



COVER

**ANALISIS KINERJA BONGKAR MUAT
CURAH KERING DI DERMAGA 5 TERMINAL
UMUM PT. PELINDO REGIONAL II BANTEN**

SKRIPSI

**Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

GRATIA NORISA ROSLAN

572011327524 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2024**

HALAMAN PERSETUJUAN

**ANALISIS KINERJA BONGKAR MUAT
CURAH KERING DI DERMAGA 5 TERMINAL UMUM
PT. PELINDO REGIONAL II BANTEN**

DISUSUN OLEH :

GRATIA NORISA ROSLAN

NIT : 572011327524 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang,

Dosen Pembimbing 1
Materi

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan

FAJAR TRANSELASI, S.Tr., M.A,P

Penata (III/c)

NIP. 197601310 201012 001

MOH. ZAENALA, S.Si.T.M.M, Mar

Penata (III/c)

NIP. 19760309 201012 1 001

Mengetahui dan Menyetujui
Ketua Program Studi
Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)

Dr. LATIFA IKA SARI., S.Psi.,M.Pd

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19850731 200812 2 002

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “ANALISIS KINERJA BONGKAR MUAT CURAH KERING DI DERMAGA 5 TERMINAL UMUM PT. PELINDO REGIONAL II BANTEN” karya:

Nama : GRATIA NORISA ROSLAN

N I T : 572011327524 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK), Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Kamis tanggal 12 2024.

Semarang, 2024

PENGUJI

Penguji I : AWEL SURYADI, S.ST., M.Si
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19770525 200502 1 001

Penguji II : FAJAR TRANSELASI, S. Tr., M.A.P
Penata (III/c)
NIP. 19750318 200312 2 001

Penguji III : KRESNO YUNTORO, S.ST,M.M
Penata (III/c)
NIP. 19710312 201012 1 001

Mengetahui,
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar.
Pembina Tingkat I (IV/b)
NIP. 19671210 199903 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Gratia Norisa Roslan

N I T : 572011327524

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya saya sendiri yang saya buat dengan judul “**Analisis Kinerja Bongkar Muat Curah Kering Di Dermaga 5 Terminal Umum PT. Pelindo Regional II Banten**” bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 2024

Yang menyatakan,

GRATIA NORISA ROSLAN
NIT. 572011327524

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto:

1. Apa pun juga yang kamu perbuat, perbuatlah dengan segenap hatimu seperti untuk Tuhan dan bukan untuk manusia. (Kolose 3:23).
2. Jika kamu mencari satu orang yang akan mengubah hidupmu, lihatlah di cermin.
3. Ambil Risiko, bermimpi lebih besar, dan berharap besar.

Persembahan:

1. Kedua orang tuaku, Ibu Leni Dias Astri Anggraeni dan Ayah Putut Karang Tunggal yang senantiasa mendukung, mendoakan, dan mengupayakan keberlangsungan kehidupan penulis dengan sangat baik.
2. Almamater tercinta, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Adikku Sellomitha Gisel Putri dan Gwen Angel Christel Valerie, yang senantiasa memberikan, doa, dukungan dan semangat kepada penulis.
4. PT. Pelindo Regional II Banten dan segenap Karyawan Divisi Operasional.

PRAKATA

Salam Sejahtera, Segala puji dan rasa syukur sebagai pujian kepada Allah atas segala limpahan nikmat, karunia dan rahmat-Nya, sehingga peneliti diberi kemudahan dalam menyelesaikan dan menuntaskan penulisan skripsi yang berjudul **“Analisis Kinerja Bongkar Muat Curah Kering Di Dermaga 5 Terminal Umum PT. Pelindo Regional II Banten”**.

Skripsi ini disusun guna memenuhi persyaratan pendidikan dalam memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) pada program pendidikan Diploma IV (D. IV) Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK) di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam menyelesaikan penyusunan skripsi ini, peneliti mendapat banyak doa, bantuan, bimbingan, dan dukungan dari banyak pihak. Sehingga, dengan penuh rasa hormat peneliti menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Capt. Sukirno, M.M.Tr., M. Mar selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Dr. Latifa Ika Sari., S.Psi,M.Pd selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK) di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Fajar Transelasi, S,Tr,. M.A.P selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi.
4. Bapak Moh Zaenal Arifin, S.Si.T,M.M, Mar selaku Dosen Pembimbing Metodologi Penelitian dan Penulisan.

5. Kedua orang tua, kedua adik penulis yang senantiasa memberikan doa, dukungan, dan motivasi kepada peneliti disetiap langkah untuk meraih keberhasilan.
6. Seluruh dosen, perwira dan tenaga pengajar yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang bermanfaat kepada peneliti selama melaksanakan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
7. Seluruh staf, pegawai, dan senior yang bekerja di perusahaan PT. Pelindo Regional II Banten yang telah membimbing dan membantu peneliti dan telah memberikan banyak ilmu pengetahuan dan bantuan.
8. Seluruh pihak yang telah membantu dalam penyelesaian penulisan skripsi yang tidak dapat peneliti sebutkan satu per satu.

Demikian prakata dari peneliti, dengan segala kerendahan hati, peneliti menyadari masih banyak kekurangan sehingga peneliti mengharapkan saran dan masukan yang bersifat membangun guna kesempurnaan skripsi ini. Peneliti berharap semoga skripsi ini dapat memberikan banyak manfaat

Semarang, 12 Juni 2024

GRATIA NORISA ROSLAN
NIT. 572011327524 K

ABSTRAK

Roslan, Gratia N. 2024. “*Analisis Kinerja Bongkar Muat Curah Kering Di Dermaga 5 Terminal Umum PT. Pelindo Regional II Banten*”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Fajar Transelasi, S,Tr., M.A.P Pembimbing II: Moh. Zaenal Arifin., S ST.,M.M.

Waktu bongkar muat, kapasitas pemanfaatan, dan efisiensi operasional, dapat mengukur kinerja pelayanan dermaga saat ini. Metode-metode di atas dapat digunakan untuk melakukan kajian ilmiah yang bertujuan untuk mengevaluasi kinerja pelayanan di dermaga 5 terminal umum PT. Pelindo Regional II Banten dalam jangka waktu yang ditetapkan dan untuk memperkirakan kebutuhan masa depan.

Metode yang digunakan peneliti dalam penelitian ini adalah metode deskriptif kualitatif. Sumber data penelitian yang diperoleh peneliti berasal dari observasi, wawancara, dan dokumentasi serta didukung teknik triangulasi data untuk menganalisis faktor yang menyebabkan masalah pada rumusan masalah pertama. Selanjutnya dianalisa sehingga menjadi sebuah temuan yang diberikan pemecahan masalahnya dan menjadi sebuah tulisan penelitian.

Terdapat beberapa faktor yang menyebabkan lamanya proses bongkar muat untuk kategori general *cargo* dan curah kering domestik tersebut yaitu Besar dan perbedaan muatan (volume) pada general cargo dan curah kering di dermaga 5 pada tahun 2022 dan Tingginya waktu yang terbuang percuma (*idle time*) pada dermaga 5. Untuk meningkatkan nilai tersebut perlu dilakukan perencanaan pemakaian alat yang lebih baik Kinerja dermaga 5 tahun 2022 Pelabuhan Banten menunjukkan nilai T/G/H pada kapal domestik masih ada yang belum memenuhi standar ketentuan dan perlu adanya optimalisasi untuk meningkatkan nilai tersebut. Nilai BOR pada Pelabuhan Banten masih dibawah standar ketentuan walaupun tingkat kesibukan dermaga tersebut cukup tinggi tetapi masih bisa menampung lebih banyak kedatangan kapal untuk bongkar muat. Upaya peningkatan yang dapat dilakukan adalah dengan mengendalikan peralatan bongkar muat dan jumlah gang, sedangkan besarnya volume dapat berubah-ubah menyesuaikan dengan besarnya kapal yang masuk.

Kata Kunci : *Bongkar Muat, Dermaga, Kinerja*

ABSTRACT

Roslan, Gratia N. 2024. *“Performance Analysis of Dry Bulk Loading and Unloading at Pier 5 of Public Terminal PT. Pelindo Regional II Banten”*. Thesis. Diploma IV Program, Port and Shipping Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic, Advisor I: Fajar Transelasi, S,Tr., M.A.P Advisor II: Moh. Zaenal Arifin., S ST.,M.M.

Loading and unloading time, utilization capacity, and operational efficiency can measure the current performance of dock services. The methods above can be used to conduct scientific studies to evaluate service performance at Pier 5 of the public terminal PT. Pelindo Regional II Banten within the specified period and to estimate future needs.

The method used by the author in this research is a qualitative descriptive method. The research data sources obtained by the author came from observation, interviews, and documentation and were supported by data triangulation techniques to analyze the factors that caused the problem in the first problem formulation. Then it is analyzed so that it becomes a finding that provides a solution to the problem and becomes a research article.

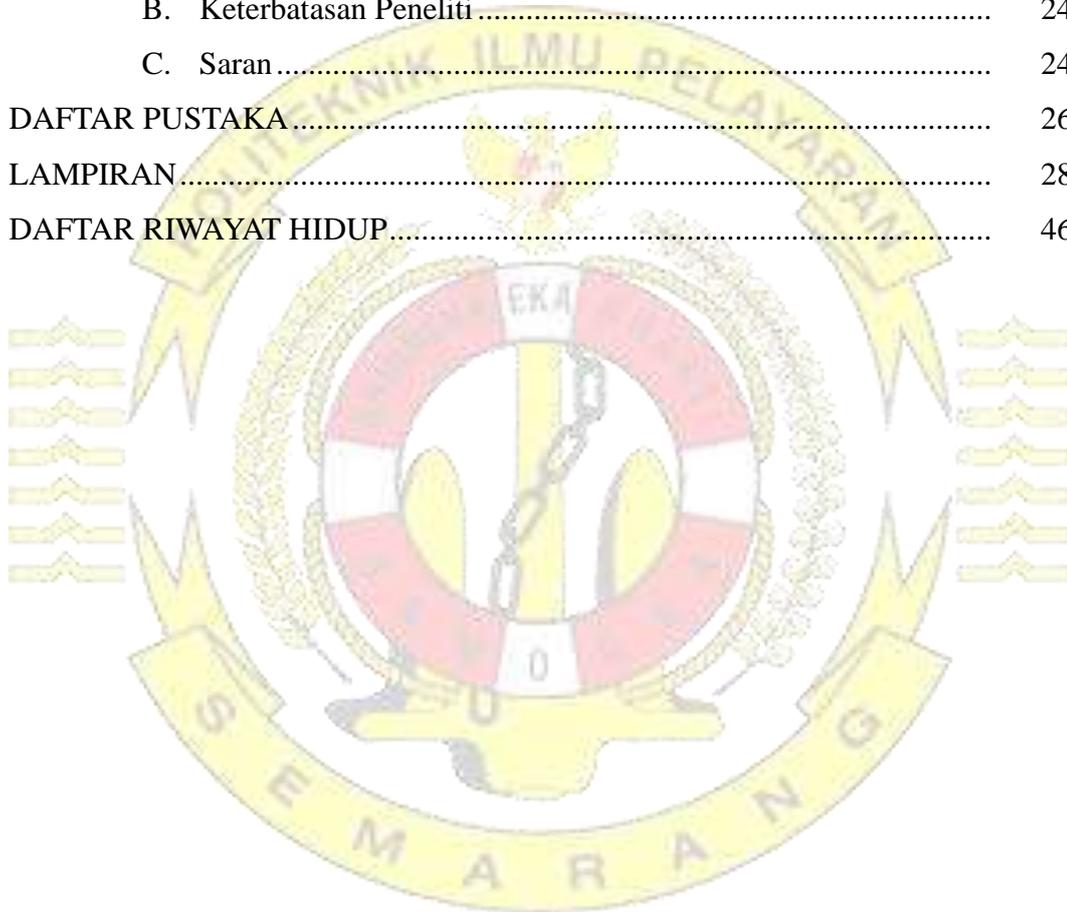
Several factors cause the length of the loading and unloading process for the general cargo and domestic Dry Bulk categories, namely the size and difference in cargo (volume) for general cargo and Dry Bulk at pier 5 in 2022 and the high amount of wasted time (idle time) at the pier 5. To increase this value, it is necessary to plan the use of better equipment. The performance of the 5 year 2022 port of Banten Port shows that the T/G/H value on domestic ships still does not meet the regulatory standards and there needs to be optimization to increase this value. The BOR value at Banten Port is still below the regulatory standards even though the busy level of the pier is quite high but it can still accommodate more ship arrivals for loading and unloading. Improvement efforts that can be made are by controlling loading and unloading equipment and the number of gangways, while the volume can vary according to the size of the incoming ship.

