

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**SKRIPSI  
ANALISIS KINERJA PT. PELABUHAN TANJUNG PRIOK  
PADA ERA PANDEMI COVID-19**

Oleh:

**RIZKI APRIYANSAH**

**NRP: 460179424**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV  
JAKARTA  
2021**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**SKRIPSI  
ANALISIS KINERJA PT. PELABUHAN TANJUNG PRIOK  
PADA ERA PANDEMI COVID-19**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan  
Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV**

**Oleh:**

**RIZKI APRIANSYAH**

**NRP: 460179424**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV**

**JAKARTA**

**2021**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI**

<b>NAMA</b>	<b>: RIZKY APRIYANSAH</b>
<b>NRP</b>	<b>: 460179424</b>
<b>PROGRAM PENDIDIKAN</b>	<b>: DIPLOMA IV</b>
<b>JURUSAN</b>	<b>: KALK</b>
<b>JUDUL</b>	<b>: ANALISIS KINERJA PT. PELABUHAN TANJUNG PRIOK PADA ERA PANDEMI COVID-19</b>

Jakarta, Juli 2021

**Pembimbing I**

  
**Dr. EKA BUDI TJAHJONO, M.H.**

Pembina Tk.I (IV/b)  
NIP.19590316 198503 1 001

**Pembimbing II**

  
**MEILINASARI N.H, M.M.Tr.**

Penata Tk.I (III/d)  
NIP.19810503 200212 2 001

Mengetahui,  
Ketua Jurusan KALK

  
**VIDYA SELASDINI, M.M.Tr.**

Penata Tk.I (III/d)  
NIP.19831227 200812 2 002

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI**

<b>NAMA</b>	<b>: RIZKY APRIYANSAH</b>
<b>NRP</b>	<b>: 4 60 179424</b>
<b>PROGRAM PENDIDIKAN</b>	<b>: DIPLOMA IV</b>
<b>JURUSAN</b>	<b>: KALK</b>
<b>JUDUL</b>	<b>: ANALISIS KINERJA PT. PELABUHAN TANJUNG PRIOK PADA ERA PANDEMI COVID-19</b>

Jakarta, Agustus 2021

**Ketua Penguji**

**Anggota Penguji I**

**Anggota Penguji II**

**Arif Hidayat, S.Pel, M.M.**  
Penata Tk.I (III/d)  
NIP. 19740717 199803 1 001

**Ir. Theo Johannes Frans Kalangi, M.T.**

**Dr. Eka Budi Tjahjono, M.H.**  
Pembina Tk.I (IV/b)  
NIP.19590316 198503 1 001

**Mengetahui,  
Ketua Jurusan KALK**

**Vidya Selasдини, M.M.Tr.**  
Penata Tk.I (III/d)  
NIP.19831227 200812 2 002

## **KATA PENGANTAR**

Alhamdulillah Rabbil 'Alamin, segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT atas karunia, rahmat dan hidayah-Nya yang tidak terkira sehingga dengan izin-Nya Penulis dapat menyelesaikan skripsi ini yang dimana merupakan suatu kewajiban bagi setiap taruna dan taruni Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta untuk menyusun skripsi yang telah ditentukan oleh Pendidikan, sebagai salah satu persyaratan kelulusan. Sholawat serta salam tidak lupa senantiasa tercurah kepada sosok tauladan sepanjang masa, Nabi Muhammad Shalallahu Alaihi Wassalam, beserta keluarga serta sahabat, sahabiyyah dan pengikutnya, yang senantiasa menjalankan dan berpegang teguh pada sunnahnya hingga akhir zaman.

Penyusunan skripsi ini didasarkan atas pengalaman yang Penulis dapatkan selama menjalani praktek darat di perusahaan pelayaran dan di pelabuhan, serta semua pengetahuan yang diberikan oleh dosen pada saat pendidikan dengan melalui literatur-literatur yang berhubungan dengan judul skripsi yang Penulis ajukan. Adapun judul skripsi yang Penulis pilih adalah:

### **ANALISIS KINERJA PT. PELABUHAN TANJUNG PRIOK PADA ERA PANDEMI COVID-19**

Selama penelitian dan penulisan skripsi ini penulis banyak sekali menemui hambatan, namun berkat bantuan, dorongan serta bimbingan dari berbagai pihak, akhirnya skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik.

Dalam menyelesaikan skripsi ini, Penulis banyak memperoleh bantuan dan masukan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terimakasih dan penghargaan yang sedalam-dalamnya kepada :

1. Bapak Amiruddin, M.M selaku ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran.
2. Vidya Selasdini, M.M.Tr, selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
3. Ibu Sari Kusumaningrum, S.S., M.Hum, selaku Sekretaris Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
4. Dr. Eka Budi Tjahjono, MH. selaku selaku Dosen Pembimbing I dalam penulisan skripsi ini.

5. Meilinasari N.H, M.M.Tr, selaku Dosen Pembimbing II dalam penulisan skripsi ini.
6. Seluruh civitas akademik, staff dan Dosen Pengajar Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran.
7. Seluruh keluarga saya, terutama yang sangat saya sayangi dan saya kagumi Ibunda Tercinta Nur Haini dan Ayahanda Tercinta Lestari yang telah menjadi motivator dan tauladan yang baik bagi penulis.
8. Seluruh direksi dan pegawai Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok, terimakasih atas semua bimbingan dan pelajaran yang telah diberikan kepada penulis ketika melaksanakan Praktik Darat.
9. Orang terdekat penulis yaitu Tsaniya Nur Aini, Fiqih Fajriansyah, dan rekan rekan yang lain yang membantu dan selalu menyemangati penulis disaat penulis berkurang gairah dan semangatnya dalam menyelesaikan skripsi ini.
10. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu yang telah membantu penulis untuk dapat menyelesaikan pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran baik secara langsung maupun tidak langsung.

Penulis beranggapan bahwa skripsi ini merupakan karya terbaik yang dapat penulis persembahkan. Tetapi penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini, masih terdapat banyak kekurangan, baik dari susunan kalimat, serta pembahasan materi akibat keterbatasan penulis dalam menguasai materi. Oleh karena itu dengan penuh kerendahan hati penulis mengharapkan saran dan kritikan yang bersifat membangun dan berguna bagi penulis dalam kesempurnaan skripsi ini.

Jakarta, Juli 2021

**RIZKY APRIYANSAH**  
NRP. 460179424

# DAFTAR ISI

	Halaman
SKRIPSI.....	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI.....	ii
TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI.....	iii
KATA PENGANTAR .....	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR.....	vii
DAFTAR TABEL.....	viii
DAFTAR BAGAN .....	ix
DAFTAR LAMPIRAN.....	x
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. LATAR BELAKANG .....	1
B. IDENTIFIKASI MASALAH .....	4
C. BATASAN MASALAH.....	5
D. RUMUSAN MASALAH.....	5
E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN .....	5
F. SISTEMATIKA PENULISAN.....	6
BAB II LANDASAN TEORI.....	8
A. TINJAUAN PUSTAKA .....	8
B. KERANGKA PEMIKIRAN.....	16
BAB III METODOLOGI PENELITIAN .....	18
A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN.....	18
B. METODOLOGI PENDEKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA ..	20
C. SUBJEK PENELITIAN .....	22

D. TEKNIK ANALISIS DATA .....	22
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN.....	24
A. DESKRIPSI DATA.....	24
B. ANALISIS DATA.....	30
C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH.....	46
D. EVALUASI TERHADAP ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH 49	
E. PEMECAHAN MASALAH YANG DIPILIH .....	52
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN .....	54
A. KESIMPULAN.....	54
B. SARAN.....	55
DAFTAR PUSTAKA .....	57



## DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 4.1 Lokasi dermaga Multipurpose PT. Pelabuhan Tanjung Priok.....	24
Gambar 4.2 Proses Kinerja Pelayanan di Dermaga Multipurpose PT. Pelabuhan Tanjung Priok.....	26

## DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 4.1      Data kunjungan kapal di PT. PTP sebelum terjadinya <i>pandemic covid-19</i> .	26
Tabel 4.2      Data kunjungan kapal di PT. PTP saat terjadinya <i>pandemic covid-19</i> .	26
Tabel 4.3      Data Kinerja ET:BT bulan Januari 2019-Februari 2020 di dermaga PTP 1.....	29
Tabel 4.4      Data Kinerja ET:BT bulan Januari 2019 sampai Februari 2020 di dermaga PTP 2.....	30
Tabel 4.5      Data B/C/H di dermaga PTP 1 sebelum terjadinya dan saat terjadinya <i>Pandemic Covid-19</i> .....	33
Tabel 4.6      Data B/C/H di dermaga PTP 2 sebelum terjadinya <i>Pandemic Covid-19</i> .....	35
Tabel 4.7      Data Kinerja ET:BT bulan Maret 2020-Oktober 2020 di dermaga PTP 1.....	37
Tabel 4.8      Data Operasional Sejak bulan Maret 2020 di dermaga 2 PTP.....	39
Tabel 4.9      Data B/C/H di dermaga PTP 1 Saat terjadinya <i>Pandemic Covid-19</i> .....	42
Tabel 4.10     Data B/C/H di dermaga PTP 2 saat terjadinya <i>Pandemic Covid-19</i> .....	43

## DAFTAR BAGAN

	Halaman
Bagan 2.1    Kerangka Pemikiran.....	17
Bagan 3.1    Struktur Organisasi Kantor Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok.....	19

## **DAFTAR LAMPIRAN**

- Lampiran 1      Peraturan Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok  
Nomor : HK-206/04/1/OP.TPK-19 Tentang Standar Kinerja  
Pelayanan Operasional Pelabuhan Pada Pelabuhan Tanjung Priok.
- Lampiran 2      Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : HK  
103/2/2/DJPL-17 Tentang Pedoman Perhitungan Kinerja  
Pelayanan Operasional Pelabuhan.
- Lampiran 3      Dokumentasi saat taruna meninjau dermaga PTP 1

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Pelabuhan adalah suatu bagian vital dari sarana transportasi laut yang sangat strategis bagi dunia maritim dan merupakan sarana penting yang menunjang tujuan persatuan dan kesatuan nasional serta mewujudkan cita-cita bangsa Indonesia sebagai poros maritim dunia serta untuk menunjang sektor perekonomian Indonesia

Lancarnya operasi pelabuhan tentunya tidak lepas dari Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yang telah mendapat Kontrak Konsesi serta addendum lainnya untuk mendirikan kegiatan usaha sesuai dengan kontrak yang tertulis di dalam konsesi. Karena Badan Usaha Pelabuhan merupakan satu kesatuan sistem yang menunjang kelancaran dan keselamatan operasi pelabuhan mulai dari barang dimuat di atas kapal sampai barang diterima oleh consignee ataupun siap dikirim di lokasi yang consignee kehendaki.

Salah satu Badan Usaha Pelabuhan di Indonesia adalah PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II. Salah satu cabang pelabuhan yang dikelola PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II adalah pelabuhan Tanjung Priok, yang merupakan operator terminal *multipurpose* pertama di Indonesia dan berpengalaman dalam menangani kegiatan bongkar muat kargo curah cair, curah kering, *general cargo*, peti kemas dan lain-lain.

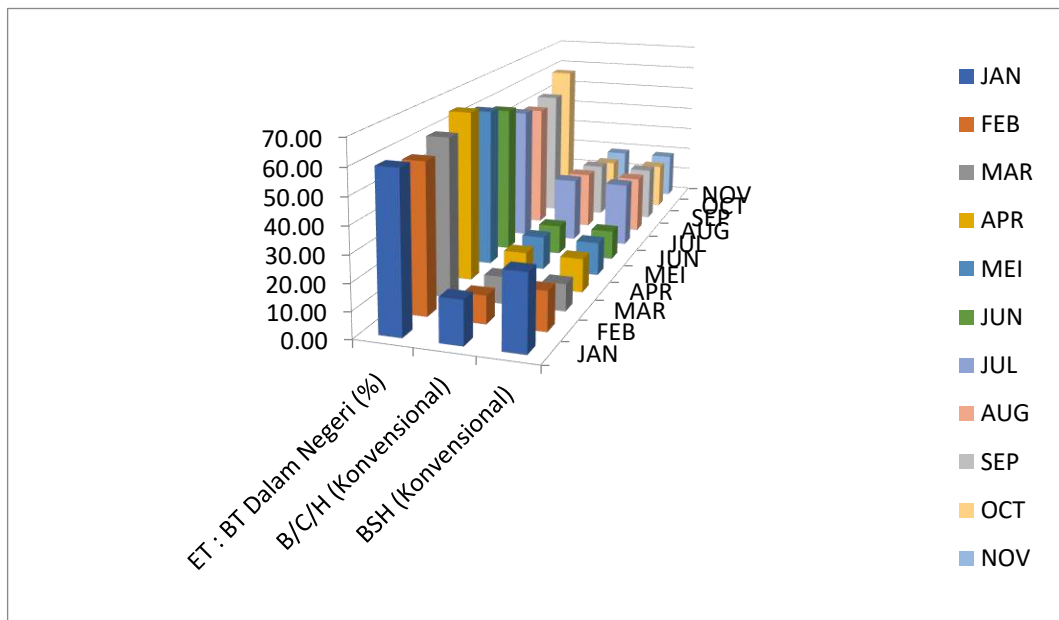
PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II telah mengoperasikan 10 cabang pelabuhan yang tersebar di seluruh wilayah strategis Indonesia yaitu Lampung, Bengkulu, Palembang, Jambi, Teluk Bayur – Padang, Tanjung Pandan dan Pangkal Balam. Di pelabuhan Tanjung Priok, PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia memiliki 2 (dua) wilayah terminal *multipurpose* yaitu wilayah PTP 1 dan wilayah PTP 2.

Setiap harinya pelabuhan Tanjung Priok padat dan sibuk dengan kegiatan-kegiatan terkait dengan pelayanan kapal dan barang. Dari kapal sampai di area labuh, kapal akan bersandar, kapal melakukan bongkar muat, kapal lepas sandar dari pelabuhan, dan lain lain. Di karya ilmiah ini yang menjadi sorotan salah satunya adalah kegiatan pelayanan kapal tambat di Pelabuhan Tanjung Priok. Sebagai salah satu pelabuhan penting di Indonesia, pelayanan tambat kapal menjadi titik penting juga dalam skema pelayanan kapal dan barang di pelabuhan. Karena apabila jasa tambat yang diberikan baik dan efisien dapat menunjang target penggunaan dermaga yang ditetapkan, juga sebagai bentuk efisiensi waktu terkait pelayanan kapal di pelabuhan khususnya di area tambatan. Tambatan adalah fasilitas pelabuhan untuk merapatnya kapal, bisa berupa dermaga, pelampung, atau dolphin. Di tambatan ini kapal melakukan bongkar muat barang atau menaik-turunkan penumpang. Kapal yang bertambat dikenai biaya tambat yang besarnya tergantung pada bobot kapal, kapal pelayaran luar negeri atau dalam negeri, dan lama waktu bertambat. Kapal yang bertambat diberi batas waktu, apabila melebihi batas waktu tersebut, akan dikenakan tarif tambat 200% dari tarif dasar.

Transformasi pun terjadi dari *general cargo* menuju petikemas yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu yang tahan cuaca, dapat dipakai berulang kali, dapat menyimpan barang dan terhindar dari kerusakan maupun pencurian dan lain sebagainya. Dengan menggunakan petikemas pendistribusian barang lebih mudah dan efisien. Selain itu bongkar muat barang dengan petikemas lebih cepat karena pengaturan diatas kapal lebih mudah dibandingkan kapal *general cargo* sehingga mengurangi waktu sandar kapal di pelabuhan (*turn round time*) (Vis dan Koster, 2003)

Pelabuhan Tanjung Priok merupakan pintu masuk utama pergerakan barang yang ada di Pulau Jawa dimana semua barang dari berbagai Negara dan Provinsi lain yang ada di Indonesia akan melalui pelabuhan Tanjung Priok. Dimana pelabuhan ini adalah

sarana penunjang pendistribusian barang ke daerah-daerah yang ada di Pulau Jawa. Kegiatan-kegiatan tersebut tentunya akan berdampak pada kinerja pelabuhan dimana pelabuhan ini adalah pelabuhan tersibuk di Indonesia. Salah satunya adalah kegiatan pelayanan operasional peti kemas di PT. Pelabuhan Tanjung Priok. Produktivitas pelayanan operasional peti kemas di PT. Pelabuhan Tanjung priok di tahun 2020 ini sedang mengalami penurunan karena beberapa faktor. Diantaranya adalah PT. Pelabuhan Tanjung Priok masih melayani banyak kapal berjenis *combo* sehingga butuh waktu yang lebih lama dari kapal yang bermuatan satu jenis untuk menangani kegiatan bongkar dan muatnya karena dibutuhkan *treatment* atau penanganan yang berbeda tentunya dengan kapal yang bermuatan satu jenis. Selain itu adalah kurangnya fasilitas bongkar muat peti kemas oleh PT. Pelabuhan Tanjung Priok. Kurangnya fasilitas bongkar muat tentu sangat berdampak terkait kecepatan bongkar muat peti kemas. Karena apabila fasilitas bongkar muat peti kemas PT. Pelabuhan Tanjung Priok baik, maka kegiatan bongkar muat peti kemas dapat berjalan dengan cepat dan efisien. Sehingga meningkatkan produktivitas pelayanan bongkar muat peti kemas.



**Gambar 1.1**  
**Persentase standar kinerja pelayanan kapal dan pelayanan petikemas di PTP**  
**Multipurpose Wilayah 1.**

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut, bernomor UM.002/38/18/DJPL-11, yang dikeluarkan sejak 5 Desember 2011 yang berisi Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan, terdapat sembilan indikator yang menjadi tolak ukur nilai standar kinerja pelayanan operasional pelabuhan. Kesembilan indikator itu terdiri dari waktu tunggu kapal (*waiting time*), waktu pelayanan pemanduan (*approach time*), waktu efektif (*effective time* dibanding *berth time*), produktivitas kerja, *receiving/delivery* peti kemas, tingkat penggunaan dermaga (*berth occupancy ratio/BOR*), tingkat penumpukan gudang (*shed occupancy ratio/SOR*), tingkat penggunaan lapangan (*yard occupancy ratio/YOR*), dan kesiapan operasi peralatan. Standar kinerja pelayanan operasional adalah standar hasil kerja dari tiap-tiap pelayanan yang harus dicapai oleh operator terminal atau pelabuhan dalam pelaksanaan pelayanan jasa kepelabuhanan termasuk dalam penyediaan fasilitas dan peralatan pelabuhan. Dalam skripsi ini penulis hanya menganalisis pelayanan jasa tambat dan produktivitas kinerja bongkar muat peti kemas.

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, maka penulis memilih judul:

## **ANALISIS KINERJA PT. PELABUHAN TANJUNG PRIOK PADA**

### **ERA PANDEMI COVID-19**

#### **B. IDENTIFIKASI MASALAH**

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka penulis dapat mengidentifikasi beberapa masalah sebagai berikut:

1. Penurunan kinerja pelayanan kapal tambat di PT. Pelabuhan Tanjung Priok sebelum dan saat terjadinya *pandemic covid-19*.
2. Penurunan produktivitas kinerja pelayanan bongkar muat peti kemas yang dilakukan oleh PT. Pelabuhan Tanjung Priok sebelum dan saat terjadinya *pandemic covid-19*.



### **C. BATASAN MASALAH**

Skripsi ini hanya dibatasi terhadap :

1. Kinerja pelayanan jasa tambat kapal
2. Kinerja produktivitas bongkar muat peti kemas di PT. Pelabuhan Tanjung Priok.

### **D. RUMUSAN MASALAH**

Perumusan masalah pada penelitian ini adalah:

1. Bagaimana kinerja pelayanan kapal tambat yang dilakukan oleh PT. Pelabuhan Tanjung Priok di masa sebelum dan saat terjadinya *Pandemic Covid-19*?
2. Bagaimana produktivitas bongkar muat peti kemas yang dilakukan oleh PT. Pelabuhan Tanjung Priok di masa sebelum dan saat terjadinya *Pandemic Covid-19*?

### **E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN**

#### **1. Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian ini adalah:

- a. Untuk mengetahui tingkat kinerja pelayanan tambat yang dilakukan oleh PT. Pelabuhan Tanjung Priok sebelum dan saat terjadinya *Pandemic Covid-19*.
- b. Untuk mengetahui tingkat kinerja produktivitas pelayanan bongkar muat peti kemas di PT. Pelabuhan Tanjung Priok sebelum dan saat terjadinya *Pandemic Covid-19*.

#### **2. Manfaat Penelitian**

Manfaat penelitian ini adalah:

- a. Aspek Teoritis  
Untuk menemukan model meningkatkan kinerja pelayanan tambat kapal dan produktivitas bongkar muat peti kemas di PT. Pelabuhan Tanjung Priok.
- b. Aspek Praktis  
Sebagai saran masukan kepada PT. Pelabuhan Tanjung Priok untuk mengoptimalkan kinerja pelayanan tambat dan produktivitas bongkar muat di masa pandemi apabila masa pandemi ini berakhirnya cukup panjang.

## **F. SISTEMATIKA PENULISAN**

Adapun maksud dari sistematika penulisan skripsi ini adalah untuk mempermudah penyusunan secara menyeluruh serta agar lebih mudah memahami isi dari skripsi. Penyusunan skripsi ini terbagi menjadi 5 (lima) bab yang merupakan satu kesatuan yang saling berhubungan antara bab yang satu dengan bab berikutnya. Berikut ini merupakan sistematika penulisan yang penulis gunakan dalam penyusunan skripsi ini:

### **BAB I PENDAHULUAN**

Bab pertama merupakan bab pendahuluan, penulis menguraikan mengenai latar belakang masalah yang merupakan alasan pemilihan judul, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, dan diakhiri dengan sistematika penulisan.

### **BAB II LANDASAN TEORI**

Dalam bab ini dikemukakan tentang tinjauan pustaka dan kerangka pemikiran yang membuat uraian mengenai ilmu pengetahuan yang terdapat dalam kepustakaan yang termasuk didalamnya mengenai pengertian dan hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan serta kerangka pemikiran yang menjelaskan secara teoritis mengenai keterkaitan variabel yang diteliti serta hipotesis dalam mengemukakan jawaban sementara atau kesimpulan sementara yang diperoleh oleh penulis mengenai pokok permasalahan yang diteliti.

