



**IMPLEMENTASI *TERMINAL BOOKING SYSTEM* (TBS) DI TERMINAL  
PETIKEMAS PT. JAKARTA INTERNATIONAL CONTAINER  
TERMINAL**

**SKRIPSI**

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran  
di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

**Oleh**

**SEGRA KUMARA  
NIT. 572011327539 K**

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

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**IMPLEMENTASI *TERMINAL BOOKING SYSTEM* (TBS) DI TERMINAL  
PETIKEMAS PT. JAKARTA INTERNATIONAL CONTAINER  
TERMINAL**

DISUSUN OLEH : SEGRA KUMARA  
NIT. 572011327539 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji  
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 2024

Dosen Pembimbing I  
Materi

Dosen Pembimbing II  
Metodologi dan Penulisan

**Dr. NUR ROHMAH, SE., M.M.**  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19750318 200312 2 001

**Ir. FITRI KENSIWI, M.Pd**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19660702 199203 2 009

Mengetahui

Ketua Program Studi TALK

**Dr. LATIFA IKA SARI, S.Psi., M.Pd.**  
Penata Tk. I (III/D)  
NIP. 19850731 200812 2 002

## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Implementasi *Terminal Booking System* (TBS) di Terminal Petikemas PT. Jakarta International Container Terminal” karya,

Nama : Segra Kumara

NIT : 572011327539 K

Program Studi : Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (TALK)

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi TALK, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari ....., tanggal .....2024.

Semarang, .....

### PENGUJI

Penguji I : **KRISTIN ANITA INDRIYANI, S.ST, MM.**  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19800602 200212 2 002 .....

Penguji II : **Dr. NUR ROHMAH, S.E., M.M.**  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19750318 200312 2 001 .....

Penguji III : **ERLI PUJIANTO, S.E., M.M**  
Penata Muda Tingkat I (III/b)  
NIP. 19880420 201012 1 004 .....

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

**Capt. SUKIRNO, M.M.Tr., M.Mar.**  
Pembina Tk.I,(IV/b)  
NIP. 19671210 199903 1 001

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Segra Kumara

N I T : 572011327539 K

Program studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (TALK)

menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul “**Implementasi Terminal Booking System (TBS) di Terminal Petikemas PT. Jakarta International Container Terminal**” adalah benar hasil karya saya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan atau plagiat dari karya tulis orang lain atau pengutipan sebagian dan/atau seluruh materi dengan cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku. Pendapat dan temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Saya bertanggung jawab terhadap judul maupun isi dari karya skripsi ini dan apabila terbukti merupakan hasil jiplakan karya tulis dari orang lain atau ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya tulis ini, maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan/atau menerima sanksi lain.

Semarang, Juni 2024

Yang membuat pernyataan,

**SEGRA KUMARA**  
**NIT. 572011327539 K**

## MOTTO DAN PERSEMBAHAN

### Motto:

1. MAN JADDA WA JADA. MAN SHOBARO DZOFIRO. MAN SARA 'ALA DARBI WASHOLA. (A. Fuadi)
2. *Impossible we do, miracle we try.* (Segra Kumara)
3. Setiap peristiwa sulit akan mengajarkanmu bahwa kamu tidak memiliki siapapun kecuali Allah SWT.

### Persembahan:

1. Kedua orang tuaku, Bapak Surya Kumara dan Ibu Debby Shinta yang senantiasa mendukung dan menjadi dosen pembimbing dalam hidup penulis
2. Kedua adikku, Aliyah Rahmadanti Nugroho dan Mohammad Kafin yang senantiasa membantu, mendukung, dan memberikan semangat kepada penulis
3. Dewi Savitri Ayu Wardhani yang senantiasa mendengar keluh kesah dan memberi dukungan terhadap saya. Terima kasih telah berkontribusi dalam penulisan dan menemani peneliti sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik
4. Almamaterku, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

## PRAKATA



*Assalamu'alaykum Warohmatullahi Wabarokatuh.*

Segala puji dan rasa syukur, yang penulis lakukan sebagai bentuk pujian kepada Allah, Tuhan Yang Maha Esa atas segala limpahan nikmat, karunia dan rahmat-Nya, sehingga penulis mampu menyelesaikan dan menuntaskan penulisan skripsi yang berjudul “**Implementasi Terminal Booking System (TBS) di Terminal Petikemas PT. Jakarta International Container Terminal**”. Skripsi ini disusun guna memenuhi persyaratan dalam meraih dan memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) dalam bidang Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK) serta untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV (D. IV) TALK di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam menyelesaikan penyusunan skripsi ini, penulis mendapat banyak dukungan, bantuan, bimbingan, arahan dan beberapa saran dari beberapa pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini, dengan penuh rasa hormat penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Bapak 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. Ibu Nur Rohmah, S.E., M.M. selaku Dosen Pembimbing Materi.
4. Ibu Ir. Fitri Kensiwi, M.Pd selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan.
5. Bapak, ibu, dan adik penulis yang senantiasa memberikan doa, dukungan, dan motivasi kepada penulis dalam setiap peraihan cita-cita yang hendak dicapai.
6. Bapak dan Ibu dosen yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang bermanfaat kepada penulis selama melaksanakan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
7. Seluruh staf, pegawai, dan senior yang bekerja di perusahaan PT. Jakarta International Container Terminal yang telah membimbing dan membantu penulis dan telah memberikan banyak ilmu pengetahuan serta kesempatan kepada penulis untuk melaksanakan praktik darat.
8. Seluruh pihak yang telah membantu dan ikut andil dalam penyelesaian penulisan skripsi yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu.

Peneliti mengharapkan masukan dan saran yang membangun guna menyempurnakan skripsi ini. Peneliti berharap skripsi ini dapat menjadi sumber pengetahuan bagi pembaca dan menjadi bahan literatur di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

*Wassalamu'alaykum Warohmatullahi Wabarokatuh.*

Semarang, Juni 2024  
Penulis

**SEGRA KUMARA**  
**NIT. 572011327539 K**

## ABSTRAKSI

**Kumara, Segra**, NIT. 572011327539 K, 2024, “Implementasi Terminal Booking System (TBS) di Terminal Petikemas PT. Jakarta International Container Terminal”, Skripsi, Program Diploma IV, Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Dr. Nur Rohmah, SE., M.M., Pembimbing II: Ir. Fitri Kensiwi, M.Pd.

PT. Jakarta International Container Terminal (JICT) merupakan perusahaan mengoperasikan layanan kontainer untuk kapal laut di Pelabuhan Tanjung Priok. Salah satu masalah yang terjadi di PT. JICT adalah kemacetan di *gate in* atau pintu masuk atau *gate out* atau pintu keluar saat *peak time* atau waktu puncak. Selain kemacetan, dampak dari pergerakan peti kemas yang tidak efisien akan berimbas pada waktu kedatangan kapal, berlabuh jangkar dan keberangkatan kapal, pemborosan bahan bakar, polusi udara dari kendaraan meningkat, performansi operasi lapangan di terminal tidak optimal, operasi bongkar muat di dermaga, dan juga meningkatnya biaya tambahan untuk layanan. PT. JICT meluncurkan *Terminal Booking System* (TBS) sebagai solusi inovatif untuk mengatasi kemacetan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tujuan dari implementasi TBS di terminal peti kemas PT. JICT dan untuk mengetahui strategi implementasi TBS di PT. JICT.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif. Data penelitian diperoleh dengan melakukan observasi, wawancara, dan dokumentasi. Teknik analisis data kualitatif meliputi empat tahap yaitu reduksi data, penyajian data, penarikan simpulan dan verifikasi. Pengujian keabsahan data menggunakan teknik triangulasi.

Tujuan PT. JICT memberlakukan TBS adalah mengurangi kepadatan lalu lintas truk, mempercepat waktu pelayanan, mengurangi biaya logistik, pemerataan distribusi untuk pelayanan keluar masuk petikemas, meningkatkan pelayanan angkutan dan perencanaan lebih efisien. Implementasi strategi TBS dilakukan secara *softlaunch* dengan menitikberatkan sosialisasi secara menyeluruh kepada seluruh *stakeholder* yang berkaitan dengan kegiatan operasional TBS.

**Kata Kunci:** Peti Kemas, Terminal Peti Kemas, *Terminal Booking System*

## **ABSTRACT**

**Kumara, Segra**, NIT. 572011327539 K, 2024, “Implementasi Terminal Booking System (TBS) di Terminal Petikemas PT. Jakarta International Container Terminal”, *Thesis, Diploma IV Program, Port and Shipping Management Department*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, *Advisor (I):* Dr. Nur Rohmah, SE., M.M., *Advisor (II):* Ir. Fitri Kensiwi, M.Pd.

*PT. Jakarta International Container Terminal (JICT) is a company that operates container services for ships at the Tanjung Priok Port. One of the issues at PT. JICT is congestion at the gate in or entrance gate, and gate out or exit gate during peak times. Apart from congestion, the impact of inefficient container movement will affect ship arrival times, anchoring and departure, fuel wastage, increased air pollution from vehicles, suboptimal field operation performance at the terminal, dock loading and unloading operations, and increased additional costs for services. PT. JICT launched the Terminal Booking System (TBS) as an innovative solution to address congestion. This paper aims to determine the objectives of implementing TBS at the PT. JICT container terminal and to understand the implementation strategy of TBS at PT. JICT.*

*The method used in this research is a qualitative approach. Research data was obtained through observation, interviews, and documentation. Qualitative data analysis techniques include four stages: data reduction, data presentation, conclusion drawing, and verification. Data validity testing is done using triangulation techniques.*

*Based on the research results, the objectives of PT. JICT in implementing TBS are to reduce truck traffic density, expedite service times, reduce logistics costs, distribute inbound and outbound container services evenly, improve transportation services, and achieve more efficient planning. The implementation strategy of TBS is done through a soft launch focusing on comprehensive socialization to all stakeholders involved in TBS operational activities.*