Keywords: *loading and unloading, dock, performance*

DAFTAR ISI

COVER	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
ABSTRAK.....	viii
<i>ABSTRACT</i>	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Fokus Penelitian	6
C. Rumusan Masalah	6
D. Tujuan Penelitian.....	7
E. Manfaat Hasil Penelitian	7
BAB II KAJIAN TEORI.....	8
A. Deskripsi Teori	8
B. Kerangka Penelitian.....	21
BAB III METODE PENELITIAN	Error! Bookmark not
A. Metode Penelitian.....	Error! Bookmark not
B. Tempat Penelitian	Error! Bookmark not
C. Sampel Sumber Data Penelitian	Error! Bookmark not
D. Teknik Pengumpulan Data	Error! Bookmark not
E. Instrumen Penelitian.....	Error! Bookmark not
F. Teknik Analisis Data Kualitatif	Error! Bookmark not
G. Pengujian Keabsahan Data.....	Error! Bookmark not

BAB IV	HASIL PENELITIAN	Error! Bookmark not
	A. Gambaran Konteks Penelitian	Error! Bookmark not
	B. Deskripsi Data	Error! Bookmark not
	C. Temuan	Error! Bookmark not
	D. Pembahasan Hasil Penelitian.....	Error! Bookmark not
BAB V	SIMPULAN DAN SARAN.....	23
	A. Simpulan.....	23
	B. Keterbatasan Peneliti	24
	C. Saran	24
	DAFTAR PUSTAKA	26
	LAMPIRAN.....	28
	DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	46



DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Kerangka berfikir	22
Tabel 4. 1 Rekapitulasi Trafik Kapal dan Barang di Dermaga 5 Pelabuhan Banten Tahun 2022.....	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4. 2 Data Muatan di Dermaga 5 Berdasarkan Kemasan ...	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4. 3 Data Peralatan Di Dermaga 5.....	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4. 4 Rekapitulasi Perhitungan <i>Berthing Time</i> di Dermaga 5 Tahun 2022	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4. 5 Rekapitulasi <i>Berthing Time</i> Tahun 2018- 2022 dan Dermaga 5 Tahun 2022.....	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4. 6 Rekapitulasi Perhitungan <i>Berth Working Time</i> di Dermaga 5 Tahun 2022.....	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4. 7 Rekapitulasi <i>Berth Working Time</i> Tahun 2018-2022 dan Dermaga 5 Tahun 2022.....	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4. 8 Rekapitulasi Perhitungan <i>Idle Time</i> di Dermaga 5 Tahun 2022....	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4. 9 Rekapitulasi <i>Idle Time</i> Tahun 2018-2022 dan Dermaga 5 Tahun 2022	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4. 10 Rekapitulasi Perhitungan <i>Effective Time</i> di Dermaga 5 Tahun 2022	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4. 11 Rekapitulasi <i>Effective Time</i> Tahun 2018-2022 dan Dermaga 5 Tahun 2022.....	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4. 12 Rekapitulasi Perhitungan <i>Not Operation Time</i> di Dermaga 5 Tahun 2022.....	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4. 13 Rekapitulasi <i>Not Operation Time</i> Tahun 2018-2022 dan Dermaga 5 Tahun 2022.....	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4. 14 Rekapitulasi Perhitungan Kinerja Tahun 2018-2022 dan Dermaga 5 Tahun 2022.....	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4. 15 <i>Throughput</i> Dermaga 5 Untuk 3 Tahun Terakhir	Error! Bookmark not defined.

Tabel 4. 16 Kapasitas Peralatan Bongkar Muat di Dermaga 5 ...**Error! Bookmark not defined.**



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Peta Pelabuhan Ciwandan	3
Gambar 2. 1 Sejarah PT. Pelindo	16
Gambar 2. 2 Struktur Organisasi PT. Pelindo Regional II Banten.....	17
Gambar 3. 1 Proses Analisis Data Penelitian Kualitatif.....	Error! Bookmark not defined.
Gambar 3. 2 Triagulasi Data (Sugiyono, 2015)	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 1 Layout Pelabuhan Banten	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 2 Dermaga 5A	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 3 Dermaga 5B dan 5C	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 5 <i>HMC</i>	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 6 <i>Grab</i>	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 7 <i>Hopper</i>	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 8 <i>Wheel Lowder</i>	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 9 <i>Rampdoor</i>	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 10 Proyeksi Nilai <i>ThroughPut</i> Dermaga 5 Pada Tahun Kedepan	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 11 Peramalan Nilai Kapasitas Dermaga 5	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 12 Presentase Jumlah Kapasitas Alat di Dermaga 5 Tahun 2027.	Error! Bookmark not defined.

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Permohonan Permintaan Pemakaian Alat Berat (Lowder) kepada PT. PTP Pelindo Reg. II Banten	28
Lampiran 2 Berita Acara pemakaian alat berat (Wheel Loader dan Rampdoor)..	29
Lampiran 3 Permintaan Pemakaian Alat.....	30
Lampiran 4 Time Sheet Realisasi Penggunaan Alat Bongkar Muat Wheel Loader dan HTC di Gudang Dermaga 05	31
Lampiran 5 Time Sheet Realisasi Pemakaian Alat Bongkar Muat Wheel Loader di Gudang Dermaga 05	32
Lampiran 6 Permohonan Penggunaan GLC, Loader, dan Timbangan	33
Lampiran 7 Berita Acara Hasil Pembongkaran dan Pemuatan	34
Lampiran 8 Nota Pembayaran Alat Bongkar Muat.....	35
Lampiran 9 Data Kinerja Operasional Pelayanan Jasa Kapal tiap Dermaga tahun 2023.....	36
Lampiran 10 Data Kinerja Pelayanan Jasa Kapal di PT. Regional II Banten	37
Lampiran 11 Data Kinerja Pelayanan Jasa Barang di PT. Pelindo Regional II Banten	38
Lampiran 12 Dokumentasi Wawancara dengan Bp. Risdianto Wibowo –	39
Lampiran 13 Dokumentasi Wawancara dengan Bp. Teuku Hadi – Staff Operasional TKBM di PT. Pelindo Regional II Banten.....	40
Lampiran 14 Matriks Hasil Wawancara.....	41

Lampiran 15 Dokumentasi Proses Bongkar Muat Curah Kering (Gandum) di Dermaga 05 menggunakan alat berat *LGC, Grab*, dan *Hopper*..... 44

Lampiran 16 Time Sheet Idle Time pada 1 kapal saat proses bongkar muat..... 82



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Indonesia memiliki sejarah yang panjang sebagai negara yang bergantung pada laut. Di masa lalu, kerajaan maritim kepulauan seperti Sriwijaya, Majapahit, dan Kerajaan Maluku memainkan peran penting dalam perdagangan rempah-rempah di seluruh dunia. Pedagang dari Gujarat dan Tiongkok mengambil rempah-rempah dari Kepulauan Maluku dan mengangkutnya dengan kapal ke Tiongkok, Jazirah Arab, Eropa, bahkan Madagaskar.

Pelabuhan kecil di Indonesia menjadi tempat transit dan pusat perdagangan, menarik pedagang dari berbagai negara dan menjadi pelabuhan dagang utama. Inilah yang mendorong munculnya pelabuhan-pelabuhan Indonesia pada masa kemerdekaan. Untuk mengelola kepelabuhanan di Indonesia, pelindo dibagi menjadi empat bagian. Pelabuhan di Nanggroe Aceh Darussalam, Sumatera Utara, Riau, dan Kepulauan Riau dikelola oleh Pelindo I. Ini didirikan oleh PP No.56 Tahun 1991, dan diberi nama berdasarkan Akta Notaris No.1 pada 1 Desember 1992.

Pelindo II dibentuk oleh PP No.57 Tahun 1991 dan mengelola pelabuhan di sepuluh provinsi: Sumatera Barat, Jambi, Sumatera Selatan, Bengkulu, Lampung, Bangka Belitung, Banten, DKI Jakarta, Jawa Barat, dan Kalimantan Barat. Pelindo II Persero didirikan pada 1 Desember 1992 dengan Akta Notaris Imas Fatimah SH No.3.

Pelabuhan di tujuh provinsi—Jawa Timur, Jawa Tengah, Kalimantan Selatan, Kalimantan Tengah, Bali, NTB, dan NTT—diawasi oleh Pelindo III. Berdasarkan PP No.58 Tahun 1991, Akta Notaris Imas Fatimah, SH No.5 tanggal 1 Desember 1992, ini dibentuk. Sekitar sebelas provinsi termasuk Kalimantan Timur, Kalimantan Utara, Sulawesi Selatan, Sulawesi Tengah, Sulawesi Tenggara, Gorontalo, Sulawesi Utara, Maluku, Maluku Utara, Papua, dan Papua Barat adalah wilayah yang dilayani oleh Pelabuhan Pelindo IV. Dengan Akta Notaris Imas Fatimah, SH no.7 tanggal 1 Desember 1992, Pelindo IV didirikan berdasarkan PP No.59 tanggal 19 Oktober 1991.

Pelabuhan Banten telah melayani perdagangan domestik dan internasional selama lebih dari 30 tahun. Pelabuhan ini, hanya 20 km dari pusat Kota Serang, pada abad ke-15 menjadi tempat penting untuk kapal-kapal dari Iran, Arab, India, China, Inggris, dan Portugal. Pelabuhan Banten berada di Kecamatan Ciwandan Kota Cilegon, hanya 10 km dari pusat kota Serang, dan memiliki potensi pertumbuhan yang besar. Perkembangan industri di sekitar Cabang Pelabuhan Banten didukung oleh pertumbuhan industri lain, mulai dari industri pengolahan logam, mesin, kimia, gandum, batu bara, soybean mels, cangkang sawit, gula mentah, semen, dan konstruksi. Industri-industri ini memberikan kontribusi terbesar terhadap PDRB Provinsi Banten.



Gambar 1. 1 Peta Pelabuhan Ciwandan

Sumber : Google Earth (2023)

Untuk memenuhi keinginan masyarakat Banten dan Jawa Barat secara keseluruhan, serta kecepatan pertumbuhan industri di Kota Cilegon, Serang Barat, Serang Timur, Balaraja, dan Tangerang Barat, Pelabuhan II Banten didirikan sebagai Pelabuhan pada 27 Agustus 1988, memiliki area 42,6 hektar untuk luas kerja daratan, serta 4100 hektar untuk lingkungan kerja air. Pelabuhan Banten memiliki tiga terminal, dermaga batubara, dan tujuan umum dengan fasilitas bongkar muat kontainer. Layanan curah cair dan curah kering sangat penting untuk bongkar muat di pelabuhan Banten.

