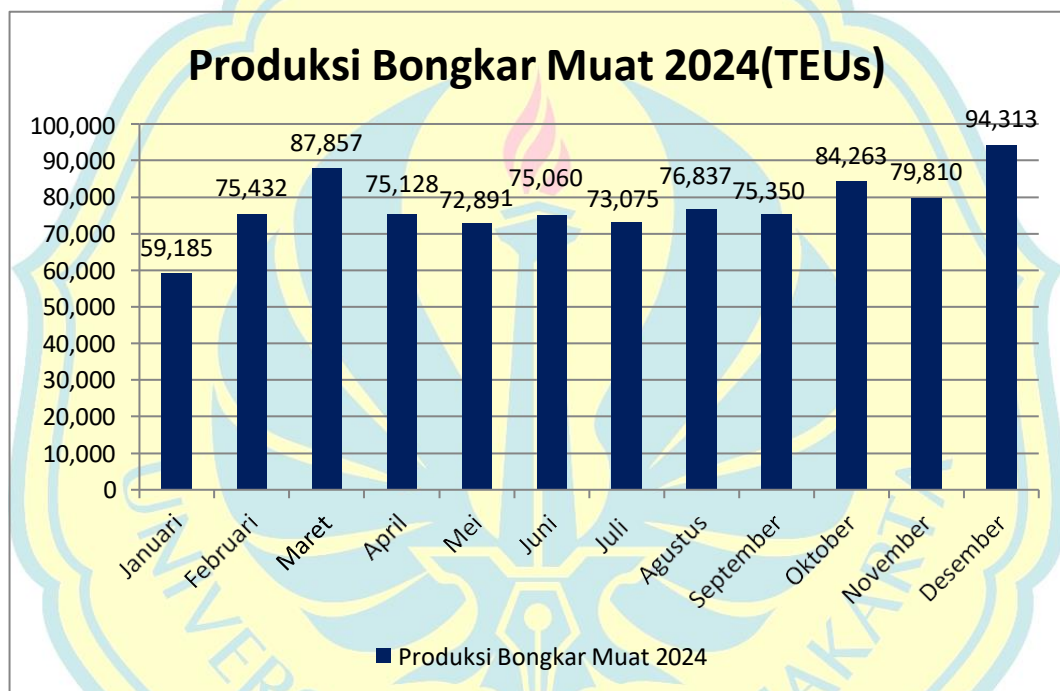
## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

Pelabuhan secara universal berfungsi sebagai *gate way* atau pintu gerbang resmi lalu lintas barang, mata rantai penghubung the chain of transport, *interface* atau tempat berlangsungnya transfer barang antar dua muka (*front*) terdiri dari sisi laut dan sisi darat, serta *industry entity* atau sebagai tempat kumpulan industri (*collection of industries*) yang terkait erat dengan kepelabuhan berupa usaha pokok maupun pendukung. Di masa sekarang ini dimana era perdagangan bebas kian menjadi konsep ekonomi yang dianut oleh banyak negara di dunia termasuk Indonesia. Perdagangan bebas dapat diartikan dengan penjualan produk antar negara tanpa pajak ekspor-impor atau hambatan perdagangan lainnya. Saat diterapkannya perdagangan bebas di Indonesia, maka arus barang dari atau ke Indonesia akan meningkat tajam, oleh karena itu sarana transportasi yang efisien dan efektif sangat penting dalam rangka menciptakan biaya (*cost*) operasional angkutan pada tingkat minimum. Salah satu sarana transportasi yang sangat murah untuk menunjang kegiatan ekspor-impor adalah transportasi melalui laut (Prathama et al. 2017).

Terminal Petikemas Koja menjadi salah satu operator pelabuhan di Indonesia yang melayani penanganan muatan petikemas. Hal ini pun menjadikan Terminal Petikemas Koja sebagai peran yang sangat vital terhadap kelancaran arus logistik, dikarenakan mayoritas kegiatan ekspor impor menggunakan petikemas sebagai media pengemas muatan (Helmiansyah 2022). Hal ini tidak lepas dari mempersiapkan segala aspek yang menunjang kegiatan proses bongkar muat di Terminal Petikemas Koja sehingga kinerja operasional menjadi semakin baik. Hal-hal yang perlu diperhatikan diantaranya yaitu kesiapan dermaga, peralatan bongkar muat, dan lapangan penumpukan dengan tetap memperhatikan waktu operasional serta kesehatan dan keselamatan kerja. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui operasional bongkar muat petikemas dari Terminal Petikemas Koja guna melayani pertumbuhan arus logistik yang terjadi. Dimana kinerja pelabuhan dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti ketersediaan fasilitas peralatan

