

Analisis Faktor-Faktor yang Menghambat Kegiatan Bongkar Muat Peti Kemas Impor di Terminal 3 Internasional PT. Tangguh Samudera Jaya

Analysis of Factors that Hinder The Loading and Unloading Activities of Imported Containers in Terminal 3 International PT. Tangguh Samudera Jaya

**Kencana Verawati^{a,1*}, Hendri Dunant Hamidi^{a,2}, Dadang Suyadi^{a,3}, Randy Putro^{a,4}
Henita Rahmayanti^{a,5}, Anthony Costa^{b,6}**

^aD3 Transportasi, Universitas Negeri Jakarta, Jakarta, Indonesia

^bS1 Teknik Sipil, Universitas Negeri Sriwijaya, Palembang, Indonesia

^{1*}kencanaverawati25@gmail.com, ²hendridunant@unj.ac.id, ³dsyd@unj.ac.id, ⁴randyputro27@gmail.com,

⁵henitarahmayanti@unj.ac.id, ⁶anthonycosta@ft.unsri.ac.id

*corresponding e-mail: kencanaverawati@uni.ac.id

ABSTRACT

The research aims to analyze the factors that hinder the loading and unloading activities of imported containers in Terminal 3 International PT. Tangguh Samudera Jaya becomes more effective, the preparation of this final task report using data collection both in primary and secondary form. The primary data in question is interviews and observations during the loading and unloading process. Secondary data in the form of standard operational data container unloading procedures and idle time data of loading and unloading operations. Every activity in the process of stevedoring and cargodoring container unloading has standards that have been set by the company and if at the time of implementation there are obstacles it will all be summarized into the idle time report every month. The inhibiting factors have been grouped into 4 parts, such as man, weather, machine, and method. After the analysis, it can be concluded that machine factors become the most significant in inhibiting the activities of unloading imported containers, it occurs due to some problems that arise in the tool while in operation.

Keywords : *Obstacle, Loading and Unloading, Container*

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang menghambat kegiatan bongkar muat petikemas impor di Terminal 3 Internasional PT. Tangguh Samudera Jaya menjadi lebih efektif, penyusunan laporan tugas akhir ini menggunakan pengumpulan data baik dalam bentuk primer maupun sekunder. Data primer yang dimaksud berupa wawancara serta observasi pada saat proses bongkar muat sedang berlangsung. Data sekunder berupa data standar operasional prosedur bongkar peti kemas dan data *idle time* operasional bongkar muat. Setiap kegiatan pada proses *stevedoring* dan *cargodoring* bongkar peti kemas memiliki standar yang telah ditetapkan oleh pihak perusahaan dan jika pada saat pelaksanaannya terdapat hambatan itu semua akan dirangkum ke dalam laporan *idle time* setiap bulannya. Faktor-faktor yang menghambat telah dikelompokkan menjadi 4 bagian, seperti *man*, *weather*, *machine*, dan *method*. Setelah dilakukan analisis, dapat disimpulkan bahwa faktor *machine* menjadi yang paling signifikan dalam menghambat kegiatan bongkar peti kemas impor, hal tersebut terjadi diakibatkan karena beberapa masalah yang timbul pada alat saat sedang beroperasi.

Kata kunci : *Hambatan, Bongkar Muat, Peti Kemas*

A. Pendahuluan

Pelabuhan merupakan tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas - batas tertentu, yang dimanfaatkan sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perekonomian. Bertumbuh kembangnya suatu kegiatan perdagangan internasional melalui bidang usaha pelayaran, maka proses pengangkutan barang melalui jalur laut juga berkembang dengan pesat. Dengan meningkatnya perdagangan Internasional melalui angkutan laut, serta berkembangnya ilmu pengetahuan dan teknologi terhadap jumlah dan jenis barang muatan yang semakin meningkat maka sangat berpengaruh terhadap sarana alat angkutannya dan termasuk sarana pelayanan pelabuhan dan fasilitas penunjang untuk melayani kapal dan barang. Indonesia sebagai Negara kepulauan yang dikelilingi oleh lautan, memiliki empat pelabuhan utama, yakni PELINDO I (Belawan), PELINDO II (Tanjung Priok), Pelindo III (Tanjung Perak) dan PELINDO IV (Makassar) (Hadi & Yulianni, 2016).