PT. Pelindo Regional II Banten beroperasi di dermaga tertambat, gudang dan tempat penimbunan barang, alat bongkar muat, peralatan pelabuhan, terminal curah cair dan curah kering, dan bongkar muat barang. Di PT. Pelindo Regional II Banten, ada beberapa jenis pelayanan kapal, termasuk pelayanan kapal yang menjelaskan bahwa pelayanan kapal meliputi kegiatan operasional kapal mulai dari masuk hingga keluar pelabuhan. Pelayanan kapal

meliputi beberapa jenis jasa kapal, salah satunya adalah jasa tambat, yang diberikan kepada kapal yang merapat ke dermaga untuk melakukan kegiatan di atas.

Untuk memastikan navigasi pelayaran yang selamat, tertib, dan lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan, kapal diberikan jasa pandu untuk keluar masuk dari dermaga melalui alur pelabuhan. Kapal tunda memberikan jasa untuk mendorong atau menarik kapal menuju atau keluar dari dermaga. Layanan barang atau kargo terdiri dari dermaga umum, dermaga khusus, lapangan, dan gudang; Tambat, pandu, tunda, air, sampah, dan limbah; dan rupa rupa terdiri dari pas pelabuhan, pemeliharaan alat-alat pelabuhan; dan penyewaan tanah, bangunan, air, dan listrik. Ini adalah jasa yang ditetapkan oleh undang-undang. Anak-anak perusahaan bekerja sama dalam pelaksanaan layanan ini. meliputi penyewaan dermaga, gudang penumpukan, dan lapangan penumpukan.

Sejak 1 Juli 2004, Terminal Umum Ciwandan Banten telah disiapkan untuk kapal internasional karena penerapan sistem Pengamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan Internasional (*International Ships and Port Facility Security/ISPS Code*). PT. Pelindo Regional 2 Banten menggunakan sistem tersebut. Tujuh dermaga beroperasi di Terminal Ciwandan Pelabuhan Banten yaitu dermaga 1 adalah dermaga umum, dermaga 2 adalah dermaga batubara I, dermaga 3 adalah dermaga batubara 2, dermaga 4 adalah dermaga curah cair, dermaga 5 adalah dermaga multifungsi, dermaga 6 adalah dermaga beaching, dan dermaga 7 adalah dermaga batubara.

Pelabuhan Banten saat ini dapat menerima kapal dengan bobot sebesar 72.000 DWT Menurut Risdianto Wibowo Supervisor Operasional (2024) dan kedalaman kolam antara -7 m dan -15 m. Dibutuhkan penyelidikan mendalam tentang kinerja terminal umum Ciwandan selama beberapa tahun ke depan karena pertumbuhan industri Banten akan membuat kapasitas pelayanan terminal akan mencapai puncaknya. Tujuan dari penyelidikan ini adalah untuk mengumpulkan informasi tentang pertumbuhan industri Banten, mengetahui tingkat aktivitas bongkar muat barang yang terjadi, dan menentukan kebutuhan dermaga untuk pelayanan di masa depan.

Analisis kapasitas dermaga saat ini dan kemungkinan peningkatan kapasitas dalam waktu dekat. Parameter yang dimasukkan termasuk bobot kapal yang dapat dilayani serta luas area operasional dermaga. Dengan menggunakan metrik seperti waktu tunggu kapal, waktu bongkar muat, kapasitas pemanfaatan, dan efisiensi operasional, dapat mengukur kinerja pelayanan dermaga saat ini. Untuk menilai kinerja saat ini, bandingkan hasil analisis dengan standar industri atau pelabuhan. Berdasarkan analisis yang dilakukan, buat rencana pengembangan jangka panjang. membuat rencana untuk memenuhi kebutuhan, termasuk alokasi sumber daya, jadwal implementasi, dan evaluasi dampak lingkungan. Metode-metode di atas dapat digunakan untuk melakukan kajian ilmiah yang bertujuan untuk mengevaluasi kinerja pelayanan di dermaga 5 terminal umum PT. Pelindo Regional II Banten dalam jangka waktu yang ditetapkan dan untuk memperkirakan kebutuhan masa depan.

Secara keseluruhan, penggunaan ketujuh dermaga tersebut tidak ideal, yang mengakibatkan kinerja operasional yang buruk. Sebagai contoh, data dan informasi yang tersedia menunjukkan bahwa dermaga 5 memiliki waktu menunggu yang sangat lama, yang mengakibatkan antrian kapal yang lama dan waktu sandar yang berlebihan. Kinerja dermaga 5 yang tidak efisien dapat menyebabkan pengelolaan dermaga tidak efektif, yang menghalangi pelayanan konsumen yang optimal. Analisis kinerja operasional diperlukan karena masalah yang ada di Dermaga 5 Terminal Umum PT. Pelindo Regional II Banten.

B. Fokus Penelitian

Didalam identifikasi masalah ini Peneliti memfokuskan meneliti pada penerapan efektivitas kinerja bongkar muat di dermaga 5 terminal umum yang dilaksanakan oleh PT. Pelindo Regional II Banten sebagai operator Pelayanan Jasa Kapal serta bagaimana perbandingannya dengan sebelumnya.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut, dapat dirumuskan permasalahan, sebagai berikut:

1. Bagaimana kinerja dermaga 5 multipurpose Pelabuhan Banten dalam menangani bongkar muat.
2. Bagaimana upaya dalam meningkatkan kinerja dermaga 5 multipurpose Pelabuhan Banten.
3. Bagaimana menerapkan indikator kinerja bongkar/muat tersebut dalam perencanaan dermaga 5 multipurpose Pelabuhan Banten.

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah tersebut, didapatkan tujuan penelitian sebagai berikut:

1. Mengetahui kinerja dermaga 5 multipurpose Pelabuhan Banten dalam penanganan terhadap muatan yang dilakukan oleh dermaga tersebut.
2. Untuk mengetahui upaya apa yang dilakukan guna mempercepat proses bongkar/muat di dermaga 5 multipurpose Pelabuhan Banten.
3. Untuk menerapkan upaya peningkatan tersebut di dermaga 5 multipurpose Pelabuhan Banten.

E. Manfaat Hasil Penelitian

Manfaat dari karya ilmiah ini adalah sebagai :

1. Sebagai bahan pertimbangan untuk pihak-pihak pengelola pelabuhan dalam perencanaan pembangunan dan peningkatan kinerja di masa yang akan datang.
2. Dapat digunakan sebagai acuan untuk penelitian-penelitian selanjutnya.
3. Menjadi tambahan bagi penulis sendiri dalam memahami ilmu yang dipelajari.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

1. Kinerja

Kinerja Operasional Pelabuhan Menurut (Farid Adam, 2017) Salah satu cara untuk mengukur keberhasilan transportasi laut adalah dengan menilai kinerja pelayanan pelabuhan. Para pakar manajemen banyak memberikan definisi tentang kinerja secara umum, yaitu sebagai berikut:

Kinerja adalah catatan tentang hasil pekerjaan atau kegiatan tertentu selama waktu tertentu.

- a. Kinerja adalah tingkat keberhasilan seseorang dalam melakukan suatu tugas.
- b. Kinerja adalah apa yang dapat dilakukan sesuai dengan fungsi dan tanggung jawabnya.

Menurut Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan, yang ditetapkan oleh Keputusan Dirjen Perhubungan Laut Nomor UM.002/38/18/DJPL-11 tanggal 15 Desember 2011. Kinerja pelayanan operasional adalah hasil kerja yang dicapai di pelabuhan dalam melaksanakan pelayanan kapal, barang, utilitas, fasilitas, dan alat dalam jangka waktu dan satuan waktu tertentu. Indikator kinerja pelayanan yang terkait dengan jasa pelabuhan terdiri dari:

- a. Waktu Tunggu Kapal (*waiting time/WT*) Waktu yang dibutuhkan kapal setelah pengajuan permohonan tambat dan setelah tiba di lokasi labuh sampai kapal digerakan menuju tambatan dikenal sebagai waktu tunggu kapal atau WT.
- b. Waktu Pelayanan Pemanduan (*Approach Time/AT*) adalah jumlah waktu yang dibutuhkan kapal untuk bergerak dari lokasi labuh sampai ikatan tali di tambatan atau sebaliknya.
- c. Waktu Efektif (*Effective Time/ET*) merupakan jumlah jam bagi kapal yang benar-benar digunakan untuk bongkar muat selama kapal di tambatan.
- d. *Berth Time (BT)* adalah jumlah waktu siap operasi tambatan untuk melayani kapal.
- e. *Receiving/Delivery* peti kemas adalah kecepatan pelayanan penyerahan/pengiriman di terminal peti kemas yang dihitung berdasarkan informasi alat angkut masuk hingga keluar yang dicatat di pintu masuk/keluar.
- f. Tingkat Penggunaan Dermaga (*Berth Occupancy Ratio* atau *BOR*) adalah perbandingan waktu yang digunakan dermaga dengan waktu yang tersedia (dermaga siap operasi) dalam jangka waktu tertentu, yang diwakili dalam persentase.
- g. Tingkat Penggunaan Gudang (*Shed Occupancy ratio/SOR*) adalah perbandingan antara jumlah pengguna gudang dengan ruang penumpukan yang tersedia.

- h. Tingkat Penggunaan Lapangan Penumpukan (*YOR*) adalah perbandingan antara jumlah ruang penumpukan yang digunakan dan ruang penumpukan yang tersedia (siap operasi). Ini dihitung dalam satuan ton/hari.
- i. Kesiapan operasi peralatan adalah perbandingan jumlah peralatan yang tersedia dan siap untuk dioperasikan dalam jangka waktu tertentu.

2. Bongkar Muat

Menurut Utami (2018:30) Bongkar muat adalah proses mengangkat barang dari dan ke atas kapal kapal untuk ditimbun atau diangkut langsung ke lokasi pemiliknya melalui dermaga pelabuhan menggunakan alat bongkar muat yang tersedia di kapal dan di dermaga. Ini juga mencakup pemindahan barang dari kapal ke kendaraan darat melalui gudang dan kembali ke kapal.

Mengangkut barang dari dermaga atau gudang ke atas geladak atau palka kapal sehingga dapat diangkut dengan selamat ke tempat tujuan disebut Muat. Sebaliknya, memindahkan barang dari atas geladak atau palka kapal ke dermaga atau gudang disebut Bongkar. Penulis memberikan penjelasan khusus tentang di kapal cargo, yaitu proses perpindahan muatan curah dari atas kapal ke dermaga dan dari kapal ke kapal, atau istilah "kapal ke kapal".

3. Muatan

Pengertian Muatan Kapal menurut Sudjatmiko (2015:64) Muatan kapal adalah segala macam barang dan barang dagangan yang diberikan

kepada kepada pengangkut untuk diangkut dengan kapal untuk disampaikan kepada orang atau barang dipelabuhan yang dimaksud.

Menurut Kapten Fakhurrozi (2017) dalam bukunya yang berjudul Manajemen, Pengaturan dan Pengamanan Muatan, muatan kapal laut atau dibagi dikelompokkan menjadi beberapa kelompok berdasarkan beratnya, biaya pengiriman, dan fiturnya. Muatan dapat dibagi menjadi dua kelompok:

a. Ditinjau Dari Cara Memuat

- 1) Memuat Curah, atau muatan tanpa kemasan Contohnya adalah batu bara, gandum, semen.
- 2) Muatan dingin beku, yaitu muatan yang membutuhkan suhu yang cukup rendah. Seperti daging, keju, buah, sayuran, dll.
- 3) Muatan cair, yaitu muatan yang diproses dengan minyak basil. 12 Seperti daging, keju, buah, sayuran, dll.
- 4) Muatan peti kemas, yaitu muatan yang dikemas dalam peti baja berukuran standar. Seperti peti kemas 20 kaki, 40 kaki, dan 45 kaki.

b. Ditinjau Dari Sifatnya

- 1) Muatan Basah (*Wet Cargo*), Ini adalah muatan cair yang dikemas dalam drum yang dapat bocor. Contoh : minuman, cat cair, susu cair serta zat cair lainnya.

