

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



**SKRIPSI  
ANALISIS KINERJA PELAYANAN BONGKAR MUAT  
CURAH CAIR KOMODITI *CRUDE PALM OIL* (CPO)  
PT PELABUHAN TANJUNG PRIOK JAKARTA**

Oleh :

**I GUSTI AYU AGUNG PRADNYANI**  
**NRP. 463200639**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV  
JAKARTA**

**2024**

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



**SKRIPSI**

**ANALISIS KINERJA PELAYANAN BONGKAR MUAT  
CURAH CAIR KOMODITI *CRUDE PALM OIL* (CPO)  
PT PELABUHAN TANJUNG PRIOK JAKARTA**

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

**Oleh :**

**I GUSTI AYU AGUNG PRADNYANI  
NRP. 463200639**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV  
JAKARTA  
2024**



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



**TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI**

**Nama** : I GUSTI AYU AGUNG PRADNYANI  
**NRP** : 463200639  
**Program Pendidikan** : DIPLOMA IV  
**Program Studi** : KETATALKASANAAN ANGKUTAN LAUT DAN  
KEPELABUHANAN  
**Judul** : ANALISIS KINERJA PELAYANAN BONGKAR  
MUAT CURAH CAIR KOMODITI *CRUDE PALM  
OIL* (CPO) PT PELABUHAN TANJUNG PRIOK  
JAKARTA

**Pembimbing Utama**

**Drs. Purnomo, M.M**  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19590612 198003 1 002

**Jakarta, 17 Juli 2024**  
**Pembimbing Pendamping**

**Widiанти Lestari, S.Psi, M.Pd**  
Penata (III/c)  
NIP. 19830514 200812 2 001

**Mengetahui,  
Ketua Jurusan KALK**

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



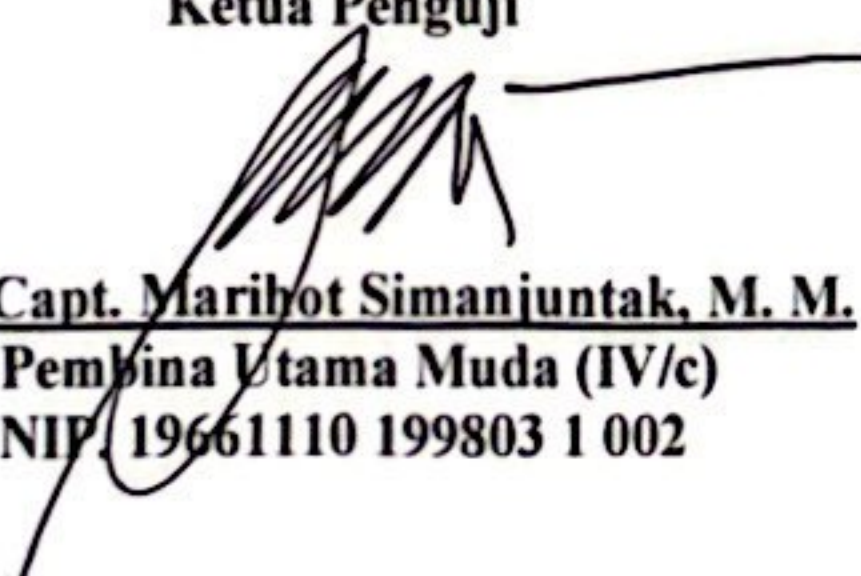
**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**




**TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI**

**Nama** : I GUSTI AYU AGUNG PRADNYANI  
**NRP** : 4 63 20 0639  
**Program Pendidikan** : DIPLOMA IV  
**Program Studi** : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN  
KEPELABUHANAN  
**Judul** : ANALISIS KINERJA PELAYANAN BONGKAR MUAT  
CURAH CAIR KOMODITI *CRUDE PALM OIL* (CPO)  
PT PELABUHAN TANJUNG PRIOK JAKARTA


**Ketua Penguji**

  
**Dr. Capt. Marihot Simanjuntak, M. M.**  
Pembina Utama Muda (IV/c)  
NIP. 19661110 199803 1 002

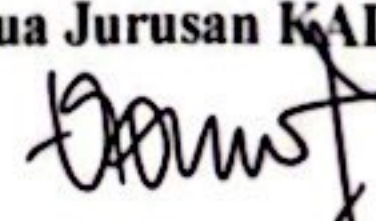
**Anggota Penguji**

  
**Ronald Simanjuntak., M.T**  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19750616 200604 1 001

**Anggota Penguji**

  
**Widiанти Lestari, S.Psi, M.Pd**  
Penata (III/c)  
NIP. 19830514 200812 2 001

**Mengetahui  
Ketua Jurusan KALK**

  
**Dr. Vidya Selasдини, S.SiT, M.MTr**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19831227 200812 2 002

## KATA PENGANTAR

Puji syukur Penulis panjatkan atas rahmat dan hidayah Tuhan Yang Maha Esa atas karunia, kuasa dan kehendak-Nya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini yang merupakan suatu kewajiban bagi setiap Taruna dan Taruni Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta sesuai dengan yang ditetapkan oleh Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta sebagai salah satu syarat kelulusan program D-IV tahun ajaran 2024.

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

**“ANALISIS KINERJA PELAYANAN BONGKAR MUAT CURAH CAIR KOMODITI *CRUDE PALM OIL* (CPO) PT PELABUHAN TANJUNG PRIOK JAKARTA”**

Dalam penyusunan skripsi ini, banyak yang sangat membantu Penulis dalam berbagai hal. Oleh karena itu, pada kesempatan ini Penulis sampaikan rasa terima kasih dan penghargaan yang sedalam-dalamnya kepada:

1. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar., selaku ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Ibu Dr. Vidya Selasдини., M.MTr., selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
3. Bapak Titis Ari Wibowo, S.SiT, M.MTr., selaku Sekretaris Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
4. Bapak Drs. Purnomo., M.M selaku dosen pembimbing I yang telah membimbing, mengarahkan, dan meluangkan waktu dan pikirannya kepada penulis dalam penyusunan skripsi ini.
5. Ibu Widiанти Lestari, S.Psi., M.Pd selaku dosen pembimbing II yang selalu memberikan saran dan nasehat pada proses penulisan skripsi ini, maupun koreksi yang sangat bermanfaat bagi Penulis dalam penulisan skripsi ini.
6. Seluruh Civitas Akademik, Staf dan Dosen Pengajar Jurusan KALK Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.



7. Kedua orang tua yang tersayang dan tercinta Bapak I Gusti Ngurah Made Susila dan Ibu Luh Karyani, serta seluruh keluarga yang selalu memberikan doa, kasih sayang, dan dukungan moral.
8. Teman-teman angkatan LXIII Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta, terima kasih atas suka-dukanya selama ini, khususnya KALK VIII D & KALK IV C terima kasih untuk cerita indahnyanya.
9. Seluruh penghuni Dormitory J Lt.2 khususnya penghuni J202 (Dwi Atikah, Fifi Frilya Estefani, Karin Hetharie, Elintina Inriyanti Samosir, Fatmaniah Nathasyah Ramadhani, Jesica Triandini Pujianti) terima kasih atas segala bantuan, motivasi, kebersamaan dan cerita indahnyanya.
10. Serta semua pihak yang saya tidak bisa sebutkan satu per satu yang telah banyak membantu saya dan selalu memberikan dukungan moral.

Terlepas dari semua itu, penulis menyadari sepenuhnya bahwa ada kekurangan baik dari segi susunan kalimat maupun tata bahasanya, serta pembahasan materi akibat keterbatasan penulis dalam menguasai materi. Oleh karena itu dengan penuh kerendahan hati Penulis menerima saran dan kritik yang bersifat membangun dan berguna dalam kesempurnaan skripsi ini. Semoga skripsi ini dapat menambah wawasan pengetahuan dan menjadi sumbangsih bagi siapa pun terhadap kemajuan dunia maritim di masa yang akan datang.

Jakarta, 17 Juli 2024

Penulis,



**I GUSTI AYU AGUNG PRADNYANI**

**NRP. 463200639**



## DAFTAR ISI

<b>SAMPUL DALAM.....</b>	<b>i</b>
<b>TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI.....</b>	<b>ii</b>
<b>TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI.....</b>	<b>iii</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>iv</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>vi</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>viii</b>
<b>DAFTAR TABEL.....</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR BAGAN.....</b>	<b>x</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>xi</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
A. LATAR BELAKANG .....	1
B. IDENTIFIKASI MASALAH.....	4
C. BATASAN MASALAH.....	5
D. RUMUSAN MASALAH .....	5
E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN .....	5
F. SISTEMATIKA PENULISAN SKRIPSI.....	6
<b>BAB II LANDASAN TEORI.....</b>	<b>8</b>
A. TEORI.....	8
B. KERANGKA PEMIKIRAN .....	16
<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>	<b>19</b>
A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN .....	19
B. METODE PENDEKATAN .....	19
C. SUMBER DATA .....	20
D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA .....	23
E. TEKNIK ANALISIS DATA.....	27
<b>BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>30</b>
A. DESKRIPSI DATA .....	30
B. ANALISIS DATA .....	53
C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH .....	54
D. EVALUASI TERHADAP ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH .....	56
E. PEMECAHAN MASALAH .....	59

<b>BAB V</b>	<b>KESIMPULAN DAN SARAN .....</b>	<b>61</b>
A.	KESIMPULAN .....	61
B.	SARAN .....	61

**DAFTAR PUSTAKA**

**LAMPIRAN**



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 3. 1 Triangulasi Teknik.....	28
Gambar 3.2 Triangulasi Sumber Data .....	29
Gambar 4.1 Lokasi Penelitian .....	31
Gambar 4.2 Lokasi kantor PTP Non petikemas .....	31
Gambar 4.3 Logo PTP Non petikemas.....	32
Gambar 4.4 Struktur Organisasi PT. Pelabuhan Tanjung Priok.....	33
Gambar 4.5 Struktur Organisasi PT. Pelabuhan Tanjung Priok.....	34
Gambar 4.6 Proses Pelayanan Bongkar Crude Palm Oil (CPO) .....	37
Gambar 4.7 Proses Perubahan Line Up Dan Perencanaan Alokasi Dermaga Untuk Kapal.....	39
Gambar 4.8 <i>Check List</i> Verifikasi Data Kapal .....	40
Gambar 4.9 Staf Departemen Operasional Lapangan.....	42
Gambar 4.10 Proses kapal sandar di dermaga PT Pelabuhan Tanjung Priok .....	44
Gambar 4.11 <i>Chief Checker</i> Melaksanakan Konfirmasi Jumlah Muatan Dengan <i>Chief Officer</i> Kapal.....	45
Gambar 4.12 Proses Bongkar Muat <i>Crude Palm Oil</i> (CPO).....	46
Gambar 4.13 Penandatanganan dan stempel dokumen bongkar muatan <i>Crude Palm Oil</i> (CPO) oleh <i>Chief officer</i> kapal .....	47
Gambar 4.14 Masuknya <i>Trucking</i> Ke Area Dermaga PT Pelabuhan Tanjung Priok .....	48
Gambar 4.15 Alat Bongkar Muat Steger.....	50

## DAFTAR TABEL

<b>Tabel 3. 1 Wawancara.....</b>	<b>26</b>
----------------------------------	-----------



## **DAFTAR BAGAN**

<b>Bagan 2.1 Kerangka Pemikiran .....</b>	<b>17</b>
-------------------------------------------	-----------

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Naskah Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang.....	64
Lampiran 2 Naskah Data Pemeriksaan Informasi Kapal Dan Barang.....	65
Lampiran 3 Naskah Statement Of Fact.....	66
Lampiran 4 Naskah Laporan Harian .....	67
Lampiran 5 Naskah Labour Time Sheet .....	68
Lampiran 6 Naskah Realisasi Bongkar Muat.....	69
Lampiran 7 Naskah Pranota Bongkar Muat Crude Palm Oil (CPO) .....	70
Lampiran 8 Naskah Perhitungan Uang Pertanggungan Bongkar Muat Crude Palm Oil (CPO) .....	71
Lampiran 9 dokumentasi .....	72



# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Pada era globalisasi ini, sektor perkapalan dan logistik menjadi salah satu sektor yang memiliki peranan penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi suatu negara. Pelabuhan sebagai prasarana transportasi yang mendukung kelancaran sistem transportasi laut yang memiliki fungsi erat kaitannya dengan faktor-faktor sosial dan ekonomi. Secara ekonomi, pelabuhan berfungsi sebagai salah satu penggerak roda perekonomian karena menjadi fasilitas yang memudahkan distribusi hasil-hasil produksi sedangkan secara sosial, pelabuhan menjadi fasilitas publik dimana di dalamnya berlangsung interaksi antar pengguna (masyarakat) termasuk interaksi yang terjadi karena aktivitas perekonomian. Secara lebih luas, pelabuhan merupakan titik simpul pusat hubungan (*central*) dari suatu daerah pendukung (*hinterland*) dan penghubung dengan daerah di luarnya. Sebagai negara kepulauan, pelabuhan memiliki arti penting bagi Indonesia karena mendukung kelangsungan sistem transportasi laut yang merupakan sistem transportasi paling besar di Indonesia. Peran pelabuhan sangat penting bagi perkembangan sosial dan ekonomi suatu daerah mengingat pelabuhan merupakan pusat segala kegiatan pelayanan pelayaran yang meliputi pelayanan terhadap kapal dan muatannya (penumpang, barang, dan hewan).

PT Pelabuhan Tanjung Priok (PTP multipurpose) adalah salah satu anak perusahaan dari PT Pelindo Multi Terminal (Persero) yang merupakan salah satu subholding PT Pelabuhan Indonesia (Persero). PT Pelabuhan Tanjung Priok (PTP Non petikemas) merupakan operator terminal multipurpose pertama di Indonesia dan berpengalaman dalam menangani kegiatan bongkar muat kargo curah cair, curah kering, general cargo dan lain-lain.

PTP Non petikemas telah beroperasi di 11 cabang Pelabuhan yang tersebar di seluruh wilayah strategis Indonesia yaitu Cabang Pelabuhan Tanjung Priok, Banten, Cirebon, Panjang – Lampung, Bengkulu, Palembang, Jambi, Teluk Bayur – Padang, Tanjung Pandan dan Pontianak.

PTP Non petikemas didirikan berdasarkan Akta Pendirian Perusahaan Nomor 27 tanggal 10 Juli 2013 yang dibuat dihadapan Nur Muhammad Dipo Nusantara Pua Upa, S.H., M.Kn., Notaris di Jakarta yang telah mendapat pengesahan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia berdasarkan Keputusan Nomor AHU.42024.AH.01.01.

Tahun 2013 tanggal 01 Agustus 2013, sebagaimana telah diubah dengan Akta Perubahan Anggaran Dasar Perusahaan No. 76 tanggal 14 Maret 2014 yang dibuat dihadapan Nur Muhammad Dipo Nusantara Pua Upa, S.H., M.Kn., Notaris di Jakarta yang telah mendapat pengesahan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia No. AHU-13799.AH.01.02. Tahun 2014 tanggal 17 April 2014, dan telah beberapa kali diubah terakhir dengan Akta nomor 5 tanggal 15 Januari 2020 yang dibuat di hadapan Julia Fitri Yani S.H., Notaris Pengganti dari Nur Muhammad Dipo Nusantara Pua Upa, S.H., dari M.Kn Notaris di Jakarta.

PTP Non petikemas adalah salah satu anak perusahaan dari PT Pelindo Multi Terminal (Persero) yang merupakan salah satu subholding PT Pelabuhan Indonesia (Persero) dengan kepemilikan saham sebesar 99% dan PT Pelabuhan Investama Indonesia sebesar 1%.

Pelabuhan Tanjung Priok terletak di Pantai Utara Pulau Jawa tepatnya di Teluk Jakarta Daerah Khusus Ibukota Jakarta. Berdasarkan jenis cargo yang dilayani oleh PTP *Multipurpose* Cabang Tanjung Priok sangat beraneka ragam, terdiri dari kargo *multipurpose* yang meliputi antara lain bahan hasil tambang, barang-barang strategis (sembako, dll), curah cair baik bbm maupun non bbm serta cargo lainnya.

Fasilitas yang dimiliki oleh PTP *Multipurpose* Cabang Tanjung Priok, diantaranya, Dermaga (3.319,7m), Gudang (26.1919,00 m<sup>2</sup>), lapangan (283.342,12 m<sup>2</sup>), *Cranes* 13 unit.



Dalam melakukan pelayanan jasa kepelabuhan sesuai Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, PTP *Multipurpose* memaksimalkan kemampuan, peluang dan market yang tersedia untuk menjalankan bidang usaha terkait penyediaan dan pelayanan jasa kepelabuhanan.

Layanan Perusahaan yang diberikan kepada para pelanggan, yaitu:

1. Jasa *Stevedoring*, kegiatan membongkar barang dari kapal ke dermaga/ tongkang/ truk atau memuat barang dari dermaga/ tongkang / truk ke dalam kapal
2. Jasa *Cargodoring*, kegiatan memindahkan barang dari dermaga ke gudang/ lapangan penumpukan, selanjutnya menyusun di gudang/ lapangan atau sebaliknya.
3. Gudang penumpukan, suatu bangunan atau tempat tertutup yang digunakan untuk menyimpan barang-barang yang berasal dari kapal atau yang akan dimuat ke kapal.
4. *Receiving/ delivery*, kegiatan memindahkan barang dari timbunan/ tempat penumpukan di gudang/ lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang/ lapangan penumpukan atau sebaliknya.
5. Lapangan dan penumpukan, sebuah lahan terbuka di dalam area terminal yang digunakan untuk menempatkan atau barang yang disusun secara berencana baik barang yang akan dimuat ke kapal ataupun barang setelah dibongkar dari kapal.
6. Pelayanan lainnya, penyewaan alat-alat pelabuhan dan penyediaan dan/atau pelayanan konsolidasi barang.

Pelabuhan Tanjung Priok, sebagai gerbang utama maritim Indonesia, memainkan peran sentral dalam distribusi komoditas unggulan negara, salah satunya minyak kelapa sawit. Letak geografisnya yang strategis, didukung oleh infrastruktur yang memadai, menjadikan PT Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta sebagai pelabuhan utama dalam distribusi *Crude Palm Oil* (CPO). Kapal tongkang dengan kapasitas angkut yang fleksibel dan biaya operasional yang

efisien, menjadi moda transportasi utama yang menghubungkan daerah-daerah penghasil *Crude Palm Oil* (CPO) di Sumatera dan Kalimantan. Pelabuhan Tanjung Priok yang mengangkut *Crude Palm Oil* (CPO) dari berbagai daerah akan berlabuh di Pelabuhan Tanjung Priok untuk kemudian dilakukan proses bongkar dan selanjutnya distribusikan ke berbagai tujuan, baik untuk konsumsi domestik maupun ekspor. Efisiensi dalam proses bongkar *Crude Palm Oil* (CPO) di PT Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta terkendala oleh beberapa faktor diantaranya kurangnya kesiapan dalam perencanaan dan pelaksanaan, kualitas sumber daya manusia yang rendah, serta kerusakan peralatan secara berkala telah menyebabkan penurunan produktivitas dan peningkatan biaya operasional, hal ini dapat berdampak pada daya saing Indonesia dalam perdagangan *Crude Palm Oil* (CPO) di pasar global.