### **BAB III METODOLOGI PENELITIAN**

Pada bab ini akan diuraikan mengenai metode-metode yang digunakan oleh penulis dalam hal penulisan skripsi ini. Bab ini terdiri dari waktu dan tempat penelitian, metodologi pendekatan serta teknik pengumpulan data yang mengungkapkan cara apa saja yang dilakukan untuk mengumpulkan data, subjek penelitian yang merupakan informasi tentang subjek yang menjadi fokus penelitian, serta teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian.

#### BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini membahas pokok masalah penelitian. Penulis akan membahas tentang deskripsi data, analisis data dari masalah yang ada, alternatif pemecahan masalah dan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah serta pemecahan masalah yang dipilih.

#### BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini merupakan bab penutup dimana akan disampaikan kesimpulan yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil analisis data sehubungan dengan masalah penelitian, serta juga berisi saran yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil pembahasan sehubungan dengan masalah penelitian yang merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **A. TINJAUAN PUSTAKA**

Di dalam bab ini, penulis membuat beberapa pengertian yang diambil dari beberapa buku-buku referensi, surat-surat keputusan dan juga pendapat-pendapat ahli, untuk penjelasan mengenai Kinerja, Standar Kinerja Operasional Pelabuhan, Kinerja Pelayanan Operasional, pendapat para ahli mengenai jasa tambat, kinerja bongkar muat peti kemas dan Evaluasi Kinerja menurut pendapat para ahli adalah sebagai berikut:

##### **1. Kinerja**

###### **a. Kinerja**

Kinerja adalah istilah umum yang digunakan untuk menunjukkan sebagian atau seluruh tindakan atau aktivitas dari suatu organisasi pada suatu periode (Mulyadi, 2001). Menurut Mulyadi (2007:328), kinerja perusahaan sebagai keberhasilan perusahaan secara keseluruhan dalam mencapai sasaran-sasaran strategis yang telah ditetapkan melalui inisiatif strategis pilihan. Kinerja perusahaan diartikan sebagai kemampuan perusahaan untuk meraih tujuannya melalui pemakaian sumber daya secara efisien dan efektif dan menggambarkan seberapa jauh suatu perusahaan mencapai hasilnya setelah dibandingkan dengan kinerja terdahulu *previous perfomance* dan kinerja organisasi lain *benchmarking*, serta sampai seberapa jauh meraih tujuan dan target yang telah ditetapkan (Muhammad, 2008:14). Kinerja adalah gambaran mengenai tingkat pencapaian pelaksanaan suatu kegiatan/program kebijaksanaan dalam mewujudkan sasaran, tujuan, misi dan visi organisasi yang tertuang dalam perumusan skema strategis (*strategic planning*) suatu organisasi (Wibowo, 2010:7).

Dari berbagai definisi kinerja di atas dapat disimpulkan bahwa kinerja merupakan *perfomance* atau penampilan atau hasil kerja seseorang maupun

organisasi dalam melaksanakan pekerjaan untuk mencapai tujuan serta dapat diukur dengan standar yang telah ditetapkan selama periode tertentu.

b. Pengukuran Kinerja

Pengukuran Kinerja merupakan pendekatan sistematis dan terintegrasi untuk memperbaiki kinerja organisasi dalam rangka mencapai tujuan strategi organisasi dan mewujudkan visi dan misinya (Mahmudi, 2005:15). Pengukuran kinerja adalah salah satu faktor yang sangat penting bagi perusahaan karena merupakan usaha memetakan strategi ke dalam Tindakan pencapaian target tertentu (Giri, 1998). Sistem pengukuran kinerja dapat dijadikan sebagai alat pengendalian organisasi, karena pengukuran kinerja diperkuat dengan menetapkan *reward* dan *punishment* system (Ulum, 2009). Menurut (Horngren, 1998), pada dasarnya ukuran kinerja yang baik mempunyai karakteristik sebagai berikut:

1. Berhubungan dengan tujuan perusahaan.
2. Mempunyai perhatian yang seimbang antara jangka pendek dan jangka panjang.
3. Menggambarkan aktivitas kunci manajemen.
4. Dipengaruhi oleh tindakan karyawan.
5. Siap dipahami oleh karyawan.
6. Digunakan dalam evaluasi dan bermanfaat bagi karyawan.
7. Bertujuan logis dan merupakan pengukuran yang mudah.
8. Digunakan konsisten dan teratur.

Pengukuran kinerja diperlukan untuk mengetahui tinggi rendahnya kinerja seseorang atau organisasi. Pengukuran kinerja ini merupakan hal yang penting untuk dilakukan karena hasil pengukuran suatu kinerja berpengaruh pada pengambilan keputusan dan kebijakan manajemen terkait dengan pencapaian visi dan misi organisasi atau perusahaan. Hasil pengukuran kinerja juga memberikan informasi atas pencapaian atau prestasi perusahaan dalam menjalankan strategi perusahaan. Apabila dari hasil pengukuran kinerja tersebut perusahaan mengalami kendala dalam menjalankan strategi yang ditetapkan perusahaan sebelumnya, perusahaan dapat memperbaiki berbagai sisi dari kinerja perusahaan yang diukur.

c. Tujuan Pengukuran

Tujuan pengukuran kinerja perusahaan menurut (Tangkilisan, 2007:174) adalah sebagai berikut:

1. Untuk memastikan pemahaman para pelaksana dan ukuran yang digunakan untuk pencapaian prestasi.
2. Memastikan tercapainya skema prestasi yang disepakati.
3. Untuk memonitor dan mengevaluasi kinerja dengan perbandingan antara skema kerja dan pelaksanaannya.
4. Untuk memberikan penghargaan maupun hukuman yang obyektif atas prestasi pelaksanaan yang telah diukur, sesuai dengan metode pengukuran yang telah disepakati.
5. Menjadikannya sebagai alat komunikasi antara bawahan dan pimpinan dalam upaya memperbaiki kinerja perusahaan.
6. Mengidentifikasi apakah kepuasan pelanggan sudah terpenuhi.
7. Membantu proses kegiatan perusahaan.
8. Untuk memastikan bahwa pengambilan keputusan telah dilakukan secara obyektif.
9. Menunjukkan peningkatan yang perlu dilakukan.
10. Mengungkapkan permasalahan yang terjadi.

d. Manfaat Pengukuran Kinerja

Manfaat pengukuran kinerja adalah untuk memperoleh informasi yang akurat dan valid tentang perilaku dan kinerja anggota organisasi (Mulyadi dan Setiawan, 1999:227). Manfaat pengukuran kinerja menurut (Mulyadi, 2001) adalah sebagai berikut:

1. Mengelola operasi organisasi secara efektif dan efisien melalui permotivasian karyawan secara maksimum.
2. Membantu pengambilan keputusan yang bersangkutan dengan karyawan seperti promosi, pemberhentian dan mutasi.
3. Mengidentifikasi kebutuhan pelatihan dan pengembangan karyawan dan untuk menyediakan kriteria seleksi dan evaluasi program pelatihan karyawan.
4. Menyediakan umpan balik bagi karyawan mengenai bagaimana atasan mereka menilai kinerja mereka.

5. Menyediakan suatu dasar bagi distribusi penghargaan.

Dalam pengukuran kinerja, diperlukan alat ukur yang tepat untuk mengukur kinerja. Sistem pengukuran kinerja yang efektif adalah sistem pengukuran yang dapat memudahkan manajemen untuk melaksanakan proses pengendalian dan memotivasi manajemen untuk memperbaiki dan meningkatkan kinerjanya.

## **2. Standar Kinerja Operasional Pelabuhan**

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: Hk.103/2/18/DJPL-16 pasal 1 ayat (4) Standar Kinerja Pelayanan Operasional adalah standar hasil kerja dari tiap-tiap pelayanan yang harus dicapai oleh operator Terminal /atau Pelabuhan dalam pelaksanaan pelayanan jasa kepelabuhanan termasuk dalam penyediaan fasilitas dan peralatan pelabuhan.

## **3. Kinerja Pelayanan Operasional**

a. Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: Hk.103/2/18/DJPL-16 pasal 1 ayat (5) Kinerja Pelayanan Operasional adalah hasil kerja terukur yang dicapai Pelabuhan dalam melaksanakan pelayanan kapal, barang, utilisasi fasilitas dan alat, dalam periode waktu dan satuan tertentu.

b. Indikator Kinerja Pelayanan Operasional

Indikator Kinerja Pelayanan Operasional antara lain:

1. Variabel-variabel pelayanan.
2. Penggunaan fasilitas dan peralatan pelabuhan.

## **4. Pedoman Perhitungan Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan**

Pedoman Perhitungan Kinerja Pelayanan Kapal menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : HK 103/2/2/DJPL-17 tentang Pedoman Perhitungan Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan.

### **1. *Effective Time* (ET)**

*Effective Time* (ET) adalah jumlah jam yang digunakan untuk melakukan kegiatan bongkar muat dan dirumuskan sebagai berikut:

$$\text{Effective Time (ET)} = \text{Berth Working Time (BWT)} - \text{Idle Time (IT)}$$

## 2. *Berthing Time* (BT)

*Berthing Time* (BT) adalah jumlah jam selama kapal berada di tambatan sejak tali pertama (*first line*) diikat di dermaga sampai tali terakhir (*last line*) dilepaskan dari dermaga. Rumus BT yaitu sebagai berikut:

$$\text{Berthing Time (BT)} = \text{Berth Working Time (BWT)} + \text{Not Operation Time (NOT)}$$

Keterangan:

*Berthing Time* (BT) = Jumlah jam selama kapal berada ditambatan, mulai dari kapal ikat tali sampai dengan kapal lepas tali.

## 3. Rasio Waktu Kerja Kapal di Tambatan (ET/BT)

Rasio Waktu Kerja Kapal di Tambatan (ET/BT) adalah perbandingan waktu berkerja efektif (*Effective Time/ET*) dengan waktu kapal selama di tambatan (*Berthing Time/BT*). ET/BT dapat rumuskan sebagai berikut:

$$\text{ET/BT (Effective time:Berthing time)}$$

## 4. *Box/Crane/Hour* (B/C/H)

*Box/Crane/Hour* (B/C/H) adalah jumlah Peti kemas yang dibongkar/muat dalam satu jam kerja tiap crane (*Container Crane, Ships Crane, Shore Crane*). Rumus B/C/H yaitu sebagai berikut:

$$\text{B/C/H} = \frac{\text{Jumlah peti kemas yang dibongkar per muat}}{\text{Jumlah jam efektif (ET) x jumlah crane}}$$

## 5. *Box/Ship/Hour* (B/S/H)

*Box/Ship/Hour* (B/S/H) adalah jumlah Peti kemas yang dibongkar/muat per kapal dalam 1 (satu) jam selama kapal bertambat. B/S/H dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$\text{B/S/H} = \frac{\text{jumlah petikemas yang dibongkar per muat(box)}}{\text{Waktu tambat (BT)}}$$

## 5. Jasa Tambat

Menurut Suranto (2004: 205) Pelabuhan (PPSA) merencanakan dan menetapkan serta menyetujui pelayanan penambatan kapal, kegiatan bongkar muat, dan penumpukan barang berdasarkan urutan kedatangan kapal dan skala prioritas.



Pelayanan teknis kapal tambat, kedatangan bongkar muat barang, dan penumpukan barang. Sedangkan menurut Radiks Purba (I, 1997: 343) Tarif pelayanan jasa tambat dermaga dikenakan terhadap kapal yang bertambat pada tambatan dermaga (beton, besi, dan kayu), breasting dolphin/pelampung, dan pinggiran, serta kapal yang merapat pada kapal lain yang sedang sandar/tambat, pengenaan tarif pelayanan jasa tambat didasarkan pada GT. Satuan untuk panjang kapal adalah meter (m), satuan untuk lamanya kapal bersandar/bertambat adalah jam, sedangkan tarifnya adalah untuk tiap 10 m panjang kapal.

Berdasarkan beberapa pengertian di atas terkait dengan jasa tambat. Peneliti sampai pada pemahaman bahwa jasa tambat adalah pelayanan selama kapal berada di tambatan. Yang dalam penghitungan standar kinerja operasional pelabuhan dapat dihitung melalui perhitungan kinerja pelayanan kapal *effective time : berthing time*.

## **6. Kinerja Bongkar Muat Peti Kemas**

Menurut Kramadibrata (2002:280) petik emas merupakan suatu bentuk kemasan satuan muatan terbaru yang menyerupai kotak besar, diperkenalkan sejak awal tahun 1960. Pada umumnya peti kemas terbuat dari bahan-bahan seperti: baja, tembaga (antikarat), aluminium, dan *polywood* atau FRP (*fiber lass reinforced plastics*). Memiliki pintu yang dapat terkunci dan tiap sisi-sisi dipasang suatu “piting sudut dan kunci putar”, sehingga Antara satu peti kemas dengan peti kemas lainnya dapat dengan mudah disatukan atau dilepaskan. Ukuran peti kemas didasarkan pada *International Standard Organization* (ISO), unit ukuran yang sering digunnakan adalah TEU's (*Twenty Feet Equivalent Units*). Peti kemas dengan ukuran 20 feet kuadrat sama dengan 1 TEU's, sedangkan peti kemas dengan ukuran 40 feet kuadrat sama dengan dua TEU's. Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: Hk.103/2/18/DJPL-16 pasal 3 ayat (6) Produktivitas kerja sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d merupakan pelayanan bongkar muat barang dari dan ke kapal.

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: Hk.103/2/18/DJPL-16 pasal 4 ayat (2) , (2) Standar kinerja pelayanan operasional barang terdiri dari:

1. Standar kinerja bongkar muat barang non petikemas dengan indikator *General Cargo* (GC), *Bag Cargo* (BC), *Unitized* (UN), *Curah Cair* (CC) dan *Curah Kering* (CK) yang ditetapkan dalam Peraturan ini merupakan nilai-nilai minimal.
2. Standar kinerja bongkar muat barang petikemas di Terminal Petikemas (TPK) dan Terminal Konvensional berupa B/C/H, B/S/H dan *Receiving/Delivery* petikemas yang ditetapkan dalam Peraturan ini merupakan nilai-nilai minimal.

Dari penjabaran para ahli dan peraturan pemerintah. Penulis berkesimpulan bahwa Kinerja Bongkar Muat Peti Kemas dapat diukur dengan menggunakan indikator *Box crane per hour* (B/C/H) dan *Box Ship per hour* (B/S/H).

## 7. Evaluasi Kinerja

Evaluasi merupakan kegiatan yang terencana untuk mengetahui keadaan suatu objek dengan menggunakan instrumen dan hasilnya dibandingkan dengan tolok ukur untuk memperoleh kesimpulan. Menurut Arikunto (2010: 1). Evaluasi sebagai sebuah proses menentukan hasil yang telah di capai beberapa kegiatan yang direncanakan untuk mendukung tercapainya tujuan.

Menurut Nawawi (2004) menyatakan bahwa, “Kinerja adalah hasil pelaksanaan suatu pekerjaan, baik bersifat fisik/material maupun non fisik/non material. Dalam pemasaran produk untuk mencapai tujuan yang diinginkan mempunyai arti yang luas, yaitu suatu kesatuan yang ditawarkan pada pasar baik yang berwujud maupun tidak berwujud. Produk yang berwujud biasa disebut barang (*goods*) dan produk yang tidak berwujud biasa disebut jasa (*service*). Dalam hubungan dengan pihak yang dilayani, mengukur tingkat kepuasan konsumen tidaklah mudah.

Menurut Montgomery yang dikutip oleh Supranto (2006:2), “*Quality is the extent to which product meet the requirement of people who use them.*” Definisi tersebut dapat diartikan suatu produk dikatakan bermutu bagi seseorang apabila produk tersebut dapat memenuhi kebutuhannya. Dalam praktiknya, dapat diketahui bahwa kebutuhan setiap konsumen berbeda-beda atau bersifat subjektif. Sebagai suatu proses mengukur kegiatan untuk membantu memenuhi kebutuhan

konsumen dapat dilihat dari kualitas pelayanan. Sedangkan menurut Harington yang dikutip oleh Mutis dan Gasperz (2004: 1), “Kualitas adalah memenuhi bahkan melampaui harapan konsumen atas dasar ketetapan biaya sesuai nilai yang ada”.

Menurut Mutis dan Gasperz (2004: 4), “Kualitas adalah segala sesuatu yang mampu memenuhi keinginan atau kebutuhan pelanggan.” Jika keinginan atau kebutuhan tersebut tidak memenuhi harapan sesuai dengan keinginan konsumen maka suatu produk atau jasa dianggap tidak mampu memenuhi kepuasan pelanggan atau konsumen. Kualitas jasa adalah tingkat pemenuhan harapan yang didasarkan pada kesesuaian antara biaya yang dikeluarkan oleh konsumen dengan manfaat yang diterima atau diberikan kepada konsumen.

Definisi kualitas jasa menurut Goetsch dan Davis yang dikutip Tjiptono dan Chandra (2005: 1100) adalah “Kondisi dinamis yang berhubungan dengan produk, jasa, sumber daya manusia (SDM), proses, dan lingkungan yang memenuhi atau melebihi harapan.” Kualitas jasa bukan hanya menekan pada aspek hasil akhir saja (produk jasa), tetap juga menyangkut kualitas SDM, kualitas proses produksi maupun kualitas lingkungan.

Menurut Lewis dan Booms yang dikutip oleh Tjiptono dan Chandra (2005: 121), “Kualitas jasa sebagai ukuran bagus tidaknya jasa yang diberikan mampu sesuai dengan ekspektasi pelanggan.” kualitas jasa dapat diwujudkan melalui pemenuhan kebutuhan dan keinginan konsumen serta penyampaian untuk mengimbangi harapan konsumen. Baik buruknya kualitas jasa bergantung pada kemampuan penyedia jasa dalam memenuhi harapan konsumen secara konsisten.

Masalah kepelabuhanan adalah hal-hal yang menyangkut hubungan antara kapal, muatan dan jasa pelabuhan. Kapal memerlukan tempat bersandar di dermaga dan memerlukan berbagai pelayanan selama di pelabuhan. Muatan memerlukan jasa terminal di pelabuhan dalam proses peralihan dari kapal ke angkutan darat. Pelabuhan menyediakan jasa-jasa bagi kapal dan muatan agar tidak terjadi hambatan dalam pelayaran kapal dan arus barang serta arus penumpang. Dalam memberikan jasa-jasa pelabuhan, maka pelabuhan memiliki beberapa prasarana,

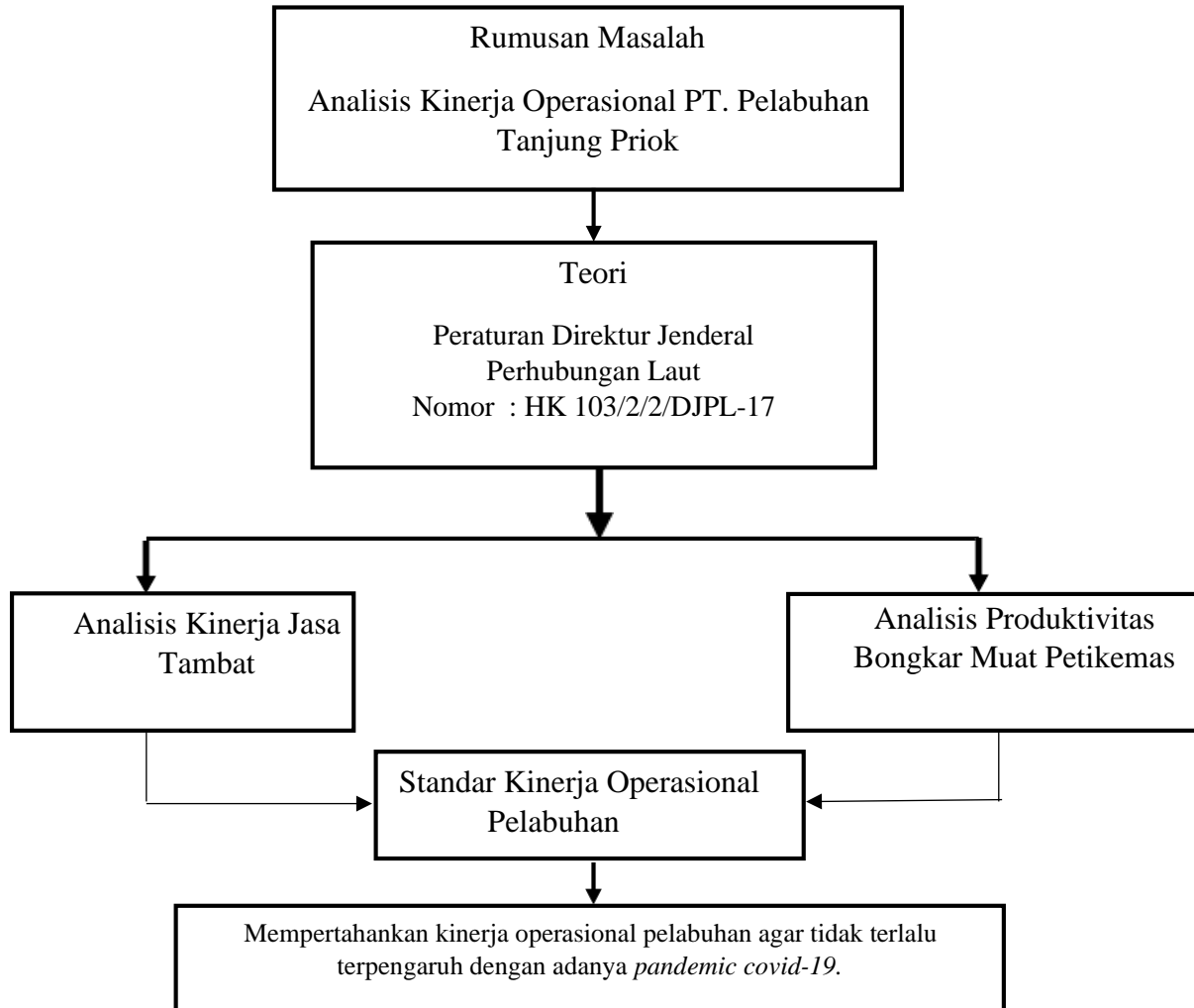
yaitu: dermaga, terminal penumpang, peralatan bongkar muat, gudang, lapangan penumpukan, navigasi, perkantoran, dan telekomunikasi.