- 2) Muat Kering (*Dry Cargo*), yaitu Ini adalah muatan yang tidak mengandung cairan. Contoh : kaca, besi, kelontongan, kertas, dan sebagainya.
- 3) Muatan Bersih (*Clean Cargo*), dalah barang yang tidak meninggalkan sisa. Contoh : kaca, tekstil, timah batangan, dan sebagainya.
- 4) Muatan Kotor (*Dirty Cargo*), yaitu muatan yang meninggalkan kotoran. Sebagai contoh, arang, semen, aspal, terigu, kayu, dan sebagainya.
- 5) Muatan Berbau (*Odours Cargo*), yaitu muatan yang memiliki aroma yang tajam serta tidak enak dan yang dapat merusak pada muatan yang lain. Contohnya adalah amoniak, karet mentah, ikan asin, dan sebagainya.
- 6) Muatan Berbahaya (*Dangerous Cargo*), yaitu muatan yang mengancam keselamatan jiwa manusia, kapal dan muatan. Contoh : amunisi, bahan kimia beracun, dll.
- 7) Muatan Peka (*Delicate Cargo*), yaitu muatan yang mudah rusak karena bau yang lain. Contoh : tembakau, teh, kopi, dll.

4. Barang Curah (*Bulk Cargo*)

Menurut Sudjatmiko (2017) Muatan Curah adalah muatan berat yang diangkut melalui laut dalam jumlah besar dan biasanya dibawa ke dalam ruangan palka kapal tanpa dikemas. Muatan curah dibagi menjadi:

- a. Muatan curah kering (*Dry Bulk cargo*)

Merupakan muatan curah padat dalam bentuk biji-bijian, serbuk, bubuk, butiran, dan sebagainya yang dicurahkan ke dalam palka dengan menggunakan alat khusus saat dibuat atau dibongkar. Contoh muatan curah kering yang ada di PT. Pelindo Regional II Banten antara lain gula mentah, kacang kedelai, jagung, gandum, semen, bijih nikel, batu bara dan garam.

b. Muatan curah cair (*liquid bulk cargo*)

Yaitu muatan cairan curah yang diangkut dengan menggunakan kapal tanker. Contoh muatan curah cair ini adalah bahan bakar, crude palm oil (CPO), produk kimia cair dan sebagainya.

c. Muatan curah gas

Yaitu muatan curah dalam bentuk gas yang dimampatkan, contohnya gas alam (LPG).

5. PT. Pelindo Regional II Banten

a. Profil PT. Pelindo Regional II Banten

Perusahaan BUMN yang bergerak dalam bidang jasa pelabuhanan adalah Pelabuhan Umum Ciwandan, juga disebut sebagai PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional 2 Banten. Pelabuhan Umum Ciwandan terletak di Kecamatan Ciwandan, Kota Cilegon, Provinsi Banten. Itu didirikan pada tanggal 27 Agustus 1988 dan memiliki daerah lingkungan kerja daratan 42,6 Ha dan daerah lingkungan kerja perairan sekitar 4.100 ha. Ini adalah hasil dari pertumbuhan industri yang pesat di beberapa daerah di Provinsi

Banten, terutama di Kota Cilegon, wilayah Serang Barat, Serang Timur, Balaraja, dan wilayah barat Tangerang.

Peningkatan kinerja dan pendapatan perusahaan membuat Pelabuhan Umum Ciwandan menjadi Pelabuhan Kelas Utama pada tahun 2017. Akibatnya, Pelabuhan Ciwandan terus menata dan meningkatkan pelayanan dan fasilitasnya. Untuk meningkatkan layanan dan memenuhi kebutuhan pelanggan, Pelindo Regional 2 Banten bekerja sama dengan Anak Perusahaan PT Jasa Armada Indonesia, Tbk pada tahun 2018 untuk menyediakan layanan jasa pemanduan dan penundaan serta PT Pelabuhan Tanjung Priok untuk layanan bongkar muat non petikemas.

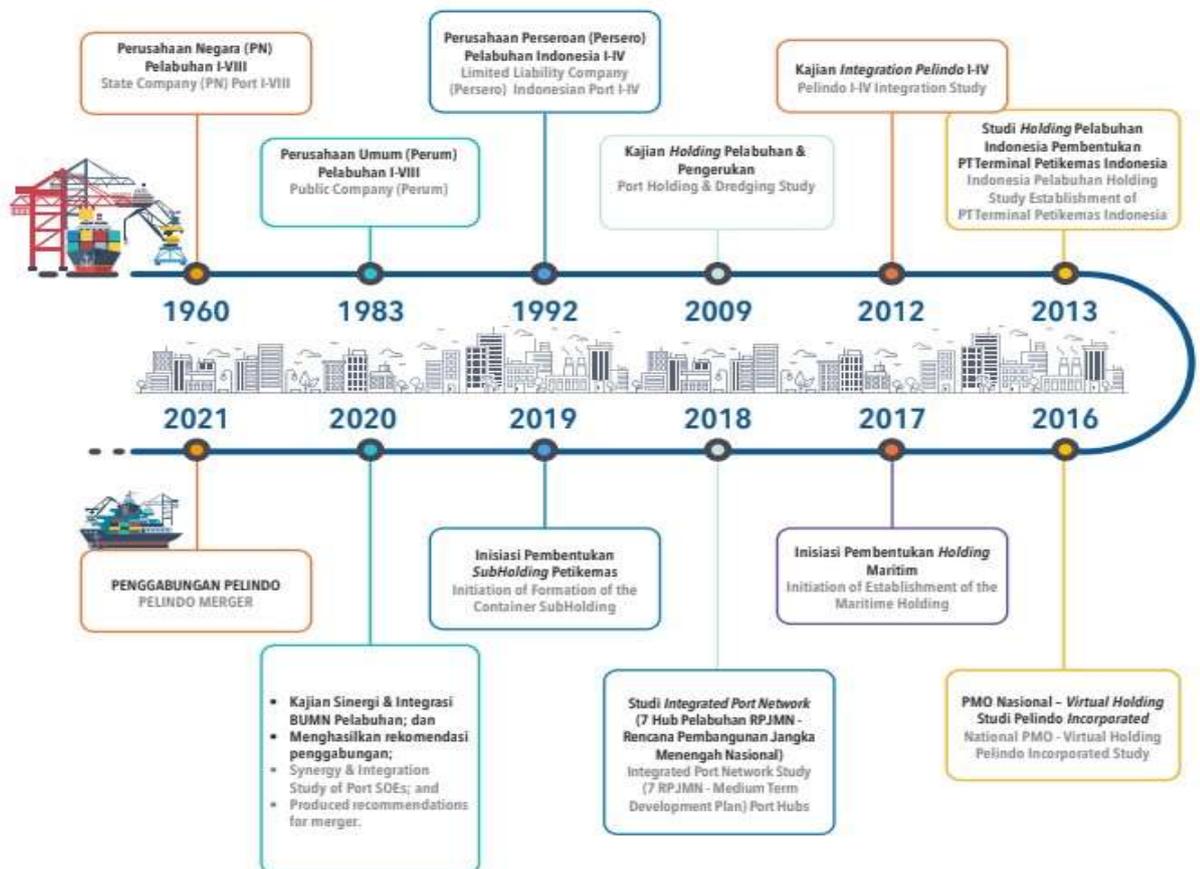
b. Sejarah PT. Pelindo Regional II Banten

Sebelum ini, empat pelindo dibentuk untuk mengelola kepelabuhanan di Indonesia, masing-masing bertanggung jawab atas wilayah yang berbeda. Misalnya, pelabuhan di Nanggroe Aceh Darussalam, Sumatera Utara, Riau, dan Kepulauan Riau dikelola oleh Pelindo I. Dibentuk berdasarkan PP No.56 Tahun 1991, dan diberi nama oleh Akta Notaris No.1 tanggal 1 Desember 1992. Pelabuhan Pelindo II dikelola oleh sepuluh provinsi: Sumatera Barat, Jambi, Sumatera Selatan, Bengkulu, Lampung, Bangka Belitung, Banten, DKI Jakarta, Jawa Barat, dan Kalimantan Barat. Pelabuhan ini didirikan pada tahun 1991 dengan PP No.57. Didirikan kembali

sebagai Pelindo II Persero dengan Akta Notaris Imas Fatimah SH No.3 pada 1 Desember 1992.

Pelindo III dibentuk berdasarkan PP No.58 Tahun 1991, Akta Notaris Imas Fatimah, SH No.5 tanggal 1 Desember 1992, dan mengawasi pelabuhan di tujuh provinsi—Jawa Timur, Jawa Tengah, Kalimantan Selatan, Kalimantan Tengah, Bali, NTB, dan NTT. Pelabuhan Pelindo IV didirikan tanggal 19 Oktober 1991 berdasarkan PP No.59 dan dioperasikan di sebelas provinsi: Kalimantan Timur, Kalimantan Utara, Sulawesi Selatan, Sulawesi Tengah, Sulawesi Tenggara, Gorontalo, Sulawesi Utara, Maluku, Maluku Utara, Papua, dan Papua Barat.

Masing-masing Pelindo memiliki cabang dan anak usaha untuk menjalankan operasinya. Semua saham Perusahaan BUMN Non-Listed Pelindo I, II, III, dan IV dimiliki oleh Kementerian BUMN, sebagai Pemegang Saham Negara Republik Indonesia. Karena itu, tidak ada informasi yang tersedia tentang saham Pengendali Individu atau Pemegang Saham Utama di Pelindo. Satu-satunya pemilik dan pemegang saham di Pelindo adalah Negara Republik Indonesia, yang diwakili oleh Kementerian Badan Usaha Milik Negara Republik Indonesia, Peraturan Pemerintah Nomor 101 Tahun 2021 menetapkan penggabungan PT Pelindo I, III, dan IV (Persero) ke PT Pelabuhan Indonesia II (Persero). PT Pelabuhan Indonesia adalah nama baru dari integrasi keempat Pelindo.