Dari beberapa masalah yang sudah disebutkan, maka peneliti tertarik untuk mengkaji dan mengemukakan dalam bentuk skripsi yang berjudul

**“ANALISIS KINERJA PELAYANAN BONGKAR MUAT CURAH CAIR KOMODITI *CRUDE PALM OIL* (CPO) PT PELABUHAN TANJUNG PRIOK JAKARTA”**

**B. IDENTIFIKASI MASALAH**

Berdasarkan latar belakang yang telah penulis uraikan diatas penulis mengidentifikasi masalah, yaitu pada:

1. Kurangnya kesiapan pada saat proses kegiatan pelayanan bongkar *Crude Palm Oil* (CPO) di PT Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta.
2. Kualitas Sumber Daya Manusia yang rendah dan kurang disiplin dalam melaksanakan proses kegiatan pelayanan bongkar *Crude Palm Oil* (CPO) di PT Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta.
3. Kerusakan peralatan pada proses kegiatan bongkar *Crude Palm Oil* (CPO) di PT Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta.

### **C. BATASAN MASALAH**

Berdasarkan identifikasi masalah yang telah diuraikan diatas dapat diketahui luasnya pembahasan yang dibahas. Maka penulis hanya berfokus pada:

1. Membahas Kurangnya kesiapan pada saat proses bongkar *Crude Palm Oil (CPO)* yang dilakukan di PT Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta.
2. Membahas kerusakan peralatan pada proses kegiatan bongkar *Crude Palm Oil (CPO)* di PT Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta.

### **D. RUMUSAN MASALAH**

1. Mengapa proses kegiatan pelayanan bongkar *Crude Palm Oil (CPO)* di PT Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta tidak berjalan dengan baik?
2. Apa yang menyebabkan terjadinya kerusakan pada peralatan saat proses bongkar *Crude Palm Oil (CPO)* di PT Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta?

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

1. Tujuan Penelitian
  - a. Untuk mengetahui proses sebelum dan saat kegiatan pelayanan bongkar *Crude Palm Oil (CPO)* di PT Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta.
  - b. Untuk mengetahui kerusakan peralatan pada proses kegiatan bongkar *Crude Palm Oil (CPO)* di PT Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta.
2. Manfaat Penelitian
  - a. Bagi peneliti

Diharapkan menjadi ajang keinginan dapat memperluas dan membantu memanfaatkan pengetahuan, khususnya dalam bidang kepelabuhanan sebagai salah satu tujuan untuk mengaplikasikan ilmu pengetahuan, ilmu yang didapatkan penulis dalam menjalankan mengikuti di program D-IV Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK) di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.

b. Bagi perusahaan

Dapat digunakan sebagai bahan referensi dan dasar pertimbangan untuk memperbaiki sistem kinerja pelayanan perusahaan demi kemajuan perusahaan baik di masa sekarang maupun di masa yang akan datang.

c. Bagi Institusi

Diharapkan dapat digunakan sebagai wawasan ilmu pengetahuan bagi para taruna dan taruni guna mengetahui lebih dalam tentang kinerja operasional terhadap efisiensi pelayanan bongkar curah cair *Crude Palm Oil* (CPO) di PT Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta serta sebagai bahan referensi bacaan bagi para taruna dan taruni di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta, khususnya pada program studi D-IV Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK).

## F. SISTEMATIKA PENULISAN SKRIPSI

Untuk mempermudah pembahasan dan pemahaman isi materi yang akan dibahas, penulis mencoba membuat sistematika penulisan yang akan disajikan yaitu dalam bab yang satu dengan bab yang lainnya memiliki keterkaitan atau saling berhubungan. Adapun tindakan dari bab sebagai berikut:

## BAB I

## PENDAHULUAN

Dalam bab ini penulis menguraikan tentang latar belakang masalah, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

## BAB II

## LANDASAN TEORI

Dalam bab ini mengemukakan tinjauan pustaka mengenai ilmu pengetahuan yang terdapat dalam kepustakaan, pengertian dari hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan serta kerangka pemikiran yang menjelaskan secara teoritis mengenai keterkaitan antara variabel yang diteliti dalam mengemukakan jawaban sementara atau



kesimpulan sementara yang diperoleh penulis mengenai pokok permasalahan yang diteliti.

### BAB III

#### METODOLOGI PENELITIAN

Dalam bab ini penulis menjelaskan tentang waktu dan tempat penelitian, metode pendekatan dan teknik pengumpulan data, sumber data, subjek penelitian, serta teknik analisis data.

### BAB IV

#### ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini penulis memaparkan deskripsi data yaitu mengenai hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan yang dipilih oleh penulis, analisis data yang berkaitan dengan permasalahan yang dibahas lebih lanjut. Sehingga dapat ditemukan penyebab timbulnya permasalahan. Selain itu penulis juga mengemukakan alternatif pemecahan masalah serta melakukan evaluasi terhadap pemecahan masalah tersebut sehingga mendapatkan hasil yang optimal.

### BAB V

#### KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam bab ini penulis memberikan kesimpulan yang merupakan pernyataan singkat berdasarkan hasil analisis data sehubungan dengan masalah penelitian. Dan juga berisi saran yang merupakan pernyataan singkat berdasarkan hasil pembahasan sehubungan dengan masalah penelitian yang merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **A. TEORI**

Dalam penulisan dan penyusunan skripsi ini, penulis mencari informasi dan teori secara tertulis maupun teori. Adapun informasi dan teori dari hasil-hasil penelitian yang relevan dengan permasalahan yang sedang diteliti. Sumber dalam penyusunan skripsi ini diperoleh melalui buku, jurnal, undang-undang (UU), ataupun pendapat dan teori dari para ahli yang memiliki hubungan dengan pokok pembahasan dan permasalahan yang sedang diteliti. Skripsi ini berjudul **“ANALISIS KINERJA PELAYANAN BONGKAR MUAT CURAH CAIR KOMODITI *CRUDE PALM OIL* (CPO) PT PELABUHAN TANJUNG PRIOK JAKARTA”**

##### **1. Analisis**

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) analisis adalah usaha penguraian suatu pokok masalah bahasan yang bertujuan untuk menjelaskan secara rinci dan terfokus sesuai dengan tujuan awal pencarian awal masalah. Hal ini diperlukan untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti keseluruhan. (Arti Kata Analisis - Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Online, n.d.)

Menurut Syahidin (2022) Analisis adalah suatu rangkaian kegiatan, aktivitas, dan proses yang saling terkait dan dilakukan secara bersinergi untuk mengidentifikasi, memahami, dan menyelesaikan masalah atau memecah komponen suatu subjek menjadi rincian yang lebih terperinci. Dalam proses analisis, informasi atau data diurai menjadi bagian-bagian kecil untuk memperoleh wawasan yang lebih mendalam. Setelah itu, hasil analisis

tersebut digabungkan kembali dan dievaluasi secara menyeluruh, sehingga memungkinkan penarikan kesimpulan atau pemahaman yang lebih komprehensif mengenai suatu topik atau situasi. Dengan demikian, analisis melibatkan pemecahan masalah dan pemahaman yang lebih mendalam melalui langkah-langkah sistematis dan terorganisir. Sedangkan menurut Di Wang et al., (2020) analisis memiliki peranan penting dalam berbagai disiplin ilmu, termasuk ilmu komputer, kedokteran, dan bisnis. Proses ini mencakup pemeriksaan dan evaluasi data atau informasi secara sistematis guna menghasilkan pemahaman yang signifikan dan mendukung pengambilan keputusan yang berbasis informasi.

Dari ketiga teori diatas, dapat penulis simpulkan bahwa analisis merupakan suatu proses yang melibatkan pemecahan suatu subjek menjadi bagian-bagian yang lebih kecil, diikuti dengan pemeriksaan mendalam terhadap setiap bagian dan hubungannya. Tujuan utama dari analisis adalah memperoleh pemahaman yang akurat mengenai makna keseluruhan dari suatu hal. Melalui langkah-langkah sistematis, seperti organisasi data, pembagian ke dalam unit-unit, sintesis informasi, dan pembuatan kesimpulan, analisis memungkinkan untuk mengeksplorasi dan memahami hubungan serta interaksi antar bagian-bagian. Hasil analisis ini dapat disajikan secara komprehensif, memudahkan pemahaman dan memberikan informasi yang bermakna kepada orang lain.

## 2. Kinerja

Menurut Wibowo (2016:7) mengemukakan bahwa “Kinerja adalah tentang melakukan pekerjaan dan hasil yang dicapai dari pekerjaan tersebut”. Kinerja seorang tenaga kerja di dalam organisasi tentunya tidak dari kepribadian, kemampuan serta motivasi tenaga kerja tersebut dalam menjalankan tugas dan pekerjaannya tentunya tidak terlepas dari motivasi yang ada dalam diri tenaga kerja tersebut, dan motivasi seorang tenaga kerja akan terlihat dari aktivitas-aktivitas yang dilakukannya dalam melaksanakan tugas dan pekerjaannya di dalam organisasi.

### 3. Pelayanan

Menurut Dila Erlianti (2019) pelayanan dapat diartikan sebagai tindakan yang dilakukan oleh individu, kelompok, atau organisasi, baik secara langsung maupun tidak langsung, dengan tujuan memenuhi kebutuhan orang lain. Pelayanan sendiri dapat dilaksanakan dalam berbagai konteks, termasuk di bidang bisnis, pemerintahan, kesehatan, Pendidikan, dan sektor lainnya. Adapun pengertian lain dari Pelayanan adalah sebuah kemudahan fasilitas yang diberikan dan didapatkan dalam jual beli barang atau jasa. Menurut Darwis F et al., (2021) pelayanan merupakan serangkaian aktivitas yang melibatkan interaksi antara individu atau organisasi penyedia layanan dan konsumen, baik secara langsung maupun tidak langsung. Proses ini bertujuan memberikan nilai tambah dan memastikan kepuasan konsumen terhadap pelayanan yang diberikan.

Menurut Fadillah dan Haryanti (2021) sebuah pelayanan memerlukan standar kualitas, agar sebuah pelayanan yang didapatkan oleh individu atau organisasi dapat disebut sebagai pelayanan yang prima. Pelayanan yang prima tentu akan menjadi nilai positif yang akan didapatkan oleh penyedia layanan dari konsumen atau pelanggan. Adapun indikator-indikator variabel kualitas pelayanan dalam penelitian ini diantaranya:

- a. Keandalan (*Reliability*): Kemampuan untuk memberikan pelayanan sesuai dengan janji yang telah diberikan.
- b. Responsivitas (*Responsiveness*): Tanggapan karyawan dalam membantu pelanggan dengan memberikan pelayanan yang cepat dan tanggap, termasuk kesigapan dalam melayani pelanggan, kecepatan transaksi, dan penanganan terhadap keluhan pelanggan.
- c. Jaminan (*Assurance*): Melibatkan kemampuan karyawan dalam pengetahuan produk yang akurat, kualitas keramahan, kesopanan, dan perhatian dalam memberikan pelayanan. Juga mencakup keterampilan memberikan informasi, kemampuan membangun kepercayaan pelanggan, dan memberikan rasa aman dalam memanfaatkan jasa yang ditawarkan.



- d. Empati (*Empathy*): Menunjukkan perhatian yang diberikan oleh karyawan kepada pelanggan, seperti kemampuan berkomunikasi, keterjangkauan perusahaan, dan upaya perusahaan untuk memahami kebutuhan serta keinginan pelanggan.

#### 4. Bongkar

Kegiatan pada suatu pelabuhan utamanya adalah kegiatan bongkar muat. Dalam kegiatan bongkar muat baik itu bongkar muat barang, bongkar muat penumpang (Embarkasi dan Debarkasi), dan bongkar muat hewan yang berlangsung di Pelabuhan. Bongkar muat menjadi tolak ukur sebuah pelabuhan beroperasi dengan efektif atau tidak. Menurut Hatta dan Syamsuddin (2019) kegiatan dalam bongkar muat barang atau penumpang di pelabuhan dari dan ke kapal pada dasarnya adalah salah satu mata rantai yang penting dalam kegiatan pengangkutan dengan jalur laut atau perairan. Muhammad Hatta (2019) menyebutkan bongkar muat barang dari dan ke kapal dapat dirumuskan sebagai berikut “Pekerjaan menurunkan atau membongkar barang dari atas dek atau palka kapal dan menempatkannya di dermaga atau dalam tongkang, atau sebaliknya, mengangkat atau memuat barang dari dermaga atau dari dalam tongkang dan menempatkannya kembali ke atas dek atau dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal sebagai alat bongkar muatnya."

Dari penjelasan tentang kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan di atas, dapat disimpulkan bahwa pada dasarnya bongkar muat barang adalah proses pemindahan barang dari kapal pengangkut ke dermaga atau tongkang, dan sebaliknya, dari dermaga atau tongkang ke atas dek kapal pengangkut. Ini merupakan kegiatan pemindahan barang dalam proses bongkar muat.

Dalam pelaksanaan bongkar muat terdapat istilah-istilah yang digunakan untuk menyebutkan proses kegiatan bongkar muat yang sedang dilaksanakan. Hal ini dimaksudkan sebagai dasar komunikasi pada saat kegiatan bongkar muat, istilah-istilah ini biasa diambil dari bahasa maritim atau pelayaran. Istilah-istilah bongkar muat tersebut sebagai berikut:

- a. *Shifting* adalah kegiatan memindahkan muatan dari dalam palka kapal yang sama atau ke palka yang berbeda, ataupun melewati darat.
- b. *Lashing/Unlashing* adalah kegiatan mengikat atau memperkuat muatan dan atau melepaskan pengikat atau penguat barang yang diangkut kapal.
- c. *Dunnaging* adalah kegiatan memasang alas atau pemisah antar muatan baik itu muatan sejenis ataupun beda jenis (*dunnage/separation*).
- d. *Sweeping* adalah sebuah kegiatan mengumpulkan sisa-sisa muatan yang tercecer di area kegiatan bongkar muat.
- e. *Bagging/Unbagging* adalah kegiatan memasukkan atau mengemas muatan curah ke dalam tas karung atau sebaliknya.
- f. *Restowage* adalah kegiatan menyusun kembali ke barang atau muatan dalam palka kapal.
- g. *Sorting* adalah kegiatan dalam kerja memilih atau memisahkan muatan yang bercampur dengan muatan lain atau muatan yang rusak.
- h. *Trimming* adalah pekerjaan meratakan muatan di dalam palka kapal yang biasa dikerjakan oleh *operator* alat bongkar muat.
- i. *Cleaning* adalah kegiatan membersihkan palka kapal setelah bongkar muatan.
- j. *Overbrengen* (Perpindahan Lokasi) adalah kegiatan memindahkan barang dari lapangan penumpukan atau gudang yang satu ke lapangan penumpukan atau gudang yang lain di dalam wilayah pelabuhan atau dari *ship side* ke gudang penumpukan khusus.
- k. Peralatan bongkar muat non mekanik adalah alat yang penting dalam menunjang pekerjaan kegiatan bongkar muat yang meliputi jala-jala lambung kapal (*shipside net*), tali rami manila (*rope sling*), tali baja (*wire sling*), jala-jala manila (*rope net*), jala-jala lambung kapal (*wire net*), gerobak dorong, dan palet.
- l. *Stevedore* adalah individu atau kelompok yang bertanggung jawab untuk melaksanakan, merencanakan, dan mengendalikan kegiatan bongkar muat di atas kapal.
- m. *Quay supervisor* adalah petugas yang bertanggung jawab atas pengawasan kegiatan operasional bongkar muat barang di dermaga dan memantau

kondisi barang hingga mencapai tempat penyimpanan atau penimbunan dan kegiatan sebaliknya.

- n. *Tally Clerk* adalah pelaksana yang melakukan perhitungan dan mencatat jumlah, merek, dan kondisi setiap pergerakan barang berdasarkan dokumen serta pembuatan laporan.
- o. *Foreman* adalah pelaksana dan pengendali kegiatan operasional bongkar muat dari dan ke kapal sampai ke tempat penumpukan barang atau sebaliknya dan membuat laporan periodik mengenai hasil kegiatan bongkar muat.
- p. *Mistry* adalah pelaksana yang bertanggung jawab untuk memperbaiki kemasan barang dalam kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan penerimaan (*receiving*) / penyerahan (*delivery*).
- q. Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) merujuk kepada semua tenaga kerja yang terdaftar di pelabuhan setempat yang melakukan pekerjaan bongkar muat di pelabuhan.

## 5. Proses Bongkar Muat

Dalam metode bongkar muat barang terdapat sebuah syarat yang menjadi dasar administratif sebelum dilaksanakannya kegiatan bongkar muat. Persyaratan ini adalah syarat dokumentasi atau kelengkapan dokumen-dokumen dalam proses bongkar muat, persyaratan dokumentasi yang membantu kelancaran proses bongkar muat, antara lain:

### a. *Bill of Lading*

Merupakan dokumen kontrak atau perjanjian pengangkutan antara pengirim (*shipper*) dengan penerima (*consignee*) dengan sarana pengangkut (*carrier*). Dokumen ini ditandatangani oleh pengangkut / agen yang secara resmi ditunjuk untuk mewakili pengangkut, data yang tercantum dalam *Bill of Lading* sesuai dengan data yang ada pada pihak pengirim (*shipper*) berdasarkan barang yang telah masuk dalam sarana pengangkut.

b. *Manifest*

Dokumen dalam sarana pengangkut yang berisi daftar barang-barang yang diangkut. Manifest ini juga berisi informasi yang rinci mengenai nama atau inisial penerima barang, nama negara, nama pelabuhan tujuan.

c. *Packing List*

Dokumen yang menjelaskan rincian dalam sebuah kemasan (*packing*) yang didalamnya menunjukkan jumlah barang, jenis barang, berat barang dari kegiatan ekspor atau impor.

d. *Tally Sheet*

Merupakan dokumen yang dibuat untuk mendokumentasikan keseluruhan barang yang dibongkar ataupun dimuat. Dokumen *tally sheet* selain ditandatangani oleh petugas yang mendokumentasikan *tally sheet* juga ditandatangani oleh petugas kapal sebagai wewenanganya.

e. *Time Sheet*

Dokumen yang menjelaskan rincian waktu pada saat kegiatan bongkar ataupun muat, dokumen time sheet menjadi dokumen yang penting dalam analisis efektivitas selama kegiatan bongkar atau muat.

f. *Mate's Receipt*

*Mate's receipt* ialah tanda terima yang berfungsi sebagai bukti untuk barang-barang yang akan dimuat ke kapal. Jumlah dan klasifikasi barang yang dibongkar ataupun dimuat harus sama dengan data yang ada pada *mate's receipt*, jika terjadi selisih jumlah akan menjadi catatan oleh petugas kapal.

g. *Stowage Plan*

Adalah dokumen yang berisi rencana pemuatan barang yang dibuat sebelum dilaksanakannya kegiatan pemuatan barang, dalam dokumen *stowage plan* terdapat penjelasan mengenai nama pelabuhan tujuan, berat muatan, dan tata letak atau posisi muatan pada saat di atas kapal.

h. *Working Order*

Dijelaskan arti dari kata working order adalah dokumen perintah kerja. Dokumen yang secara resmi telah menyatakan kegiatan operasional kapal sudah disahkan.