pendukung bongkar muat, ketersediaan lapangan penumpukan, dan waktu yang terpakai dalam kegiatan bongkar muat petikemas (Kelautan & Port, n.d.). Keputusan Menteri Perhubungan berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008, KM. No. 14 Tahun 2002, Bab 1 Pasal 1, bongkar muat adalah kegiatan bongkar muat barang dari dan atau ke kapal meliputi kegiatan pembongkaran barang dari palka kapal ke atas dermaga di lambung kapal ke gudang lapangan penumpukan atau sebaliknya. Pada tahun 2024 Terminal Petikemas Koja telah menangani kegiatan bongkar muat sebanyak 929,201 ribu TEUs. Berikut data terkait data grafik produksi bongkar muat tahun 2024:



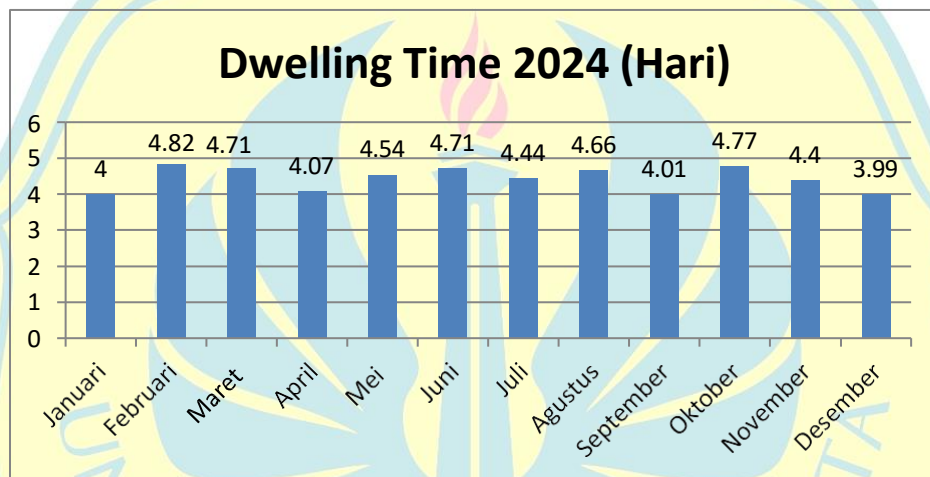
**Gambar 1.1 Produksi Bongkar Muat**

Sumber: TPK Koja, 2024

Berdasarkan grafik diatas bahwa kegiatan bongkar muat tahun 2024 dapat dilihat pada bulan Februari dan Maret mengalami kenaikan produksi bongkar muat hingga mencapai 87,857 TEUs. Untuk bulan April produksi bongkar muat mengalami penurunan hingga bulan November, kemudian pada bulan Desember kembali ke top produksi dan melonjak tinggi. Dilihat dari grafik diatas bulan Desember merupakan periode terbanyak di tahun 2024 sebanyak 94,313, sedangkan pada bulan Januari produksi bongkar muat terendah pada tahun 2024. Tolak ukur ketercapaian bongkar muat dapat dilakukan dengan cara menghitung *box container hour* (BCH), pada setiap masing-masing terminal petikemas mempunyai standar

target untuk BCH tersebut.

Terdapat permasalahan yang ditemukan pada Terminal Petikemas Koja yaitu *dwelling time* yang tinggi, hal ini menjadi salah satu faktor penghambat kegiatan bongkar muat, banyak dari pemilik barang yang menjadikan pelabuhan sebagai tempat penimbunan barang. Hal ini yang membuat faktor terjadinya waktu tunggu yang tinggi, sehingga saat Terminal melakukan kegiatan bongkar, maka petikemas yang dibongkar pun tidak mendapatkan tempat penimbunan dikarenakan terbatasnya lapangan penumpukan pada terminal petikemas yang disebabkan pemilik barang menjadikan terminal sebagai tempat penimbunan barang. Dapat dilihat dari data sebagai berikut:



**Gambar 1.2 Dwelling Time**

Sumber: TPK Koja, 2024

Pada dasarnya waktu optimal untuk *dwelling time* yaitu 3 hari, tetapi pada grafik diatas rata-rata waktu tunggu mencapai waktu 4 hari. Waktu tunggu juga dapat merugikan pemilik barang, karena semakin lama barang ditimbun dilapangan petikemas, maka semakin tinggi juga biaya penimbunan petikemas. Pihak terminal juga harus menekankan waktu tunggu tersebut untuk mengatasi hambatan pada kegiatan operisonal khususnya pada bongkar muat.