## **B. Kerangka Pemikiran**

### **1. Pola Pikir**

Penelitian ini menggunakan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: HK 103/2/2/DJPL-17 yang menjelaskan pedoman perhitungan kinerja pelayanan operasional pelabuhan. Sehingga peneliti dapat membahas skripsi ini secara sistematis. Untuk pembahasan skripsi ini secara sistematis, penulis membuat suatu kerangka pemikiran yang terdiri dari pola pikir dan alur pikir sebagai berikut:

**Bagan 2.1**  
**Kerangka Pemikiran**



## **BAB III**

### **METODOLOGI PENELITIAN**

#### **A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN**

##### **1. Waktu Penelitian**

Penelitian ini dilaksanakan pada saat penulis melakukan Praktek Darat (Prada) atau Praktek Kerja Nyata di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok terhitung mulai tanggal 08 Juni 2019 sampai dengan 31 Agustus 2019.

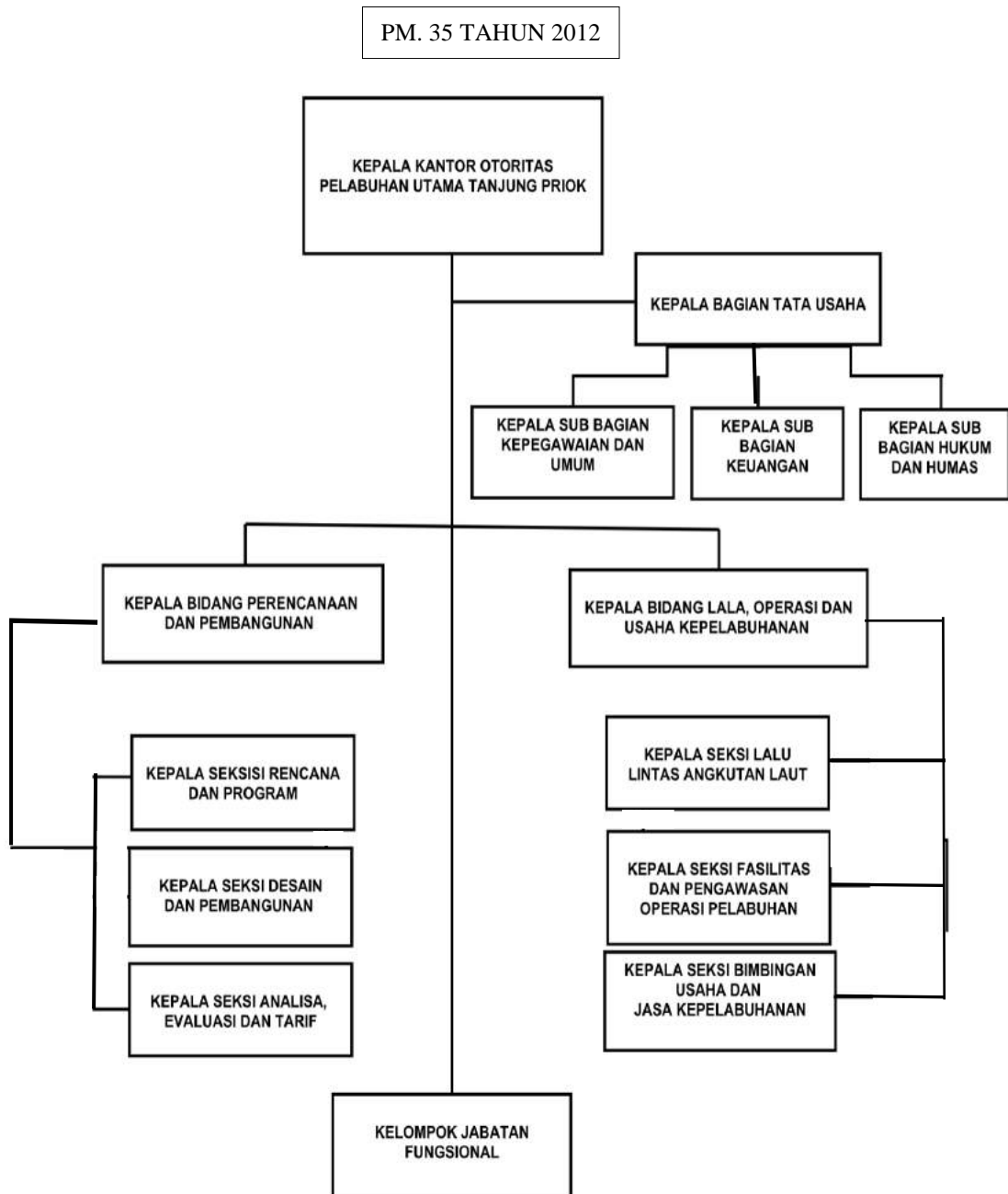
##### **2. Tempat Penelitian**

Penulis mengambil tempat penelitian Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok. Adapun data perusahaan adalah sebagai berikut:

Nama	: Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok
Alamat	: Jl. Palmas, No.1 Pelabuhan Tanjung Priok, Kota Jakarta Utara, Indonesia, 14310.
Telepon	: (021) - 43910256
Fax	: (021) - 3506207, 43910259

## Bagan 2.2

### Struktur Organisasi Kantor Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok



## **B. METODOLOGI PENDEKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA**

### **1. Metodologi Pendekatan**

Ditinjau dari jenis datanya pendekatan penelitian yang digunakan penulis dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif. Penelitian kualitatif mengkaji perspektif partisipan dengan strategi-strategi yang bersifat interaktif dan fleksibel. Penelitian kualitatif ditujukan untuk memahami fenomena-fenomena sosial dari sudut pandang partisipan. Dengan demikian arti atau pengertian penelitian kualitatif tersebut merupakan penelitian yang digunakan untuk meneliti pada kondisi objek. Alamiah dimana peneliti merupakan instrumen kunci. (Sugiyono, 2005).

Adapun jenis pendekatan penelitian ini adalah deskriptif. Penelitian deskriptif yaitu penelitian yang berusaha untuk menguraikan pemecahan masalah yang ada sekarang berdasarkan data-data. Jenis penelitian deskriptif kualitatif yang digunakan pada penelitian ini dimaksudkan untuk memperoleh informasi mengenai kinerja operasional pelabuhan PT. Pelabuhan Tanjung Priok. Selain itu, dengan pendekatan kualitatif diharapkan dapat diungkapkan situasi dan permasalahan yang dihadapi dalam kegiatan operasional pelabuhan di PT. Pelabuhan Tanjung Priok.

### **2. Teknik Pengumpulan Data**

Metode pengumpulan data terhadap suatu penelitian yang penulis lakukan adalah sangat penting. Karena sangat penting maka penulis harus memiliki cara atau teknik untuk mendapatkan data dan informasi yang baik dan akurat serta terstruktur dari hal-hal yang akan diteliti. Sehingga kebenaran informasi yang diperoleh tidak cacat dan dapat dipertanggung jawabkan kebenarannya.

Metode pengumpulan data dilakukan dengan 3 (tiga) cara yaitu observasi, wawancara serta studi pustaka dan dokumentasi.

#### **a. Observasi**

Observasi menggambarkan dan mengungkapkan gambaran sistematis mengenai peristiwa yang terjadi sebenarnya di lapangan. Penggunaan metode observasi secara tepat dengan persyaratan yang digunakan sesuai dalam Teknik-tekniknya, baik digunakan secara individual maupun sebagai



kelompok, akan sangat bermanfaat untuk memperoleh data yang tepat, teruji keakuratannya, serta dapat dipertanggung jawabkan.

Untuk melaksanakan metode observasi banyak peneliti yang mungkin menanggapi bahwa metode observasi merupakan kegiatan yang sering dilakukan dan tidak memerlukan keahlian yang tinggi padahal sejatinya menurut penulis metode observasi memerlukan keahlian dan pemahaman yang cukup tinggi karena kenyataan di lapangannya sering kali penulis menemukan hal hal diluar rencana penulis. Untuk itu untuk melaksanakan metode observasi sebaiknya perlu latihan dan pengalaman yang cukup. Menurut Tjetjep Rohendi Rohidi (2011 : 182) Metode observasi adalah metode yang digunakan untuk mengamati sesuatu, seseorang, suatu lingkungan, atau situasi secara tajam terinci, dan mencatatnya secara akurat dalam beberapa cara. Dalam penelitian ini metode observasi dilaksanakan untuk memperoleh data tentang kegiatan pelayanan jasa tambat kapal, mengungkapkan gambaran sistematis kegiatan bongkar muat peti kemas dengan berbagai macam perangkatnya (stakeholder terkait) pada tempat penelitian.

b. *Wawancara/Interview*

Menurut Sugiyono (2016:317) wawancara digunakan sebagai teknik pengumpulan data untuk menemukan permasalahan yang harus diteliti dan juga apabila peneliti ingin mengetahui hal-hal dari responden yang lebih mendalam. tentang perilaku, dan makna dari perilaku tersebut. Dari pendapat tersebut, penulis menarik kesimpulan bahwa wawancara merupakan salah satu metode pengumpulan data yang dilakukan untuk mengetahui permasalahan yang diteliti lebih dalam tentang masalah yang diteliti penulis dalam bentuk interaksi yang melibatkan orang yang bertanya dengan orang yang memberikan jawaban atas pertanyaan dengan maksud agar penulis dapat mendapatkan informasi yang sah dan terpercaya. Dalam skripsi ini penulis mewawancarai pegawai negeri sipil di kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok pada seksi bimbingan usaha dan jasa kepelabuhanan.

c. Studi Pustaka dan Dokumentasi

Studi Pustaka merupakan pengumpulan data dengan cara membaca, melihat, meneliti, mengutip dari buku-buku atau referensi yang disajikan, masukan atau bahan pertimbangan dan perbandingan mengenai apa yang dapat dilihat dari teori yang sudah ada. Studi pustaka ini bertujuan untuk memperoleh dasar-dasar teori dengan jalan membaca buku-buku termasuk peraturan perundang-undangan dan dokumen-dokumen lainnya yang berkaitan dengan masalah yang akan dibahas.

**C. SUBJEK PENELITIAN**

Pengertian subjek penelitian menurut Sugiyono (2013:32) memberi pengertian subjek penelitian merupakan suatu atribut atau sifat atau nilai dari orang, objek atau kegiatan yang mempunyai variabel tertentu yang ditetapkan untuk dipelajari dan ditarik kesimpulan. Berdasarkan pengertian tersebut dapat diketahui bahwa subjek penelitian menjadi sangat vital dalam sebuah penelitian, hal ini berhubungan dengan judul penelitian dan data yang diperlukan oleh peneliti. Dalam sebuah penelitian, subjek penelitian mempunyai peran yang sangat strategis karena pada subjek penelitian, itulah data tentang variabel yang penelitian amati.

Pada penelitian kualitatif subjek penelitian atau responden disebut dengan istilah informan, yaitu orang memberi informasi tentang data yang diinginkan penulis berkaitan dengan penelitian yang sedang dilakukan oleh penulis. Subjek penelitian ini adalah dengan menggunakan 2 staf di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok bagian seksi bimbingan usaha dan jasa kepelabuhanan yang menangani langsung terkait standar kinerja operasional pelabuhan dalam penelitian ini juga menggunakan 1 kepala seksi fasilitas dan pengawasan operasional pelabuhan yang bertanggung jawab dalam masalah fasilitas di pelabuhan Tanjung Priok. Sehingga dari 3 orang informan tersebut penulis dapat mendapatkan data dan analisis kunci berdasarkan apa yang dikerjakan oleh informan.

**D. TEKNIK ANALISIS DATA**

Pengolahan data dilakukan berdasarkan pada setiap perolehan data dari catatan lapangan (observasi dan wawancara), direduksi, dideskripsikan, dianalisis, kemudian ditafsirkan. Prosedur analisis data terhadap masalah lebih

difokuskan pada upaya menggali fakta sebagaimana adanya (*natural setting*), dengan teknik analisis pendalaman kajian (*verstegen*)

Untuk memberikan gambaran data hasil penelitian maka dilakukan prosedur sebagai berikut :

1. Tahap penyajian data : data disajikan dalam bentuk deskripsi yang terintegrasi.
2. Tahap komparasi : merupakan proses membandingkan hasil analisis data yang telah deskripsikan dengan interpretasi data untuk menjawab masalah yang diteliti. Data yang diperoleh dari hasil deskripsi akan dibandingkan dan dibahas berdasarkan landasan teori, yang dikemukakan pada bab 2.
3. Tahap penyajian hasil penelitian : tahap ini dilakukan setelah tahap komparasi, yang kemudian dirangkum dan diarahkan pada kesimpulan untuk menjawab masalah yang telah dikemukakan penulis.

## BAB IV

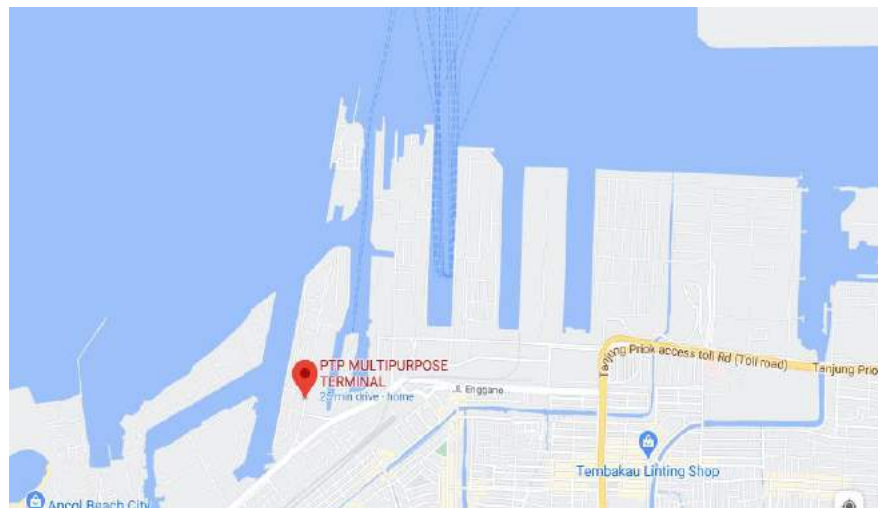
### ANALISIS DAN PEMBAHASAN

#### A. DESKRIPSI DATA

Dalam bab ini penulis akan membahas tentang permasalahan–permasalahan serta fakta–fakta yang terjadi sesuai dengan rumusan masalah yang telah penulis paparkan sebelumnya dan menguraikan sebagian dari peristiwa yang penulis alami pada saat melaksanakan pengamatan dalam rangka pemenuhan syarat penelitian dalam skripsi ini. Adapun untuk memudahkan penelitian, penulis akan menyampaikan deskripsi data, dimana deskripsi tentang data–data terkait tersebut antara lain:

##### 1. Gambaran Umum Terminal *Multipurpose* Pelabuhan Tanjung Priok

Terminal *Multipurpose* Pelabuhan Tanjung Priok terletak di dalam Pelabuhan Tanjung Priok, yaitu pada Lahan Darat Birai 1 seperti yang terlihat pada gambar dibawah ini.



**Gambar 4.1**

**Letak Terminal Multipurpose Pelabuhan Tanjung Priok**

Pelabuhan dan Kepelabuhanan sudah diatur dalam Undang Undang No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Undang-undang ini diperkuat oleh regulasi turunannya, yaitu Peraturan Pemerintah No. 61 tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, yang diperbaharui oleh Peraturan Pemerintah No. 64 tahun 2015. Selain itu ada sejumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang mengatur level pelaksanaan pelabuhan dan teknis pelabuhan itu sendiri. Dalam hal pengelolaan pelabuhan, perubahan terpenting dalam Undang-Undang No. 17 tahun 2008 adalah dilakukannya pemisahan antara Regulator dan Operator. Di masa sebelumnya, peran regulator serta operator di Pelabuhan dikuasai oleh PT Pelindo (I sampai IV).

Dengan lahirnya Undang-Undang 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, pengelolaan pelabuhan dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP) terkait. Hingga saat ini, selain Pelindo (I sampai IV), ada puluhan perusahaan lainnya yang sudah memiliki status sebagai BUP. Sedangkan untuk menjalankan fungsi regulator, pemerintah membentuk Otoritas Pelabuhan (OP), yang dalam dunia maritim internasional disebut *Port Authority*. OP adalah lembaga pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial

Untuk pelabuhan yang belum komersil, peran operator dilaksanakan oleh Unit Pelaksana Teknis (UPT) dan regulator dilaksanakan oleh Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP). UPT dan UPP merupakan unit yang dibentuk oleh Kementerian Perhubungan (Kemenhub) dan dibiayai oleh APBN.

Dalam penelitian ini di dermaga *multipurpose* Pelabuhan Tanjung Priok, Pihak BUP yang terkait adalah PT. Pelindo II Perseroan sedangkan pihak Otoritas yang berwenang adalah Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok.

## **2. Gambaran Umum Pelayanan Jasa Tambat Di Dermaga *Multipurpose* Pelabuhan Tanjung Priok sebelum dan saat terjadinya *Pandemic Covid-19*.**

Dermaga *multipurpose* Pelabuhan Tanjung Priok adalah salah satu dermaga *multipurpose* tersibuk di Indonesia dibanding pelabuhan lain yang sejenis. Dalam bagian ini, penulis ingin memberikan gambaran terkait jumlah kunjungan kapal dari sebelum dan saat terjadinya *pandemic covid-19*. Berikut gambarannya.

BULAN	TAHUN	KUNJUNGAN
JANUARI	2019	172
FEBRUARI	2019	193
MARET	2019	189
APRIL	2019	202
MEI	2019	192
JUNI	2019	137
JULI	2019	165
AGUSTUS	2019	163
SEPTEMBER	2019	176
OKTOBER	2019	178
NOVEMBER	2019	171
DESEMBER	2019	199
JANUARI	2020	122
FEBRUARI	2020	130

**Tabel 4.1**

Data kunjungan kapal di PT. PTP sebelum terjadinya *pandemic covid-19*.

Sumber data : Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok.

BULAN	TAHUN	KUNJUNGAN
Maret	2020	105
April	2020	141
Mei	2020	76
Juni	2020	88
Juli	2020	97
Agustus	2020	88
September	2020	79
Oktober	2020	133

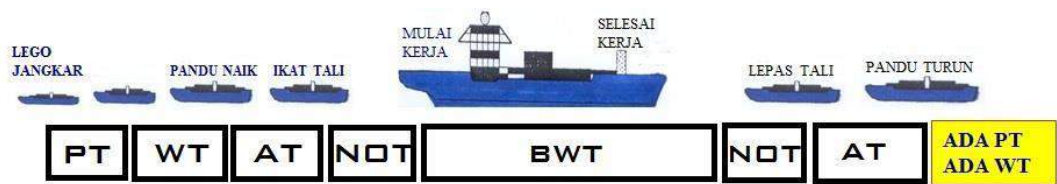
**Tabel 4.2**

Data kunjungan kapal di PT. PTP saat terjadinya *pandemic covid-19*.

Sumber data : Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok.

Terlihat jelas di tabel yang disajikan bahwa terjadi penurunan kunjungan kapal saat terjadinya *pandemic covid-19*. Tetapi penurunan ini tidak berpengaruh pada perhitungan ET:BT dan B/C/H.

Perlu diketahui untuk nilai standar kinerja *effective time : berthing time* (ET:BT) di dermaga multipurpose Pelabuhan Tanjung Priok nilai yang sudah ditetapkan adalah 67 untuk tahun 2019 dan 2020 di dermaga domestik. Sedangkan 68 untuk tahun 2019 dan 2020 di dermaga internasional (luar negeri).



Sumber : Diktat Kuliah Pelabuhan Ir. Suwandi Saputro,MSc

**Gambar 4.2**  
**Kinerja Pelayanan**

Berikut adalah proses kinerja pelayanan dermaga *Multipurpose* Pelabuhan Tanjung Priok dapat dilihat pada gambar 4.1. kinerja pelayanan terdiri dari *Postpone Time* (PT), *Approach Time* (AT), *Not Operating Time* (NOT), dan *Berth Time* (BT). Tetapi dalam skripsi ini penulis hanya memfokuskan Analisa pada *Effective time : Berthing time*. Dan membandingkannya dengan jendela waktu yaitu sebelum dan saat terjadinya *pandemic covid-19*.

Perhitungan *effective time:berthing time* dapat dijabarkan sebagai berikut:

1. *Effective Time* (ET)

*Effective Time* (ET) Adalah jumlah jam yang digunakan untuk melakukan kegiatan bongkar muat. Rumus ET yaitu sebagai berikut:

$$\text{Effective Time (ET)} = \text{Berth Working Time (BWT)} - \text{Idle Time (IT)}$$

2. *Berthing Time* (BT)

*Berthing Time* (BT) adalah jumlah jam selama kapal berada di tambatan sejak tali pertama (*first line*) diikat di dermaga sampai tali terakhir (*last line*) dilepaskan dari dermaga. Sehingga dapat disimpulkan dengan rumus:

$$\text{Berthing Time (BT)} = \text{Berth Working Time (BWT)} + \text{Not Operation Time (NOT)}$$

Keterangan:

*Berthing Time (BT)* = Jumlah jam selama kapal berada ditambatan, mulai dari kapal ikat tali sampai dengan kapal lepas tali.

**a. Gambaran Umum Pelayanan Jasa Tambat di Dermaga *Multipurpose* Pelabuhan Tanjung Priok Sebelum *Pandemic Covid-19*.**

Dalam penelitian kali ini yang dimaksud sebelum *pandemic covid-19* adalah dari bulan Januari 2019 sampai bulan Februari 2020. Saat sebelum *pandemic covid-19* ini. Pelayanan jasa tambat di dermaga *multipurpose* ini terbilang stabil bahkan ada di bulan tertentu nilainya tinggi. Meskipun ada beberapa bulan yang kinerja jasa tambatnya dibawah nilai standar kinerja yang ditentukan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Maka ketertarikan penulis dalam penelitian ini adalah menganalisisnya dan membandingkan pelayanan jasa tambat di dermaga *multipurpose* Pelabuhan Tanjung Priok ini sebelum *pandemic covid-19* dan saat terjadinya *pandemic covid-19*.

**b. Gambaran Umum Pelayanan Jasa Tambat di Dermaga *Multipurpose* Pelabuhan Tanjung Priok Saat Terjadinya *Pandemic Covid-19*.**

Ada hal mencolok terkait kinerja jasa tambat yang dapat dihitung dengan kinerja *Effective Time : Berthing Time* terjadi penurunan di beberapa bulan saat terjadinya *pandemic covid-19* terhitung setelah bulan Maret 2020 sampai Oktober 2020 dimana penulis memang membatasi saat terjadinya *pandemic covid-19* dalam analisis ini sampai bulan Oktober 2020. Ada beberapa Bulan di tahun 2020 yang nilai standar kinerja jasa pelayanan tambat ini yang dibawah nilai standar kinerja yang telah ditetapkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Maka menjadi perhatian penulis dalam menganalisisnya.