#### 6. *Crude Palm Oil (CPO)*

Minyak kelapa sawit adalah minyak yang dihasilkan dari pengolahan kelapa sawit yang dikelola atau diolah oleh pabrik. Jadi minyak kelapa sawit/*palm oil* adalah barang cair yang berasal dari tumbuh tumbuhan (kelapa sawit) dan masih dalam keadaan mentah, yang biasanya diangkut oleh kapal-kapal dalam keadaan cair / curah. Jenis minyak nabati yang berasal dari pengolahan biji kelapa sawit ada beberapa macam:

- a. CPO (*Crude Palm Oil*)
- b. CPKO (*Crude Palm Kernel Oil*)
- c. RBD OIL (*Refined, Bleached, Deodorized Oil*)
- d. RBD OLEIN (Minyak Goreng)
- e. *CRUDE PALM STEARIN* (Minyak mentah bahan baku sabun)

#### 7. Pelabuhan

Menurut Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008, 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 antarmoda transportasi. Pelabuhan laut secara hierarki pelabuhan yaitu Pelabuhan Utama, Pelabuhan Pengumpul, dan Pelabuhan Pengumpan. Adapun pengertian dari masing-masing hierarki pelabuhan, sebagai berikut:

- a. Pelabuhan Utama adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antarprovinsi.
- b. Pelabuhan Pengumpul adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri

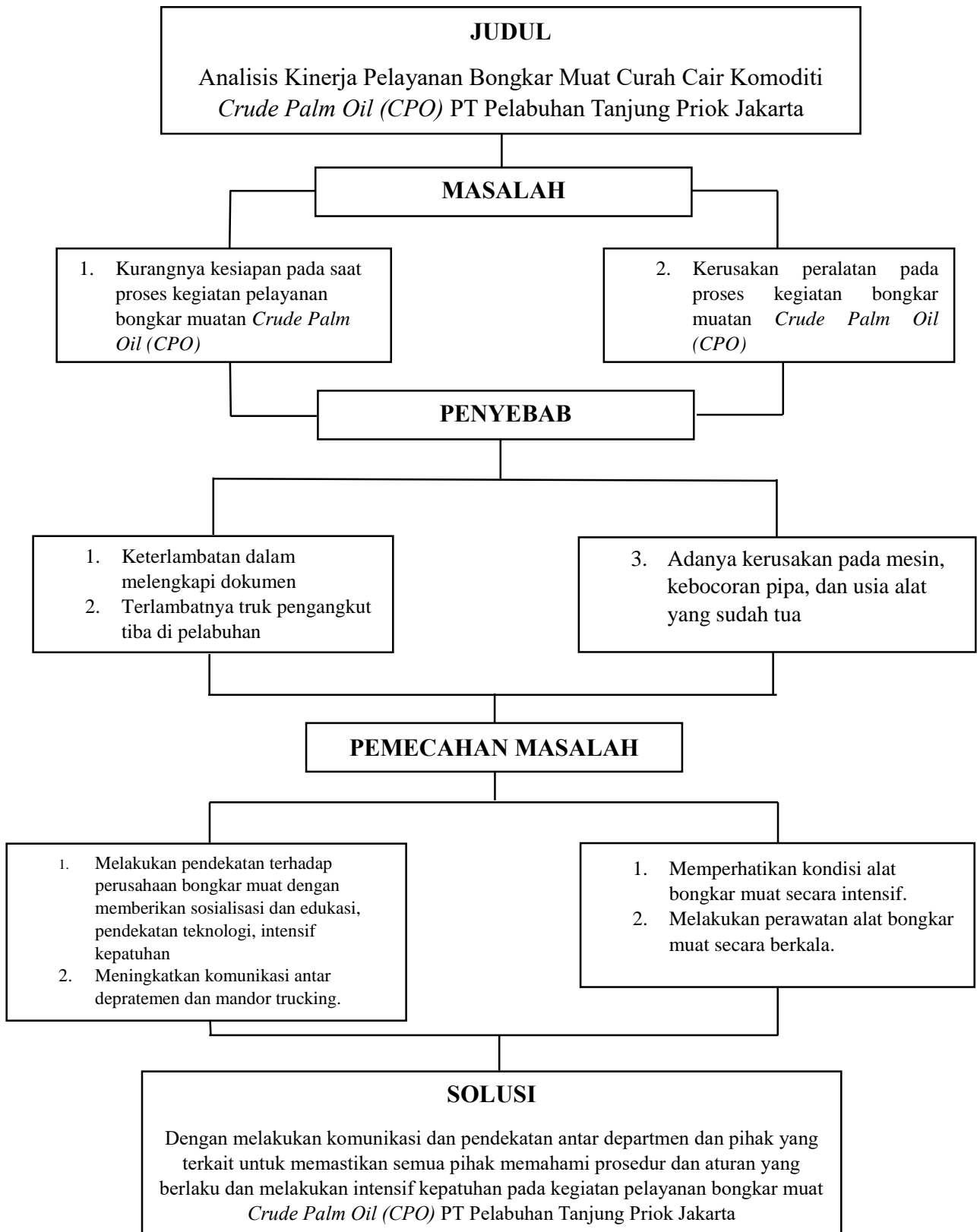
dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antarprovinsi.

- c. Pelabuhan Pengumpan adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, merupakan pengumpan bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan dalam provinsi.

## **B. KERANGKA PEMIKIRAN**

Kerangka berpikir adalah sebuah model konseptual yang kemudian dimanfaatkan sebagai teori yang berkaitan dengan beberapa faktor dalam penelitian atau yang sudah diidentifikasi sebagai suatu masalah penting. Agar dapat memaparkan pembahasan skripsi ini secara sistematis, penulis membuat suatu kerangka pemikiran terhadap hal-hal yang menjadi masalah pokok yaitu **“ANALISIS KINERJA PELAYANAN BONGKAR MUAT CURAH CAIR KOMODITI *CRUDE PALM OIL* (CPO) PT PELABUHAN TANJUNG PRIOK JAKARTA”**

Berdasarkan masalah tersebut akan dikemukakan berbagai alternatif sebagai penyelesaian masalah sehingga muncul solusi yang menjadi pilihan sebagai penyelesaian masalah. Dari uraian di atas dapat dilihat suatu bagian kerangka pemikiran secara garis besar sebagai berikut.



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

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

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

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

Waktu Penelitian dilaksanakan selama kegiatan Praktek Darat (PRADA). Penelitian ini diambil pada saat waktu Praktek Darat 6 bulan terhitung pada tanggal 13 Februari 2023-31 juli 2023. Selama kegiatan Praktek Darat maka dilakukan pengumpulan beberapa data yang dibutuhkan untuk menyelesaikan Skripsi dengan penelitian terhadap data-data perusahaan serta observasi kegiatan selama di lapangan operasional.

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

Untuk penelitian dilaksanakan penulis di perusahaan pelayaran di PT Pelabuhan Tanjung Priok Terminal Non petikemas. Berikut data-data dari PTP Terminal Non petikemas:

Nama Perusahaan	: PT Pelabuhan Tanjung Priok Terminal Non Petikemas
Alamat	: Gedung Pelindo Tower Lt. 16 Jl. Yos Sudarso No.9 Jakarta Utara 14230
Telepon	: 081113307704
Email	: <a href="mailto:ptpnonpetikemas@ptp.co.id">ptpnonpetikemas@ptp.co.id</a>

#### **B. METODE PENDEKATAN**

Dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini, perlu adanya suatu metode. Agar data yang diperoleh akurat dan hasil dari penelitian tersebut mendapatkan suatu kebenaran yang dapat diuji kebenarannya. Pada penelitian ini, penulis menggunakan pendekatan penelitian dengan metode kualitatif. Metode kualitatif



Sendiri adalah sebuah penelitian yang menekankan sifat deskriptif, yaitu dengan menggunakan analisis dan landasan teori lalu dimanfaatkan sebagai salah satu cara pandu agar fokus penelitian sesuai dengan data yang telah didapat di lapangan. Dimana pada objek penelitian dari skripsi ini yaitu bagaimana cara mengatasi kendala yang terjadi pada kegiatan proses bongkar muat *Crude Palm Oil* (CPO) di PT Pelabuhan tanjung priok.

Menurut Sugiyono (2018:213) metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat yang digunakan untuk meneliti pada kondisi ilmiah (eksperimen) dimana peneliti sebagai instrumen, teknik pengumpulan data dan dianalisis yang bersifat kualitatif lebih menekan pada makna. Metodologi penelitian kualitatif bertujuan untuk menganalisis dan mendeskripsikan fenomena atau objek penelitian melalui aktivitas sosial, sikap dan persepsi orang secara individu atau kelompok. Peneliti kualitatif, mereka yang terlibat dalam bentuk penyelidikan ini memiliki asumsi tentang pengujian teori secara deduktif, membangun perlindungan terhadap bias, mengendalikan alternatif atau penjelasan kontrafaktual, dan mampu menggeneralisasi dan mereplikasi temuan. Menurut Moleong (2017:6) penelitian kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian seperti perilaku, persepsi, motivasi, tindakan dan lain-lain secara holistik dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah.

Penelitian kualitatif juga lebih mementingkan segi proses daripada hasil yang di dapat. Hal tersebut disebabkan oleh hubungan bagian-bagian yang sedang diteliti akan jauh lebih jelas jika diamati dalam proses.

Tujuan penelitian kualitatif sebagai berikut:

- a. Memahami makna di balik suatu fenomena dari sudut pandang orang yang terlibat.
- b. Menjelaskan proses dan mekanisme yang mendasari suatu fenomena.
- c. Megembangkan teori baru atau memperkuat teori yang ada tentang suatu fenomena.

## C. SUMBER DATA

Penelitian ini mengacu pada dua sumber data, yaitu sumber data primer dan sekunder. Berikut sumber data yang diperoleh:

### 1. Sumber Data primer

Data Primer merupakan data yang langsung didapat dari narasumber dengan pegawai yang berkaitan dan mengetahui dari jawaban dari pertanyaan penulis buat. Ini diperoleh melalui ke tempat penelitian ini yaitu di terminal PTP Terminal Non Petikemas dengan melakukan pengamatan atau observasi langsung di terminal PTP Terminal Non Petikemas untuk mendapatkan hasil observasi dalam bentuk catatan dan dokumentasi tentang situasi dan kondisi di lapangan saat kegiatan bongkar muat berlangsung, melalui kegiatan observasi, dan wawancara secara langsung dengan pihak pegawai PT Pelabuhan Tanjung Priok, dengan penjelasan sebagai berikut:

#### a. Observasi

Penelitian ini dilaksanakan langsung di lokasi pelabuhan Terminal Operasi Wilayah 1 (*Domestic*) PT Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta. Observasi ini fokus pada area dermaga yang digunakan dalam kegiatan bongkar muat *Crude Palm Oil* (CPO), yang termasuk dalam barang dengan kegiatan impor terbanyak di terminal operasi wilayah 1 PT Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta.

#### b. Wawancara

Dalam penelitian ini penulis melaksanakan wawancara secara langsung dengan beberapa pegawai PT Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta dengan departemen dan posisi yang berbeda sebagai informan dalam mengumpulkan data penelitian antara lain:

- 1) *Supervisor* Departemen Perencanaan dan Pengendalian Kapal dan Barang, sebagai informan pertama yang memiliki pengalaman bekerja di PT. Pelabuhan Tanjung Priok lebih dari 6 tahun. Penulis melaksanakan wawancara dengan informan tersebut untuk mendapatkan perizinan dalam pengumpulan data dan informasi secara umum mengenai proses kegiatan bongkar muat barang di PT Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta. Informan juga menyampaikan

mengenai perencanaan alokasi dermaga dan alur pelayanan secara umum yang menjadi tugas utama departemen perencanaan dan pengendalian kapal dan barang dari sebelum kapal datang sampai kapal dapat sandar di dermaga dan meninggalkan pelabuhan setelah selesai kegiatan bongkar muat di dermaga.

- 2) *Supervisor Assistant* Departemen Operasional Lapangan, sebagai informan kedua yang memiliki pengalaman bekerja di PT. Pelabuhan Tanjung Priok selama 7 tahun. Penulis melaksanakan wawancara dengan informan tersebut untuk mendapatkan data dan informasi mengenai proses pelayanan secara langsung di lapangan dalam kegiatan bongkar muat barang, proses pengurusan dokumen, dan bagaimana koordinasi dengan departemen lain dan perusahaan bongkar muat. Informan kedua banyak mengetahui mengenai kendala yang sering muncul pada saat kegiatan bongkar muatan *Crude Palm Oil* (CPO), dimana informan kedua dominan pada pelaksanaan kegiatan bongkar muat bersama pihak Perusahaan Bongkar Muat (PBM) dan perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL).
- 3) *Supervisor* Departemen *Operator* Alat Bongkar Muat, sebagai informan ketiga yang memiliki pengalaman bekerja di PT. Pelabuhan Tanjung Priok lebih dari 7 tahun. Penulis melaksanakan wawancara dengan informan untuk mendapatkan data dan informasi mengenai tugas utama dari departemen *operator* alat bongkar muat, perawatan alat bongkar muat, dan koordinasi departemen *operator* alat bongkar muat dengan departemen lain.

## **2. Sumber Data Sekunder**

Data sekunder dalam penelitian ini merupakan data pendukung yang diperoleh dari tempat praktek di PTP Terminal Non Petikemas yang menggunakan referensi peraturan undang-undang, buku, dokumentasi dan literatur yang bersangkutan dengan penelitian ini. Studi dokumentasi juga digunakan sebagai gambaran kondisi lapangan yang akan mempermudah penulis untuk menambah kejelasan dari penelitian. Dalam penelitian ini,

penulis melaksanakan sumber data diluar dari kegiatan observasi dan wawancara, yaitu dengan studi pustaka dan dokumentasi, dengan penjelasan sebagai berikut:

a. Studi Pustaka

Dalam penelitian ini penulis melaksanakan pengumpulan sumber data yang pertama adalah dengan studi pustaka, yang diperoleh dari sebuah studi baik dalam bentuk teori maupun dalam bentuk penelitian yang relevan dengan topik penelitian dan berfungsi sebagai landasan pengetahuan dasar akan topik utama dari penelitian ini yang diperoleh dari buku dan jurnal penelitian.

b. Studi dokumentasi

Dalam penelitian ini, jika yang pertama sumber data penelitian diperoleh dari studi pustaka, maka yang kedua adalah dengan studi dokumentasi yang merupakan teknik pengumpulan data dengan cara mengumpulkan dokumen-dokumen, baik itu dokumen tertulis ataupun dokumen gambar. Studi dokumentasi juga digunakan sebagai gambaran kondisi lapangan yang akan mempermudah penulis untuk menambah kejelasan dari penelitian. Beberapa dokumen yang menjadi landasan dari studi dokumentasi, antara lain:

1) Dokumen sebelum kegiatan bongkar muat:

- a) Dokumen permohonan Perusahaan Bongkar Muat.
- b) Dokumen permohonan Perusahaan Pelayaran.
- c) Dokumen *Manifest*
- d) Dokumen *Stowage Plan*.
- e) Dokumen Rapat Rencana Operasi Kapal.
- f) Dokumen Estimasi Pembayaran (UPER).
- g) Dokumen Rencana Kegiatan Bongkar Muat.

2) Dokumen kegiatan bongkar muat sampai selesai:

- a) Dokumen *Ship and Cargo Information CheckList*.
- b) Dokumen *Daily Report* Bongkar/Muat.
- c) Dokumen *Time Sheet*.
- d) Dokumen *Labour Time Sheet*.

- e) Dokumen *Tally Sheet* Bongkar/Muat.
- f) Dokumen *Statement of Fact*.

#### **D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA**

Menurut (Sugiyono, 2019, p. 213) teknik pengumpulan data didapat dengan cara mengumpulkan data dari sumber primer dan sumber sekunder. Sumber primer merupakan sumber data yang didapatkan secara langsung oleh peneliti ketika berada di tempat penelitian, sedangkan sumber sekunder merupakan sumber data yang tidak langsung memberikan data atau tidak didapatkan secara langsung. Dalam hal ini penulis menggunakan beberapa teknik pengumpulan data yang didasarkan pada pedoman penulisan skripsi. Berikut pengumpulan data yang digunakan penulis, antara lain:

##### **1. Teknik Observasi**

Menurut Bahroin Budiya (2021) observasi merupakan salah satu teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara pengamatan secara langsung terlibat di lokasi penelitian untuk mengamati dan mencatat kegiatan yang sedang berlangsung, sehingga dapat memenuhi kebutuhan penelitian. Observasi yang dilakukan dalam penyusunan penelitian ini adalah dengan melaksanakan pengamatan secara langsung pada proses kegiatan bongkar muat *Crude Palm Oil* (CPO), dan mengamati kendala yang terjadi di PT Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta.

Dalam penelitian ini, penulis memilih untuk menggunakan teknik pengumpulan data observasi partisipatif, Observasi partisipatif merupakan cara pengamatan yang mana penulis secara langsung terlibat dalam kegiatan yang sedang diamati, penulis akan lebih banyak mendapatkan pemahaman dan informasi dengan observasi partisipatif karena penulis secara langsung mengikuti kegiatan dalam pelayanan di setiap departemen yang berbeda. Dengan observasi partisipatif, penulis akan mendapatkan data dan informasi yang lebih akurat, penulis melaksanakan observasi di Terminal Operasi Wilayah 1 (*Domestic*) dan mengamati secara langsung proses pengalokasian dermaga untuk kapal dan pengawasan kegiatan bongkar muatan *Crude Palm Oil* (CPO). Penulis ikut bersama staf pegawai PT Pelabuhan Tanjung Priok

Jakarta yang bertugas mengawasi kegiatan bongkar muatan *Crude Palm Oil* (CPO) dan juga ikut dalam koordinasi dengan departemen lain dalam melaksanakan tanggung jawabnya.