**Keywords:** *Container, Container Terminal, Terminal Booking System*

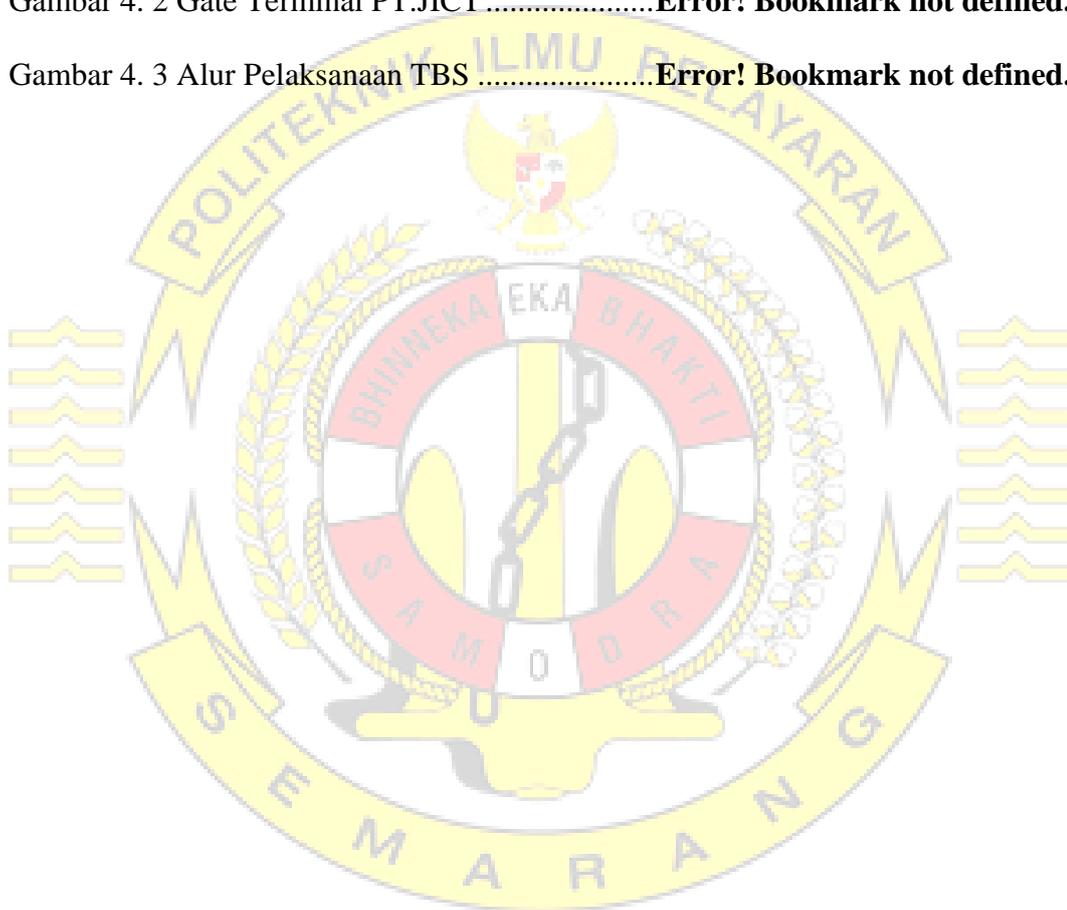
## DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN.....	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAKSI.....	viii
<i>ABSTRACT</i> .....	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR GAMBAR.....	xii
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Fokus Penelitian.....	8
C. Rumusan Masalah.....	8
D. Tujuan Penelitian.....	8
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	9
BAB II KAJIAN TEORI.....	11
A. Deskripsi Teori.....	11
B. Kerangka Pikir Penelitian.....	21
BAB III METODE PENELITIAN.....	21
A. Metode Penelitian.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
B. Tempat Penelitian.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>

C.	Sampel Sumber Data Penelitian/Informan .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
D.	Teknik Pengumpulan Data .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
E.	Instrumen Penelitian .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
F.	Teknik Analisis Data Kualitatif .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
G.	Pengujian Keabsahan Data .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
BAB IV	HASIL PENELITIAN.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
A.	Gambaran Konteks Penelitian.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
B.	Deskripsi Data .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
C.	Temuan.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
D.	Pembahasan Hasil Penelitian.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
BAB V	PENUTUP.....	22
A.	Simpulan .....	22
B.	Keterbatasan Penelitian.....	22
C.	Saran .....	22
DAFTAR PUSTAKA		
LAMPIRAN		
DAFTAR RIWAYAT HIDUP		

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Data Kepadatan Truk PT. JICT.....	2
Gambar 2. 1 Kerangka Pikir Penelitian.....	21
Gambar 4. 1 Pengiriman Peti Kemas di Gate Terminal PT.JICT.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Gambar 4. 2 Gate Terminal PT.JICT.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Gambar 4. 3 Alur Pelaksanaan TBS .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>



## DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Slot Waktu Pemesanan.....	14
Tabel 3. 1 Kisi-kisi Studi Dokumen.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Tabel 4. 1 Penelitian Terdahulu .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>



## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Pedoman Wawancara

Lampiran 2 *Business Process Standard* Ekspor Impor

Lampiran 3 Tampilan *GBOSS*

Lampiran 4 Tampilan *E-Ticket*

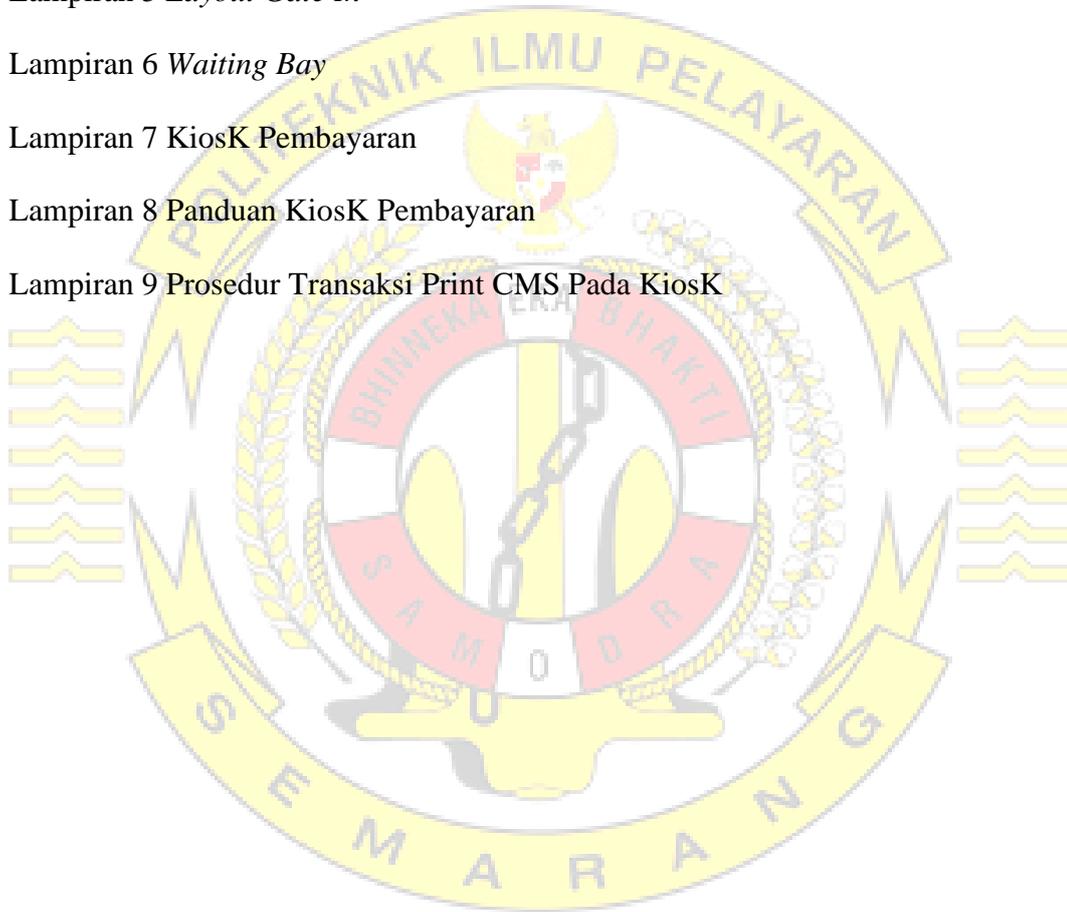
Lampiran 5 *Layout Gate In*

Lampiran 6 *Waiting Bay*

Lampiran 7 Kiosk Pembayaran

Lampiran 8 Panduan Kiosk Pembayaran

Lampiran 9 Prosedur Transaksi Print CMS Pada Kiosk



# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Terminal atau pelabuhan merupakan tempat pertemuan (*interface*) antara moda transportasi darat dan laut. Terminal bertanggung jawab terhadap pemindahan peti kemas dari moda transportasi darat ke laut atau sebaliknya. Peti kemas adalah suatu kotak besar berbentuk empat persegi panjang, terbuat dari bahan campuran baja dan tembaga atau bahan lainnya (aluminium, kayu/fiber glas) yang tahan terhadap cuaca. Terminal peti kemas adalah tempat perpindahan moda (*interface*) angkutan darat dan angkutan laut. Terminal peti kemas merupakan suatu area terbatas (*districted area*) mulai peti kemas diturunkan dari kapal sampai dibawa keluar pintu pelabuhan. Pengangkutan dengan menggunakan peti kemas memungkinkan macam-macam barang digabung menjadi satu sehingga aktivitas bongkar muat dapat dimekanisasikan (Paotonan & Kasba, 2020).

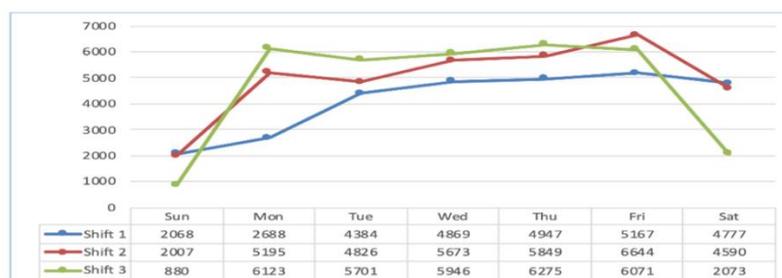
Kegiatan pengiriman dan penerimaan peti kemas terdengar sederhana, namun pelaksanaannya tidak semudah itu. Salah satu masalah yang terjadi adalah kemacetan di *gate in* atau pintu masuk atau *gate out* atau pintu keluar saat *peak time* atau waktu puncak. Istilah *peak time* adalah kondisi dimana pola kedatangan truk terjadi konsentrasi di waktu tertentu. Masalah kemacetan ini terjadi pada salah satu pelabuhan internasional di Indonesia, yaitu PT. Jakarta International Container Terminal (JICT). Potensi penyebab kemacetan di terminal peti kemas PT. JICT dapat disebabkan oleh

pertumbuhan pergerakan peti kemas, pengiriman peti kemas yang tidak merata tiap hari ataupun tiap jam, waktu pelayanan yang relatif lama di terminal, keterbatasan lahan parkir peti kemas, atau perilaku parkir di area pelabuhan ketika belum ada *job order* atau pengeluaran peti kemas. Istilah *job order* adalah dokumen keluar masuknya peti kemas dari pelabuhan. *Job order* menjadi dokumen yang akan dibawa *driver truck* untuk dapat memasuki pelabuhan atau terminal mengambil peti kemas (Ginta & Shin, 2022).