Gambar 2. 1 Sejarah PT. Pelindo

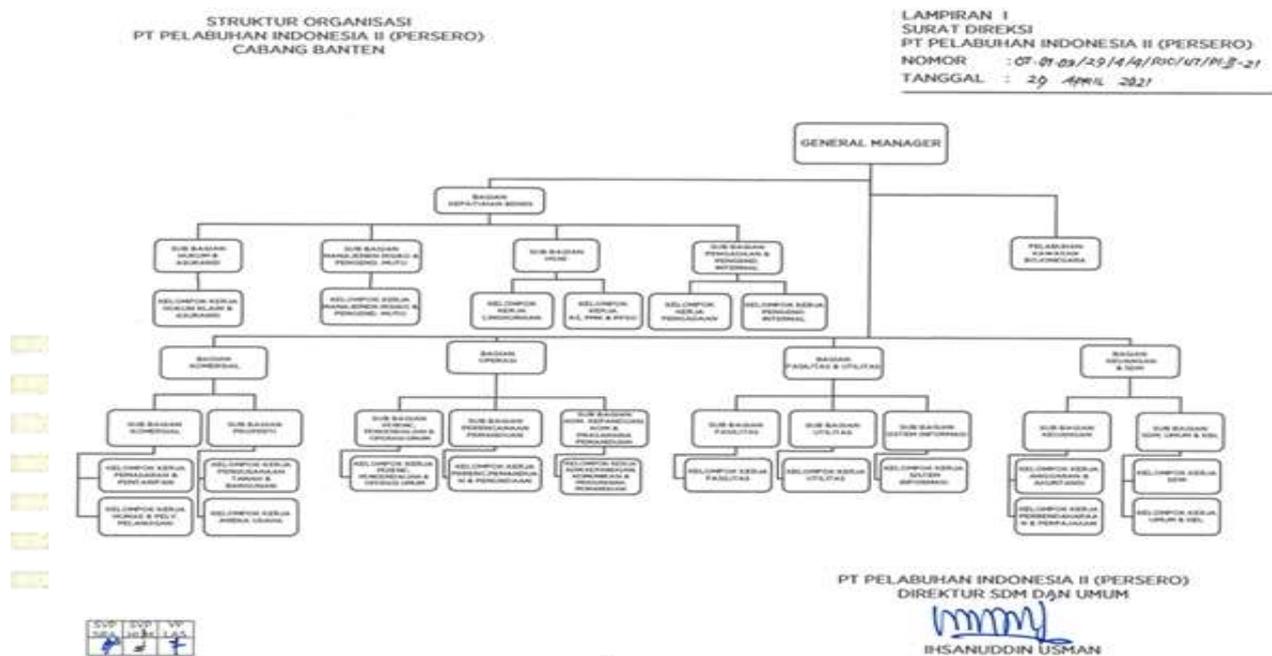
Sumber: Web PT. Pelindo

Menurut surat yang dikeluarkan oleh Menteri Badan Usaha Milik Negara Republik Indonesia dengan nomor : S-756/MBU/10/2021 pada tanggal 1 Oktober 2021, yang berkaitan dengan persetujuan untuk mengubah nama, anggaran dasar dan logo perusahaan. Dengan demikian, PT Pelabuhan Indonesia (Persero) atau Pelindo adalah nama baru untuk Pelindo II.

c. Struktur Organisasi PT. Pelindo Regional II Banten

Adapun struktur organisasi yang ada dalam PT. Pelindo Regional II Banten yaitu sebagai berikut :

- 1) General Manager
- 2) Deputi General Manajer Kepatuhan Bisnis
- 3) Deputi General Manajer Keuangan dan SDM
- 4) Deputi General Manajer Operasional
- 5) Deputi General Manajer Komersial



Gambar 2. 2 Struktur Organisasi PT. Pelindo Regional II Banten

Sumber: Web PT. Pelindo

a) General Manager

Manager utama, juga disebut sebagai kepala cabang, bertanggung jawab atas semua bagian atau fungsi perusahaan. Mereka juga bertanggung jawab untuk membuat keputusan dan bertanggung jawab atas pencapaian tujuan perusahaan.

Tugas General Manager :

- i. Memimpin perusahaan

- ii. Mengelola operasional harian perusahaan
- iii. Merencanakan, melaksanakan, mengkoordinasi, mengawasi dan menganalisis semua aktivitas bisnis perusahaan.
- iv. Mengelola perusahaan sesuai dengan visi dan misi.
- v. Merencanakan, mengelola dan mengawasi proses penganggaran diperusahaan.
- vi. Memastikan setiap departement melakukan strategi perusahaan dengan efektif dan optimal.
- vii. Merencanakan dan mengontrol kebijakan perusahaan agar dapat berjalan dengan maksimal.

b) Deputy General Manajer Kepatuhan Bisnis

- i. Membuat rencana kerja untuk hukum, asuransi, manajemen risiko, pengendalian mutu, HSSE, pengadaan, dan pengendalian internal.
- ii. Menyusun/merumuskan serta mengusulkan program kerja dan anggaran bidang Kepatuhan Bisnis.
- iii. Menjalankan program kerja bidang Kepatuhan Bisnis.
- iv. Mengambil keputusan terkait hal-hal teknis dalam pelaksanaan program kerja bidang Kepatuhan Bisnis.
- v. Melaporkan realisasi program kerja bagian Kepatuhan Bisnis kepada General Manager.

c) Deputy General Manajer Keuangan dan SDM

- i. Merekomendasikan, memonitoring dan mengkoordinasikan pelaksanaan program kerja bidang Anggaran dan Akuntansi meliputi pelaporan keuangan, proses akuntansi sesuai sistim dan prosedur dan kebijakan akuntansi Perusahaan serta anggaran Perusahaan.
- ii. Menyusun/merumuskan, mengembangkan serta mengusulkan program kerja dan anggaran bidang Keuangan dan SDM.
- iii. Menjalankan program kerja bidang Keuangan dan SDM.
- iv. Mengambil keputusan terkait hal-hal teknis dalam pelaksanaan program kerja bidang Keuangan dan SDM.
- v. Melaporkan realisasi program kerja bagian Keuangan dan SDM kepada General Manager.

d) Deputy General Manager Operasional

Bertanggung jawab untuk memastikan bahwa bisnis berjalan dengan sebaik mungkin dan memenuhi harapan pelanggan dan klien dengan cara yang efisien dan efektif.

- i. Mengelola dan meningkatkan efektivitas dan efisiensi operasi perusahaan.
- ii. Mengawasi produksi barang atau penyediaan jasa.
- iii. Meningkatkan sistem operasional, proses dan kebijakan dalam mendukung visi dan misi perusahaan.
- iv. Mengatur anggaran dan mengelola biaya operasional.

- v. Bertanggungjawab atas semua pergerakan penyediaan jasa di perusahaan.

e) Deputy General Manajer Komersial

Mengawasi tim dan rencana komersial, mengembangkan dan menerapkan rencana komersial perusahaan untuk pembangunan bisnis dan komersial.

- i. Mengembangkan dan menerapkan strategi komersial untuk perusahaan
- ii. Mendukung pengembangan peluang bisnis baru.
- iii. Bertanggungjawab atas pelaksanaan strategi aneka usaha.
- iv. Peningkatan pelayanan pelanggan, tata usaha langganan serta pembinaan terhadap sesuai fungsi pekerjaannya.
- v. Menyusun rencana kerja dan anggaran strategi aneka usaha, peningkatan pelayanan dan tata usaha langganan.
- vi. Mengkoordinir pemasaran kreatif, promosi produk dan sosialisasi produk.

6. Penelitian tentang Evaluasi Kinerja Bongkar Muat

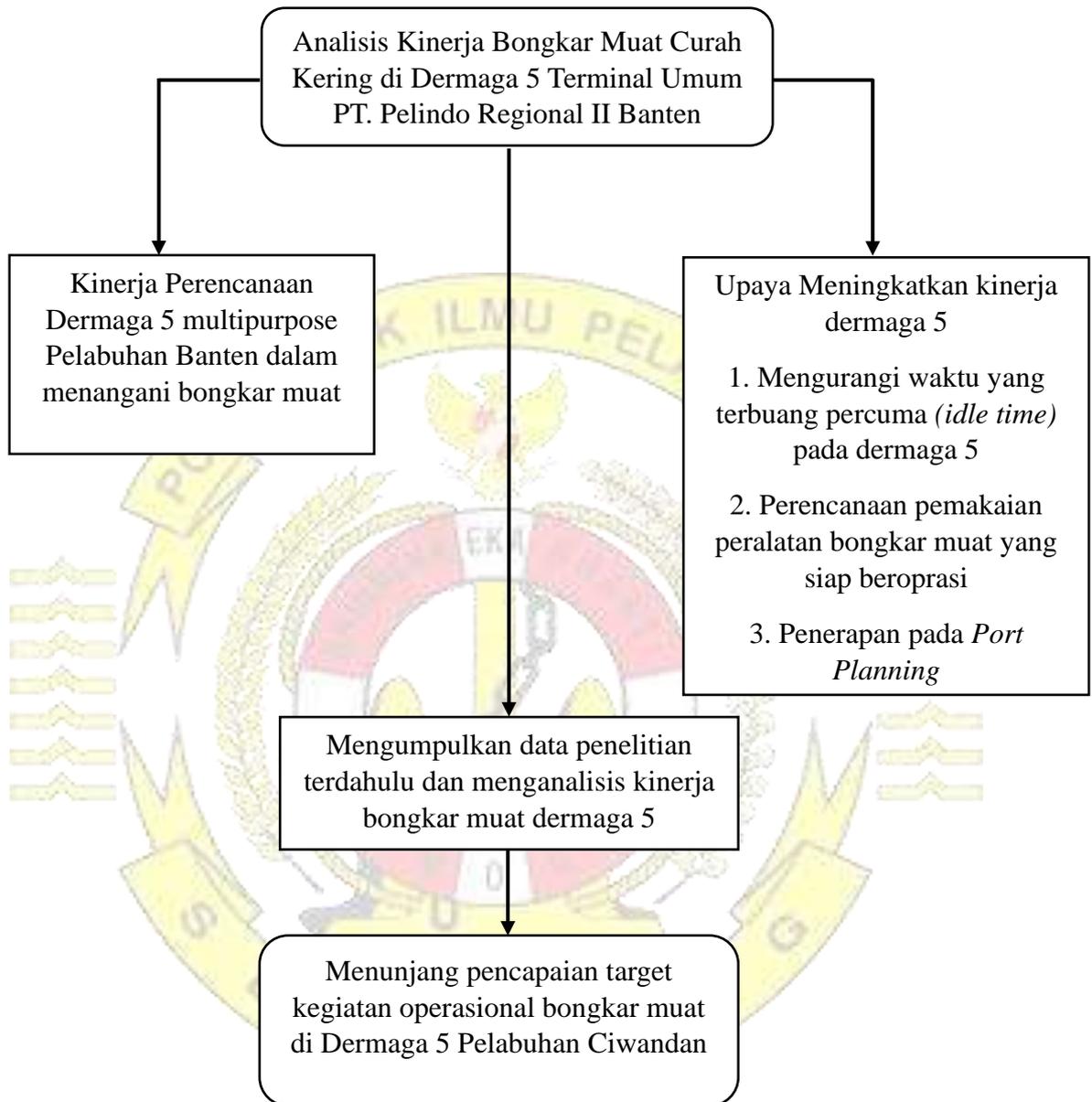
Penelitian yang dilakukan oleh M. Rum Raekhan pada tahun 2017 tentang Evaluasi Kinerja Bongkar Muat di Pelabuhan Umum Gresik dipublikasikan dalam jurnal. Studi ini melihat bahwa produktivitas bongkar muat rata rata masih kurang baik. Selain itu, ada banyak masalah yang menyebabkan waktu kosong, termasuk kinerja masih rendah. Ini termasuk kecepatan bongkar muat, kesiapan truk, kapasitas lapangan

penumpukan, kebersihan pelabuhan, dan masalah penerangan. Untuk menangani masalah, hal yang paling penting adalah memastikan bahwa muatan yang akan dimuat sudah siap, memastikan bahwa gudang digunakan dengan benar, memastikan bahwa alat bongkar muat sudah siap, menyediakan gang baru untuk tenaga bongkar muat agar dapat beroperasi sepanjang hari, memperluas lapangan penumpukan dan mempercepat pengangkutan barang yang ada di sana.