Terdapat beberapa faktor-faktor lain yang mempengaruhi kegiatan bongkar muat yaitu faktor cuaca, faktor kecepatan waktu bongkar muat, faktor peralatan penunjang yang tersedia, dan faktor tenaga kerja bongkar muat. Faktor kecepatan waktu berpengaruh pada panjang antrian penumpukan peti kemas, lamanya waktu yang terjadi disebabkan oleh jumlah muatan, jenis muatan, dan ukuran dari muatan

yang akan diangkut oleh kapal. Faktor peralatan yang tersedia berpengaruh pada pemindahan peti kemas dari *container yard* ke kapal, dan mengatur tata letak peti kemas berdasarkan berat tonasenya agar kegiatan pemindahan peti kemas (*container*) terlaksana dengan tepat waktu. Faktor sumber daya manusia dibutuhkan saat proses bongkar muat terjadi, pekerja yang berada di pelabuhan dalam jumlah tertentu yang telah dikelompokkan (Margono 2021). Berdasarkan uraian di atas maka penulis tertarik untuk mengkaji lebih dalam dan mengemukakannya dalam penulisan Laporan Tugas Akhir dengan judul “Analisis Kegiatan Bongkar Muat Di Terminal Petikemas Koja”.

### **1.2. Identifikasi Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan diatas, maka identifikasi masalah yang dijadikan bahan penelitian yaitu:

1. Belum optimalnya operasional bongkar muat petikemas di Terminal Petikemas Koja, yang ditunjukkan oleh fluktuasi volume bongkar muat sepanjang tahun 2024 serta belum tercapainya kinerja yang konsisten sesuai standar operasional.
2. Tingginya *dwelling time* di Terminal Petikemas Koja, dimana rata-rata waktu tunggu petikemas mencapai  $\pm 4$  hari, melebihi waktu optimal yang ditetapkan yaitu 3 hari, sehingga menghambat kelancaran arus bongkar muat.
3. Keterbatasan kapasitas lapangan penumpukan (*container yard*) akibat banyaknya pemilik barang yang menjadikan pelabuhan sebagai tempat penimbunan, sehingga menyebabkan kesulitan dalam penempatan petikemas hasil bongkaran kapal.
4. Pengaruh faktor eksternal seperti kondisi cuaca yang dapat menghambat kegiatan bongkar muat dan menyebabkan keterlambatan operasional.

### **1.3. Rumusan Masalah**

Berdasarkan idenstifikasi masalah diatas, maka penulis dapat merumuskan permasalahan Tugas Akhir adalah bagaimana alur kegiatan bongkar muat pada Terminal Petikemas Koja dan bagaimana upaya ketercapaian kegiatan bongkar muat dengan *Box Container Hour* serta apa saja faktor-faktor yang menyebabkan tidak tercapainya standar kegiatan bongkar muat pada Terminal Petikemas Koja.



#### 1.4. Batasan Masalah

Berdasarkan pada permasalahan diatas, maka batasan masalah untuk tugas akhir ini adalah sebagai berikut:

1. Penulis hanya berfokus pada penelitian mengenai terhadap kegiatan bongkar muat pada KSO Terminal Petikemas Koja dengan BCH
2. Data diambil berdasarkan data primer dan data sekunder untuk arus bongkar muat dan ketersediaan alat pendukung kegiatan bongkar muat
3. Data-data yang diperoleh hanya dalam lingkup Terminal Petikemas Koja

#### 1.5. Tujuan Penulisan Skripsi

Berdasarkan rumusan masalah diatas, tujuan penelitian yang dilakukan penulis adalah sebagai berikut:

1. Menganalisis alur dan proses kegiatan bongkar muat di Terminal Petikemas Koja.
2. Menganalisis kegiatan operasional bongkar muat pada Terminal Petikemas Koja dengan *Box Container Hour*.
3. Mengetahui faktor-faktor yang dapat menghambat kegiatan bongkar muat di Terminal Petikemas Koja.

#### 1.6. Manfaat Penulisan

Diharapkan dari hasil penulisan mengenai “Analisis Kegiatan Bongkar Muat Di Terminal Petikemas Koja”, akan diperoleh manfaat sebagai berikut:

1. Bagi Penulis

Dapat menambah pengetahuan dan pemahaman penulis mengenai operasional dalam proses bongkar muat petikemas di Terminal Petikemas Koja. Penulis juga dapat belajar bagaimana cara mengatasi suatu masalah di terminal petikemas khususnya pada proses kegiatan bongkar muat.