Berdasarkan data yang diperoleh PT.JICT pada bulan September 2022, terjadi kepadatan truck yang masuk pada shift kedua, tepatnya pada pukul 19.00 WIB dan puncaknya terjadi pada *shift* ketiga, tepatnya pada pukul 02.00 WIB. Pada akhirnya waktu kedatangan truk untuk kegiatan penerimaan dan atau pengiriman peti kemas dari luar ke terminal di PT. JICT tidak sesuai dengan jadwal. Data kepadatan *truck* di PT. JICT dapat dilihat pada Gambar 1.1 berikut ini :



### Gate Moves / Shift / Hour PT. JICT



Catatan : Berdasarkan data September 2022

Sumber : PT. Jakarta International Container Terminal, 2022

Gambar 1. 1 Data Kepadatan Truk PT. JICT

Selain kemacetan, dampak dari pergerakan peti kemas yang tidak

efisien akan berimbas pada *truck turn around time* atau waktu kedatangan kapal, berlabuh jangkar dan keberangkatan kapal, pemborosan bahan bakar, polusi udara dari kendaraan meningkat, performansi operasi lapangan di terminal tidak optimal, operasi bongkar muat di dermaga, dan juga meningkatnya biaya tambahan untuk layanan. Istilah *truck turn around time* adalah waktu kedatangan kapal di dermaga serta waktu keberangkatan kapal setelah melakukan kegiatan bongkar muat barang di dermaga. PT. JICT telah meluncurkan proyek inovasi pelabuhan, yakni *Terminal Booking System* (TBS). TBS adalah proyek inovasi pelabuhan yang menggunakan mekanisme *pre-booking* atau pemesanan sebelum masuknya *truck* ke pelabuhan. Sistem ini digunakan untuk menjadwalkan penerimaan dan atau pengiriman peti kemas yang harus dilakukan oleh pemilik barang atau pihak yang dikuasakan untuk dapat menerbitkan *E-Ticket* atau tiket masuk elektronik. Mekanisme *booking* terlebih dahulu membuat pergerakan kedatangan atau keberangkatan peti kemas akan menjadi lebih efisien sehingga dapat mengurangi kemacetan yang sering terjadi di pelabuhan. Terobosan ini merupakan hasil dari kolaborasi tim internal JICT yang terdiri dari Divisi *Operations*, *IT*, *Komersial*, dan *Finance*. Otoritas pelabuhan dan *stakeholders* optimis bahwa implementasi transformasi pelabuhan ini dapat menyempurnakan pelayanan di pelabuhan.

*Workload* utama di terminal peti kemas terdiri dari 2 operasi yaitu *gate operation* dan *yard operation*. *Gate operation* adalah pintu gerbang dari terminal, di mana semua peti kemas masuk dan keluar dari fasilitas ini. Ranah

operasi yang menjadi sasaran implementasi TBS adalah pada *Gate Operation*. Di sisi lain, *Yard Operation* adalah area di mana peti kemas disimpan dan dikelola selama proses bongkar muat kapal serta penerimaan dan pengiriman dari dan ke fasilitas terminal. *Yard Operation* ini mendukung semua kegiatan operasi pelayanan kapal pada saat bongkar muat maupun *delivery* atau *receiving*. Implementasi TBS diarahkan pada meningkatkan efisiensi dan kecepatan operasional di kedua ranah ini.

PT. JICT diberi kepercayaan oleh Otoritas Pelabuhan untuk menjadi terminal peti kemas pertama di Indonesia yang menggunakan TBS. Di negara lain, istilah TBS dikenal dengan sebutan *Vehicle Booking System* (VBS), *Truk Appointment System* (TAS), *Terminal Appointment & Booking System*, (TABS) atau bisa juga *Truck Appointment Management System* (TAMS). Hal lain yang perlu disiapkan untuk menerapkan TBS di antara lain adalah mengevaluasi efisiensi penggunaan sumber daya (manusia, infrastruktur dan sistem), menyiapkan infrastruktur, membangun sistem digital *Terminal Booking System*, sosialisasi *Terminal Booking System*, membangun *Unit Traffic Management Centre Tanjung Priok* (UTMCTP), dan meningkatkan kapasitas operator dan tenaga pendukung di terminal. Pada penerapan TBS, PT. JICT tidak bekerja sendiri tetapi dilaksanakan secara bersama-sama dengan pihak-pihak terkait. Pelaksana penerapan TBS adalah Otoritas Pelabuhan, Badan Usaha Pelabuhan, Terminal PT. JICT, Pemilik Barang/Perwakilan Pemilik Barang, Asosiasi Perusahaan Pemilik Barang, Asosiasi Perusahaan Perwakilan Pemilik Barang, Perusahaan truk dan

Asosiasi Perusahaan truk.

Menurut Kementerian Perhubungan (2023), otoritas pelabuhan (*Port Authority*) adalah pihak yang bertugas melaksanakan fungsi pemerintahan di pelabuhan, mengawasi, mengatur dan mengendalikan kegiatan kepelabuhanan dalam hal penerapan TBS di Terminal PT. JICT. Oleh karena itu otoritas pelabuhan memiliki peran untuk melakukan pengaturan, pengendalian, pengawasan dan evaluasi pelaksanaan kegiatan penerapan TBS di Pelabuhan Tanjung Priok dan menetapkan peraturan terkait penerapan TBS. Badan Usaha Pelabuhan selanjutnya disebut BUP adalah badan usaha yang kegiatan usahanya khusus di bidang pengusahaan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya. BUP memiliki peran melakukan pengembangan dan implementasi TBS, serta menyediakan dan mengoperasikan sarana prasarana dan sumber daya yang diperlukan untuk penerapan TBS sesuai dengan kebutuhan. Terminal PT. JICT bertugas untuk menyediakan sistem elektronik/digital yang digunakan dalam penerapan TBS meliputi aplikasi dan perangkat, customer service dan personilnya. Terminal PT. JICT memiliki peran untuk melakukan pengembangan dan implementasi TBS, melaksanakan penerapan TBS lingkup terminal PT. JICT, menyediakan dan mengoperasikan sarana prasarana serta sumber daya yang diperlukan untuk penerapan TBS sesuai dengan kebutuhan.

Pemilik Barang/Perwakilan Pemilik Barang adalah perseorangan atau badan hukum yang menguasai barang dan dapat dibuktikan dengan dokumen pengangkutan yang sah. Pemilik barang harus menyampaikan informasi

tentang data barang, memilih waktu pengiriman dan/atau pengambilan barang, dan mendapatkan *E-Ticket*. Asosiasi Pemilik Barang adalah pihak yang bertugas mewakili kepentingan perusahaan yang menjadi anggotanya dalam pelaksanaan sosialisasi penerapan TBS sehingga memiliki peran sebagai penghubung antara perusahaan pemilik barang dan perwakilan pemilik barang dengan pihak BUP dan operator terminal terkait penerapan TBS. Asosiasi perusahaan perwakilan pemilik barang adalah pihak yang bertugas mewakili kepentingan perusahaan yang menjadi anggotanya dalam pelaksanaan sosialisasi penerapan TBS sehingga memiliki peran sebagai penghubung antara perusahaan pemilik barang dan perwakilan pemilik barang dengan operator terminal dalam hal penerapan TBS.

Perusahaan truk adalah perusahaan angkutan umum yang berbadan hukum (BUMN, BUMD, Perseroan Terbatas dan Koperasi) yang memiliki izin bidang usaha pengangkutan barang menggunakan truk. Perusahaan truk memiliki peran untuk melakukan pengiriman/pengambilan barang sesuai dengan slot waktu yang ditetapkan. Asosiasi Perusahaan truk adalah pihak yang bertugas mewakili kepentingan perusahaan yang menjadi anggotanya dalam pelaksanaan sosialisasi penerapan TBS sehingga memiliki peran sebagai penghubung antara perusahaan truk dan pengemudi dengan operator terminal terkait penerapan TBS.

PT. JICT merupakan perusahaan kerjasama antara Pelabuhan Hutchison dan Pelabuhan Indonesia (Persero). Saham PT. JICT dimiliki Hutchison Ports sebesar 51%, sedangkan 48,9% dimiliki PT. Pelindo II dan 0,1% dimiliki

Koperasi Pegawai Maritim. PT. JICT mengoperasikan layanan kontainer untuk kapal laut di Pelabuhan Tanjung Priok dan berlokasi strategis di pusat industri Jawa. Sejak didirikan pada tahun 1999, PT. JICT telah berkomitmen untuk melayani sebagai pintu gerbang negara dengan jalur pelayaran laut dalam dan laut pendek utama. PT. JICT terakreditasi dengan standar ISO 9002 dan bertujuan untuk memberikan layanan terbaik melalui dedikasi tenaga kerja yang berpengalaman dan penerapan teknologi terkini. PT. JICT adalah pelopor Terminal 100 persen steril yang memberikan keamanan, keselamatan dan kebersihan di setiap lini lingkungannya. PT. JICT memberikan layanan berkualitas kepada lebih dari 20 jalur pelayaran dengan rute langsung ke lebih dari 25 negara dan berkomitmen untuk menyediakan layanan yang cepat, efisien dan layanan handal 24 jam sehari, sepanjang tahun. PT. JICT merupakan suatu badan usaha yang melayani kegiatan bongkar muat peti kemas dan menyediakan sarana dan prasarana, semaksimal mungkin dalam menghadapi perdagangan bebas.

Peran TBS sangat penting guna mengurangi kemacetan atau kepadatan lalu lintas *truck*, mempercepat waktu pelayanan pada keseluruhan, mengurangi biaya-biaya *logistic*, dan hal terpentingnya adalah adanya pemerataan alur distribusi untuk pelayanan keluar dan masuknya peti kemas di pelabuhan PT. JICT. Penjelasan latar belakang yang telah dipaparkan kemudian diangkat dalam skripsi ini dengan judul **“Implementasi Terminal Booking System di Terminal Peti Kemas PT. Jakarta Internasional Container Terminal”**.

## B. Fokus Penelitian

Mengingat luasnya bahasan yang dapat dicakup oleh topik yang diangkat, fokus penelitian ditetapkan sebagai pusat atau pokok pembahasan di dalam penelitian ini. Harapannya agar penelitian memiliki fokus yang tepat sehingga proses pelaksanaannya dari pengambilan data hingga memperoleh hasil bisa lebih terarah dan sistematis. Penelitian ini berfokus pada :

1. Masalah pada kemacetan di pintu masuk dan keluar terminal peti kemas.
2. Lokasi yang dipilih dalam penelitian ini adalah PT. JICT, Tanjung Priok, Jakarta Utara.
3. Implementasi strategi sistem pelabuhan hanya fokus pada *Terminal Booking System* (TBS).

## C. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka rumusan masalah pada penelitian ini adalah :

1. Apakah tujuan dari implementasi *Terminal Booking System* (TBS) di Terminal Peti kemas Jakarta International Container Terminal?
2. Bagaimana strategi implementasi *Terminal Booking System* (TBS) pada Terminal Peti kemas Jakarta International Container Terminal?

## D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka tujuan dilakukannya penelitian ini adalah :

1. Mengetahui tujuan dari implementasi *Terminal Booking System* (TBS) di Terminal Peti kemas Jakarta International Container Terminal.