B. Kerangka Penelitian

Peneliti membuat kerangka berfikir untuk “Analisis Kinerja Bongkar Muat Curah Kering di Dermaga 5 Terminal Umum PT. Pelindo Regional II Banten”, yang akan digunakan untuk memaparkan serta menjelaskan pembahasan penelitian secara teratur. Kerangka berfikir juga merupakan ide yang menunjukkan bagaimana variabel yang diperkirakan terjadi dan diperoleh dari hasil penjabaran tinjauan pustaka. Berikut kerangka berfikir dalam rangka memperjelas penelitian ini :

Tabel 2. 1 Kerangka berfikir



Sumber: Data Diolah Peneliti

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian mengenai Analisis Kinerja Bongkar Muat di Dermaga 5 Terminal Umum Ciwandan Pelabuhan Banten menggunakan proses analisis, hasil kesimpulan didapat sebagai berikut:

1. Kinerja dermaga 5 tahun 2022 Pelabuhan Banten menunjukkan nilai $T/G/H$ pada kapal domestik belum memenuhi standar ketentuan dan perlu adanya optimalisasi untuk meningkatkan nilai tersebut. Nilai BOR pada Pelabuhan Banten masih dibawah standar ketentuan tingkat kesibukan dermaga tersebut cukup tinggi. Rata-rata utilitas dan *availability* peralatan bongkar muat pelabuhan Banten cukup baik.
2. Upaya peningkatan yang dapat dilakukan adalah dengan mengendalikan peralatan bongkar muat. Untuk meningkatkan nilai tersebut perlu dilakukan perencanaan pemakaian alat yang lebih baik agar nilai yang ditentukan dapat tercapai dan melakukan kordinasi dengan setiap bagian yang terkait agar penggunaan alat lebih merata antara muatan domestik import/eksport guna terealisasikan sistem kinerja operasional bongkar/muat yang lebih baik dan sesuai standar ketentuan. Dan berusaha mengurangi *Idle Time*.
3. Berdasarkan proyeksi *throughput* tahun 2022 menunjukkan bahwa dengan kenaikan rata-rata 3% setiap tahunnya didapatkan pada tahun 2027 *thruoghput* dermaga 5 di Pelabuhan Banten mencapai angka 4,2 juta ton dengan nilai tersebut belum diperlukannya peningkatan pada dermaga 5

Pelabuhan Banten. Dengan nilai proyeksi throughput 4,2 juta ton pada tahun 2027 sedangkan nilai kapasitas dermaga 5 sebesar 5,1 juta ton masih mencukupi untuk 5 tahun yang akan datang, sehingga nilai kapasitas alat bongkar muat masih mencukupi.

B. Keterbatasan Peneliti

Keterbatasan pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Peneliti tidak dapat sepenuhnya berada di lokasi penelitian atau dermaga 5 Pelabuhan Ciwandan karena kewenangan perusahaan. Selbihnya hanya melaksanakan koordinasi dan penelitian di kantor PT. Pelindo.
2. Sedikit data yang diperoleh peneliti karena penelitian hanya dilakukan selama praktek darat di PT. Pelindo Regional II Banten.

C. Saran

1. Untuk meningkatkan kinerja operasional bongkar muat di Dermaga 5 Pelabuhan Banten dapat dilakukan dengan cara perencanaan pemakaian alat yang lebih baik dimana jumlah gang untuk kegiatan bongkar/muat kapal domestik maupun luar negeri disesuaikan dengan muatan yang akan dibongkar/muat agar standar kinerja dapat dicapai dan melakukan kordinasi yang lebih baik dengan pihak operasional sehingga waktu tidak efektif (*idle time*) dapat berkurang.
2. Untuk meningkatkan kinerja dermaga 5 adalah dengan menunjang pencapaian target kegiatan operasional bongkar/muat di dermaga 5 Pelabuhan Banten, maka perlu untuk memastikan bahwa fasilitas dan peralatan bongkar yang siap beroperasi.

3. Dari perhitungan BOR yang didapatkan pada 5 tahun terakhir dapat disimpulkan bahwa Dermaga 5 Pelabuhan Banten tidak terjadi antrian kapal, dan masih bisa menerima lebih banyak kapal, di rekomendasikan untuk meningkatkan *throughput* (kedatangan kapal untuk bongkar/muat) agar dermaga 5 mengalami peningkatan. Dan dilakukan penambahan kapasitas alat bongkar muat agar kinerja dermaga 5 meningkat.



DAFTAR PUSTAKA

- Anggraeni, F. E., & Utami, R. W. (2021). *Analisis Pengaruh Utilisasi Terhadap Availability Peralatan Bongkar Raw Sugar di Pelabuhan*. November, 95 100.
- Bakri, M. D., Mansur, A. Z., & Bunga, S. (2020). *Analisis Kinerja Bongkar Muat di Pelabuhan Tengayu II Tarakan*. *Siklus : Jurnal Teknik Sipil*, 6(2), 204 215. <https://doi.org/10.31849/siklus.v6i2.4475>
- Capt. Fakhurrozi. (2017). *Penanganan, Pengaturan dan Pengamanan Muatan*. Deepublish.
- Siagian, S. 2019. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Bumi Aksara
- Sugiyono. (2020). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2020). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2019). *Metodelogi Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif Dan R&D*. Bandung: ALFABETA
- Zuchri Abdussamad, S.I.K., M.Si *Penelitian Kualitatif*, https://books.google.co.id/books?hl=id&lr=&id=JtKREAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PR5&dq=Penelitian+Kualitatif,+Dr.+H.+Zuchri+Abdussamad,+S.I.K.,+M.Si+&ots=vDDBvV24R4&sig=uXBhmyifKr4OeKfa1Ql8-NoHBtE&redir_esc=y#v=onepage&q=Penelitian%20Kualitatif%2C%20Dr.%20H.%20Zuchri%20Abdussamad%2C%20S.I.K.%2C%20M.Si&f=false
- Meong, L. J. (2017). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya
- Sugiyono (2019) *teknik pengumpulan data* <https://scholar.google.com/citations?user=1AfclDcAAAAJ&hl=id&oi=sra>
- Mulyono, T. (2019). *Perawatan Fasilitas Pelabuhan*. May. https://www.researchgate.net/publication/351351196_Perawatan_Fasilitas_Pelabuhan
- Nasution, Nursery Alfaridi S, A. Y. P., & Nuryadi. (2020). *Produktivitas Bongkar Curah Kering Pangan Gandum di Dermaga 005c pada PT Pelabuhan Indonesia II*. *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi Dan Logistik*, 4(2), 153–170.

- Niko Bayu Prasetyo, Untung Budiarto, D. C. (2020). *Jurnal teknik perkapalan. Teknik Perkapalan*, 8(3), 368–374.
- Raekhan, M. R., Djakfar, L., & Pujiraharjo, A. (2019). *Evaluasi Kinerja Bongkar Muat Di Pelabuhan Umum Gresik. Jurnal Transportasi*, 17(2), 133–144.
- Ramadhan, W. P., & Saputro, S. (2019). *Evaluasi Kinerja Pelayanan Bongkar Muat Curah Kering Pada Dermaga D Di Pelabuhan Panjang Lampung. September*, 80–85.



LAMPIRAN

Lampiran 1 Permohonan Permintaan Pemakaian Alat Berat (Lowder) kepada PT. PTP Pelindo Reg. II Banten

	PT. Sumatraco Langgeng Makmur Kantor: Jl. Peran Graha Family Kav M52, Surabaya Telp: +62 (031) 7322168, 7323188 Gudang: Pelindo II, Ciwandan Cilegon Indonesia. Telp: +62(0254)7980000, Fax: 00177 email: cabangciwandan@sumatraco.co.id
Nomor : 00138/NW/SLM/VIII/2023	Cilegon, 24 April 2024
Lampiran : 1 (satu) berkas	
Perihal : Permohonan Pemakaian Alat Berat	
Kepada Yth, PT. PTP MULTIPURPOSE Cabang Banten Ciwandan – Banten	
Dengan Hormat,	
Dengan ini kami PT. Sumatraco Langgeng Makmur mengajukan permohonan pemakaian alat berat untuk melakukan pekerjaan loading garam di area gudang kami yang terjadwal pada hari Selasa Tanggal 23 April 2023 sampai dengan selesai . Adapun alat berat yang kami perlukan sebagai berikut :	
1. Lowder : 1 Unit	
Kiranya pihak PT.PTP Multipurpose dapat membantu kami dalam penyediaan alat berat.	
Atas perhatian dan kerjasamanya kami ucapkan banyak terimakasih.	
Hormat kami  Nurhadi Wiyono	

Lampiran 2 Berita Acara pemakaian alat berat (Wheel Loader dan Rampdoor)



**BERITA ACARA
PEMAKAIAN ALAT BERAT (WHEEL LOADER & RAMPDOOR)
STOKFILE SUMATRACO EX MV DANCFLOA SW**

Nama Kapal : EX MV DANCFLOA SW
 Lokasi Kegiatan : Gudang Sumatraco
 Mulai Kegiatan : 23 April 2024
 Selesai Kegiatan : 30 April 2024
 PBM/Debitur : PT Sumatraco Langgeng Makmur

Perincian jumlah jam pemakaian alat berat tersebut adalah sbb :

1	Excavator 01	-	Jam	1	Wheel Loader 01	123	Jam
2	Excavator 02	-	Jam	2	Wheel Loader 02 CAT	-	Jam
3	Excavator 03	-	Jam	3	Wheel Loader 03	-	Jam
4	Excavator 04	-	Jam	4	Wheel Loader 04	-	Jam
5	Excavator 05	-	Jam				
Total					Total	123	Jam*)
				1	Rampdoor 02 PTP	-	Set
				2	Rampdoor PT BCA	-	Set
					Total	0	Set

NO	Debitur	Quantity BL (MT)	Prosentase	Tg Pemakaian A2B (Jam)		Hasil Prorata (Jam) Pemakaian		Jumlah Jam		RD
				EXC	WHL	EXC	WHL	EXC	WHL	
1	PT SLM	-	100%	-	123.00	-	123.00	-	123	-
		-	100%	-	123	-	123	-	123	-

*) Note pemakaian alat minimal 6 jam per pelayanan

Banten, Mei 2024

Koord Peralatan & Manning

SUHARYADI

PT Sumatraco Langgeng Makmur

RUKMAN PADO

Mengetahui,
Spv. Rendal, Peralatan, Manning & Kinerja Banten

ZAENAL FIRDAUS

Lampiran 3 Permintaan Pemakaian Alat



PERMINTAAN PEMAKAIAN ALAT

Yang Bertanggungjawab Di bawah ini :
 Nama **PT SUMATRACO LANGGENG MAKMUR**
 Alamat : Cilacap

Berdasarkan peraturan yang berlaku, mohon diberikan jasa alat-alat sebagai berikut :