2. Teknik komunikasi langsung (wawancara)

Teknik wawancara adalah proses tanya jawab dalam penelitian yang berlangsung secara lisan dalam 2 (dua) orang atau lebih bertatap muka mendengarkan secara langsung informasi-informasi atau keterangan-keterangan. Dalam penelitian ini, penulis memilih menggunakan teknik wawancara semi terstruktur yang dilaksanakan antara penulis dengan *supervisor* departemen perencanaan dan pengendalian kapal dan barang, *supervisor assistant* departemen operasional lapangan, serta *supervisor* departemen *operator* alat bongkar muat di PT Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta, dengan tujuan untuk memperoleh data dan informasi mengenai kendala yang terjadi dalam pelayanan bongkar muatan *Crude Palm Oil* (CPO) dan upaya yang dilakukan oleh PT Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta untuk mengatasinya, penulis menggunakan buku catatan sebagai *recorder* data wawancara agar diperoleh data yang baik dan akurat dari para informan.

Berikut merupakan wawancara yang dilakukan oleh peneliti:

No.	Informan	Daftar Pertanyaan
1.	<i>Supervisor</i> Departemen Perencanaan dan Pengendalian Kapal dan Barang	1. Bagaimana alur pelayanan Departemen Perencanaan dan Pengendalian Kapal dan Barang?  2. Dokumen apa saja yang dipersiapkan sebelum kegiatan bongkar muatan <i>Crude Palm Oil</i> (CPO)?



		<p>3. Apa saja kendala dalam pelayanan kegiatan bongkar muatan <i>Crude Palm Oil</i> (CPO)?</p> <p>4. Bagaimana upaya dalam mengatasi kendala yang muncul dalam pelayanan kegiatan bongkar muatan <i>Crude Palm Oil</i> (CPO)?</p>
2.	<p><i>Supervisor</i></p> <p><i>Assistant</i></p> <p>Departemen Operasional Lapangan</p>	<p>1. Bagaimana alur pelayanan Departemen Operasional Lapangan?</p> <p>2. Dokumen apa saja yang diproses oleh Departemen Operasional Lapangan pada kegiatan bongkar muatan <i>Crude Palm Oil</i> (CPO)?</p> <p>3. Fasilitas apa saja yang disediakan PT. Pelabuhan Tanjung Priok dalam kegiatan bongkar muatan <i>Crude Palm Oil</i> (CPO)?</p> <p>4. Apa saja kendala dalam pelayanan kegiatan bongkar muatan <i>Crude Palm Oil</i> (CPO)?</p> <p>5. Bagaimana upaya dalam mengatasi kendala yang muncul dalam pelayanan kegiatan bongkar muatan <i>Crude Palm Oil</i> (CPO)?</p>

3.	<i>Supervisor</i>  Departemen  <i>Operator</i> Alat  Bongkar Muat	1. Bagaimana alur pelayanan Departemen <i>Operator</i> Alat Bongkar Muat?  2. Apa kendala dalam pelayanan kegiatan bongkar muatan <i>Crude Palm Oil</i> (CPO)?  3. Bagaimana upaya dalam mengatasi kendala yang muncul dalam pelayanan kegiatan bongkar muatan <i>Crude Palm Oil</i> (CPO)?
----	-------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**Tabel 3. 1**  
**Wawancara**

### 3. Teknik Studi Pustaka

Teknik pengumpulan studi pustaka yaitu pengumpulan data dengan cara membaca, melihat dan mengutip dari buku atau referensi yang berkaitan dengan masalah yang dikaji oleh peneliti. Studi pustaka dapat juga dijadikan bahan pertimbangan atau perbandingan mengenai apa yang sebenarnya dilihat dengan teori yang sudah ada sebelumnya. Studi pustaka ini bertujuan untuk memperoleh dasar-dasar teori dengan masalah yang akan dibahas.

### 4. Teknik Studi Dokumentasi

Menurut Sugiyono (2018:476) dokumentasi adalah suatu cara yang digunakan untuk memperoleh data dan informasi dalam bentuk buku, arsip, dokumen, tulisan angka dan gambar yang berupa laporan serta keterangan yang dapat mendukung penelitian. Teknik pengumpulan data dokumentasi merupakan catatan peristiwa atau arsip-arsip perusahaan yang sudah berlalu. Studi dokumentasi juga digunakan sebagai gambaran kondisi lapangan yang akan mempermudah penulis untuk menambah kejelasan dari penelitian.

## E. TEKNIK ANALISIS DATA

Analisis data adalah upaya atau cara untuk mengolah data menjadi informasi sehingga karakteristik data tersebut bisa dipahami dan bermanfaat untuk solusi permasalahan, terutama masalah yang berkaitan dengan penelitian. Metode atau teknik validasi data dalam kualitatif dibuat oleh penulis dan digunakan untuk memverifikasi keakuratan data sebelum hasil penelitian dipublikasikan. Proses ini *esensial* karena keaslian data atau temuan hanya dapat dipastikan jika apa yang dilaporkan oleh penulis sesuai dengan realitas dari fenomena yang diteliti. Oleh karena itu, dalam konteks penelitian kualitatif, data selalu dikaji secara seksama sebelum kesimpulan atau hasil penelitian dipublikasikan.

Dalam penelitian ini, penulis memanfaatkan teknik triangulasi untuk memeriksa keabsahan data. Triangulasi melibatkan penggabungan beberapa teknik pengumpulan data serta sumber data yang berbeda. Dengan menggunakan triangulasi, penulis mengumpulkan data dan sekaligus memeriksa validitas data melalui berbagai teknik pengumpulan data dan berbagai sumber data yang digunakan.

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan 2 teknik triangulasi, antara lain:

### 1. Triangulasi Sumber

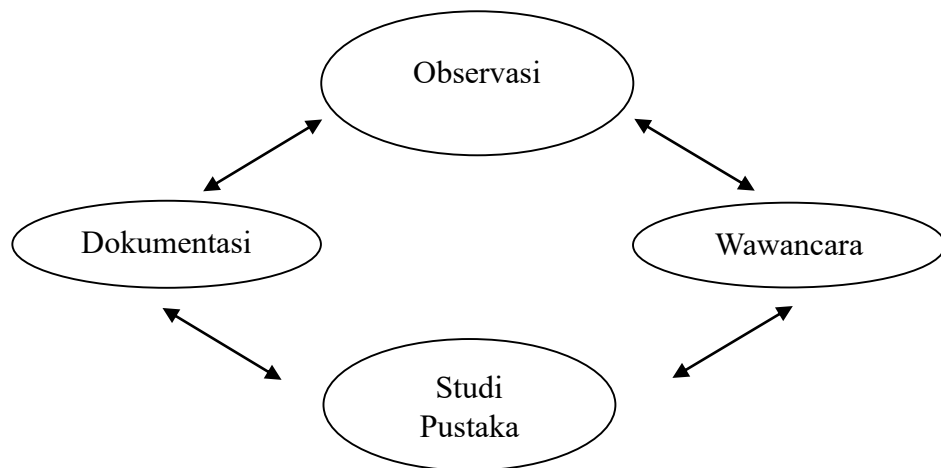
Triangulasi sumber merupakan suatu metode untuk memastikan keakuratan data dengan memeriksa informasi yang diperoleh dari beberapa sumber atau informan yang berbeda. Data dari ketiga sumber tersebut tidak diambil rata-rata seperti yang dilakukan dalam penelitian kuantitatif, namun dipaparkan secara deskriptif dan dikategorikan berdasarkan konteks penelitian dari masing-masing sumber.

### 2. Triangulasi Teknik

Triangulasi teknik adalah suatu pendekatan untuk menilai keandalan data dengan memeriksa data yang sama menggunakan berbagai teknik yang berbeda. Sebagai contoh, data yang diperoleh melalui wawancara dapat diverifikasi melalui observasi dan dokumentasi. Jika hasil dari ketiga teknik tersebut menghasilkan data yang berbeda, penulis kemudian dapat melakukan diskusi lebih lanjut dengan sumber data tersebut atau dengan sumber lainnya

untuk memastikan kebenaran data yang diperoleh. Hal ini karena kemungkinan data yang berbeda-beda tersebut mungkin disebabkan oleh sudut pandang yang beragam, dan mungkin saja semua data tersebut memiliki kebenaran yang berbeda-beda.

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan triangulasi sumber dan triangulasi teknik yang dilaksanakan dengan kegiatan observasi, wawancara, dan dokumentasi sebagai teknik triangulasi metode pengumpulan data, serta dengan melaksanakan pengumpulan data melalui wawancara dengan 3 informan yang berbeda. Kemudian, data yang dikumpulkan dari ketiga teknik tersebut digabungkan dan diperkuat untuk mendapatkan sumber data dan informasi yang lebih luas dan valid.

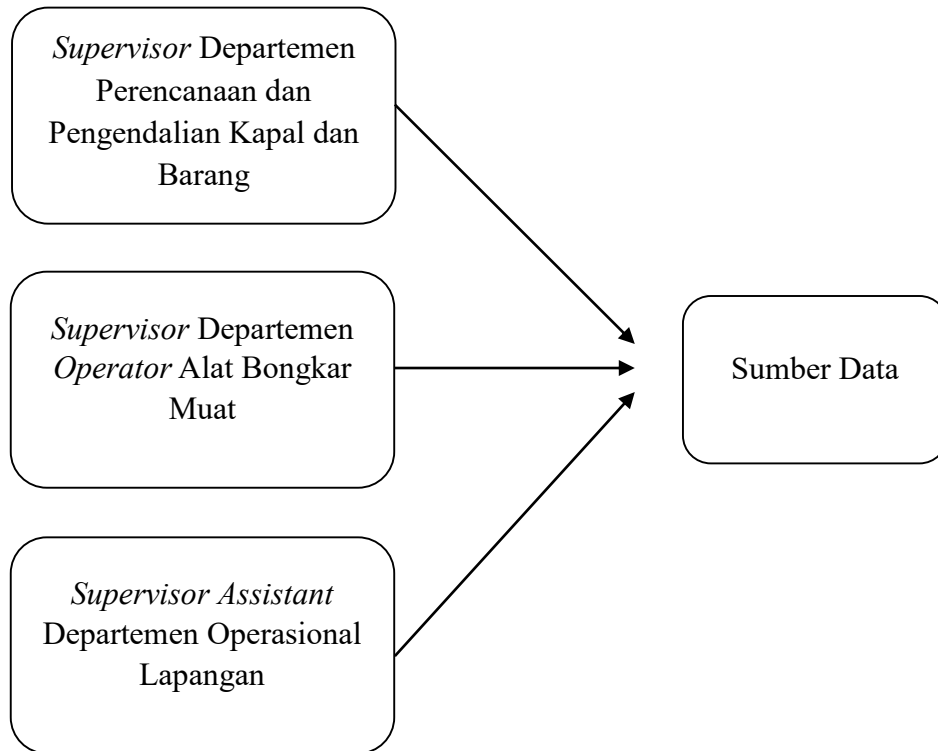


**Gambar 3. 1**

### **Triangulasi Teknik**

Dalam penelitian ini, penulis melaksanakan observasi terhadap pelayanan pada 3 departemen yang berbeda dari departemen perencanaan dan pengendalian kapal dan barang, departemen operasional lapangan, dan departemen operator alat bongkar muat. Penulis juga melaksanakan kegiatan wawancara untuk memperoleh data dan informasi dengan 3 informan dengan posisi jabatan yang strategis dalam pengumpulan data dari departemen yang berbeda, dimana

setiap departemen memiliki tugas dan tanggung jawab yang berbeda, dan dapat memberikan data dan informasi yang bervariasi dan valid. Berikut merupakan gambaran teknik triangulasi sumber data dalam penelitian ini:



**Gambar 3.2**

**Triangulasi Sumber Data**

Data dan informasi dari informan diperoleh untuk memvalidasi data dari observasi dan dokumentasi, sehingga diperoleh data yang valid dan kredibel. Dengan penulis menggabungkan data dari ketiga sumber data, maka dapat dipastikan keabsahan data dalam penelitian ini.

## **BAB IV**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

#### **A. DESKRIPSI DATA**

Dalam bab ini penulis akan membahas tentang permasalahan atau fakta yang terjadi dan menguraikan sebagian dari peristiwa yang penulis alami pada saat melaksanakan Praktek Darat (PRADA). Adapun untuk memudahkan penelitian, penulis akan menyampaikan deskripsi data, antara lain:

##### **1. Informasi Tentang Perusahaan**

PT Pelabuhan Tanjung Priok (PTP Non petikemas) merupakan operator terminal multipurpose pertama di Indonesia dan berpengalaman dalam menangani kegiatan bongkar muat kargo curah cair, curah kering, general cargo dan lain-lain. PTP Non petikemas telah beroperasi di 11 cabang Pelabuhan yang tersebar di seluruh wilayah strategis Indonesia yaitu Cabang Pelabuhan Tanjung Priok, Banten, Cirebon, Panjang – Lampung, Bengkulu, Palembang, Jambi, Teluk Bayur – Padang, Tanjung Pandan dan Pontianak.

PTP Non petikemas didirikan berdasarkan Akta Pendirian Perusahaan Nomor 27 tanggal 10 Juli 2013 yang dibuat dihadapan Nur Muhammad Dipo Nusantara Pua Upa, S.H., M.Kn., Notaris di Jakarta yang telah mendapat pengesahan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia berdasarkan Keputusan Nomor AHU.42024.AH.01.01.

Tahun 2013 tanggal 01 Agustus 2013, sebagaimana telah diubah dengan Akta Perubahan Anggaran Dasar Perusahaan No. 76 tanggal 14 Maret 2014 yang dibuat dihadapan Nur Muhammad Dipo Nusantara Pua Upa, S.H., M.Kn., Notaris di Jakarta yang telah mendapat pengesahan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia No. AHU-13799.AH.01.02. Tahun 2014 tanggal 17 April 2014, dan telah beberapa kali diubah terakhir dengan Akta nomor 5 tanggal 15 Januari 2020 yang dibuat di

hadapan Julia Fitri Yani S.H., Notaris Pengganti dari Nur Muhammad Dipo Nusantara Pua Upa, S.H., dari M.Kn Notaris di Jakarta.

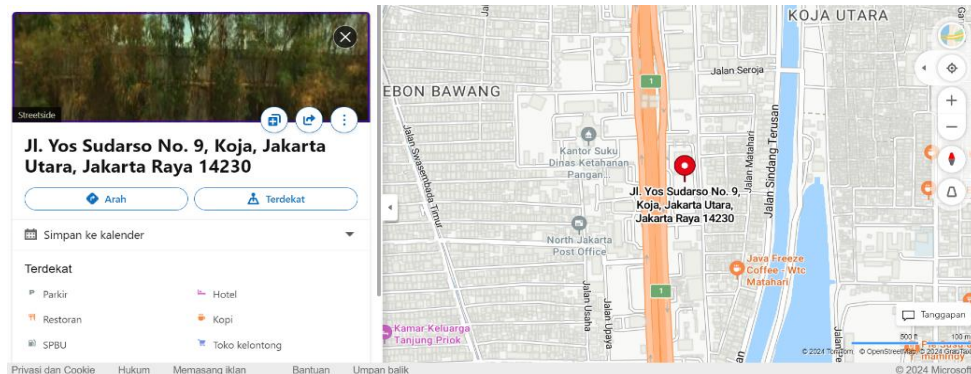
PTP Non petikemas adalah salah satu anak perusahaan dari PT Pelindo Multi Terminal (Persero) yang merupakan salah satu subholding PT Pelabuhan Indonesia (Persero) dengan kepemilikan saham sebesar 99% dan PT Pelabuhan Investama Indonesia sebesar 1%.



**Gambar 4. 1**  
**Lokasi Penelitian**

*(Sumber: Kantor PT. Pelabuhan Tanjung Priok, 2023)*

PTP Non petikemas berkantor pusat berlokasi di l. Yos Sudarso No.9, RW.13, Rawabadak Utara, Kec. Koja, Pelindo Tower Lt.16, Jakarta Utara, DKI Jakarta 14230, ID



**Gambar 4.2**

**Lokasi kantor PTP Non petikemas**



PTP Non petikemas memiliki Logo, visi dan misi sebagai berikut:



**Gambar 4.3**  
**Logo PTP Non petikemas**  
(Sumber: <https://p2b.ptp.co.id>, 2022)

a. Visi dan Misi

Visi

“Menjadi pemimpin operator Terminal Non petikemas di Indonesia”

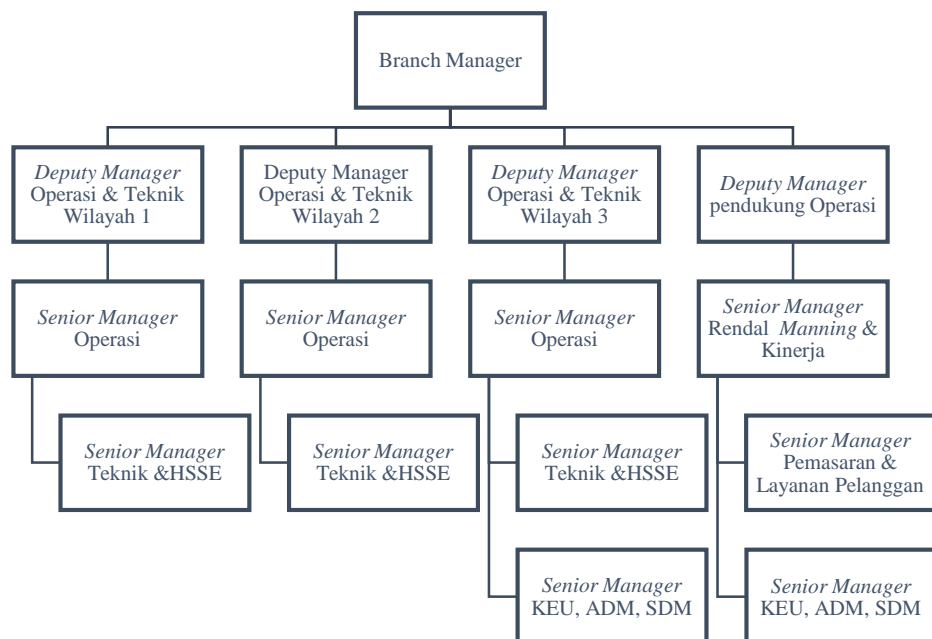
Misi:

- 1) Menyediakan pelayanan terintegrasi yang kompetitif dan berkelanjutan guna mendukung ekosistem logistik dalam rangka meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional.
- 2) Menyediakan layanan terminal secara terintegrasi, berkualitas, dan modern demi memenuhi kebutuhan dan melampaui harapan semua pelanggan dan mitra.
- 3) Menumbuhkan Nilai perusahaan secara berkesinambungan bagi pemegang saham dengan memenuhi aspek aspek tata kelola perusahaan yang baik.
- 4) Menerapkan budaya perusahaan yang dapat meningkatkan kenyamanan kerja dan profesionalitas karyawan.
- 5) Mewujudkan sistem logistik nasional yang efektif dan efisien, ramah lingkungan, dan berkepedulian sosial yang membanggakan bangsa dan negara.

b. Struktur Organisasi PT. Pelabuhan Tanjung Priok Non petikemas

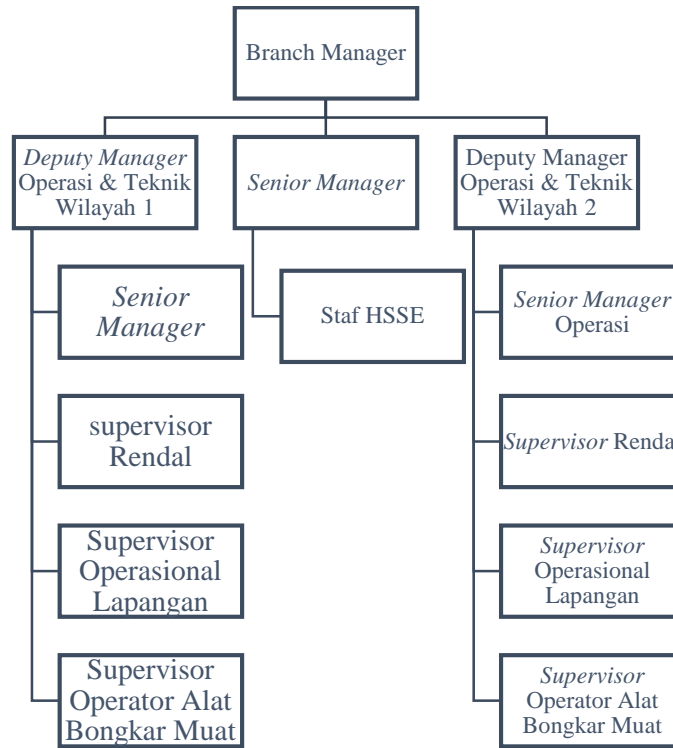
Dalam pengelolaan suatu organisasi, perusahaan memiliki kewenangan dan tanggung jawab terhadap setiap anggota tim yang bekerja di dalamnya.

