

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



SKRIPSI

**PENGARUH EFEKTIVITAS PERALATAN BONGKAR
MUAT TERHADAP PRODUKTIVITAS BONGKAR MUAT
PETI KEMAS DI TERMINAL PT. MUSTIKA ALAM
LESTARI**

Oleh :

ZONA MUCHAMMAD MAULANA

NRP 461189678/K

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA
2022**

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



SKRIPSI
**PENGARUH EFEKTIVITAS PERALATAN BONGKAR
MUAT TERHADAP PRODUKTIVITAS BONGKAR MUAT
PETI KEMAS DI TERMINAL PT. MUSTIKA ALAM
LESTARI**

**Dianjurkan Guna Memenuhi Persyaratan Untuk Penyelesaian Program
Pendidikan Diploma IV**

**Oleh :
ZONA MUCHAMMAD MAULANA**

NRP 461189678/K

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA
2022**

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



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : ZONA MUCHAMMAD MAULANA
NRP : 461189678
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT &
KEPELABUHANAN
Judul : PENGARUH EFEKTIVITAS PERALATAN
BONGKAR MUAT TERHADAP PRODUKTIVITAS
BONGKAR MUAT PETI KEMAS DI TERMINAL
PT. MUSTIKA ALAM LESTARI

Jakarta, 25 Juli 2022

Pembimbing 1

Dr. Vidya Selasдини, S.SiT., M.M.Tr.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19831227 200812 2 002

Pembimbing 2

Irwansyah, SH., MH

Pembina Tk.I (IV/b)

NIP : 19500706 198003 1 002

Mengetahui,

Ketua Jurusan KALK

Dr. Vidya Selasдини, S.SiT., 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

Nama : ZONA MUCHAMMAD MAULANA
NRP : 461189678
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT & KEPELABUHANAN
Judul : PENGARUH EFEKTIVITAS PERALATAN BONGKAR MUAT TERHADAP PRODUKTIVITAS BONGKAR MUAT PETI KEMAS DI TERMINAL PT. MUSTIKA ALAM LESTARI

Jakarta, 9 Agustus 2022

Ketua Penguji

Penguji I

Penguji II

Dr. Capt. Marihot Simaniuntak, M.M

Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 196611101998031002

Ir. Mauritz H. M. Sibarani, DESS. ME

Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP. 196811291994031002

Irwansyah, SH., MH

Pembina Tk.I (IV/b)
NIP : 195007061980031002

Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK

Dr. Vidya Selasдини, S.Stt., M.M.Tr.

Penata Tk. I (III/d)
NIP. 198312272008122002

KATA PENGANTAR

Puji syukur Penulis panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas rahmat dan karunia-Nya skripsi ini dapat diselesaikan untuk memenuhi persyaratan dalam Program Pendidikan Diploma IV Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta. Dalam penulisan ini penulis memilih judul :

“PENGARUH EFEKTIVITAS PERALATAN BONGKAR MUAT TERHADAP PRODUKTIVITAS BONGKAR MUAT PETI KEMAS DI TERMINAL PT. MUSTIKA ALAM LESTARI”

Dalam penyusunan skripsi ini disadari masih terdapat kekurangan, baik ditinjau dari segi penulisan, penyajian materi, serta pemakaian bahasa. Mengingat keterbatasan kemampuan penulis dalam penulisan penelitian ini, diharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun untuk kesempurnaan skripsi ini.

Dalam penyusunan skripsi ini juga ditemui kesulitan dalam pengambilan data-data serta penyajiannya menjadi sebuah materi. Namun demikian penulis telah mencoba semaksimal mungkin untuk memberikan yang terbaik dalam penyusunan skripsi ini sehingga dapat diselesaikan tepat waktu.

Dalam menyelesaikan skripsi ini juga tidak terlepas bantuan dari berbagai pihak, baik secara langsung maupun tidak langsung. Untuk itu penulis ingin menyampaikan ucapan terimakasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada :

1. Bapak Capt. Sudiono, M.Mar., selaku ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Ibu Dr. Vidya Selas dini, S.SiT., M.M.Tr. selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan dan selaku Dosen Pembimbing Materi yang telah membimbing serta memberikan arahan dalam hal materi skripsi dari awal hingga akhir pembuatan skripsi ini.
3. Bapak Irwansyah, SH., MH, selaku Dosen Pembimbing Penulisan yang telah memberikan perbaikan dalam hal penulisan skripsi ini .
4. Dosen, Pembina, dan staf pengajar Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran, baik secara langsung maupun tidak langsung yang telah memberikan ilmu dan pengetahuan untuk menulis hingga penulisan skripsi ini berjalan sebagaimana mestinya.

5. Muh. Fahlur dan Suhartini selaku orang tua tercinta yang telah memberikan semua yang penulis butuhkan selama pembuatan skripsi ini.
6. Zunizan Putra Suci Pratama dan Nindia Cahyani Tri Novita selaku kakak dan adik penulis yang tiada henti memberikan semangat kepada penulis untuk menyelesaikan skripsi ini.
7. Isniah yang telah berkontribusi dan memberikan semangat dalam penyelesaian skripsi ini.
8. Seluruh senior dan staff kantor PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia, Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok, dan PT. Mustika Alam Lestari.
9. Husin, Kukuh, Shera, Ridwan, Bang Yogi, Ka Riri, yang selalu setiap memberi support penulis selama penulisan skripsi.
10. Teman-teman angkatan LXI Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta, terimakasih atas suka-dukanya selama ini, khususnya KALK VIII E & KALK IV F terimakasih untuk cerita indahny.
11. Seluruh penghuni dormitory M2 khususnya penghuni M203 terimakasih atas segala bantuan, motivasi, kebersamaan dan cerita indahny.
12. Semua pihak yang telah banyak membantu baik secara langsung maupun tidak langsung, yang tidak dapat penulis sebutkan satu-persatu.

Semoga Tuhan Yang Maha Esa melimpahkan Rahmat dan Karunia-Nya kepada mereka atas segala bantuan secara ilmu, mental dan spiritual sehingga skripsi ini dalam diselesaikan.

Besar harapan saya bahwa skripsi ini dapat bermanfaat bagi banyak pihak dan menambah ilmu bagi pembaca.

Jakarta, 9 Agustus 2022

Penulis



ZONA MUCHAMMAD MAULANA

NRP. 461189678/K

DAFTAR ISI

	Halaman
SAMPUL DALAM.....	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI.....	ii
TANDA PENGESAHAN SKRIPSI	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR TABEL.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	ix
DAFTAR DIAGRAM.....	x
DAFTAR LAMPIRAN	xi
 BAB I : PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Identifikasi Masalah	4
C. Batasan Masalah	4
D. Rumusan Masalah.....	4
E. Tujuan Dan Manfaat Penelitian	5
F. Sistematika Penulisan	6
 BAB II : LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka.....	8
B. Penelitian Terdahulu.....	20
C. Kerangka Pemikiran	24
D. Hipotesis.....	26
 BAB III : METODOLOGI PENELITIAN	
A. Waktu Dan Tempat Penelitian.....	27
B. Metode Pendekatan.....	28
C. Sumber Data.....	28
D. Teknik Pengumpulan Data	29
E. Subjek Penelitian	30
F. Teknik Analisis Data	30

BAB IV :	ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN	
	A. Deskriptif Data	34
	B. Analisis Data.....	44
	C. Pemecahan Masalah	57
BAB V :	KESIMPULAN DAN SARAN	
	A. Kesimpulan	60
	B. Saran	61

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1. Produktivitas Kinerja B/M Peti Kemas (B/C/H).....	3
Tabel 2.1. Penelitian Terdahulu Untuk Variabel Peralatan Bongkar Muat.....	20
Tabel 2.2. Penelitian Terdahulu Untuk Variabel Produktivitas Bongkar Muat	21
Tabel 2.3. Penelitian Terdahulu untuk Variabel Produktivitas Bongkar Muat	22
Tabel 3.1. Tempat Kedudukan Formal PT. Mustika Alam Lestari.....	27
Tabel 4.1. Dermaga PT. Mustika Alam Lestari	37
Tabel 4.2. Lapangan Penumpukan PT. Mustika Alam Lestari	38
Tabel 4.3. Peralatan Bongkar Muat PT. Mustika Alam Lestari	38
Tabel 4.4. Rata-Rata Pemakaian Alat Bongkar Muat	42
Tabel 4.5. Produktivitas Bongkar Muat Peti Kemas	43
Tabel 4.6. Efektivitas Bongkar Muat	45
Tabel 4.7. Produktivitas Bongkar Muat Peti Kemas (%)	46
Tabel 4.8. Laporan Efektivitas Peralatan dan Produktivitas Bongkar Muat	47
Tabel 4.9. Analisis Pengaruh Efektivitas Peralatan Bongkar Muat Terhadap Produktivitas Bongkar Muat Peti Kemas	49
Tabel 4.10. Statistika SPSS Korelasi Versi 25	51
Tabel 4.11. Hasil Perhitungan SPSS Regresi Linear Versi 25	53
Tabel 4.12. Hasil Uji Hipotesis Variabel X Terhadap Y Versi 25	56

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1. Bagan Kerangka Pemikiran.....	25
Gambar 2.1. Kerangka Pemikiran	26
Gambar 4.1. Layout Terminal PT. Mustika Alam Lestari	35
Gambar 4.2. Layout Terminal PT. Mustika Alam Lestari	35
Gambar 4.3. Container Crane PT. Mustika Alam Lestari	41

DAFTAR DIAGRAM

Diagram 2.1. Hasil Uji Hipotesis Varibel X Terhadap Y	57
--------------------------------------------------------------------	----

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Struktur Organisasi PT. Mustika Alam Lestari
Lampiran 2	T300 Port Information
Lampiran 3	Data Kunjungan Kapal Tahun 2020-2021
Lampiran 4	Data Peralatan Bongkar Muat PT. Mustika Alam Lestari
Lampiran 5	Data Arus Peti Kemas Tahun 2020-2021
Lampiran 6	Laporan Perbandingan Kinerja Dengan Target Perjanjian Kerja Tahun 2020-2021
Lampiran 7	Laporan Rekapitulasi Kinerja Alat Quay Container Crane
Lampiran 8	Peta Lokasi PT. Mustika Alam Lestari
Lampiran 9	Peraturan Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok
Lampiran 10	Uji T Tabel
Lampiran 11	Penyesuaian Biaya Pemeriksaan Fisik Peti Kemas (Behandel)
Lampiran 12	Peta Mustika Alam Lestari
Lampiran 13	MV. ACX Pearl
Lampiran 14	MV. SUPA BHUM

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG MASALAH

Pelabuhan merupakan salah satu mata rantai yang sangat penting dari seluruh proses perdagangan dalam negeri maupun luar negeri. Pelabuhan memiliki peranan penting terkait penanganan barang ekspor maupun impor di Indonesia. Pelabuhan bukansekdar tempat bongkar muat barang maupun naik turunnya penumpang tetapi juga sebagai titik temu antar moda angkutan dan pintu gerbang ekonomi bagi pengembangan daerah sekitarnya. Sebagai bagian dari sistem transportasi, pelabuhan memegang peranan penting dalam perekonomian. Pelabuhan dapat berperan dalam merangsang pertumbuhan kegiatan ekonomi, perdagangan dan industri, namun pelabuhan tidak menciptakan kegiatan tersebut, melainkan hanya melayani tumbuh dan berkembangnya kegiatan tersebut. Kegiatan-kegiatan seperti itulah yang meningkatkan peran pelabuhan dari hanya sebagai tempat berlabuhnya kapal menjadi pusat kegiatan perekonomian.

Pelabuhan Tanjung Priok memiliki beberapa pengelola terminal peti kemas. Terdapat 5 (lima) pengelola terminal peti kemas yang melayani ekspor impor, yaitu PT. Pelindo II Cabang Tanjung Priok, PT. JICT, TPK Koja, NPCT1 dan PT. Mustika Alam Lestari.

Salah satu terminal peti kemas yang memiliki tingkat kegiatan yang tinggi di Pelabuhan Tanjung Priok adalah terminal yang di kelola PT. Mustika Alam Lestari yang bergerak di bidang pengelolaan jasa terminal peti kemas internasional . Periode Juli 2004 Terminal Petikemas Mustika Alam Lestari terpilih menjadi mitra PT Multi Terminal Indonesia salah satu anak perusahaan PT (Persero) Pelabuhan Indonesia II Jakarta dalam pengoperasian dermaga T300 dan lapangan penumpukan di kade nomor 214 dan 300 dengan kapasitas 330 ribu TEU/tahun. Sebagai terminal petikemas di Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta perusahaan ini beroperasi secara

komersial mengelola lapangan penumpukan petikemas seluas kurang lebih 5 hektar dengan kedalaman pelabuhan -12 meter.

Adapun tenaga kerja bongkar muat (TKBM) adalah semua tenaga yang terdaftar pada pelabuhan setempat yang melakukan pekerjaan bongkar muat di pelabuhan. Penyediaan jasa bongkar muat adalah perusahaan yang melakukan kegiatan bongkar muat (*stevedoring, cargodoring, dan receiving/ delivery*) dengan menggunakan TKBM dan peralatan bongkar muat. Peralatan bongkar muat sering kali mengalami kerusakan pada saat proses pemuatan ataupun pembongkaran hal ini disebabkan karena ketidakpedulian pegawai terhadap alat bongkar muat dalam melakukan perawatan dan perbaikan yang dilakukan. Menurut (Wulansari & Ardyanto W., 2019) dalam jurnal yang berjudul *Hubungan Faktor Individu Dan Ketersediaan Prosedur Perawatan Mesin Dengan Tindakan Tidak Aman Oleh Mekanik*. The Indonesian Journal of Occupational Safety and Health, 8(1), 84. Peralatan bongkar muat memang diperlukan perawatan ekstra maksimal sebab 24 jam alat tersebut selalu dipakai hingga sebagai mekanik wajib melaksanakan tugas serta kewajibannya.

Menurut laporan peralatan bongkar muat tahun 2021, PT. Mustika Alam Lestari memiliki beberapa peralatan bongkar muat seperti 4 unit *container crane* (CC), 9 unit *rubber tyred gantry* (RTG), 4 unit *reach stacker* (RS), 1 unit *side loader* (SL), 2 unit *container handler* dan 13 unit *head truck* akan tetapi tidak semua beroperasi dengan maksimal karena berbagai faktor yang mempengaruhinya antara lain, Faktor operator mempengaruhi karena keahlian dan ketelitian seorang operator dalam mengoperasikan alat bongkar muat menjadi kunci utama terhadap cepat lambatnya kegiatan bongkar muat. Faktor *trucking* pada *headtruck* saat mengalami kemacetan dapat mengurangi efektivitas pada alat *container crane* dalam melakukan bongkar muat, *container crane* tidak akan bisa melakukan kegiatan bongkar muat jika tidak ada truck yang akan mengangkut peti kemas apabila terjadi kemacetan. Faktor cuaca seperti hujan akan sangat mengganggu kegiatan pembongkaran maupun pemuatan khususnya untuk muatan-muatan yang sensitif terhadap air seperti *coils*. Faktor kerusakan alat bongkar muat terjadinya kerusakan alat bongkar muat baik yang mekanik maupun yang non mekanik menyebabkan banyaknya waktu yang terbuang (*idle time*), kerusakan bisa terjadi karena kesalahan-kesalahan dari manusia (*human error*) ataupun kurangnya perawatan pada peralatan bongkar muat.

PT. Mustika Alam Lestari walaupun sudah sejak lama mengoperasikan terminal peti kemas di Pelabuhan Tanjung Priok ternyata masih mengalami kekurangan dalam kinerjanya. Hasil evaluasi standar kinerja terhadap pelayanan PT. Mustika Alam Lestari oleh Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok.

Tabel 1.1
Produktivitas Kinerja B/M barang Petikemas
(B/C/H)Terminal PT. Mustika Alam Lestari

KINERJA	STANDAR	TAHUN 2020- 2021												RATA RATA
		JAN	FEB	MAR	APR	MEI	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	
B/C/H 2020	25	24	23	25	26	27	26	26	27	24	23	26	22	24.91
B/C/H 2021	25	24	25	23	23	25	25	24	25	21	19	21	22	23.08

Sumber : Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok 2021.

Terlihat pada tabel diatas menunjukkan bahwa kinerja pelayanan PT. Mustika Alam Lestari pada tahun 2020-2021 dapat dikategorikan cukup baik menurut Peraturan Kantor OtoritasPelabuhan Tanjung Priok Nomor : HK.206/03/18/OP.TPK-20. Pada kondisi alat bongkar muat dan sumber daya alam yang memadai mempunyai standar BCH-nya adalah 25 Box. Namun realisasinya mencapai rata-rata 24 dan 23 box. BCH adalah jumlah rata-rata bongkar muat barang yang dicapai per jam dan dilakukan oleh alat untuk membongkar peti kemas di dengan satuan *box/crane/hour* (B/C/H). Banyaknya muatan menyebabkan volume bongkar muat pada terminal Mustika Alam Lestari meningkat. Tetapi dengan kondisi peralatan bongkar muat yang tersedia di terminal Mustika Alam Lestari yang kurang memadai, sehingga berdampak terhadap kegiatan bongkar muat yang menyebabkan kurang stabilnya produktivitas bongkar muat. Oleh karena itu penulis mencoba membahas tentang pengaruh efektivitas peralatan bongkar muat terhadap produktivitas bongkar muat pada proses pemindahan muatan dari dermaga ke atas kapal atau sebaliknya. Maka penulis tertarik menjadikan objek penelitian dengan topik :

“Pengaruh Efektivitas Peralatan Bongkar Muat Terhadap
ProduktivitasBongkar Muat Peti Kemas di Terminal PT. Mustika
Alam Lestari”

B. IDENTIFIKASI MASALAH

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

1. Kurang optimalnya produktivitas alat bongkar muat pada terminal PT. MustikaAlam Lestari.
2. Tidak tercapainya standar kinerja pelayanan bongkar muat yang di tetapkan oleh Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok.
3. Kurang efektifnya peralatan bongkar muat di terminal PT. Mustika Alam Lestari.
4. Waktu pelayanan bongkar muat terminal peti kemas PT. Mustika Alam Lestariyang lama.
5. Kondisi peralatan bongkar muat yang sudah cukup tua.

C. BATASAN MASALAH

Pembatasan dari masalah yang akan bahas oleh penulis, di fokuskan pada kegiatan bongkar muat peti kemas di terminal PT. Mustika Alam Lestari.. Melihat luasnya cakupan bahasan masalah penyusunan pada identifikasi masalah, serta mengingat waktu dan keterbatasan penulis maka penulis hanya membatasi permasalahan hanya pada :

1. Kurang efektifnya peralatan bongkar muat di terminal PT. Mustika Alam Lestari.
2. Kurang optimalnya produktivitas alat bongkar muat di terminal PT. Mustika Alam Lestari.

D. PERUMUSAN MASALAH

PT. Terminal Mustika Alam Lestari menghadapi berbagai masalah internal maupuneksternal pada divisi bongkar muat. Divisi ini merupakan bagian penting bagi perusahaan dalam mengembangkan usaha dan untuk meraih keuntungan serta bagi penyedia jasa bongkar muat. Sehingga permasalahan dapat dirumuskan sebagai berikut :

1. Seberapa besar pengaruh efektivitas peralatan bongkar muat terhadap produktivitas bongkar muat pada peti kemas Terminal PT. Mustika Alam Lestari?
2. Bagaimana mengatasi kurang efektifnya peralatan bongkar muat di terminal PT. Mustika Alam Lestari?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Adapun tujuan penelitian
 - a. Untuk mengetahui dan menganalisa tentang bagaimana mengatasi kurang efektifnya peralatan bongkar muat di terminal PT. Mustika Alam Lestari.
 - b. Untuk mengetahui dan menganalisa tentang kurang optimalnya produktivitas alat bongkar muat di terminal PT. Mustika Alam Lestari.
2. Manfaat Penelitian
 - a. Teoritis
 - 1) Untuk mengembangkan ilmu pengetahuan khususnya tentang bagaimana mengatasi kurang efektifnya peralatan bongkar muat di terminal PT. Mustika Alam Lestari
 - 2) Untuk memotivasi insan maritime agar lebih memahami mengapa kurang optimalnya produktivitas alat bongkar muat di terminal PT. Mustika Alam Lestari.
 - b. Praktis
 - 1) Sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan studi pada program Diploma IV Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan di sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
 - 2) Untuk memberi masukan kepada manajemen PT. Mustika Alam Lestari dalam mengambil kebijakan dan langkah-langkah yang tepat terhadap permasalahan tentang produktivitas bongkar muat.

F. SISTEMATIKA PENULISAN SKRIPSI

Sebagai upaya untuk memudahkan pembaca dalam memahami skripsi maka dibuat sistematisasi materi berdasarkan bab yang diorganisir sebagai suatu kesatuan yang utuh. Sehubungan dengan pemikiran ini maka penulisan skripsi terdiri dari 5 (lima) bab, dimana bab yang satu dan bab yang lainnya saling terkait dan dilengkapi dengan daftar pustaka yang secara teori dapat dijadikan referensi oleh penulis dan didukung pula dengan lampiran-lampiran. Untuk gambaran lebih jelasnya mengenai skripsi ini, maka sistematisasi penulisan skripsi disusun sebagai berikut :

BAB 1 PENDAHULUAN

Bab pendahuluan menguraikan mengenai latar belakang masalah, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian serta sistematisasi penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini di kemukakan tentang tinjauan pustaka yang memuat uraian mengenai ilmu pengetahuan yang terdapat dalam kepustakaan, pengertian dari hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan dan kerangka pemikiran serta diteliti secara hipotesis dalam mengemukakan jawaban sementara atau kesimpulan sementara yang diperoleh oleh penulis mengenai pokok permasalahan yang diteliti.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Mengenai metode penelitian penulisan menguraikan cara pengumpulan data dari objek yang diteliti, meliputi : waktu dan tempat penelitian, berapa lama penelitian dilakukan, metode pendekatan dan teknik pengumpulan 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

Bab ini, penulis memaparkan skripsi data yaitu mengenai hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan yang dipilih oleh penulis, menganalisis data yang ada kaitannya dengan permasalahan yang akan dilakukan pembahasan lebih lanjut sehingga dapat ditemukan penyebab timbulnya permasalahan. Selain itu penulis juga mengemukakan alternatif pemecahan masalah serta melakukan evaluasi terhadap pemecahan masalah tersebut dan mendapatkan hasil yang optimal.