2. Bagi Instansi Pendidikan

Dapat dijadikan sebagai bahan masukan dan pengetahuan tambahan bagi mahasiswa Universitas Negeri Jakarta, sekaligus sebagai salah satu acuan data dokumentasi perpustakaan Universitas Negeri Jakarta mengenai efektifitas pada kegiatan bongkar muat di Terminal Petikemas Koja.

3. Bagi Terminal Petikemas Koja

Penelitian ini kiranya dapat dijadikan masukan dan bahan evaluasi,

perkiraan serta acuan pengambilan keputusan dalam upaya memperlancar kegiatan arus bongkar muat pada Terminal Petikemas Koja.

### 1.7. Keaslian Gagasan

Keaslian gagasan berfungsi sebagai bentuk perbandingan penelitian yang akan dilakukan dengan penelitian yang sebelumnya sudah pernah ada. Hal ini pun bisa dijadikan dasar penelitian, karena dengan adanya penelitian yang sudah pernah dilakukan sebelumnya, maka landasan teori penelitian akan semakin jelas dan valid yang membuat sebuah riset didalam penelitian menjadi penting untuk dilakukan. Berikut merupakan penelitian terdahulu berupa jurnal terkait dengan penelitian yang dilakukan penulis.

1. Penelitian oleh Prasadja Ricardianto, Adenan Suhalis, dan David Pandapotan Sirait yang berjudul “Integrasi antara *Dwelling Time* dan Bongkar muat Petikemas Pelabuhan Tanjung Priok” pada tahun 2018. Metode penelitian menggunakan deskriptif kualitatif. Lima terminal petikemas yang diteliti di Pelabuhan Tanjung Priok yaitu terminal peti kemas Jakarta *International Container Terminal*, Terminal Petikemas Koja, Mustika Alam Lestari, dan *New Port Container Terminal* 1. Permasalahannya apakah penurunan *Dwelling Time* akan dapat menambah kapasitas bongkar muat Peti Kemas pada terminal peti kemas di Pelabuhan Tanjung Priok? Hasil penelitian menunjukkan adanya integrasi yang positif *Dwelling Time* khusus bongkar muat peti kemas impor di Pelabuhan Tanjung Priok dan dikategorikan masih sangat tinggi, dengan durasi rata-rata selama tujuh tahun adalah 5.5 hari.
2. Penelitian oleh M. Rum Raekhan, Ludfi Djakfar, dan Alwafi Pujiraharjo terkait “Evaluasi Kinerja Bongkar Muat di Pelabuhan Gresik” pada tahun 2017. Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode analisis deskriptif. Adapun hasil dalam penelitian yang dilakukan oleh Mita Windiarti yaitu, kinerja bongkar-muat diketahui bahwa produktivitas bongkar-muat rata-rata baik sedangkan ET:BT (efektif time:berthing time) masih kurang baik.
3. Penelitian Petrus Pattiasina dan Andi Ningrat tentang “Analisis Operasional Bongkar Muat Pada PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Terminal Petikemas Bitung pada tahun 2021. Dalam penelitian ini menggunakan

metode analisis matriks diagram, matriks ini digunakan untuk menunjukkan keterkaitan antara variabel kinerja operasional dan faktor yang mempengaruhi dalam proses bongkar muat. Terminal Petikemas Bitung sudah sesuai dalam hal operasional bongkar dan Terminal Petikemas Bitung juga selalu menyediakan fasilitas yang sangat memadai, sehingga pihak pemakai jasa merasakan suatu pelayanan yang tertib dan efisien. Terminal Petikemas Bitung juga selalu berupaya untuk memaksimalkan pelayanan yang terbaik agar para pengguna jasa pelabuhan dapat melaksanakan kegiatan tepat waktu.

4. Penelitian oleh Danang Darunanto, Rr. Endang Wahyuni, dan Deslida Saidah yang berjudul “Produktivitas Alat Bongkar Muat Terhadap Berthing Time” pada tahun 2020. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kuantitatif menggunakan sumber data primer dan sekunder. Hasil penelitian menunjukkan bahwa ada hubungan positif yang signifikan secara parsial antara variabel *crane* ( $X_1$ ) dan *Berthing Time* ( $Y$ ), dimana hitung  $4,839 > \text{tabel } 2,03224$  dan signifikan  $0,000 < 0,05$  maka  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima.