2. Mengetahui strategi implementasi *Terminal Booking System* (TBS) di PT. Jakarta International Container Terminal.

#### **E. Manfaat Hasil Penelitian**

Berikut adalah manfaat yang diharapkan dari penelitian ini :

1. Manfaat Secara Teoritis
  - a. Menambah informasi dan wawasan ilmu pengetahuan bagi pembaca tentang implementasi TBS di PT. JICT dan untuk menjadi dasar bagi penelitian selanjutnya.
  - b. Menambah pengetahuan Taruna maupun Taruni Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang akan melaksanakan Praktek Darat mengenai pentingnya TBS di PT. JICT untuk memperlancar kegiatan bongkar muat peti kemas.
  - c. Menambah referensi pembelajaran di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang mengenai pelaksanaan implementasi TBS di PT. JICT.
2. Manfaat Secara Praktis
  - a. Sebagai bahan masukan untuk PT. JICT dalam menjalankan TBS agar kegiatan operasional lebih efektif dan efisien.
  - b. Bagi EMKL, dapat digunakan sebagai masukan untuk memperlancar kegiatan ekspor impor agar berjalan dengan efektif dan efisien.
  - c. Bagi *trucking company*, dapat digunakan sebagai masukan untuk memperlancar kegiatan penerimaan dan pengeluaran barang agar kinerja pelayanan Pelabuhan meningkat.
  - d. Bagi perusahaan pelayaran, dapat digunakan sebagai masukan untuk

meningkatkan efektivitas dan efisiensi waktu kegiatan ekspor impor.

- e. Bagi otoritas pelabuhan, dapat digunakan sebagai masukan untuk kelancaran kegiatan operasional pelabuhan.



## **BAB II**

### **KAJIAN TEORI**

#### **A. Deskripsi Teori**

Deskripsi teori berisi teori-teori yang terkait dengan topik penelitian. Deskripsi teori mencakup definisi, penjelasan komprehensif dari berbagai referensi, sehingga topik yang akan diuji menjadi lebih jelas dan terfokus. Teori-teori tersebut adalah teori mengenai implementasi, *Terminal Booking System* (TBS), dan terminal peti kemas.

##### **1. Implementasi**

Menurut Mulyadi (2015), implementasi berarti melakukan tindakan untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan dalam keputusan. Tujuan dari kegiatan ini adalah untuk mentransformasikan keputusan-keputusan ke dalam pola-pola tindakan dan untuk mencapai perubahan besar atau kecil dari cara yang telah diputuskan sebelumnya. Implementasi pada dasarnya mencoba memahami apa yang seharusnya terjadi setelah program dijalankan. Implementasi adalah proses pelaksanaan keputusan dasar.

- a. Proses pelaksanaan keputusan dasar
  - 1) Tahapan pengesahan peraturan perundangan.
  - 2) Pelaksanaan keputusan oleh instansi pelaksana.
  - 3) Kesiadaan kelompok sasaran untuk menjalankan keputusan.
  - 4) Dampak nyata keputusan baik yang dikehendaki maupun tidak.
  - 5) Dampak keputusan sebagaimana yang diharapkan instansi

pelaksana.

- 6) Upaya perbaikan atas kebijakan atau peraturan perundangan.
- b. Proses persiapan implementasi
- 1) Penyiapan sumber daya, unit dan metode.
  - 2) Penerjemahan kebijakan menjadi rencana dan arahan yang dapat diterima dan dijalankan.
  - 3) Penyediaan layanan, pembayaran dan hal lain secara rutin.

## 2. *Terminal Booking System (TBS)*

TBS adalah sebuah sistem yang mengelola kedatangan truk untuk pengiriman kargo atau peti kemas dari/menuju pelabuhan secara terkendali, menyesuaikan dengan kapasitas layanan terminal di Pelabuhan, serta kapasitas akses jalan di pelabuhan sehingga dapat meningkatkan efisiensi layanan terminal dan dapat mengelola kepadatan lalu-lintas kendaraan truk di wilayah pelabuhan (Ginta & Shin, 2022). Syarat yang perlu dipenuhi dalam mengimplementasi TBS yaitu waktu pelayanan yang konsisten. Untuk memenuhi syarat tersebut perlu dilakukan investigasi terhadap kapasitas terminal sesungguhnya diantaranya adalah *Berth Capacity* atau kapasitas sandar, *Yard Capacity* atau kapasitas lapangan, dan *Gate Capacity* atau kapasitas pintu masuk dan keluar. Hal ini bertujuan agar terjadi kesinambungan sehingga tidak terjadi *bottle neck capacity*. *Bottle neck capacity* adalah keadaan dimana sumber daya memiliki kapasitas yang lebih kecil dari permintaan. Keadaan tersebut perlu dicegah agar kepastian waktu pelayanan (*window*

*time* dan *slot*) diperoleh sehingga pengusaha truk dapat mengatur waktu keberangkatan dari *pool* (Gultom, 2023).

a. Tujuan penerapan TBS

- 1) Mendistribusikan pergerakan di pelabuhan secara merata sehingga potensi kemacetan di pelabuhan dapat diminimalisir.
- 2) Meningkatkan penggunaan sumber daya, fasilitas pelabuhan, dan jalan untuk mengurangi biaya logistik.
- 3) Mempercepat kegiatan penerimaan dan pengeluaran barang untuk meningkatkan kinerja pelayanan pelabuhan, termasuk kelancaran arus barang di kawasan pelabuhan.
- 4) Meningkatkan koordinasi antara terminal, perusahaan truk, dan pemilik barang dalam mendapatkan data *trend* penerimaan dan pengeluaran barang sehingga dapat mendukung program percepatan penataan ekosistem logistik nasional.

Tata cara implementasi TBS di terminal peti kemas PT. JICT tercantum pada Surat Keputusan Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok Nomor HK.206/1/16/OP.TPK-23.

b. Tata cara implementasi TBS

- 1) Penyampaian informasi slot waktu

Kuota tersedia per 2 (dua) jam dalam pemesanan peti kemas ekspor dan pengeluaran peti kemas impor di Terminal PT. JICT dengan pilihan slot waktu sesuai dengan rentang waktu yang telah ditetapkan. Slot waktu dapat dilihat pada Tabel 2.1.

Tabel 2. 1 Slot Waktu Pemesanan

No	Rentang Slot Waktu
1	00.00 – 02.00
2	02.00 – 04.00
3	04.00 – 06.00
4	06.00 – 08.00
5	08.00 – 10.00
6	10.00 – 12.00
7	12.00 – 14.00
8	14.00 – 16.00
9	16.00 – 18.00
10	18.00 – 20.00
11	20.00 – 22.00
12	22.00 – 24.00

Acuan waktu yang ditentukan mengikuti jam sesuai dengan sistem yang ada di terminal PT. JICT. Terdapat beberapa jenis layanan yang tetap mengikuti proses pemesanan tetapi dikecualikan dari jumlah kuota dan waktu masuk ke terminal, yaitu untuk :

- a) Impor (peti kemas kosong, *reefer*, barang berbahaya, *uncontainerized*, PLP, *truck loosing*);
- b) Ekspor (peti kemas kosong, *reefer*, barang berbahaya, *uncontainerized*, *closing time*, *direct loading*).

## 2) Pemesanan slot waktu dan penerbitan *E-Ticket*

Tata cara pemesanan slot waktu dan penerbitan *e-ticket* oleh pemilik barang/perwakilan pemilik barang meliputi kegiatan:

- a) Registrasi perusahaan pemilik barang/perwakilan pemilik barang
- b) *Booking time* untuk kegiatan impor dilakukan ketika barang sudah menumpuk di lapangan penumpukan dan untuk kegiatan ekspor dapat dilakukan setelah ada informasi *open stack*.

- c) Menyampaikan informasi data peti kemas
- d) Terbit proforma
- e) Pembayaran proforma paling lama 2 (dua) jam setelah terbit proforma
- f) Mendapatkan *e-ticket*
- g) Pemesanan dapat dilakukan kembali untuk slot waktu berikutnya selama kuota masih tersedia dan tidak melewati masa penumpukan tanpa dikenakan biaya

### 3) Proses *gate-in*

Tata cara proses *gate-in* dilakukan oleh pengemudi yang masuk di *gate-in* terminal yang dituju sesuai waktu yang telah ditentukan kemudian pengemudi melakukan *tapping* STID (*Single Trucking Identification Data*) dan *scan e-ticket*.

### 4) Monitoring

Otoritas Pelabuhan, BUP, Terminal PT. JICT, melakukan monitoring penerapan TBS melalui *dashboard* monitoring TBS, meliputi:

- a) Jumlah kendaraan yang telah melakukan *booking* harian
- b) Jumlah kendaraan yang datang tidak sesuai waktu *booking*
- c) Tingkat penggunaan lapangan penumpukan
- d) Jumlah kuota slot *booking* yang tersedia
- e) Data distribusi waktu *booking* dan realisasi
- f) Data realisasi Service Level Agreement (SLA)

- g) Evaluasi terhadap penerapan TBS dilakukan setiap 3 (tiga) bulan sekali yang dilakukan bersama oleh Otoritas Pelabuhan, BUP, Terminal PT. JICT.

#### 5) Penanganan *contingency*

Keadaan *contingency* adalah dimana sistem TBS tidak berfungsi secara normal yang mengakibatkan pelayanan terganggu. Berikut adalah tindakan-tindakan yang dilakukan dalam keadaan *contingency*.

- a) Operator terminal menyatakan bahwa telah terjadi *contingency* dalam sistem TBS
- b) Operator terminal melaporkan kepada otoritas pelabuhan
- c) Operator terminal menginformasikan kepada pengguna jasa
- d) Operator terminal melaksanakan *contingency plan*
- e) Operator terminal melaporkan kepada otoritas pelabuhan setelah sistem TBS berjalan normal dan menginformasikan kepada pengguna jasa.

### 3. Terminal Peti Kemas

Menurut Fitra Noka (2013), terminal merupakan suatu tempat untuk menampung kegiatan yang berhubungan dengan transportasi. Di dalam terminal terdapat kegiatan turun naik dan bongkar muat, baik penumpang atau peti kemas yang selanjutnya akan dipindahkan ke tempat tujuan. Menurut Akbar dan Darmana (2019), peti kemas (*container*) adalah wadah atau tempat yang digunakan untuk memindahkan barang dalam

jumlah banyak dengan keamanan yang terjamin selama menempuh jarak yang jauh. Peti kemas yang digunakan harus memenuhi persyaratan teknis *International Organization for Standardization* (ISO). Penggunaan peti kemas telah digunakan sejak akhir tahun 1780 untuk keperluan perdagangan.