BAB V PENUTUP

Dalam bab penutup ini berisi kesimpulan yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil analisis data sehubungan dengan masalah penelitian. Dan juga berisi sasaran 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

Untuk memudahkan dalam memahami pengertian-pengertian yang penulis gunakan dalam skripsi ini, penulis membuat beberapa penelitian dan istilah yang diambil dari beberapa referensi buku, surat keputusan, serta pendapat dari pakar mengenai hal yang berkaitan dengan hal tersebut.

1. Pengaruh

a. Pengertian Pengaruh

- 1) Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2008:1045), “Pengaruh adalah daya yang ada atau timbul dari sesuatu (orang atau benda) yang ikut membentuk watak, kepercayaan atau perbuatan seseorang.”
- 2) Menurut Hugiono dan Poerwantana (2000:47), “Pengaruh merupakan dorongan atau bujukan dan bersifat membentuk atau merupakan suatu efek.”
- 3) Badudu dan Zain (2001:131), “Pengaruh adalah daya yang menyebabkan sesuatu terjadi, sesuatu yang dapat membentuk atau mengubah sesuatu yang lain dan tunduk atau mengikuti karena kuasa atau kekuasaan orang lain.”
- 4) Louis Gottschalk (2000:171), mendefinisikan pengaruh sebagai suatu efek yang tegardan membentuk terhadap pikiran dan perilaku manusia baik sendiri-sendiri maupun kolektif.”

Berdasar pendapat para ahli diatas, maka dapat disimpulkan bahwa pengaruh adalah adanya suatu dorongan atau daya yang mengakibatkan pikiran dan perilaku seseorang berubah.

2. Efektivitas

a. Pengertian Efektivitas

- 1) Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia “ Efektivitas adalah keaktifan, daya guna, adanya kesesuaian dalam suatu kegiatan orang yang melaksanakan tugas dengan sasaran yang dituju.”
- 2) Nur Widyawati (2020) Efektivitas adalah pemanfaatan sumber daya, sarana dan prasarana dalam jumlah tertentu yang secara sadar ditetapkan sebelumnya untuk menghasilkan sejumlah pekerjaan tepat pada waktunya. Berdasarkan uraian diatas maka pengertian Efektivitas adalah pencapaian tujuan secara tepat atau memilih tujuan-tujuan yang tepat dari serangkaian alternatif atau pilihan cara dan menentukan pilihan dari beberapa pilihan lainnya. Efektivitas bias juga diartikan sebagai pengukuran keberhasilan dalam pencapaian tujuan-tujuan yang telah ditentukan.
- 3) Aan Komariah dan Cepi Tratna (2005:34) yang dimaksud dengan Efektivitas adalah ukuran yang menyatakan sejauh mana sasaran atau tujuan (kualitas, kuantitas, dan waktu telah dicapai. Efektivitas adalah penilaian yang dibuat sehubungan dengan prestasi individu, kelompok organisasi, makin dekat pencapaian prestasi yang diharapkan supaya lebih efektif hasil penilaiannya.

Berdasarkan pendapat para ahli diatas, maka dapat disimpulkan bahwa, efektivitas adalah penggunaan secara maksimal segala sumber daya yang ada untuk memenuhi sasaran yang telah ditetapkan.

3. Produktivitas

a. Pengertian Produktivitas

Banyak Negara mengakui bahwa produktivitas adalah kunci menuju kemakmuran karena makin tinggi produktivitas, makin banyak barang dan jasa yang akan dihasilkan. Produktivitas mampu bersaing di pasar internasional, karena produktivitas menjadikan proses produksi makin ekonomis dan biaya persatuan lebih murah. Produktivitas memiliki beberapa aspek seperti: produktivitas tenaga kerja, produktivitas bahan

baku dan produktivitas sumber daya. Dengan produktivitas perusahaan dapat memaksimalkan keuntungannya sehingga dapat mempertahankan keberadaan perusahaan. Produktivitas dapat ditingkatkan jika tersedianya data informasi serta teknologi yang memadai.

- 1) Menurut Hasibuan (2012) produktivitas adalah meningkatnya output (hasil) yang sejalan dengan input (masukan). Jika produktivitas naik ini hanya dimungkinkan oleh adanya peningkatan efisiensi (waktu, bahan, tenaga) dan sistem kerja, teknik produksi dan adanya peningkatan keterampilan dari tenaga kerjanya.
- 2) Produktivitas bongkar muat adalah hasil atau output dari kecepatan dalam penanganan barang (Rini Setiawati, dkk 2017:48).
- 3) Menurut Basu Swasta (2002:281) Produktivitas merupakan salah satu alat ukur bagi perusahaan dalam menilai prestasi kerja yang dicapai karyawannya. Produktivitas adalah sebuah konsep yang menggambarkan hubungan antara modal, tanah, energy yang dipakai untuk menghasilkan hasil tersebut.

Produktivitas kerja dipelabuhan ,dapat dengan mudah dinilai dengan B/C/H yang mewakili Box/Crane/Hour. Angka B/C/H menandakan jumlah box yang dapat dibongkar per *crane* dalam tiap satu jam. Satu gang sendiri terdiri dari pihak PBM (satu operator *crane*, *foreman*) dan juga terdiri dari buruh yang bekerja di atas dan bawah kapal. B/C/H mewakili efektivitas, semakin tinggi nilai B/C/H maka semakin efektif bongkar muatnya, karena dapat melakukan bongkar muat sesuai dengan target yang telah ditentukan. Peningkatan produktivitas kinerja antara lain dapat dipengaruhi oleh beberapa indikator seperti *berth output*, *ship output* dan *gang output*. Untuk menentukan pengaruhnya terhadap produktivitas kinerja bongkar muat dipelabuhan.

- 1) *Berth Output*, atau disebut juga dengan *berth throughput* (BTP) adalah indikator dalam rangka untuk mengetahui banyaknya baranga yang diangkut.
- 2) *Ship Output*, yang diukur dengan satuan TSHP merupakan indikator produktivitas kapal selama melakukan kegiatan bongkarmuat barang di lingkungan pelabuhan. TSHP (*ton per ship per hour in*

port) merupakan jumlah barang yang dapat dibongkar atau dimuat dari dan ke atas kapal selama kapal sandar di dermaga.

- 3) *Gang Output*, adalah suatu indikator dalam satuan *ton/gang/hour* (T/G/H) yang digunakan untuk melihat tingkat kemampuan para tenaga kerja selama melakukan kegiatan bongkar muat dipelabuhan.

Berdasarkan pendapat para ahli diatas, maka dapat disimpulkan bahwa, produktivitas adalah hasil atau output dari proses suatu pekerjaan suatu perusahaan dengan cara memanfaatkan sumber daya secara efektif dan efisien.

b. Indikator Produktivitas

Produktivitas dapat diartikan sebagai hubungan antara output yang dihasilkan dari system input yang digunakan untuk menghasilkan output. Pengukuran produktivitas dapat dilakukan secara langsung misalnya dengan jam atau orang tiap tonnya dan biasanya menggunakan rasio. Tingkat kemampuan tersebut ditunjukkan oleh beberapa indikator, yaitu:

- 1) Jumlah rata-rata bongkar muat yang dicapai per jam dan dilakukan oleh 1 gang buruh kurang lebih orang di atas kapal yang diukur dengan satuan ton/gang/jam.
- 2) Jumlah rata-rata bongkar muat barang yang dicapai per jam dan dilakukan oleh alat untuk membongkar peti kemas diukur dengan satuan box/crane/hour(B/C/H).

Elemen-elemen pokok yang dapat mempengaruhi produktivitas bongkar muat yaitu:

- 1) *Net Productivity*, yaitu jumlah rata-rata tonnase yang dapat dicapai oleh 1 gang buruh di atas kapal tanpa interupsi. Untuk memperoleh hasil yang tinggi, diperlukan penerapan beberapa langkah yang hasilnya akan lebih baik, apabila dapat dilakukan secara stimulan. Langkah-langkah tersebut antara lain :
 - a) Memperbesar "*Hook Output*" yang diperoleh dengan cara mempercepat *Cycle Time* dari setiap *Hook Cycle*. 1 *Hook Cycle* adalah satu gerakan 1 Hook dari saat dimulai *hook* mengangkat sling barang di palka, kemudian

menurunkan/melepaskan muatan di dermaga sampai kepada hook siap kembali di dalam palka.

- b) Langkah kedua yang dapat ditempuh adalah melalui pengaturan jumlah gang buruh yang bekerja disetiap palka secara tepat. Oleh karena produktivitas buruh diukur melalui kapasitas (*output*) yang dicapai secara rata-rata per 1 gang buruh, maka cara pengaturan buruh yang tepat dan sesuai pada setiap palka, perlu direncanakan secara tepat.
- 2) *Interupsi* atau waktu-waktu yang tidak digunakan untuk kegiatan selama Shift bekerja yang akan mengurangi hasil produktivitas yang dicapai. Waktu interupsi lain ini terdiri dari “*Idle Time*” dan “*Non Operational time*”. Dalam hal ini peningkatan produktivitas dapat dicapai dengan mempersingkat *Idle Time* dan *Non Operational Time*.
 - 3) Pengurangan waktu non operational yang biasanya digunakan untuk makan siang, makan malam dan makan pagi, sangat tergantung pada kebutuhan operasional dan adakalanya untuk ditiadakan kepada pekerja diberikan tambahan ekstra (upah/over time). Waktu-waktu yang terbuang (*Idle Time*), terjadi dikarenakan oleh sebab-sebab yang bersifat teknis dan terjadi pada setiap Shift kerja.
 - 4) *The Manner* atau cara pendistribusian barang yang digunakan dalam melaksanakan bongkar muat. Dalam hal ini terdapat 2 cara yang lazimnya digunakan yaitu :
 - a) *Indirect Route* yaitu kombinasi antara kemampuan sistem bongkar muat (*Cargo handling System*) dan cara pendistribusian barang melalui gudang/lapangan penumpukan (*Transfer System*).
 - b) Inti dari pada cara ini adalah perbandingan antara kemampuan/kapasitas *Hook* setiap jam (*Intrinsic Transfer System*) setiap jam.
 - c) *Direct-Route*, yaitu kombinasi antar sistem/cara bongkar muat dengan cara pendistribusian menggunakan angkutan *truck/trailer*. Inti daripada cara ini adalah perbandingan antar kemampuan/kapasitas *Hook* (*Intrinsic Hook Capacity*)

dengan kemampuan daya angkut kendaraan (*truck/trailer*) yang tersedia (*Intrinsic Capacity Direct Discharge*).

4. Bongkar Muat

a. Pengertian Bongkar Muat

Menurut Nur Widyawati (2020) Bongkar muat adalah suatu pemindahan barang dari suatu tempat ketempat lain dan bisa juga dikatakan pembongkaran barang dari kapal ke dermaga lalu ke gudang dan juga sebaliknya dari gudang ke dermaga kemudian diangkat ke kapal. Pekerjaan membongkar barang dari atas dek atau palka dan menempatkannya ke atas dermaga (kade) atau tongkang dan menempatkannya ke atas dek atau ke dalam palka dengan menggunakan derek kapal.

Menurut Mudayat Haqi (2018) yaitu : “Bongkar muat adalah sebuah rangkaian kegiatan perusahaan terminal untuk melaksanakan pemuatan atau pembongkaran dari dan ke atas kapal”. Pengertian bongkar muat merupakan pekerjaan membongkar barang dari atas dek atau palka dan menempatkannya ke atas dermaga (kade) atau ke dalam tongkang atau kebalikannya, memuat dari atas dermaga atau dalam tongkang dan menempatkannya ke atas dek atau ke dalam palka dengan menggunakan derek kapal.

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 33 (2001 ; 5) Kegiatan Bongkar Muat adalah kegiatan bongkar muat barang dari dan atas ke kapal meliputi kegiatan pembongkaran barang dari palka kapal ke atas dermagadi lambung kapal atau sebaliknya (*stevedoring*), kegiatan pemindahan barang dari dermaga di lambung kapal ke gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya (*cargodoring*) dan kegiatan pengambilan barang dari gudang/lapangan dibawa ke atas truk atau sebaliknya (*receiving/delivery*).

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. 25 Tahun 2002 Pasal 1 Tentang Pedoman dasar Perhitungan Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat dari dan ke kapal di pelabuhan:

- 1) *Stevedoring*, pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/tongkang/truk atau memuat barang dari dermaga/tongkang/truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau Derek darat.
- 2) *Cargodoring*, pekerjaan melepaskan barang dari tali/jala-jala (*ekstackle*) didermaga dan mengangkut dari dermaga kegudang/lapangan penumpukan selanjutnya menyusun digudang lapangan atau sebaliknya.
- 3) *Receiving/delivery*, pekerjaan memindahkan barang dari timbunan/tempat penumpukan digudang/lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun diatas kendaraan dipintu gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya.

Bongkar muat adalah sebuah rangkaian kegiatan perusahaan terminal untuk melaksanakan pemuatan atau pembongkaran dari ke atas kapal. Bongkar muat adalah salah satu bisnis inti dalam kegiatan pelayanan jasa kepelabuhanan. Proses bongkar muat memegang peranan penting dalam efektivitas lapangan penumpukkan karena jika semakin efektif nya lapangan penumpukkan maka produktivitas bongkar muat akan berjalan lancar dipelabuhan. Bongkar muat diklasifikasikan untuk beberapa komoditi dengan tingkat penanganan yang berbeda-beda seperti bongkar muat generalcargo, bongkar muat curah kering, bongkar muat curah cair, bongkar muat Ro-Ro dan bongkar muat container. Peralatan bongkar muat menjadi hal penting dalam kegiatan bongkar muat, alat bongkar muat sendiri diartikan sebagai alat bantu yang dapat dipakai untuk kegiatanbongkar muat barang dari kapal ke darat dan sebaliknya.

Berdasarkan pendapat para ahli diatas, maka dapat disimpulkan bahwa, bongkar muat adalah sebuah rangkaian proses kegiatan untuk melaksanakan kegiatan pemindahan barang dalam hal ini adalah proses pemuatan atau pembongkaran.

b. Kegiatan Bongkar Muat

Didalam Keputusan Menteri Perhubungan No.25 Tahun 2002 menyebutkan bahwa kegiatan bongkar muat dibedakan menjadi:

1. Bongkar muat *direede* adalah pekerjaan membongkar dari kapal yang tidak bersandar di dermaga ke tongkang di lambung kapal selanjutnya mengeluarkan dari tali/jala-jala (*ekstackle*) dan menyusun ditongkang serta membongkar dari tongkang kedermaga atau sebaliknya.
2. Bongkar muat langsung ke atau dari dermaga (*kadelossing/loading*) adalah pekerjaan membongkar muatan atau barang dari kapal langsung ke dermaga dan selanjutnya mengeluarkan dari tali/jala-jala (*ekstackle*) serta menyusun ditruk/tongkang atau sebaliknya.
3. Mengacu pada beberapa pengertian diatas mengenai bongkar muat, maka dapat disimpulkan bahwa bongkar muat adalah suatu proses kegiatan pemindahan barang dari dan ke atas kapal dengan menggunakan peralatan bongkar muat yang tersedia di pelabuhan tempat kegiatan bongkar muat itu dilaksanakan.

c. Peralatan Bongkar Muat

Menurut Solossa et al (2013) Alat bongkar muat adalah alat yang dipakai untuk kegiatan bongkar muat barang dengan tujuan untuk menambah kecepatan bongkar muat, agar waktu yang diperlukan kapal untuk bertambat dapat dipersingkat.

Menurut Martopo dan Sugiyanto (2004:38) menyebutkan bahwa peralatan bongkar muat adalah suatu susunan dari berbagai alat sedemikian rupa dari dan dalam kapal.

Alat bongkar muat merupakan alat produksi yang berfungsi menjembatani kapal dengan terminal. Alat bongkar muat terdiri dari alat-alat angkat dan angkut mulai dari operasi kapal, *haulage*, *lift on*, *lift off*, *receipt* dan *delivery*. Jenis kegiatan yang dilakukan oleh alat ini cukup bervariasi antara lain :

- 1) Menggeser (memindahkan sementara) peti kemas yang berada di tumpukan atas untuk mengambil peti kemas yang berada di tumpukan bawahnya, dalam rangka inkling barang impor yang dilakukan oleh importir atau kuasanya.
- 2) Mengambil peti kemas yang berada pada *row* tertentu untuk dipindahkan ke *row* lain yang berada didepan atau dibelakang peti

kemas yang diambil tersebut. Penanganan bongkar muat *container* yang lebih cepat yang dapat ditangani oleh *container terminal*, dengan peralatan yang dirancang untuk mobilisasi yang lebih cepat seperti *multipurpose crane*, *gantry crane*, *mobile crane*, dan *container crane* adalah kondisi yang diinginkan oleh sektor transportasi laut.

Menurut (Lasse, 2014) jenis alat-alat mekanis pelabuhan sesuai dengan kinerja alat seperti alat operasi dermaga dan alat penumpukan lapangan.

Peralatan untuk Terminal Container, yaitu :

1) *Quayside Gantry Crane (QCC)*

Berfungsi sebagai alat bongkar muat container dengan alat ini proses pemuatan atau pembongkaran lebih cepat. *Quayside Gantry Crane (QCC)* berjalan diatas rel yang sudah terpasang didermaga dengan menggunakan sumber penggerak listrik dari tenaga listrik yang ada didarat atau mesin diesel pembangkit tenaga listrik sendiri.

2) *Rubber Tyred Yard Gantry Crane (RTG)*

Crane yang berada dilapangan untuk melayani kegiatan container baik untuk *quay transfer operation* atau juga *receipt delivery operation* dengan tipe yang berjalan diatas roda. *Rubber Tyred Yard Gantry Crane* mampu melayani lima sampai enam row di setiap blok dengan tinggi sampai lima *stack*.

3) *Straddle Carrier*

Berfungsi untuk yard crane yang melakukan kegiatan lift on dan lift off atau di fungsikan sebagai alat angkat dan alat angkut petikemas. Dan disebut juga dengan travel lift karena berjalan seperti *Rubber Tyred Yard Gantry Crane*.

4) *Top Loader*

Alat yang berfungsi untuk melayani lift on dan lift off di *container yard* yang memiliki *sprider* dengan daya angkat 35 sampai dengan 40 ton dengan tenaga penggerak motor diesel yang dilengkapi dengan mesin hidrolik.

5) *Reach Stacker*

Alat yang berfungsi untuk pelayanan lift on dan lift off dan dirancang untuk dapat menjangkau sampai 3 row dan tinggi 5 stack.

6) *Forklift*

Merupakan alat bantu bongkar muat yang berfungsi untuk menanganikegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, *storage operation* dan juga *receiving/delivery*. *Forklift* juga bisa digunakan untuk mengatur posisi di dalam palka kapal.

7) *Head Truck dan Chasis*

Merupakan alat bongkar muat yang digunakan dalam kegiatan *stevedoring*, *cargodoring* maupun *receiving/delivery*. Alat ini membatasi berbagai lokasi kegiatan.

Berdasarkan pendapat para ahli diatas, maka dapat disimpulkan bahwa, peralatan bongkar muat adalah alat yang berfungsi sebagai alat bantu dalam proses kegiatan pemuatan dan pembongkaran.

2. Peti Kemas

a. Pengertian Peti Kemas

Petikemas secara umum dapat digambarkan sebagai gudang yang dapat dipindahkan (*removable warehouse*) yang digunakan untuk mengangkut barang merupakan perangkat perdagangan dan sekaligus juga merupakan komponen dari pada sistem pengangkutan.

Dirk Koleangan (2008) Petikemas adalah semua media yang didalamnya dapat dimasukkan sesuatu barang atau tempat mengisi barang, digunakan untuk mengangkut barang, merupakan komponen dari pada sistem pengangkutan dan dapat digunakan berulang kali. Petikemas merupakan salah satu suatu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali dan dipergunakan untuk menyimpan sekaligus mengangkut muatan yang ada di dalamnya.