PT. Tangguh Samudera Jaya adalah sebuah perusahaan bongkar muat (PBM) anak perusahaan dari PT. Samudera Indonesia Grup yang memiliki wilayah kerja di Terminal 3 Internasional Tanjung

Priok, bertindak sebagai terminal operator yang khusus melayani kegiatan bongkar muat peti kemas internasional. PT. Tangguh Samudera Jaya beroperasi pada dermaga 303-305 Pelabuhan Tanjung Priok dengan panjang 450 meter yang dilengkapi dengan lapangan penumpukan seluas 58.000 meter persegi. Perusahaan bongkar muat tentunya sangat memperhatikan sekali aspek produktivitasnya, dikarenakan hal itu dinilai sangat penting bagi keberlangsungan suatu perusahaan dan hal tersebut digunakan juga untuk sebuah tolak ukur dalam terminal peti kemas tersebut.

Kegiatan yang dilayani oleh PT. Tangguh Samudera Jaya meliputi *stevedoring*, *cargodoring*, *receiving*, serta *delivery*. Terminal Peti Kemas memegang peranan yang strategis dalam menjamin kelancaran arus keluar-masuk peti kemas pada suatu wilayah (Verawati & Damawaldi, 2020).

Dalam pelaksanaannya tentu terdapat hal-hal yang menghambat kegiatan tersebut, dimana itu akan menyebabkan turunnya produktivitas pada proses bongkar muat yang berhubungan dengan kinerja pelabuhan itu sendiri. Sebuah kinerja pelabuhan tentu dapat dipakai untuk mengetahui suatu tingkat pelayanan pelabuhan kepada para pengguna pelabuhan, yang tergantung pada waktu

pelayanan kapal selama berada di pelabuhan tersebut. Kinerja pelabuhan yang tinggi menjelaskan bahwa pelabuhan dapat memberikan sebuah pelayanan yang baik (Triatmodjo, 2010). Seluruh kegiatan yang dilakukan oleh PT. Tangguh Samudera Jaya tentunya mengikuti Standar Operasional Prosedur (SOP) yang sudah ada, khususnya kegiatan *stevedoring* dan *cargodoring* peti kemas impor. SOP tersebut berisi aktivitas dari mulai sampai dengan selesainya kegiatan, tidak hanya berisi itu tetapi SOP juga menjelaskan keterangan pekerja yang bertugas, dokumen yang terkait, alat yang digunakan, dan juga standar maupun target dari perusahaan itu sendiri.

Beberapa faktor yang mempengaruhi proses bongkar muat peti kemas yaitu seperti alat yang digunakan. Misalnya kondisi alat apakah sering mengalami kerusakan, tentunya itu akan menghambat proses bongkar muat. Selanjutnya tentu ada sumber daya manusia yang terlibat terjun dalam proses bongkar muat tersebut, sumber daya manusia memiliki peran penting dalam kelancaran kegiatan seperti kedisiplinan dalam bekerja. Kemudian ada prosedur yang dilakukan, jika setiap kegiatan dilaksanakan mengacu kepada prosedur yang berlaku pada perusahaan terkait tentunya setiap kegiatan akan berjalan dengan lancar dan tanpa kesalahan yang berarti. Semua faktor tersebut telah

dirangkum dalam laporan *idle time* setiap bulannya, laporan tersebut berisi aktivitas-aktivitas yang menyebabkan timbulnya *idle time* berikut dengan catatan waktunya.

Berdasarkan identifikasi masalah yang dapat dirumuskan berdasarkan uraian diatas untuk tugas akhir ini yaitu, faktor apa yang mempunyai pengaruh paling signifikan dalam kegiatan bongkar peti kemas impor di Terminal 3 Internasional PT. Tangguh Samudera Jaya.