Untuk menjalankan peran-peran tersebut secara efektif dan saling terkait, diperlukan adanya struktur organisasi yang jelas dan dipahaminya tugas setiap posisi atau jabatan. Ketika struktur organisasi tidak tertata dengan baik, risiko terjadinya kekacauan dalam lingkungan kerja akan meningkat, yang pada akhirnya dapat merugikan kinerja para karyawan. Oleh karena itu, keberadaan struktur organisasi menjadi sangat penting sebagai pedoman bagi seluruh anggota tim di dalam perusahaan. Struktur organisasi yang jelas akan memudahkan para karyawan dalam memahami dan menyesuaikan tugas dan tanggung jawabnya pada saat melaksanakan pekerjaannya, dan struktur organisasi yang tidak tertata dengan rapi dan jelas akan mengakibatkan produktivitas karyawan dalam perusahaan menjadi kurang maksimal. Berikut adalah struktur organisasi kantor utama di PT. Pelabuhan Tanjung Priok.



**Gambar 4.4**  
**Struktur Organisasi PT. Pelabuhan Tanjung Priok**

Berikut adalah struktur organisasi perusahaan PT. Pelabuhan Tanjung Priok cabang Tanjung Priok yang membawahi wilayah pelabuhan yang berbeda yaitu Terminal Operasi Wilayah 1 (Wilayah Domestik) dan Terminal Operasi Wilayah 2 (Wilayah Pabean):



**Gambar 4.5**

### **Struktur Organisasi PT. Pelabuhan Tanjung Priok**

#### **c. Uraian Tugas**

Cabang Tanjung Priok Terminal Operasi Wilayah 1 dan 2 dalam struktur organisasi PT. Pelabuhan Tanjung Priok memiliki tugas dan tanggung jawab berbeda di setiap departemen. Berikut adalah uraian tugas dan tanggung jawab setiap departemen:

##### **1) *Branch Manager***

- a) Merumuskan kebijakan perusahaan PT. Pelabuhan Tanjung Priok sesuai yang ditetapkan oleh Direksi PT. Pelabuhan Indonesia (Persero).
- b) Melaksanakan kebijakan umum yang telah diatur oleh Direksi PT. Pelabuhan Indonesia (Persero).
- c) Membuat perencanaan kerja jangka panjang dan anggaran cabang.
- d) Mengurus, memimpin, dan mengelola cabang perusahaan.
- e) Mengurus, mengelola, dan memelihara aset cabang perusahaan.
- f) Menyelenggarakan kegiatan pelayanan jasa kepelabuhan meliputi

pelayanan jasa kapal dan barang, bongkar muat barang, penyediaan alat bongkar muat dan peralatan lainnya, serta usaha dan jasa kepelabuhan lainnya.

- g) Mengelola keuangan cabang perusahaan.
- h) Mengelola Sumber Daya Manusia (SDM), ketatausahaan, hukum serta sistem informasi dan manajemen, serta pengamanan dan ketertiban cabang perusahaan.

2) *Deputy Manager* Operasi dan Teknik

- a) Mendukung *branch manager* dalam melaksanakan perencanaan, koordinasi, dan pengelolaan operasional harian.
- b) Memastikan efisiensi operasional dengan mengawasi proses teknis pelayanan jasa kepelabuhan.
- c) Mengelola departemen operasional untuk memastikan pemeliharaan dan perbaikan alat.
- d) Mengembangkan dan menerapkan strategi untuk meningkatkan kinerja operasional dan efisiensi teknis.

3) *Senior Manager* Operasi

- a) Merencanakan, mengorganisir, dan mengarahkan seluruh aktivitas operasional cabang perusahaan.
- b) Mengawasi dan memastikan efisiensi operasional di seluruh departemen operasional.
- c) Memastikan implementasi prosedur operasional yang sesuai dengan standar keselamatan, kualitas, dan kepatuhan peraturan.

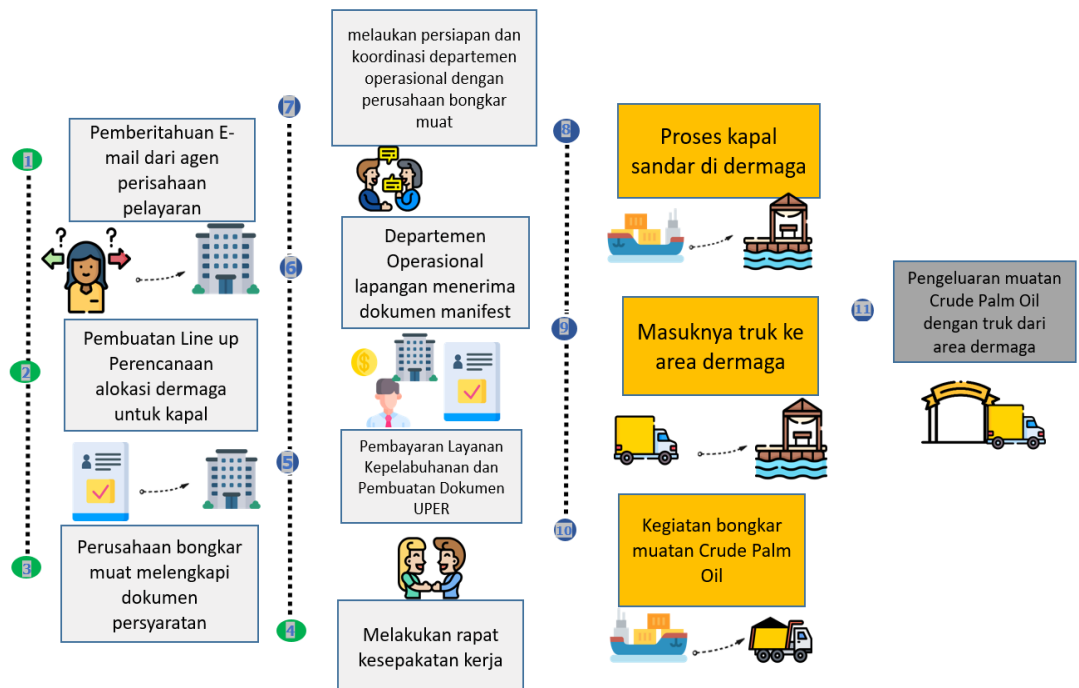
4) *Supervisor* RENTAL (Perencanaan dan Pengendalian)

- a) Merencanakan dan mengkoordinasikan pelayanan kapal dan barang sesuai dengan jadwal yang ditentukan.
- b) Mengawasi pemenuhan persyaratan dokumen dan prosedur pelayanan kapal dan barang baik itu internasional atau domestik.
- c) Memastikan ketersediaan dermaga dan alat bongkar muat dengan kebutuhan operasional.
- d) Memantau dan memastikan kualitas pelayanan kepelabuhan sesuai dengan standar.

- e) Mengelola inventaris dan menyusun laporan berkala mengenai aktivitas pelayanan kepelabuhanan di cabang perusahaan.
- 5) *Supervisor Operasional Lapangan*
- a) Mengawasi kegiatan operasional harian di wilayah dermaga pelabuhan, termasuk kegiatan bongkar muat, pemindahan kargo, dan penggunaan alat bongkar muat.
  - b) Memastikan staf pegawai operasional dan tenaga kerja bongkar muat (TKBM) patuh terhadap prosedur keselamatan dan peraturan operasional di pelabuhan.
  - c) Mengatur jadwal kerja staf pegawai operasional dan mengawasi pelaksanaannya untuk memastikan ketersediaan dan kesiapan tenaga kerja.
  - d) Menjalin komunikasi secara efektif dengan tim operasional lapangan, manajemen, dan pihak terkait lainnya untuk menjaga alur kerja yang lancar.
- 6) *Supervisor Operator Alat Bongkar Muat*
- a) Mengatur aktivitas operasional alat bongkar muat seperti *Gantry Luffing Crane (GLC)*, *Forklift*, *Overhead Crane*, dan alat non mekanis lainnya di pelabuhan.
  - b) Memastikan operator alat bongkar muat mematuhi prosedur keselamatan dan standar operasional yang ditetapkan.
  - c) Memantau kinerja operator alat bongkar muat.
  - d) Mengelola perawatan rutin dan perbaikan alat bongkar muat untuk memastikan ketersediaan dan kinerja yang optimal dari alat bongkar muat.
- 7) *Senior Manager Teknik dan Health, Safety, Security, Environment (HSSE)*
- a) Merencanakan, mengorganisir, dan mengawasi semua aspek teknis operasional perusahaan.
  - b) Mengelola tim teknis untuk memastikan pemeliharaan, perbaikan, dan pengembangan infrastruktur perusahaan.
  - c) Bertanggung jawab atas kepatuhan perusahaan terhadap regulasi lingkungan, keselamatan, kesehatan, dan keamanan.

- d) Memimpin investigasi terhadap insiden kecelakaan atau masalah lingkungan dan mengembangkan tindakan perbaikan yang sesuai.
- 8) *Staf Health, Safety, Security, Environment (HSSE)*
- a) Memastikan kepatuhan terhadap kebijakan dan prosedur *HSSE* perusahaan.
  - b) Mengawasi dan melaksanakan inspeksi rutin untuk mengidentifikasi potensi bahaya dan risiko di area kerja pelabuhan.
  - c) Berkolaborasi dengan departemen terkait untuk memastikan penerapan standar keselamatan dan lingkungan dalam setiap kegiatan operasional.
  - d) Mengkoordinasikan pengadaan peralatan keselamatan dan perlengkapan pelindung diri bagi staf pegawai.

## 2. Proses Pelayanan Bongkar Muatan Crude Palm Oil (CPO) Di PT. Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta



**Gambar 4. 6**  
**Proses Pelayanan Bongkar Crude Palm Oil (CPO)**

a. Proses Pelayanan Oleh Departemen Perencanaan dan Pengendalian Kapal dan Barang bertempat di kantor cabang utama PT Pelabuhan Tanjung Priok cabang Tanjung Priok lantai 2. Pembagian waktu kerja dibagi menjadi 2 sesi waktu (*shift*), dengan pembagian *shift* 1 pukul 08.00 - 20.00 WIB dan *shift* 2 pukul 20.00 - 08.00 WIB. Dalam 1 *shift* terdapat 7 staf pegawai yang dipimpin oleh seorang supervisor dengan posisi 3 staf *planner*, 2 staf *control*, 1 staf *coordinator*, dan 1 staf administrasi. Berikut adalah proses pelayanan bongkar muat *Crude Palm Oil (CPO)* oleh departemen perencanaan dan pengendalian kapal dan barang di PT. Pelabuhan Tanjung Priok.

1) Pemberitahuan *E-mail* dari agent perusahaan pelayaran

Staf departemen perencanaan dan pengendalian kapal dan barang menerima *e-mail* dari *agent* perusahaan pelayaran yang menyampaikan Dokumen Permohonan Pelayaran dan Dokumen Permohonan Perusahaan Bongkar Muat yang berisi informasi waktu kedatangan kapal, pemesanan kade dermaga pelabuhan, dan informasi jenis muatan kepada departemen perencanaan dan pengendalian kapal dan barang.

2) Pembuatan *Line Up* Perencanaan Alokasi Dermaga Untuk Kapal

Pembuatan *line up* dilaksanakan oleh staf departemen perencanaan dan pengendalian kapal dan barang dengan memperhatikan ketersediaan dermaga dan ketersediaan alat bongkar muat yang berlokasi dekat dengan area dermaga yang telah dipesan oleh perusahaan pelayaran sebelumnya. Setelah *line up* selesai dibuat, selanjutnya *line up* akan dikirimkan ke *agent* perusahaan pelayaran melalui *e-mail* sebagai konfirmasi dan pemberitahuan tersedianya dermaga milik PT Pelabuhan Tanjung Priok sesuai dengan permintaan pemesanan lokasi dermaga dari perusahaan pelayaran, serta staf departemen perencanaan dan pengendalian kapal dan barang juga memperhatikan dari waktu kedatangan kapal dan jadwal kegiatan bongkar muat *Crude Palm Oil (CPO)*, untuk menyesuaikan kesiapan operasional kegiatan bongkar muat kapal lain di area dermaga PT. Pelabuhan Tanjung Priok.





CEK LIST VERIFIKASI DATA KAPAL WILAYAH 1	
<b>DATA KAPAL</b>	
Nama Kapal	:
Komodoti	:
Jumlah	:
KEGIATAN	<input type="checkbox"/> BONGKAR <input type="checkbox"/> MUAT
<b>DOKUMEN PENDUKUNG</b>	
<input type="checkbox"/>	CVIA / Permohonan Pelayaran
<input type="checkbox"/>	Permohonan PBM
<input type="checkbox"/>	Manifest / BL / SI / Loading List
<input type="checkbox"/>	Hasil Rapat Rencana Operasi Kapal
<input type="checkbox"/>	Uper Bongkar <input type="checkbox"/> Uper Muat
<input type="checkbox"/>	Ijin Sandar Beaching
<input type="checkbox"/>	Ijin Sandar Nusantara
<input type="checkbox"/>	Ijin Haluan Darat
<input type="checkbox"/>	Ijin Bongkar Barang Khusus / Barang Berbahaya
<input type="checkbox"/>	RKBM
<input type="checkbox"/>	Upload NPKTOS
Penjelasan :	
Tanjung Priok,.....2023	
SUPERVISOR	
Berth Allocation	
YOGIE EKO PRASETYO	
288127792	

**Gambar 4.8**

### ***Check List Verifikasi Data Kapal***

Sumber: Dokumentasi Pribadi

- 4) Rapat Kesepakatan Kerja Kegiatan Operasional Bongkar Muat Kapal  
 Dalam proses melengkapi dokumen-dokumen persyaratan kegiatan bongkar muatan *Crude Palm Oil (CPO)*, staf perusahaan bongkar muat juga melaksanakan rapat dengan staf dan *supervisor* departemen perencanaan dan pengendalian kapal dan barang. Rapat ini bertempat di kantor PT. Pelabuhan Tanjung Priok dan dilaksanakan sebelum kapal sampai di Pelabuhan Tanjung Priok, yang membahas hal-hal seperti waktu kegiatan bongkar muat, kesepakatan penggunaan alat bongkar muat, waktu kedatangan trucking ke area dermaga, dan himbauan untuk tidak ada praktik pungli pada saat kegiatan bongkar muatan *Crude Palm Oil (CPO)*. Setelah selesainya rapat dan menghasilkan poin-poin kesepakatan bersama antara pihak perusahaan bongkar muat dengan PT Pelabuhan Tanjung Priok maka diterbitkannya Dokumen Kesepakatan Kerja Kegiatan Operasional Bongkar Muat Kapal.

5) Pembayaran Layanan Kepelabuhan dan Pembuatan Dokumen UPER (Uang Pertanggungan)

Setelah staf perusahaan bongkar muat melengkapi dokumen-dokumen persyaratan bongkar muatan *Crude Palm Oil (CPO)*, adanya pemberitahuan kapal akan segera tiba di pelabuhan, dan tidak adanya perubahan jadwal kegiatan bongkar muatan maka selanjutnya adalah perusahaan bongkar muat melaksanakan pembayaran layanan kepelabuhan yang terdiri dari layanan *stevedoring*, dermaga, dan kebersihan ke PT. Pelabuhan Tanjung Priok. Biaya yang ditanggung oleh perusahaan bongkar muat adalah biaya estimasi yang dapat berubah ketika nanti selesai kegiatan bongkar muatan *Crude Palm Oil (CPO)*, yang didasarkan oleh realisasi biaya pelayanan kegiatan bongkar muatan *Crude Palm Oil (CPO)* nantinya pada saat selesai kegiatan bongkar muatan. Apabila biaya kegiatan bongkar muat *Crude Palm Oil (CPO)* yang sudah dibayarkan ternyata kurang dari realisasi biaya pelayanan kegiatan bongkar muat maka dilakukan penagihan ke pihak perusahaan bongkar muat sesuai dengan nominal kurangnya biaya layanan kepelabuhan. Begitupun sebaliknya, jika biaya pelayanan kegiatan bongkar muat *Crude Palm Oil (CPO)* yang sudah dibayarkan ternyata melebihi dari realisasi biaya pelayanan bongkar muat *Crude Palm Oil (CPO)* maka akan dilakukan pengembalian biaya sesuai dengan nominal yang melebihi biaya realisasi.

b. Proses Pelayanan Oleh Departemen Operasional Lapangan

Kantor dari departemen operasional lapangan berlokasi di area dermaga terminal operasi 1 PT. Pelabuhan Tanjung Priok. Wilayah departemen operasional lapangan termasuk dalam wilayah Domestik, dan banyak digunakan untuk kegiatan bongkar muat barang Non petikemas. Pembagian waktu kerja dibagi menjadi 3 sesi waktu (*shift*), dengan pembagian *shift* 1 pukul 08.00 - 16.00 WIB, *shift* 2 pukul 16.00 - 00.00 WIB, dan *shift* 3 pukul 00.00 - 08.00 WIB. Dalam 1 *shift* terdapat 5 staf pegawai yang dipimpin oleh seorang supervisor dengan posisi 2 staf *gate in/out*, 1 staf administrasi, 1 staf *chief checker*, 1 staf *assistant supervisor*.