Berdasarkan pendapat para ahli diatas, maka dapat disimpulkan bahwa,peti kemas adalah sarana yang dipergunakan untuk mangangkut barang yang dirancang secara khusus dan dapat dipergunakan secara berulang kali.

b. Ukuran Peti Kemas

Agar pengoperasian petikemas dapat berjalan dengan baik, maka semua pihak yang terlibat harus menyetujui agar ukuran-ukuran dari petikemas sama dan sejenis serta mudah diangkut. Badan International Standard Organization (ISO) telah menetapkan ukuran-ukuran peti kemas sebagai berikut :

1. Container 20' Dry Freight (20 feet)

Ukuran luar : 20' (p) x 8' (l) x 8' 6" (t)

Atau

: 6.058 x 2.438 x 2.591m

Ukuran dalam : 5.919 x 2.340 x 2.380 m

Kapasitas : Cubic Capacity : 33 Cbm

Pay Load : 22.1 ton

2. Container 40' Dry Freight (40 feet)

Ukuran luar : 40' (p) x 8' (l) x 8' 6" (t)

Atau

: 12.192 x 2.438 x 2.591m

Ukuran dalam : 12.045 x 2.309 x 2.379 m

Kapasitas : Cubic Capacity : 67,3 Cbm

Pay Load : 27,396 ton

3. Container 40' High Cube Dry

Ukuran luar : 40' (p) x 8' (l) x 9' 6" (t)

Atau

: 12.192 x 2.438 x 2.926 m

Ukuran dalam : 12.045 x 2.347 x 2.684 m

Kapasitas : Cubic Capacity : 76 Cbm

Pay Load : 29,6 ton

Ukuran muatan dalam pembongkaran/pemuatan kapal peti kemas dinyatakan dalam TEU (*twenty foot equivalent unit*). Oleh karena ukuran standar dari peti kemas dimulai dari panjang 20 feet, maka satu peti kemas 20' dinyatakan sebagai 1 TEU dan peti kemas 40' dinyatakan sebagai 2 TEU atau sering juga dinyatakan dalam FEU (*fourty foot equivalent unit*).

c. Keuntungan dan Kerugian Peti Kemas

Edy Hidayat (2009) menjelaskan keuntungan dan kerugian memakai petikemas sebagai berikut :

- 1) Keuntungan memakai petikemas
 - a) Cepat dan ekonomis dalam menangani petikemas, terutama dalam bongkar/muat petikemas di pelabuhan.
 - b) Keamanan terhadap kerusakan dan pencurian lebih terjaga, terutama untuk barang-barang kecil atau berharga.
 - c) Efisien, karena satu gang dari 12 orang dapat bongkar/muat petikemas dalam 3 dan 4 hari. Bila dilakukan hal yang sama oleh 100 orang akan memakan waktu 3 dan 4 minggu.
 - d) Pembungkusan barang tidak perlu terlalu kuat, karena tumpukan (stacking) dapat dibatasi setinggi dalamnya petikemas.
 - e) Bisa untuk angkutan *door to door*.
- 2) Kerugian memakai petikemas
 - a) Kapal petikemas mahal (lebih mahal dari kapal biasanya).
 - b) Jumlah banyaknya petikemas harus 3x (tiga kali) banyaknya petikemas yang ada dikapal. Satu kelompok yang akan dimuat dan satu kelompok yang akan dibongkar.
 - c) Harus dibuat terminal khusus untuk bongkar muat petikemas dan harus menggunakan peralatan khusus untuk mengangkat dan menumpuknya.
 - d) Jalan-jalan yang ada harus disesuaikan untuk pengangkutan petikemas.
 - e) Dapat terjadi ketidak seimbangan dalam perdagangan antar negara, bila suatu negara tidak cukup persediaan petikemasnya.

B. PENELITIAN TERDAHULU

Penelitian ini memiliki hubungan terkait pada penelitian terdahulu sebelumnya. Perbedaannya terlihat pada permasalahan yang diangkat dan metodologi yang digunakan antara lain sebagai berikut :

Rujukan Jurnal Penelitian Larsen Barasa, dkk, (2018:28). Pada tabel 2.1 dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada Peralatan Bongkar Muat.

Tabel 2.1

Hasil Penelitian Terdahulu Untuk Variabel Peralatan Bongkar Muat

Judul	Pengaruh Penggunaan Peralatan Bongkar Muat terhadap Produktivitas Bongkar Muat di PT. Pelindo II Cabang Pontianak
Sumber Penelitian	Larsen Barasa, April Gunawan Malau, Arif Hidayat, Lili Purnamasita (2018), METEOR STIP Marunda, Vol. 11, No. 2 Desember 2018
Metode Analisis	Analisis Regresi Linier Sederhana
Variabel Penelitian	Variabel Independen : X1 : Peralatan Bongkar Muat Variabel Dependen: Y : Produktivitas Bongkar Muat
Hasil Penelitian	Persamaan regresi hasil persamaan regresi nya : $Y = -52,9 + 0,052 X$ dimana nilai $b = 0,052$ (positif) artinya jika peralatan bongkar muat (x) dinaikkan 1 point maka diharapkan produktivitas bongkar muat (y) semakin baik naik menjadi 0,052 point
Hubungan dengan Penelitian	Penelitian terdahulu dan penelitian sekarang mempunyai kesamaan yaitu adanya hubungan antara Peralatan Bongkar Muat terhadap Produktivitas Bongkar Muat.

Sumber: Larsen Barasa, dkk, (2018)

Rujukan Jurnal Penelitian Produktivitas Bongkar Muat
 Pada tabel 2.2 dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada produktivitas bongkar muat.

Tabel 2.2

Hasil Penelitian Terdahulu Untuk Variabel Produktivitas Bongkar Muat

Judul	Pengaruh Idle Time Terhadap Produktivitas Bongkar Muat Pada PT. Mustika Alam Lestari
Sumber Penelitian	Yusfita Chrisnawati, Roy Bagus Wiyanto, Jurnal Logistik D III Transportasi UNJ, Volume IXNo.1. April 2016
Metode Analisis	Analisis Koefisien Korelasi Model Persamaan Regresi
Variabel Penelitian	Variabel Independen : X1 : Idle Time Variable Dependen : Y : Produktivitas Bongkar Muat
Hasil Penelitian	Dengan hasil koefisien korelasi (r) sebesar -0,86 berarti terdapat hubungan kuat dan negatif antara Idle Time dengan kinerja bongkar muat petikemas. Untuk mengetahui besarnya sumbangan faktor variabel X terhadap variabel Y dapat diketahui dengan menggunakan koefisien penentu (r^2): $r^2 = -0,86 \times -0,86 = 0,74$ Persamaan Regresinya : $\hat{Y} = 25,06 - 0,29X$ Arti b = -0,29 adalah Idle Time naik 1% maka kinerja bongkar muat akan menurun 0,29 BCH.

	Arti $a = 25,06$ adalah bila tidak terdapat Idle Time ($IdleTime = 0$) maka kinerja bongkar muat sebesar 25,06 BCH
Hubungan dengan Penelitian	Variabel Y Produktivitas bongkar muat padapenelitian terdahulu diatas digunakan sebagai rujukan variable Produktivitas Bongkar Muat

Sumber: Yusfita Chrisnawati, dkk (2016)

Rujukan Jurnal Penelitian Produktivitas Bongkar Muat Pada tabel 2.3 dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada produktivitas bongkar muat.

Tabel 2.3

Hasil Penelitian Terdahulu Untuk Variabel Produktivitas Bongkar Muat

Judul	Jumlah Gang Kerja, Waktu, Dan Cuaca Terhadap Produktivitas Bongkar Muat Kontainer
Sumber Penelitian	Sumarzen Marzuki, Ari Setiadi, 2017
Metode Analisis	Analisis Regresi Linier Berganda
Variabel Penelitian	Variabel Independen : X1 : Gang Kerja X2 : Waktu X3 : Cuaca Variable Dependen : Y : Produktivitas Bongkar Muat
Hasil Penelitian	Diperoleh persamaan fungsi regresi linier berganda sebagai berikut: $Y = 19,157 - 2,221X_1 - 3,635X_2 + 0,860X_3 + e$ Nilai konstanta sebesar 19,157 menyatakan bahwa apabila variabel independen (jumlah gang kerja, waktu, dan cuaca) nilainya 0 atau

	<p>konstan, maka produktivitas bongkar muat kontainer akan bernilai 19,157.</p> <p>Variabel jumlah gang kerja memiliki nilai koefisien sebesar -2,221 menunjukkan bahwa setiap kenaikan satu satuan jumlah gang kerja akan berdampak pada penurunan nilai produktivitas bongkar muat container sebesar - 2,221 dengan asumsi variabel independen yang lainnya tetap.</p> <p>Variabel waktu memiliki nilai koefisien sebesar - 3,635 menunjukkan bahwa setiap kenaikan satu satuan waktu akan berdampak pada penurunan nilai produktivitas bongkar muat kontainer sebesar -3,635 dengan asumsi variabel independen yang lainnya tetap.</p> <p>Variabel cuaca memiliki nilai koefisien sebesar 0,860 menunjukkan bahwa setiap kenaikan satu satuan cuaca akan berdampak pada kenaikan nilai produktivitas bongkar muat kontainer sebesar 0,860 dengan asumsi variabel independen yang lainnya tetap.</p>
Hubungan dengan Penelitian	<p>Variabel Y Produktivitas bongkar muat pada penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan variabel Produktivitas Bongkar Muat</p>

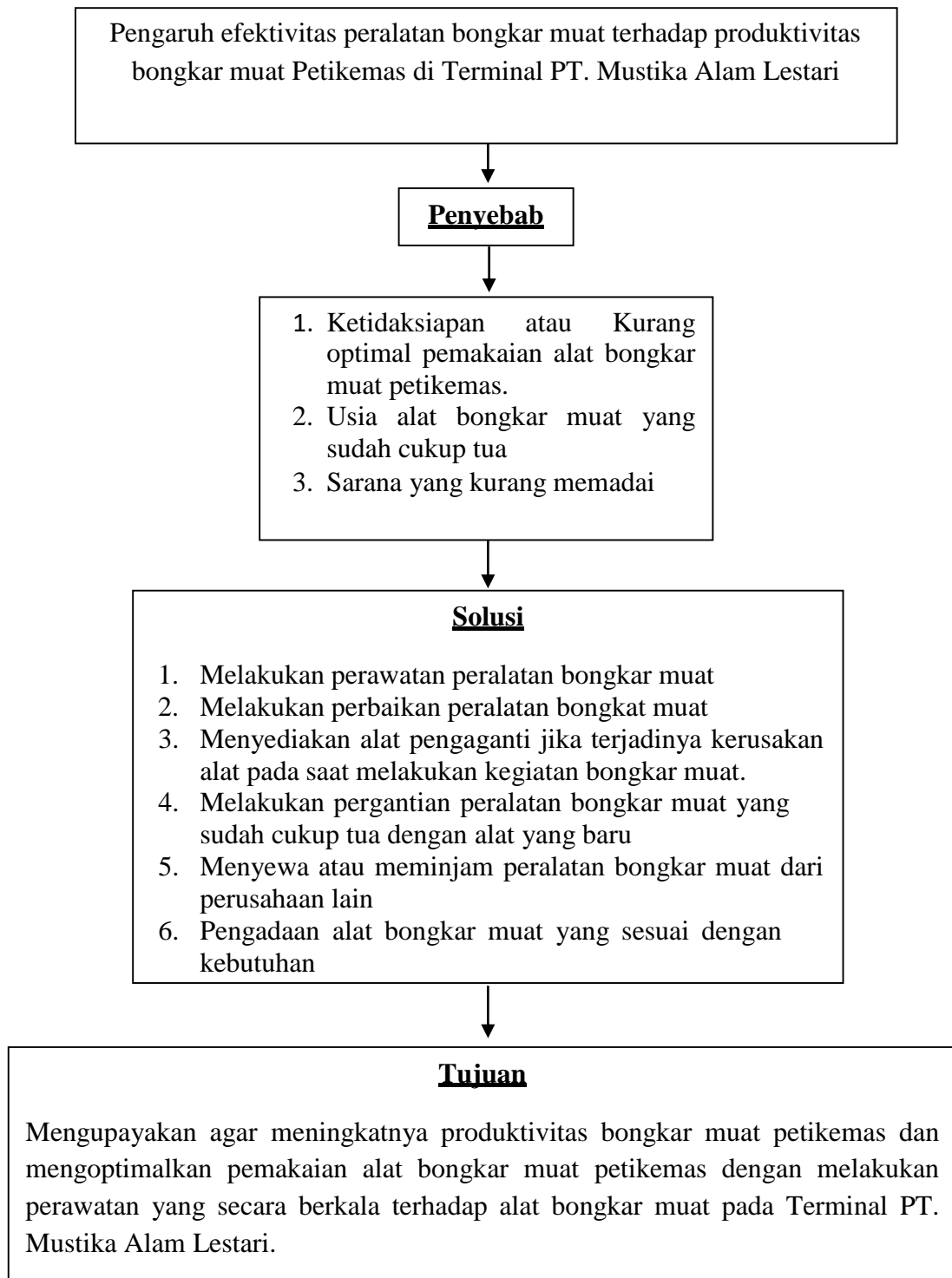
Sumber: Sumarzen Marzuki, dkk 2017

C. KERANGKA PEMIKIRAN

Dalam rangka mewujudkan kegiatan bongkar muat yang efektif dan efisien di Terminal PT. Mustika Alam Lestari, diperlukan adanya sarana dan prasarana pendukung yang memadai, tenaga kerja (operator) yang memiliki kemampuan dan kualitas yang teruji, serta mengikuti *system* metode kerja yang baik. Namun dalam hal kenyataan di lapangan, kegiatan bongkar muat yang berlangsung tidak berjalan sebagaimana mestinya. Adapun penyebabnya adalah karena alat bongkar muat yang digunakan kurang memadai jumlahnya atau karena sedang mengalami kerusakan atau gangguan pada mesin alat bongkar muat tersebut, sehingga dapat menyebabkan produktivitas bongkar muat menjadi menurun dan menimbulkan kongesti (penumpukan) muatan/barang serta *demurrage* (keterlambatan penyelesaian bongkar muat melebihi batas waktu yang telah ditentukan), sehingga penulis mencari pemecahan masalah atas permasalahan yang timbul dalam meningkatkan produktivitas dengan melihat pengaruh peralatan bongkar muat terhadap efektifitas produktivitas bongkar muat di Terminal PT. Mustika Alam Lestari.

Melalui kerangka pemikiran sebagai berikut :

Gambar 2.1
Bagan Kerangka Pemikiran



D. HIPOTESIS

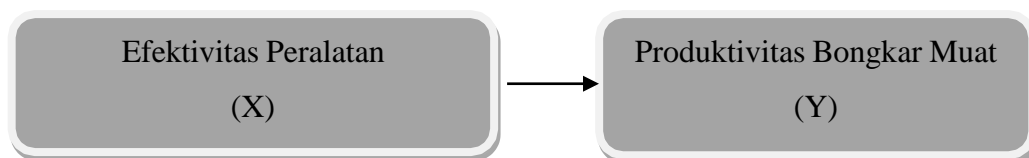
Berdasarkan kerangka pemikiran di atas, maka penulis membuat hipotesis untuk topik yang disajikan. Dimana untuk memberikan jawaban sementara atau perkiraan pemecahan masalah adalah sebagai berikut :

Ho : Tidak ada hubungan atau pengaruh antara Efektivitas Peralatan Bongkar Muat dengan Produktivitas Bongkar Muat Petikemas di Terminal PT. Mustika Alam Lestari

Ha : Terdapat hubungan atau pengaruh antara Efektivitas Peralatan Bongkar Muat dengan Produktivitas Bongkar Muat Petikemas di Terminal PT. Mustika Alam Lestari

Gambar 2.2

Kerangka Pemikiran (Hubungan Antara Variabel X dan Y)



Keterangan :

X = Efektivitas Peralatan Bongkar Muat

Y = Produktivitas Bongkar Muat

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Waktu penelitian dilakukan pada saat dimana penulis melakukan praktik darat di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok yang ditujukan untuk persyaratan pemenuhan program D-IV yang ditempuh penulis terhitung dari 3 Maret 2021 sampai dengan 16 Agustus 2021, serta berlanjut selama penulis menjalani semester VII. Tempat penelitian yang digunakan penulis adalah PT. Mustika Alam Lestari yang masih dalam ruang lingkup Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok yang bergerak dalam usaha bongkar muat peti kemas.

2. Tempat Penelitian

PT. Mustika Alam Lestari, merupakan Badan Usaha yang berbentuk Perseroan Terbatas (PT), yang beralamatkan :

Tabel 3.1

Tempat Kedudukan Formal

Alamat	Jalan Bitung Ujung No. 1 Pelabuhan Tanjung Priok
Telepon	(021) 4374370
Fax	(021) 4374371
Kode Pos	14310
Tahun Berdiri	2004
Direktur Utama	Paul Krisnadi
Dewan Komisaris	Lina, Ir. A. P.A. Timo Pangerang
Email	it@malt300.com
Website	www.malt300.com

Sumber : PT. Mustika Alam Lestari

B. METODE PENDAKATAN

1. Metode Pendekatan

Pada penelitian ini, penulis akan membahas mengenai pengaruh kualitas peralatan bongkar muat terhadap produktivitas bongkar muat di PT. Mustika Alam Lestari. Sehingga pada penelitian ini penulis menggunakan pendekatan regresi kuantitatif.

2. Metode Kuantitatif

Metode penelitian kuantitatif menurut Sugiyono (2015:14) yaitu metode penelitian yang berlandaskan terhadap filsafat positivism, digunakan dalam meneliti terhadap sample dan populasi penelitian, teknik pengambilan sample umumnya dilakukan dengan acak atau random sampling, sedangkan pengumpulan data dikumpulkan data dilakukan dengan cara memanfaatkan instrument penelitian yang dipakai, analisis data yang digunakan bersifat kuantitatif atau bisa diukur dengan tujuan untuk menuji hipotesis yang ditetapkan sebelumnya.

C. SUMBER DATA

Menurut Suharsimi Arikunto (2013:172) sumber data yang dimaksud dalam penelitian adalah subjek dari mana data dapat diperoleh. Sumber data dibagi menjadi 2 (dua) yaitu sumber data primer dan sumber data sekunder.

Menurut Sugiyono (2017:187) Definisi data primer adalah sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data yaitu data yang diperoleh langsung dari obyek penelitian. Sedangkan definisi sumber data sekunder adalah sumber yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data.

Berdasarkan penjelasan diatas sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah berupa sumber data primer dan sekunder yang berasal dari PT. Terminal Mustika Alam Lestari yaitu:

1. Data Primer

Yaitu data yang diperoleh langsung oleh peneliti dari sumber asli atau pihak pertama yang dikumpulkan dengan cara observasi.

2. Data Sekunder

Yaitu data yang diperoleh oleh peneliti secara tidak langsung melalui media perantara berupa rekapitulasi kegiatan pembongkaran tahun 2020 sampai dengan 2021, yang didalamnya terdiri dari jumlah pembongkaran dan pemuatan barang, waktu bongkar muat serta catatan penggunaan alat selama kegiatan pembongkaran dan pemuatan tersebut. Teknik ini digunakan untuk mendukung data dan informasi yang penulis sajikan guna melengkapi penulis skripsi ini, antara lain :

- a. Daftar alat bongkar muat petikemas PT. Mustika Alam Lestari
- b. Kinerja pelayanan kapal dan barang.
- c. Laporan bulanan kesiapan alat bongkar muat.

D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Pada penelitian ini, penulis menggunakan teknik pengumpulan data antara lain :

1. Observasi

Pada teknik ini, penulis menggunakan penelitian dengan alat panca indera sendiri sebagai media untuk melakukan observasi. Teknik pengumpulan data yang umum dilaksanakan yaitu melakukan observasi objektif, yaitu dengan melakukan pengamatan secara langsung dilapangan tempat kegiatan bongkar muat muatan yang menunjukkan efektivitas bongkar muat belum selesai dengan target yang telah digunakan untuk menemukan kebenaran subjektif mungkin.

2. Dokumentasi

Di dalam melakukan metode dokumentasi, peneliti menyelidiki benda-benda tertulis seperti buku-buku, majalah, dokumen, peraturan-peraturan, notulen rapat, catatan harian, dan sebagainya.

3. Studi Pustaka

Yaitu 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 dan dokumen-dokumen lainnya yang berkaitan dengan masalah yang akan dibahas.

E. SUBJEK PENELITIAN

1. Populasi

Populasi merupakan daerah generalisasi yang terdiri dari objek atau subjek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik yang telah ditetapkan oleh penulis untuk di pahami serta bisa dijadikan sebuah kesimpulan. (Sugiyono, 2019 : 126)

Populasi yang diambil oleh penulis dalam penyusunan skripsi ini yaitu data seluruh kegiatan pembongkaran dan pemuatan petikemas di Terminal PT. Mustika Alam Lestari tahun 2020 sampai dengan 2021.

2. Sample

Menurut sugiyono (2017:85) pengertian dari sampling jenuh adalah teknik penentuan sampel bila semua anggota populasi dijadikan sampel, hal ini dilakukan bila jumlah populasi relative kecil, kurang dari 30, atau penelitian ingin membuat generalisasi dengan kesalahan yang sangat kecil. Istilah lain sampel jenuh adalah sensus, dimana semua populasi dijadikan sampel.

Berdasarkan penjelasan diatas, maka yang akan dijadikan sampel dalam penelitian ini adalah seluruh dari populasi yang diambil, Sampel yang diambil oleh penulis dalam penelitian ini adalah laporan data kegiatan arus produktivitas pembongkaran dan pemuatan petikemas dengan menggunakan *Container Crane*, selama dua tahun terakhir dan laporan penggunaan alat *Container Crane* di Terminal PT. Mustika Alam Lestari, dan dihitung dalam kurun waktu perbulan dalam periode bulan Januari 2020 sampai dengan Desember 2021 di Terminal PT. Mustika Alam Lestari

F. TEKNIK ANALISIS DATA

Pada pembahasan ini, penulis menganalisa dengan menggunakan metode Deskripsi Kuantitatif. Teknik ini digunakan untuk menganalisa hubungan sebab akibat yang terjadi pada regresi berganda jika variabel bebasnya mempengaruhi variabel tergantung tidak hanya secara langsung, tetapi juga secara tidak langsung. Dalam metode penulisan ini, penulis mencoba memberikan gambaran mengenai hambatan-hambatan yang dihadapi oleh PT. Terminal Alam Lestari, dimana perusahaan tersebut mengalami kesulitan dalam mencapai target optimal yang diinginkan.