Adapun tujuan dari penelitian ini untuk menanggapi permasalahan yang nantinya dapat menentukan hasil :

1. Untuk mengetahui SOP *discharging container*.
2. Untuk mengetahui hambatan yang memiliki pengaruh paling signifikan pada proses bongkar muat peti kemas.
3. Untuk mengetahui dampak yang terjadi akibat terhambatnya proses bongkar muat peti kemas.

KAJIAN TEORI

Analisis yaitu suatu proses mengumpulkan dan menginterpretasikan dari kenyataan-kenyataan yang ada, mendiagnosa suatu persoalan dan menggunakan keduanya tersebut untuk memperbaiki system (Kristanto, 2003).

Bongkar muat yaitu sebuah aktivitas menurunkan dan menaikkan barang dari ataupun ke kapal (Lasse, 2016). Dalam kegiatan bongkar muat tersebut tentunya

terjadi kendala atau hambatan saat pelaksanaannya. Hambatan adalah menurut KBBI “Hambatan adalah halangan atau rintangan” (KBBI, 2002).

Dalam kegiatan bongkar muat tadi tentunya membutuhkan alat bantu, alat-alat bongkar muat didefinisikan sebagai sebuah alat bantu yang dapat digunakan untuk kelancaran kegiatan membongkar barang dari kapal ke darat maupun sebaliknya (Rohmah, 2015). Pemakaian setiap alat bongkar muat yang tepat dan sesuai dengan jenis barang tentunya membuat kinerja bongkar muat akan menjadi lebih efektif dan efisien. Adapun alat bongkar muat peti kemas (TSJ, n.d.), antara lain:

1. *Quay Container Crane.*
2. *Harbour Mobile Crane.*
3. *Rubber Tyred Gantry.*
4. *Reach Stacker.*
5. *Truck.*

Dalam penelitian ini alat-alat bantu diatas akan memindahkan peti kemas dari satu tempat ke tempat lain, peti kemas sendiri dapat didefinisikan sebagai peti yang berbahan dasar logam yang diisi dengan barang-barang yang lazim disebut muatan umum (*general cargo*) dengan laut sebagai jalur pengirimannya (Amir, 1997).

Hambatan yang terjadi pada saat kegiatan bongkar muat tadi tentunya akan menimbulkan Idle Time, *Idle time* adalah waktu menganggur dan operator atau mesin

terhadap proses produksi, yang dapat terjadi oleh faktor-faktor yang sulit dihindarkan maupun faktor yang sebenarnya dapat dihindari (Merry Siska, 2012).

Pada *idle time* tersebut berisi aktivitas-aktivitas tertentu, antara lain :

- a. *Break Time* : Waktu istirahat para pekerja pada saat proses bongkar muat.
- b. *Container Yard Crowded* : *Container Yard* sedang mengalami kesibukan.
- c. *Travelling* : Kegiatan berpindahnya alat dermaga.
- d. *Bad Weather* : Kondisi cuaca sedang buruk.
- e. *Clash Ship Equipment*: Posisi alat bentrok di dermaga.
- f. *Handling Cargo* : Kegiatan pelayanan general cargo.
- g. *Open H/Cover* : Kegiatan membuka palka kapal.
- h. *Shifting On Vessel* : Kegiatan mengangsur peti kemas pada kapal.
- i. *Trouble Container Yard Equipment* : Alat *Container Yard* mengalami *trouble* (kerusakan).
- j. *Trouble Non Equipment QC/HMC* : Non peralatan *Quay Container Crane* atau *Harbour Mobile Crane* mengalami kerusakan.
- k. *Trouble Quay Equipment*: Alat dermaga mengalami *trouble* (kerusakan).

1. *Waiting Info Control Tower* :

Kegiatan menunggu info lebih lanjut dari tower Terminal 3 mengenai peti kemas pada kegiatan bongkar maupun muat.