Berikut adalah proses pelayanan bongkar muat *Crude Palm Oil (CPO)* oleh departemen operasional lapangan PT. Pelabuhan Tanjung Priok.

1) Departemen Operasional Lapangan Menerima Dokumen *Manifest* dari perusahaan bongkar muat

Staf perusahaan bongkar muat menyampaikan dokumen *Manifest* ke kantor departemen operasional lapangan yang bertempat di area dermaga Terminal Operasi 1 PT. Pelabuhan Tanjung Priok dengan ketentuan waktu penyampaian dokumen 2 hari sebelum kapal sandar. Dokumen *Manifest* akan diterima oleh staf departemen operasional lapangan sebagai pemberitahuan kegiatan kapal yang akan sandar di dermaga dan informasi jenis muatan yang akan dibongkar untuk nantinya dilakukan persiapan dermaga bagi ketersediannya maupun kebersihannya. Dokumen *Manifest* juga akan tersalin dalam data internal departemen operasional lapangan yang nantinya akan digunakan dalam monitoring keluar masuknya barang di area pelabuhan. Dalam kegiatan bongkar muat *Crude Palm Oil (CPO)* ini, dokumen yang tersalin akan digunakan dalam monitoring keluarnya barang *Crude Palm Oil (CPO)* dari area pelabuhan yang diangkut oleh truk pengangkut ke pemilik barang.



**Gambar 4.9**

**Staf Departemen Operasional Lapangan**

Sumber: Dokumentasi Pribadi

2) Persiapan Dan Koordinasi Antara Departemen Operasional Lapangan Dengan Perusahaan Bongkar Muat

Persiapan dan koordinasi yang dilaksanakan membahas mengenai persiapan-persiapan yang dilakukan oleh masing-masing pihak sesuai dengan tugas dan tanggung jawabnya. Persiapan ini dilaksanakan setelah sebelumnya Dokumen *Manifest* dari perusahaan bongkar muat dan Dokumen *Line Up* Perencanaan alokasi dermaga untuk kapal dari departemen perencanaan dan pengendalian kapal dan barang sudah diterima dan tersalin oleh staf departemen operasional lapangan, persiapan ini dilaksanakan 6 jam sebelum kapal sandar di dermaga. Beberapa persiapan yang dilaksanakan adalah pemasangan alat non-mekanis dengan alat bongkar muat steger, dermaga siap sedia dengan alat non-mekanis berupa *Manifold* yang merupakan ujung dari pipa muatan atau *cargo line* utama, dimana ujung dari pipa ini digunakan sebagai sambungan dari pipa darat untuk kegiatan bongkar *Crude Palm Oil* (CPO).

3) Proses Kapal Sandar Di Dermaga PT. Pelabuhan Tanjung Priok

Setelah adanya pemberitahuan kapal akan sandar di dermaga untuk melaksanakan kegiatan bongkar muatan *Crude Palm Oil* (CPO), PT. Pelabuhan Tanjung Priok akan melakukan pemberitahuan ke PT. Pelindo Jasa Maritim yang memegang tanggung jawab dalam pelayanan jasa kapal pandu dan tunda di wilayah pelabuhan tanjung priok untuk segera mengirimkan armada kapal pandu dan tundanya untuk membantu kapal bermuatan *Crude Palm Oil* (CPO) masuk ke area sandar dermaga PT. Pelabuhan Tanjung Priok. Dalam proses penyandaran kapal, staf departemen operasional lapangan ikut serta dalam memonitor tingkat keamanan, keselamatan, dan ketepatan waktu penyandaran kapal.



**Gambar 4.10**

**Proses kapal sandar di dermaga PT Pelabuhan Tanjung Priok**

Sumber: Dokumentasi Pribadi

4) Kegiatan Bongkar Muatan *Crude Palm Oil* (CPO) Dari Palka Kapal Ke Dermaga

Setelah kapal sandar di dermaga, maka kegiatan bongkar muatan *Crude Palm Oil* (CPO) akan segera dilaksanakan. Diawali dengan *Chief Checker* dari departemen operasional lapangan dan staf perusahaan bongkar muat naik ke atas kapal untuk berkoordinasi dengan *Chief Officer* kapal mengenai kegiatan bongkar muatan *Crude Palm Oil* (CPO) yang akan berlangsung, *Chief Checker* akan melakukan konfirmasi ulang ke *Chief Officer* kapal mengenai jumlah *Crude Palm Oil* (CPO) dan berat keseluruhan yang akan dibongkar. Apabila data muatan dari *Chief Checker* sudah sesuai dengan data muatan dan realisasi muatan di palka kapal, maka kegiatan bongkar muatan *Crude Palm Oil* (CPO) sudah dapat dilaksanakan. Kegiatan bongkar muatan *Crude Palm Oil* (CPO) akan dilaksanakan oleh Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) yang berjumlah 9 orang dengan pembagian tugas 1 orang mandor, 2 orang *Foreman*, 3 orang *standby* diatas kapal, dan 3 orang *standby* di area dermaga pelabuhan.



**Gambar 4.11**

***Chief Checker* Melaksanakan Konfirmasi Jumlah Muatan  
Dengan *Chief Officer* Kapal**

Sumber: Dokumentasi Pribadi

Kegiatan bongkar muatan *Crude Palm Oil* (CPO) akan berlangsung atas koordinasi dari departemen operasional lapangan yang akan mengawasi dan memonitor seluruh kegiatan bongkar muatan *Crude Palm Oil* (CPO) serta membuat dokumen-dokumen bongkar muatan selama kegiatan bongkar muatan *Crude Palm Oil* (CPO), sebagai sinkronisasi data bongkaran *Crude Palm Oil* (CPO) dan jasa yang disediakan oleh PT. Pelabuhan Tanjung Priok yang nantinya dokumen bongkar muatan tersebut, akan digunakan sebagai laporan tagihan atau pengembalian biaya ke pihak perusahaan bongkar muat mengenai realisasi biaya pelayanan bongkar muatan *Crude Palm Oil* (CPO). Koordinasi juga dilaksanakan dengan perusahaan bongkar muat yang bertanggung jawab secara langsung atas Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dalam melaksanakan pekerjaan membongkar muat *Crude Palm Oil* (CPO). Dan persiapan dalam pemasangan alat non-mekanis ke alat steger. Selanjutnya koordinasi dilaksanakan dengan departemen operator alat bongkar muat PT. Pelabuhan Tanjung Priok yang bertanggung jawab mengoperasikan alat bongkar muat steger untuk untuk melaksanakan pembongkaran muatan *Crude Palm Oil* (CPO) dari dalam palka kapal ke truk dengan alat bongkar muat steger.





**Gambar 4.12**

**Proses Bongkar *Crude Palm Oil* (CPO)**

Sumber: Dokumentasi Pribadi

Dokumen-dokumen bongkar muatan *Crude Palm Oil* (CPO) yang dibuat oleh *Chief Checker* dari departemen operasional lapangan seperti Dokumen *Ship and Cargo Information*, *Check List*, Dokumen *Daily Report of Discharged/Loading*, Dokumen *Time Sheet*, Dokumen *Labour Time Sheet*, Dokumen *Tally Sheet Discharge/Loading*, Dokumen *Statement Of Fact*, Dokumen *Manifest*, akan memberikan informasi mengenai data kapal, jenis muatan yang dibongkar, waktu kapal sandar di dermaga, berat muatan, penggunaan alat bongkar muat, dan keterangan mengenai kondisi dan situasi pada saat kegiatan bongkar muatan *Crude Palm Oil* (CPO).

Apabila kegiatan bongkar muat *Crude Palm Oil* (CPO) telah selesai dikonfirmasi oleh tenaga kerja bongkar muat (TKBM) dengan sudah dibongkarnya setiap muatan barang *Crude Palm Oil* (CPO) dari dalam palka kapal ke truk dan dokumen-dokumen bongkar muatan *Crude Palm Oil* (CPO) juga selesai dibuat oleh *Chief Checker*, maka selanjutnya *Chief Checker* dan staf perusahaan bongkar muat akan kembali naik ke atas kapal dengan membawa dokumen-dokumen

bongkar muatan untuk dilakukan pengecekan secara bersama dengan *chief officer* kapal mengenai kesesuaian jumlah bongkaran *Crude Palm Oil* (CPO), waktu kegiatan bongkar muatan, jumlah Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) yang bekerja, jumlah dan jenis alat bongkar muat yang digunakan, dan keterangan yang menjelaskan kondisi atau situasi selama bongkar muat *Crude Palm Oil* (CPO) sesuai dengan yang terjadi di lapangan. Selanjutnya, jika dokumen-dokumen bongkar muatan *Crude Palm Oil* (CPO) sudah dinyatakan sesuai oleh *Chief Officer* kapal, akan dilaksanakan penandatanganan dan stempel oleh *Chief Officer* kapal sebagai perwakilan dari kapal di setiap dokumen bongkar muatan *Crude Palm Oil* (CPO). Setelah dilaksanakannya penandatanganan dan stempel maka kapal dapat menunggu waktu untuk lepas sandar dari dermaga PT. Pelabuhan Tanjung Priok



**Gambar 4.13**

**Penandatanganan dan stempel dokumen bongkar muatan  
*Crude Palm Oil* (CPO) oleh *Chief officer* kapal**

Sumber: Dokumentasi Pribadi

- 5) Masuknya Trucking ke area dermaga PT. Pelabuhan Tanjung Priok  
Pada saat kegiatan bongkar muatan *Crude Palm Oil* (CPO) berlangsung, staf departemen operasional lapangan akan menghubungi mandor *trucking* selaku penanggung jawab operasional armada truk pengangkut dan supir truk untuk mengarahkan truk pengangkut agar segera masuk pelabuhan dan menuju area dermaga yang digunakan

untuk kegiatan bongkar muatan *Crude Palm Oil* (CPO). Staf departemen operasional lapangan bersama mandor *trucking* harus mampu mengkoordinir supir truk dengan baik agar arus kendaraan di area dermaga tetap kondusif dan tidak terjadi kepadatan kendaraan yang mengganggu kegiatan bongkar muatan *Crude Palm Oil* (CPO) dan kegiatan bongkar muat kapal lain.



**Gambar 4.14**

**Masuknya *Trucking* Ke Area Dermaga PT Pelabuhan Tanjung Priok**

Sumber: Dokumentasi Pribadi

- 6) Pengeluaran Barang *Crude Palm Oil* (CPO) Dengan Sistem Truck losing dari area dermaga PT Pelabuhan Tanjung Priok Menuju ke pemilik barang

Setelah truk pengangkut masuk ke area dermaga bongkar muatan *Crude Palm Oil* (CPO) dan supir truk menata dengan tertib armada truknya untuk antri dalam pengangkutan barang *Crude Palm Oil* (CPO) ke atas truk pengangkut. Staf perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut akan mengurus izin *truck losing* di dalam wilayah pelabuhan tanjung priok. Setelah memperoleh validasi dokumen izin *truck losing*, staf perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut akan menuju ke kantor departemen operasional lapangan PT. Pelabuhan Tanjung Priok untuk meminta validasi barang keluar wilayah pelabuhan berupa stempel dari departemen operasional lapangan PT. Pelabuhan Tanjung Priok, setelah itu staf perusahaan Ekspedisi

Muatan Kapal Laut akan menuju ke kantor perusahaan bongkar muat dengan membawa izin *truck lossing* yang sudah mendapat validasi dari PT. Pelabuhan Tanjung Priok sebagai dasar pembuatan dokumen surat jalan untuk *trucking* atau dokumen yang menjadi syarat barang *Crude Palm Oil (CPO)* dapat dimuat ke atas truk dan keluar dari wilayah pelabuhan untuk didistribusikan ke pemilik barang. Apabila Dokumen Surat Jalan sudah dibuat oleh perusahaan bongkar muat dan dibagikan ke supir truk oleh staf perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL), maka setiap supir truk yang sudah membawa Dokumen Surat Jalan yang sesuai dengan barang *Crude Palm Oil (CPO)* yang diangkut oleh armada truknya serta sudah sesuai data pemilik barangnya, supir truk bisa langsung membawa armada truk beserta muatannya untuk keluar dari pelabuhan dan menuju ke pemilik barang.

### **3. Alat Bongkar Muat *Crude Palm Oil (CPO)***

Pada alat bongkar muat *Crude Palm Oil (CPO)* ditangani Oleh Departemen Operator Alat Bongkar Muat. Kantor dari departemen operator alat bongkar muat berlokasi di area dermaga Terminal Operasi 1 PT Pelabuhan Tanjung Priok. Pembagian waktu kerja sama dengan departemen operasional lapangan, dibagi menjadi 3 sesi waktu (*shift*), dengan pembagian *shift* 1 pukul 08.00 - 16.00 WIB, *shift* 2 pukul 16.00 - 00.00 WIB, dan *shift* 3 pukul 00.00 - 08.00 WIB. Dalam 1 *shift* terdapat 4 staf pegawai yang dipimpin oleh seorang *supervisor* dengan posisi 2 staf operator aktif dan 2 staf operator cadangan. Pada PT. Pelabuhan Tanjung Priok alat yang digunakan steger di sewa oleh perusahaan bongkar muat (PBM) Berikut adalah proses pelayanan bongkar muatan *Crude Palm Oil (CPO)* oleh departemen operator alat bongkar muat PT. Pelabuhan Tanjung Priok dan Perusahaan Bongkar Muat

- 1) Pemberitahuan Kapal Sandar Oleh Departemen Operasional Lapangan  
Departemen operasional lapangan memberitahukan rencana kapal sandar beserta Dokumen *Manifest* sejak 2 hari sebelum kapal sandar di dermaga. Dokumen *Manifest* digunakan sebagai acuan informasi alat bongkar muat dan alat non-mekanis yang akan digunakan untuk bongkar muatan *Crude Palm Oil (CPO)*. Selanjutnya Supervisor Departemen Operator

Alat Bongkar Muat dan Perusahaan bongkar muat akan membuat jadwal pengoperasian alat bongkar muat, data penggunaan alat bongkar muat dan alat non-mekanis sebagai persiapan untuk seluruh staf operator mengenai ketersediaan alat dan kesiapan staf operator.

2) Persiapan Alat Bongkar Muat 6 Jam sebelum Kapal Sandar Di Dermaga PT. Pelabuhan Tanjung Priok

Pada saat dilaksanakannya persiapan dan koordinasi antara departemen operasional lapangan, perusahaan bongkar muat, dan perusahaan ekspedisi muatan kapal laut, departemen operator alat bongkar muat juga melaksanakan persiapan alat bongkar muat dan alat non-mekanis yang akan digunakan dalam kegiatan bongkar muatan *Crude Palm Oil (CPO)*, dari Steger 6 jam sebelum kapal sandar di dermaga pelabuhan. Beberapa persiapan yang dilakukan oleh staf operator adalah pengecekan mesin alat bongkar muat steger, *manifold*, pipa kargo dan pompa yang ada di alat bongkar muat, lalu juga dengan melakukan penyerahan alat non-mekanis kepada staf perusahaan bongkar muat untuk dipasangkan ke alat bongkar muat steger.



**Gambar 4.15**

**Alat Bongkar Muat Steger**

Sumber: Dokumentasi Pribadi

3) Persiapan dan pengoperasian alat bongkar muat steger dan *manifold*

Staf perusahaan bongkar muat akan mengoperasikan steger dan manifold menuju area dermaga yang akan digunakan untuk sandar kapal dan bongkar muat *Crude Palm Oil (CPO)*. Setelah alat bongkar muat siap

pada posisi kerja dan kapal sudah dalam posisi sandar di dermaga, selanjutnya staf operator yang mengoperasikan alat bongkar muat steger dan manifold dapat berkoordinasi dengan staf perusahaan bongkar muat dan Tenaga kerja bongkar muat (TKBM) untuk dapat memulai kegiatan bongkar muat *Crude Palm Oil* (CPO).

4) Pemindahan barang *Crude Palm Oil* (CPO) dari dermaga ke atas truk pengangkut

Pada saat pelaksanaan kegiatan bongkar muat *Crude Palm Oil* (CPO) dari dalam palka kapal ke area dermaga, truk pengangkut akan masuk ke area dermaga secara berurutan untuk mengambil muat barang *Crude Palm Oil* (CPO) yang akan didistribusikan secara langsung ke pemilik barang atau menggunakan sistem *truckloosing*. Supir truk akan menempatkan truknya didekat kapal untuk memudahkan pemasangan saluran pompa ke dalam truk pengangkut. Pemindahan barang *Crude Palm Oil* (CPO) akan berangsur satu persatu secara berurutan, dan truk yang sudah mendapatkan angkutan barang *Crude Palm Oil* (CPO) dapat melanjutkan pendistribusian ke pemilik barang.

Untuk mempermudah proses bongkar muat *Crude Palm Oil* (CPO) adapun yang harus dipersiapkan sebelum melakukan proses pembongkaran maupun muat harus menyediakan alat dan memperhatikan barang yang akan di bongkar sudah siap bongkar atau muat yaitu sebagai berikut:

- a) Pihak pelabuhan harus memastikan bahwa *Crude Palm Oil* (CPO) yang dimuat tidak beku dan apabila beku maka harus dipanaskan dahulu di *cargo control room* (CCR) untuk mempermudah proses bongkar.
- b) Memastikan bahwa *Crude Palm Oil* (CPO) yang dimuat tidak tercampur dengan air karena kadar air dapat mempengaruhi mutu *Crude Palm Oil* (CPO), semakin tinggi kadar air, maka semakin rendah mutu *Crude Palm Oil* (CPO). Kadar zat pengotor adalah bahan yang tak larut dalam minyak, yang dapat disaring setelah minyak dilarutkan dalam suatu pelarut.

- c) Mobil tangki untuk tempat penimbunan saat bongkar dari kapal ke truk tangki. Adapun jenis tangki yang digunakan di PT Pelabuhan Tanjung Priok adalah tangki 1-3, berkapasitas 3.300 ton sedangkan tangki 4-6 berkapasitas 3.200 ton. Dan ukuran muatan tangki yang ada di Pelabuhan Tanjung Priok adalah dari yang terkecil 8.000 liter hingga terbesar 32.000 liter.
- d) *Manifold* adalah merupakan ujung dari pipa muatan atau *cargo line* utama, dimana ujung dari pipa ini digunakan sebagai sambungan dari pipa darat untuk kegiatan bongkar.
- e) *Pipelines* sebuah jaringan pipa-pipa yang menghubungkan antara fasilitas satu dengan fasilitas lainnya. Dalam hal ini pipelines digunakan untuk mengkoneksikan shore tank dengan manifold kapal
- f) *Manhole* adalah lubang yang diatas tiap-tiap tangki muatan. Manhole biasanya mempunyai diameter 1000 mm, sehingga lubang ini memungkinkan untuk digunakan sebagai jalan masuk ke tangki.
- g) *Reducer* adalah pipa pendek yang kedua ujungnya berbeda ukurannya (diameternya), *reducer* digunakan sebagai penyambung antara manifold dengan loading arm atau pipa darat.
- h) *Shore tank* merupakan sebuah tempat penampungan atau penyimpanan sementara untuk muatan curah cair *Crude Palm Oil* (CPO).
- i) Pompa muatan (*cargo pump*) adalah pompa di kapal tanker untuk membongkar muatan.
- j) *Filter cargo pump* adalah suatu komponen pada *cargo pump* yang berguna untuk menyaring muatan pada saat *cargo pump* dijalankan.
- k) *Pigging* adalah proses pembersihan yang dilakukan pada pipelines untuk membersihkan sisa muatan yang dianggap akan menghambat laju pipa, merusak pipa, atau bahkan mempengaruhi jenis muatan lain
- l) *Blowing* secara bahasa dapat diartikan sebagai kegiatan meniup atau menekan udara. Namun untuk kegiatan operasional blowing adalah suatu kegiatan pembersihan pipa untuk menghilangkan sisa-sisa muatan.