Dengan adanya hal tersebut maka penulis menentukan metode pendekatan itu dengan menggunakan Kuantitatif dengan Analisis data Regresi sebagai penyelesaian dalam mengatasi hambatan-hambatan yang dihadapi oleh perusahaan tersebut, yaitu dengan menganalisa data variabel yang berkaitan dengan satu sama lain. Berdasarkan pada kekuatan hubungan keterkaitan dalam hubungan antara dua variabel yang di analisa, penulis dapat mengetahui atau lemahnya hubungan keterkaitan antara dua variabel tersebut sebagai uraian teknik analisa statistik yang dilakukan oleh penulis adalah :

1. Analisis Koefisien Korelasi

Korelasi statistika adalah yang mengukur keserasian hubungan diantara dua variabel yang masing-masing diukur pada skala interval atau rasio, dengan asumsi bahwa masing-masing variabel itu terdistribusi menurut distribusi normal (Gulo, 2002:181)

Analisis koefisien korelasi digunakan untuk mencari saling hubungan atau keeratan hubungan antar variabel bebas (*independent variabel*) yang dinyatakan dalam (x) dan variabel tidak bebas (*dependent variabel*) yang dinyatakan dalam (y), adapun persamannya adalah :

$$r = \frac{n\sum XY - \sum X \cdot \sum Y}{\sqrt{n\sum X^2 - (\sum X)^2} \cdot \sqrt{n\sum Y^2 - (\sum Y)^2}}$$

Dimana :

n = banyaknya data

r = koefisien korelasi

X = variabel bebas (efektivitas peralatan bongkar muat) Y = variabel terikat (produktivitas bongkar muat) Besarnya r dapat dinyatakan dari $-1 < r < 1$ artinya :

- Bila $r = +1$ atau mendekati 1, ada hubungan antara variabel X dan variabel Y, dimana hubungan sangat kuat dan positif.
- Bila $r = 0$, tidak ada hubungan antara variabel X dan variabel Y atau sangat lemah.
- Bila $r = -1$ atau mendekati -1, ada hubungan antara variabel X dan variabel Y, dimana hubungan sangat kuat dan negatif.

Penafsiran akan besarnya koefisien korelasi yang umum digunakan adalah :

0,00-0,19 = korelasi sangat rendah

0,20-0,30 = korelasi rendah

0,40-0,59 = korelasi cukup kuat

0,60-0,79 = korelasi kuat

0,80-1,00 = korelasi sangat kuat

2. **Analisi Koefisien Penentu**

Untuk mengetahui seberapa besar kontribusi atau pengaruh dari variabel X terhadap naik turunnya variabel Y.

Rumus yang digunakan dalam koefisien penentu adalah : $Kp = r^2 \times 100\%$

Keterangan :

Kp = Koefisien positif

R = Koefisien korelasi X dan Y Fungsi dari koefisien penentu adalah :

- Menentukan kelayakan penelitian menggunakan model regresi linear. Jika mendekati 1 maka layak digunakan, sedangkan apabila mendekati 0, maka tidak layak digunakan.
- Menentukan peranan variabel tak terikat dan mempengaruhi variabel terikat (%).

3. **Analisi Regresi Linear Sederhana**

Adalah analisis yang digunakan untuk mengetahui hubungan antara dua variabel yang dinyatakan dalam satu garis lurus. Analisis regresi linear sederhana adalah untuk mengetahui hubungan antara variabel pengaruh efektivitas peralatan bongkar muat yang dinyatakan dalam variabel X terhadap variabel produktivitas bongkar muat petikemas yang dinyatakan dalam variabel Y.

Persamaan regresi linear sederhana dinyatakan dalam bentuk :

$$Y = a + bX$$

$$b = \frac{n(\sum XY) - (\sum X)(\sum Y)}{n\sum X^2 - (\sum X)^2}$$

$$a = \frac{(\sum Y) - b(\sum X)}{n}$$

Dimana :

X = variabel bebas (penggunaan alat bongkar muat)

Y = variabel tidak bebas (produktivitas bongkar muat peti kemas)

n = Σ bulan

a = bilangan konstan

b = koefisien regresi

4. Uji Hipotesis

Analisis uji hipotesis bertujuan untuk mengetahui seberapa jauh hipotesis penelitian yang telah disusun semula dapat diterima berdasarkan data yang telah dikumpulkan. Analisis uji hipotesis tidak menguji kebenaran hipotesis, tetapi menguji dapat diterima atau ditolaknya hipotesis yang bersangkutan (Gulo, 2002:153).

Persamaanya adalah :

$t_o = t$ hitung

$$t_o = \frac{r\sqrt{n-2}}{\sqrt{1-(r)^2}}$$

Dapat diambil kesimpulan :

Jika t hitung $<$ t tabel, maka H_o = diterima dan H_a ditolak, artinya tidak ada hubungan yang signifikan antara X dan Y.

Jika t hitung $>$ t tabel, maka H_o = ditolak dan H_a diterima, artinya ada hubungan yang signifikan antara X dan Y.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPTIF DATA

Bab ini, penulis memaparkan skripsi data yaitu mengenai hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan yang dipilih oleh penulis, menganalisis data yang ada kaitannya dengan permasalahan yang akan dilakukan pembahasan lebih lanjut sehingga dapat ditemukan penyebab timbulnya permasalahan. Selain itu penulis juga mengemukakan alternatif pemecahan masalah serta melakukan evaluasi terhadap pemecahan masalah tersebut dan mendapatkan hasil yang optimal.

1. Sejarah PT. Mustika Alam Lestari

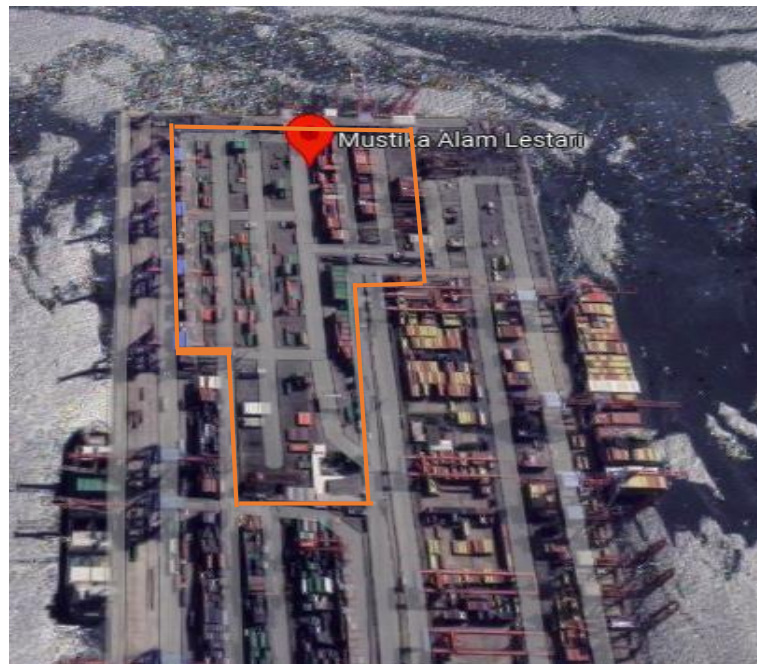
Pada bulan Juli 2004 PT Mustika Alam Lestari terpilih menjadi mitra PT Multi Terminal Indonesia (MTI) dalam pengoperasian dermaga dan lapangan penumpukan 214 dan 300 sebagai terminal *multipurpose* di pelabuhan Tanjung Priok dengan masa operasi selama 17 tahun. PT Nusantara Pelabuhan Handal (NPH) didirikan pada Desember 2008 dengan nama PT Kharisma Mutiara Agung (KMA). Secara resmi PT Kharisma Mutiara Agung (KMA) berganti nama menjadi PT Nusantara Pelabuhan Handal (NPH) pada Desember 2016. Kemudian PT Nusantara Pelabuhan Handal mengambil alih PT Mustika Alam Lestari. PT Mustika Alam Lestari memiliki beberapa blok di antaranya blok A, blok B, blok C, blok R, dan dermaga. Berikut diantaranya:

- a. Blok A merupakan area untuk ekspor barang, yang terdiri dari blok A2, A3, A4, A5, A6 dan A7.
- b. Blok B merupakan area impor barang, yang terdiri dari blok B2, B3, B4 dan B5. Khusus untuk B5 merupakan area *empty* atau area peti kemas yang kosong.
- c. Blok C merupakan area yang disebut sebagai *Behandle Container* yang mempunyai fungsi diperiksa muatan oleh petugas Bea Cukai.

- d. Blok R merupakan area untuk menimbun peti kemas *Reefer* yang berisi muatan yang didinginkan sampai dengan suhu -300°C , seperti daging, ikan, buah-buahan, obat-obatan, dan minuman.

Gambar 4.1

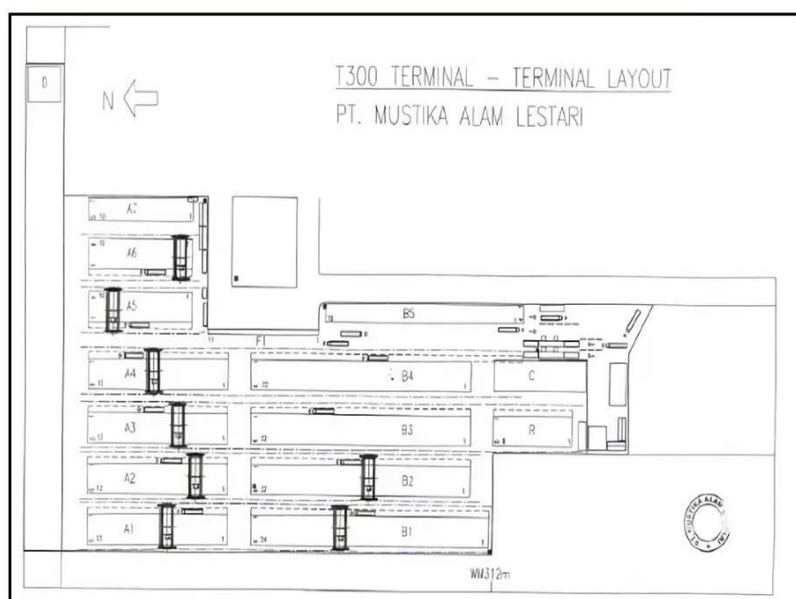
Layout Terminal PT. Mustika Alam Lestari



Sumber : Google Maps

Gambar 4.2

Layout Terminal PT. Mustika Alam Lestari



Sumber : PT. Mustika Alam Lestari

2. Kegiatan Usaha Terminal PT. Mustika Alam Lestari

Terminal PT. Mustika Alam Lestari seluruhnya menangani kegiatan bongkar muat peti kemas. PT Mustika Alam Lestari yang beralamat di Jalan Bitung Ujung No.1, Pelabuhan Tanjung Priok DKI Jakarta merupakan sebuah perusahaan yang bergerak dalam bidang penyedia jasa layanan pelabuhan untuk perdagangan Internasional. Lingkup pelayanannya meliputi kegiatan *delivery*, *receiving*, *behandle*, *monitoring of reefer*, dan *stevedoring*. Berikut penjelasannya:

- a. *Delivery*, merupakan layanan yang diberikan untuk kegiatan yang berhubungan dengan pengiriman peti kemas ke negara yang dituju atau dapat disebut dengan ekspor.
- b. *Receiving*, merupakan layanan yang diberikan untuk kegiatan yang berhubungan dengan penerimaan peti kemas dari negara lain atau yang biasa disebut dengan kegiatan impor.
- c. *Behandle*, Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM. 11 tahun 2007 tentang pedoman penetapan tarif pelayanan jasa bongkar muat peti kemas *Container* di dermaga konvensional di pelabuhan yang diselenggarakan oleh badan usaha pelabuhan. Pasal 1 *behandle* memiliki pengertian : *Behandle* adalah kegiatan penanganan peti kemas dan barang dalam peti kemas sesuai permintaan pemilik barang atau yang menguasai terkait dengan pemeriksaan instansi yang berwenang. Dalam hal ini yang melakukan pemeriksaan adalah pihak dari Bea Cukai atau Balai Besar Karantina Pertanian.
- d. *Monitoring of reefer*, merupakan kegiatan yang dilakukan untuk selalu mengecek *container* yang menggunakan *refrigeration systems* yang menggunakan sistem pendinginan tertutup, untuk mengawetkan atau menjaga temperatur atau suhu komoditi yang di dalamnya dengan temperatur yang sesuai, agar barang yang terdapat di dalamnya tidak mengalami pembusukan atau kontaminasi, contohnya *container* yang berisi buah, daging, ikan, obat-obatan, minuman, dll.
- e. *Stevedoring*, merupakan pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/tongkang/truk atau memuat barang dari dermaga/tongkang/truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau derek darat.

3. Visi dan Misi PT. Mustika Alam Lestari

Visi dan Misi PT Mustika Alam Lestari adalah “memberikan jasa pelayanan bongkar muat kapal dan penumpukan peti kemas yang efisien dan *cost effective* untuk meningkatkan daya saing pengguna jasa pelabuhan dalam perdagangan Internasional”.

4. Tata Nilai PT. Mustika Alam Lestari

PT. Mustika Alam Lestari dan segenap karyawannya berusaha secara berkesinambungan memberikan pelayanan terbaik kepada pelanggan dengan berusaha menjunjung tinggi *core value* (nilai-nilai) yang menjadi standar, filosofi dan dasar pelayanan, yaitu:

- a. *Team work*
- b. *Humble*
- c. *Integrity*
- d. *Safety*
- e. *Discipline*
- f. *Customer Oriented*
- g. *Clean and Neat*

5. Fasilitas Terminal PT. Mustika Alam Lestari

Fasilitas terminal merupakan faktor penting dalam proses kegiatan perusahaan pelayanan terhadap kapal dan barang di pelabuhan. Adapun fasilitas yang dimiliki oleh Terminal PT. Mustika Alam Lestari :

a. Fasilitas Dermaga

Tabel 4.1

Dermaga PT. Mustika Alam Lestari

Dermaga	Tambatan (m)	Panjang (m)
214	00-258	258

Sumber : PT. Mustika Alam Lestari 2021

b. Lapangan Penumpukan

Tabel 4.2

Lapangan Penumpukan PT. Mustika Alam Lestari

Lapangan Penumpukan	Luas (m ²)	Kapasitas
T300	5.000	6000 TEUs

Sumber : PT. Mustika Alam Lestari 2021

c. Peralatan Bongkar Muat

Tabel 4.3

Peralatan Bongkar Muat PT. Mustika Alam Lestari

No	Jenis Alat	Kapasitas	Merk & Tahun Pembuatan
<i>Container Crane</i>			
1	CC- 01 Main Enggine MTU 2000 18VG62	35 Tons	HITACHI /1972
2	CC- 02 Main Enggine CUMMINS KTA-50 (IO 12967)	40.6 Tons	Doosan (Korea) /1997
3	CC- 03 Main Enggine CUMMINS KTA-50 G3	35.6 Tons	IHI JAPAN/1983
4	CC- 04 Main Enggine CUMMINS KTA-50 G3	40.6 Tons	HANJIN HEAVY INDUSTRIES, KOREA SELATAN – 1997
<i>Rubber Tyred Gantry Crane</i>			
1	RTG-01 CUMMINS KTA 19 -G3	41 Tons	ZPMC / 2004
2	RTG-02 CUMMINS KTA 19 -G3	41 Tons	ZPMC / 2004
3	RTG-03 CUMMINS KTA 19 -G2	41 Tons	ZPMC / 2004

No	Jenis Alat	Kapasitas	Merk & Tahun Pembuatan
4	RTG-04 DETROIT DIESEL SERIES 60 (6063 HK35)	41 Tons	ZPMC / 2004
5	RTG-08 CUMMINS KTA 19 -G4	41 Tons	ZPMC / 2004
6	RTG-09 CUMMINS QSX 15 -03 -G3	41 Tons	TCM / 2005
7	RTG-10 CUMMINS KTA 19 -G4	41 Tons	MITSUBISHI / 1993
8	RTG-12 CUMMINS KTA 19 -G3	41 Tons	HYUNDAI HEAVY INDUSTRIES CO. LTD – 1996
9	RTG-13 CUMMINS KTA 19 -G3	41 Tons	HYUNDAI HEAVY INDUSTRIES CO. LTD – 1996
<i>Reach Stalker , Container Handler , Side Loader</i>			
1	E3 02 SCANIA D19 51(LINDE)	9 Tons	2001
2	RS-02 CUMMINS 6CTA8.3(FERRARI)	57 Tons	6CTA8.3/1996
3	RS 06 (SMV CONECRANES)	67 Tons	CONECRANES/2018
4	SL 02 LINDE CUMMINS	37,6 Tons	ES 02 LINDE /2001
<i>Head Truck</i>			
1	Head Truck 01 NISSAN NE6	32 Ton	NISSAN PKC 311 CTNP
2	Head Truck 02 NISSAN NE6	32 Ton	NISSAN PKC 311 CTNP
3	Head Truck 04 NISSAN NE6	32 Ton	NISSAN PKC 311 CTNP

No	Jenis Alat	Kapasitas	Merk & Tahun Pembuatan
4	Head Truck 05 NISSAN NE6	32 Ton	NISSAN PKC 311 CTNP
5	Head Truck 06 NISSAN NE6	32 Ton	NISSAN PKC 311 CTNP
6	Head Truck 07 NISSAN NE6	32 Ton	NISSAN PKC 311 CTNP
7	Head Truck 08 NISSAN NE6	32 Ton	NISSAN PKC 311 CTNP
8	Head Truck 09 NISSAN NE6	32 Ton	NISSAN PKC 311 CTNP
9	Head Truck 10 NISSAN NE6	32 Ton	NISSAN PKC 311 CTNP
10	Head Truck 11 NISSAN NE6	32 Ton	NISSAN PKC 311 CTNP
11	Head Truck 12 NISSAN NE6	32 Ton	NISSAN PKC 311 CTNP
12	Head Truck 15 NISSAN	34,5 Ton	UD Truck PK260CT/2012
13	Head Truck 16 IZUZU	34 Ton	IZUZU

Sumber : PT. Mustika Alam Lestari 2021

6. Kinerja Operasional Terminal PT. Mustika Alam Lestari

Kinerja operasional pada saat bongkar muat petikemas adalah *Output* dari tingkat keberhasilan pelayanan kapal, barang, dan peralatan pelabuhan dalam suatu periode tertentu yang di nyatakan dalam ukuran waktu (jam), satuan berat (ton), dan rata-rata perbandingan (persentase), atau satuan lainnya. Sesuai dengan judul sekripsi ini yaitu mengenai pengaruh efektivitas peralatan bongkar muat terhadap Produktivitas bongkar muat petikemas, maka dalam sekripsi penulis hanya membahas data mengenai kinerja peralatan bongkar muat dan produktivitas bongkar muat petikemas dalam

kegiatan operasional. Dengan tujuan untuk mengupayakan agar stabil atau meningkatnya produktivitas bongkar muat petikemas dan mengoptimalkan pemakaian alat bongkar muat petikemas, maka berikut ini merupakan data operasional kapal yang di peroleh dari Terminal PT. Mustika Alam Lestari terhitung dari tahun 2020 sampai dengan tahun 2021.

a. Operasional efektivitas alat bongkar muat

Di terminal PT. Mustika Alam Lestari terdapat berbagai peralatan bongkar muat seperti *container crane*, *rubber tyred gantry*, *reach stacker*, *side loader*, *container handler*, dan *head truck*. Akan tetapi hanya menghitung rata-rata pemakaian alat *container crane*.

Gambar 4.3

Container Crane PT. Mustika Alam Lestari



Sumber : Dokumentasi Terminal PT. Mustika Alam Lestari

Tabel 4.4
Rata-Rata Pemakaian Alat Bongkar Muat

No	Bulan	Rata-Rata Pemakaian Alat Bongkar Muat (jam)
1	Januari 2020	1146
2	Februari 2020	1136
3	Maret 2020	1169
4	April 2020	956
5	Mei 2020	787
6	Juni 2020	879
7	Juli 2020	1031
8	Agustus 2020	904
9	September 2020	1083
10	Oktober 2020	1144
11	November 2020	790
12	Desember 2020	1234
13	Januari 2021	875
14	Februari 2021	891
15	Maret 2021	881
16	April 2021	1363
17	Mei 2021	430
18	Juni 2021	1023
19	Juli 2021	1194
20	Agustus 2021	1058
21	September 2021	1184
22	Oktober 2021	1519
23	November 2021	1198
24	Desember 2021	1463

Sumber : Data sekunder diolah

Ketidakstabilan penggunaan alat bongkar muat disebabkan beberapa faktor antara lain terjadinya kerusakan pada alat bongkar muat, waktu perbaikan, ketidaksiapan alat yang menyebabkan operasional penggunaan alat bongkar muat terbuang sia-sia.

b. Produktivitas bongkar muat petikemas

Produktivitas bongkar muat peti kemas yang berada di Terminal PT. Mustika Alam Lestari terdiri dari jumlah bongkar muat peti kemas luar negeri.

Tabel 4.5
Produktivitas Bongkar Muat Peti Kemas

No	Bulan	Jumlah Bongkar Muat		Jumlah
		Bongkar	Muat	
1	Januari 2020	14.591	12.901	27.492
2	Februari 2020	13.351	12.768	26.119
3	Maret 2020	16.913	12.302	29.215
4	April 2020	13.616	11.241	24.857
5	Mei 2020	10.007	11.245	21.252
6	Juni 2020	11.573	11.274	22.847
7	Juli 2020	13.279	13.527	26.806
8	Agustus 2020	13.028	11.389	24.417
9	September 2020	12.991	13.000	25.991
10	Oktober 2020	13.742	12.561	26.303
11	November 2020	10.365	10.185	20.550
12	Desember 2020	12.200	14.943	27.143
13	Januari 2021	10.455	10.546	21.001
14	Februari 2021	10.457	11.829	22..286
15	Maret 2021	10.247	10.014	20.261
16	April 2021	16.942	14.404	31.346
17	Mei 2021	5.475	5.266	10.741
18	Juni 2021	13.354	12.233	25.587

No	Bulan	Jumlah Bongkar Muat		Jumlah
		Bongkar	Muat	
19	Juli 2021	14.424	14.238	28.662
20	Agustus 2021	13.316	13.141	26.457
21	September 2021	12.520	12.346	24.866
22	Oktober 2021	14.110	14.742	28.852
23	November 2021	12.012	13.146	25.158
24	Desember 2021	15.638	16.539	32.177

Sumber : Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok

Berdasarkan data diatas bahwa produktivitas bongkar muat adalah jumlah muatan dan bongkaran box atau muatan petikemas di PT. Terminal Mustika Alam Lestari dalam satu periode (bulan/tahun). Produktivitas bongkar muat yang di berikan tidak terlepas dari fasilitas dan sarana yang tersedia dan di tunjang oleh sumber daya yang mampu bekerja dengan tingkat disiplin yang tinggi, dimana kegiatan yang dilakukan semakin meningkat oleh sebab itu apabila dermaga tidak bisa mengimbangi maka akan terjadi penurunan atau ketidakstabilan produktivitas bongkar muat tersebut.