Terminal peti kemas adalah tempat kegiatan bongkar muat khusus peti kemas yang didukung oleh peralatan bongkar muat yang lengkap.

a. fungsi utama terminal peti kemas

Menurut Purnomo dkk. (2016), fungsi utama terminal peti kemas terdiri dari :

- 1) Tempat memuat dan membongkar peti kemas dari kapal menuju truk atau sebaliknya.
- 2) Tempat pengepakan dan pembongkaran peti kemas.
- 3) Tempat mengawasi peti kemas dan muatannya.
- 4) Tempat menerima armada kapal.
- 5) Tempat melayani *cargo handling* peti kemas dan penumpukannya.

b. Fasilitas penunjang penanganan peti kemas di terminal peti kemas

- 1) Dermaga.

Dermaga adalah tempat kapal ditambatkan dan tempat kegiatan bongkar muat barang dan naik turunnya penumpang. Pada terminal peti kemas diperlukan dermaga yang cukup panjang karena kapal-kapal peti kemas berukuran besar. Panjang dermaga antara 250–350 meter dengan kedalaman 12-15 meter atau

tergantung kapal yang akan bersandar.

2) *Apron*

Tempat untuk meletakkan peralatan bongkar muat peti kemas seperti *gantry crane*, rel kereta api, jalan truk trailer, dan peralatan untuk mengoperasikan peti kemas. Apron disarankan memiliki ukuran 20-50 meter.

3) *Marshaling yard*

*Marshaling yard* adalah lapangan yang digunakan untuk menimbun sementara peti kemas yang akan dimuat menuju kapal atau dibongkar dari kapal.

4) *Container yard*

Lapangan yang digunakan untuk menimbun peti kemas yang kosong maupun yang akan dikapalkan. Lapangan ini harus berada di tempat yang datar dan diberi pengerasan agar mampu menahan peralatan pengangkat dan beban peti kemas.

5) *Wharf side*

Dermaga yang digunakan untuk bongkar muat peti kemas dari dan ke kapal.

6) *Gate*

Pintu masuk dan keluar untuk peti kemas ekspor maupun impor.

7) *Maintenance and Repairing (M & R)*

Tempat yang digunakan untuk memperbaiki dan merawat peralatan bongkar muat dan peti kemas yang mengalami

kerusakan.

8) *Container Freight Station (CFS)*

CFS adalah gudang untuk mengangkut barang dengan cara *Less Than Container Load (LCL)*. Barang-barang dari pengirim dimasukkan dalam satu peti kemas atau dikeluarkan, yang kemudian ditimbun dalam gudang yang bersangkutan.

9) *Admin Office*

Merupakan ruangan kantor untuk memproses administrasi.

10) *Container Operation*

Tempat untuk perencanaan kapal bertambat, pemuatan dan pembongkaran di atas kapal atau di lapangan penumpukan.

11) *Control Tower*

Digunakan untuk melakukan pengawasan, mengatur, dan mengarahkan seluruh kegiatan di terminal.

12) Fasilitas lain

Diperlukan untuk mendukung kegiatan di terminal, seperti tenaga listrik untuk pendingin pada peti kemas, suplai bahan bakar, suplai air tawar, dan penerangan.

c. Jenis-jenis peti kemas

Menurut Sudjatmiko (1985), jenis-jenis peti kemas terdiri dari :

1) *Dry Cargo Container*

*Dry Cargo Container* sering disebut sebagai *General Purpose Container* karena jenis peti kemas ini mengangkut muatan umum

yang terdiri dari barang kelontong atau barang umum lainnya yang kering dan tidak memerlukan perlakuan khusus.

2) *Reefer Container*

Jenis peti kemas ini digunakan untuk mengangkut barang yang didinginkan atau beku, seperti daging, ikan segar, udang, dan komoditi lainnya yang membutuhkan pendingin.

3) *Bulk Container*

Peti kemas ini digunakan untuk mengangkut muatan curah (*bulk cargo*) seperti beras, gandum, dan lainnya.

4) *Open Side Container*

Ciri yang khas dari peti kemas ini adalah pintunya yang berada di samping memanjang dari ujung ke ujung tanpa daun pintu. Peti kemas ini biasanya mengangkut muatan yang Panjang.

5) *Soft Top Container*

Ciri yang khas dari peti kemas ini adalah bagian atas yang terbuka sebagai akses memasukkan atau mengeluarkan barang angkutan. Untuk melindungi dari cuaca, digunakan terpal.

6) *Open Top, Open Side Container*

Ciri khas dari peti kemas ini adalah bagian atas dan sisi-sisinya terbuka sehingga hanya geladak dengan empat tiang sudut. Digunakan empat pengunci untuk mengunci bagian puncak ke empat tiang tersebut.

7) *Flat Rack Container*

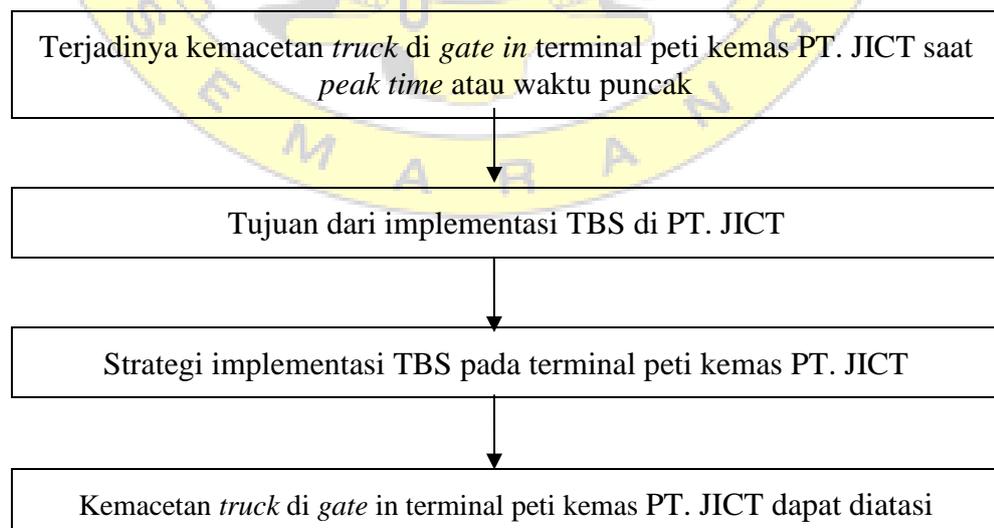
Peti kemas yang hanya terdiri dari landasannya saja untuk mengangkut barang berat seperti mesin besar yang dimasukkan lewat atas.

#### 8) *Tank Container*

Jenis peti kemas yang di dalam kerangkanya dibangun tangki baja berkapasitas 15.400 liter (4.000 galon). Peti kemas ini digunakan untuk mengangkut bahan kimia/bahan cair lainnya yang sesuai kebutuhan dan izin yang diberikan.

### B. Kerangka Pikir Penelitian

Kerangka berpikir dapat diartikan sebagai alur akal berpikir yang menghubungkan antara teori, konsep, dengan berbagai variabel penelitian yang kemudian diidentifikasi menjadi masalah. Manfaat dari kerangka penelitian adalah agar dapat menghasilkan kesimpulan pada penelitian. Berikut ini adalah kerangka pikir penelitian yang penulis susun dalam suatu bagan pada Gambar 2.1.



Gambar 2. 1 Kerangka Pikir Penelitia

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. Simpulan**

1. Tujuan PT. JICT memberlakukan TBS adalah mengurangi kepadatan lalu lintas truk, mempercepat waktu pelayanan, mengurangi biaya logistik, pemerataan distribusi untuk pelayanan keluar masuk petikemas, dan meningkatkan pelayanan angkutan dan perencanaan lebih efisien.
2. Implementasi strategi TBS dilakukan secara *softlaunch* dengan menitikberatkan sosialisasi secara menyeluruh kepada seluruh *stakeholder* yang berkaitan dengan kegiatan operasional TBS.

#### **B. Keterbatasan Penelitian**

1. Keterbatasan tempat, dimana penelitian ini hanya dilakukan di *gate in* dan *gate out* terminal peti kemas PT. JICT
2. Peneliti mempunyai keterbatasan waktu karena periode yang dilakukan hanya 4 (empat) bulan sehingga pembahasan tidak mencakup semua elemen yang relevan.
3. Keterbatasan data karena pemberlakuan TBS belum sepenuhnya efektif atau bersifat *softlaunch* dan jangka waktu pelaksanaan yang singkat.

#### **C. Saran**

1. Sebaiknya PT. JICT perlu melakukan evaluasi terhadap jumlah kuota slot TBS yang saat ini diberlakukan. Evaluasi kuota slot TBS penting untuk memastikan bahwa sistem TBS tetap efisien dan mampu menangani volume peti kemas yang terjadi.

2. Sebaiknya PT. JICT perlu memperkuat sistem keamanan (*security system*) guna kelancaran kegiatan operasional, khususnya dalam penerapan sistem *Truck Booking System* (TBS) berbasis *online* atau elektrik guna mencegah *server down*.



## DAFTAR PUSTAKA

- Akhbar, M. R., & Darmana, E. (2019). *Study Penanganan Kerusakan komponen Yang Terjadi Pada rtg di terminal peti Kemas Koja Jakarta*. JURNAL SAINS DAN TEKNOLOGI MARITIM, 19(2). doi:10.33556/jstm.v19i2.203
- Arsyad, A. (2015). *Media Pembelajaran*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Ginta, J., & Shin, J. (2022). *Terminal Booking System Untuk Pelabuhan Tanjung Priok*. Jakarta: PT.ILCS.
- Gultom, T. H. M. (2021). *Studi Truck Terminal Booking System; apa yang perlu dipersiapkan oleh Pelabuhan Tanjung Priok dalam mengimplementasikan*. Retrieved from <https://aptrindo.or.id/>
- JICT CSR. (2018). Retrieved from <https://www.jictcsr.com/tentang-jict/>
- Kasba, P. S., Ashury, A., & Paotonan, C. (2020). *Analisis Tingkat pemanfaatan Dermaga Terminal Peti Kemas di pelabuhan Indonesia IV Cabang Makassar new port*. Riset Sains Dan Teknologi Kelautan, 146–154. doi:10.62012/sensistek.v3i1.13258
- Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok. (2023). *Penelaran Sistem Pemesanan Terminal (Terminal Booking System) Pada Terminal PT. Jakarta International Container Terminal*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Koran Tempo. (2023). *JICT Luncurkan Terminal Booking System (TBS) pelabuhan*. Retrieved from <https://koran.tempo.co/read/info-tempo/480652/jict-luncurkan-terminal-booking-system-tbs-pelabuhan>
- Miles, M. B., & Huberman, A. M. (1992). *Qualitative Data Analysis: A Sourcebook of New Method*. Terjemahan Tjetjep Rohendi Rohidi. Analisis Data Kualitatif: Buku Sumber tentang Metode-metode Baru. Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia (UI-PRESS).
- Moleong, L. J. (2018). *Metodologi Penelitian Kualitatif* (3rd ed.). Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Mulyadi, D. (2015). *Studi Kebijakan Pelayanan Publik dan Pelayanan Publik: Konsep dan Aplikasi Proses Kebijakan Publik dan Pelayanan Publik*. Bandung, Indonesia: Alfabeta.
- Purnomo, A., Widodo, S., & Erwan, K. (2016). *ANALISIS KAPASITAS TERMINAL PETI KEMAS PELABUHAN PONTIANAK*. Jurnal Mahasiswa Teknik Sipil Universitas Tanjungpura.