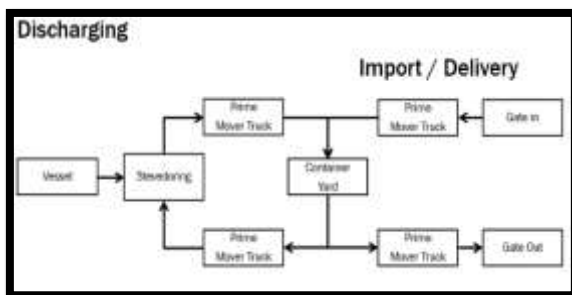
B. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif, yaitu sebuah metode yang menganalisis, meringkas, dan menggambarkan berbagai keadaan, situasi, dari berbagai jumlah data yang telah dikumpulkan berupa hasil wawancara, dokumen, maupun pengamatan langsung mengenai masalah yang diteliti tentunya yang terjadi pada lapangan.

C. Hasil dan Pembahasan

SOP *Discharging Container*

Pada kegiatan bongkar peti kemas tentunya akan dilakukan sesuai dengan SOP yang telah ditetapkan oleh perusahaan, seperti bagaimana alurnya, jenis alat yang digunakan, sampai dengan target BCH (*Box Crane Hours*) alat tersebut.



Gambar 1. Alur Proses *Discharging Container Import*

Sumber : PT. Tangguh Samudera Jaya, 2021

Alur yang terdapat dalam proses *discharging container* melewati beberapa tahap, yaitu sebagai berikut :

1. Kapal sandar di dermaga dan kade meter yang telah ditetapkan sesuai dengan HRROK (Hasil Rapat Rencana Operasi Kapal).
2. Dilakukan proses *stevedoring* sesuai dengan *plan crane sequence* yang telah dibuat oleh Kepala Seksi sebelum dilakukannya pelayanan bongkar petikemas.
3. Proses *stevedoring* dapat dilakukan dengan alat dermaga seperti *Quay Container Crane* dan juga *Harbour Mobile Crane* yang mana alat tersebut berperan memindahkan peti kemas dari kapal ke dermaga.
4. Setelah dilakukan proses *stevedoring*, selanjutnya peti kemas akan dimuat ke *Head Truck* yang sudah menunggu di dermaga.
5. Selanjutnya, *Head Truck* akan menuju ke *Container Yard* guna melakukan *lift off* peti kemas di blok yang sudah ditentukan atau pada proses ini biasa disebut juga *cargodoring*.

Alat yang digunakan pada saat bongkar peti kemas dari kapal utamanya adalah *Quay Container Crane* dan setelah

itu ada *Harbour Mobile Crane*. Masing-masing alat memiliki target atau standar BCH yang berbeda, adapun target bongkar dari dari kedua alat tersebut adalah :

Tabel 1. Target BCH Alat PT. Tangguh Samudera Jaya

| Alat | Target BCH (disch) |
|----------------------|--------------------|
| Quay Container Crane | 19 |
| Harbour Mobile Crane | 22 |

Sumber : PT. Tangguh Samudera Jaya

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat bahwa target BCH (*Box/Crane/Hour*) bongkar peti kemas pada alat *Quay Container Crane* sebesar 19 Box/Hour, sementara itu target untuk alat *Harbour Mobile Crane* sebesar 22 Box/Hour. Besaran BCH tersebut sudah ditetapkan oleh perusahaan PT. Tangguh Samudera Jaya guna menjaga standar pelayanan yang diberikan kepada setiap konsumennya.

Tabel 2. Target Waktu Bongkar MV. LADY OF LUCK VOY: 145S

| Alat Yang Digunakan | Target | | Target Waktu Bongkar |
|----------------------|-------------|-------------|----------------------|
| | BCH (disch) | Total Box | |
| Quay Container Crane | 19 | 630 | 33,16 |
| Harbour Mobile Crane | 22 | 520 | 23,64 |
| Total | | 1150 | 56,8 |

Sumber : PT. Tangguh Samudera Jaya

Sampel dalam hal ini adalah kapal MV. LADY OF LUCK dengan Voyage: 145S yang sandar pada tanggal 09 Januari 2021 pukul 02:24:00, kapal ini membawa 1588 teus peti kemas impor. Pembagian *container* guna dilakukan pelayanan bongkar adalah *Quay Container Crane* sebanyak 630 *box* dengan target waktu bongkar sebesar 33,16 jam, sedangkan *Harbour Mobile Crane* mendapatkan 520 *box* dengan target waktu pelayanan bongkar petikemas sebesar 23,64 jam

Target waktu bongkar peti kemas bisa tercapai tanpa adanya kendala berarti yang menyebabkan *idle time* menjadi besar, adapun total idle time sebesar 37,03 jam yang dapat dilihat pada Lampiran 7. Jika dilihat pada Lampiran 7 tersebut faktor *machine* menjadi yang paling berpengaruh dengan total sebesar 21,28.