B. ANALISIS DATA

Untuk memastikan apakah kedua variable tersebut memiliki hubungan atau tidak, maka akan di uji dengan analisis statistik, penulis mencoba menganalisa faktor penyebab terjadinya Pengaruh Kinerja Peralatan Bongkar Muat terhadap Produktivitas bongkar muat petikemas. Salah satu kegiatan operasional pelabuhan adalah aktivitas bongkar muat yang dipengaruhi oleh efektivitas peralatan bongkar muat. Semakin tinggi operasional pemakaian alat, maka semakin tinggi produktivitas bongkar muat yang bertambah.

Dalam skripsi ini penulis akan menganalisa sampai seberapa besar kinerja peralatan bongkar muat mempengaruhi produktivitas bongkar muat petikemas di Terminal PT. Mustika Alam Lestari. Oleh karena itu, untuk memudahkan dalam menganalisa masalah, maka di buat dua kelompok variable yaitu variabel X dan variabel Y. Variabel X adalah kinerja peralatan bongkar muat sedangkan variable Y adalah produktivitas bongkar muat petikemas.

1. Analisis variabel X

Untuk mengetahui pengaruh atau besarnya Efektivitas pemakaian alat di Terminal PT. Mustika Alam Lestari sebagai variable faktor X, berdasarkan table 4.4. Variabel adalah jumlah total rata-rata pemakaian alat bongkar muat, maka dapat di analisis sebagai berikut :

Tabel 4.6
Efektivitas Bongkar Muat

Bulan	Ketersediaan Waktu (Jam)	Efektivitas Bongkar Muat	
		Jam (X)	Presentase (%)
Januari 2020	2604	1146	44.01
Februari 2020	2436	1136	46.63
Maret 2020	2604	1169	44.89
April 2020	2520	956	37.94
Mei 2020	2604	787	30.22
Juni 2020	2520	879	34.88
Juli 2020	2604	1031	39.59
Agustus 2020	2604	904	34.72
September 2020	2520	1083	42.98
Oktober 2020	2604	1144	43.93
November 2020	2520	790	31.35
Desember 2020	2604	1234	47.39
Januari 2021	2604	875	33.60
Februari 2021	2352	891	37.88
Maret 2021	2604	881	33.83
April 2021	2520	1363	54.09
Mei 2021	2604	430	16.51
Juni 2021	2520	1023	40.60
Juli 2021	2604	1194	45.85
Agustus 2021	2604	1058	40.63
September 2021	2520	1184	46.98
Oktober 2021	2604	1519	58.33
November 2021	2520	1198	47.54

Bulan	Ketersediaan Waktu (Jam)	Efektivitas Bongkar Muat	
		Jam (X)	Presentase (%)
Desember 2021	2604	1463	56.18

Sumber : Data sekunder diolah

2. Analisis Variabel Y

Untuk mengetahui Produktivitas bongkar muat di Terminal PT. Mustika Alam Lestari sebagai variabel faktor Y berdasarkan table 4.5. Variabel Y adalah jumlah total produktivitas peti kemas luar negeri, mada dapat di analisis sebagai berikut:

Tabel 4.7
Produktivitas Bongkar Muat Peti Kemas

Bulan	Target (B/C/H)	Realisasi Produktivitas		
		B/C/H	Box (Y)	Presentase (%)
Januari 2020	25	24	27.492	96
Februari 2020	25	23	26.119	92
Maret 2020	25	25	29.215	100
April 2020	25	26	24.857	104
Mei 2020	25	27	21.252	108
Juni 2020	25	26	22.847	104
Juli 2020	25	26	26.806	104
Agustus 2020	25	27	24.417	108
September 2020	25	24	25.991	96
Oktober 2020	25	23	26.303	92
November 2020	25	26	20.550	104
Desember 2020	25	22	27.143	88
Januari 2021	25	24	21.001	96
Februari 2021	25	25	22..286	100
Maret 2021	25	23	20.261	92
April 2021	25	23	31.346	92
Mei 2021	25	25	10.741	100
Juni 2021	25	25	25.587	100

Bulan	Target (B/C/H)	Realisasi Produktivitas		
		B/C/H	Box (Y)	Presentase (%)
Juli 2021	25	24	28.662	96
Agustus 2021	25	25	26.457	100
September 2021	25	21	24.866	84
Oktober 2021	25	19	28.852	76
November 2021	25	21	25.158	84
Desember 2021	25	22	32.177	88

Sumber : Data sekunder diolah

Berikut ini merupakan data kinerja peralatan bongkar muat dan produktivitas bongkar muat yang di peroleh pada Terminal PT. Mustika Alam Lestari terhitung dari bulan Januari 2020 sampai dengan bulan Desember 2021. Dari data diatas di peroleh rata-rata pencapaian produktivitas (%) dalam tahun 2020 sebesar 99,6% dan pada tahun 2021 sebesar 92,3%, makan terjadi penurunan produktivitas bongkar muat petikemas pada tahun tersebut.

Tabel 4.8

Laporan Efektivitas Peralatan dan Produktivitas Bongkar Muat

No	Bulan	Efektivitas Peralatan Bongkar Muat (X)	Produktivitas Bongkar Muat (Y)
1	Januari 2020	1146	27492
2	Februari 2020	1136	26119
3	Maret 2020	1169	29215
4	April 2020	956	24857
5	Mei 2020	787	21252
6	Juni 2020	879	22847
7	Juli 2020	1031	26806
8	Agustus 2020	904	24417
9	September 2020	1083	25991
10	Oktober 2020	1144	26303
11	November 2020	790	20550
12	Desember 2020	1234	27143

No	Bulan	Efektivitas Peralatan Bongkar Muat (X)	Produktivitas Bongkar Muat (Y)
13	Januari 2021	875	21001
14	Februari 2021	891	22286
15	Maret 2021	881	20261
16	April 2021	1363	31346
17	Mei 2021	430	10741
18	Juni 2021	1023	25587
19	Juli 2021	1194	28662
20	Agustus 2021	1058	26457
21	September 2021	1184	24866
22	Oktober 2021	1519	28852
23	November 2021	1198	25158
24	Desember 2021	1463	32177

Sumber : Data sekunder diolah

3. Analisis Variabel X dan Y

Untuk mengetahui kuat lemahnya hubungan antara kinerja peralatan bongkar muat dengan produktivitas bongkar muat di Terminal PT. Mustika Alam Lestari dapat dilihat dari tabel analisa dan perhitungan sebagai berikut:

Tabel 4.9

**Analisis Pengaruh Efektivitas Peralatan Bongkar Muat Terhadap Produktivitas
Bongkar Muat Peti Kemas di Terminal PT. Mustika Alam Lestari**

No	Bulan	Efektivitas (X)	Produktivitas (Y)	X ²	Y ²	X.Y
1	Januari 2020	1146	27492	1313316	755810064	31505832
2	Februari 2020	1136	26119	1290496	682202161	29671184
3	Maret 2020	1169	29215	1366561	853516225	34152335
4	April 2020	956	24857	913936	617870449	23763292
5	Mei 2020	787	21252	619369	451647504	16725324
6	Juni 2020	879	22847	772641	521985409	20082513
7	Juli 2020	1031	26806	1062961	718561636	27636986
8	Agustus 2020	904	24417	817216	596189889	22072968
9	September 2020	1083	25991	1172889	675532081	28148253
10	Oktober 2020	1144	26303	1308736	691847809	30090632
11	November 2020	790	20550	624100	422302500	16234500
12	Desember 2020	1234	27143	1522756	736742449	33494462
13	Januari 2021	875	21001	765625	441042001	18375875
14	Februari 2021	891	22286	793881	496665796	19856826
15	Maret 2021	881	20261	776161	410508121	17849941
16	April 2021	1363	31346	1857769	982571716	42724598
17	Mei 2021	430	10741	184900	115369081	4618630
18	Juni 2021	1023	25587	1046529	654694569	26175501
19	Juli 2021	1194	28662	1425636	821510244	34222428
20	Agustus 2021	1058	26457	1119364	699972849	27991506
21	September 2021	1184	24866	1401856	618317956	29441344
22	Oktober 2021	1519	28852	2307361	832437904	43826188

No	Bulan	Efektivitas (X)	Produktivitas (Y)	X ²	Y ²	X.Y
23	November 2021	1198	25158	1435204	632924964	30139284
24	Desember 2021	1463	32177	2140369	1035359329	47074951
Total		25338	600386	2803963215	465582706	655875353

Sumber : Data sekunder diolah

Dari data yang terdapat di dalam table di atas, dilakukan analisis hubungan antara Efektivitas Peralatan Bongkar Muat (X) terhadap Produktivitas Bongkar Muat Peti kemas (Y), dengan menggunakan perhitungan statistik:

a. Analisis koefisien korelasi

Maksud dari analisis koefisien korelasi ini adalah untuk mengetahui kuat atau tidaknya pengaruh antara dua variabel yaitu Efektivitas Peralatan bongkar muat (X) terhadap Produktivitas Bongkar Muat Petikemas (Y). Bila koefisien korelasi (r) positif, maka Variabel X dan Y bersifat searah yang berarti apabila nilai X menurun maka akan terjadi pula penurunan pada nilai Y. Sedangkan apabila koefisien korelasi (r) negatif, maka variabel X dan Y bergerak garis lurus. Dari tabel tersebut di peroleh nilai yang di gunakan dalam rumus koefisien korelasi sebagai berikut :

$$\begin{aligned}
 n &= 24 \\
 \sum X &= 25338 \\
 \sum Y &= 600386 \\
 \sum X^2 &= 28039632 \\
 \sum Y^2 &= 15465582706 \\
 \sum X.Y &= 655875353
 \end{aligned}$$

Berdasarkan nilai-nilai tersebut dilakukan perhitungan statistik sehingga hasil perhitungan sebagai berikut :

$$r = \frac{(n \cdot \sum XY - \sum X \cdot \sum Y)}{(\sqrt{n \cdot \sum X^2 - (\sum X)^2} \cdot \sqrt{n \cdot \sum Y^2 - (\sum Y)^2})}$$

$$r = \frac{(24 \cdot 655875353 - 25338 \cdot 600386)}{(\sqrt{24 \cdot 28039632 - (25338)^2} \cdot \sqrt{24 \cdot 15465582706 - (600386)^2})}$$

$$r = \frac{(15741008472 - 15212580468)}{(5562.09 \cdot 103492.2)}$$

$$r = \frac{528428004}{575632930.7}$$

$$r = 0,918$$

Tabel 4.10
Tabel Statistika SPSS Korelasi Versi 25

		Correlations	
		EFEKTIVITAS ALAT	PRODUKTIVITAS
EFEKTIVITAS ALAT	Pearson Correlation	1	.918**
	Sig. (2-tailed)		.000
	N	24	24
PRODUKTIVITAS	Pearson Correlation	.918**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	
	N	24	24

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Sumber : Data sekunder diolah dengan SPSS 25, 2022

Dari perhitungan diatas diperoleh angka koefisien korelasi sebesar 0,918 hal tersebut berartibahwa terdapat hubungan yang kuat antara kinerja peralatan bongkar muat dengan produktivitas bongkar muat petikemas. Dengan hasil korelasi yang positif, maka hubungan antara kinerja peralatan bongkar muat dengan produktivitas bongkar muat petikemas bersifat searah dan dapat diartikan apabila efektivitas peralatan bongkar muat mengalami kenaikan ataupun penurunan maka akan diikuti oleh kenaikan atau penurunan pada produktivitas bongkar muat petikemas.

b. Analisis Koefisien Penentu (KP)

$$KP = r^2 \cdot 100\%$$

$$KP = (0,918)^2 \cdot 100\%$$

$$KP = 0,843 \cdot 100\%$$

$$KP = 84,3\%$$

Dari perhitungan diatas dapat di nilai r (korelasi) sebesar 84,3%. Artinya besarnya pengaruh jumlah kinerja peralatan bongkar muat terhadap produktivitas bongkar muat peti kemas adalah sebesar 84,3%, sedangkan sisanya 15,7% dipengaruhi oleh faktor lain yaitu keadaan cuaca, tenaga kerja bongkar muat, kapasitas dermaga serta kurangnya fasilitas alat B/M.

c. Analisis Regresi Linear Sederhana

Suatu cara untuk mengetahui besarnya pengaruh variable kinerja peralatan bongkar muat terhadap variable produktivitas bongkar muat petikemas dengan persamaan regresi :

$$Y = a + bX$$

Besarnya nilai a dan b dapat di ketahui dengan menggunakan rumus dalam penyelesaian berikut:

$$b = \frac{n \cdot (\sum XY) - (\sum X) \cdot (\sum Y)}{(n \cdot (\sum X^2) - (\sum X)^2)}$$

$$b = \frac{(24 \cdot (655875353)) - (25338) \cdot (600386)}{(24 \cdot (28039632) - (25338)^2)}$$

$$b = \frac{(15741008472 - 15212580465)}{(672951168 - 642014244)}$$

$$b = \frac{528428004}{30936924}$$

$$b = 17.081$$

$$a = \frac{(\sum Y - b \cdot (\sum X))}{n}$$

$$a = \frac{(600386 - 17.081 \cdot (25338))}{24}$$

$$a = \frac{(600386 - 432793.795)}{24}$$

$$a = \frac{167592.204}{24}$$

$$a = 6983.009$$

Maka model persamaan regresi:

$$Y = a + bX$$

$$Y = 6983.009 + 17.081X$$

Tabel 4.11

Tabel Hasil Perhitungan SPSS Regresi Linear Versi 25

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	EFEKTIVITAS ALAT ^b	.	Enter

a. Dependent Variable: PRODUKTIVITAS

b. All requested variables entered.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.918 ^a	.843	.836	1786.234

a. Predictors: (Constant), EFEKTIVITAS ALAT

ANOVA^a

Model	Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	376082632.159	1	376082632.159	117.871	.000 ^b
Residual	70193865.675	22	3190630.258		
Total	446276497.833	23			

a. Dependent Variable: PRODUKTIVITAS

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	6983.009	1700.536		4.106	.000
	EFEKTIVITAS ALAT	17.081	1.573	.918	10.857	.000

a. Dependent Variable: PRODUKTIVITAS

b. Predictors: (Constant), EFEKTIVITAS ALAT

Sumber : Data sekunder diolah dengan SPSS 25, 2022

Berdasarkan data table 4.11 diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1) Output bagian pertama (*variable entered/removed*)

Tabel di atas menjelaskan tentang variable yang dimasukkan atau dibuang dan metode yang digunakan. Dalam hal ini variable yang dimasukkan adalah variable nilai efektivitas alat sebagai *predictor* dan metode yang digunakan adalah metode *Enter*.

2) Output bagian kedua (*model summary*)

Pada tabel di atas menjelaskan besarnya nilai korelasi/hubungan (R) yaitu sebesar 0,918. Sedangkan output koefisien determinasi yang hasil pengkuadratan R sebesar 0,843, yang mengandung pengertian bahwa variabel efektivitas alat terhadap produktivitas bongkar muat adalah sebesar 84,3%, sedangkan sisanya dipengaruhi oleh variabel yang lain.

3) Output bagian ketiga (ANOVA)

Pada bagian ini menjelaskan apakah ada pengaruh yang nyata (signifikan) variabel efektivitas peralatan terhadap variabel produktivitas bongkar muat. Dari output tersebut dapat terlihat bahwa F hitung = 117,871 dengan tingkat signifikan/probabilitas $0,000 < 0,05$, maka model regresi dapat dipakai untuk memprediksi variabel produktivitas.

4) Output bagian keempat (*Coefficients*)

Pada tabel *coefficients*, pada kolom B pada konstanta (a) adalah 6983,009, sedangkan nilai efektivitas alat (b) adalah 17,081. Sehingga persamaan regresi dapat ditulis:

$$Y = a + bX \text{ atau } Y = 6983,009 + 17,081X$$

Persamaan tersebut dapat di terjemahkan:

- a) Konstanta sebesar 6983,009 menyatakan bahwa jika tidak ada nilai efektivitas peralatan maka nilai produktivitas sebesar 6983,009.
- b) Koefisien regresi X sebesar 17,081 menyatakan bahwa setiap penambahan 1 jam dari nilai Efektivitas, maka nilai produktivitas bongkar muat bertambah sebesar 17,081. Koefisien regresi tersebut bernilai positif, sehingga dapat dikatakan bahwa pengaruh variabel X terhadap Y adalah positif.

d. Uji Hipotesis

Dari perhitungan yang di dapat mengenai koefisin korelasi dan juga penentu maka uji hipotesis dapat di lakukan untuk mengetahui signifikasi hubungan kinerja peralatan bongkar muat dengan produktivitas bongkar muat peti kemas. Uji hipotesis yang di gunakan penulis sebagai berikut:

Jika $t_{hitung} < t_{table}$, maka H_0 ditolak dan H_a diterima, artinya ada hubungan signifikan antara X dan Y.

Dengan menggunakan nilai Alpha (α) 0.05 (=5%), maka uji pendapat tersebut:

$$\begin{aligned}
 t_{tabel} &= \alpha (n - 2) \\
 t &= 0,05 (24 - 2) \\
 t &= 0,05 (22) \\
 t &\longrightarrow 2.073 \text{ (dari tabel t)} \\
 r &= 0.918 \\
 t &= \frac{(r \cdot \sqrt{n-2})}{(\sqrt{1-r^2})} \\
 t_0 &= \frac{(0.918 \sqrt{24-2})}{(\sqrt{1-(0.918)^2})} \\
 t_0 &= \frac{4.30580167}{0.3965803} \\
 t_0 &= 10,857
 \end{aligned}$$

Perhitungan dengan program SPSS :

Tabel 4.12

Tabel Hasil Uji Hipotesis Variabel X Terhadap Y menggunakan SPSS Versi 25

Coefficients^a

	Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients Beta	T	Sig.
		B	Std. Error			
1	(Constant)	6983.009	1700.536		4.106	.000
	EFEKTIVITAS ALAT	17.081	1.573	.918	10.857	.000

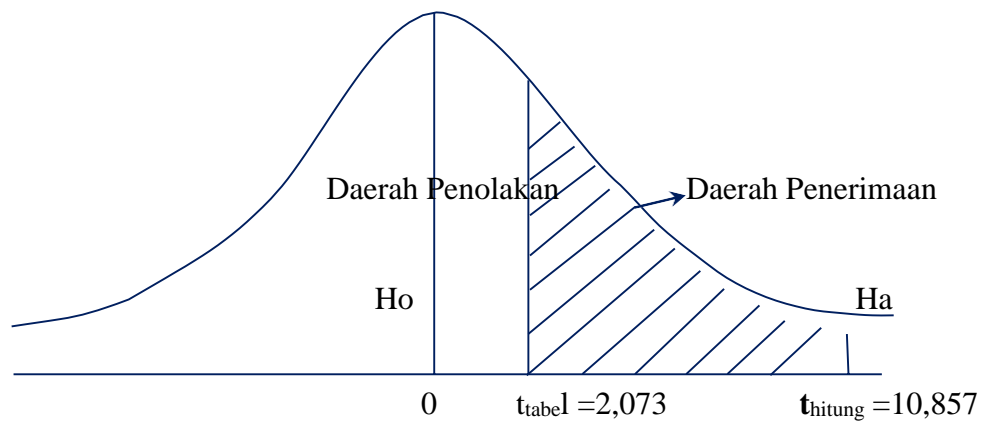
a. Dependent Variable: PRODUKTIVITAS

$$t_{\text{tabel}} = t_{(0,05;22)} = 2,073 \text{ (lihat Tabel Nilai-Nilai } t \text{ untuk sampel/n berjumlah } df = n - 2 = 22 \text{ dengan } \alpha = 0,05)$$

- a) Berdasarkan Nilai Signifikansi (Sig.)
 - 1) Jika nilai Signifikansi (Sig.) < probabilitas 0,05, maka ada pengaruh variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y) atau hipotesis diterima.
 - 2) Jika nilai Signifikansi > probabilitas 0,05, maka tidak ada pengaruh variabel (X) terhadap variabel terikat (Y) atau hipotesis ditolak.
- b) Berdasarkan Perbandingan Nilai t_{hitung} dengan t_{tabel}
 - 1) Jika nilai $t_{\text{hitung}} > t_{\text{tabel}}$, maka ada pengaruh variabel bebas (X) terhadap variabel (Y) atau hipotesis diterima.
 - 2) Jika nilai $t_{\text{hitung}} < t_{\text{tabel}}$, maka tidak ada pengaruh variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y) atau hipotesis di tolak.

Berdasarkan hasil dari SPSS diatas di ketahui nilai (Sig) $0,000 < 0,05$, berarti signifikan, sehingga H_0 ditolak dan H_a diterima. Dengan demikian efektivitas peralatan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap produktivitas bongkar muat dan nilai t_{hitung} variabel efektivitas peralatan adalah sebesar $10,857 > t_{\text{tabel}} = 2,073$, maka dapat disimpulkan bahwa H_a (hipotesis penelitian) diterima. Artinya ada pengaruh variabel efektivitas peralatan (X) terhadap produktivitas bongkar muat (Y).

Diagram 4.1 Hasil Uji Hipotesis Variabel X Terhadap Y



Berdasarkan diagram diatas, diketahui nilai t_{hitung} sebesar 10,857 terletak di area pengaruh positif. Dengan demikian dapat ditarik kesimpulan bahwa H_a dapat diterima yang berarti ada pengaruh positif dari variabel efektivitas peralatan (X) terhadap variabel produktivitas bongkar muat (Y).