**3. Gambaran Umum Produktivitas Bongkar Muat Peti Kemas Di Dermaga *Multipurpose* Pelabuhan Tanjung Priok sebelum dan saat terjadinya *Pandemic Covid-19*.**



Terkait dengan pelayanan jasa bongkar muat peti kemas di dermaga multipurpose yang nilai kinerja dapat dihitung berdasarkan indikator *Box/Crane/Hour* (B/C/H) serta *Box/Ship/Hour* (B/S/H) juga menjadi sorotan penulis dalam penelitian ini. Karena bahkan sebelum terjadinya *pandemic covid-19* Nilai B/C/H dan B/S/H di dermaga *multipurpose* nilainya kurang baik dan saat terjadinya *pandemic covid-19* mengalami penurunan. Maka menjadi perhatian bagi penulis untuk meneliti hal ini apa yang menyebabkan terjadinya penurunan ini meskipun nilai standar kinerja B/C/H dan B/S/H di dermaga multipurpose nilai yang ditetapkan cukup rendah karena memang peruntukkan pelabuhannya adalah pelabuhan *multipurpose*. nilai standar B/C/H untuk tahun 2019 dan 2020 adalah 15. Sedangkan untuk B/S/H karena dermaga ini sejatinya pelayanan utamanya bukan untuk peti kemas maka tidak diadakan terkait nilai standar kinerja B/S/H-nya.

**a. Gambaran Umum Produktivitas Bongkar Muat Peti Kemas di Dermaga Multipurpose Pelabuhan Tanjung Priok Sebelum *Pandemic Covid-19*.**

Sebelum terjadinya *pandemic covid-19* Nilai B/C/H di dermaga *multipurpose* nilainya kurang baik dan saat terjadinya *pandemic covid-19* mengalami penurunan. Maka menjadi perhatian bagi penulis untuk meneliti hal ini apa yang menyebabkan terjadinya penurunan ini meskipun nilai standar kinerja B/C/H di dermaga multipurpose nilai yang ditetapkan cukup rendah.

**b. Gambaran Umum Produktivitas Bongkar Muat Peti Kemas di Dermaga Multipurpose Pelabuhan Tanjung Priok Saat Terjadinya *Pandemic Covid-19*.**

Saat terjadinya *pandemic covid-19* dalam penelitian ini terhitung dari bulan Maret 2020 sampai dengan bulan Oktober 2020. Rupanya kinerja bongkar muat peti kemasnya tidak mengalami peningkatan dibanding dengan saat terjadinya *pandemic covid-19*. Maka dengan alasan tersebut menjadi ketertarikan penulis untuk meneliti apa yang menyebabkan kinerja bongkar muat peti kemas di dermaga multipurpose Pelabuhan Tanjung Priok nilainya rendah.

## B. ANALISIS DATA

### 1. Analisis Kinerja Operasional Pelabuhan Di Dermaga *Multipurpose* Pelabuhan Tanjung Priok sebelum terjadinya *Pandemic Covid-19*.

#### a. Analisis Kinerja Pelayanan Jasa Tambat Di Dermaga *Multipurpose* Pelabuhan Tanjung Priok sebelum terjadinya *Pandemic Covid-19*.

Kinerja pelayanan kapal dapat diketahui berdasarkan perhitungan waktu pada satu periode tertentu untuk mengetahui tingkat produktifitas dan efisiensi dalam pemakaian fasilitas seperti dermaga, terminal, dan alat alat dengan membandingkan waktu *berthing time* terhadap *effective time*. Dalam hal ini penulis akan membandingkan kinerja pelayanan kapal sebelum terjadinya *pandemic covid-19*. Dimana terjadinya *pandemic covid-19* di Indonesia dimulai dari tanggal 2 Maret 2020. Maka penulis akan membandingkan dan menyajikan data dari Januari 2019 sampai Februari 2020.

Kinerja ET:BT terhitung dari Januari 2019 sampai Februari 2020 digambarkan dengan tabel baik data kinerja dermaga PTP 1, dermaga PTP 2 dalam negeri, dan Dermaga PTP 2 luar negeri maka akan terlihat seperti dibawah ini.

**Tabel 4.3**  
**Data Kinerja ET:BT bulan Januari 2019-Februari 2020 di dermaga PTP 1.**

Bulan	Tahun	ET : BT
Januari	2019	61,74
Februari	2019	65,37
Maret	2019	62,76
April	2019	59,23
Mei	2019	65,07
Juni	2019	68,14

Juli	2019	65,12
Agustus	2019	66,92
September	2019	74,25
Oktober	2019	74,9
November	2019	64,9
Desember	2019	61,95
Januari	2020	59,35
Februari	2020	56,62

Sumber: Data dari Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok

Jika diketahui nilai standar kinerja sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : Hk.103/2/18/DJPL-16 yang ketetapannya di lanjutkan oleh Peraturan Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok Nomor : HK.206/4/1/OP.TPK-19. Maka ketetapan nilai standar *effective time : berthing time* . adalah sebagai berikut:

- a. *Effective time : berthing time* dalam negeri

Nilainya adalah : 67

- b. *Effective time : berthing time* luar negeri

Nilainya adalah : 68

Sehingga penulis dapat mengambil kesimpulan bahwa Di dermaga PTP 1 Multipurpose saat sebelum pandemic terhitung dari bulan Januari 2019 – Februari 2020. Ada 3 bulan yang kinerjanya diatas nilai Standar Kinerja Operasional Pelabuhan sesuai ketetapan Direktorat Jenderal Perhubungan. Yaitu bulan Juni, September, dan Oktober.

Sedangkan untuk kinerja pelayanan tambat kapal di dermaga PTP 2 dalam negeri maupun luar negeri terhitung saat sebelum terjadinya pandemic covid-19 dalam penelitian ini yaitu bulan Januari 2019 sampai saat terjadinya *pandemic covid-19* dalam penelitian ini yaitu Februari 2020. Maka jika digambarkan dengan tabel akan terlihat data seperti dibawah ini.

**Tabel 4.4**  
**Data Kinerja ET:BT bulan Januari 2019 sampai Februari 2020 di**  
**dermaga PTP 2.**

Bulan	Tahun	ET : BT Dalam Negeri	ET : BT Luar Negeri
Januari	2019	73,84	75,83
Februari	2019	68,44	72,60
Maret	2019	71,40	77,04
April	2019	79,92	79,69
Mei	2019	75,51	76,84
Juni	2019	71,77	77,86
Juli	2019	77,91	84,73
Agustus	2019	72,25	80,31
September	2019	77,93	84,08
Oktober	2019	82,08	84,08
November	2019	83,78	85,03
Desember	2019	72,46	76,68
Januari	2020	70,27	70,78
Februari	2020	54,15	64,63

Sumber: Data dari Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok

Jika diketahui nilai standar kinerja sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : Hk.103/2/18/DJPL-16 yang ketetapannya di lanjutkan oleh Peraturan Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok Nomor : HK.206/4/1/OP.TPK-19. Maka ketetapan nilai standar *effective time* : *berthing time* . adalah sebagai berikut:

a. *Effective time : berthing time* dalam negeri

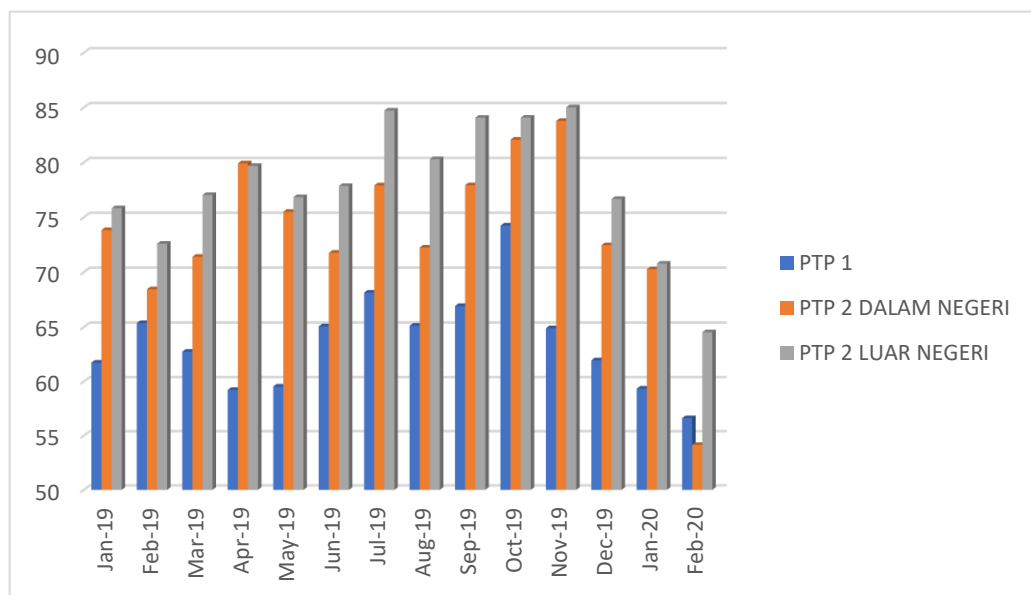
Nilainya adalah : 67

b. *Effective time : berthing time* luar negeri

Nilainya adalah : 68

Maka penulis dapat menyimpulkan bahwa Di dermaga PTP 2 Multipurpose saat sebelum *pandemic* terhitung dari bulan Januari 2019 – Februari 2020. Untuk dermaga pelayanan kapal dalam negeri dan luar negeri hampir semua bulan dapat dipenuhi nilai standar kinerja operasional pelabuhan hanya bulan Februari 2020 yang nilai ET:BT-nya masih dibawah nilai standar kinerja operasional pelabuhan.

Sehingga dari tiga dermaga tersebut yaitu dermaga PTP 1, PTP 2 dalam negeri, dan PTP 3 luar negeri. Statistik penurunan dan kenaikan kinerja pelayanan jasa tambat kapalnya dapat ditampilkan dengan diagram seperti dibawah ini.



**Diagram 4.1**

**Grafik Turun-Naik Kinerja Pelayanan Jasa Tambat Kapal dari Bulan Januari 2019-Februari 2020**

**b. Analisis Kinerja Produktivitas Bongkar Muat Peti Kemas Di Dermaga**

***Multipurpose Pelabuhan Tanjung Priok sebelum Pandemic Covid-19.***

Sebelum menganalisisnya. Penulis ingin merincikan peralatan bongkar muat yang ada di dermaga PTP . Pada uraian fasilitas alat bongkar muat yang akan penulis sertakan adalah fasilitas yang letaknya di dermaga. Bukan yang di lapangan penumpukan, karena hanya alat bongkar muat yang ada dermaga saja yang dapat mempengaruhi kinerja bongkar muat. Sedangkan alat yang ada di lapangan penumpukan (seperti *Mobile crane, forklift*, dan lain-lain) tidak mempengaruhi produktifitas kinerja bongkar muat peti kemas. semua data peralatan yang disebutkan adalah berasal dari data resmi Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok. Berikut deskripsinya:

1. *Gantry Luffing Crane (GLC)*

Jumlah total : 11 Unit

Kepemilikan : PT. Pelabuhan Tanjung Priok

2. *Heavy Lift Crane (HLC)*

Jumlah total : 5 Unit

Kepemilikan : PT. KMU

3. *Mobile Crane*

Jumlah Total : 4 Unit

Kepemilikan : PT. PTP

Data selanjutnya yang ingin ditampilkan penulis ialah data *Box Crane/Hour* dan *Box / Ship / Hour* sebelum terjadinya pandemic covid-19 terhitung dari sebelum Januari 2019 - Februari 2020 dan saat *terjadinya pandemic covid-19* terhitung Maret 2020 – Oktober 2020. Data yang disajikan adalah data resmi yang diperoleh dari Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok.

**Tabel 4.5**  
**Data B/C/H di dermaga PTP 1 sebelum terjadinya dan saat terjadinya**  
*pandemic covid-19.*

Bulan	Tahun	B/C/H
Januari	2019	15,88
Februari	2019	16,39
Maret	2019	19,11
April	2019	16,54
Mei	2019	16,78
Juni	2019	18,6
Juli	2019	16,71
Agustus	2019	17,74
September	2019	15,36
Oktober	2019	19,196
November	2019	17
Desember	2019	18,252
Januari	2020	16,43
Februari	2020	10,59

Sumber data dari OP Tanjung Priok.

Jika diketahui nilai standar kinerja sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : Hk.103/2/18/DJPL-16 yang ketetapannya di lanjutkan oleh Peraturan Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok Nomor : HK.206/4/1/OP.TPK-19. Maka ketetapan nilai standar *BOX/CRANE/HOUR* adalah 15. Sedangkan untuk B/S/H nilai standarnya tidak ditetapkan yaitu 0. Karena mengingat peruntukkan utama

dermaga multipurpose Pelabuhan Tanjung Priok bukan pelabuhan peti kemas melainkan pelabuhan *multipurpose*.

Maka penulis dapat menyimpulkan bahwa pada saat sebelum terjadi *pandemic covid-19* dalam penelitian ini terhitung dari bulan Januari 2019 sampai bulan Februari 2020. Dari bulan Januari 2019 sampai bulan Januari 2020 nilai B/C/H di bulan tersebut diatas nilai B/C/H yang ditetapkan meskipun nilainya turun-naik. Hanya bulan Februari 2020 nilai kinerja pelayanan bongkar muat peti kemas dalam hal ini B/C/H-nya dibawah nilai standar kinerja yang ditetapkan.

Sedangkan untuk dermaga PTP 2. Nilai standar kinerja pelayanan bongkar muat peti kemasnya jika digambarkan dengan tabel. Maka akan terlihat seperti dibawah ini.

**Tabel 4.6**

**Data B/C/H di dermaga PTP 2 sebelum terjadinya *pandemic covid-19*.**

Bulan	Tahun	B/C/H
Januari	2019	9
Februari	2019	8
Maret	2019	8
April	2019	9
Mei	2019	7
Juni	2019	10
Juli	2019	8
Agustus	2019	10
September	2019	9
Oktober	2019	10
November	2019	10



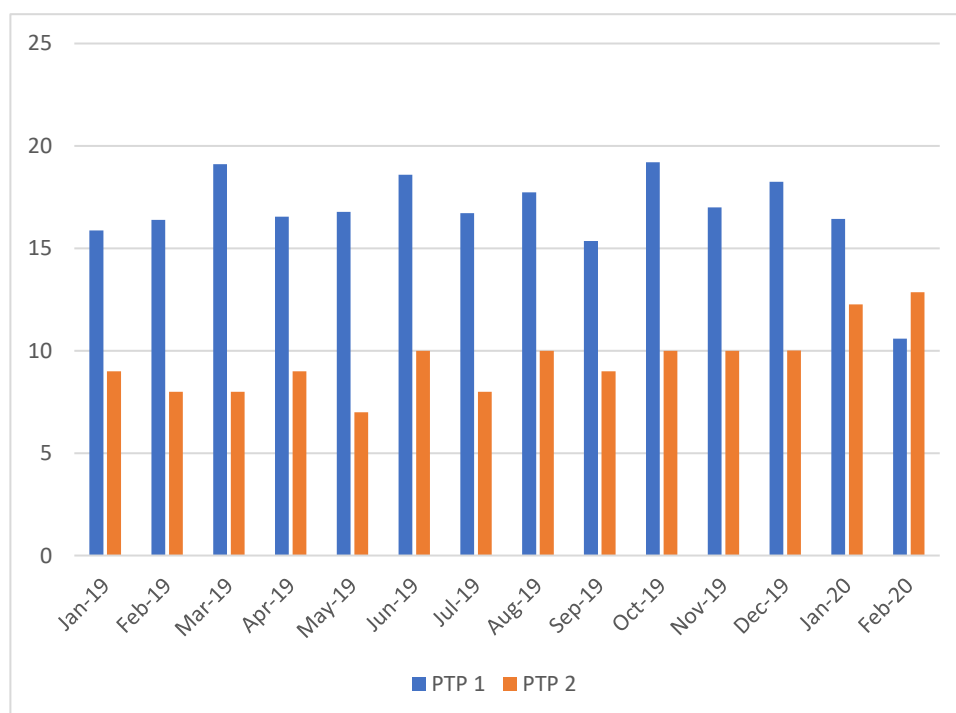
Desember	2019	10,01
Januari	2020	12,27
Februari	2020	12,86

Sumber data dari OP Tanjung Priok.

Di dermaga PTP 2 ini, Jika diketahui nilai standar kinerja sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : Hk.103/2/18/DJPL-16 yang ketetapannya di lanjutkan oleh Peraturan Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok Nomor : HK.206/4/1/OP.TPK-19. Maka ketetapan nilai standar *BOX/CRANE/HOUR* adalah 15. Sedangkan untuk *B/S/H* nilai standarnya tidak ditetapkan yaitu 0. Karena mengingat peruntukkan utama dermaga multipurpose Pelabuhan Tanjung Priok bukan pelabuhan peti kemas melainkan pelabuhan *multipurpose*.

Maka penulis dapat menyimpulkan bahwa dari bulan Januari 2019 sampai dengan bulan Februari 2020. Semua nilai *B/C/H* di dermaga PTP 2 dibawah nilai standar kinerja yang ditetapkan.

Maka apabila kinerja pelayanan bongkar muat peti kemas di dermaga PTP 1 dan dermaga PTP 2 nilainya digambarkan dengan diagram. Maka akan terlihat seperti dibawah ini.



**Diagram 4.2**

**Gambaran kenaikan dan penurunan nilai *B/C/H* di dermaga PTP 1 dan PTP 2.**

**2. Analisis Kinerja Operasional Pelabuhan Di Dermaga *Multipurpose* Pelabuhan Tanjung Priok saat terjadinya *Pandemic Covid-19*.**

**a. Analisis Kinerja Pelayanan Jasa Tambat Di Dermaga *Multipurpose* Pelabuhan Tanjung Priok Saat Terjadinya *Pandemic Covid-19*.**

Dalam hal ini penulis akan membandingkan kinerja pelayanan kapal saat terjadinya *pandemic covid-19*. Dimana terjadinya *pandemic covid-19* di Indonesia dimulai dari tanggal 2 Maret 2020. Maka penulis akan membandingkan dan menyajikan data dari Maret 2020 sampai Oktober 2020. Jika data ditampilkan melalui tabel atau bagan maka akan terlihat seperti dibawah ini.

**Tabel 4.7**  
**Data Kinerja ET:BT bulan Maret 2020-Oktober 2020 di dermaga PTP 1.**

Bulan	Tahun	ET : BT
Maret	2020	60,49
April	2020	65,52
Mei	2020	61,78
Juni	2020	58,05
Juli	2020	53,04
Agustus	2020	50,12
September	2020	52,13
Oktober	2020	60,10

Sumber: Data dari Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok

Jika diketahui nilai standar kinerja sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : Hk.103/2/18/DJPL-16 yang ketetapannya di lanjutkan oleh Peraturan Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok Nomor : HK.206/4/1/OP.TPK-19. Maka ketetapan nilai standar *effective time : berthing time* . adalah sebagai berikut :

- a. *Effective time : berthing time* dalam negeri

Nilainya adalah : 67

- b. *Effective time : berthing time* luar negeri

Nilainya adalah : 68

Maka penulis dapat menyimpulkan bahwa Pada era saat terjadinya *pandemic covid-19* terhitung bulan Maret 2020 – Oktober. Kinerja operasional pelabuhan dalam hal ini kinerja pelayanan kapal. Di dermaga PTP 1 mengalami penurunan. Terhitung dari bulan Maret 2020 – Oktober 2020 di semua bulan, dermaga *Multipurpose* Pelabuhan Tanjung Priok tidak dapat memenuhi nilai standar kinerja operasional pelabuhan yang telah ditetapkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

Sedangkan untuk kinerja pelayanan tambat kapal di dermaga PTP 2 dalam negeri maupun luar negeri terhitung saat terjadinya *pandemic covid-19* dalam penelitian ini yaitu bulan Maret 2020 sampai Oktober 2020. Maka jika digambarkan dengan tabel akan terlihat data seperti dibawah ini.

**Tabel 4.8**

**Data Operasional sejak bulan Maret 2020 di dermaga 2 PTP.**

Bulan	Tahun	ET : BT	ET : BT
		Dalam Negeri	Luar Negeri
Maret	2020	57,47	67,63
April	2020	67,59	79,14
Mei	2020	73,16	74,50
Juni	2020	71,59	79,65
Juli	2020	53,04	78,00
Agustus	2020	50,12	73,78
September	2020	52,13	80,91
Oktober	2020	60,10	77

Sumber: Data dari Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok

Jika diketahui nilai standar kinerja sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : Hk.103/2/18/DJPL-16 yang ketetapannya di lanjutkan oleh Peraturan Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok Nomor : HK.206/4/1/OP.TPK-19. Maka ketetapan nilai standar *effective time : berthing time* . adalah sebagai berikut :

- a. *Effective time : berthing time* dalam negeri

Nilainya adalah : 67

- b. *Effective time : berthing time* luar negeri

Nilainya adalah : 68

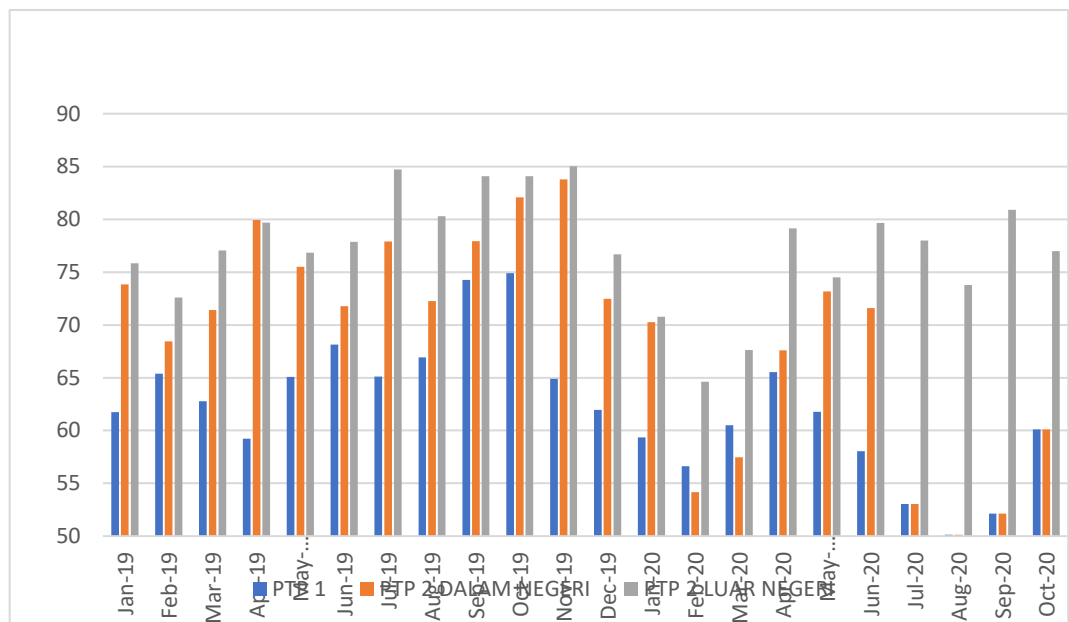
Maka penulis dapat menyimpulkan bahwa pada era saat terjadinya *pandemic covid-19* terhitung bulan Maret 2020 – Oktober 2020. Kinerja operasional pelabuhan dalam hal ini kinerja pelayanan kapal di dermaga PTP 2 untuk dermaga khusus yang melayani kapal dalam negeri mengalami penurunan yang sangat berarti. Dimana saat sebelum terjadinya *pandemic covid-19*. Dermaga PTP 2 dalam negeri hampir selalu memenuhi nilai standar kinerja operasional pelabuhan yang telah ditetapkan hanya bulan Februari 2020 saja dermaga PTP 2 dalam negeri tidak dapat memenuhi nilai standar kinerja operasional pelabuhan dalam hal ini kinerja pelayanan kapal. Tetapi pada waktu terjadinya *pandemic covid-19* terhitung dari bulan Maret 2020 – Oktober 2020. Hanya bulan April, Mei, dan Juni yang nilai kinerja pelayanan kapalnya sudah diatas nilai yang ditetapkan. Selebihnya, sampai bulan Oktober dermaga PTP 2 dalam negeri tidak dapat memenuhi nilai standar kinerja yang telah ditetapkan.