Puspa, A. W. (2023). *Pascamerger, JICT Modernisasi Peralatan Bongkar Muat*. Retrieved from <https://ekonomi.bisnis.com/read/20230308/98/1635327/pascamerger-jict-modernisasi-peralatan-bongkar-muat>

Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif*. Bandung: Alfabeta.

Suyanto, B., & Sutinah. (2022). *Metode Penelitian Sosial* (3rd ed.). Jakarta: Kencana.

Triatmodjo, B. (1996). *Perencanaan Pelabuhan*. Yogyakarta: Betta Offset.



## LAMPIRAN

### LAMPIRAN 1 Pedoman Wawancara

#### A. Daftar Responden

1. Responden 1 : Supervisor di PT. Jakarta Internation Container Terminal
2. Responden 2 : Manager *Gate Service*
3. Responden 3 : Ketua Umum di Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia
4. Responden 4 : Supir Truk

#### B. Hasil Wawancara

##### 1. Responden 1

Nama Narasumber : **Endras Widiastomo**

Jabatan : Supervisor di PT. Jakarta Internation Container Terminal

Hasil wawancara penulis dengan narasumber adalah sebagai berikut:

- a. Bagaimana startegi implementasi *Terminal Booking System* (TBS) agar bisa berjalan dengan lancar.

Jawab : Pastinya adalah sosialisasi ke asosiasi, forwarder, dan driver truk. Tiga stakeholder tersebut berperan besar di pelaksanaan TBS. Sosialisasi berjalan lama terutama asosiasi karena paling banyak penolakan, maka OP selalu mendampingi untuk backup ketika ada penolakan. Dan sosialisasi ini berjalan hampir setengah tahun

b. Mengapa *Terminal Booking System* (TBS) diadakan?

Jawab : Asal usul adanya *Terminal Booking System* adalah karena terjadinya kemacetan di terminal. Dimana truk selalu datang diatas jam 19.00 malam hingga 02.00 dini hari secara bersamaan hingga tidak terkontrol. Apalagi rasio alat dari kebanyakan idol. Akhirnya alatnya tidakimbang dengan truk yang datang sehingga truk antri di gate in dan gate out. Akibatnya seluruh area di JICT menjadi padat. Oleh karena itu, inivasi truk konsentrasinya dibagi atau dipecah dengan kuota per dua jam, agar alat yang dimiliki cukup. Kepadatan mulai terjadi di pertengahan shift kedua dan mulai menurun di pertengahan shift ketiga. Kuota yang disediakan seringkali berubah sesuai dengan kebutuhan atau permintaan. Awalnya ditetapkan 300, namun dikarenakan adanya permintaan jadi kuota ditambah bisa menjadi 400 atau bahkan 500 di jam sibuk.

c. Kapan TBS mulai diimplementasi?

Jawab : Asal Terminal Booking System mulai diberlakukan pada tanggal 1 Maret 2023 dan itu adalah soft launching hingga saat ini. Kenapa masih soft launching? Dikarenakan TBS belum memberikan denda atau penalti apabila ada yang terlambat, hal ini disebabkan oleh terminal lain belum ada yang memberlakukan TBS. Apabila kita memberlakukan

denda, pelanggan bisa kabur ke terminal lain. Pada dasarnya memang TBS harus diberlakukan oleh seluruh terminal agar dampaknya bisa terasa.

d. Siapa target sosialisasi TBS

Jawab : Tentu target sosialisasi tertuju pada semua pihak karena semuanya berikatan depo, pemilik barang, forwarder, trucking, driver, dan sebagainya. Semua pihak harus berubah perilakunya dan pola kerjanya. Ibarat seperti rantai, kalau ada satu yang lemah maka pihak lainnya akan berdampak sehingga memang semua harus berperan aktif dalam merubah pola kerja mereka

e. Bagaimana evaluasi terhadap kendala telat pada proses booking?

Jawab : Alasan terjadi telat pada booking adalah karena waktu yang tidak bisa terprediksi. Bisa karena adanya kemacetan yang terjadi sehingga waktu tidak bisa terprediksi dan juga banyak pihak melakukan booking hanya sebatas untuk bisa mencetak kartu atau gate pass untuk akses masuk ke PT JICT. Sehingga waktu datang tidak sesuai dengan waktu booking.

f. Kapan jadwal untuk sosialisasi TBS?

Jawab : Sosialisasi diadakan selama enam bulan dari bulan Oktober secara internal (planning, control, gate, komersil, customer care, billing, operation, safety, security) maupun eksternal

(asosiasi, forwarder, driver). Informasi yang disampaikan pada sosialisasi adalah terkait alur, dan diberi pelatihan agar dapat menangani sopir truk yang mengalami kebingungan

g. Berapa banyak frekuensi diadakannya sosialisasi TBS?

Jawab : Kalau untuk sosialisais internal, selama sebulan penuh sosialisasi sudah diadakan sebanyak 50 kali. Kalau sosialisasi secara eksternal bisa lebih banyak lagi. Untuk media sosialisasi, kita menggunakan pamflet, spanduk, sosial media, aplikasi billing.

h. Persiapan apa saja yang dilakukan sebelum adanya TBS?

Jawab : Tentunya kita perlu mempersiapkan infrastruktur baik secara software maupun hardware. Terutama software yang banyak modifikasi dari aplikasi, dashboard, dan lain-lain. Modifikasi hardware bisa dari Kiosk.

i. Kendala apa saja yang terjadi di lapangan saat soft launching TBS?

Jawab : Tentu ada, kendalanya adalah banyak pihak yang datang tidak sesuai waktu. Banyak yang menganggap TBS hanya sekedar syarat cetak kartu untuk masuk gate pass. Terminal lainnya belum memberlakukan TBS, jadi belum ada penalti sehingga banyak pihak masih tidak tepat waktu.

j. Apakah implementasi TBS merupakan salah satu strategi PT JICT dalam menangani persaingan?

Jawab : Saingan saat ini tidak ada. Bahkan kalau terminal lainnya ikut memberlakukan TBS, malah akan support keberhasilan sistem TBS ini

k. Adakah kebijakan pemerintah yang mendukung pelaksanaan TBS?

Jawab : Otoritas sangat mendukung pelaksanaan TBS, dapat dilihat dari SK. Kalau SK tidak ada, JICT tidak punya kekuatan hukum untuk meneapkan TBS sehingga SK ini merupakan bentuk support dari otoritas.

1. Bagaimana prospek TBS di masa mendatang?

Jawab : Apabila sistem ini sudah diterapkan oleh terminal secara menyeluruh dan seluruh peraturan sudah berlaku dampaknya sangat bagus. Semua prosedur akan menjadi lebih cepat, akses yang lebih lancar, dan kerjaan di internal juga cepat. Saat ini dengan adanya TBS, dwelling time sudah bagus yaitu 2 hari

2. Responden 2

Nama Narasumber : **Agus Heri**

Jabatan : Manager Gate Service

Hasil wawancara penulis dengan narasumber adalah sebagai berikut:

a. Bagaimana startegi implementasi *Terminal Booking System* (TBS) agar bisa berjalan dengan lancar.

Jawab : Mensosialisasikan ke pihak asosiasi, freight forwarding,

dan driver truck. Karena tiga stakeholder tersebut berperan besar dalam pelaksanaan TBS.

b. Mengapa Terminal Booking System (TBS) diadakan?

Jawab : Untuk mengurangi tingkat kemacetan di gate pelabuhan, meningkatkan efisiensi operasional dan meningkatkan pelayanan kepada pelanggan.

c. Bagaimana evaluasi terhadap kendala telat pada proses *booking*?

Jawab : Alasan keterlambatan pada booking adalah karena waktu yang tidak dapat diprediksi. Hal ini bisa disebabkan oleh kemacetan, sehingga waktu menjadi tidak terduga. Selain itu, banyak pihak melakukan booking hanya untuk mencetak kartu atau gate pass agar bisa masuk ke PT JICT, sehingga waktu kedatangan tidak sesuai dengan waktu yang dipesan.

d. Berapa banyak frekuensi diadakannya sosialisasi TBS?

Jawab : Kalau untuk sosialisais internal, selama sebulan penuh sosialisasi sudah diadakan sebanyak 50 kali. Kalau sosialisasi secara eksternal bisa lebih banyak lagi. Untuk media sosialisasi, kita menggunakan pamflet, spanduk, sosial media, aplikasi billing.

e. Persiapan apa saja yang dilakukan sebelum adanya TBS?

Jawab : Tentu saja, kita perlu menyiapkan infrastruktur baik dari

sisi perangkat lunak maupun perangkat keras. Terutama untuk perangkat lunak yang membutuhkan banyak modifikasi, termasuk aplikasi, dashboard, dan sebagainya. Adapun modifikasi perangkat keras bisa dilakukan pada Kiosk.

f. Kendala apa saja yang terjadi di lapangan saat soft launching TBS?

Jawab : Tentu saja ada kendala. Banyak pihak yang datang tidak tepat waktu. Mereka menganggap TBS hanya sebagai formalitas untuk mencetak kartu masuk gate pass. Selain itu, terminal lain belum menerapkan TBS, sehingga belum ada penalti yang membuat banyak pihak masih tidak disiplin dengan waktu.

g. Bagaimana prospek TBS di masa mendatang?

Jawab : Ketika sistem ini telah diterapkan sepenuhnya oleh terminal dan semua peraturan sudah berlaku, hasilnya akan sangat positif. Semua prosedur akan menjadi lebih cepat, akses akan lebih lancar, dan pekerjaan internal juga akan lebih efisien. Saat ini, dengan adanya TBS, waktu tunggu kontainer (dwelling time) sudah mencapai 2 hari, yang merupakan pencapaian yang baik.

3. Responden 3

Nama Narasumber : **Gemilang Tarigan**

Jabatan : Ketua Umum di Asosiasi Pengusaha Truk  
Indonesia

Hasil wawancara penulis dengan narasumber adalah sebagai berikut:

a. Selamat pagi, Pak Gemilang Tarigan. Terima kasih sudah bersedia ditemui untuk wawancara ini.

Jawab : Selamat pagi juga. Tentu, saya senang bisa berbicara dengan Anda.

b. Saya sangat tertarik untuk mendengar pandangan Bapak tentang proyek inovasi baru yang diluncurkan oleh PT. JICT, yaitu Terminal Booking System (TBS). Apa potensi keuntungan dari penggunaan sistem ini bagi pengusaha truk di Indonesia?

