

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



SKRIPSI

**ANALISIS DOKUMEN RENCANA PENAMBATAN KAPAL DAN
OPERATIONAL PLANNING TERHADAP *BERTHING TIME*
DI PT PELABUHAN TANJUNG PRIOK**

Oleh :

BETO RAJA GURNING

NRP. 463200566

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2024

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



SKRIPSI

**ANALISIS DOKUMEN RENCANA PENAMBATAN KAPAL DAN
OPERATIONAL PLANNING TERHADAP *BERTHING TIME*
DI PT PELABUHAN TANJUNG PRIOK**

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

Oleh :

BETO RAJA GURNING

NRP. 463200566

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2024

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

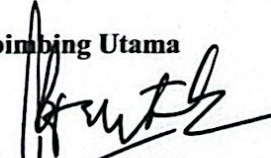


TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

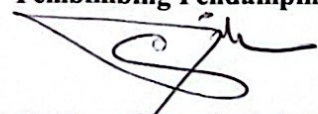
Nama : BETO RAJA GURNING
NRP : 463200566
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT
DAN KEPELABUHANAN
Judul : ANALISIS RENCANA PENAMBATAN KAPAL DAN
OPERATIONAL PLANNING TERHADAP BERTHING
TIME DI PT PELABUHAN TANJUNG PRIOK

Jakarta, 23 Juli 2024

Pembimbing Utama


Drs. Sugiyanto, MM
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19620715 198411 1 001

Pembimbing Pendamping


P. Dwikora Simanjuntak, MM
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19640906 199903 1 001

**Mengetahui
Ketua Jurusan KALK**


Dr. Vidya Selasdini, M.M.Tr.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19831227200812 2 002

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



TANDA PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : BETO RAJA GURNING
NRP : 463200566
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN
Judul : ANALISIS DOKUMEN RENCANA PENAMBATAN KAPAL DAN *OPERATIONAL PLANNING* TERHADAP *BERTHING TIME* DI PT PELABUHAN TANJUNG PRIOK

Ketua Penguji

Derma Watty Sihombing, S.E., M.M

Penata (III/c).

NIP. 19840316 201012 2 002

Anggota Penguji

Ir. Boedojo Wiwoho S.J., M.T

Pembina Tk. I (IV/b).

NIP. 19641218 199103 1 003

Anggota Penguji

Drs. Sugiyanto, MM

Penata Tk. I (III/d).

NIP. 19620715 198411 1 001

Mengetahui

Ketua Jurusan KALK

Dr. Vidya Selasдини. M.M.Tr.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19831227200812 2 002

KATA PENGANTAR

Puji syukur atas Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan berkah dan rahmat-Nya yang tak terhingga serta diiringi doa orang tua, keluarga, dan sahabat sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini sesuai dengan waktu yang telah ditentukan. Skripsi ini dimana merupakan kewajiban bagi taruna dan taruni Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran untuk menyusun skripsi sebagai tugas akhir yang telah ditentukan Pendidikan sebagai salah satu persyaratan kelulusan program D-IV tahun ajaran 2024. Adapun judul skripsi yang penulis pilih adalah judul:

**“ANALISIS DOKUMEN RENCANA PENAMBATAN KAPAL DAN
OPERATIONAL PLANNING TERHADAP *BERTHING TIME* DI
PT PELABUHAN TANJUNG PRIOK”**

Dalam penyusunannya, skripsi ini didasarkan atas pengamatan dan penelitian yang telah dilakukan oleh penulis saat melakukan Praktek Darat di PT. Pelabuhan Tanjung Priok dengan dipandu oleh materi - materi yang diperoleh selama melaksanakan pendidikan di kampus dan juga dari beberapa buku referensi yang berhubungan dengan masalah yang dibahas dalam penulisan skripsi ini.