Dalam sampel ini terlihat bahwa saat kegiatan bongkar peti kemas terdapat hambatan yang menyebabkan timbulnya *idle time*, hal tersebut dapat berupa kerusakan alat, kondisi cuaca, dan juga aktivitas-aktivitas lain yang menyebabkan kegiatan bongkar muat peti kemas terhenti sejenak.

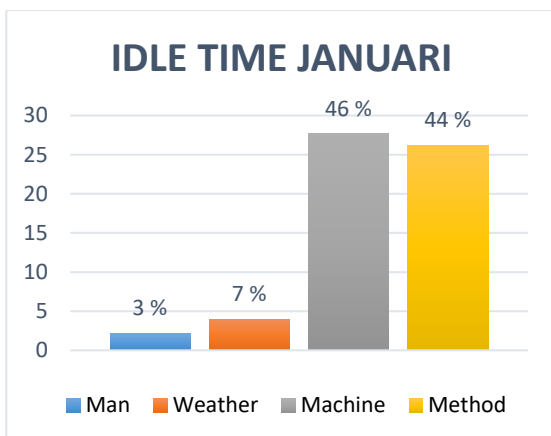
Analisis Data Idle Time Operasional Bongkar Muat Bulan Januari 2021 – Maret 2021

Pada bulan Januari *effective time* dalam *discharging container* menunjukkan

angka 191,98 dan waktu menganggur atau *idle time* sebesar 59,89.

Idle Time sendiri dapat berupa waktu yang terbuang saat peralatan bongkar muat rusak. Penyebab terjadinya *idle time* disini sudah dikelompokkan menjadi 4 faktor, yaitu *man*, *weather*, *machine*, dan *method*. Setiap faktor tersebut berisi kegiatan-kegiatan yang memiliki keterkaitan atau hubungan dengan pengelompokannya. Misal di dalam faktor *machine* ada *trouble container yard equipment* dan juga *trouble quay equipment*, hal tersebut tentunya terkait dengan alat yang digunakan pada kegiatan bongkar muat.

Faktor yang sudah dikelompokkan menjadi 4 di dalam *idle time* bulan Januari sudah diolah berdasarkan data menjadi persentase, sebagai berikut :



Gambar 2. Grafik Persentase *Idle Time* Januari

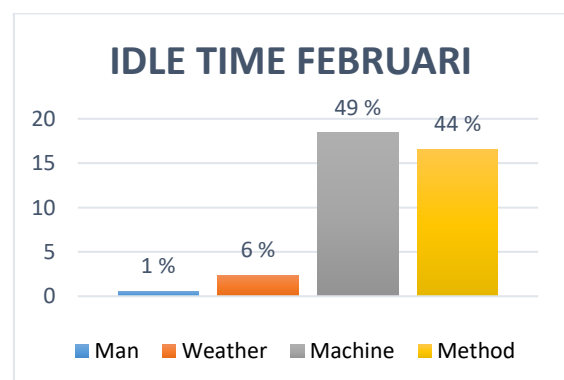
Berdasarkan persentase diatas dapat dilihat bahwa faktor *man* memiliki besaran 3%, faktor *weather* sebesar 7%, faktor *machine* sebesar 46%, dan faktor *method*

sebesar 44%. Faktor-faktor tersebut berasal dari beberapa aktivitas-aktivitas yang sudah dikelompokkan sesuai dengan keterkaitan pada faktor tersebut.