Perbedaan antara penelitian-penelitian terdahulu dengan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Subjek dalam penelitian sebelumnya yaitu Pelabuhan Tanjung Priok, Pelabuhan Gresik, Pelabuhan Petikemas Bitung, dan PT. TPC IPC Tanjung Priok, sedangkan dalam penelitian ini yang menjadi objeknya adalah Terminal Petikemas Koja.
2. Penelitian ini terfokus pada efektivitas kegiatan bongkar muat dengan BCH (*Box Container Hour*) pada Terminal Petikemas Koja.
3. Terdapat juga perbedaan metode penelitian, pada penelitian sebelumnya menggunakan metode analisis matriks diagram dan metode kuantitatif, sedangkan penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif.

Tabel 1.1 Penelitian Terdahulu

Judul Penelitian	Nama Peneliti	Tujuan Penelitian	Hasil
Integrasi antara <i>Dwelling Time</i> dan Bongkar muat Petikemas Pelabuhan Tanjung Priok (2018)	Prasadja Ricardianto, Adenan Suhalis, dan David Pandapotan Sirait	Tujuan penelitian adalah untuk mengetahui integrasi antara <i>Dwelling Time</i> dan bongkar muat peti kemas pada terminal peti kemas di Pelabuhan Tanjung Priok	Hasil penelitian menunjukkan adanya integrasi yang positif <i>Dwelling Time</i> khusus bongkar muat peti kemas impor di Pelabuhan Tanjung Priok dan dikategorikan masih sangat tinggi, dengan durasi rata-rata selama tujuh tahun adalah 5.5 hari
Evaluasi Kinerja Bongkar Muat di Pelabuhan Gresik (2017)	M. Rum Raekhan, Ludfi Djakfar, dan Alwafi Pujiraharjo	untuk mengetahui kinerja bongkar-muat di Pelabuhan Umum Gresik khususnya pada Dermaga 265, Dermaga Curah Kering, dan Dermaga 70	Hasil analisis, kinerja bongkar-muat diketahui bahwa produktivitas bongkar-muat rata-rata baik sedangkan ET:BT (efektif time:berthing time) masih



Judul Penelitian	Nama Peneliti	Tujuan Penelitian	Hasil
			<p>kurang baik. Selain itu, masalah yang banyak menyebabkan idle time diantaranya: penting namun kinerjanya masih rendah, yaitu kecepatan dalam proses bongkar-muat, kesiapan truck, kapasitas lapangan penumpukan, kebersihan area pelabuhan dan masalah penerangan.</p>
<p>Analisis Operasional Bongkar Muat Pada PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Terminal Petikemas Bitung (2021)</p>	<p>Petrus Pattiasina dan Andi Ningrat</p>	<p>Tujuan pada penelitian ini untuk menganalisis operasional bongkar muat pada PT. Pelabuhan Indonesia IV (persero)</p>	<p>Terminal Petikemas Bitung sudah sesuai dalam hal operasional bongkar dan Terminal Petikemas Bitung juga selalu</p>

Judul Penelitian	Nama Peneliti	Tujuan Penelitian	Hasil
		Terminal Petikemas Bitung	menyediakan fasilitas yang sangat memadai, sehingga pihak pengguna jasa merasakan suatu pelayanan yang tertib dan efisien. Terminal Petikemas Bitung juga selalu berupaya untuk memaksimalkan pelayanan yang terbaik agar para pengguna jasa pelabuhan dapat melaksanakan kegiatan tepat waktu.
Produktivitas Alat Bongkar Muat (Crane) Terhadap Berthing Time (2020)	Danang Darunanto, Rr. Endang Wahyuni, dan Deslida Saidah	Untuk mengetahui hubungan produktivitas alat bongkar muat ( <i>crane</i> ) terhadap <i>berthing time</i> di Dermaga <i>Going</i>	Hasil penelitian menunjukkan bahwa ada hubungan positif yang signifikan secara parsial antara variabel Crane ( $X_1$ ) dan Berthing Time

Judul Penelitian	Nama Peneliti	Tujuan Penelitian	Hasil
		<i>Ocean</i> di PT. TPC IPC Tanjung Priok Tahun 2016-2018.	(Y), di mana $t_{hitung} = 4,839 > t_{tabel} = 2,03224$ dan signifikan $0,000 < 0,05$ maka $H_0$ ditolak dan $H_a$ diterima.

Sumber: Data Diolah oleh Penulis