Ucapan terimakasih atas bantuan dan doa serta bimbingan dalam penyusunan skripsi ini, penulis sampaikan kepada:

1. Yth Bapak Dr.Capt. Tri Cahyadi,M.H.,M.Mar.Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Yth Ibu Dr. Vidya Selasдини, S.Si.T., M.M.Tr selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
3. Yth. Bapak Titis Ari Wibowo S.Si.T., M.M.Tr selaku Sekretaris Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
4. Yth. Bapak DRS. Sugiyanto, MM selaku Dosen Pembimbing Materi dan Penulisan I yang telah memberikan pengarahan dan masukan dalam penulisan skripsi ini.
5. Yth. Bapak Pargaulan Dwikora Simanjuntak,MM selaku Dosen Pembimbing Materi dan Penulisan II yang telah memberikan pengarahan dan masukan dalam penulisan skripsi ini.
6. Seluruh Dosen pengajar dan Staff pelaksana jurusan Ketatalaksanaan Angkutan

Laut dan Kepelabuhanan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta yang telah memberikan ilmu dan bimbingannya selama penulis belajar di kampus STIP.

7. Seluruh karyawan PT. Pelabuhan Tanjung Priok yang telah memberikan bimbingan moral dan pelajaran saat penulis menjalani praktek darat.
8. Yang tercinta kedua orang tua, Bapak Solongahon Gurning dan Ibu Nurmaya Simarmata yang telah mendidik dan membesarkan dengan penuh cinta, kasih sayang, dan selalu menjadi penyemangat serta inspirasi penulis, terima kasih atas dukungan baik doa, dorongan, materi dan motivasi dalam menjalankan pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
9. Untuk Saudari tercinta Bintika Floren Gurning, S.Kom dan Biworo Frida Gurning, S.Pd serta saudara saya Bongsu Gurning, Boyen Gurning, Bofner Gurning, Bronson Gurning dan Bornok Frimbon Gurning yang senantiasa menjadi motivator dan penyemangat penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
10. Kepada seluruh taruna/i Angkatan 63 yang selalu memberikan suport dan kenang-kenangan yang tak terlupakan yang membuat penulis termotivasi untuk menyelesaikan skripsi ini.
11. Kepada teman dekat penulis Ulima Kaspia Sitanggang, S.Pd yang telah memberikan semangat dan motivasi kepada penulis untuk menyelesaikan skripsi ini.
12. Kepada lae tercinta Daniel Elvitto Sitinjak, Benjamin Nababan dan I Gede Laksa Wiguna yang selalu mendukung penulis dalam situasi dan kondisi apapun.
13. Kepada seluruh teman kelas ex. KALK I-VI Bravo dan KALK VIII Alpha yang selalu berbagi keceriaan terbaik kepada penulis.
14. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang telah membantu penulis untuk menyelesaikan Pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta baik secara langsung maupun tidak langsung.

Akhirnya penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini jauh dari sempurna dan masih terdapat kekurangan-kekurangan, maka dengan segala kerendahan hati penulis mengharapkan tanggapan dan saran dari semua pihak yang sifatnya membangun demi kesempurnaan skripsi ini.

Semoga dengan selesainya skripsi ini dapat menambah wawasan dan ilmu yang berguna nantinya bagi penulis dan juga para pembaca di masa yang akan datang.

Jakarta, 23 juli 2024

Penulis

Beto Raja Gurning

NRP. 463200566/K

DAFTAR ISI

SAMPUL DALAM	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
TANDA PENGESAHAN SKRIPSI.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR LAMPIRAN.....	xi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. LATAR BELAKANG.....	1
B. IDENTIFIKASI MASALAH	5
C. BATASAN MASALAH	5
D. RUMUSAN MASALAH	5
E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN	6
F. SISTEMATIKA PENULISAN	7
BAB II LANDASAN TEORI.....	9
A. PENGERTIAN/DEFENISI OPERASIONAL	9
B. TEORI	10
C. KERANGKA PEMIKIRAN	24
D. HIPOTESIS	25
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	26
A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN	26
B. METODE PENELITIAN	27