Jawab : Terima kasih atas pertanyaannya. Saya melihat bahwa penggunaan TBS ini memiliki potensi besar untuk memberikan manfaat bagi para pengusaha truk di Indonesia. Salah satu manfaat utamanya adalah mengurangi kemacetan di gate in atau gate out saat waktu puncak di pelabuhan. Dengan mekanisme pre-booking yang diterapkan oleh TBS, para pengusaha truk dapat merencanakan waktu kedatangan mereka dengan lebih baik, sehingga dapat menghindari antrian yang panjang dan menghemat waktu operasional.

c. Apakah ada tantangan atau hambatan yang mungkin dihadapi oleh para pengusaha truk dalam mengimplementasikan sistem ini?

Jawab : Tentu saja, setiap perubahan pasti akan menghadapi tantangan. Salah satu tantangan utama yang mungkin dihadapi adalah dalam hal adaptasi dan perubahan budaya operasional. Penggunaan sistem pre-booking ini membutuhkan perubahan dalam cara pengusaha truk biasanya mengatur jadwal operasional mereka. Selain itu, ada kemungkinan bahwa tidak semua pengusaha truk memiliki akses atau kemampuan untuk menggunakan sistem ini secara efektif. Oleh karena itu, penting untuk menyediakan pelatihan dan dukungan yang memadai bagi mereka yang mungkin menghadapi kesulitan dalam mengadopsi teknologi ini.

d. Bagaimana peran Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia dalam mendukung implementasi dan adopsi *Terminal Booking System* (TBS) ini?

Jawab : Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia tentu akan berperan penting dalam mendukung implementasi TBS ini. Kami dapat menjadi fasilitator antara PT. JICT dan para anggota kami, menyediakan informasi dan pelatihan yang diperlukan, serta membantu dalam menangani masalah atau kendala yang mungkin timbul selama proses implementasi. Selain itu, kami juga dapat berperan dalam advokasi kebijakan yang mendukung penggunaan

teknologi ini dan memastikan bahwa kepentingan para pengusaha truk dijaga.

e. Terima kasih banyak atas waktunya, Pak Gemilang Tarigan. Kami menghargai pandangan dan wawasan Anda mengenai masalah ini.

Jawab : Sama-sama. Terima kasih telah memberi saya kesempatan untuk berbicara. Semoga proyek Terminal Booking System ini dapat memberikan manfaat yang signifikan bagi industri truk di Indonesia.

#### 4. Responden 4

Nama Narasumber : **Agung**

Jabatan : Supir Truk

Hasil wawancara penulis dengan narasumber adalah sebagai berikut:

a. Selamat pagi, Pak Agung. Terima kasih sudah bersedia berbicara dengan saya untuk wawancara ini.

Jawab : Selamat pagi juga. Tentu saja, saya siap menjawab pertanyaan Anda.

b. Saya ingin mendengar pengalaman Anda menggunakan *Terminal Booking System* (TBS) di PT. JICT. Bagaimana menurut Bapak sistem ini telah membantu mengatasi kemacetan atau kepadatan lalu lintas truck di pintu masuk atau keluar pelabuhan saat waktu puncak?

Jawab : Sejauh ini, saya merasa bahwa TBS telah memberikan banyak manfaat bagi kami, para supir truck. Sebelumnya, kami sering kali harus menghabiskan waktu berjam-jam

untuk menunggu giliran masuk ke pelabuhan saat waktu puncak. Tetapi sekarang, dengan adanya sistem pre-booking ini, kami bisa merencanakan kedatangan kami lebih baik. Kami dapat memilih waktu yang lebih sepi untuk masuk ke pelabuhan, menghindari antrian panjang, dan dengan demikian menghemat waktu dan tenaga.

c. Apakah ada kendala atau tantangan tertentu dalam menggunakan TBS ini?

Jawab : Awalnya, ada sedikit kesulitan dalam memahami bagaimana cara menggunakan sistem ini. Tetapi setelah kami mendapatkan bantuan dari petugas pelabuhan dan melalui beberapa pelatihan singkat, kami mulai merasa lebih nyaman dengan teknologi ini. Yang perlu diakui adalah, untuk beberapa supir truck yang kurang terbiasa dengan teknologi, proses adaptasi mungkin membutuhkan sedikit waktu dan dukungan tambahan.<sup>1</sup>

d. Apakah ada potensi peningkatan efisiensi atau produktivitas dalam pekerjaan setelah menggunakan TBS ini?

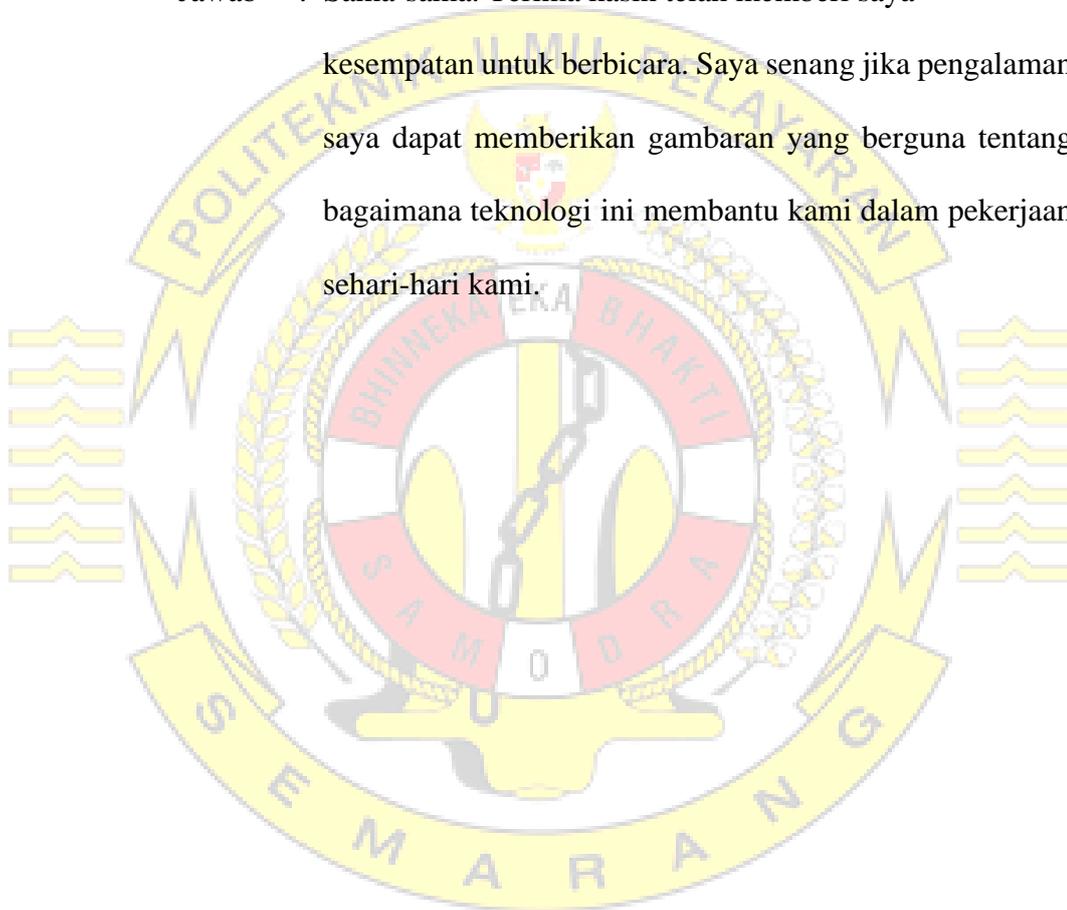
Jawab : Tentu saja. Dengan kemampuan untuk merencanakan kedatangan kami dengan lebih baik, kami dapat mengalokasikan waktu dan sumber daya dengan lebih efisien. Hal ini membantu kami untuk menyelesaikan lebih

banyak pekerjaan dalam waktu yang sama, dan dengan demikian meningkatkan produktivitas secara keseluruhan.

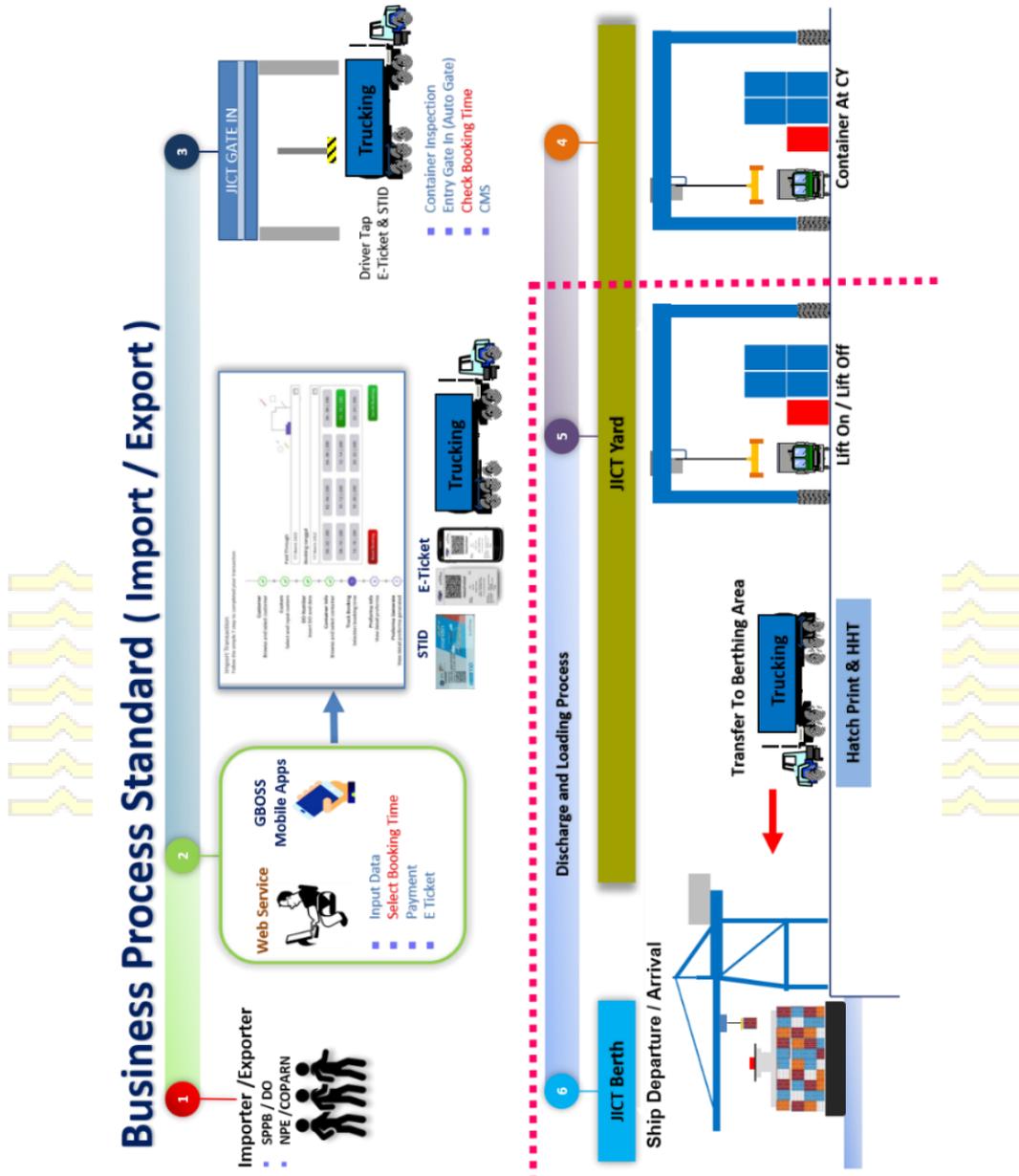
- e. Terima kasih banyak atas waktunya, Pak Agung. Saya menghargai pengalaman dan pandangan Anda mengenai penggunaan Terminal Booking System di PT. JICT.