## B. ANALISIS DATA

Dalam melaksanakan penelitian ini, status dari penulis adalah taruna magang di PT Pelabuhan Tanjung Priok Cabang Tanjung Priok, Pada saat melaksanakan penelitian, penulis mengamati alur proses pelayanan jasa operator terminal (jasa kepelabuhanan) dalam kegiatan bongkar muatan *Crude Palm Oil* (CPO) dan penulis mengamati adanya kendala yang terjadi pada pelayanan kegiatan bongkar muat *Crude Palm Oil* (CPO), penulis mencari tahu penyebab munculnya kendala baik itu karena faktor internal maupun eksternal di PT Pelabuhan Tanjung Priok.

Terdapat beberapa temuan kendala pada proses kegiatan bongkar muat, fasilitas dan alat yang digunakan untuk bongkar muat *Crude Palm Oil* (CPO) di PT. Pelabuhan Tanjung Priok adalah sebagai berikut:

1. Proses Bongkar muat *Crude Palm Oil* (CPO) di PT. Pelabuhan Tanjung Priok
  - a. Dalam proses perencanaan dan pengendalian kapal dan barang terdapat kendala yang menjadi penghambat kegiatan bongkar muat *Crude Palm Oil* (CPO) di PT Pelabuhan Tanjung Priok yaitu, adanya masalah keterlambatan perusahaan bongkar muat dalam melengkapi dokumen persyaratan yang berakibat pada perubahan *Line Up* perencanaan alokasi dermaga untuk kapal. Hal ini sangat mengganggu operasional departemen RENDAL dan juga mengganggu operasional kapal lain yang akan sandar melaksanakan kegiatan bongkar muat di dermaga PT. Pelabuhan Tanjung Priok.
  - b. Pelayanan dalam operasional lapangan masuk dalam pelayanan lanjutan atau pelaksanaan, yang sebelumnya telah dilakukan perencanaan kegiatan bongkar muat *Crude Palm Oil* (CPO) oleh departemen RENDAL. Dalam proses pelayanan operasional lapangan terdapat kendala yang menjadi penghambat kegiatan bongkar muat *Crude Palm Oil* (CPO) yaitu pada saat masuknya truk ke area dermaga PT. Pelabuhan Tanjung Priok proses masuknya truk pengangkut masih terjadi masalah terlambatnya truk pengangkut tiba di pelabuhan yang disebabkan oleh kemacetan jalan raya yang dialami oleh truk pengangkut pada saat melakukan perjalanan menuju pelabuhan, hal lain yang menjadi sebab keterlambatan adalah kurangnya komunikasi dan koordinasi yang baik



antara supir truk pengangkut dengan mandor *trucking*. Kendala yang terjadi sangat mengganggu proses pengeluaran barang *Crude Palm Oil* (CPO) menuju ke pemilik barang, dan menghambat kelancaran kegiatan bongkar muat *Crude Palm Oil* (CPO) yang dilaksanakan dengan sistem *truck lossing*.

2. Alat bongkar muat *Crude Palm Oil* (CPO)

Pada alat bongkar muat *Crude Palm Oil* di PT Pelabuhan Tanjung Priok yang ditangani oleh departemen operator alat bongkar muat terdapat kendala yang menjadi penghambat kegiatan bongkar muat *Crude Palm Oil* (CPO) yaitu terjadinya kerusakan pada alat steger dan alat non-mekanis seperti *manifold*, pompa alat, *ship hose* atau pompa kapal, pipa pada saat kegiatan bongkar muat *Crude Palm Oil* (CPO). Hal ini disebabkan oleh kerusakan pada mesin dan kebocoran pada pipa secara mendadak dan faktor usia alat bongkar muat yang sudah tua.

### C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Setelah melakukan analisis terhadap permasalahan yang dikemukakan di atas, penulis mencoba untuk memberikan suatu pemecahan masalah. Alternatif pemecahan masalah merupakan suatu solusi yang dapat digunakan untuk memecahkan masalah. Dalam pemecahan masalah penulis menggunakan pengetahuan dan pertimbangan dalam memutuskan alternatif mana yang paling baik untuk digunakan memecahkan masalah. Adapun alternatif pemecahan masalah yang dapat penulis uraikan adalah sebagai berikut :

1. Proses Bongkar muat *Crude Palm Oil* (CPO) di PT. Pelabuhan Tanjung Priok

- a. Dalam proses pelayanan perencanaan dan pengendalian barang alternatif untuk mengatasi masalah yang menghambat kegiatan bongkar muat *Crude Palm Oil* (CPO) adalah sebagai berikut:

Untuk menangani kendala pada departemen perencanaan dan pengendalian kapal dan barang adalah dengan memberikan teguran ke perusahaan bongkar muat serta dengan menyampaikan aturan yang mengharuskan perusahaan bongkar muat untuk melengkapi dokumen persyaratan bongkar muat dengan jangka waktu dimulai sejak kapal berangkat dari pelabuhan asal (pelabuhan muat) sampai dengan kapal tiba

di area labuh PT. Pelabuhan Tanjung Priok dan melakukan sosialisasi dan edukasi kepada perusahaan bongkar muat tentang pentingnya kelengkapan dokumen persyaratan dan batas waktu penyampaian. Hal ini bertujuan agar perusahaan bongkar muat dapat dengan serius dan cepat menyiapkan dokumen persyaratan bongkar muat *Crude Palm Oil* (CPO) sebelum kapal tiba dipelabuhan.

- b. Dalam proses operasional lapangan alternatif untuk mengatasi masalah yang menghambat kegiatan bongkar muat *Crude Palm Oil* (CPO) adalah sebagai berikut:

Untuk menangani kendala pada departemen operasional lapangan adalah dengan memberikan teguran ke mandor *trucking* (truk pengangkut) agar menyampaikan teguran ke supir truk pengangkut untuk selalu *standby* dalam menerima perintah masuk ke area dermaga secara teratur dan tidak secara bersamaan dengan truk pengangkut sebelum masuk pelabuhan dan mengurangi kepadatan truk pengangkut secara mendadak di area dermaga serta mengantisipasi terganggunya kegiatan bongkar muat kapal lain. Apabila kepadatan truk pengangkut di area dermaga sudah terjadi dan mengganggu kegiatan bongkar muat kapal lain, akan dilakukannya penertiban kendaraan oleh staf HSSE dan security.

## 2. Alat bongkar muat *Crude Palm Oil* (CPO)

Adapun alternatif pemecahan masalah alat bongkar muat *Crude Palm Oil* (CPO) yang dapat menghambat kegiatan bongkar muat *Crude Palm Oil* (CPO) adalah sebagai berikut:

Alternatif yang dilakukan untuk menangani kendala dengan melakukannya pemeriksaan berkala pada alat *manifold*, pompa alat, *ship hose* atau pompa kapal, pipa secara rutin untuk mendeteksi kerusakan dini dan mencegah kerusakan mendadak, lakukan perbaikan dan penggantian yang rusak dengan segera untuk meminimalisir waktu henti bongkar muat, meningkatkan koordinasi antar departemen dan perusahaan bongkar muat dalam pengelolaan alat bongkar muat.

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

Dalam alternatif pemecahan masalah yang diajukan harus dievaluasi dari segi kelemahan dan kekuatan, kekurangan dan kelebihan, kerugian dan keuntungan dan lain sebagainya untuk memudahkan pengambilan keputusan dalam memilih pemecahan masalah yang tepat, di bawah ini evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah:

1. Proses Bongkar muat *Crude Palm Oil* (CPO) di PT. Pelabuhan Tanjung Priok
  - a. Proses pelayanan perencanaan dan pengendalian barang terdapat evaluasi untuk mengatasi masalah yang menghambat kegiatan bongkar muat *Crude Palm Oil* (CPO) adalah penyampaian aturan yang mengharuskan perusahaan bongkar muat untuk melengkapi dokumen persyaratan bongkar muat adalah sebagai berikut:
    - 1) Keuntungan:
      - a) Mendorong kerjasama dan koordinasi yang lebih baik antar departemen dan pihak terkait di PT. Pelabuhan Tanjung Priok dalam menyelesaikan masalah dan mencari solusi bersama hal ini dapat meningkatkan efisiensi dan efektivitas operasional pelabuhan.
      - b) Membangun komunikasi yang lebih terbuka dan transparan antara departemen perencanaan dan pengendalian kapal dan barang dengan perusahaan bongkar muat
      - c) Meningkatkan penggunaan teknologi untuk mengotomatisasi tugas dan meningkatkan akurasi data.
      - d) Meningkatkan kesadaran dan pemahaman staf tentang peraturan.
    - 2) Kerugian
      - a) Memberikan teguran dan menegakkan aturan baru dapat memicu ketegangan dan konflik Antara PT. Pelabuhan Tanjung Priok dan perusahaan bongkar muat
      - b) Mengganggu alur kerja, menurunkan efisiensi dan meningkatkan risiko kesalahan pada saat melakukan kegiatan bongkar muat
      - c) Perubahan *line up* dermaga akibat keterlambatan dokumen dapat mengganggu jadwal sandar kapal lain. Hal ini dapat menyebabkan

penundaan bongkar muat, kerugian finansial bagi pemilik kapal, dan kekecewaan bagi para pihak yang terlibat

- d) Keterlambatan dokumen dapat menyebabkan ketidaknyamanan bagi pengguna jasa pelabuhan, seperti importir, eksportir, dan agen pelayaran. Hal ini dapat memicu keluhan dan menurunkan tingkat kepuasan pelanggan.
- b. Proses pelayanan operasi lapangan terdapat evaluasi untuk mengatasi masalah yang menghambat kegiatan bongkar muat *Crude Palm Oil* (CPO) adalah dengan memberikan teguran ke mandor *trucking* (truk pengangkut) agar menyampaikan teguran ke supir truk pengangkut untuk selalu *standby* dalam menerima perintah masuk ke area dermaga secara teratur adalah sebagai berikut:
  - 1) Keuntungan:
    - a) Mengurangi risiko kecelakaan dan kerusakan di area dermaga karena truk pengangkut tidak lagi masuk secara bersamaan
    - b) Meminimalisir gangguan terhadap kegiatan bongkar muat kapal lain
    - c) Meningkatkan komunikasi Antara departemen operasional lapangan, mandor *trucking*, dan supir truk pengangkut dan memastikan semua pihak memahami prosedur dan aturan yang berlaku.
    - d) Meningkatkan kepercayaan dan kepuasan pelanggan terhadap layanan perusahaan
  - 2) Kerugian:
    - a) Teguran kepada mandor *trucking* dan supir truk pengangkut dapat menimbulkan rasa tidak puas
    - b) Kerugian finansial bagi perusahaan dan pelanggan
    - c) Kurangnya komunikasi dan koordinasi antar departemen dapat menghambat efektivitas solusi.
    - d) Penertiban kendaraan dapat mengganggu kelancaran operasional di area dermaga dan menyebabkan penundaan proses bongkar muat kapal.

## 2. Alat bongkar muat *Crude Palm Oil* (CPO)

Pada alat bongkar muat *Crude Palm Oil* (CPO) terdapat evaluasi terhadap alternatif untuk mengatasi masalah yang menghambat kegiatan bongkar muat *Crude Palm Oil* (CPO) diantaranya sebagai berikut:

### 1) Keuntungan:

- a) Pemeriksaan berkala dan perbaikan dini dapat membantu mencegah kerusakan mendadak pada alat bongkar muat, sehingga dapat meminimalisir waktu henti dan meningkatkan efisiensi bongkar muat.
- b) Membantu mengurangi waktu tunggu kapal dan mempercepat proses pengeluaran *Crude Palm Oil* (CPO) dari palka kapal ke truk.
- c) Pemeriksaan berkala dan perbaikan dini dapat membantu mencegah kecelakaan dan insiden yang terkait dengan alat bongkar muat.
- d) Efisiensi bongkar muat yang tinggi dan waktu tunggu kapal yang singkat dapat meningkatkan kepuasan pemilik barang dan operator dermaga. Hal ini dapat meningkatkan reputasi PT Pelabuhan Tanjung Priok sebagai pelabuhan yang efisien dan handal.

### 2) Kerugian:

- a) Pemeriksaan dan perbaikan alat bongkar muat dapat menyebabkan gangguan operasional sementara, meskipun dilakukan pada waktu yang dijadwalkan. Hal ini dapat menyebabkan penundaan bongkar muat dan waktu tunggu kapal yang lebih lama.
- b) Pemeriksaan berkala dan perbaikan alat bongkar muat dapat menambah beban biaya operasional pelabuhan dan perusahaan bongkar muat. Hal ini dapat terjadi karena biaya pemeriksaan, perbaikan, dan penggantian alat, serta biaya pelatihan dan sertifikasi petugas pemeliharaan.
- c) Kurangnya keahlian atau kelalaian petugas pemeliharaan dapat menyebabkan kerusakan alat yang tidak terdeteksi atau perbaikan yang tidak tepat.

## E. PEMECAHAN MASALAH

Setelah dilakukan evaluasi terhadap setiap alternatif pemecahan masalah, dengan memperhatikan situasi dan kondisi subjek penelitian serta keuntungan dan kerugian tentang sistem rekrutmen dan kendala proses rekrutmen, maka penulis memilih beberapa pemecahan masalah yang dianggap paling tepat. Berikut merupakan pemecahan masalah yang paling tepat menurut penulis:

### 1. Proses Bongkar muat *Crude Palm Oil* (CPO) di PT Pelabuhan Tanjung Priok

#### a. Proses Pelayanan Perencanaan Dan Pengendalian Barang

Untuk memecahkan masalah pada proses pelayanan perencanaan dan pengendalian barang adalah dengan melakukan pendekatan terhadap perusahaan bongkar muat dengan memberikan sosialisasi dan edukasi, pendekatan teknologi, intensif kepatuhan. Melakukan hal tersebut dapat menjadi perhatian untuk perusahaan bongkar muat agar proses pelayanan bongkar muat dapat berjalan secara efektif dan efisien.

#### b. Proses Pelayanan Operasi Lapangan

Untuk memecahkan masalah pada proses pelayanan operasi lapangan adalah dengan melakukan komunikasi antara departemen operasional lapangan, mandor trucking, dan supir truk pengangkut dan memastikan semua pihak memahami prosedur dan aturan yang berlaku, dan adakan briefing rutin dengan mandor trucking untuk menyampaikan pentingnya ketepatan waktu dan standby dalam operasional, memberikan dokumen tertulis mengenai aturan dan harapan terkait standby di dermaga, sehingga mandor dapat memahami dan menyampaikan dengan jelas kepada supir truk, Menggunakan aplikasi komunikasi yang memungkinkan pengiriman perintah dan informasi secara real-time kepada supir truk, dan memberikan feedback serta evaluasi kinerja mandor dan supir truk secara teratur.

## 2. Alat bongkar muat *Crude Palm Oil* (CPO)

Untuk memecahkan masalah pada alat bongkar muat *Crude Palm Oil* (CPO) adalah dengan menyusun jadwal pemeliharaan secara berkala untuk semua alat bongkar muat dan melakukan inspeksi harian untuk operator guna memeriksa kondisi umum dan kinerja alat. Mengembangkan Standar Operasi Prosedur (SOP) untuk inspeksi dan pemeliharaan yang mencakup langkah-langkah detail untuk setiap jenis alat, dan menyusun prosedur pelaporan yang jelas dan lengkap untuk melaporkan kerusakan atau masalah pada alat bongkar muat. Menyediakan stok suku cadang penting yang sering diganti untuk mengurangi waktu henti alat saat terjadi kerusakan, dan melakukan evaluasi kinerja alat secara rutin untuk menentukan apakah alat masih layak untuk digunakan atau perlu diganti

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

Berdasarkan hasil penelitian yang peneliti lakukan di PT Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta maka dapat diuraikan kesimpulan dan saran.

#### **A. KESIMPULAN**

Berdasarkan uraian pembahasan diatas serta hasil analisis data yang dilakukan maka dapat disimpulkan permasalahan ini sebagai berikut:

1. Proses Pelayanan Bongkar *Crude Palm Oil* (CPO) PT Pelabuhan Tanjung Priok pada pelayanan perencanaan dan pengendalian barang adanya masalah keterlambatan perusahaan bongkar muat dalam melengkapi dokumen hal ini sangat mengganggu operasional kapal lain sehingga kurangnya efektif dalam melakukan kegiatan bongkar muat. Pada pelayanan operasi lapangan terdapat kendala yaitu pada saat masuk truk pengangkut tiba di pelabuhan yang disebabkan oleh kemacetan jalan raya kendala tersebut sangat mengganggu dan menghambat kelancaran kegiatan bongkar muat *Crude Palm Oil* (CPO).
2. Adanya keusakan pada alat bongkar muatan *Crude Palm Oil* (CPO) yang menjadi penghambat kegiatan bongkar muatan *Crude Palm Oil* (CPO) yang mengakibatkan kurang efektif pada proses pelayanan bongkar muatan *Crude Palm Oil* (CPO) di PT Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta.

#### **B. SARAN**

Berdasarkan pembahasan yang telah diuraikan diatas terdapat beberapa saran yang dapat dilakukan dalam penelitian ini yang berguna bagi perusahaan PT pelabuhan tanjung priok dengan para pengguna jasa yang bergerak dalam bidang jasa pelayanan pelabuhan yaitu:



1. Proses Pelayanan Bongkar Muat *Crude Palm Oil* (CPO) PT Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta pada pelayanan perencanaan dan pengendalian barang dengan perlunya mendisiplin dan mengarahkan kepada pengguna jasa untuk dapat melengkapi dokumen pada saat ingin melakukan kegiatan bongkar muat. Pada pelayanan operasi lapangan dengan memberikan teguran dan menegakkan aturan baru kepada perusahaan bongkar muat maupun pada pengguna jasa lain di PT Pelabuhan Tanjung Priok dan perlunya penambahan *single truck identification data* (STID) agar dapat mempermudah truk masuk agar tidak ada lagi kemacetan yang memperhambat kegiatan bongkar muat *Crude Palm Oil* (CPO).
2. Adanya kerusakan alat bongkar muatan *Crude Palm Oil* (CPO) perlu dilakukan pemeriksaan secara berkala dan perbaikan alat bongkar muat setiap hari, minggu, bulan, tahun dan juga melakukan perawatan serta perlunya penambahan tenaga kerja untuk mengoperasikan alat bongkar muat agar peralatan yang dipakai dapat bekerja secara maksimal.