C. SUMBER DATA	27
D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA.....	28
E. POPULASI, SAMPEL DAN TEKNIK SAMPLING	29
F. TEKNIK ANALISIS DATA.....	30
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN.....	33
A. DESKRIPSI DATA.....	33
B. ANALISIS DATA.....	41
C. PEMECAHAN MASALAH	48
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....	50
A. KESIMPULAN	50
B. SARAN	51

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 2 Kerangka Pemikiran	25
Tabel 4. 1 Laporan Rencana Penambatan Kapal dan <i>Operational Planning</i>	37
Tabel 4. 2 Laporan Waktu <i>Berthing Time</i>	39
Tabel 4. 3 Data Fasilitas Alat PTP Multipurpose Cabang Tanjung Priok	41
Tabel 4. 4 Tabel Perhitungan Korelasi Hubungan Variabel X dan Y	42
Tabel 4. 5 Tabel Statistik SPSS Korelasi.....	44
Tabel 4. 6 Tabel Interval Koefisien	44
Tabel 4. 7 Tabel Analisa Koefisien Penentu	45
Tabel 4. 8 Analisis Koefisien Regresi Linier Sederhana	46
Tabel 4. 9 Analisis Hipotesis	47

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1	<i>Excavator</i>	22
Gambar 2. 2	<i>Wheel Loader</i>	22
Gambar 2. 3	<i>Forklift</i> kapasitas 30 ton.....	23
Gambar 2. 4	<i>Grab</i>	23
Gambar 2. 5	<i>Hopper</i>	23
Gambar 2. 6	<i>Sling</i>	24
Gambar 2. 7	Line-Up PTP Multipurpose Cabang Tanjung Priok di Wilayah 2.....	16
Gambar 4. 1	Tabel Struktur Organisasi PTP <i>Multipurpose</i>	35
Gambar 4. 2	Kurva Penerimaan Uji Hipotesis	47

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Sinopsis
Lampiran 2	Form Tanda Tangan Pembimbing Utama
Lampiran 3	Form Tanda Tangan Pembimbing Pendamping
Lampiran 4	Akta Pendirian PT Pelabuhan Tanjung Priok
Lampiran 5	Struktur Organisasi PTP Cabang Tanjung Priok
Lampiran 6	Data Kinerja Wilayah 2 Bulan Februari
Lampiran 7	Data Kinerja Wilayah 2 Bulan Maret
Lampiran 8	Data Kinerja Wilayah 2 Bulan April
Lampiran 9	Data Kinerja Wilayah 2 Bulan Mei
Lampiran 10	Data Kinerja Wilayah 2 Bulan Juni
Lampiran 11	Data Kinerja Wilayah 2 Bulan Juli
Lampiran 12	Dokumen Rencana Penambatan Kapal dan <i>Operational Planning</i> (RPKOP)
Lampiran 13	T Tabel

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Pelabuhan merupakan terminal bagi angkutan laut yang mempunyai fungsi utama untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, bongkar muat barang dan hewan. Selain itu, Pelabuhan juga merupakan daerah lingkungan kerja kegiatan ekonomi. 6 Fungsi utama dari Pelabuhan yaitu sebagai fungsi mata rantai transportasi (*Supply chain*), Sebagai pintu gerbang (*gate way*), Sebagai tempat pertemuan (*Inter Face*), Sebagai entitas Industri, Sebagai tempat distribusi, produksi dan konsolidasi, dan yang terakhir yaitu untuk mewujudkan wawasan Nusantara dan Kedaulatan Negara. Karena pentingnya fungsi Pelabuhan bagi Ekonomi Indonesia maka setiap pelaku operasional di pelabuhan harus menjalankan tugas dan tanggung jawabnya masing-masing dengan efektif dan efisien.

Perusahaan Bongkar Muat merupakan salah satu pelaku penting dalam pengoperasian pelabuhan. Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 14 tahun 2002, Perusahaan Bongkar Muat (PBM) adalah suatu badan hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk menyelenggarakan dan mengusahakan kegiatan bongkar muat barang. Perusahaan Bongkar Muat mempunyai Tugas pokok yaitu, Memastikan kelancaran kegiatan bongkar muat, memastikan keselamatan penerimaan dan penyerahan barang, membuat laporan kegiatan selama proses bongkar muat barang, dan mengatur peralatan dan tenaga kerja bongkar muat sesuai dengan kebutuhan. Saat ini perusahaan Bongkar Muat sudah sangat banyak di Indonesia, salah satunya yaitu PT Pelabuhan Tanjung Priok.