C. PEMECAHAN MASALAH

Dari analisis data yang telah dikemukakan diatas, penulis mencoba untuk mengevaluasi pemecahan masalah sebagai berikut:

1. Kurang efektifnya peralatan bongkar muat di terminal PT. Mustika Alam Lestari maka yang harus ditingkatkan adalah:
 - a. Meningkatkan perawatan dan pemeliharaan terhadap alat bongkar muat *quay container crane*.

Alat yang sudah tua adalah salah satu faktor yang menyebabkan sering terjadinya kerusakan pada alat, bongkar muat sehingga dapat menghambat kegiatan dalam proses bongkar muat dan mempengaruhi produktivitas bongkar muat. Akan tetapi alat ini masih bisa beroperasi secara efektif apabila dilakukan dalam peningkatan dalam proses pemeliharaan dan perawatan yang mencakup memelihara, merawat serta memperbaiki alat, sehingga akan memperkecil kemungkinan terjadinya kerusakan pada alat bongkar muat dan proses kegiatan bongkar muat akan menjadi lebih lancar dan produktivitas bongkar muat bisa lebih optimal.

Dalam upaya untuk menjaga atau mempertahankan kinerja suatu alat secara teratur atau periodik sesuai dengan *Manual Book Maintenance* yang telah ditetapkan oleh pabrik pembuat alat yang meliputi *Scheduled Maintenance* dengan ruang lingkup:

- 1) Running Maintenance, antara lain:
 - a) Penggantian oli mesin, *gearbox*, dan hidrolik
 - b) Melakukan pengecekan pelumasan
 - c) Penggantian filter-filter untuk mesin dan spreader hidrolik
 - d) Cleaning, melakukan pembersihan pada komponen
 - e) Touch up, upaya pencegahan terjadinya korosi pada alat, dengan pemberian ketok, skrap, sikat dan kemudian dilanjutkan dengan pengecatan sesuai dengan warna aslinya.
- 2) Preventive Maintenance, yaitu tindakan pencegahan yang merupakan kegiatan pemeliharaan dan perawatan untuk mencegah kerusakan yang tak terduga dan menemukan kondisi atau keadaan yang menyebabkan fasilitas operasi lebih tepat. Pemeliharaan preventif apabila direncanakan dengan baik dapat mencegah terjadinya kegagalan atau kerusakan, sebab apabila terjadi kerusakan peralatan operasi dapat berakibat berhentinya operasional fasilitas. Terdapat 4 tingkat dalam *preventive maintenance* antara lain:
 - a) *Preventive Maintenance* Tingkat 1
Merupakan kegiatan pemeliharaan yang dilakukan secara rutin sebelum alat dioperasikan dan oleh operator alat.
 - b) *Preventive Maintenance* Tingkat 2
Merupakan kegiatan pemeliharaan yang dilakukan oleh tim pemeliharaan perusahaan dan kontraktor kontrak pemeliharaan.
 - c) *Preventive Maintenance* Tingkat 3
Merupakan kegiatan perbaikan kerusakan dimana tingkat kerusakan alat sudah kompleks sehingga diperlukan tenaga pihak ketiga atau kontraktor untuk memperbaiki alat yang rusak.

d) *Preventive Maintenance* Tingkat 4

Merupakan perbaikan, *improvement* alat dimana pekerjaan sangat kompleks untuk mengatasi keterbatasan kinerja alat akibat kelangkaan *sparepart* dan teknologi yang usang.

- b. Penambahan peralatan bongkar muat sebagai cadangan. Sebelum peralatan bongkar muat yang ada mengalami kerusakan yang lebih parah, perlu di gantikan dengan peralatan bongkar muat yang baru atau cadangan. Bila mana peralatan bongkar muat yang ada benar benar sudah tidak bisa di gunakan lagi.
2. Kurang optimalnya produktivitas alat bongkar muat di terminal PT. Mustika Alam Lestari maka yang harus dilakukan antara lain:
- a. Pihak PT. Mustika Alam Lestari harus bersungguh-sungguh dalam memperhatikan dalam pemeliharaan dan perawatan peralatan bongkar muat, agar kegiatan bongkar muat dapat beroperasi dengan optimal.
 - b. Pihak PT. Mustika Alam Lestari harus bisa menjaga kepercayaan serta hubungan baik kepada para pelanggan dengan memberikan pelayanan bongkar muat yang terbaik agar para pelanggan tidak pergi ke pihak lain.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan analisa mengenai pengaruh Peralatan bongkar muat terhadap produktivitas muatan petikemas di Terminal PT. Mustika Alam Lestari, diperoleh kesimpulan bahwa :

- a. Analisis korelasi menunjukkan r (0,918). Hal ini menyatakan bahwa adanya pengaruh hubungan yang sangat kuat dan bernilai positif antara peralatan bongkar muat terhadap produktivitas muatan petikemas. Artinya setiap peningkatan atau penurunan penggunaan peralatan bongkar muat akan diikuti oleh peningkatan atau penurunan produktivitas muatan petikemas.
- b. Berdasarkan Analisa koefisien penentu yang dilakukan, dapat dikatakan pengaruh antara variabel efektivitas peralatan bongkar muat terhadap produktivitas bongkar muat peti kemas diperoleh dari nilai r^2 yaitu 84,3% yang menunjukkan bahwa terdapat pengaruh antara peralatan bongkar muat terhadap produktivitas muatan petikemas di Terminal PT. Mustika Alam Lestari.

B. SARAN

Berdasarkan pembahasan dan hasil penelitian yang telah dikemukakan diatas, maka penulis memberikan saran dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut :

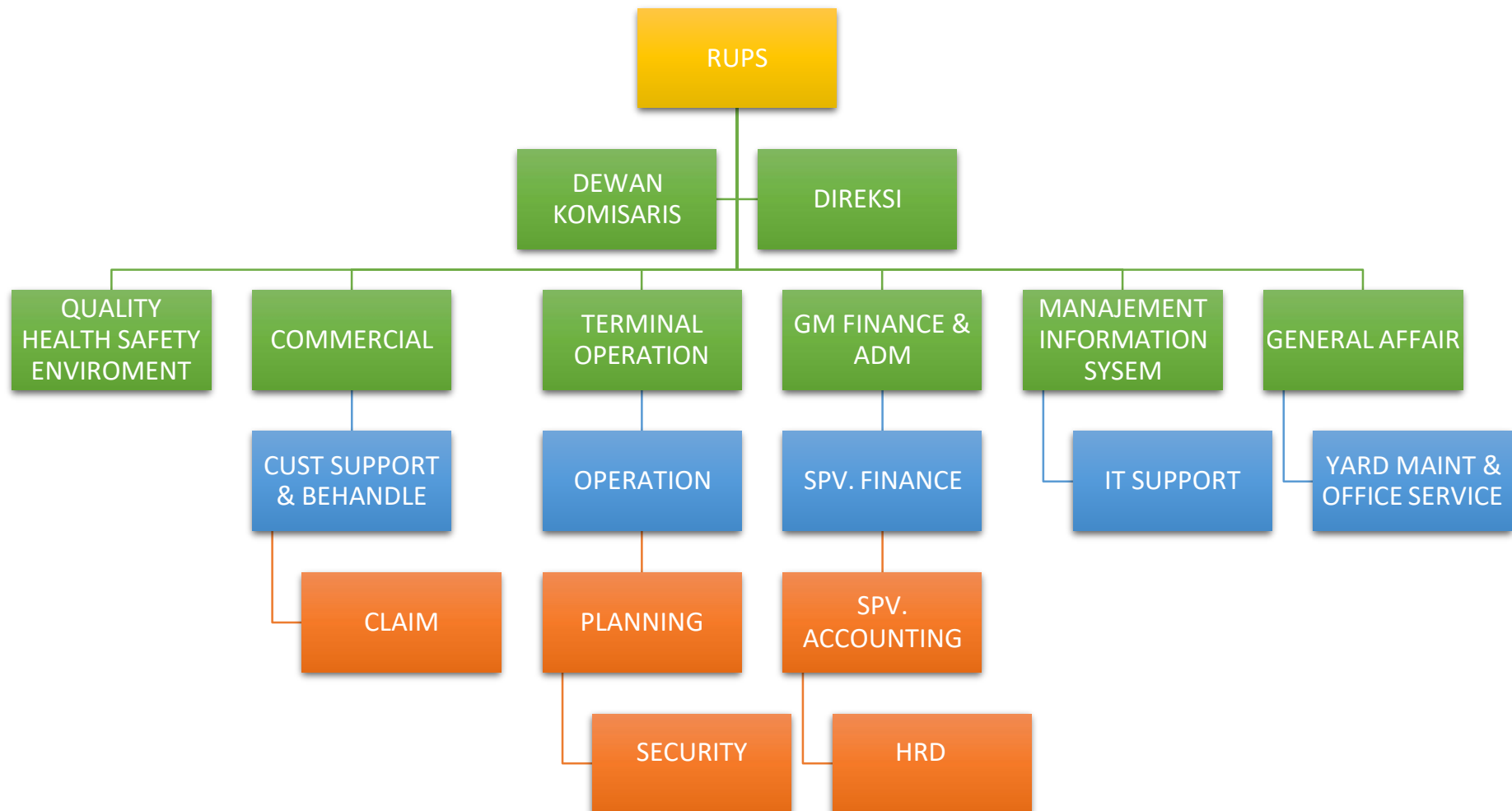
1. Adanya pengawasan yang ketat terhadap perawatan dan penggunaan alat yang akan digunakan oleh petugas di lapangan yang tujuannya adalah untuk mempertahankan umur dari peralatan tersebut sehingga dapat menguntungkan dari segi keuangan untuk peralatan.
2. Meningkatkan kinerja sumber daya manusia terutama dalam hal disiplin waktu dan menempatkan sumber daya manusia yang kompeten di posisi yang tepat, sehingga dapat memimpin unit kerja dengan baik. Apabila sumber daya manusia merasa nyaman dengan pekerjaannya, maka akan menampilkan kinerja yang baik.
3. Adanya koordinasi antara pihak tenaga kerja bongkar muat (TKBM) dan pihak perencanaan pengendalian bongkar muat di pelabuhan.

DAFTAR PUSTAKA

- Aan Komariah dan Cepi Triatna, *Visionary Leadership Menuju Sekolah Efektif*. (Jakarta: PT Bumi Aksara, 2005)
- Arwinas Dirgahayu, *Petunjuk Penanganan Kapal dan Barang di Pelabuhan*, Cetakan Pertama, (Jakarta: CV. Herindo Ergatama, Jakarta, 1999)
- Babadu, J.S dan Zain, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2001)
- Basu Swastha, *Manajemen Pemasaran*. Edisi Kedua. Cetakan Kedelapan. (Jakarta: Penerbit Liberty, 2008)
- Edyun, Neti.. *Hubungan Antara Stres Kerja Dengan Produktivitas Kerja Karyawan..* (Jakarta: PT Rineka Cipta, 2012)
- Haqi, Mudayat, and Nazar Maulana. "Penggunaan Container Crane Terhadap Produktivitas Bongkar Muat Petikemas di Terminal Nilam Serbaguna." *Jurnal Baruna Horizon* 1.1 (2018)
- Hidayat, Edy N, SE, MM, 2009. *Referensi Kepelabuhan Seri 05 Peralatan Pelabuhan*, Surabaya
- Hugiono dan Poerwantana, *Pengantar Ilmu Sejarah*. (Jakarta: PT Bina Aksara, 2000)
- Keputusan Menteri Perhubungan No. 25 Tahun 2002 Tentang Pedoman dasar Perhitungan Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat dari dan ke kapal di pelabuhan
- Koleangan, Dirk, 2008, *Sistim Peti Kemas (Container System)*, C M P, Jakarta
- Lasse, D. A. 2014. *Manajemen Kepelabuhanan*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Louis Gottschalk, *Mengerti Sejarah*, (Depok: Yayasan Penerbit Universitas Indonesia, (2000)
- Martopo, Arso. Soegiyanto. 2004. *Penanganan dan Pengaturan Muatan Semarang* : Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Peraturan Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok Nomor : HK-206/03/18/OP.TPK-20 Tentang Standar Kinerja Operasional Pelabuhan Pada Pelabuhan Tanjung Priok
- Setiawati, R., Caehsa, M., & Badarusman, B. "Utilisasi Quay Container Crane Dan Produktivitas Bongkar Muat Petikemas Terhadap Effective Time Kapal Petikemas Di Terminal Operasi 3". *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi Dan Logistik*, 4(1). (2017)

- Solossa, Appi Yamsos. 2013. Perencanaan Pengembangan Pekabuhan Laut Sorong di Kota Sorong. Jurnal Jurusan Teknik Sipil. Universitas Sam Ratulangi. Makassar
- Widyawati, Nur, and Erlien Hinriyani. "Analisis Keterlambatan dan Efektifitas Kinerja Bongkar Muat Petikemas Terhadap Pendapatan Terminal Mirah." *Majalah Ilmiah Bahari Jogja* 18.1 (2020)

STRUKTUR ORGANISASI PERUSAHAAN
PT. MUSTIKA ALAM LESTARI



PORT			JAKARTA			
TERMINAL	NAME OF TERMINAL		PT. MUSTIKA ALAM LESTARI			
			TERMINAL T300			
			http://www.malt300.com/			
	BERTH LENGTH		258 m			
	USUAL SHIP ALONGSIDE		Port Side			
	WORKING HOURS	1ST SHIFT	07.00 - 15.00			
		2ND SHIFT	15.00 - 23.00			
3RD SHIFT		23.00 - 07.00				
APPROACH	DEPTH	CHANNEL OR PASSAGE	16 m			
		TURNING BASIN (IF ANY) (MAX LOA IF ANY)	N/A			
		BERTH	12 m			
		REQUIRED U.K.C. BY PILOT	0.8 m			
	MAX. SAILING DRAFT		11.5 m			
CONTAINER CRANE	CRANE NUMBER (TOTAL)		4 CRANES			
	DETAIL		01	03	04	02
	MAX OUT REACH (ROW)		13 ROWS	13 ROWS	15 ROWS	13 ROWS
	RAIL GAUGE		21.8 M	21.8 M	21.8 M	21.8 M
	LEG SPAN (CLEARANCE)		15.0 M	15.5 M	18.5 M	16.5 M
	BACK REACH		12.2 M	15.0 M	15.0 M	10.2 M
	UPPER REACH FM MLW		29.2 M	31.0 M	35.0 M	31.0 M
	UPPER REACH ABOVE RAIL		28.2 M	30.0 M	34.0 M	30.0 M
	HEIGHT OF BERTH		14.0 M	14.0 M	14.0 M	14.0 M
	LIFTING CAPACITY (CNTR/HC)		40 TON	35 TON	40.6 TON	40.6 TON
	LIFTING CAPACITY (B/BULK))		40 TON	35 TON	40.6 TON	40.6 TON
	TYPE OF SPEADER		SINGLE LIFT (TELESCOPIC TYPE)			
	O/H SPREADER MAX. HT		N/A			
	MAX. O/H WITH SLING		2 m			
	FLOATING CRANE (AVAILABILITY/MAX CAPA)		N/A			
	Harbour Mobile Crane (AVAILABILITY/MAX CAPA)		N/A			
	AIR DRAFT RESTRICTION		N/A			
	CONTAINER YARD (AREA)		5 Ha / Reefer Socket: 120 pcs			
	CRANE PRODUCTIVITY (UNITS/HOURS)		25			
	Customs Issue		YOR 65% with dwelling time max 3 days in yard			
	E-MAIL ADDRESS		spv.planning@malt300.com (24/7 service)			
	Remark		Have portable reefer socket 36 pcs			
	Distance between crane per crane		18 M			

LAPORAN KUNJUNGAN KAPAL DI TERMINAL PT. MUSTIKA ALAM
LESTARI PERIODE JANUARI 2020-DESEMBER 2020

JANUARI					
NO	NAMA KAPAL	ETA		ETD	
1	MV. TEERA BHUM	1/1/2020	8:01	1/1/2020	23:01
2	MV. PROTOSTAR-N	4/1/2020	15:01	5/1/2020	23:01
3	MV. ACX PEARL	7/1/2020	21:01	9/1/2020	18:01
4	MV. FUTURE	11/1/2020	5:01	12/1/2020	15:01
5	MV. NYK DANIELLA	14/01/2020	20:01	16/01/2020	19:01
6	MV. PROTOSTAR-N	19/01/2020	1:01	20/01/2020	12:01
7	MV. ACX PEARL	21-01-2020	21:01	23-01-2020	22:01
8	MV. FUTURE	25-01-2020	2:01	26-01-2020	15:01
9	MV. NYK DANIELLA	28-01-2020	21:01	30-01-2020	19:01

FEBRUARI					
NO	NAMA KAPAL	ETA		ETD	
1	MV. PROTOSTAR-N	2/2/2020	1:02	3/2/2020	13:02
2	MV. ACX PEARL	5/2/2020	1:02	6/2/2020	17:02
3	MV. FUTURE	8/2/2020	23:02	10/2/2020	2:02
4	MV. NYK DANIELLA	12/2/2020	3:02	14-02-2020	5:02
5	MV. PROTOSTAR-N	15-02-2020	2:02	16-02-2020	12:02
6	MV. ACX PEARL	18-02-2020	23:02	21-02-2020	6:02
7	MV. CAPE MAHON	23-02-2020	12:02	24-02-2020	21:02
8	MV. NYK DANIELLA	25-02-2020	23:02	28-02-2020	4:02
9	MV. PROTOSTAR-N	29-02-2020	7:02	1/2/2020	18:03

MARET					
NO	NAMA KAPAL	ETA		ETD	
1	MV. ACX PEARL	4/3/2020	3:03	5/3/2020	22:03
2	MV. CAPE MAHON	7/3/2020	3:03	8/3/2020	12:03
3	MV. NYK DANIELLA	11/3/2020	5:03	13/03/2020	1:03
4	MV. PROTOSTAR-N	15/03/2020	17:03	17/03/2020	1:03
5	MV. ACX PEARL	18/03/2020	21:03	20/03/2020	21:03
6	MV. CAPE MAHON	21/03/2020	9:03	22/03/2020	19:03
7	MV. NYK DANIELLA	25/03/2020	7:03	26/03/2020	20:03
8	MV. PROTOSTAR-N	29/03/2020	6:03	30/03/2020	8:03
9	MV. KESTREL	30/03/2020	14:03	30/03/3030	20:03

APRIL					
NO	NAMA KAPAL	ETA		ETD	
1	MV. ACX PEARL	2/4/2020	0:04	3/4/2020	17:04
2	MV. EVER BRACE	6/4/2020	18:04	7/4/2020	21:04
3	MV. NYK DANIELLA	8/4/2020	7:04	9/4/2020	22:04
4	MV. EVER BEING	10/4/2020	22:04	11/4/2020	22:04
5	MV. EVER BURLY	11/4/2020	2:04	12/4/2020	16:04
6	MV. UNI PREMIER	12/4/2020	20:04	13/04/2020	6:04
7	MV. ACX PEARL	15/04/2020	22:04	17/04/2020	19:04
8	MV. EVER BRACE	18/04/2020	14:04	19/04/2020	19:04
9	MV. KESTREL	19/04/2020	23:04	20/04/2020	2:04
10	MV. NYK DANIELLA	22/04/2020	3:04	23/04/2020	16:04
11	MV. EVER BURLY	27/04/2020	1:04	28/04/2020	5:04
12	MV. PELICAN	26/04/2020	17:04	26/04/2020	23:04
13	MV. ACX PEARL	29/04/2020	10:04	1/5/2020	7:05

MEI					
NO	NAMA KAPAL	ETA		ETD	
1	MV. EVER BRACE	2/5/2020	2:05	3/5/2020	11:05
2	MV. UNI PREMIER	3/5/2020	22:05	4/5/2020	5:05
3	MV. URU BHUM	5/5/2020	23:05	7/5/2020	11:05
4	MV. PROTOSTAR-N	9/5/2020	2:05	10/5/2020	8:05
5	MV. KESTREL	10/5/2020	21:05	11/5/2020	2:05
6	MV. ACX PEARL	13/05/2020	1:05	14/05/2020	16:06
7	MV. EVER BRACE	16/05/2020	10:05	17/05/2020	11:05
8	MV. GREEN HOPE	17/05/2020	22:05	18/05/2020	9:05
9	MV. URU BHUM	20/05/2020	0:05	21/05/2020	19:05
10	MV. UNI PREMIER	25/05/2020	21:05	25/05/2020	10:05
11	MV KESTREL	31/05/2020	20:05	1/6/2020	8:06

JUNI					
NO	NAMA KAPAL	ETA		ETD	
1	MV. URU BHUM	3/6/2020	9:06	4/6/2020	19:06
2	MV. PROTOSTAR-N	6/6/2020	4:06	6/6/2020	22:06
3	MV. GREEN HOPE	7/6/2020	20:06	8/6/2020	4:06
4	MV. ARICA BRIGDE	9/6/2020	22:06	11/6/2020	11:06
5	MV. EVER BRACE	13/06/2020	3:06	13/06/2020	21:06
6	MV. UNI PREMIER	15/06/2020	2:06	15/06/2020	11:06
7	MV. EVER BHUM	17/06/2020	10:06	18/06/2020	23:06
8	MV. PROTOSTAR-N	21/06/2020	4:06	22/06/2020	1:06
9	MV. KYOTO TOWER	22/06/2020	9:06	22/06/2020	17:06
10	MV. ARICA BRIGDE	24/06/2020	4:06	26/06/2020	0:06
11	MV. EVER BRACE	27/06/2020	2:06	28/06/2020	4:06
12	MV. GREEN HOPE	28/06/2020	22:06	29/06/2020	9:06