Kemudian untuk dermaga PTP 2 luar negeri. Tidak ada penurunan yang berarti untuk kinerja pelayanan kapalnya. Meskipun beberapa nilai turun, angkanya dikit sekali. Secara umum, dermaga PTP 2 luar negeri hanya bulan maret yang mengalami penurunan. Tetapi bulan-bulan setelahnya, dermaga PTP 2 luar negeri kinerja pelayanan kapalnya selalu dapat melampaui nilai yang telah ditetapkan.

Dari tabel 4.1 , 4.2 , 4.5 , dan 4.6 terkait dengan kenaikan atau penurunan kinerjanya yang dibedakan sesuai dermaga dalam hal ini yaitu dermaga PTP 1 dan dermaga PTP 2 dapat digambarkan dengan diagram sebagai berikut.

**Diagram 4.3**

**Gambaran kenaikan dan penurunan nilai ET:BT di dermaga PTP 1 dan PTP 2 (dalam dan luar negeri)**



Sumber: Hasil olahan penulis

**b. Analisis Kinerja Produktivitas Bongkar Muat Peti Kemas Di Dermaga Multipurpose Pelabuhan Tanjung Priok Saat Terjadinya *Pandemic Covid-19*.**

Berikut adalah data B/C/H saat terjadinya *pandemic covid-19* di dermaga PTP 1 Pelabuhan Tanjung Priok. Terhitung mulai dari bulan Maret 2020 sampai dengan bulan Oktober 2020. Dapat digambarkan dengan tabel seperti dibawah ini.

**Tabel 4.9**  
**Data B/C/H di dermaga PTP 1 saat terjadinya *pandemic covid-19*.**

Bulan	Tahun	B/C/H
Maret	2020	10,29
April	2020	13,04
Mei	2020	12,92
Juni	2020	11,48
Juli	2020	25,43
Agustus	2020	22,91
September	2020	21,71
Oktober	2020	18,52

Sumber: Data dari OP Tanjung Priok.

Analisis terkait dengan kinerja pelayanan bongkar muat di dermaga PTP 1 saat terjadinya *pandemic covid-19* terhitung dari bulan Maret 2020 sampai dengan bulan Oktober 2020. Maka hanya tiga bulan yang nilainya diatas nilai standar kinerja pelayanan bongkar muat peti kemas dalam hal ini B/C/H yaitu bulan Agustus, September, dan Oktober. Selebihnya nilainya dibawah nilai standar kinerja yang telah ditetapkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

Sedangkan di dermaga PTP 2 nilai B/C/H saat terjadinya *pandemic covid-19* terhitung dari bulan Maret 2020 sampai dengan bulan Oktober 2020. Apabila digambarkan dengan tabel maka akan terlihat seperti dibawah ini.

**Tabel 4.10**  
**Data B/C/H di dermaga PTP 2 saat terjadinya *pandemic covid-19*.**

Bulan	Tahun	B/C/H
Maret	2020	8,86
April	2020	9,51
Mei	2020	11,44
Juni	2020	14,59
Juli	2020	12,33
Agustus	2020	10,94
September	2020	11,95
Oktober	2020	9,52

Sumber: Data dari OP Tanjung Priok.

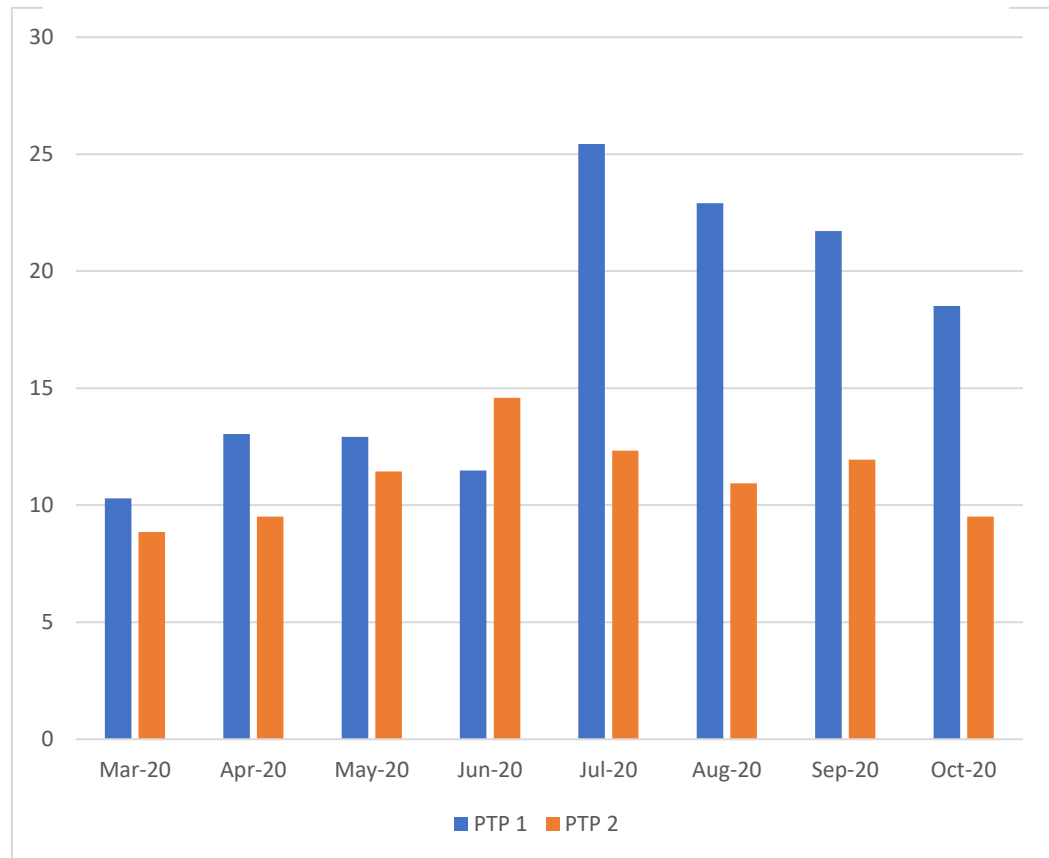
Dari tabel 4.8 diatas dapat disimpulkan bahwa dari bulan Maret 2020 sampai dengan Oktober 2020. Tidak ada Bulan yang nilai B/C/H-nya diatas nilai standar kinerja yang ditetapkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Semua bulan dari bulan Maret 2020 sampai bulan Oktober 2020 nilainya dibawah nilai 15. Meskipun sempat ada peningkatan terutama di bulan Juni. Tetapi meskipun demikian nilainya tetap dibawah nilai standar kinerja pelayanan bongkar muat peti kemas dalam hal ini nilai B/C/H.

Berdasarkan tabel 4.7 dan tabel 4.8 maka nilai B/C/H di dermaga multipurpose Pelabuhan Tanjung Priok dinilai sangat kurang dari standar kinerja yang ditetapkan. Nilai B/C/H yang ditetapkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dermaga multipurpose Pelabuhan Tanjung Priok adalah 15. Dalam hal ini, meskipun nilainya fluktuatif tetapi hampir di semua bulan terhitung saat sebelum *pandemic* dan saat terjadinya *pandemic* rata-rata nilai B/C/H di dermaga *multipurpose* selalu dibawah nilai standar kinerja yang ditetapkan. Hanya bulan Juni 2020 yang hampir mendekati nilai standar. Di bulan-bulan lainnya, nilai B/C/H dermaga *multipurpose* selalu dibawah nilai standar kinerja yang telah ditetapkan.



Dan apabila nilai B/C/H di dermaga PTP 1 dan PTP 2 digambarkan dengan grafik. Maka gambarannya akan terlihat seperti dibawah ini.

**Diagram 4.4**  
**Gambaran Kenaikan Kinerja Bongkar Muat Peti Kemas Di PTP**  
**Bulan Maret 2020 - Oktober 2020**



### C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Dalam menentukan alternatif pemecahan masalah, penulis melakukan wawancara dengan pegawai negeri yang berdinasi di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok yang menangani bidang terkait standar kinerja operasional pelabuhan dan bidang alat dan fasilitas pelabuhan. Dua seksi tersebut adalah seksi Bimbingan Usaha dan Jasa Kepelabuhanan dan seksi Fasilitas dan Pengawasan Operasional Pelabuhan. Tiga orang yang di wawancarai penulis terdiri dari dua (dua) orang dari seksi Bimbingan Usaha dan Jasa Kepelabuhanan serta 1 (satu) orang dari seksi Fasilitas dan Pengawasan Jasa Kepelabuhanan. 2 (dua) orang dari seksi Bimbingan Usaha dan Jasa Kepelabuhanan adalah Ervina Astriani Manurung dan Yaumul Purba. Keduanya merupakan pegawai negeri yang sudah 2 (dua) tahun lebih berdinasi di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Pelabuhan Tanjung Priok di Seksi Bimbingan Usaha Dan Jasa Kepelabuhanan. Dan 1 (orang) dari seksi Fasilitas dan Pengawasan Operasional Pelabuhan adalah Lister Martupa Gurning yang merupakan Kepala Seksi Fasilitas dan Pengawasan Operasional Pelabuhan.

#### 1. Alternatif Pemecahan Masalah Pelayanan Jasa Tambat Kapal

Dalam wawancara kali ini dengan 2 (dua) narasumber dari seksi Bimbingan Usaha dan Jasa Kepelabuhanan. Penulis menanyakan terkait kenapa terjadi penurunan kinerja pelayanan jasa tambat kapal di dermaga multipurpose Pelabuhan Tanjung Priok dan apa solusi yang bisa di tawarkan oleh OP dan dapat dilakukan oleh PT. Pelabuhan Tanjung Priok terkait penurunan kinerjanya di era *pandemic covid-19* ini.

Dari narasumber pertama yaitu Ervina Astriani Manurung menyatakan :

“terjadinya penurunan kinerja pelayanan tambat kapal di dermaga *multipurpose* pada era *pandemic covid-19* adalah *pandemic* itu sendiri tentunya yang menyebabkan tidak ramainya operasional pelabuhan seperti pada bulan-bulan sebelum terjadinya *pandemic* ini. Kemudian seiring berjalannya waktu terjadi peningkatan kinerja meskipun tidak signifikan dan nilainya relatif kecil disebabkan karena usaha pemerintah untuk tetap menjaga stabilitas rantai pasok terutama kaitannya dengan rantai pasok pangan. Selanjutnya terkait penurunan kinerja pelayanan jasa tambat kapal penyebabnya adalah masih banyaknya pelayanan jasa tambat kapal *combo* yang kurang efektif. Bayangkan jika satu

kapal harus menempuh 2 jenis penanganan muatan yang berbeda. Dikarenakan hal ini juga nilai standar kinerja pelayanan jasa tambat kapal menurun di era pandemic ini. Karena di era pandemic ini, banyak perusahaan pelayaran yang disewa pemerintah untuk mengirim lebih dari 1 jenis muatan khususnya bahan pangan dikirim ke Jakarta dan pasti singgahnya atau sandarnya kapal tersebut akan ke Pelabuhan Tanjung Priok. Juga seperti masalah lamanya penanganan muatan di dermaga *Multipurpose* itu bukan hanya disebabkan karena dermaga tersebut melayani kapal combo saja. Tapi karena terkait masalah Gudang. Seperti diketahui jika salah satu pelanggan / *client* yang bisa dikatakan terbesar selalu menggunakan jasa PT. PTP adalah bulog. Dan masalah bulog yang menurut saya paling harus disoroti adalah terkait tidak beroperasinya gudang bulog secara terus menerus atau tidak buka 24 jam. Kenapa hal ini masalah, karena gudang bulog ini jam operasionalnya yang saya tahu adalah pukul 07.00 sampai pukul 20.00. sedangkan ada kapal yang datang diluar jam operasional tersebut dan kegiatan bongkar muatnya juga diluar jam operasional tersebut. Maka menyebabkan kapal harus menunggu dibongkar sehingga pekerjaan bongkar menjadi tertunda lagi dan produktifitas bongkar terganggu lantaran para jasa angkutan transportasi dalam hal ini truck harus menunggu gudang dibuka. Harus digaris bawahi, bahwa peran gudang juga sangat penting bagi nilai pelayanan jasa tambat kapal ini. Lalu solusi yang bisa diberikan adalah peningkatan mutu Tenaga Kerja Bongkar Muat atau diadakannya pelatihan atau apapun bentuknya yang dapat meningkatkan kinerja dari Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) itu. Karena antara jasa pelayanan tambat kapal itu sangat bergantung Tenaga Kerja Bongkar Muatnya. Semakin bagus mutu Tenaga Kerja Bongkar Muatnya maka semakin cepat dan efektif pula kinerja pelayanan jasa tambatnya. Lalu solusi lain yang harus dilakukan PT. PTP adalah memberikan regulasi terkait gudang bulog. Karena bulog adalah pengguna jasa tersering dan terbesar dermaga Multipurpose. Diharapkan terjadi kesepakatan antara PT.PTP dan Bulog terkait jam operasional gudang. Karena gudang dapat beroperasi 24 jam per hari maka sangat berpengaruh terkait pelayanan jasa tambat di pelabuhan. Maka hal itu penting untuk meningkatkan jasa tambat pelabuhan.”

Sedangkan narasumber kedua yaitu Yaumul Purba, ditanyakan hal yang sama oleh penulis. Beliau menyatakan:

“Menurut pendapat saya, masalah bukan hanya ada ketika di kegiatan bongkar. Tetapi di kegiatan muat juga terjadi permasalahan yang cukup berarti bagi dermaga *Multipurpose* ini, tentunya karena perhitungan kinerja ini juga masuk didalamnya kegiatan muat. Pasalnya, menurut pengamatan saya pribadi sering sekali terjadi keterlambatan kedatangan muatan dari gudang bulog untuk komoditi yang harus diangkut keluar pulau jawa. Sama seperti yang narasumber pertama utarakan. Gudang adalah masalahnya. Menurut saya penting bagi PT.PTP untuk menggandeng mitra yang bersedia bekerja 24 jam penuh demi meningkatnya produktifitas kinerja jasa tambat atau pelayanan kapal di pelabuhan”.

Dari hasil wawancara diatas, maka penulis dapat menjabarkan beberapa alternatif pemecahan masalah terkait Kinerja Pelayanan Jasa Tambat, antara lain:

**a. Meningkatkan Kinerja Tenaga Kerja Bongkar Muat dengan Pelatihan.**

Kehandalan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) sangat mempengaruhi kecepatan dan keefektivitasan proses bongkar muat. Apabila Kinerja TKBM terkait bagus, maka proses bongkar muat-nya juga akan bagus. Dan apabila proses bongkar muatnya berlangsung cepat dan efisien, maka nilai Kinerja pelayanan jasa tambatnya akan lebih baik lagi. Maka penulis beranggapan bahwa Meningkatkan Kinerja Tenaga Kerja Bongkar Muat dengan pelatihan menjadi salah satu alternatif pemecahan masalah.

**b. Mengubah Jam Operasional Kerja Gudang Bulog.**

Mengikuti pernyataan dari narasumber bahwa apabila jam kerja gudang Bulog diubah menjadi 24 Jam. Maka tidak akan lagi *truck* yang menunggu sampai gudang Bulog dibuka. Dengan tidak adanya proses menunggu yang lama, maka *truck* akan bisa segera ke lokasi bongkar muat kapal yang dituju, sehingga nilai kinerja pelayanan jasa tambat dapat ditingkatkan.

**2. Alternatif Pemecahan Masalah Produktivitas Bongkar Muat.**

Dalam wawancara dengan Kepala Seksi Fasilitas dan Pengawasan Operasional Pelabuhan ini, penulis menanyakan apa masalah utama dan solusi yang bisa diberikan kepada narasumber terkait fasilitas bongkar muat yang ada di dermaga

*Multipurpose* PT. PTP ini. Maka narasumber dalam hal ini yaitu Lister Martupa Gurning menyatakan:

“dari data yang kita terima terkait alat dan fasilitas bongkar muat. Yang menjadi masalah utama disini adalah tidak adanya alat khusus untuk menangani peti kemas. Sejauh ini dermaga *Multipurpose* ini hanya memiliki OHC, GLC, dan HMC. Yang notabene bukan untuk melayani peti kemas. Padahal kita ketahui mereka juga melayani kapal peti kemas atau kapal bermuatan combo yang membutuhkan peralatan seperti QCC agar membantu mempercepat pelayanan kinerja bongkar muatnya. Maka solusi yang bisa saya sarankan adalah membeli peralatan bongkar muat untuk peti kemas khusus agar nilai produktifitas bongkar muat dan B/C/H-nya tidak serendah seperti sekarang.”

Dari hasil wawancara diatas, maka penulis dapat menjabarkan beberapa alternatif pemecahan masalah produktivitas bongkar muat peti kemas :

**a. Pembelian Alat Bongkar Muat Khusus Untuk Penanganan Peti Kemas.**

PT. Pelabuhan Tanjung Priok sampai tulisan ini dibuat belum memiliki alat bongkar muat khusus untuk penanganan peti kemas. Maka pengadaan atau pembelian alat bongkar muat khusus untuk peti kemas. Sejauh ini PT. Pelabuhan Tanjung Priok hanya memiliki OHC, GLC, dan HMC. Yang notabene bukan untuk melayani peti kemas.

**b. Menyewa Alat Bongkar Muat Khusus Untuk Penanganan Peti Kemas dengan Badan Usaha Pelabuhan Lain.**

Menyewa alat bongkar muat khusus untuk penanganan peti kemas dengan Badan Usaha Pelabuhan lain bisa menjadi opsi, karena perkembangan industri pelayaran sekarang yang mulai memberlakukan praktik-praktik penyewaan. Dengan memperhatikan kontrak penyewaan yang berlaku, opsi ini bisa menjadi pilihan alternatif pemecahan masalah produktivitas bongkar muat peti kemas di PT. Pelabuhan Tanjung Priok.

#### **D. EVALUASI TERHADAP ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH**

Dari uraian hasil wawancara dan penjelasan narasumber diatas terkait dengan masalah pokok yang disorot oleh penulis dalam hal ini terkait masalah jasa tambat atau pelayanan bongkar muat dipelabuhan dan fasilitas bongkar muat di dermaga.

Maka penulis membuat evaluasi terhadap solusi yang ditawarkan oleh narasumber diatas.

## **1. Evaluasi Terhadap Pemecahan Masalah Pelayanan Jasa Tambat**

### **a. Meningkatkan Kinerja Tenaga Kerja Bongkar Muat dengan Pelatihan.**

Sepertinya perkataan narasumber pertama yaitu Saudari Ervina Astriani Manurung sangat tepat mengingat TKBM sangat erat kaitannya dengan Pelayanan jasa tambat kapal. Maka diperlukan TKBM yang terampil dan maksimal dalam berkeja demi mewujudkan pelayanan jasa tambat yang efisien dan tepat waktu. Dan penulis akan menjabarkan beberapa kelebihan dan kekurangan dari meningkatkan kinerja tenaga kerja bongkar muat dengan pelatihan.

#### **1. Kelebihan :**

- a) Tenaga Kerja Bongkar Muat akan mengerti dan bertanggung jawab penuh terhadap tugas utamanya.
- b) Tenaga Kerja Bongkar Muat dapat menghindari kesalahan yang dapat menyebabkan kerugian terhadap perusahaan dan dirinya sendiri.
- c) Tenaga Kerja Bongkar Muat akan meningkat citranya dikarenakan meningkatnya keahlian dan kemampuan dirinya.

#### **2. Kekurangan :**

- a) Diperlukannya anggaran untuk melaksanakan kegiatan pelatihan.

### **b. Mengubah Jam Operasional Kerja Gudang Bulog.**

Dalam hal ini, melihat situasi di lapangan menurut pandangan para narasumber bahwa jam operasional gudang adalah masalah yang penting demi peningkatan kinerja operasional. Maka penulis juga setuju dengan apa yang disampaikan narasumber. Tetapi terkait penggunaan mitra dalam penanganan jam operasional gudang ini penulis kurang setuju. Karena menurut penulis akan lebih efektif dalam masalah keuangan dan koordinasi apabila PT. PTP dan Bulog sendirilah yang turun langsung tanpa menggandeng mitra. Selain karena masalah finansial, juga yang terpenting adalah agar tidak terjadi diskoordinasi lagi terkait gudang itu sendiri. Dan penulis akan menjabarkan beberapa kelebihan dan kekurangan dari mengubah jam operasional kerja gudang Bulog.

#### **1. Kelebihan**

- a. Aktivitas dari dan ke gudang akan lebih efektif.
- b. Berkurangnya penundaan rantai pasok dari dan ke gudang.
- c. Berkurangnya jam tunggu truk pengangkut.

2. Kekurangan

- a. Diperlukan tenaga kerja tambahan untuk kelangsungan operasional gudang.
- b. Diperlukan anggaran tambahan karena jam operasional yang ditambah.