PT Pelabuhan Tanjung Priok (PTP Nonpetikemas) merupakan anak perusahaan dari PT Pelabuhan Indonesia (PELINDO) yang bergerak sebagai operator terminal *multipurpose* yang menangani kegiatan bongkar muat kargo

cair, curah kering, general cargo dan lain-lain. Adapun kegiatan usaha yang dijalankan adalah kegiatan terminal dan fasilitas pendukung yang mencakup bidang usaha bongkar muat berupa jasa dermaga dan jasa bongkar muat, serta bidang usaha penumpukan berupa penumpukan barang (*storage*) di gudang atau lapangan, penerimaan barang (*receiving*), dan pengeluaran barang (*delivery*). Semakin berkembangnya ekonomi Indonesia makin semakin banyaknya kebutuhan masyarakat yang mengakibatkan meningkatnya kegiatan distribusi atau ekspor dan Impor barang atau kebutuhan. Untuk memenuhi hal tersebut maka PT pelabuhan Tanjung Priok juga berkembang dalam memajukan ekonomi di Indonesia. Saat ini PT Pelabuhan Tanjung Priok telah mempunyai 11 cabang Pelabuhan yaitu :

1. PTP Multipurpose Cabang Tanjung Priok, Jakarta Utara
2. PTP Multipurpose Cabang Banten, Banten
3. PTP Multipurpose Cabang Panjang, Lampung
4. PTP Multipurpose Cabang Bengkulu, Bengkulu
5. PTP Multipurpose Cabang Jambi, Jambi
6. PTP Multipurpose Cabang Teluk Bayur, Padang
7. PTP Multipurpose Cabang Palembang, Sumatera selatan
8. PTP Multipurpose Cabang Cirebon, Jawa Barat
9. PTP Multipurpose Cabang Pangkal Balam, Bangka Selatan
10. PTP Multipurpose Cabang Pontianak, Pontianak
11. PTP Multipurpose Cabang Tanjung Pandan, Bangka Belitung

Fokus dari penelitian ini terdapat di PT Pelabuhan Tanjung Priok Cabang Tanjung Priok. Dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat, perlu dilakukan perencanaan yang matang dan baik. Perencanaan merupakan suatu hal yang sangat mendasar dalam persiapan pelaksanaan setiap pekerjaan. Perencanaan kerja yang terstruktur dengan baik sangat menunjang kelancaran operasional dan pengendalian kerja, sehingga tujuan yang ingin di capai dapat berjalan dengan baik. Pada PTP Nonpetikemas cabang Tanjung Priok mempunyai divisi Perencanaan dan Pengendalian (Rendal) yang berfungsi untuk merencanakan penyandaran kapal mulai dari menerima permohonan, merencanakan *Line Up*, sampai menerbitkan Rencana Penambatan Kapal dan *Operation Planning* (RPKOP), Sehingga dapat disimpulkan bahwa divisi rendal merupakan divisi strategis dalam operasional bongkar muat di PTP Nonpetikemas Cabang Tanjung Priok. Proses kinerja di rendal yaitu diawali dari Keagenan/Perusahaan Bongkar Muat menghubungi divisi

Rendal dan membuat permohonan pembuatan Rencana Penambatan Kapal dan *Operation Planning* (RPKOP) dengan mempersiapkan dokumen yang dibutuhkan, setelah dokumen diserahkan ke divisi Rendal, maka divisi Rendal akan mengecek kelengkapan dokumen kapal. Setelah selesai dicek maka, Divisi rendal akan membuat rencana penambatan kapal, dimulai dengan melihat jenis barang yang akan di bongkar/muat dan memperhatikan *draft* dan panjang kapal, sehingga divisi Rendal mengetahui di kade meter berapa kapal bisa sandar, sehingga bisa membuat *Line Up* kapal. Setelah itu Keagenan/Perusahaan Bongkar Muat melaksanakan Rapat Kapal dengan Supervisor Rendal dan Supervisor Operasi untuk membahas :