JULI					
NO	NAMA KAPAL	ETA		ETD	
1	MV. URU BHUM	1/7/2020	3:07	3/7/2020	2:07
2	MV. PROTOSTAR-N	4/7/2020	4:07	4/7/2020	20:07
3	MV. UNI PREMIER	5/7/2020	21:07	6/7/2020	5:07
4	MV. ARICA BRIGDE	7/7/2020	23:07	9/7/2020	16:07
5	MV. EVER BRACE	11/7/2020	3:07	12/7/2020	20:07
6	MV. KYOTO TOWER	13/07/2020	1:07	13/07/2020	9:07
7	MV. URU BHUM	15/07/2020	0:07	16/07/2020	13:07
8	MV. PROTOSTAR-N	18/07/2020	3:07	18/07/2020	21:07
9	MV. GREEN HOPE	19/07/2020	20:07	20/07/2020	4:07
10	MV. ARICA BRIGDE	22/07/2020	9:07	23/07/2020	23:07
11	MV. EVER BRACE	25/07/2020	2:07	26/07/2020	2:07
12	MV. UNI PREMIER	26/07/2020	22:07	27/07/2020	5:07
13	MV. URU BHUM	28/07/2020	22:07	30/07/2020	20:07

AGUSTUS					
NO	NAMA KAPAL	ETA		ETD	
1	MV. PROTOSTAR-N	1/8/2020	11:08	2/8/2020	8:08
2	MV. KYOTO TOWER	2/8/2020	21:08	3/8/2020	5:08
3	MV. ARICA BRIGDE	5/8/2020	9:08	6/8/2020	23:08
4	MV. EVER BRACE	8/8/2020	2:08	9/8/2020	16:08
5	MV. GREEN HOPE	10/8/2020	8:08	10/8/2020	15:08
6	MV. UNI PREMIER	16/08/2020	14:08	17/08/2020	0:08
7	MV. URU BHUM	12/8/2020	18:08	14/08/2020	15:08
8	MV. PROTOSTAR-N	17/08/2020	2:08	17/08/2020	21:08
9	MV. ARICA BRIGDE	19/08/2020	23:08	21/08/2020	15:08
10	MV. EVER BRACE	22/08/2020	22:08	23/08/2020	15:08
11	MV. KYOTO TOWER	24/08/2020	20:08	25/08/2020	6:08
12	MV. URU BHUM	27/08/2020	11:08	29/08/2020	13:08
13	MV. GREEN HOPE	21/08/2020	7:08	31/08/2020	14:08
14	MV. PROTOSTAR-N	31/08/2020	16:08	1/9/2020	13:09

SEPTEMBER					
NO	NAMA KAPAL	ETA		ETD	
1	MV. ARICA BRIDGE	3/9/2020	7:09	5/9/2020	4:09
2	MV. EVER BRACE	6/9/2020	3:09	7/9/2020	1:09
3	MV. UNI PREMIER	8/9/2020	8:09	8/9/2020	15:09
4	MV. BEETHOOVEN	9/9/2020	17:09	11/9/2020	7:09
5	MV. PROTOSTAR-N	14/09/2020	3:09	14/09/2020	23:09
6	MV. KYOTO TOWER	15/09/2020	2:09	15/09/2020	12:09
7	MV. EVER BRACE	19/09/2020	9:09	20/09/2020	9:09
8	MV. ARICA BRIDGE	20/09/2020	11:09	21/09/2020	23:09
9	MV. GREEN HOPE	22/09/2020	1:09	22/09/2020	12:09
10	MV. BEETHOOVEN	25/09/2020	5:09	27/09/2020	7:09
11	MV. PROTOSTAR-N	28/09/2020	20:09	29/09/2020	19:09

OKTOBER					
NO	NAMA KAPAL	ETA		ETD	
1	MV. ARICA BRIDGE	3/10/2020	20:10	5/10/2020	10:10
2	MV. EVER BRACE	5/10/2020	11:10	6/10/2020	15:10
3	MV. KYOTO TOWER	6/10/2020	22:10	7/10/2020	9:10
4	MV. BEETHOOVEN	11/10/2020	23:10	13/20/2020	13:10
5	MV. PROTOSTAR-N	13/10/2020	15:10	14/10/2020	14:10
6	MV. GREEN HOPE	14/10/2020	17:10	15/10/2020	5:10
7	MV. ARICA BRIDGE	19/10/2020	9:10	21/10/2020	12:10
8	MV. EVER BRACE	22/10/2020	10:10	23/10/2020	4:10
9	MV. UNI PREMIER	23/10/2020	6:10	23/10/2020	17:10
10	MV. BEETHOOVEN	26/10/2020	16:10	28/10/2020	20:10
11	MV. KYOTO TOWER	28/10/2020	17:10	29/10/2020	14:10
12	MV. PROTOSTAR-N	29/10/2020	20:10	31/10/2020	5:10

NOVEMBER					
NO	NAMA KAPAL	ETA		ETD	
1	MV. GREEN HOPE	5/11/2020	10:11	5/11/2020	19:11
2	MV. ARICA BRIDGE	6/11/2020	0:11	8/11/2020	1:11
3	MV. EVER BRACE	8/11/2020	2:11	9/11/2020	6:11
4	MV. BEETHOOVEN	14/11/2020	10:11	16/11/2020	1:11
5	MV. KYOTO TOWER	19/11/2020	22:11	20/11/2020	8:11
6	MV. HAPPY LUCKY	22/11/2020	7:11	22/11/2020	22:11
7	MV. ARICA BRIDGE	24/11/2020	21:11	26/11/2020	16:11
8	MV. GREEN HOPE	29/11/2020	22:11	30/11/2020	9:11

DESEMBER					
NO	NAMA KAPAL	ETA		ETD	
1	MV. EVER BONUS	2/12/2020	20:12	4/12/2020	19:12
2	MV. BEETHOOVEN	4/12/2020	23:12	6/12/2020	23:12
3	MV. HAPPY LUCKY	9/12/2020	21:12	11/12/2020	11:12
4	MV. ARICA BRIDGE	14/12/2020	14:12	16/12/2020	20:12
5	MV. KYOTO TOWER	16/12/2020	22:12	17/12/2020	8:12
6	MV. BEETHOOVEN	25/12/2020	14:12	27/12/2020	20:12
7	MV. KYOTO TOWER	27/12/2020	16:12	28/12/2020	12:12
8	MV. EVER BONUS	28/12/2020	3:12	29/12/2020	5:12

LAPORAN KUNJUNGAN KAPAL DI TERMINAL PT. MUSTIKA ALAM

LESTARI PERIODE JANUARI 2021-DESEMBER 2021

JANUARI					
NO	NAMA KAPAL	ETA		ETD	
1	MV. ARICA BRIDGE	3/1/2021	23:01	5/1/2021	12:01
2	MV. KYOTO TOWER	6/1/2021	16:01	7/1/2021	1:01
3	MV. MELLUM	15/01/2021	20:01	17/01/2021	8:01
4	MV. KYOTO TOWER	17/01/2021	14:01	17/01/2021	23:01
5	MV. BEETHOVEN	18/01/2021	1:01	20/01/2021	9:01
6	MV. ARICA BRIDGE	22/01/2021	4:01	24/01/2021	7:01

FEBRUARI					
NO	NAMA KAPAL	ETA		ETD	
1	MV. BEETHOVEN	9/2/2021	11:02	11/2/2021	10:02
2	MV. KYOTO TOWER	12/2/2021	1:02	12/2/2021	17:02
3	MV. ARICA BRIDGE	14/02/2021	16:02	16/02/2021	16:02
4	MV. EVER CENTER	22/02/2021	18:02	23/02/2021	16:02
5	MV. KYOTO TOWER	25/02/2021	14:02	26/02/2021	3:02
6	MV. BEETHOVEN	26/02/2021	7:02	28/02/2021	15:02

MARET					
NO	NAMA KAPAL	ETA		ETD	
1	MV. KYOTO TOWER	9/3/2021	23:03	10/3/2021	14:03
2	MV. BEETHOVEN	19/03/2021	1:03	21/03/2021	3:03
3	MV. MELLUM	21/03/2021	6:03	22/03/2021	19:03
4	MV. KYOTO TOWER	22/03/2021	20:03	23/03/2021	12:03
5	MV. KYOTO TOWER	28/03/2021	17:03	29/03/2021	2:03

APRIL					
NO	NAMA KAPAL	ETA		ETD	
1	MV. BEETHOVEN	4/4/2021	7:04	6/4/2021	1:04
2	MV. ARICA BRIDGE	8/4/2021	3:04	10/4/2021	0:04
3	MV. EVER CHANT	15/04/2021	12:04	16/04/2021	8:04
4	MV. SUPA BHUM	17/04/2021	11:04	17/04/2021	23:04
5	AS CLARITA	18/04/2021	1:04	20/04/2021	0:04
6	MV. BEETHOVEN	21/04/2021	9:04	23/04/2021	10:04
7	MV. ARICA BRIDGE	27/04/2021	21:04	30/04/2021	1:04
8	MV. KYOTO TOWER	30/04/2021	22:04	1/5/2021	13:05

MEI					
NO	NAMA KAPAL	ETA		ETD	
1	MV. ARICA BRIDGE	15/05/2021	16:05	17/05/2021	2:05
2	MV. AS CARINTHIA	17/05/2021	17:05	18/05/2021	5:05
3	AS CLARITA	23/05/2021	3:05	24/05/2021	23:05
4	MV. MESSINI	25/05/2021	14:05	27/05/2021	21:05

JUNI					
NO	NAMA KAPAL	ETA		ETD	
1	MV. XETHA BHUM	2/6/2021	22:06	3/6/2021	19:06
2	MV. ARICA BRIDGE	3/6/2021	21:06	5/6/2021	23:06
3	MV. HAPPY LUCKY	6/6/2021	1:06	8/6/2021	3:06
4	MV. KYOTO TOWER	9/6/2021	9:06	9/6/2021	21:06
5	MV. MESSINI	12/6/2021	23:06	14/06/2021	12:06
6	MV. PANJA BHUM	16/06/2021	11:06	17/06/2021	3:06
7	MV. KYOTO TOWER	18/06/2021	21:06	19/06/2021	8:06
8	MV. ARICA BRIDGE	22/06/2021	4:06	23/06/2021	23:06
9	MV. HAPPY LUCKY	25/06/2021	15:06	27/06/2021	5:06
10	MV. PANJA BHUM	30/06/2021	4:06	30/06/2021	21:06

JULI					
NO	NAMA KAPAL	ETA		ETD	
1	MV. UNI POPULAR	1/7/2021	14:07	2/7/2021	8:07
2	MV. MESSINI	5/7/2021	1:07	6/7/2021	15:01
3	MV. XETHA BHUM	6/2/2021	17:07	7/7/2021	22:07
4	MV. ARICA BRIDGE	8/7/2021	14:07	10/7/2021	11:07
5	MV. EVER BASIS	10/7/2021	17:07	11/7/2021	20:07
6	MV. HAPPY LUCKY	5/7/2021	0:07	16/07/2021	15:07
7	MV. CALAIS TRADER	17/07/2021	20:07	19/07/2021	10:07
8	MV. KYOTO TOWER	26/07/2021	9:07	26/07/2021	22:07
9	MV. MESSINI	27/07/2021	20:07	29/07/2021	11:07
10	MV. ARICA BRIDGE	29/07/2021	13:07	31/07/2021	21:07

AGUSTUS					
NO	NAMA KAPAL	ETA		ETD	
1	MV. HAPPY LUCKY	2/8/2021	9:08	3/8/2021	23:08
2	MV. KYOTO TOWER	6/8/2021	7:08	6/8/2021	22:08
3	MV. MESSINI	15/8/2021	20:08	22/08/2021	13:08
4	MV. ARICA BRIDGE	17/08/2021	15:08	19/08/2021	23:08
6	MV. HAPPY LUCKY	21/08/2021	1:08	23/08/2021	0:08
7	MV. CALAIS TRADER	28/08/2021	9:08	30/08/2021	1:08
8	MV. KYOTO TOWER	30/08/2021	21:08	31/08/2021	11:08

SEPTEMBER					
NO	NAMA KAPAL	ETA		ETD	
1	MV. MESSINI	4/9/2021	17:09	6/9/2021	7:09
2	MV. ARICA BRIDGE	6/9/2021	9:09	8/9/2021	9:09
3	MV. SPIL RETNO	8/9/2021	2:09	9/9/2021	1:09
4	MV. HAPPY LUCKY	9/9/2021	2:09	11/9/2021	1:09
5	MV. KYOTO TOWER	11/9/2021	4:09	11/9/2021	22:09
6	MV. CALAIS TRADER	16/09/2021	6:09	18/09/2021	11:09
7	MV. NSC KINGSTON	18/09/2021	13:09	20/09/2021	12:09
9	MV. ARICA BRIDGE	26/09/2021	23:09	29/09/2021	4:09
10	MV. EVER OCEAN	29/09/2021	6:09	1/10/2021	16:10

OKTOBER					
NO	NAMA KAPAL	ETA		ETD	
1	MV. CALAIS TRADER	2/10/2021	2:10	4/10/2021	4:10
2	MV. KYOTO TOWER	6/10/2021	2:10	6/10/2021	13:10
3	MV. ARICA BRIDGE	16/10/2021	10:10	18/10/2021	13:10
4	MV. KYOTO TOWER	18/10/2021	15:10	19/10/2021	6:10
5	MV. CALAIS TRADER	22/10/2021	19:10	25/10/2021	1:10
6	MV. EVER ORDER	26/10/2021	21:10	29/10/2021	0:10

NOVEMBER					
NO	NAMA KAPAL	ETA		ETD	
1	MV. KYOTO TOWER	1/11/2021	21:11	2/11/2021	11:11
2	MV. ARICA BRIDGE	6/11/2021	15:11	8/11/2021	13:11
3	MV. ZEBRA	8/11/2021	17:11	10/11/2021	2:11
4	MV. CALAIS TRADER	12/11/2021	14:11	14/11/2021	23:11
5	MV. KYOTO TOWER	17/11/2021	15:11	18/11/2021	8:11
6	MV. EVER ORDER	18/11/2021	10:11	20/11/2021	16:11
7	MV. ARICA BRIDGE	24/11/2021	11:11	26/11/2021	15:11

DESEMBER					
NO	NAMA KAPAL	ETA		ETD	
1	MV. UNI PASIFIC	5/12/2021	7:12	5/12/2021	22:12
2	MV. ARICA BRIDGE	9/12/2021	10:12	11/12/2021	8:12
3	MV. GREEN CLARITY	12/12/2021	11:12	14/12/2021	2:12
5	QUEZON BRIGDE	18/12/2021	10:12	19/12/2021	6:12
6	MV. ARICA BRIDGE	24/12/2021	23:12	26/12/2021	16:12
7	MV. MESSINI	26/12/2021	19:12	27/12/2021	19:12
8	MV. UNI PASIFIC	30/12/2021	15:12	31/12/2021	5:12

**DATA ALAT ANGKAT, ANGKUT PESAWAT UAP
DAN BEJANA TEKAN DI WILAYAH PELABUHAN TANJUNG PRIOK**

Nama Perusahaan : PT Mustika Alam Lestari
Alamat : Jl. Bitung Ujung No 1 Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta

No	Jenis Alat	Type	Kapasitas	Merk & Thn Pembuatan
CC				
1	CC- 01 Main Enggine MTU 2000 18VG62	Panamax	35 Tons	HITACHI /1972
2	CC- 02 Main Enggine CUMMINS KTA-50 (IO 12967)	QCC	40.6 Tons	Doosan (Korea) /1997
3	CC- 03 Main Enggine CUMMINS KTA-50 G3	Panamax	35.6 Tons	IHI JAPAN/1983
4	CC- 04 Main Enggine CUMMINS KTA-50 G3	QCC	40.6 Tons	HANJIN HEAVY INDUSTRIES, KOREA SELATAN – 1997
RTG				
1	RTG-01 CUMMINS KTA 19 -G3	RTGC	41 Tons	ZPMC / 2004
2	RTG-02 CUMMINS KTA 19 -G3	RTGC	41 Tons	ZPMC / 2004
3	RTG-03 CUMMINS KTA 19 -G2	RTGC	41 Tons	ZPMC / 2004
4	RTG-04 DETROIT DIESEL SERIES 60 (6063 HK35)	RTGC	41 Tons	ZPMC / 2004
5	RTG-08 CUMMINS KTA 19 -G4	RTGC	41 Tons	ZPMC / 2004
6	RTG-09 CUMMINS QSX 15 -03 -G3	RTGC	41 Tons	TCM / 2005
7	RTG-10 CUMMINS KTA 19 -G4	RTGC	41 Tons	MITSUBISHI / 1993
8	RTG-12 CUMMINS KTA 19 -G3	RTGC	41 Tons	HYUNDAI HEAVY INDUSTRIES CO. LTD – 1996

9	RTG-13 CUMMINS KTA 19 -G3	RTGC	41 Tons	HYUNDAI HEAVY INDUSTRIES CO. LTD – 1996
	<i>RS, ES, SL</i>			
1	E3 02 SCANIA D19 51(LINDE)	DCE90-45E8	9000 kg	2001
2	RS-02 CUMMINS 6CTA8.3(FERRARI)	F 168 H	57000 kg	6CTA8.3/1996
3	RS 06 (SMV CONECRANES)	Reach Stacker	67000 kg	CONECRANES/2018
4	SL 02 LINDE CUMMINS	C90/7	37600 kg	ES 02 LINDE /2001
	<i>Head Truck</i>			
1	Head Truck 01 NISSAN NE6	B 9110 WI		NISSAN PKC 311 CTNP
2	Head Truck 02 NISSAN NE6	B 9111 WI		NISSAN PKC 311 CTNP
3	Head Truck 04 NISSAN NE6	B 9114 WI		NISSAN PKC 311 CTNP
4	Head Truck 05 NISSAN NE6	B 9115 WI		NISSAN PKC 311 CTNP
5	Head Truck 06 NISSAN NE6	B 9116 WI		NISSAN PKC 311 CTNP
6	Head Truck 07 NISSAN NE6	B 9118 WI		NISSAN PKC 311 CTNP
7	Head Truck 08 NISSAN NE6	B 9122 WI		NISSAN PKC 311 CTNP
8	Head Truck 09 NISSAN NE6	B 9123 WI		NISSAN PKC 311 CTNP
9	Head Truck 10 NISSAN NE6	B 9124 WI		NISSAN PKC 311 CTNP
10	Head Truck 11 NISSAN NE6	B 9125 WI		NISSAN PKC 311 CTNP
11	Head Truck 12 NISSAN NE6	B 9127 WI		NISSAN PKC 311 CTNP
12	Head Truck 15 NISSAN	B 9198 UEK		UD Truck PK260CT/2012
13	Head Truck 16 IZUZU	B 9312 CWW		IZUZU

ARUS PETIKEMAS
PT. MUSTIKA ALAM LESTARI TAHUN 2020

BULAN	PETI KEMAS		
	LUAR NEGERI		JUMLAH
	BONGKAR	MUAT	
JANUARI	14,591	12,901	27,492
FEBRUARI	13,351	12,768	26,119
MARET	16,913	12,302	29,215
APRIL	13,616	11,241	24,857
MEI	10,007	11,245	21,252
JUNI	11,573	11,274	22,847
JULI	13,279	13,527	26,806
AGUSTUS	13,028	11,389	24,417
SEPTEMBER	12,991	13,000	25,991
OKTOBER	13,742	12,561	26,303
NOVEMBER	10,365	10,185	20,550
DESEMBER	12,200	14,943	27,143
TOTAL	155,656	147,336	302,992

ARUS PETIKEMAS
PT. MUSTIKA ALAM LESTARI TAHUN 2021

BULAN	PETI KEMAS		
	LUAR NEGERI		JUMLAH
	BONGKAR	MUAT	
JANUARI	10,455	10,546	21,001
FEBRUARI	10,457	11,829	22,286
MARET	10,247	10,014	20,261
APRIL	16,942	14,404	31,346
MEI	5,475	5,266	10,741
JUNI	13,354	12,233	25,587
JULI	14,424	14,238	28,662
AGUSTUS	13,316	13,141	26,457
SEPTEMBER	12,520	12,346	24,866
OKTOBER	14,110	14,742	28,852
NOVEMBER	12,012	13,146	25,158
DESEMBER	15,638	16,539	32,177
TOTAL	148,950	148,444	297,394