**2. Evaluasi Terhadap Pemecahan Masalah Bongkar Muat Peti Kemas**

**a. Peningkatan Perawatan dan Pemeliharaan pada Alat Bongkar Muat.**

Opsi ini sangat realistis dan efisien. Dikarenakan manajemen PT. Pelabuhan Tanjung Priok tidak harus mengeluarkan dana yang banyak serta birokrasi yang rumit. Karena proses dan pelaksanaannya memang sudah menjadi standar. Yang harus diperhatikan adalah terkait peningkatannya. Jadi jajaran manajemen terkait harus meningkatkan kinerja perawatan dan pemeliharaan alat bongkar muat yang ada. Karena meskipun peruntukannya bukan untuk peti kemas, alat bongkar muat yang ada masih layak dan berfungsi dipakai untuk kegiatan bongkar muat peti kemas di dermaga PTP. Dan penulis akan menjabarkan beberapa kelebihan dan kekurangan dari peningkatan perawatan dan pemeliharaan pada alat bongkar muat, antara lain :

1. Kelebihan

- a) Dalam proses pengadaan kegiatannya tidak serumit pengadaan pembelian alat bongkar muat khusus untuk peti kemas.
- b) Tidak memerlukan biaya yang besar.
- c) Kerugian waktu operasi saat alat rusak dapat diperkecil.

2. Kekurangan

- a) *Human Error* dapat terjadi kapan saja, sehingga menjadi tanggung jawab manajemen terkait keselamatan saat melakukan perawatan.
- b) Menambah tenaga kerja ahli yang memang berpengalaman di bidang perawatan alat bongkar muat tersebut, sehingga memerlukan biaya tambahan terkait kompensasi pekerja.

**b. Menyewa Alat Bongkar Muat Khusus Untuk Penanganan Peti Kemas dengan Badan Usaha Pelabuhan Lain.**

Menyewa adalah sebuah persetujuan antara penyewa dan orang yang menyewa dimana sebuah pembayaran dilakukan atas penggunaan suatu barang atau property secara sementara oleh pihak lain. Menurut penulis, dengan menyewa memang kinerja operasional bongkar muat peti kemas dapat ditingkatkan tetapi ada nominal yang harus dikeluarkan oleh PT. Pelabuhan Tanjung Priok dalam setiap perjanjian penyewaannya. Dan dikarenakan alat bongkar muat terkait tidak dibeli langsung oleh PT. Pelabuhan Tanjung Priok, maka produktivitas alat tersebut tidak dipastikan dapat selalu menunjang kinerja operasional bongkar muat peti kemas di dermaga multipurpose PT. Pelabuhan Tanjung Priok. Sehingga menyewa alat bongkar muat khusus untuk penanganan peti kemas bukan solusi terbaik dalam meningkatkan kinerja bongkar muat peti kemas di dermaga multipurpose PT. Pelabuhan Tanjung Priok. Dan penulis akan menjabarkan beberapa kelebihan dan kekurangan dari menyewa alat bongkar muat khusus untuk penanganan muatan peti kemas dengan Badan Usaha Pelabuhan lain.

**1. Kelebihan**

- a) Menghemat anggaran pengeluaran perusahaan.
- b) Pengurangan atas biaya pajak.
- c) Tidak perlu mengeluarkan biaya perawatan.

**2. Kekurangan**

- a) Biaya yang dikeluarkan akan lebih mahal dibandingkan dengan membeli.
- b) Perjanjian sewa yang terkadang lebih rumit.
- c) Tidak termasuk aset perusahaan.

**E. PEMECAHAN MASALAH YANG DIPILIH**

Dari hasil evaluasi terhadap pemecahan masalah yang telah dijabarkan penulis. Maka dengan pertimbangan tersebut penulis memilih pemecahan masalah sebagai berikut:

**1. Pemecahan Masalah Pelayanan Jasa Tambat**

- a. Peningkatan Kinerja Tenaga Kerja Bongkar Muat.



- b. Mengubah jam operasional kerja Gudang Bulog tanpa mitra tetapi langsung dibawah kendali PT. PTP dan Bulog.

## **2. Pemecahan Masalah Bongkar Muat Peti Kemas**

- a. Peningkatan Perawatan dan Pemeliharaan pada Alat Bongkar Muat.

## BAB V

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### A. KESIMPULAN

Berdasarkan dari hasil analisa data dan pembahasan maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

##### b. Kesimpulan Kinerja Pelayanan Jasa Tambat

Sebelum terjadinya *pandemic covid-19* di dermaga *multipurpose* PTP 1 nilainya relatif dibawah nilai standar kinerja operasional pelabuhan yang ditetapkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut hanya bulan Juni, September dan Oktober yang nilainya diatas nilai standar kinerja operasional pelabuhan. sedangkan dermaga PTP 2 secara umum masih diatas standar kinerja operasional pelabuhan sesuai dengan ketetapan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Kecuali di bulan Februari dermaga PTP 2 nilainya masih dibawah standar kinerja operasional pelabuhan yang ditetapkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Sedangkan pada saat terjadinya *pandemic covid-19* baik di dermaga PTP 1 maupun PTP 2 dalam negeri relatif mengalami penurunan kinerjanya. Kecuali pada dermaga PTP 2 yang masih diatas nilai kerja yang ditetapkan adalah hanya pada bulan April, Mei dan Juni. Sedangkan PTP 2 luar negeri yang nilainya masih diatas nilai standar kinerja operasional pelabuhan yang ditetapkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

##### c. Kesimpulan Kinerja Produktivitas Bongkar Muat Peti Kemas.

Kinerja bongkar muat peti kemas di dermaga PTP 1 dan PTP 2 pada saat sebelum *pandemic covid-19* nilainya hampir selalu dibawah nilai standar kinerja operasional pelabuhan kecuali di bulan Februari di dermaga PTP 1. Sedangkan saat terjadinya *pandemic covid-19* di dermaga PTP 1 dan PTP 2 untuk dermaga PTP 1 hanya tiga bulan yang nilainya diatas nilai standar kinerja pelayanan bongkar muat peti kemas dalam hal ini B/C/H yaitu bulan Agustus, September, dan Oktober sedangkan di dermaga PTP 2 nilai kinerja pelayanan bongkar muat

peti kemasnya selalu dibawah nilai standar kinerja operasional pelabuhan yang ditetapkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

## **B. SARAN**

Berdasarkan hasil pengamatan, Analisa dan wawancara secara langsung dengan pegawai negeri yang berdinasi di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok sebagai pihak yang berwenang dalam pengawasan kinerja Badan Usaha Pelabuhan Terkait di pelabuhan Tanjung Priok terdapat beberapa saran dalam penelitian ini yaitu:

### **a. Saran terkait Kinerja Pelayanan Jasa Tambat**

Perlunya peningkatan kinerja pelayanan kapal di tambatan terutama dalam menangani kapal yang bermuatan *combo* serta perlunya diadakan sinergi antara pihak Badan Usaha Pelabuhan dengan pihak gudang sehingga tidak terjadi keterlambatan penanganan muatan yang menyebabkan kinerja tambat di dermaga *multipurpose* Pelabuhan Tanjung Priok. Sehingga solusi yang diberikan penulis adalah agar antara Badan Usaha Pelabuhan mengadakan perjanjian kerja sama terkait sinergi operasional gudang dengan pihak gudang terkait.

### **b. Saran terkait Kinerja Produktivitas Bongkar Muat Peti Kemas**

Perlunya peningkatan perawatan dan pemeliharaan pada alat Bongkar Muat, sehingga pelayanan jasa bongkar muat peti kemas di dermaga *multipurpose* dapat berjalan efektif dengan demikian peningkatan nilai kinerja dari B/C/H dan B/S/H bagi dermaga *multipurpose* di Pelabuhan Tanjung Priok dapat terjadi. Dan pihak PT. Pelabuhan Tanjung Priok harus mengkaji terkait dengan pembelian alat bongkar muat khusus untuk menangani peti kemas sesuai dengan hasil wawancara dengan bapak Lister Martupa Gurning selaku Kepala Seksi Fasilitas dan Pengawasan Operasional Pelabuhan. Dari pernyataan tersebut, solusi yang diberikan penulis adalah PT. Pelabuhan Tanjung Priok diharapkan melakukan peningkatan perawatan dan pemeliharaan pada alat bongkar muat dan membuat manajemen pemeliharaan alat dan fasilitas bongkar muat peti kemas serta mengkaji terkait dengan pengadaan pembelian alat bongkar muat khusus peti kemas.



## DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, Suharsimi dan Cepi Safruddin Abdul Jabar. 2010. *Evaluasi Program Pendidikan*. Jakarta, Bumi Aksara.
- Giri, Efraim Ferdinan. Januari-April 1998. “*Balanced scorecard: Suatu Sistem Pengukuran Kinerja Strategik*.” Kajian Bisnis.
- Horngren, C. T., Eaton, T. V, & Akers, M. D. 1998. “Underreporting Chargeable Time: A Continuing Problem for Public Accounting Firms.” *Journal of Applied Business Research Permalink. The Journal of Applied Business Research*
- Kramadibrata, Soedjono. 2002. *Perencanaan Pelabuhan*. Penerbit ITB, Edisi Kedua, Bandung.
- Mahmudi, (2005). *Manajemen Kinerja Sektor Publik*. Yogyakarta: UPP AMP YKPN.
- Mulyadi, 2007, *Balanced Scorecard : Alat Manajemen Kontemporer Untuk Pelipatgandaan Kinerja Keuangan Perusahaan*, Edisi kelima, Salemba Empat, Jakarta.
- Mulyadi, 2001. *Balanced Scorecard: Alat Manajemen Kontemporer Untuk Memperlipatgandakan Kinerja Keuangan Perusahaan*. Salemba Empat. Jakarta
- Mulyadi, dan Johny Setiawan, 1999. *Corporate Culture And Performance, Dampak Budaya Perusahaan terhadap Kinerja*. Prenhallindo , Jakarta.
- Mulyadi. 2001. *Balanced Scorecard: Alat Manajemen Kontemporer untuk Pelipatganda Kinerja Keuangan Perusahaan*. (edisi ke-2). Jakarta: Salemba Empat.
- Mutis, Thoby & Vincent Gaspersz. 2004. *Nuansa Menuju Perbaikan Kualitas dan Produktivitas*. Jakarta: Universitas Trisakti.
- Radiks Purba , 1997, *Mengenai Asuransi Angkutan Darat dan Udara*, Jakarta, Djambatan.
- Rohendi Rohidi, Tjetjep. (2011). *Metode Penelitian Seni*. Semarang: Cipta Prima Nusantara Semarang

- Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: PT Alfabet
- Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.CV
- Sugiyono. 2005. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: CV. Alfabeta.
- Supranto. 2006. *Mengukur Tingkat Kepuasan Pelanggan atau Konsumen*. Jakarta: Rineka Cipta
- Suranto, (2004). *Manajemen Operasional Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Serta Prosedur Impor Barang*, Gramedia Pustaka Utama.
- Tangkilisan, Hessel Nogi S, 2007, *Manajemen Publik*, Jakarta: Grasindo
- Tjiptono, Fandy dan G. Chandra. 2005. *Service, Quality, & Satisfaction*. Yogyakarta: Penerbit Andi
- Ulum, Ihyaul. 2009. *Intellectual Capital: Konsep dan Kajian Empiris*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Vis, Iris F. A. & de Koster, Rene, 2003. *Transshipment of containers at a container terminal: An overview*. European Journal of Operational Research, Elsevier, vol. 147:1-16.
- Wibowo. 2010. "Manajemen Kinerja; Edisi Ketiga". PT. Raja Grafindo Prasada: Jakarta.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. 2011. Surat Keputusan No. UM.002/38/18/DJPL-11 tentang Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. 2016. Peraturan No. Hk.103/2/18/DJPL-16 tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan.

## LAMPIRAN



### KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT KANTOR OTORITAS PELABUHAN UTAMA TANJUNG PRIOK

Jln. Palmas No. 1  
Pelabuhan Tanjung Priok  
Jakarta 14310

Telp : 021-43910256  
021-43910259  
Fax : 021-4305256

 <http://oppriok.dephub.go.id>  
 [optanjungpriok@dephub.go.id](mailto:optanjungpriok@dephub.go.id)

#### PERATURAN KEPALA KANTOR OTORITAS PELABUHAN UTAMA TANJUNG PRIOK NOMOR : HK.206/A /1 /OP.TPK-19

#### TENTANG

#### STANDAR KINERJA PELAYANAN OPERASIONAL PELABUHAN PADA PELABUHAN TANJUNG PRIOK

#### KEPALA KANTOR OTORITAS PELABUHAN UTAMA TANJUNG PRIOK

- Menimbang :
- a. bahwa dalam rangka menjamin kelancaran arus barang, meningkatkan efektivitas kinerja operasional di pelabuhan dan untuk mengetahui tingkat kinerja pelayanan pengoperasian di pelabuhan, serta sebagai dasar pertimbangan dalam memperhitungkan tarif jasa pelabuhan;
  - b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, maka perlu menetapkan Peraturan Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan Pada Pelabuhan Tanjung Priok.
- Mengingat :
1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849);
  2. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 151, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5070) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 193, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5731);
  3. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan (Lembaran Negara Tahun 2010 Nomor 26, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5108.), sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 43, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5208);
  4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 35 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Pelabuhan Utama
  5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut;
  6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 95 Tahun 2015 tentang Pedoman Penetapan Harga Jual (*Charge*) Jasa Kepelabuhanan Yang Diusahakan Oleh Badan Usaha Pelabuhan;

*"Zona Integritas Menuju Wilayah Birokrasi Bersih dan Melayani"*



7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 95 Tahun 2015 tentang Pedoman Penetapan Harga Jual (*Charge*) Jasa Kepelabuhanan Yang Diusahakan Oleh Badan Usaha Pelabuhan;
8. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 23 Tahun 2017 tentang Peningkatan Fungsi Penyelenggara Pelabuhan pada Pelabuhan yang Diusahakan Secara Komersil.

#### MEMUTUSKAN :

Menetapkan : PERATURAN KEPALA KANTOR OTORITAS PELABUHAN UTAMA TANJUNG PRIOK TENTANG STANDAR KINERJA PELAYANAN OPERASIONAL PELABUHAN PADA PELABUHAN TANJUNG PRIOK.

#### BAB I

#### KETENTUAN UMUM

##### Pasal 1

Dalam Peraturan ini yang dimaksud dengan:

1. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antar moda transportasi.
2. Pelabuhan Laut adalah pelabuhan yang dapat digunakan untuk melayani kegiatan angkutan laut dan/atau angkutan penyeberangan yang terletak di laut atau di sungai.
3. Otoritas Pelabuhan (*Port Authority*) adalah lembaga pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial.
4. Standar Kinerja Pelayanan Operasional adalah standar hasil kerja dari tiap-tiap pelayanan yang harus dicapai oleh operator Terminal/ Pelabuhan dalam pelaksanaan pelayanan jasa kepelabuhanan termasuk dalam penyediaan fasilitas dan peralatan pelabuhan.
5. Kinerja Pelayanan Operasional adalah hasil kerja terukur yang dicapai Pelabuhan dalam melaksanakan pelayanan kapal, barang dan utilisasi fasilitas dan alat, dalam periode waktu dan satuan tertentu.
6. Indikator Kinerja Pelayanan Operasional adalah variabel-variabel pelayanan, penggunaan fasilitas dan peralatan pelabuhan.
7. Badan Usaha Pelabuhan adalah badan usaha yang kegiatan usahanya khusus di bidang pengusahaan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya.



## BAB II

### LOKASI PELABUHAN

#### Pasal 2

Lokasi pelabuhan yang ditetapkan standar kinerja pelayanan operasionalnya merupakan Pelabuhan Tanjung Priok yang terdiri dari 8 (delapan) terminal, yaitu:

- 1) Divisi Kepanduan PT. Pelindo II (Persero) Cabang Tanjung Priok;
- 2) PT. JICT;
- 3) PT. NPCT1;
- 4) KSO Terminal Petikemas Koja;
- 5) PT. Mustika Alam Lestari;
- 6) PT. IPC Terminal Petikemas;
- 7) PT. Pelabuhan Tanjung Priok;
- 8) PT. Indonesia Kendaraan Terminal.

## BAB III

### INDIKATOR KINERJA PELAYANAN OPERASIONAL

#### Pasal 3

- (1) Indikator kinerja pelayanan yang terkait dengan jasa pelabuhan terdiri dari :
  - a. Waktu Tunggu Kapal (*Waiting Time/WT*);
  - b. Waktu Pelayanan Pemanduan (*Approach Time/AT*);
  - c. Waktu Efektif (*Effektive Time dibanding Berth Time/ET : BT*);
  - d. Produktivitas kerja (*T/G/J, B/C/H dan B/S/H*);
  - e. *Receiving/Delivery* petikemas;
  - f. Tingkat Penggunaan Dermaga (*Berth Occupancy Ratio/BOR*);
  - g. Tingkat Penggunaan Gudang (*Shed Occupancy Ratio/SOR*);
  - h. Tingkat Penggunaan Lapangan (*Yard Occupancy Ratio/YOR*); dan
  - i. Kesiapan Operasi Peralatan.
- (2) Waktu Tunggu Kapal (*Waiting Time/WT*) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a merupakan jumlah waktu sejak pengajuan permohonan tambat setelah kapal tiba di lokasi labuh sampai kapal digerakkan menuju tambatan.
- (3) Waktu Pelayanan Pemanduan (*Approach Time/AT*) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b merupakan jumlah waktu terpakai untuk kapal bergerak dari lokasi labuh sampai ikat tali di tambatan atau sebaliknya.
- (4) Waktu Efektif (*Effective Time/ET*) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c merupakan jumlah jam bagi suatu kapal yang digunakan untuk melakukan bongkar muat selama kapal di tambatan.

/Berth Time ....

- (5) *Berth Time* (BT) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c merupakan jumlah waktu siap operasi tambatan untuk melayani kapal.
- (6) Produktivitas kerja sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d merupakan pelayanan bongkar muat barang dari dan ke kapal;
- (7) *Receiving/Delivery* petikemas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf e merupakan kecepatan pelayanan penyerahan/penerimaan di terminal petikemas yang dihitung sejak alat angkut masuk hingga keluar yang dicatat di pintu masuk/keluar.
- (8) Tingkat Penggunaan Dermaga (*Berth Occupancy Ratio/BOR*) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf f merupakan perbandingan antara waktu penggunaan dermaga dengan waktu yang tersedia (dermaga siap operasi) dalam periode waktu tertentu yang dinyatakan dalam persentase.
- (9) Tingkat Penggunaan Gudang (*Shed Occupancy Ratio/SOR*) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf g merupakan perbandingan antara jumlah pengguna ruang penumpukan dengan ruang penumpukan yang tersedia yang dihitung dalam satuan ton hari atau satuan  $M^3$  hari.
- (10) Tingkat Penggunaan Lapangan Penumpukan (*Yard Occupancy Ratio/YOR*) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf h merupakan perbandingan antara jumlah penggunaan ruang penumpukan dengan ruang penumpukan yang tersedia (siap operasi) yang dihitung dalam satuan ton hari atau  $M^3$  hari.
- (11) Kesiapan Operasi Peralatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf i merupakan perbandingan antara jumlah peralatan yang siap untuk dioperasikan dengan jumlah peralatan yang tersedia dalam periode waktu tertentu.

#### Pasal 4

- (1) Standar kinerja pelayanan operasional kapal dengan indikator terdiri dari: Waktu Tunggu Kapal (*Waiting Time/WT*) dan Waktu Pelayanan Pemanduan (*Approach Time/AT*) yang ditetapkan dalam Peraturan ini merupakan nilai-nilai maksimal.
- (2) Standar kinerja pelayanan operasional barang terdiri dari:
  - a. standar kinerja bongkar muat barang non petikemas dengan indikator *General Cargo (GC)*, *Bag Cargo (BC)*, *Unitized (UN)*, Curah Cair (CC) dan Curah Kering (CK) yang ditetapkan dalam Peraturan ini merupakan nilai-nilai minimal.
  - b. standar kinerja bongkar muat barang petikemas di Terminal Petikemas (TPK) dan Terminal Konvensional berupa B/C/H, B/S/H, U/S/H yang ditetapkan dalam Peraturan ini merupakan nilai-nilai minimal.
  - c. standar kinerja *Receiving/Delivery* petikemas yang ditetapkan dalam Peraturan ini merupakan nilai-nilai maksimal.
- (3) Standar kinerja pelayanan operasional terhadap utilisasi fasilitas terdiri dari:
  - a. tingkat Penggunaan Dermaga (*Berth Occupancy Ratio/BOR*), Lapangan Penumpukan (*Yard Occupancy Ratio/YOR*) dan Gudang (*Shed Occupancy Ratio/SOR*) yang ditetapkan dalam Peraturan ini merupakan nilai-nilai maksimal.



- b. indikator rasio *Effective Time:Berthing Time (ET:BT)* dan kesiapan operasi peralatan yang ditetapkan dalam Peraturan ini merupakan nilai-nilai minimal.

#### Pasal 5

- (1) Pencapaian kinerja operasional dari masing-masing indikator sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (1), ayat (2) huruf c dan ayat (3) huruf a ditentukan sebagai berikut:
- a. apabila nilai pencapaian dibawah nilai standar kinerja pelayanan operasional yang ditetapkan, dinyatakan **BAIK**; dan
  - b. apabila nilai pencapaian 0% sampai dengan 10% diatas nilai standar kinerja pelayanan operasional yang ditetapkan, dinilai **CUKUP BAIK**;
  - c. apabila nilai pencapaian diatas 10% dari nilai standar kinerja pelayanan operasional yang ditetapkan, dinilai **KURANG BAIK**.
- (2) Pencapaian kinerja operasional dari masing-masing indikator sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) dan ayat (3) huruf b ditentukan sebagai berikut:
- a. apabila nilai pencapaian diatas nilai standar kinerja pelayanan operasional yang ditetapkan, dinyatakan **BAIK**;
  - b. apabila nilai pencapaian diatas 90% sampai dengan 100% dari nilai standar kinerja pelayanan operasional yang ditetapkan, dinilai **CUKUP BAIK**; dan
  - c. apabila nilai pencapaian kurang dari 90% dari nilai standar kinerja pelayanan operasional yang ditetapkan, dinilai **KURANG BAIK**.