## DAFTAR PUSTAKA

- Andraini, Lili, (2022). "Pengelolaan Surat Menyurat Dengan Sistem Informasi (Studi Kasus: Kelurahan Gunung Terang)." Jurnal Portal Data 2.1.
- Ardiansyah, Rian, and A. R. Hasmawaty, (2021) "Pengaruh Sistem Penilaian dan Kompensasi terhadap Motivasi Berdampak pada Kinerja Pegawai di Masa Covid-19." Jurnal Nasional Manajemen Pemasaran & SDM 2.4 (2021): 192-208.
- Erlianti, Dila, (2019) "Kualitas Pelayanan Publik." Jurnal Administrasi Publik Dan Bisnis 1.1 (2019): 9-18.
- Fadillah, Fitri, and Intisari Haryanti, (2021). "Analisis pengaruh fasilitas dan kualitas pelayanan terhadap kepuasan pelanggan pada PT. pelabuhan Indonesia (Pelindo) III Cabang Bima." Jurnal At-Tamwil: Kajian Ekonomi Syariah 3.2 (2021): 125-139.
- Hatta, Muhammad, (2020) "Tinjauan hukum usaha bongkar muat barang di pelabuhan Samarinda berdasarkan peraturan pemerintah nomor 20 tahun 2010 tentang angkutan di perairan." LEGALITAS: Jurnal Ilmiah Ilmu Hukum 4.2 (2020): 72-89.
- Ladesi, Vivian Karim, dan Anindiya Fitriana, (2020). "Analisis Perhitungan Tarif Biaya Pelabuhan Kapal Nasional Dan Kapal Asing Di Pelabuhan Tanjung Priok." LOGISTIK 13.2 (2020): 1-11.
- Rahmat, Alfian, (2019). "Upaya Mengoptimalkan Kegiatan Bongkar Muat Crude Palm Oil (CPO) Di Kapal Mt. Juneyao Maru Vi Guna Menunjang Kelancaran Operasional Kapal." Karya Tulis (2019).
- Suryantoro, Bambang, Devita Wimpi Punama, dan Mudayat Haqi, (2020). "Tenaga Kerja, Peralatan Bongkar Muat Lift On/Off, Dan Efektivitas Lapangan Penumpukan Terhadap Produktivitas Bongkar Muat Peti KEMAS." Jurnal Baruna Horizon 3.1 (2020): 156-169.
- UU No. 17 Thn.2008 Tentang Pelayaran.
- Wijaya, Lucky, Nicholas Bernard, dan Ratna S. Alifen, (2023). "PROGRAM PERHITUNGAN WAKTU SIKLUS PENGOPERASIAN BERDASARKAN KOORDINAT PENEMPATAN TOWER CRANE." Jurnal Dimensi Pratama Teknik Sipil 12.1 (2023): 49-55.
- Zurkiyah, Zurkiyah, dan Sri Asfiati, (2021). "Analisis Tingkat Pelayanan Dermaga Pelabuhan Penumpang Teluk Nibung Asahan, Tanjung Balai Sumatera Utara." Prosiding Seminar Nasional Teknik UISU (SEMNASTEK). Vol. 4. No. 1. 2021.

# LAMPIRAN

## Lampiran 1 Naskah Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang

FMOPS-04/01/01

### PERMINTAAN PELAYANAN KAPAL DAN BARANG (PPKB)

Service Code	PERUBAHAN	No PPKB	202201010827
Jenis Permintaan	PANGU TUNDA NEPI, TAMBAT	PPKB Ka	3 Ex 2
1 Tgl/Jam Entry	21 09 2022 18 00	12 Draft Depan/Balok/Door	24 / 28 /
2 Nama Kapal	CPTA MANDIRI B BQ	13 Jenis Kemas	Curah Cair
3 Bendera/PPK	INDONESIA / CTM301000031	14 Jenis Muatan	CPO
4 Pemilik/Owner	PT. RASIA MARUHUR JAYA	Bongkar	4081 Ton/Dan
5 Keagenan	PT. RASIA MARUHUR JAYA / 1179	Muat	Ton/Dan
Alamat/Art	JL. PLURIPANG SCMPER NO 85 RT 013 RW 003 RAYA BADAK SELATAN, KECAMATAN KUA, KOTA JAKARTA UTARA, PROVINSI DKI JAKARTA - 14230 / 0129 1289	15 ASK/Pre Embar/Debar	
Telepon/Fax		16 Pembelian Asal	SUKSESUNDAI GUNTUNG
6 Status Kapal	KEAGIHAN	17 Pembelian Sebelum	EDGREGRES K, JAYA
7 Jenis Kapal	TONGKANG	18 Pembelian Berikat	JKTJAKARTA
8 Jenis Pelayanan	DALAM NEGERI REGULER	19 Pembelian Abak	SUKSESUNDAI GUNTUNG
9 PDM		20 Posisi Kapal	ANKER / LUAR DAM
10 GT/DWT	1780 / 8	21 Tanggal/Jam Tiba	17 09 2022 18 00
11 Panjang Kapal	78.2	22 Tanggal/Jam Berangkat	02 10 2022 20 30

\*\*\* AGAR DITELITI, KEKELUHAN DATA PERMOHONAN PPKB TERSEBUT SEPENUHNYA MENJADI TANGGUNG JAWAB PEMAKAI JASA \*\*\*

Urutan	Pemohonan	Perkiraan Pelayanan	Pemugas
Lokasi	ANKER / LUAR DAM	Kode Muat	0 s d 0
Tujuan	KADE 001	Kode Muat	70 s d 100
Labuh	Tanggal Jam	Tanggal Jam	
Pemanduan	21-09-2022 18.00	21-09-2022 20.02	sapriyadi
Pemanduan	21-09-2022 18.00	21-09-2022 20.02	
Pemanduan	21-09-2022 18.00	21-09-2022 21.00	
Pemanduan	25-09-2022 03.00	25-09-2022 03.00	Fatihah Mubina
Kepi	Diketahui		
Air			
	Ton /	Ton /	

Uper Kapal Rp. 1.646.475,00  
Keterangan AUTO COLLECTION

Barang Umum	Lapangan	Gudang	Tank	Jumlah
Bongkar				
Muat				

Cost meter

4.0M	4.0M	4.0M	4.0M	2.0M	2.0M	2.0M	2.0M	2.0M	2.0M
Bongkar									
Muat									

Calatun | ppkb - | SOP

DI TETAPKAN TANGGAL 21-09-2022 18:48 TANGGAL CETAK 28-09-2022 02:28

DIBANG PIS AIRUAN TANGGAL PROSE  
GENERAL MANAGER UPRK PBM / TO PELAYANAN TANGGAL  
PT. RASIA MARUHUR JAYA

Scanned with CamScanner

## Lampiran 2 Naskah Data Pemeriksaan Informasi Kapal Dan Barang

PT. PELABUHAN TANJUNG PRIOK



PORT OF TANJUNG PRIOK

FM/01/03/01/29

### SHIP & CARGO INFORMATION CHECK LIST DATA PEMERIKSAAN INFORMASI KAPAL & BARANG

#### A. INFORMASI KAPAL (SHIP INFORMATION)

1. NAMA KAPAL (SHIP NAME) : T.B. MITRA BAHARI XVII. / TE CUPA MANDREVI  
2. KODE PANGGIL (CALL SIGN) : 70 4468  
3. I.M.O. NUMBER :  
4. BENDERA (NATIONALITY FLAG) : INDONESIA  
5. PANJANG KAPAL (L.O.A) : P. 13.64 L: 6.70 D: 3.27  
6. GROSS TONNAGE (G.T) : 57 MT 95 / 29  
7. PELABUHAN ASAL (LAST PORT) : S. BUNTUNG  
8. PELABUHAN TUJUAN (DEST PORT) : T. PRIOK  
9. WAKTU TIBA (ARRIVED TIME) : SABTU 17-09-2022 18-45 WIB  
10. PANDU TIBA (PILOT ON BOARD) : 20-45 WIB 21-09 / 22  
11. WAKTU SANDAR (BERTHING TIME) : 22-45 WIB 21-09 / 22  
12. LOKASI SANDAR (BERTH LOCATION) : KADE 001  
13. PEMAKAIAN RAMPDOOR :

#### B. INFORMASI BARANG BONGKARAN DAN MUAT (DISCHARGING AND LOADING CARGO INFORMATION)

NO	JENIS BARANG	GOL	SATUAN	BONGKAR	MUAT	JUMLAH	KETERANGAN
1	General Cargo		T/M3				
2	Container	20'	BOX				
3	Container	40'	BOX				
4	Sepeda Motor	I / 1M3	Unit				
5	Sedan sejenisnya	II / 10M3	Unit				
6	Truck Sedang / Bus Sedang	III / 20M3	Unit				
7	Truck Tronton / Truck Besar	IV / 30M3	Unit				
8	Truck Gandeng / Alat Berat	V / 40M3	Unit				
9	Trailer > 35 Ton	VI / 50M3	Unit				
JUMLAH							

TANJUNG PRIOK, 21/09/2022  
PETUGAS GUDANG DAN PANGKON .....

NIPP.



CAPTAIN / CHIEF OFFICER



# Lampiran 3 Naskah Statement Of Fact

PT PELABUHAN TANJUNG PRIOK



## STATEMENT OF FACT

FM. 01/03/01/14

Nama Kapal : TK. Cipta Mandiri III ✓  
 Name of vessel :  
 Waktu tiba : Tanggal : 19/09/22 Jam : 13.45  
 Date : Hour :  
 Waktu tambat : Tanggal : 21/09/22 Jam : 22.45  
 Date : Hour :  
 Kade : 001 ✓  
 Wharf :  
 Uraian barang : Ton/ Cbm.  
 description of good :  
 Jumlah sebagaimana manifest B/M :  
 quantity as manifest discharging/loading :  
 Mulai bongkar / muat : 22/09/2022 @ 08.00 ✓  
 commenced discharging / loading :  
 Selesai bongkar / muat : 25/09/2022 @ 16.00 ✓  
 Completed discharging / loading :  
 Agen pelayaran :  
 Shipping agency :  
 Pemilik barang :  
 Loward/Consignee :

Hari/Tanggal Day/ Date	Regu Kerja Gang	Dibongkar/ dimuat Discharging / loading		Catatan Waktu Time Note		Keterangan Remarks
		Pkgs.	Ton/ M3	From	To	
22/09/22	1/1/1	60 truk	1.560 ton	08.00	08.00	* As Per Draught Survey = <u>3.964,089</u> Ton ✓
23/09/22	1/1/1	43 truk	1.108 ton	08.00	08.00	
24/09/22	1/1/1	38 truk	950 ton	08.00	08.00	
25/09/22	1/1/-	2 truk	376,089 ton	08.00	16.00	
		143 truk	3.964,089 ton			

FOR CONFIRMATION  
OFFICER IN CHARGE/ PURSER

  
STAFF PURSER


FOR TRUE STATEMENT WHARF  
EMPLOYEE IN CHARGE



# Lampiran 4 Naskah Laporan Harian

PT. PELABUHAN TANJUNG PRIOK

**LAPORAN HARIAN BONGKAR/ MUAT**  
**DAILY REPORT OF DISCHARGED/ LOADING**



PORT OF TANJUNG PRIOK  
 FM.01/03/01/10

Kapal Vessel: Tk. Cipta Mandiri III Tanggal Kedatangan Date of Arrival: 17-9-2022 Jam Hour: 18.45 Tanggal Tambat Date of Berthed: 21-9-2022 Jam Hour: 22.45

Voyage: \_\_\_\_\_ Cargo to: \_\_\_\_\_ Tons: \_\_\_\_\_ Cbm: \_\_\_\_\_

Commenced/Resume: \_\_\_\_\_ On: 24-9-2022 At: 08.00 Hours

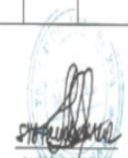
Completed/Finished: \_\_\_\_\_ On: 25-9-2022 At: 08.00 Hours


Time Labour	Hatch No. 1		Hatch No. 2		Hatch No. 3		Hatch No. 4		Hatch No. 5		Remarks
	Pkgs	Tons	Pkgs	Tons	Pkgs	Tons	Pkgs	Tons	Pkgs	Tons	
Total Previous Day											
08:00 - 16:00 .....Gangs	12 Truk	300 ton									
16:00 - 24:00 .....Gangs	22 Truk	550 ton									
00:00 - 08:00 .....Gangs	47 Truk	100 ton									gali rak
Shifting Bay to bay Hatch to hatch											
Total to day .....Gangs											
Up to Day/ Balance											


Remarks

.

.

  
**CHIEF OFFICER**

  
**CHIEF CHECKER**

  
**CHIEF SURVEYOR**

Tanjung Priok / 09 / 2022

Chief Officer

# Lampiran 6 Naskah Realisasi Bongkar Muat

Tanggal Cetak 23-Sep-2022

## REALISASI BONGKAR MUAT

NOMOR : 10122-004842  
 TERMINAL : 1  
 PELAKSANA BONGKAR / MUAT : PT. PELABUHAN TANJUNG PRICK ✓  
 PEMILIK / PENAKAI JASA : PT. JASA ANDA SERAH SAMUDERA ✓  
 ALAMAT : JL. GANGGONG HI NO. 34 RT. 004 RW. 001  
 NPPN : 02.283.020.4-048.000  
 KAPAL / VESSEL / TANGKAL : CPTA MAHDIRI H/BG/CTM301000001 ✓  
 GUDANG / LAPANGAN / MADE : KADE 001 ✓  
 JENIS PERDAGANGAN : DALAM NEGERI  
 PERIODE KEGIATAN : 22-Sep-2022 - 29-Sep-2022 ✓  
 STATEMENT OF FACT : OK

NO	WA	JENIS BARANG	KEMASAN	JUNJAH		TARIF	TAGIHAN
				BONGKAR	MUAT		
1	TL	CPO	Curah Cair	2,965	0	30,895	121,677,820

JUNJAH 121,677,820  
 ADMINISTRASI 10,000  
 JUNJAH SEBELUM PPN 121,687,820  
 PPN (11%) 13,385,671  
 MATERAI 10,000  
 JUNJAH TAGIHAN 135,083,591

B.10  
 28/9



# Lampiran 7 Naskah Pranota Bongkar Muat Crude Palm Oil (CPO)

SI407581/2008/2223/804

Tanggal Cetak: 28-Sep-2022

## RINCIAN PERHITUNGAN PRANOTA BONGKAR MUAT

NOMOR NOTA : 0100112220001583 ✓  
 NO UPER : 10122-004842  
 TERMINAL : TERMINAL 1  
 PELAKSANA BONGKAR MUAT : PT. PELASUHAN TANJUNG PRICK  
 PEMILIK / PEMAKAI JASA : PT. JASA ANUGERAH SAMUDERA  
 ALAMAT : JL. GANGGENG III NO. 34 RT. 004 RW. 001  
 NIPWP : 03.263.020.4-048.000  
 KAPAL / VOY / TANGGAL : CIPTA MANDIRI III BG/ CTM/301000001  
 GUDANG / LAPANGAN / KADE : KADE 001  
 JENIS PERDAGANGAN : DALAM NEGARI  
 PERIODE KEGIATAN : 22-Sep-2022 - 25-Sep-2022  
 STATEMENT OF FACT : OK

NO.	VIA	JENIS BARANG	KEMASAN	JUMLAH		TARIF	TAGIHAN
				BONGKAR	MUAT		
1	TL	CPO	Curah Cair	8965	0	30,856	121,677,920
		Paket B/M	27,600				
		Demaga	2,883				
		Kebekalan	425				

JUMLAH 121,677,920  
 PAS B/M 0  
 ADMINISTRASI 10,000  
 JUMLAH SEBELUM PPN 121,687,920  
 PPN (11%) 13,385,671  
 MATERAI 10,000  
 JUMLAH TAGIHAN 135,083,591 ✓

## PERHITUNGAN BIAYA

NO.	VIA	JENIS BARANG	KEMASAN	B / M	TARIF	BIAYA	TOTAL BIAYA
1	TL	CPO	Curah Cair	3,965	27,800	9,167	36,507,506

KOMPENSASI JASA B/M 30,307,506  
 PPN 11% 3,993,836  
 JUMLAH BIAYA 40,301,331  
 PPh 2% (126,150)  
 BIAYA SHARING 39,575,181 ✓

Lampiran 8 Naskah Perhitungan Uang Pertanggungan Bongkar Muat Crude Palm Oil (CPO)

PELABUHAN TANJUNG PRIOK  
 Tanggal Cetak 28-Sep-2022

### PERHITUNGAN UPER BONGKAR MUAT

NOMOR UPER : 10122-004842  
 TERMINAL : 1  
 PELAKSANA BONGKAR/MUAT : PELABUHAN TANJUNG PRIOK  
 PEMILIK / PEMAKAI JASA : PT. JASA ANDERPAH SAMUDERA  
 ALAMAT : JL. GANGGENG III NO. 84 RT. 004 RW. 001  
 NPWP : 03.203.020.4-048.000  
 KAPAL / VOY / TANGGAL : CIPITA MANDIRI III BGR CTN301000001 / 20-SEP-22  
 GUDANG / LAPANGAN / KADE : KADE 001  
 JENIS PERDAGANGAN : DALAM NEGERI  
 PERIODE KEGIATAN : 20-Sep-2022 - 20-Sep-2022

NO.	VIA	JENIS BARANG	KEMASAN	JUMLAH		TARIF	BIAYA
				BONGKAR	MUAT		
1	TL	CPO - Stevedoring - Dermaga - Kebersihan	Curah Cair	4,001	0	30,688 27,600 2,863 425	122,782,688

JUMLAH : 122,782,688  
 ADMINISTRASI : 10,000  
 JUMLAH SEBELUM PPN : 122,792,688  
 PPN 11% : 13,507,196  
 JUMLAH TAGIHAN : 136,299,884 ✓

### PERMITUNGAN BIAYA

NO.	MA	JENIS BARANG	KEMASAN	B / M	TARIF	BIAYA	TOTAL BIAYA
1	TL	CPO	Curah Cair	4,001	27,600	9,157	36,837,157

KOMPENSASI JASA BM : 36,837,157  
 PPN 11% : 4,050,087  
 JUMLAH BIAYA : 40,887,244  
 PPH 2% : (732,743)  
 BIAYA SHARING : 39,934,501  
 NILAI HOLD : 94,899,807 ✓

## Lampiran 9 dokumentasi