Jawab : Sama-sama. Terima kasih telah memberi saya

kesempatan untuk berbicara. Saya senang jika pengalaman saya dapat memberikan gambaran yang berguna tentang bagaimana teknologi ini membantu kami dalam pekerjaan sehari-hari kami.



## LAMPIRAN 2 Business Process Standard Ekspor Impor



### LAMPIRAN 3 Tampilan GBOSS



#### Import Transaction

Follow the simple 7 step to completed your transaction

- 1 **Customer**  
Browse and select customer
- 2 **Customs**  
Select and input customs
- 3 **DO Number**  
Insert DO and date
- 4 **Container Info**  
Browse and select container
- 5 **Terminal Booking**  
Selection booking time
- 6 **Proforma Info**  
View detail proforma
- 7 **Proforma Generate**  
View detail proforma generated



**Paid Through**  
24 August 2022

**Booking Tanggal**  
24 August 2022

01 - 03   0	05 - 07   0	09 - 09   0	17 - 19   200	19 - 21   194	21 - 23   186	27 - 09   0	31 - 17   198	23 - 01   164
<span style="border: 1px solid red; padding: 2px;">Reset Booking</span> <span style="border: 1px solid green; padding: 2px; margin-left: 10px;">Set All Booking</span>								

Silahkan biasakan booking sesuai rencana kedatangan sebelum dimandatorikan dalam waktu dekat.

No	ContainerId	Size	Pos. Id	Tgl	Jam	Action
1	GESU3883135	20	AA-017			<span style="border: 1px solid green; padding: 2px;">Set Booking</span>
2	WHSU2186415	20	AA-015			<span style="border: 1px solid green; padding: 2px;">Set Booking</span>
3	WHSU2910109	20	AA-015			<span style="border: 1px solid green; padding: 2px;">Set Booking</span>

AA | 20

GBOSS  
Eunola  
1.8.16

LAMPIRAN 4 Tampilan *E-Ticket*

 eTicket  
**GATE PASS**



**Jakarta International  
Container Terminal**

**Waktu Gate In**  
08/10/2022  
08:00 s/d 10:00

TEST	2250	3830
1234566		C

EXPORT  
SITC QIUMING / 2203N  
ETD : 11/10/2022 23:00  
Closing : 11/10/2022 18:00  
CNNGB / CNNGB

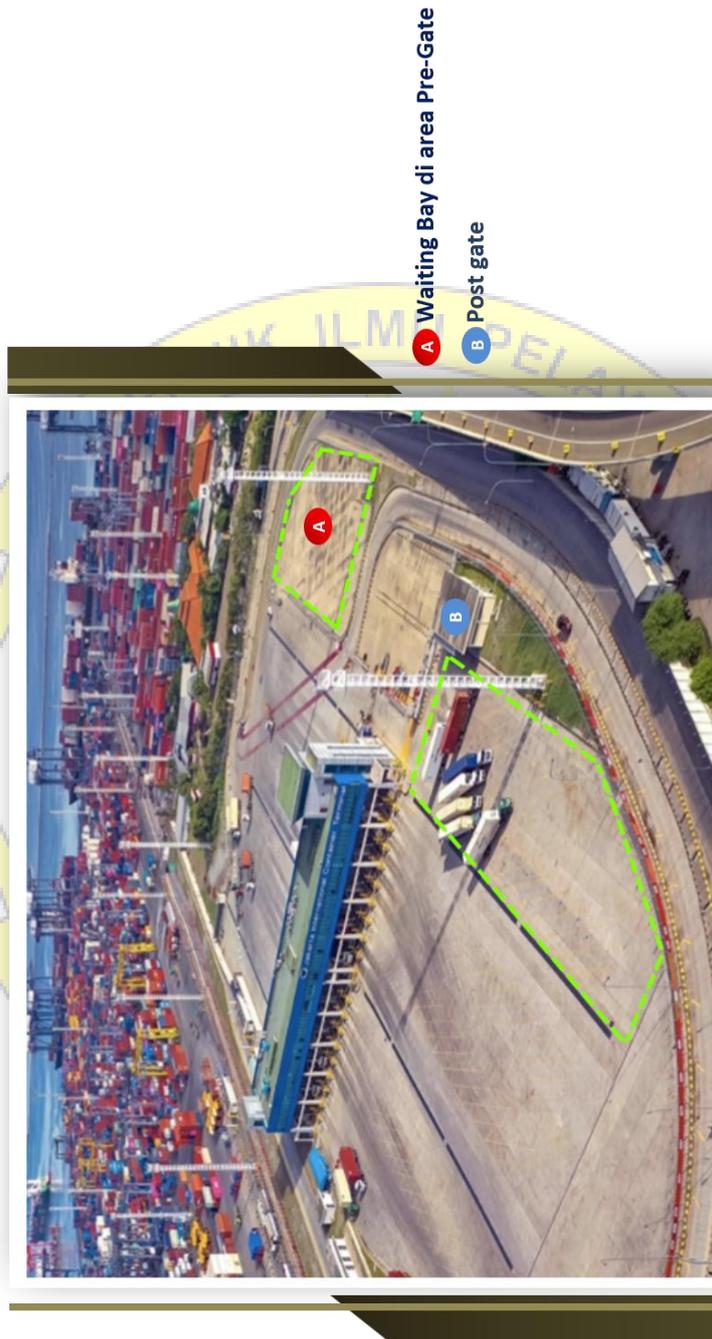
PT JAKARTA INTERNATIONAL CONTAINER TERMINAL

IMO Code :  
BC Document : NPE : TEST88/TBS.08/2  
022  
Nmr Proforma : 6855784  
Tgl Proforma : 07/10/2022 10:50  
Loc :  
GE

**Waktu Gate In**  
**08/10/2022**  
**08:00 s/d 10:00**



## LAMPIRAN 5 *Layout Gate In*



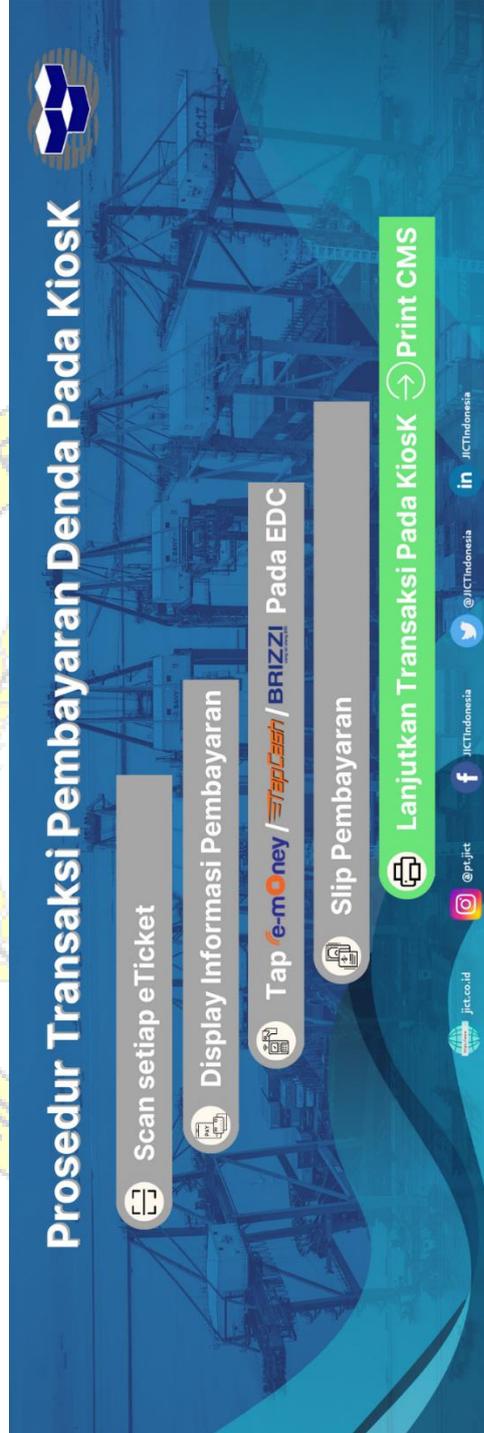
LAMPIRAN 6 *Waiting Bay*



## LAMPIRAN 7 Kiosk Pembayaran



## LAMPIRAN 8 Panduan Kiosk Pembayaran



## LAMPIRAN 9 Prosedur Transaksi Print CMS Pada Kiosk



## DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Segra Kumara
2. Tempat, Tanggal Lahir : Cirebon, 25 April 2000
3. Jenis Kelamin : Laki-laki
4. Agama : Islam
5. Alamat : Jl. Gn Lawu No. 41, Larangan Harjamukti, Kota Cirebon, Jawa Barat.
6. Nama Orang Tua
  - a. Ayah : Surya Kumara
  - b. Ibu : Debby Shinta
7. Riwayat Pendidikan
  - a. SD AL-Azhar 03 Cirebon (2006-2012)
  - b. SMP Negeri 5 Cirebon (2012-2015)
  - c. SMA Muhammadiyah 25 Setiabudi (2015-2018)
  - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang (2020-2024)
8. Praktik Darat
  - Nama Perusahaan : PT. PTP Multipurpose TJ. Priok
  - Masa Praktik : 20 Juli 2022 – 20 Oktober 2022
  - Nama Perusahaan : PT. IPC TPK TJ. Priok
  - Masa Praktik : 20 Oktober 2022 – 20 Desember 2022

Nama Perusahaan : PT. JICT TJ. Priok  
Masa Praktik : 10 Januari 2023 – 10 April 2023  
Nama Perusahaan : PT. TPK KOJA TJ. Priok  
Masa Praktik : 10 April 2023 – 10 Juni 2023  
Nama Perusahaan : PT. Pertamina TJ. Sekong  
Masa Praktik : 10 Juni 2023 – 10 Agustus 2023