#### Pasal 6

- (1) Kinerja bongkar muat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 huruf a diukur dalam satuan *Ton/Gang/Jam* merupakan jumlah barang dalam ton atau  $M^3$  yang dibongkar/dimuat dalam periode waktu 1 (satu) jam kerja oleh 1 (satu) Gang.
- (2) Kinerja bongkar muat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 huruf b diukur dalam satuan *Box/Crane/Hour* merupakan jumlah petikemas yang dibongkar/dimuat oleh 1 (satu) crane dalam periode waktu 1 (satu) jam.
- (3) Kinerja bongkar muat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 huruf b diukur dalam satuan *Box/Ship/Hour* merupakan jumlah petikemas yang dibongkar/dimuat dalam 1 (satu) jam selama kapal bertambat.
- (4) Kinerja bongkar muat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 huruf b diukur dalam satuan *Unit/Ship/Hour* merupakan jumlah unit kendaraan yang dibongkar/dimuat dalam 1 (satu) jam selama kapal bertambat.

### BAB IV

#### STANDAR KINERJA PELAYANAN OPERASIONAL PELABUHAN DAN UTILISASI

#### Pasal 7

Standar kinerja pelayanan operasional pelabuhan dan utilisasi ditetapkan dengan memperhatikan tingkat kualitas pelayanan kapal, pelayanan barang, utilisasi fasilitas, kesiapan peralatan pelabuhan dan disesuaikan dengan karakteristik di masing-masing lokasi terminal pada Pelabuhan Tanjung Priok.

#### Pasal 8

Standar pelayanan operasional kapal angkutan laut, kinerja bongkar muat barang non petikemas dan petikemas ditetapkan untuk masing-masing terminal/pelabuhan sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan ini.

#### Pasal 9

Standar utilitas fasilitas dan kesiapan operasi peralatan ditetapkan untuk masing-masing terminal sebagaimana tercantum dalam Lampiran Peraturan ini.

#### Pasal 10

Badan Usaha Pelabuhan wajib memenuhi standar kinerja operasional yang telah ditetapkan dalam peraturan Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok ini.

### BAB V

#### KETENTUAN LAIN-LAIN

#### Pasal 11

- (1) Badan Usaha Pelabuhan wajib menyampaikan laporan kinerja pelayanan operasional pelabuhan kepada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok paling lambat setiap tanggal 7 (tujuh) bulan berikutnya.
- (2) Laporan Kinerja pelayanan operasional Pelabuhan Tanjung Priok sebagaimana dimaksud pada ayat (1) di evaluasi oleh Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok setiap bulannya.
- (3) Hasil evaluasi atas standar kinerja pelayanan operasional Pelabuhan Tanjung Priok tersebut akan dibahas pada rapat untuk mendapatkan justifikasi dan penjelasan atas indikator standar kinerja pelayanan operasional yang masuk dalam kategori **BAIK**, **CUKUP BAIK**, dan **KURANG BAIK** paling lambat setiap tanggal 9 (sembilan) setiap bulannya.
- (4) Hasil evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dengan justifikasi yang dibahas pada ayat (3) dilaporkan secara berkala kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut Cq. Direktur Kepelabuhanan paling lambat setiap tanggal 10 (sepuluh) tiap bulannya.

#### Pasal 12

Berdasarkan hasil evaluasi kinerja operasional pelabuhan sebagaimana dimaksud pada Pasal 11 ayat (2), ditemukan kinerja operasional yang tidak memenuhi standar kinerja operasional yang ditetapkan dalam Peraturan Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok ini, maka Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok dapat mengusulkan/merekomendasikan untuk dilakukan peninjauan atas izin usaha yang dimiliki Badan Usaha kepada pemberi izin usaha.



### Pasal 13

- (1) Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok wajib menetapkan standar kinerja pelayanan operasional Pelabuhan Tanjung Priok dan melakukan evaluasi.
- (2) Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok wajib menetapkan standar kinerja pelayanan operasional Pelabuhan Tanjung Priok yang belum ditetapkan dalam peraturan Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok ini.
- (3) Standar Kinerja pelayanan operasional pelabuhan/terminal dalam lampiran peraturan ini berlaku dalam jangka waktu 6 (enam) bulan dan setelah itu Penyelenggara Pelabuhan wajib menetapkan standar kinerja pelayanan operasional terbaru.
- (4) Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan yang telah ditetapkan oleh Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok sebagaimana dimaksud pada ayat (2) wajib dilaporkan kepada Direktur Jenderal cq. Direktur Kepelabuhanan paling lambat 1 (satu) bulan setelah ditetapkan.
- (5) Kepala Bidang Lala, Operasi dan Usaha Kepelabuhanan melakukan monitoring dan evaluasi terhadap Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan.

## BAB VI

### SANKSI ADMINISTRATIF

#### Pasal 14

- (1) Dalam hal Badan Usaha Pelabuhan tidak dapat memenuhi standar kinerja pelayanan operasional pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 dan/atau tidak melaporkan laporan kinerja pelayanan operasional pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 dikenakan sanksi administratif sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan;
- (2) Sanksi administratif sebagaimana ayat (1) berupa:
  - a. peringatan tertulis; dan
  - b. penurunan dan penundaan kenaikan tarif jasa kepelabuhanan.
- (3) Sanksi administratif diberikan oleh Penyelenggara Pelabuhan berupa peringatan tertulis sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a, dikenakan paling banyak 3 (tiga) kali dengan jangka waktu masing-masing 30 (tiga puluh) hari kalender.
- (4) Dalam hal operator pelabuhan/ terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1), tidak melaksanakan kewajibannya setelah berakhirnya jangka waktu peringatan tertulis ketiga sebagaimana dimaksud pada ayat (3), dikenakan sanksi administratif berupa penurunan dan penundaan kenaikan tarif jasa kepelabuhanan.

## Pasal 15

- (1) Penyelenggara pelabuhan bertanggung jawab terhadap terpenuhinya standar kinerja pelayanan operasional pelabuhan yang ditetapkan dalam Peraturan Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok ini.
- (2) Dalam hal pelabuhan/terminal tidak dapat memenuhi standar kinerja pelayanan operasional pelabuhan dan penyelenggara pelabuhan tidak melaporkan hasil evaluasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 ayat (3), dapat diberikan sanksi administratif sesuai ketentuan perundang-undangan.

## BAB VII

### KETENTUAN PENUTUP

## Pasal 16

Dengan berlakunya Peraturan ini, Peraturan Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok Nomor HK.206/3/9/OP.TPK-2019 tanggal 01 Juli 2019 tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan Pada Pelabuhan Tanjung Priok dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

## Pasal 17

Peraturan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di : JAKARTA  
pada tanggal : 31 Desember 2019

**KEPALA KANTOR OTORITAS PELABUHAN UTAMA  
TANJUNG PRIOK**



**JECE JULITA PIRIS, SE., M.si.**  
Pembina Tk. I (IV/b)  
NIP. 196805211994032002

SALINAN Peraturan ini disampaikan kepada:

1. Menteri Perhubungan;
2. Direktur Jenderal Perhubungan Laut;
3. Sekretaris Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
4. Direktur Keperlabuhanan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
5. Direktur Lalu Lintas dan Angkutan Laut Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
6. Direktur Utama PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero);
7. Para Direksi Badan Usaha Pelabuhan.



Lampiran I Peraturan Kepala Kantor Otoritas  
Pelabuhan Utama Tanjung Priok  
Nomor : HK. 206 / A / 1 / OP. TPK- 19  
Tanggal : 31 Desember 2019

**STANDAR KINERJA OPERASIONAL KAPAL  
DIVISI KEPANDUAN PT. PELINDO II (PERSERO) CABANG TANJUNG PRIOK**

NO	NAMA TERMINAL	WT (JAM)	AT (JAM)
1	JICT	1	2
2	TPK KOJA	1	1.8
3	NPCT1	1	2
4	MAL	1	1.7
5	IPC TPK	1	2
6	PTP	1	2
7	IKT	1	2

**STANDAR KINERJA OPERASIONAL KAPAL  
EFFECTIVE TIME : BERTHING TIME (%)**

NO	NAMA TERMINAL	ET : BT (%)
1	JICT	85
2	TPK KOJA	85
3	NPCT1	85
4	MAL	75
5	IPC TPK Area I	
	a. TPK 009	55
	b. Konvensional	65
6	IPC TPK Area II	
	a. Konvensional	65
	b. TPK	70
7	PTP Wilayah I	67
8	PTP Wilayah II	
	a. Dalam Negeri	67
	b. Luar Negeri	68
9	IKT	70

**KEPALA KANTOR OTORITAS PELABUHAN UTAMA  
TANJUNG PRIOK**


  
**KECE JULITA PIRIS, SE., M.si.**  
 Pemimpin Tk. I (IV/b)  
 NIP. 196805211994032002

Lampiran II Peraturan Kepala Kantor Otoritas  
Pelabuhan Utama Tanjung Priok  
Nomor : HK.206/4/1/08TPK-19  
Tanggal : 31 Desember 2019

### STANDAR KINERJA BONGKAR MUAT PETIKEMAS DAN RECEIVING / DELIVERY

NO	NAMATERMINAL	Terminal Petikemas		Terminal Konvensional		Receiving Menit	Delivery Menit
		B/C/H	B/S/H	B/C/H	B/S/H		
1	JICT	26	59			87	120
2	TPK KOJA	24	52			60	120
3	NPCT1	26	60			60	75
4	MAL	23	55			30	60
5	IPC TPK Area I						
	a. TPK 009	18	27			50	60
	b. Konvensional			19	27		
6	IPC TPK Area II						
	a. TPK	22	55			60	60
	b. Konvensional			18	40		
7	PTP Wilayah I			15			
8	PTP Wilayah II			15			

### STANDAR KINERJA BONGKAR MUAT NON PETIKEMAS

NO	NAMA TERMINAL	GC	BC	UN	UN ALBER	CC	CK	LIFE STOCK
		(T/G/J)	(T/G/J)	(U/S/H)	(U/S/H)	(T/G/J)	(T/J)	(H/G/J)
1	PTP Wilayah I	65	67	35	4	65	120	
2	PTP Wilayah II							
	a. Dalam Negeri	70	40	35		65	200	
	b. Luar Negeri	140	57			135	125	125
3	IKT			125	4			

KEPALA KANTOR OTORITAS PELABUHAN UTAMA  
TANJUNG PRIOK



IEGE JULITA FIRIS, SE., M.si.

Pembina Tk. I (IV/b)  
NIP. 196805211994032002



Lampiran III Peraturan Kepala Kantor Otoritas  
Pelabuhan Utama Tanjung Priok  
Nomor : HK.206/4/1/OP.TPK-19  
Tanggal : 31 Desember 2019

**STANDAR KINERJA UTILISASI FASILITAS DAN KESIAPAN OPERASI PERALATAN**

NO	NAMA TERMINAL	UTILISASI FASILITAS			KESIAPAN OPERASI PERALATAN (%)
		BOR (%)	SOR (%)	YOR (%)	
1	JICT	70		65	80
2	TPK KOJA	70		65	80
3	NPCT1	70		65	80
4	MAL	70		65	80
5	IPC TPK Area I				70
	a. TPK 009	60		60	
	b. Konvensional	60		65	
6	IPC TPK Area II				75
	a. TPK	60		65	
	b. Konvensional	60		65	
7	PTP Wilayah I	70	70	65	80
8	PTP Wilayah II	70	70	65	90
9	IKT	70		65	85

**KEPALA KANTOR OTORITAS PELABUHAN UTAMA  
TANJUNG PRIOK**

  
**JECE JULITA PIRIS, SE., M.si.**  
Pembina Tk. I (IV/b)  
NIP. 196805211994032002

# LAMPIRAN



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
GEDUNG KARYA LANTAI 12 S.D 17**

JL. MEDAN MERDEKA BARAT No. 8  
JAKARTA – 10110

TEL. : 3811308, 3505006, 3813269, 3447017  
3842440  
Pst : 4213, 4227, 4209, 4135

TLX : 3844492, 3458540  
Fax : 3811786, 3845430, 3507576

**PERATURAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
NOMOR : HK 103/2/2/DJPL-17**

**TENTANG**

**PEDOMAN PERHITUNGAN  
KINERJA PELAYANAN OPERASIONAL PELABUHAN**

**DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA**

**DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT,**

- Menimbang :**
- a. bahwa dalam Pasal 24 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut, Penyelenggara Pelabuhan mempunyai wewenang untuk menetapkan standar kinerja operasional pelayanan jasa kepelabuhanan;
  - b. bahwa untuk keseragaman dalam perhitungan kinerja pelayanan operasional pelabuhan, diperlukan adanya suatu pedoman standar;
  - c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, dan huruf b, perlu menetapkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut tentang Pedoman Perhitungan Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan;
- Mengingat :**
1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849);
  2. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 151, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5070) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 193);
  3. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 8, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5093);

Model Takah 02

*"Montasiti Peraturan Bekasayan Berarti Mendukung Terciptanya Keakmatan Berlayar"*

4. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 26, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5108) sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 43, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5208);
5. Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 27, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5109);
6. Peraturan Presiden Nomor 7 Tahun 2015 tentang Organisasi Kementerian Negara (Lembaran Megara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 8);
7. Peraturan Presiden Nomor 40 Tahun 2015 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Megara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 75);
8. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 35 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Pelabuhan Utama (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 628);
9. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 629) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 135 Tahun 2015 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 1401);
10. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 6 Tahun 2013 Tentang Jenis, Struktur, dan Golongan Tarif Jasa Kepelabuhanan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 281) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 15 Tahun 2014 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 492);
11. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 311) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 46 Tahun 2016 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 1867);

12. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 95 Tahun 2015 tentang batasan harga Jual (*Charge*) Jasa Kepelabuhanan Yang Diusahakan Oleh Badan Usaha Pelabuhan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 785);
13. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 189 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 1844) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 86 Tahun 2016 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 1012);
14. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK.103/2/18/DJPL-16 tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan Pada Pelabuhan Yang Diusahakan Secara Komersial;
15. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK.103/4/17/DJPL-16 tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan Pada Pelabuhan Yang Belum Diusahakan Secara Komersial;

#### MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT TENTANG TENTANG PEDOMAN PERHITUNGAN KINERJA PELAYANAN OPERASIONAL PELABUHAN.

### BAB I

#### KETENTUAN UMUM

##### Pasal 1

Dalam Peraturan ini yang dimaksud dengan:

1. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratandan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagaitempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naikturun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antar moda transportasi.
2. Pelabuhan Laut adalah pelabuhan yang dapat digunakan untuk melayani kegiatan angkutan laut dan/atau angkutan penyeberangan yang terletak di laut atau di sungai.



3. Otoritas Pelabuhan (Port Authority) adalah lembaga pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial.
4. Unit Penyelenggara Pelabuhan adalah lembaga pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, pengawasan kegiatan kepelabuhanan, dan pemberian pelayanan jasa kepelabuhanan untuk pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.
5. Penyelenggara Pelabuhan adalah Otoritas Pelabuhan Utama, Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan dan Unit Penyelenggara Pelabuhan
6. Standar Kinerja Pelayanan Operasional adalah standar hasil kerja dari tiap-tiap pelayanan yang harus dicapai oleh operator Terminal/ Pelabuhan dalam pelaksanaan pelayanan jasa kepelabuhanan termasuk dalam penyediaan fasilitas dan peralatan pelabuhan.
7. Kinerja Pelayanan Operasional adalah hasil kerja terukur yang dicapai Pelabuhan dalam melaksanakan pelayanan kapal, barang dan utilisasi fasilitas dan alat, dalam periode waktu dan satuan tertentu.
8. Indikator Kinerja Pelayanan Operasional adalah variabel-variabel pelayanan, penggunaan fasilitas dan peralatan pelabuhan.
9. Pedoman Perhitungan Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan adalah pedoman yang digunakan dalam menghitung kinerja pelayanan operasional pelabuhan.
10. Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal Perhubungan Laut.

## BAB II

### PEMBERLAKUAN PEDOMAN PERHITUNGAN KINERJA

#### Pasal 2

- (1) Pedoman Perhitungan Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan berlaku sebagai pedoman dalam perhitungan kinerja pelayanan operasional pelabuhan yang ditetapkan oleh Penyelenggara Pelabuhan
- (2) Perhitungan kinerja pelayanan operasional pelabuhan digunakan sebagai bahan evaluasi untuk memantau efektifitas operasional pelayanan jasa kepelabuhanan serta tolak ukur kualitas dari penggunaan fasilitas pelabuhan dan waktu pelayanan jasa kepelabuhanan.

- (3) Pedoman Perhitungan Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut ini.

### BAB III

#### KETENTUAN LAIN-LAIN

##### Pasal 3

Direktur Kepelabuhanan melakukan pembinaan dan pengawasan teknis terhadap pelaksanaan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut ini.

### BAB IV

#### KETENTUAN PENUTUP

##### Pasal 4

Peraturan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di Jakarta  
pada tanggal 24 Maret 2017

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT



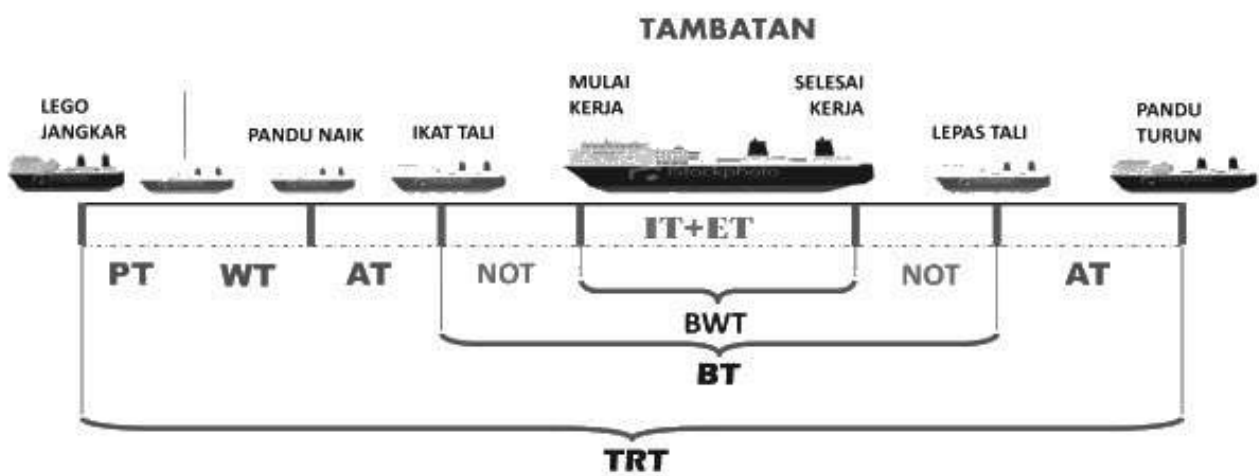
SALINAN Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut disampaikan kepada:

1. Menteri Perhubungan;
2. Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan;
3. Inspektur Jenderal Kementerian Perhubungan;
4. Sekretaris Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
5. Para Direktur di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
6. Para Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama;
7. Para Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan;
8. Para Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan.

Lampiran  
 Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan  
 Laut tentang Pedoman Perhitungan Kinerja  
 Pelayanan Operasional Pelabuhan  
 Nomor : HK 103/2/2/DJPL-17  
 Tanggal : 24 Maret 2017

## PEDOMAN PERHITUNGAN KINERJA PELAYANAN OPERASIONAL PELABUHAN

### A. KINERJA PELAYANAN KAPAL



PT : Postpone Time  
 WT : Waiting Time  
 AT : Approach Time  
 NOT : Not Operating Time  
 IT : Idle Time  
 ET : Effective Time  
 BWT : Berth Working Time  
 BT : Berthing Time  
 TRT : Turn Round Time

1. *Waiting Time* (WT) berdasarkan waktu pelayanan pandu. Adalah selisih waktu antara waktu penetapan kapal masuk dengan pandu naik ke atas kapal (*Pilot on Board/POB*) pada pelayanan kapal masuk.

Rumus :

*Waiting Time* (WT) = Waktu Pelayanan (*Pilot on Board/POB*) - Waktu Penetapan Pelayanan Masuk

Contoh :

NO	NAMA KAPAL	WAKTU TIBA	PENETAPAN PELAYANAN MASUK	WAKTU PELAYANAN (POB)	WT (Jam)
1	KM.B	31/12/2015 10:00	01/01/2016 09:00	01/01/2016 10:30	1,5

## 2. *Postpone Time* (PT)

Adalah waktu tertunda yang tidak bermanfaat selama kapal berada di lokasi lego jangkar dan/atau kolam pelabuhan atas kehendak pihak kapal/pihak eksternal, yang terjadi sebelum atau sesudah kapal melakukan kegiatan bongkar muat.

Rumus :

*Postpone Time* (PT) = Waktu kapal lego jangkar (tiba) sampai dengan waktu penetapan pelayanan masuk

Contoh :

NO	NAMA KAPAL	TIBA	PENETAPAN PELAYANAN MASUK	PT (Jam)
1	KM.B	31/12/2015 10:00	01/01/2016 09:00	23

Komponen *Postpone Time* (PT) antara lain :

- tunggu order pemilik kapal/barang;
- tunggu muatan;
- tunggu dokumen;
- tunggu air pasang;
- tunggu bunker air/Bahan Bakar Minyak (BBM);
- tunggu perbaikan;
- pemeriksaan oleh instansi terkait;
- faktor eksternal lainnya.

## 3. *Approach Time* (AT)

untuk kapal masuk dihitung saat kapal mulai bergerak dari lokasi lego jangkar sampai ikat tali di tambatan (*first line*) dan untuk kapal keluar dihitung mulai lepas tali (*last line*) sampai dengan kapal mencapai ambang luar.

Rumus :

*Approach Time* (AT) = (kapal mulai bergerak s/d ikat tali) + (lepas tali s/d pandu turun)

Contoh:

NO	NAMA KAPAL	TIBA	PELAYANAN MASUK		PELAYANAN KELUAR		APPROACH TIME (AT)		
			KAPAL MULAI BERGERAK	KAPAL TAMBAT	KAPAL LEPAS TALI	KAPAL MENCAPAI AMBANG LUAR	IN (Jam)	OUT (Jam)	TTL (Jam)
1	KM.B	31/12/2015 10:00	03/01/2016 09:30	03/01/2016 11:30	06/01/2016 13:30	06/01/2016 15:30	2	2	4





4. *Berthing Time* (BT)

Adalah jumlah jam selama kapal berada di tambatan sejak tali pertama (*first line*) diikat di dermaga sampai tali terakhir (*last line*) dilepaskan dari dermaga.

Rumus :

$$\text{Berthing Time (BT)} = \text{Berth Working Time (BWT)} + \text{Not Operation Time (NOT)}$$

*Berthing Time* (BT) = Jumlah jam selama kapal berada ditambatan, mulai dari kapal ikat tali sampai dengan kapal lepas tali

5. *Berth Working Time* (BWT)

Adalah jumlah jam kerja bongkar muat yang tersedia (direncanakan) selama kapal berada di tambatan.