Sesuai dengan besaran persentase yang sudah ada dapat disimpulkan bahwa faktor yang berpengaruh paling besar/signifikan pada kegiatan bongkar peti kemas impor bulan Januari adalah faktor *machine* yang memiliki persentase sebesar 46%. Didalam faktor *machine* tersebut, ada beberapa aktivitas maupun kegiatan yang mengakibatkan faktor tersebut memiliki persentase paling besar. Kegiatan-kegiatan tersebut yaitu dapat berupa *trouble container yard equipment* dan juga *trouble quay equipment*.

Selanjutnya, pada bulan Februari *effective time* dalam *discharging container* menunjukkan angka 159,99 dan waktu menganggur atau *idle time* sebesar 37,91.

Faktor yang sudah dikelompokkan menjadi 4 di dalam *idle time* bulan Februari sudah diolah berdasarkan data menjadi persentase, sebagai berikut :



Gambar 3. Grafik Persentase *Idle Time* Februari

Berdasarkan persentase diatas dapat dilihat bahwa faktor *man* memiliki besaran 1%, faktor *weather* sebesar 6%, faktor *machine* sebesar 49%, dan faktor *method* sebesar 44%. Faktor-faktor tersebut berasal dari beberapa kegiatan yang sudah dikelompokkan sesuai dengan keterkaitan pada faktor tersebut.

Faktor yang berpengaruh paling besar/signifikan pada kegiatan bongkar peti kemas impor bulan Februari adalah faktor *machine* yang memiliki persentase sebesar 49%. Didalam faktor *machine* tersebut, ada beberapa aktivitas maupun kegiatan yang mengakibatkan faktor tersebut memiliki persentase paling besar. Kegiatan-kegiatan tersebut yaitu *trouble container yard equipment* dan juga *trouble quay equipment*. *Trouble equipment* itu sendiri memiliki kondisi yang beragam, mulai dari alat lapangan maupun alat dermaga, tidak hanya itu ada pula kendala pada non alat *Quay Container Crane* ataupun *Harbour Mobile Crane*. Macam-macam kondisi tersebut, yaitu seperti :

a. *Container Yard Equipment* :

- *Trouble Gantry*, yaitu kondisi *Rubber Tyred Gantry* tidak bisa berjalan ke samping (kanan-kiri).

- *Trouble Hoist*, yaitu kondisi *Rubber Tyred Gantry* tidak bisa menaikkan atau menurunkan *spreader*.
- *Low Power*, yaitu kondisi daya angkat *Rubber Tyred Gantry* atau *Reach Steacker* menjadi lemah.
- *Crane Breakdown*, yaitu kondisi *Rubber Tyred Gantry* tiba-tiba mengalami hilang daya.

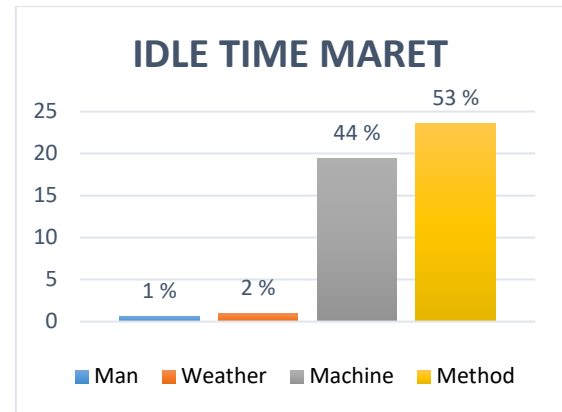
b. *Quay Equipment* :

- *Trouble Trolley*, yaitu kondisi *spreader Quay Container Crane* tidak bisa melakukan gerakan maju dan mundur.
- *Trouble Hoist*, yaitu kondisi *Quay Container Crane* tidak bisa menaikkan atau menurunkan *spreader*.
- *Trouble Oil Filter*, yaitu kondisi alat mengalami masalah filter oli.
- *Trouble Fuel Filter*, yaitu kondisi alat mengalami masalah filter solar tersumbat.
- *Low Power*, yaitu kondisi daya angkat *Quay Container Crane* menjadi lemah.
- *Trouble Boom Lamp*, yaitu kondisi alat mengalami masalah pada sistem penerangan.
- *Trouble Indicator Spreader*, yaitu kondisi alat mengalami sensor yang bergeser pada *spreader*.