LAPORAN PERBANDINGAN CAPAIAN KINERJA DENGAN TARGET PK

APLIKASI E-PERFORMANCE

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA

Tahun 2020

Unit Eselon I : DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

UPT/Satker Mandiri : OTORITAS PELABUHAN UTAMA TANJUNG PRIOK

NO	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	TARGET PK TAHUN 2020	CAPAIAN TAHUN 2020													
				CAPAIAN	%	CAPAIAN PER BULAN											
						JANUARI	FEBRUARI	MARET	APRIL	MEI	JUNI	JULI	AGUSTUS	SEPTEMBER	OKTOBER	NOVEMBER	DESEMBER
1. MENINGKATNYA KINERJA OPERASIONAL PELABUHAN DALAM RANGKA PEMENUHAN STANDAR KINERJA YANG DITETAPKAN																	
1	WAITING TIME TERMINAL MAL	JAM	1	7,21	(521)	0,87	1,66	2,94	4,08	4,9	5,16	5,36	6,19	6,61	6,9	6,93	7,21
2	APPROACHING-TIME TERMINAL MAL	JAM	1,7	14,77	(668,82)	1,01	2,3	3,65	4,91	6,34	7,75	8,96	10,33	11,58	12,7	13,75	14,77
3	EFFECTIVE TIME : BERTHING TIME TERMINAL MAL	%	75	918,97	1.225,29	74,97	151,97	230,97	304,97	368,97	447,97	524,97	600,97	678,97	757,97	838,97	918,97
2. MENINGKATNYA EFEKTIVITAS PEMANFAATAN FASILITAS PELAYANAN PELABUHAN																	
1	KINERJA BONGKAR MUAT BARANG PETIKEMAS TERMINAL MAL	(B/C/H)	25	299	1.196	24	23	25	26	27	26	26	27	24	23	26	22
2	RATA RATA RECEIVING PETI KEMAS TERMINAL MAL	Menit	30	249	(630)	22	46	69	88	108	125	143	162	183	204	225	249
3	RATA RATA DELIVERY PETI KEMAS TERMINAL MAL	Menit	60	510	(650)	46	105	153	193	229	261	297	338	379	421	461	510
4	PROSENTASE TINGKAT PENGUNAAN DERMAGA (BOR) TERMINAL MAL	%	70	396,2	(366)	36,2	75,2	113,2	145,2	175,2	204,2	238,2	268,2	300,2	332,2	359,2	396,2
5	TINGKAT PENGUNAAN LAPANGAN (YOR) TERMINAL MAL	%	65	39	140	58,79	49	59	60	41	42	42	49	41	42	41	39
3. MENINGKATNYA PENYEDIAAN FASILITAS PELABUHAN SERTA SARANA PELAYANAN LAINNYA SESUAI YANG DITETAPKAN DALAM MASTERPLAN PELABUHAN, BAIK YANG DISEDIAKAN OLEH PENYELENGGARA PELABUHAN MAUPUN BADAN USAHA PELABUHAN																	
1	TINGKAT KESIAPAN OPERASI FASILITAS, SARANA DAN PERALATAN PELABUHAN TERMINAL MAL	%	80	1.130,43	1.413,04	94,43	186,43	279,43	374,43	467,43	561,43	654,43	747,43	841,43	940,43	1.035,43	1.130,43

LAPORAN PERBANDINGAN CAPAIAN KINERJA DENGAN TARGET PK

APLIKASI E-PERFORMANCE

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA

Tahun 2021

Unit Eselon I : DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

UPT/Satker Mandiri : OTORITAS PELABUHAN UTAMA TANJUNG PRIOK

NO	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	TARGET PK TAHUN 2021	CAPAIAN TAHUN 2021													
				CAPAIAN	%	CAPAIAN PER BULAN											
						JANUARI	FEBRUARI	MARET	APRIL	MEI	JUNI	JULI	AGUSTUS	SEPTEMBER	OKTOBER	NOVEMBER	DESEMBER
1. MENINGKATNYA KINERJA OPERASIONAL PELABUHAN DALAM RANGKA PEMENUHAN STANDAR KINERJA YANG DITETAPKAN																	
1	WAITING TIME TERMINAL MAL	JAM		6,94	(563,74)	1,37	1,73	2,49	2,69	3,49	3,9	4,2	5	6,04	6,3	6,56	6,94
2	APPROACHING-TIME TERMINAL MAL	JAM		15,68	(780)	1,27	2,67	4,04	5,55	6,71	8,03	9,45	10,85	12,2	13,37	14,36	15,68
3	EFFECTIVE TIME : BERTHING TIME TERMINAL MAL	%		903	1.204	77	151	229	308	378	458	496	579	659	743	825	903
5. MENINGKATNYA EFEKTIVITAS PEMANFAATAN FASILITAS PELAYANAN PELABUHAN																	
1	KINERJA BONGKAR MUAT BARANG PETIKEMAS TERMINAL MAL	(B/C/H)		277	1.108	24	25	23	23	25	25	24	25	21	19	21	22
2	RATA RATA RECEIVING PETI KEMAS TERMINAL MAL	Menit		264	(680)	12	36	60	83	101	123	150	174	195	218	242	264
3	RATA RATA DELIVERY PETI KEMAS TERMINAL MAL	Menit		533,83	(689,72)	51	96	148	187	214	255	311	361	400	442	489	533,83
1	PROSENTASE TINGKAT PENGUNAAN DERMAGA (BOR) TERMINAL MAL	%		355	(307,14)	27	54	79	112	127	154	188	219	251	292	326	355
1	TINGKAT PENGUNAAN LAPANGAN (YOR) TERMINAL MAL	%		42	135,38	41	37	33	55	24	46	66	57	66	65	58	42
3. MENINGKATNYA PENYEDIAAN FASILITAS PELABUHAN SERTA SARANA PELAYANAN LAINNYA SESUAI YANG DITETAPKAN DALAM MASTERPLAN PELABUHAN, BAIK YANG DISEDIAKAN OLEH PENYELENGGARA PELABUHAN MAUPUN BADAN USAHA PELABUHAN																	
1	TINGKAT KESIAPAN OPERASI FASILITAS, SARANA DAN PERALATAN PELABUHAN TERMINAL MAL	%	80	1.125	1.406,25	96	193	288	386	483	579	676	770	858	944	1.033	1.125

REKAP POSSIBLE, AVAILABILITY , DOWNTIME, DAN UTILISASI TAHUN 2020

BULAN	POSSIBLE TIME	AVAILABILITY	(%)	DT/DOWN TIME	(%)	UTILISASI	(%)
Januari	2604	2396	92%	208	8%	1146	44.01%
Februari	2436	2265	93%	171	7%	1136	46.63%
Maret	2604	2474	95%	130	5%	1169	44.89%
April	2520	2394	95%	126	5%	956	37.94%
Mei	2604	2422	93%	182	7%	787	30.22%
Juni	2520	2369	94%	151	6%	879	34.88%
Juli	2604	2422	93%	182	7%	1031	39.59%
Agustus	2604	2422	93%	182	7%	904	34.72%
September	2520	2369	94%	151	6%	1083	42.98%
Oktober	2604	2578	99%	26	1%	1144	43.93%
November	2520	2394	95%	126	5%	790	31.35%
Desember	2604	2474	95%	130	5%	1234	47.39%
AVERAGE	2562	2415	94.25%	147.21	5.75%	1022	39.88%

REKAP POSSIBLE, AVAILABILITY , DOWNTIME, DAN UTILISASI TAHUN 2021

BULAN	POSSIBLE TIME	AVAILABILITY	(%)	DT/DOWN TIME	(%)	UTILISASI	(%)
Januari	2604	2500	96%	104	4%	875	33.60%
Februari	2352	2281	97%	71	3%	891	37.88%
Maret	2604	2474	95%	130	5%	881	33.83%
April	2520	2470	98%	50	2%	1363	54.09%
Mei	2604	2526	97%	78	3%	430	16.51%
Juni	2520	2419	96%	101	4%	1023	40.60%
Juli	2604	2526	97%	78	3%	1194	45.85%
Agustus	2604	2448	94%	156	6%	1058	40.63%
September	2520	2218	88%	302	12%	1184	46.98%
Oktober	2604	2239	86%	365	14%	1519	58.33%
November	2520	2243	89%	277	11%	1198	47.54%
Desember	2604	2396	92%	208	8%	1463	56.18%
AVERAGE	2555	2395	93.75%	160.09	6.25%	1090	42.67%



**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

PERATURAN KEPALA KANTOR OTORITAS PELABUHAN UTAMA TANJUNG PRIOK

NOMOR : HK-206 /03 /18 /OP.TPK-20

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;

/7. Peraturan



“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.

/8. Terminal

8. Terminal adalah fasilitas pelabuhan yang terdiri atas kolam bandar dan tempat kapal bersandar atau tambat, tempat penumpukan, tempat menunggu, dan naik turun penumpang, dan/atau tempat bongkar muat barang;

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. Jakarta International Container Terminal;
- 3) PT. New Priok Container Terminal One;
- 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.

- (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 M³ 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 M³ 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), Curah Cair (CC), Curah Kering (CK), *Unitized* (UN), dan *Lifestock* 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 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

- 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 *General Cargo* (GC), *Bag Cargo* (BC), Curah Cair (CC), Curah Kering (CK) 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 *Unitized* (UN) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 huruf a diukur dalam satuan *Unit/Ship/Hour* merupakan jumlah unit kendaraan yang dibongkar/dimuat dalam 1 (satu) jam selama kapal bertambat.
- (3) Kinerja bongkar muat *Livestock* sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 huruf a diukur dalam satuan *Hewan/Gang/Jam* merupakan jumlah ekor hewan yang dibongkar/dimuat dalam 1 (satu) jam selama kapal bertambat.
- (4) 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.
- (5) 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.

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

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 Kepala Kantor 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...

- (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 dan Pasal 11 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.206/4/1/OP.TPK-2019 tanggal 31 Desember 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 2020

KEPALA KANTOR OTORITAS PELABUHAN UTAMA TANJUNG PRIOK



Dr. Capt. MUGEN S. SARTOTO, M.Sc
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 197311212002121001

SALINAN Peraturan ini disampaikan kepada:

1. Menteri Perhubungan;
2. Direktur Jenderal Perhubungan Laut;
3. Sekretaris Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
4. Direktur Kepelabuhanan 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 : H/K-206/03/118/OP-TPK-20
Tanggal : 31 Desember 2020

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

NO	NAMA TERMINAL	WT (JAM)	AT (JAM)
1	JICT	0.91	1.9
2	TPK KOJA	0.91	1.7
3	NPCT1	0.91	2
4	MAL	0.91	1.6
5	IPC TPK	0.91	1.9
6	PTP	0.91	1.9
7	IKT	0.91	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. Konvensional	65
	b. TPK 009	55
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**



Dr. Capt. MUGEN S. SARTOTO, M.Sc

Pembina Tk. I (IV/b)

NIP. 197311212002121001

Lampiran II Peraturan Kepala Kantor Otoritas
Pelabuhan Utama Tanjung Priok
Nomor : HK-206/03/10/100-TPK-20
Tanggal : 31 Desember 2020

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	60			85	117
2	TPK KOJA	24	52			60	120
3	NPCT1	26	60			60	75
4	MAL	25	55			30	60
5	IPC TPK Area I						
	a. Konvensional	19	27			57	60
	b. TPK 009	18	27				
6	IPC TPK Area II						
	a. Konvensional	18	40			57	60
	b. TPK	22	55				
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	67	67	35	4	65	125	-
2	PTP Wilayah II							
	a. Dalam Negeri	75	40	35	-	65	235	-
	b. Luar Negeri	140	57	-	-	135	125	130
3	IKT			125	4			

KEPALA KANTOR OTORITAS PELABUHAN UTAMA
TANJUNG PRIOK



Dr. Capt. MUGEN S. SARTOTO, M.Sc

Pembina Tk. I (IV/b)

NIP. 197311212002121001

Lampiran III Peraturan Kepala Kantor
Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok
Nomor : HK-206/03/18/OP-TPK-20
Tanggal : 31 Desember 2020

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. Konvensional	60		65	
	b. TPK 009	60		60	
6	IPC TPK Area II				80
	a. Konvensional	60		65	
	b. TPK	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**



Dr. Capt. MUGEN S. SARTOTO, M.Sc

Pembina Tk. I (IV/b)

NIP. 197311212002121001

Titik Persentase Distribusi t (df = 1 – 40)

Pr	0.25	0.10	0.05	0.025	0.01	0.005	0.001
df	0.50	0.20	0.10	0.050	0.02	0.010	0.002
1	1.00000	3.07768	6.31375	12.70620	31.82052	63.65674	318.30884
2	0.81650	1.88562	2.91999	4.30265	6.96456	9.92484	22.32712
3	0.76489	1.63774	2.35336	3.18245	4.54070	5.84091	10.21453
4	0.74070	1.53321	2.13185	2.77645	3.74695	4.60409	7.17318
5	0.72669	1.47588	2.01505	2.57058	3.36493	4.03214	5.89343
6	0.71756	1.43976	1.94318	2.44691	3.14267	3.70743	5.20763
7	0.71114	1.41492	1.89458	2.36462	2.99795	3.49948	4.78529
8	0.70639	1.39682	1.85955	2.30600	2.89646	3.35539	4.50079
9	0.70272	1.38303	1.83311	2.26216	2.82144	3.24984	4.29681
10	0.69981	1.37218	1.81246	2.22814	2.76377	3.16927	4.14370
11	0.69745	1.36343	1.79588	2.20099	2.71808	3.10581	4.02470
12	0.69548	1.35622	1.78229	2.17881	2.68100	3.05454	3.92963
13	0.69383	1.35017	1.77093	2.16037	2.65031	3.01228	3.85198
14	0.69242	1.34503	1.76131	2.14479	2.62449	2.97684	3.78739
15	0.69120	1.34061	1.75305	2.13145	2.60248	2.94671	3.73283
16	0.69013	1.33676	1.74588	2.11991	2.58349	2.92078	3.68615
17	0.68920	1.33338	1.73961	2.10982	2.56693	2.89823	3.64577
18	0.68836	1.33039	1.73406	2.10092	2.55238	2.87844	3.61048
19	0.68762	1.32773	1.72913	2.09302	2.53948	2.86093	3.57940
20	0.68695	1.32534	1.72472	2.08596	2.52798	2.84534	3.55181
21	0.68635	1.32319	1.72074	2.07961	2.51765	2.83136	3.52715
22	0.68581	1.32124	1.71714	2.07387	2.50832	2.81876	3.50499
23	0.68531	1.31946	1.71387	2.06866	2.49987	2.80734	3.48496
24	0.68485	1.31784	1.71088	2.06390	2.49216	2.79694	3.46678
25	0.68443	1.31635	1.70814	2.05954	2.48511	2.78744	3.45019

Mustika Alam Lestari

Surat Edaran

No: MAL/SE/001/I/2013, Tanggal 18 Januari 2013

Penyesuaian Biaya Pemeriksaan Fisik Peti Kemas (Behandel)

Dengan ini diberitakan bahwa untuk memperlancar arus bongkar muat barang di Pelabuhan Tanjung Priok, kegiatan pemeriksaan fisik peti kemas (behandel) akan dilaksanakan oleh PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) pada dua lokasi di kawasan Pelabuhan Tanjung Priok yang akan dikenal sebagai Tempat Pemeriksaan Fisik Terpadu (TPFT). Dengan demikian, perlu diadakan penyesuaian dan penyeragaman tarif pemeriksaan fisik tsb. Tarif pemeriksaan fisik peti kemas yang telah disepakati pada TPFT adalah sebagai berikut:

	Tarif		
	20 ft	40 ft	45 ft
Jasa Behandel Peti kemas GP dan Reefer	Rp 1,015,000	Rp 1,390,200	Rp 1,671,500
Jasa Behandel Over Dimension (OVD)	Rp 2,685,000	Rp 3,895,000	

Sehubungan dengan hal tersebut diatas, maka biaya pemeriksaan fisik peti kemas (Behandel) di PT Mustika Alam Lestari akan disesuaikan dengan tarif yang telah disepakati efektif tanggal **1 Februari 2013**.

Demikian disampaikan agar menjadi perhatian.

Dikeluarkan oleh:
PT Mustika Alam Lestari



Paul Krisnadi
President Director

Mustika Alam Lestari

Tarif Penanganan Peti Kemas (Container Handling) Dan Penumpukan

Berlaku 1 Februari 2013 (Penyesuaian Tarif Behandel)

No	Jenis Pelayanan	Tarif Dasar		Keterangan
		20 ft	40 ft	
1.	Penumpukan			
a.	Empty (Kosong)	Rp 13,600	Rp 27,200	Per box/hari
b.	Laden (Berisi)	Rp 27,200	Rp 54,400	Per box/hari
c.	OH/OV/OE	Rp 62,900	Rp 125,800	Per box/hari
d.	Reefer	Rp 62,900	Rp 125,800	Per box/hari
e.	Chassis with cargo	Rp 26,600	Rp 53,200	Per box/hari + tambahan 1a, 1b, 1c atau 1g
f.	Chassis without cargo	Rp 26,600	Rp 53,200	Per box/hari
g.	Uncontainerised Cargo	Rp 62,900 (s/d 20 ton)	Rp 125,800 (20 s/d 35 ton)	Per unit/hari
2.a	Jasa Behandel (Termasuk tenaga buruh, alat bantu seperti sling, forklift, dll.)	Rp 1,015,000	Rp 1,390,200	Per box Untuk petikemas 45ft tarif yang berlaku adalah Rp 1,671,500
2.b	Jasa Behandel untuk OVD (Overwidth, Overheight, Overlength)	Rp 2,685,000	Rp 3,895,000	Per box
3.	Lift On / Lift Off			
a.	Empty (Kosong)	Rp 93,700	Rp 140,600	Per box
b.	Laden (Berisi)	Rp 187,500	Rp 281,300	Per box
c.	OH/OV/OE	Rp 605,000	Rp 907,500	Per box
d.	Uncontainerised Cargo	Rp 605,000 (s/d 20 ton)	Rp 907,500 (20 s/d 35 ton)	Per box
4.	Cancellation /Change of Vessel/ Change of POD/Re-export			
a.	Empty (Kosong)	Rp 240,100	Rp 342,700	Per box
b.	Laden (Berisi)	Rp 480,300	Rp 685,400	Per box
c.	OH/OV/OE	Rp 1,444,500	Rp 2,167,300	Per box
d.	Container masih di luar terminal	Rp 25,000	Rp 25,000	Per box
5.	Reefer Services			
a.	Power for reefer	Rp 200,000	Rp 300,000	Per box/8 jam
b.	Monitoring	Rp 60,000	Rp 90,000	Per box/8 jam
6.	Extra Movement (Jasa Timbangan, Scanning, dll)			
a.	Tanpa alat bantu/sling	Rp 370,000	Rp 526,000	Per box
b.	Dengan alat bantu/sling	Rp 470,000	Rp 626,000	Per box
7.	Biaya Administrasi			
a.	Nota	Rp 15,000	Rp 15,000	Per nota
b.	SP2	Rp 10,000	Rp 10,000	Per SP2
c.	KE	Rp 10,000	Rp 10,000	Per KE

Catatan:

1. Biaya Penanganan Peti kemas:

- Peti kemas di atas 40 ft akan dikenakan biaya sebesar 125% dari Tarif Dasar Peti kemas 40 ft, kecuali untuk Jasa Behandel
- Peti kemas kosong dikenakan biaya 50% dari Tarif Dasar Petikemas berisi

2. Jasa Penumpukan Peti kemas Impor Berisi/Kosong:

- Masa 1-1: Hari pertama s/d ketiga tidak dikenakan biaya
- Masa 1-2: Hari keempat s/d kesepuluh dihitung per hari sebesar 200% dari tarif dasar
- Masa II: Hari kesebelas dan seterusnya dihitung per hari sebesar 300% dari tarif dasar

3. Jasa Penumpukan Peti kemas Ekspor Berisi / Kosong:

- Masa 1-1: Hari pertama s/d kelima dihitung satu hari sebesar tarif dasar
- Masa 1-2: Hari keenam s/d kesepuluh dihitung per hari sebesar 200% dari tarif dasar
- Masa II: Hari kesebelas dan seterusnya dihitung per hari sebesar 300% dari tarif dasar

4. Pajak

Tarif tsb di atas belum termasuk Pajak Pertambahan Nilai (PPn) dan pajak lain yang diberlakukan oleh pemerintah Republik Indonesia

PT Mustika Alam Lestari

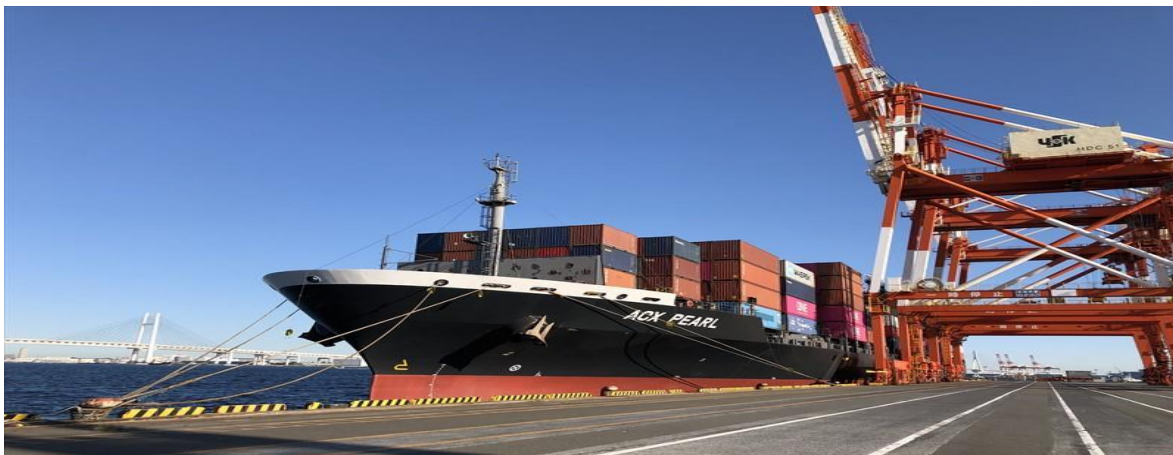
Jl Bitung Ujung No 1, Tanjung Priok, Jakarta 14310, Indonesia

Tel: (+62 21) 437 4370 Fax: (+62 21) 437 4371

PETA TERMINAL PT. MUSTIKA ALAM LESTARI



MV. ACX PEARL



IMO number	9360623	Summer Deadweight (t)	39580
MMSI	636018224	Length Overall (m)	222
Call Sign	D5OS5	Beam (m)	32.2
Vessel Name	ACX PEARL	TEU	2858
AIS Vessel Type	Cargo – Hazard A (Major)	Year of Built	2008
Flag	Liberia [LR]	Builder	STX OFFSHORE & SHIPBUILDING JINHAЕ SHIPYARD
Gross Tonnage	29060		

MV. SUPA BHUM



IMO number	9158757	Gross tonnage	6393 tons
MMSI	567071000	Deadweight	8016 tons
Name of the ship	SUPA BHUM	Length	121 m
Former names	SUPA BH	Breadth	21 m
Vessel type	Container ship	Year of build	1998
Operating status	Active	Gross tonnage	6393 tons
Flag	Thailand	Bulder	KYOKUYO SHIPBUILDING & IRON WORKS - SHIMONOSEKI, JAPAN
Gross tonnage	6393 tons		