No. Alat	Repetisi	Untuk Mempertahankan	Lokasi	Mulai		Selesai		Pelayanan
				Tgl	Jam	Tgl	Jam	
WAL 02	3 TON	LOADING GARAM		23-Apr-24	19:00	23-Apr-24	20:00	1 Jan
				23-Apr-24	20:00	01-May-24	00:00	4 Jan
				24-Apr-24	01:00	24-Apr-24	05:00	4 Jan
				24-Apr-24	08:00	24-Apr-24	12:00	4 Jan
				24-Apr-24	13:00	24-Apr-24	18:00	5 Jan
				24-Apr-24	19:00	24-Apr-24	20:00	1 Jan
				24-Apr-24	20:00	24-Apr-24	00:00	4 Jan
				25-Apr-24	01:00	25-Apr-24	05:00	4 Jan
				25-Apr-24	06:00	25-Apr-24	12:00	4 Jan
				25-Apr-24	13:00	25-Apr-24	18:00	5 Jan
				25-Apr-24	19:00	25-Apr-24	20:00	1 Jan
				25-Apr-24	20:00	25-Apr-24	00:00	4 Jan
				26-Apr-24	01:00	26-Apr-24	05:00	4 Jan
				26-Apr-24	08:00	26-Apr-24	11:00	3 Jan
				26-Apr-24	13:00	26-Apr-24	18:00	5 Jan
				26-Apr-24	19:00	26-Apr-24	20:00	1 Jan
				26-Apr-24	20:00	26-Apr-24	00:00	4 Jan
				27-Apr-24	01:00	27-Apr-24	05:00	4 Jan
				27-Apr-24	08:00	27-Apr-24	12:00	4 Jan
				27-Apr-24	13:00	27-Apr-24	18:00	5 Jan
				27-Apr-24	19:00	27-Apr-24	20:00	1 Jan
				27-Apr-24	20:00	27-Apr-24	00:00	4 Jan
				28-Apr-24	01:00	28-Apr-24	05:00	4 Jan
				28-Apr-24	20:00	28-Apr-24	00:00	4 Jan
				29-Apr-24	01:00	29-Apr-24	05:00	4 Jan
				29-Apr-24	06:00	29-Apr-24	12:00	4 Jan
				29-Apr-24	13:00	29-Apr-24	18:00	5 Jan
				29-Apr-24	19:00	29-Apr-24	20:00	1 Jan
				29-Apr-24	20:00	29-Apr-24	00:00	4 Jan
				30-Apr-24	01:00	30-Apr-24	05:00	4 Jan
				30-Apr-24	08:00	30-Apr-24	12:00	4 Jan
				30-Apr-24	13:00	30-Apr-24	18:00	5 Jan
				30-Apr-24	19:00	30-Apr-24	20:00	1 Jan
30-Apr-24	20:00	30-Apr-24	00:00	4 Jan				
01-May-24	01:00	01-May-24	04:00	3 Jan				
TOTAL PERAKALAN WAL								133 Jan*

*/ Rinc pemakaian alat minimal 4 jam per pelayanan

Cimandiri, Mei 2024

KORID Perakalan & Handling

[Signature]
KIBAKTADI

PT SUMATRACO LANGGENG MAKMUR

[Signature]
Ditanda
Nama Jelas & Terjemah

Menyetujui,
 EPV, Bendah. Perakalan, Handling & Finerje
 Korid

[Signature]
SADIAL FIRDAUS

**Lampiran 4 Time Sheet Realisasi Penggunaan Alat Bongkar Muat Wheel
Loader dan HTC di Gudang Dermaga 05**

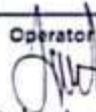


TIME SHEET

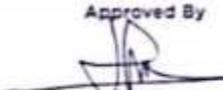
Project / Location : GUDANG SUMATRAKO Equipment : WHEEL LOADER
 Date : 23-04-2024 Equipment No. : HTC 01

No.	Description	Work Time		Running Hours	Stanby Hours	Total Hours	Remarks
		Start	Stop				
	LOADING GARAM PT-SUMATRAKO	19:00	20:00	1 h		1 jam	

Operator


 (IKBAL F.)

Approved By


 ()

Acknowledge By


 ()

PTP Terminal Nonpetikemas Branch Banten
 Jl. Raya Perkebunan No.1 Ciwandan, Cigugur, Banten
 P. +62 254 601 221
 www.ptp.co.id
 ptp.peralatan@ptp.co.id



Lampiran 5 Time Sheet Realisasi Pemakaian Alat Bongkar Muat Wheel Loader di Gudang Dermaga 05



TIME SHEET

Project / Location : PT. Sunatrace Equipment : Wheel Loader
 Date : 23/11/2024 Equipment No. : 01

No.	Description	Work Time		Running Hours	Standby Hours	Total Hours	Remarks
		Start	Stop				
	Loading bahan di Gudam PT. Sunatrace	20 ⁰⁰	24 ⁰⁰			4	
		21 ⁰⁰	25 ⁰⁰			4	
						<u>8 Jam</u>	

Operator



Approved By



Acknowledge By



PTP Terminal Nonpetikemas Branch Banten
 Jl. Raya Pelabuhan No. 1 Ciwandan, Cilegon, Banten
 P. +62 254 601 221
 www.ptp.co.id
 ptp.persataram@gmail.com



Lampiran 6 Permohonan Penggunaan GLC, Loader, dan Timbangan



Cigading, 07 Mei 2024

No : 087/WIC-BM/V/24

Perihal: *Permohonan Penggunaan GLC, Loader, dan Timbangan*

Kepada Yth,
PT. PELINDO II Cab. Banten
Pimpinan
Divisi PTP (Port Of Tanjung Priok)
Di tempat

Dengan Hormat,

Sehubungan dengan rencana pembongkaran cargo milik kami berupa **CORN IN BULK** di kapal **KM. STAR SEJATI** sebanyak **4.174.790 MT** yang akan sandar di dermaga multipurpose **05.C** pada tanggal est. **08 Mei 2024** dengan data pemilik barang kami sebagai berikut :

CORN IN BULK PT. SEGER AGRO NUSANTARA	4.174.790 MT
Total	4.174.790 MT

Dengan ini kami mohon dapat diberikan pelayanan penggunaan alat pembongkaran, **GLC, Loader, & Timbangan** untuk kelancaran kegiatan pemuatan tersebut. Adapun beban biaya dari pemakaian alat tersebut diatas adalah menjadi tanggung jawab kami **PT. Wirama Indah Cigading**.

Demikian surat permohonan ini kami sampaikan, atas perhatian dan kerjasamanya kami ucapkan terima kasih.

PT. Wirama Indah Cigading


Dwi Sutrisno
Opr Manager

Lampiran 7 Berita Acara Hasil Pembongkaran dan Pemuatan



PT. Sentral Grain Terminal
Jl. Raya Cijulang
Mekar Arta, Lantai 2B Unit 420 D-2
D. Jend. Sudirman Kav 3 - 6
Jakarta 10220
P +62 21 5200 9063

City Office
Kantor Pelabuhan Cigugur
A. Majid, S.Perman RM13
Cigugur 42447, Banten
P +62 254 311 367
P +62 254 310 136

BERITA ACARA HMC CRANE

L.007/BA.CRANE-CWD/IX/2023

Pada hari ini Kamis, Tanggal 28 September 2023 kami menyatakan bahwa telah selesai melakukan pekerjaan pemuatan barang Kontruksi EQUIPMENT EX. MV. BOHWA TSINGTAO PT. LOTTE CHEMICAL INDONESIA di pelabuhan Ciwandan dengan menggunakan 1 Unit Crane HMC 02 Milik PT. Sentral Grain Terminal dengan data-data sebagai berikut :

Mulai	Selesai	Tonage (Kg)
Kamis, 28 Sept 2023	Kamis, 28 Sept 2023	
Jam 01 : 18 WIB	Jam 10 : 09 WIB	2 SHIFT

Demikian berita acara ini dibuat dengan sebenar - benarnya untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Ciwandan, 28 September 2023

PT. Sentral Grain Terminal
Ciwandan

Yani Ahmadi

PT. PTP Multipurpose Terminal
Cabang Banten

PTP TERMINAL CIGUGUR

Zaenal Firdaus

Lampiran 8Nota Pembayaran Alat Bongkar Muat

PT PELABUHAN TANJUNG PRIOK
TANJUNG PRIOK
 NPWP 03.276.305.4-003.000
 Member of PT. Pelabuhan Indonesia (Persero)

No. Proforma : 0100012320200706
 Tanggal Proforma : 11 OKTOBER 2023

PROFORMA #M CARGO

Pengguna Jasa

Nama : PT SURYA SURINDO RUSANTARA
 No. Account : 12778100
 Alamat : KOMPLEK GADING BUKIT INDAH LANTAI 4, H 26-27, KELAPA GADING BARAT, KELAPA GADING, KOTA ADM. JAKARTA UTARA, DKI JAKARTA 14240
 NPWP : 53.521.923.2-043.000

Nama. PEM : PT PELABUHAN TANJUNG PRIOK
 Nama Kapal : MV SOHWA TSINGTAO / 2309/2309
 Periode Tagihan : 27-SEPTEMBER-2023 / 28-SEPTEMBER-2023
 Kode : OERNAGA USA
 Tipe Perdagangan : INTERNASIONAL
 No. Request : BMR210000032298

Layanan	Via	Kemauan	BARANG	Satuan	Bongkar	Muat	Tarif Dasar	Total
STEVEDORING	TL	GENERAL CARGO	EQUIPMENT	M3	1.925	0	17,000	32,725,000

Layanan	Nama Alat	Satuan Alat	Jumlah Alat	Durasi / Lama Pemakaian Alat	Tarif Dasar	Total
SEWA ALAT	HARBOUR MOBILE CRANE	SHIFT	1	2	87,000,000	174,000,000

	DPP	IDR 206,725,000
	Administrasi	IDR 0
	PPN 11%	IDR 22,739,750
	Materai	IDR 10,000
	Jumlah Tagihan	IDR 229,474,750
	Jumlah Uppr	IDR 0
	Plutang	IDR 229,474,750

Terbilang : Dua Ratus Dua Puluh Sembilan Juta Empat Ratus Tujuh Puluh Empat Ribu Tujuh Ratus Lima Puluh Rupiah
Say : Two Hundred and Twenty Nine Million Four Hundred and Seventy Four Thousand Seven Hundred and Fifty Rupiah
Keterangan : -

BANTEN, 11 OKTOBER 2023
 DM OPERASI DAN TEKNIK BANTEN

IDIN WAHIDIN
103226

Besi Material Lunas berdasarkan izin sembuhan tandi besi material lunas dengan sistem komputerisasi, Nomor ZA-PJ-EMATERAI
 0100012320200706 Print Date : 11-Oct-2023 11:18 | Page 1/1

Dipindai dengan CamScanner

Lampiran 9 Data Kinerja Operasional Pelayanan Jasa Kapal tiap Dermaga tahun 2023

URAIAN	KINERJA OPERASIONAL PELAYANAN JASA KAPAL												
	2023	2023	2023	2023	2023	2023	2023	2023	2023	2023	2023	2023	2023
	Januari	Februari	Maret	April	Mei	Juni	Juli	Agustus	September	Oktober	November	Desember	
- Dermaga 01	0	0	0	34,55	97,23	46,48	23,67	61,52	-	0,00	0,00	0,00	%
- Dermaga 02	25,82	49,73	26,82	34,55	97,23	46,48	23,67	61,52	32,4	25,76	85,28	74,21	%
- Dermaga 03	0	0	6,56	-	-	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	%
- Dermaga 04	56,22	43,27	64,55	41,85	75,64	39,34	31,2	47,18	35,91	66,27	51,53	40,73	%
- Dermaga 05A	31,93	47,07	71,99	28,05	37,15	41,32	48,79	34,67	75,62	47,23	42,98	49,95	%
- Dermaga 05B	39,17	46,26	76,38	15,18	39,38	20,72	33,56	34,63	17,1	10,56	23,26	22,28	%
- Dermaga 05C	18,97	34,78	69,58	-	41,48	13,67	27,67	43,49	13,53	14,05	9,01	21,91	%
- Dermaga 06	1,41	8,78	12,71	1,39	-	2,13	4,56	3,71	14,54	6,89	1,90	5,41	%
- Dermaga 07	55,1	69,06	88,24	42,67	81,53	71,52	58,4	60,97	65,38	75,44	89,06	81,74	%
Curah Kering (Single Berth)	27,44	42,52	42,59	26,20	89,38	40,04	28,88	42,07	37,44	36,03	58,75	53,79	%
MultiPurpose (Continuous Berth)	30,02	42,70	72,65	21,62	39,34	25,24	36,67	37,60	35,42	17,96	18,81	23,54	%
Curah Cair (Single Berth)	56,22	43,27	64,55	41,85	75,64	39,34	31,2	47,18	35,91	66,27	51,53	40,73	%
- Average Berth Occupancy Ratio	37,90	42,83	59,93	29,89	68,12	34,87	32,25	42,28	36,26	40,09	43,03	39,35	%
Jumlah Kapal	54	69	78	173	76	71	70	75	72	73	69	73	UNIT
GT Kapal	353,071	446,255	578,894	1,508,444	566,112	363,798	466,811	546,681	416,817	399,153	374,476	507,081	Ton
Jumlah Cargo	162,491	174,673	249,220	201,656	215,386	235,442	142,167	199,515	200,003	205,278	216,091	193,740	TonM3
Dalam Negeri	158,850	215,856	255,561	84,796	303,493	101,951	219,362	273,021	198,712	163,001	167,033	216,963	TonM3