1. Jumlah Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM)
2. Komoditi
3. Jumlah Gang
4. Alat yang digunakan
5. Jumlah Shift

Setelah dilakukannya rapat kapal, divisi Rendal membuat Uang Pertanggungan (Uper) yaitu uang yang harus dibayarkan oleh pemilik barang kepada PTP Nonpetikemas Cabang Tanjung Priok atas sewa alat bongkar muat, Setelah Uper di bayar maka Rencana Penambatan Kapal dan *Operation Planning* (RPKOP) akan diterbitkan oleh divisi Rendal, kemudian kapal akan menunggu jadwal kapal masuk dermaga sesuai jadwal di Rencana Penambatan Kapal dan *Operation Planning* (RPKOP). Dengan diterbitkannya Rencana Penambatan Kapal dan *Operation Planning* (RPKOP) maka divisi Rendal akan mengetahui jadwal kapal selesai melakukan proses bongkar/muat sehingga bisa merencanakan kapal berikutnya yang akan sandar.

Susai Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : HK.103/2/18/DJPL-16 tentang standar kinerja pelayanan operasional pelabuhan dimana dijelaskan bahwa indikator kinerja pelayanan yang terkait dengan jasa pelabuhan terdiri dari :

1. Waktu tunggu kapal (*Waiting Time*/WT)
2. Waktu pelayanan Pemanduan (*Approach Time*/AT)
3. *Berthing Time* (BT)
4. Waktu Efektif (*Effektive Time*)
5. Produktivitas kerja (T/G/J dan B/C/H)
6. *Receiving/deliveyi* petikemas

7. Tingkat Penggunaan dermaga (*Berth Occupancy Ratio/BOR*)
8. Tingkat penggunaan dermaga (*Shed occupancy ratio/SOR*)
9. Tingkat penggunaan lapangan penumpukan (*Yard Occupancy Ratio/YOR*)
10. Kesiapan operasi peralatan

Dari indikator kinerja pelayanan pelabuhan di atas, PT Pelabuhan Tanjung Priok harus terus meningkatkan layanan operasionalnya, terutama pada kegiatan *berthing time*, dimana *Berthing time* adalah jumlah waktu selama kapal berada di tambatan, sejak kapal ikat tali sampai lepas tali tambatan. Hal ini berhubungan dengan pembuatan rencana penambatan kapal dan operational kapal dimana perencanaan yang telah dibuat harus sesuai dengan pelaksanaannya yang selanjutnya akan berpengaruh terhadap waktu *berthing time* di dermaga PT Pelabuhan Tanjung Priok. Hal ini tentunya yang menjadi perhatian bagi divisi operasional PT Pelabuhan Tanjung Priok agar senantiasa meningkatkan pelayanannya.

Namun dalam pelaksanaan bongkar muat di PTP Nonpetikemas Cabang Tanjung Priok adanya masalah yang timbul pada saat proses bongkar muat sehingga waktu tambat yang direncanakan melebihi waktu yang sudah direncanakan. Beberapa masalah yang timbul yaitu susunan barang di atas kapal tidak sesuai dengan *Stowage Plan*, hal ini tentunya menyulitkan saat proses bongkar muat sehingga proses bongkar muat menjadi lambat. Kemudian masalah yang sering terjadi yaitu proses *Trucking* yang tidak lancar, hal ini disebabkan karena kemacetan *truck* saat akan memasuki dan keluar pelabuhan sehingga harus menunggu *truck* sampai di dermaga. Proses bongkar muat juga bisa terhambat karena kerusakan dan kurangnya alat bongkar muat barang seperti *Gantry Luffing Crane* (GLC) karena komposisi kapal lebih banyak daripada tongkang, dan faktor lain yang menyebabkan proses bongkar muat terhambat yaitu cuaca buruk atau kondisi laut yang tidak aman dapat mengganggu proses bongkar muat, mengakibatkan penundaan atau risiko keamanan. Dari masalah yang telah di uraikan, mengakibatkan kapal harus membuat permohonan perpanjangan masa tambat kapal yang berdampak bagi banyak pihak. Mulai dari PTP Nonpetikemas cabang Pelabuhan Tanjung Priok sebagai pengelola Operator Terminal yang tentunya membuat operasional di dermaga jadi terhambat, penggunaan dermaga tidak maksimal karena tingginya waktu *berthing time* kapal, penggunaan alat menjadi kurang maksimal. Kerugian juga dirasakan oleh pemilik barang dan kapal dimana mereka harus membayar *demurrage* dan membayar sewa alat yang bertambah. Hal