- *Trouble Twistlock (lock-unlock)*, yaitu kondisi *spreader* tidak bisa melakukan *lock* ataupun *unlock*.
 - *Trouble Tripped on Cell Guide*, yaitu kondisi *spreader* saat mengenai *cell guide* kapal.
 - *Trouble Control On/Main Switch*, yaitu kondisi alat mengalami masalah saat ingin dinyalakan atau bermasalah pada sistemnya.
 - *For Fuel Gasoline*, yaitu kondisi pada saat alat diisi ulang bahan bakar.
- c. *Non-equipment QCC/HMC* :
- *Reposition Twistlock Sensor*, yaitu kondisi pada saat dilakukan penyesuaian ulang letak sensor pada *spreader*.
 - *Container Load Stuck on Spreader*, yaitu kondisi saat peti kemas yang seharusnya dimuat tidak bisa di *unlock*.
 - *For Take Out Mechanic Equipment*, yaitu kondisi saat menunggu mekanik mengambil peralatannya.

Pada bulan terakhir yaitu bulan Maret *effective time discharging container* menunjukkan angka 194,43 dan waktu menganggur atau *idle time* sebesar 44,55.

Faktor yang sudah dikelompokkan menjadi 4 di dalam *idle time* bulan Maret sudah diolah berdasarkan data menjadi persentase, sebagai berikut:



Gambar 4. Grafik Persentase Idle Time Maret

Berdasarkan persentase diatas dapat dilihat bahwa faktor *man* memiliki besaran 1%, faktor *weather* sebesar 2%, faktor *machine* sebesar 44%, dan faktor *method* sebesar 53%. Faktor-faktor tersebut berasal dari beberapa kegiatan yang sudah dikelompokkan sesuai dengan keterkaitan pada faktor tersebut.

Sesuai dengan besaran persentase yang sudah ada dapat disimpulkan bahwa faktor yang berpengaruh paling besar/signifikan pada kegiatan bongkar peti kemas impor bulan Maret adalah faktor *method* yang memiliki persentase sebesar 53%. Faktor *method* dapat berisi macam-macam yang tentunya berhubungan dengan SOP yang sudah ada, , diantaranya seperti :

- a. *Break Time*, Waktu istirahat para pekerja pada saat proses bongkar peti kemas seperti istirahat makan siang dan juga untuk menjalankan ibadah.
- b. *Change Operator Quay*, Pergantian operator *Quay Container Crane*.

- c. *CY Crowded, Container Yard* sedang mengalami kesibukan.
- d. *Setting Equipment*, Kegiatan mengatur letak alat yang akan digunakan seperti pergantian posisi alat CC09 dengan HMC 300.
- e. *Transfer Pontoon on Shore*, Kegiatan transfer palka kapal di darat.
- f. *Travelling Equipment*, Kegiatan berpindahnya alat dermaga.
- g. *Handling Cargo*, Kegiatan pelayanan *general cargo* seperti saat proses *lashing cargo* dan *prepare* alat bantu bongkar *cargo*.
- h. *Equipment Move to Other Vessel*, Alat yang sedang melakukan proses bongkar di Kapal "A" pindah ke Kapal "B".
- i. *Shifting on Vessel*, Kegiatan mengangsur peti kemas pada kapal.

Dampak Keterlambatan Proses Discharging Container

Pada saat kegiatan bongkar peti kemas terdapat aktivitas atau kegiatan yang menyebabkan proses tersebut menjadi terganggu, saat proses bongkar peti kemas itu terganggu maka muncul sebuah istilah *idle time* yang berarti waktu kosong atau biasa disebut juga sebagai waktu menganggur. *Idle Time* akan muncul jika proses bongkar peti kemas berhenti sejenak dikarenakan beberapa hal, misalnya jam istirahat pekerja, kondisi cuaca, dan juga

kondisi alat yang akan ataupun sedang digunakan.