Lampiran 10 Data Kinerja Pelayanan Jasa Kapal di PT. Regional II Banten

1. KINERJA PELAYANAN JASA KAPAL													
URAIAN	SATUAN	ANGGARAN TAHUN 2023		REALISASI 2023 Januari		REALISASI 2023 Februari		REALISASI 2023 Maret		REALISASI 2023 April		REALISASI 2023 Mei	
		LN	DN	LN	DN	LN	DN	LN	DN	LN	DN	LN	DN
CABANG Konsolidasi :													
a. Turn Round Time (TRT)	Jam	-	-	48.65	43.33	85.39	61.67	77.49	50.50				
b. Waiting Time (WT)	Jam	-	-	0.09	0.04	0.26	0.21	0.25	0.23				
c. Approach Time (AT)	Jam	-	-	0.93	0.51	0.96	0.64	0.83	0.71				
d. Postpone Time (PT)	Jam	-	-	-	-	-	-	-	-				
e. Berthing Time (BT)	Jam	-	-	47.63	42.78	84.17	60.82	76.41	49.56				
f. Non Operating Time (NOT)	Jam	-	-	16.39	14.08	15.48	29.73	21.06	15.82				
g. Berth Working Time (BWT)	Jam	-	-	31.24	28.70	68.69	31.09	55.35	33.74				
h. Effective Time (ET)	Jam	-	-	23.75	24.16	56.27	25.78	41.54	28.58				
i. Idle Time (IT)	Jam	-	-	7.49	4.54	12.41	5.31	13.81	5.16				
j. ET/BT	%	-	-	0.50	0.56	0.67	0.42	0.54	0.58				
Terminal Multi Purpose													
a. Turn Round Time (TRT)	Jam	-	-	48.65	43.33	85.39	61.67	77.49	50.50				
b. Waiting Time (WT)	Jam	-	-	0.09	0.04	0.26	0.21	0.25	0.23				
c. Approach Time (AT)	Jam	-	-	0.93	0.51	0.96	0.64	0.83	0.71				
d. Postpone Time (PT)	Jam	-	-	-	-	-	-	-	-				

**Lampiran 11 Data Kinerja Pelayanan Jasa Barang di PT. Pelindo Regional II
Banten**

URAIAN		ANGGARAN TAHUN 2023		REALISASI 2023 Januari		REALISASI 2023 Februari		REALISASI 2023 Maret		REALISASI 2023 April		REALISASI 2023 Mei		
		SATUAN	LN	DN	LN	DN	LN	DN	LN	DN	LN	DN	LN	DN
	T/G/H	-	-	189.33	116.36	212.17	55.34	217.71	56.15	-	-	-	-	
	T/G/H	-	-	88.86	88.86	-	86.93	-	-	-	-	-	-	
	T/G/H	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	T/G/H	-	-	275.96	119.36	314.30	110.42	194.28	103.21	-	-	-	-	
	T/G/H	-	-	430.09	258.01	303.22	244.85	594.50	255.99	-	-	-	-	
	T/G/H	-	-	189.33	116.36	212.17	55.34	217.71	56.15	-	-	-	-	
	T/G/H	-	-	88.86	88.86	-	86.93	-	-	-	-	-	-	
	T/G/H	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	T/G/H	-	-	275.96	119.36	314.30	110.42	194.28	103.21	-	-	-	-	
	T/G/H	-	-	430.09	258.01	303.22	244.85	594.50	255.99	-	-	-	-	
	T/G/H	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	T/G/H	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	T/G/H	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	T/G/H	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

**Lampiran 12 Dokumentasi Wawancara dengan Bp. Risdianto Wibowo –
Supervisor Operasional Lapangan PT. Pelindo Regional II Banten**



**Lampiran 13 Dokumentasi Wawancara dengan Bp. Teuku Hadi – Staff
Operasional TKBM di PT. Pelindo Regional II Banten**



Lampiran 14 Matriks Hasil Wawancara

Pertanyaan Wawancara	Hasil Informan 1 (Bp. Risdianto Wibowo – Supervisor Operasional Lapangan)	Hasil Informan II (Bp. Teuku Hadi – Staff Operasional TKBM)	Kesimpulan Hasil Wawancara
<p>1. Apa yang bapak ketahui terkait kinerja bongkar muat di dermaga 5 PT. Pelindo?</p>	<p>PT. Pelindo Banten ini memiliki 7 dermaga, salah satunya dermaga yang unggul adalah dermaga 4 dan 5, karena rata-rata pendapatan berasal dari curah kering yang sandar di dermaga 5, curah kering tersebut seperti jagung, garam. Maka dari itu, kinerja dermaga 5 itu yang sangat diperhatikan, masalah bongkar muatnya salah satu PR besar buat kami, mengapa bisa? Karena selama 3 tahun kinerja dermaga 3 seperti itu terus, dengan kata lain tidak menurun dan tidak meningkat.</p>	<p>Kinerja dermaga 5 di Pelabuhan Ciwandan sangat baik, dalam arti dermaga yang mempunyai kapasitas besar bisa menampung 3 kapal didermaga tersebut, jadi perputaran ekonominya baik.</p>	<p>Dermaga 5 adalah dermaga paling unggul di PT. Pelindo Regional II Banten. Kinerja dermaga ini tidak perlu diragukan lagi karena dermaga 5 mampu menampung 3 kapal besar, dan perputaran ekonominya sangat baik, tetapi perlu ditingkatkan lagi, permasalahan kinerja tersebut.</p>

<p>2. Dalam menangani bongkar muat curah kering di dermaga 5 apakah bapak pernah mengalami kendala?</p>	<p>Kendala tersebut contohnya, perhitungan <i>Idle Time</i> atau yang sering disebut waktu yang terbang seperti contohnya, pekerja yang berhenti membongkar muat dengan alasan cuaca buruk, alasan lainya juga karena keterbatasan alat berat bongkar muat karena ramainya kapal yang berkunjung ke dermaga 5 jadi, pemakaian alat berat bongkar muat yang secara bergantian.</p>	<p>Kendala dengan TKBM nya, yang mengacu pada <i>Idle Time</i>, dan alat bongkar muat yang terbatas.</p>	<p>Kendala yang dialami didermaga 5 adalah <i>Idle Time</i> dan Terbatasnya alat bongkar muat.</p>
<p>3. Alat berat apa saja yang rata-rata digunakan dalam proses bongkar muat curah kering di dermaga 5?</p>	<p>Grab, Excavator, LGC, HMC</p>	<p>Grab adalah alat bantu bongkar muat yang paling ringan dan paling banyak dibutuhkan, karena dermaga 5 adalah dermaga curah kering, jadi grab sangat dibutuhkan untuk mengangkat jagung, gandum ataupun curah kering lainnya.</p>	<p>Grab, Excavator adalah alat bongkar muat yang sering digunakan, sedangkan LGC dan HMC adalah alat bongkar muat berat yang sangat dibutuhkan untuk bongkar muat muatan berat dan banyak.</p>

<p>4. Apakah terjadi perbandingan kecepatan proses bongkar muat terhadap alat berat yang di pakai?</p>	<p>Yang paling banyak membantu dan paling cepat alat beratnya itu LGC karena dalam 1 jam sebesar 75 ton dan waktu kerja dalam 1 hari sebesar 21 jam, jadi lebih efektif dan kami bisa mengerjakan kapal lain, lalu ada HMC 1 jam yang dihasilkan sebesar 60 ton dan jam kerja dalam 1 hari sebesar 21 jam.</p>	<p>Alat berat bongkar muat seperti LGC dan HMC dibanding dengan alat bongkar muat lainnya.</p>	<p>Ada perbandingan, LGC dan HMC adalah alat yang paling cepat dikarenakan bisa mengangkut 75 ton dalam 1 jam sedangkan alat bongkar muat yang lain hanya sedikit dan membutuhkan waktu yang lama.</p>
--	--	--	--



**Lampiran 15 Dokumentasi Proses Bongkar Muat Curah Kering (Gandum)
di Dermaga 05 menggunakan alat berat *LGC, Grab*, dan *Hopper***



Lampiran 16 Time Sheet Idle Time pada 1 kapal saat proses bongkar muat

MAHDO - 17
 NUMBER MAS - 33 VOY: DATE : FEB 26TH 2020
 UNLOADING: COAL IN BULK FROM/TO : TALANG DUKU - CIBAJEN
 RECORDED BY : S. RIYANTO JAMBI

WEATHER	WORKING TIME FROM - TO	HATCH NO.	REMARKS
	11.50 Hr	D/L	BARA ALONG SIDE OF FEB, 26 TH 2020
		1	EXCAVATOR I
	13.20 Hr	G	COMMENCED DISCHARGING
	13.55 - 14.50		SETTING THE BRIDGE
	17.10 - 18.00	H	WAITING FOR TRUCK
	18.00 - 19.00		REST TIME
	20.30 - 21.10	I	SETTING THE BRIDGE
	22.15 - 22.50		WAITING FOR TRUCK
	01.15 Hr	E	STOP DISCHARGING
		A:	EXCAVATOR II
	13.30 Hr		COMMENCED DISCHARGING
	13.55 - 14.50		SETTING THE BRIDGE
	16.05 - 16.25		WAITING FOR TRUCK
	17.15 - 18.00		WAITING FOR TRUCK
	18.00 - 19.00		REST TIME
	20.30 - 21.10		SETTING THE BRIDGE
	22.10 - 23.00		WAITING FOR TRUCK
	23.50 - 00.10		WAITING FOR TRUCK
	01.10 Hr		STOP DISCHARGING

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Gratia Norisa Roslan
2. Tempat, Tanggal Lahir : Salatiga, 14 Agustus 2002
3. N I T : 572011327524 K
4. Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan
Kepelabuhan (TALK)
5. Agama : Kristen
6. Alamat : Blumbang RT 01 RW 03, Kel. Kauman Kidul
Kota Salatiga, Jawa Tengah, Indonesia.
7. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Dwi Wahyono
 - b. Ibu : Leni Dias Astri Anggraeni
8. Riwayat Pendidikan
 - a. SD Kauman Kidul (2008 – 2014)
 - b. SMP Negeri 4 Salatiga (2014 – 2017)
 - c. SMA Negeri 3 Salatiga (2017 – 2020)
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang (2020 – 2024)
9. Pengalaman Praktik Darat (Prada)
 - Perusahaan : **PT. BINTANG SAMUDRA UTAMA
(GRESIK)**
 - Alamat : Jl. Bangka No. 3 GKB Desa Yosowilangun,
Kec. Manyar Gresik 61151, Jawa Timur.
 - Periode Praktik Darat : 01 Agustus 2022 – 30 Januari 2023
 - Perusahaan : **PT. PELINDO REGIONAL II BANTEN**
 - Alamat : Jl. Raya Anyer No.9, RT.12 RW.3, Kepuh,
Kec. Ciwandan, Kota Cilegon, Banten 42446.
 - Periode Praktik Darat : 01 Februari 2023 – 30 Juli 2023