ini lah yang membuat saya tertarik untuk meneliti tentang

**“ANALISIS DOKUMEN RENCANA PENAMBATAN KAPAL DAN
OPERATION PLANNING TERHADAP BERTHING TIME DI
PT PELABUHAN TANJUNG PRIOK”**

Penulis berharap bisa memberikan masukan atas masalah yang telah diuraikan penulis di atas, sehingga kinerja yang masih kurang baik bisa menjadi lebih baik, terutama terkait tingginya waktu *berthing time* di PTP Nonpetikemas cabang Tanjung Priok di wilayah 2.

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Dalam mengidentifikasi suatu masalah yang dapat menghambat kegiatan kinerja kapal saat sandar sehingga mengakibatkan tingginya waktu *berthing time* di PTP Nonpetikemas cabang Tanjung Priok sehingga penulis mengidentifikasi masalah, yaitu pada :

1. Tingginya waktu *berthing time* di PTP cabang tanjung Priok di wilayah 2
2. Banyaknya faktor penghambat yang mengakibatkan tingginya waktu *berthing time* di PTP cabang tanjung Priok di wilayah 2
3. Banyaknya kapal yang terlambat waktu lepas tali atau *Approach Time*
4. Rendahnya persentasi keberhasilan perencanaan penambatan kapal dan *operation planning*

C. BATASAN MASALAH

Berdasarkan identifikasi masalah yang didapatkan penulis, maka penulis membatasi permasalahan pada :

1. Tingginya waktu *berthing time* di PTP cabang tanjung Priok di wilayah 2
2. Banyaknya faktor yang mengakibatkan tingginya waktu *berthing time* di PTP Nonpetikemas cabang Tanjung Priok di wilayah 2

D. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan batasan masalah tersebut diatas, maka dapat dirumuskan

permasalahan sebagai berikut:

1. Seberapa besar pengaruh dan hubungan antara pembuatan dokumen rencana penambatan kapal dan *operation planning* (RPKOP) terhadap tingginya waktu *berthing time* di PTP cabang Tanjung Priok?
2. Faktor apa saja yang mengakibatkan rencana penambatan kapal dan *operation planning* (RPKOP) tidak terealisasi dengan tepat waktu di PTP cabang Tanjung Priok sehingga mengakibatkan tingginya waktu *berthing time*?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

Pada penelitian, penulis juga menemukan tujuan dan manfaat:

1. Tujuan Penelitian
 - a. Untuk mengoptimalkan pembuatan rencana penambatan kapal dan *operation planning* (RPKOP) agar kegiatan operasional kapal saat sandar berjalan dengan lancar sehingga terlaksana sesuai dengan perencanaan yang telah ditetapkan.
 - b. Untuk mengetahui faktor-faktor penghambat kegiatan operasional kapal dan kegiatan bongkar muat di PTP Nonpetikemas Cabang Tanjung Priok di wilayah 2.
2. Manfaat Penelitian
 - a. Dapat berguna secara teoritis dan secara praktis juga berguna sebagai bahan pertimbangan dalam peningkatan kinerja operasional kapal saat sandar, dan meminimalisir faktor-faktor penghambat kegiatan bongkar muat di PTP Nonpetikemas cabang Tanjung Priok, serta lebih memaksimalkan perencanaan agar kegiatan bongkar muat berjalan dengan efektif dan efisien sehingga meningkatkan kinerja di PTP Nonpetikemas cabang Tanjung Priok.
 - b. Dapat menjadi bahan masukan yang bersifat ilmiah guna mengevaluasi apakah kegiatan bongkar muat dan perencanaan yang dilakukan oleh perusahaan dalam menangani kapal-kapal yang akan melakukan kegiatan operasional saat tambat di PTP Nonpetikemas cabang Tanjung Priok.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Pada sistematika penulisan ini terdiri atas lima bab yang di antaranya bab satu dengan bab-bab lainnya saling berkaitan satu sama lain. Untuk memudahkan seluruh uraian dan pembahasan dalam proses pembuatan skripsi ini, maka di buatlah sistematika penulisan sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisi hal-hal yang berkaitan dengan Latar Belakang, Perumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian dan Sistematika Penulisan. Latar belakang berisi tentang kondisi nyata, kondisi seharusnya yang terjadi serta alasan penulis melakukan penelitian. Perumusan masalah adalah uraian masalah yang diteliti yaitu seberapa besar pengaruh perencanaan penambatan kapal dan *operation planning* (RPKOP) terhadap *berthing time* di PTP Nonpetikemas cabang Tanjung Priok. Tujuan penelitian berisi tujuan yang akan dicapai melalui kegiatan penelitian ini. Manfaat penelitian berisi uraian tentang manfaat yang diperoleh dari hasil penelitian. Sistematika penulisan berisi susunan bagian skripsi dimana bagian yang satu dengan bagian yang lain saling berkaitan dalam satu runtutan pikir.

BAB II LANDASAN TEORI

Bab kedua merupakan landasan teori, dalam bab ini dikemukakan tentang definisi operasional/pengertian, teori, kerangka pemikiran dan hipotesis, yang berisi uraian tentang ilmu pengetahuan yang terdapat dalam teori sebagai acuan yang mencakup pengertian mengenai hal yang berkaitan atau berhubungan dengan permasalahan dan kerangka pemikiran yang menerangkan secara teoritis mengenai keterkaitan antara variable yang diteliti serta hipotesis dalam mengemukakan jawaban sementara atau kesimpulan sementara yang didapat oleh penulis mengenai pokok permasalahan yang sedang diteliti.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Pada bab ini akan diuraikan mengenai metode-metode penelitian yang digunakan oleh penulis dalam menjabarkan cara pengumpulan data dari objek yang diteliti, yaitu : waktu dan tempat penelitian, berapa lama penelitian dilakukan, metode pendekatan dan teknik pengumpulan data yang menjelaskan cara apa saja yang dilakukan untuk mengumpulkan data, subjek penelitian yang merupakan penjelasan atau informasi tentang subjek selaku fokus penelitian, serta teknik analisis data yang diambil dan digunakan dalam penelitian.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini, penulis menjabarkan deskripsi data perihal hal-hal yang berhubungan dengan permasalahan yang diambil oleh penulis, menganalisis data yang ada hubungannya dengan permasalahan yang akan dijadikan pembahasan lebih lanjut sehingga dapat ditemukan penyebab timbulnya permasalahan. Selain itu penulis juga mengemukakan alternatif pemecahan masalah serta membuat evaluasi tentang pemecahan masalah tersebut sehingga memperoleh hasil yang optimal.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini merupakan bab penutup, dimana penulis akan menjelaskan dari penulisan skripsi yang terdiri dari kesimpulan yang berisi tentang pernyataan atau jawaban singkat dan tepat berdasarkan hasil analisis data dan pembahasan dari perumusan masalah sampai hasil pemecahan masalah dan mengemukakan saran yang merupakan pernyataan singkat dan tepat yang menjadi masukan yang mungkin bermanfaat bagi penulis, PTP Nonpetikemas cabang tanjung Priok dan bagi pembaca skripsi ini.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. PENGERTIAN/DEFENISI OPERASIONAL