Terhambatnya kegiatan bongkar peti kemas tersebut pastinya menimbulkan dampak-dampak tertentu, dampak tersebut dapat berimbas kepada pihak konsumen, pihak kapal dan juga kepada pihak perusahaan bongkar muat yang melakukan pelayanan tersebut. Dampak-dampak yang diakibatkan karena keterlambatan proses *discharging container* antara lain :

1. Terjadinya keterlambatan bongkar muat peti kemas

Kegiatan bongkar muat pasti sudah mempunyai *schedule* dan *plan* yang sudah dibuat agar setiap kegiatan tersebut bisa dilaksanakan tepat waktu. Adanya *idle time* pada saat melakukan kegiatan bongkar peti kemas pastinya menyebabkan ketidaksesuaian pada target dan tentunya menjadi tidak tepat waktu, hal ini menyebabkan kerugian bagi para pihak yang terkait.

2. Muatan kapal menjadi delay

Terhambatnya kegiatan bongkar peti kemas dari kapal menyebabkan mundurnya jam muat bagi kapal tersebut juga, muatan akan menumpuk di pelabuhan asal.

3. Antrian kapal akan bertambah

Waktu kegiatan bongkar peti kemas akan bertambah dimana hal itu mengakibatkan kapal lain yang ingin

sandar harus menunggu kapal sebelumnya selesai melakukan kegiatan bongkar muat dan berangkat ke pelabuhan tujuan selanjutnya.

4. Pihak kapal mengalami kerugian

Jam kerja yang bertambah tentunya menyebabkan kapal mengalami kerugian, misalnya awak kapal harus lebih lama *stand by* untuk ikut mengawasi kegiatan operasional tersebut.

D. Simpulan

Berdasarkan hasil analisis faktor-faktor yang menghambat proses kegiatan bongkar peti kemas impor, diperoleh kesimpulan yaitu :

1. *Idle Time* yang terjadi pada saat kegiatan bongkar peti kemas impor terdiri dari 4 faktor penyebab utama, yaitu faktor *man*, *weather*, *machine*, dan juga *method*.
2. Pada bulan Januari faktor *machine* memiliki persentase paling besar, yaitu 46%. Selanjutnya pada bulan Februari faktor *machine* kembali memiliki persentase 49% menjadi yang paling besar. Dan yang terakhir pada bulan Maret faktor *method* menjadi yang paling besar dengan persentase mencapai 53%.
3. Terhambatnya kegiatan bongkar peti kemas memberikan dampak bagi

pihak yang terkait, dampak tersebut antara lain :

- a. Terjadinya keterlambatan bongkar muat peti kemas.
- b. Muatan kapal menjadi *delay*.
- c. Antrian kapal akan bertambah.
- d. Pihak kapal mengalami kerugian.

E. Daftar Pustaka

- Amir, M. . (1997). *Peti Kemas Masalah dan Aplikasinya*. PT. Pustaka Binaman Pressindo.
- Hadi, W., & Yulianni, L. (2016). Proses Ketepatan Waktu Operasi Bongkar Muat Petikemas Ekspor Di Pt. Mustika Alam Lestari. *Logistik, IX*(1), 12–17.
- KBBI. (2002). *Kamus Besar Bahasa Indonesia* (Edisi Keti, p. 385). Balai Pustaka.
- Kristanto, A. (2003). *Perancangan Sistem Informasi dan Aplikasinya*. Gava Media.
- Lasse, D. A. (2016). *Manajemen Kepelabuhan*. Raja Grafindo Pustaka.
- Merry Siska, R. S. (2012). *Analisis Keseimbangan Lintasan pada Lantai Produksi CV. Bobo Bakery*. 481–488.
- Rohmah, N. (2015). *Pengusahaan Pelabuhan*. Unnes Press.
- Triatmodjo, B. (2010). *Perencanaan*

Pelabuhan. Beta Offset.

TSJ. (n.d.). *profile PT.Tangguh Samudera
Jaya.* 2021.

Verawati, K., & Damawaldi, D. O. (2020).
Optimalisasi Tempat Penyimpanan
Terbuka Kendaraan di PT Indonesia
Kendaraan Terminal Jakarta
Optimization of Open Storage ' s
Vehicles in PT Indonesia Kendaraan
Terminal Jakarta. *Manajemen
Transportasi & Logistik*, 07(03), 11.