Rumus :

$$\text{Berth Working Time (BWT)} = \text{Berthing Time (BT)} - \text{Not Operation Time (NOT)}$$

6. *Not Operation Time* (NOT)

Adalah jumlah jam yang direncanakan untuk tidak melaksanakan kegiatan selama kapal berada di tambatan, termasuk waktu istirahat dan pada saat kapal akan berangkat dari tambatan.

Komponen *Not Operation Time* (NOT) antara lain :

- Istirahat;
- Persiapan bongkar muat (buka tutup palka, buka pasang pipa, penempatan conveyor);
- Persiapan berangkat (lepas tali) pada waktu kapal akan berangkat dari tambatan;
- Waktu yang direncanakan untuk tidak berkerja (hari besar keagamaan, pola kerja tidak 24 jam dan sebagainya).

7. *Effective Time* (ET)

Adalah jumlah jam yang digunakan untuk melakukan kegiatan bongkar muat.

Rumus :

$$\text{Effective Time (ET)} = \text{Berth Working Time (BWT)} - \text{Idle Time (IT)}$$

8. *Idle Time* (IT)

Adalah jumlah jam bagi satu kapal yang tidak terpakai selama waktu kerja bongkar muat di tambatan, tetapi tidak termasuk jam istirahat.

Komponen *Idle Time* (IT) antara lain:

- Kendala cuaca;
- menunggu truk;
- menunggu muatan;
- peralatan bongkar muat rusak;
- kecelakaan kerja;
- menunggu buruh/tenaga kerja;
- kendala bongkar muat lainnya.



Contoh :

NO	NAMA KAPAL	TIBA	KAPAL TAMBAT (1)	KAPAL LEPAS TALI (2)	NOT (Jam)	IT (Jam)	BT (Jam) (2)-(1)	ET (Jam) (BWT-IT)	BWT (Jam) (BT-NOT)
1	KM.B	31/12/2015 10:00	03/01/2016 11:30	06/01/2016 13:30	12	5	74	57	62

Catatan :

Nilai waktu *Idle Time* (IT) dan *Not Operation Time* (NOT) ditentukan dan bersumber dari *daily report* dan/atau dokumen kegiatan bongkar muat yang telah di evaluasi.

9. Rasio Waktu Kerja Kapal di Tambatan (ET/BT)

Adalah perbandingan waktu berkerja efektif (*Effective Time/ET*) dengan waktu kapal selama di tambatan (*Berthing Time/BT*).

Rumus :

$$ET/BT = \frac{\text{Effective Time (ET)}}{\text{Berthing Time (BT)}}$$

Contoh :

NO	NAMA KAPAL	TIBA	KAPAL TAMBAT	KAPAL LEPAS TALI	BWT (ET+IT)		NOT (Jam)	BT (Jam)
					ET (Jam)	IT (Jam)		
1	KM.B	31/12/2015 10:00	03/01/2016 11:30	06/01/2016 13:30	57	5	12	74

$$ET/BT = \frac{57 \text{ Jam}}{74 \text{ Jam}} \times 100\% = 76,87\%$$

10. *Turn Round Time* (TRT)

Adalah jam kapal berada di pelabuhan, yang dihitung sejak kapal tiba (*Time of Arrival*) di lokasi lego jangkar (*Anchorage Area*) sampai kapal meninggalkan pelabuhan mencapai ambang luar.

Rumus :

$$\text{Turn Round Time (TRT)} = \text{Waiting Time (WT)} + \text{Postpone Time (PT)} + \text{Approach Time (AT)} + \text{Berthing Time (BT)}$$

Contoh :

NO	NAMA KAPAL	TIBA	KAPAL MENCAPAI AMBANG LUAR	PT (Jam)	WT (Jam)	APPROACH TIME (AT)			BT (Jam)	TRT (Jam)
						IN (Jam)	OUT (Jam)	TOTAL (Jam)		
1	KM.B	31/12/2015 10:00	06/01/2016 15:30	23	1,5	2	2	4	74	102,5

## B. KINERJA PELAYANAN BONGKAR MUAT

### 1. Ton/Gang/Hour (T/G/H)

Adalah jumlah ton barang yang di bongkar/muat dalam satu jam kerja oleh tiap Gang buruh (TKBM) atau alat bongkar muat

Rumus :

$$T/G/H = \frac{\text{Jumlah barang yang dibongkar/muat (Ton)}}{\text{Jumlah jam efektif (ET) x Jumlah Gang Kerja}}$$

Contoh :

No	Nama Kapal	Jumlah Barang (ton)	ET (Jam)	Gang	T/G/H
1	MT. B	5.500	57	1	96,49

$$T/G/H = \frac{5.500}{57 \times 1} = 96,49$$

### 2. Box/Crane/Hour (B/C/H)

Adalah jumlah Petikemas yang dibongkar/muat dalam satu jam kerja tiap crane (*Container Crane, Ships Crane, Shore Crane*)

Rumus :

$$B/C/H = \frac{\text{Jumlah Peti Kemas yang dibongkar/muat}}{\text{Jumlah jam efektif (ET) x Jumlah Crane}}$$

Contoh :

No	Nama Kapal	Jumlah Barang (box)	ET (Jam)	Jumlah Crane	B/C/H
1	MT. B	1.500	57	1	26,32

$$B/C/H = \frac{1.500}{57 \times 1} = 26,32$$

### 3. Ton/Ship/Hour (T/S/H)

Adalah jumlah ton barang yang dibongkar/muat per kapal dalam 1 (satu) jam selama kapal bertambat.

Rumus :

$$T/S/H = \frac{\text{Jumlah barang yang dibongkar/muat (Ton)}}{\text{Waktu Tambat (Berthing Time)}}$$

Contoh :

No	Nama Kapal	Jumlah Barang (ton)	BT (Jam)	T/S/H
1	MT. B	10.000	74	135,14

$$T/S/H = \frac{10.000}{74} = 135,14$$

4. *Box/Ship/Hour* (B/S/H)

Adalah jumlah Petikemas yang dibongkar/muat perkapal dalam 1 (satu) jam selama kapal bertambat.

Rumus :

$$B/S/H = \frac{\text{Jumlah Petikemas yang dibongkar/muat (Box)}}{\text{Waktu Tambat (BT)}}$$

Contoh :

No	Nama Kapal	Jumlah Barang (Box)	BT (Jam)	B/S/H
1	MT. B	1.000	74	33,51

$$B/S/H = \frac{1.000}{74} = 33,51$$

### C. UTILISASI FASILITAS DAN PERALATAN PELABUHAN

1. Utilisasi Fasilitas :

a. Tingkat Penggunaan Dermaga/*Berth Occupancy Ratio* (BOR)

Adalah perbandingan antara jumlah pemakaian waktu tiap dermaga yang tersedia dengan jumlah waktu tersedia dalam satu periode (bulan/tahun) yang dinyatakan dalam presentase (%) dan dibedakan menurut jenis dermaga atau tambatan :

- 1) *BOR Jetty* (Jt) untuk dermaga yang dibagi atas beberapa tambatan, maka tambatan tidak dipengaruhi oleh panjang kapal.

Rumus :

$$BOR Jt = \frac{\text{Jumlah waktu tambat (BT) seluruh kapal satu periode}}{\text{Waktu tersedia dalam satu periode}}$$

Contoh :

Panjang Dermaga : 50 M

NO	NAMA KAPAL	LOA (M)	KAPAL TAMBAT	KAPAL SELESAI	BT (Jam)
1	KM.A	100	05/03/2016 08:00	10/03/2016 10:30	122,5
2	KM.B	100	12/03/2016 10:00	17/03/2016 08:15	118,25
3	KM.C	115	19/03/2016 11:45	24/03/2016 09:00	118,75
4	KM.D	120	25/03/2016 11:30	28/03/2016 12:00	72,5
TOTAL					432

$$\begin{aligned}
 \text{BOR Jt} &= \frac{432 \text{ jam}}{24 \text{ jam} \times 31} \times 100\% \\
 &= \frac{432 \text{ jam}}{744 \text{ jam}} \times 100\% \\
 &= 58,06\%
 \end{aligned}$$

- 2) BOR untuk lebih dari 1 (satu) dermaga yang tidak terbagi atas beberapa tempat tambatan (*continues berth*), perhitungan tambatan didasarkan pada panjang kapal di tambah 5 (lima) meter sebagai faktor keamanan bagian depan dan belakang.

Rumus :

$$\text{BOR} = \frac{(n \text{ Call} \times (\bar{x} \text{ LOA} + 5)) \times (n \text{ Berthing Time})}{\text{Panjang Dermaga} \times \text{Waktu tersedia dlm satu periode}}$$

( n Call = jumlah Call,  $\bar{x}$  = rata-rata, n Berthing Time = Rata-rata waktu bertambat)

Contoh :

Panjang Dermaga : 400 M

NO	NAMA KAPAL	LOA (M)	KAPAL TAMBAT	KAPAL SELESAI	BT (Jam)
1	KM.A	150	05/03/2016 08:00	10/03/2016 10:30	122,5
2	KM.B	115	12/03/2016 10:00	17/03/2016 08:15	118,25
3	KM.C	100	19/03/2016 11:45	24/03/2016 09:00	118,75
4	KM.D	135	25/03/2016 11:30	28/03/2016 12:00	72,5
	Rata-rata	125	Rata-Rata		108

$$\begin{aligned}
 \text{BOR} &= \frac{(4 \times (125 + 5)) \times (108)}{400 \times (24 \text{ jam} \times 31 \text{ hari})} \times 100\% \\
 &= \frac{56.160 \text{ Jam}}{297.600 \text{ Jam}} \times 100\% \\
 &= 18,87\%
 \end{aligned}$$

- 3) BOR Susun Sirih (SS), dermaga yang digunakan untuk penambatan secara susun sirih, panjang yang diperhitungkan tidak mengikuti panjang kapal tetapi mengikuti panjang dermaga yang dipakai.

Rumus :

$$\text{BOR SS} = \frac{\sum (\text{Lebar Kapal}) \times (\text{Berthing Time})}{\text{Panjang Dermaga} \times \text{Waktu tersedia dalam satu periode}}$$

Contoh :

BOR Priode 10/05/2016 s/d 16/05/2016

Panjang Dermaga = 100 Meter

NO	NAMA KAPAL	LEBAR (M)	KAPAL TAMBAT	KAPAL SELESAI	BT (Jam)	Lebar x BT
1	KM.A	5	10/05/2016 07:00	14/05/2016 08:00	97	485
2	KM.B	4	10/05/2016 11:00	15/05/2016 11:00	120	480
3	KM.C	5	10/05/2016 07:00	14/05/2016 09:00	98	490
4	KM.D	5	10/05/2016 10:00	15/05/2016 20:00	130	650
5	KM.E	5	10/05/2016 11:00	16/05/2016 12:00	145	725
TOTAL						2.830

$$\begin{aligned}
 \text{BOR} &= \frac{2.830}{100 \text{ Mtr} \times (24 \text{ jam} \times 6 \text{ hari})} \times 100\% \\
 &= \frac{2.830}{14.400} \times 100\% \\
 &= 19,65\%
 \end{aligned}$$

b. *Berth Troughput (BTP)*

Adalah jumlah ton barang di dermaga konvensional atau TEUs peti kemas di dermaga peti kemas dalam satu periode yang melewati setiap meter (M) dermaga yang tersedia (Ton/M atau TEUs/M)



Rumus :

$$BTP = \frac{\text{Jumlah Ton atau TEUs dalam satu periode}}{\text{Panjang dermaga yang tersedia}}$$

Contoh :

Panjang Dermaga : 400 M

NO	NAMA KAPAL	LOA (M)	B/M (Ton)	FIRST LINE	LAST LINE	BT (Jam)
1	KM.A	160	6.500	02/05/2016 07:00	09/05/2016 08:00	169
2	KM.B	145	5.500	04/05/2016 11:00	15/05/2016 12:30	265,5
3	KM.C	125	3.500	16/05/2016 09:30	20/05/2016 08:30	95
4	KM.D	135	4.750	22/05/2016 11:00	27/05/2016 08:30	117,5
			20.250			

$$BTP = \frac{20.250 \text{ Ton}}{400 \text{ Meter}} = 51 \text{ Ton/Meter (pembulatan)}$$

c. *Shed Occupancy Ratio* (SOR)

Adalah perbandingan antara jumlah pemakaian ruang penumpukan gudang yang dihitung dalam satuan ton hari atau satuan  $m^3$  hari dengan kapasitas efektif penumpukan tersedia dalam satu priode.

Rumus :

$$SOR = \frac{\sum \text{Ton}/M^3 \text{Barang} \times \text{Rata-rata lama penumpukan}}{\text{Kapasitas efektif penumpukan (Ton atau } M^3) \times \text{Periode}} \times 100\%$$

Contoh :

Gudang "A" = 4.000  $M^2$   
 Kapasitas Efektif = 10.000 Ton  
 Rata-rata lama penumpukan = 10 hari

NO	TANGGAL	STOK AWAL	MASUK	KELUAR	SELISIH	STOK AKHIR	SOR (periode harian)
		Ton	Ton	Ton	Ton	Ton	%
1	12/05/2016	5.500	1.000	1.500	-500	5.000	50
2	13/05/2016	5.000	0	0	0	5.000	50
3	14/05/2016	5.000	1.250	1.000	250	5.250	52,5
4	15/05/2016	5.250	0	0	0	5.250	52,5
5	16/05/2016	5.250	3.500	0	3.500	8.750	87,5

$$\begin{aligned}\text{SOR periode 1 (satu) bulan} &= \frac{8.750 \text{ Ton} \times 10 \text{ hari}}{10.000 \times 31 \text{ hari}} \times 100\% \\ &= 28\% \text{ (pembulatan)}\end{aligned}$$

d. *Shed Throughput (STP)*

Adalah jumlah ton atau m<sup>3</sup> barang dalam satu periode yang melewati setiap meter persegi (m<sup>2</sup>) luas efektif gudang.

Rumus :

$$\text{STP} = \frac{\text{Jumlah Ton}/M^3 \text{Barang dalam satu periode}}{\text{Luas gudang } (M^2)}$$

Contoh :

Gudang "A" = 4.000 M<sup>2</sup>  
Kapasitas Efektif = 10.000 Ton

NO	TANGGAL	STOK AWAL	MASUK	KELUAR	SELISIH	STOK AKHIR	SOR (periode harian)
		Ton	Ton	Ton	Ton	Ton	%
1	12/05/2016	5.500	1.000	1.500	-500	5.000	50
2	13/05/2016	5.000	0	0	0	5.000	50
3	14/05/2016	5.000	1.250	1.000	250	5.250	52,5
4	15/05/2016	5.250	0	0	0	5.250	52,5
5	16/05/2016	5.250	3.500	0	3.500	8.750	87,5
Total			5.750	2.500	3.250		

$$\text{STP} = \frac{2.500 \text{ Ton}}{4.000 M^2} = 0,625 \text{ Ton}/M^2$$

e. *Yard Occupancy Ratio (YOR)*

Adalah perbandingan antara jumlah pemakaian lapangan penumpukan yang dihitung dalam satuan ton/hari atau m<sup>3</sup>/hari atau TEUs/hari dengan kapasitas efektif lapangan penumpukan tersedia dalam satu periode.

Rumus :

$$\text{YOR} = \frac{\text{Ton}/M^3/\text{Teus} \times \text{Rata-rata lama penumpukan}}{\text{Kap. Efektif lapangan dalam satuan Ton}/M^2/\text{Teus} \times \text{Periode}} \times 100\%$$

Contoh General Cargo :

Lapangan "A"  
Luas Efektif = 10.000 M<sup>2</sup>  
Kapasitas efektif = 75.000 Ton

Rata-rata lama penumpukan = 10 hari

NO	TANGGAL	STOK AWAL	MASUK	KELUAR	SELISIH	STOK AKHIR	YOR (periode harian)
		Ton	Ton	Ton	Ton	Ton	%
1	12/05/2016	50.000	10.000	5.500	4.500	54.500	73
2	13/05/2016	54.500	0	1.000	1.000	53.500	71
3	14/05/2016	53.500	15.500	16.000	500	53.000	71
4	15/05/2016	53.000	20.000	15.000	5.000	58.000	77
5	16/05/2016	58.000	2.500	10.500	-8000	50.000	67

$$\text{YOR periode 1 (satu) bulan} = \frac{50.000 \text{ Ton} \times 10 \text{ hari}}{75.000 \text{ Ton} \times 31 \text{ hari}} \times 100\%$$

$$= 22\% \text{ (pembulatan)}$$

Contoh Peti Kemas :

*Container Yard "B"*

Kapasitas/*Holding Capacity* = 10.000 Teus

*Ground Slot* = 1.500 Teus

Rata-rata lama penumpukan = 10 hari

NO	TANGGAL	STOK AWAL	MASUK	KELUAR	SELISIH	STOK AKHIR	YOR (periode harian)
		Teus	Teus	Teus	Teus	Teus	%
1	12/05/2016	7.000	2.000	1.500	500	7.500	75
2	13/05/2016	7.500	1.000	2.000	-1.000	6.500	65
3	14/05/2016	6.500	500	1.000	-500	6.000	60
4	15/05/2016	6.000	2.000	1.000	1.000	7.000	70
5	16/05/2016	7.000	1.500	500	1.000	8.000	80

$$\text{YOR periode 1 (satu) bulan} = \frac{8.000 \text{ Teus} \times 10 \text{ hari}}{10.000 \text{ Teus} \times 31 \text{ hari}}$$

$$= 26\% \text{ (pembulatan)}$$

f. *Yard Throughput (YTP)*

Adalah jumlah ton atau m<sup>3</sup> atau TEU's dalam satu priode yang melewati setiap meter persegi (m<sup>2</sup>) atau *Ground Slot* lapangan penumpukan (m<sup>2</sup> atau Gsl).

Rumus :

$$\text{YTP} = \frac{\text{Jumlah Ton/M}^3/\text{Teus dalam satu priode}}{\text{Luas efektif lapangan penumpukan (M}^2\text{ atau } \textit{Ground Slot})}$$

Contoh General Cargo :

Lapangan "A"

Luas Efektif = 10.000 M<sup>2</sup>  
 Kapasitas efektif = 75.000 Ton  
 Rata-rata lama penumpukan = 10 hari

NO	TANGGAL	STOK AWAL	MASUK	KELUAR	SELISIH	STOK AKHIR	YOR (periode harian)
		Ton	Ton	Ton	Ton	Ton	%
1	12/05/2016	50.000	10.000	5.500	4.500	54.500	73
2	13/05/2016	54.500	0	1.000	1.000	53.500	71
3	14/05/2016	53.500	15.500	16.000	500	53.000	71
4	15/05/2016	53.000	20.000	15.000	5.000	58.000	77
5	16/05/2016	58.000	2.500	10.500	-8000	50.000	67
TOTAL				48.000			

$$\text{YTP periode 1 (satu) bulan} = \frac{48.000 \text{ Ton}}{10.000 \text{ M}^2}$$

Contoh Petikemas :

Container Yard "B"

Kapasitas/Holding Capacity = 10.000 Teus  
 Ground Slot = 1.500 Teus  
 Rata-rata lama penumpukan = 10 hari

NO	TANGGAL	STOK AWAL	MASUK	KELUAR	SELISIH	STOK AKHIR	YOR (periode harian)
		Teus	Teus	Teus	Teus	Teus	%
1	12/05/2016	7.000	2.000	1.500	500	7.500	75
2	13/05/2016	7.500	1.000	2.000	-1.000	6.500	65
3	14/05/2016	6.500	500	1.000	-500	6.000	60
4	15/05/2016	6.000	2.000	1.000	1.000	7.000	70
5	16/05/2016	7.000	1.500	500	1.000	8.000	80
TOTAL				6.000			

$$\text{YTP periode 1 (satu) bulan} = \frac{6.000 \text{ Teus}}{1.500 \text{ Teus}} = 4 \text{ Teus/Ground Slot}$$

## 2. Utilisasi Peralatan

- a. Utilisasi adalah perbandingan antara jumlah waktu pemakaian (*operation time*) dengan waktu siap operasi (*available time*) yang dinyatakan dalam presentase (%).

Rumus :

$$\text{Utilisasi} = \frac{\sum \text{Waktu Pemakaian (Operation Time)}}{\text{Waktu Tersedia (Possible Time)}} \times 100\%$$

- b. Waktu pemakaian (*Operation Time*)  
Adalah jumlah waktu (jam) beroperasinya suatu alat terhadap alat yang siap operasi (siap digunakan)
- c. Waktu Tersedia (*Possible Time*)  
Adalah jumlah waktu tersedia yang diperhitungkan dapat dimanfaatkan bagi keperluan penggunaan peralatan dalam satu hari.
- d. Waktu rusak/perbaikan/perawatan (*Down Time*)  
Adalah jumlah waktu (jam) peralatan dalam kondisi tidak dapat dioperasikan karena rusak/perawatan/perbaikan.
- e. Waktu Siap Operasi (*Available Time*)  
Adalah jumlah waktu (jam) yang tersedia untuk peralatan dalam kondisi siap operasi (siap digunakan).

Rumus :

$$\text{Waktu Siap Operasi (Available Time)} = \text{Waktu Tersedia (Possible Time)} - \text{Waktu rusak/perbaikan/perawatan (Down Time)}$$

- f. Tingkat Kesiapan (*Availability*)  
Adalah perbandingan jumlah waktu siap operasi (*Available Time*) dengan waktu tersedia (*Possible Time*) yang dinyatakan dalam persentase (%)

Rumus :

$$\text{Availability} = \frac{\text{Waktu Siap Operasi (Available Time)}}{\text{Waktu Tersedia (Possible Time)}}$$

Contoh Perhitungan :

1 unit forklift melayani kegiatan pemuatan barang selama 6 hari dengan 1 shift kerja perhari. Pada hari pertama forklift mengalami kerusakan selama 3 jam dan pada hari kedua forklift mengalami pecah ban selama 3 jam. Berapa utilisitas forklift tersebut?

- Waktu tersedia = 6 hari x 1 shift x 8 Jam = 48 Jam
- Waktu operasi = 48 Jam - 3 Jam - 3 Jam = 42 Jam

$$\text{Utilisasi Forklift} = \frac{42 \text{ Jam}}{48 \text{ Jam}} \times 100\% = 88\% \text{ (pembulatan)}$$

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT



A. A. TONNY EUDIONO, MM  
Pembina Utama Madya (IV/d)  
NIP. 19580713 198603 1 001



## LAMPIRAN