Berikut ini akan diuraikan beberapa teori yang menjadi landasan dasar dari penulisan skripsi ini, yang berkaitan dengan masalah yang akan dibahas dan diambil dari referensi para ahli tentang teori-teori yang berhubungan dengan skripsi ini, yaitu :

1. Menurut Harahap dalam (Azwar, 2019) Pengertian analisis adalah memecahkan atau menguraikan sesuatu unit menjadi unit terkecil.
2. Menurut Fachrudin (2018;10) Penambatan diartikan mengolah gerak kapal sedemikian rupa untuk menyandarkan kapal ke dermaga sehingga kapal terbatas pergerakannya.
3. Menurut Ashury Djamaluddin (2023;21) dalam buku yang berjudul Desain Rekayasa: Perencanaan Pelabuhan, *Operation Planning* (Perencanaan Operasional adalah proses perencanaan untuk mengoptimalkan penggunaan sumber daya dan memaksimalkan efisiensi operasi pelabuhan.
4. Menurut UU No.17 Thn.2008 tentang Pelayaran, Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah pindah.
5. Menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : HK 103/2/2/DJPL-17 tentang Pedoman Perhitungan Kinerja Pelayanan Pelabuhan, pengertian *berthing time* (BT) adalah jumlah jam selama kapal berada di tambatan sejak tali pertama (*first line*) diikat di dermaga sampai tali terakhir (*last line*) dilepaskan dari dermaga.

B. TEORI

Dalam rangka memudahkan untuk memahami istilah-istilah yang terdapat dalam laporan penelitian, maka penulis memberikan beberapa teori yang dapat membantu mempermudah dalam pembahasan laporan penulis, teori-teori itu seperti:

1. Analisis

Menurut Adzikra Ibrahim (2013) analisa berasal dari kata Yunani kuno “*analusis*” yang berarti melepaskan. Analisis terbentuk dari dua suku kata yaitu “*ana*” yang berarti kembali dan “*luein*” yang berarti melepas. Sehingga pengertian analisa yaitu suatu usaha dalam mengamati secara detail pada suatu hal atau benda dengan cara menguraikan komponen-komponen pembentuknya atau menyusun komponen-komponen tersebut untuk dikaji lebih lanjut. Kata analisa atau analisis banyak digunakan dalam berbagai bidang ilmu pengetahuan, baik ilmu bahasa, alam dan ilmu sosial. Didalam semua kehidupan ini sesungguhnya semua bisa dianalisa, hanya saja cara dan metode analisa nya berbeda-beda pada tiap bagian kehidupan. Untuk mengkaji suatu permasalahan, dikenal dengan suatu metode yang dikenal dengan metode ilmiah.

2. Penambatan Kapal

Menurut *Oil Companies International Marine Forum*, dalam buku *Mooring Equipment Guidelines*, “penambatan” adalah sistem untuk mengamankan kapal ke terminal. Maka penambatan dapat diartikan kegiatan mengolah gerak kapal sedemikian rupa untuk menyandarkan kapal ke dermaga sehingga kapal terbatas pergerakannya dan mencegah adanya tumbukan kapal sehingga tidak adanya kerusakan kapal maupun dermaga. Tambat kapal adalah sebuah alat atau tali yang digunakan untuk mengikat kapal ke dermaga atau tempat sandar lainnya. Fungsi utama tambat kapal adalah untuk menjaga agar kapal tetap berada di posisi yang diinginkan ketika berlabuh, mengurangi pergerakan kapal akibat gelombang atau arus, dan mencegah kapal drift atau terhanyut oleh angin atau arus laut. Dalam proses

penambatan suatu kapal diperlukan seorang nakhoda/pandu yang telah berpengalaman. Peran seorang pandu merupakan kunci utama dalam kerja sama antara anggota tim.

3. Kapal

a. Pengertian Kapal

Menurut Djoko Subandrijo (2014:3), kata kapal mencakup setiap jenis kendaraan air, termasuk kapal tanpa benaman dan pesawat terbang laut, yang digunakan atau dapat digunakan sebagai sarana angkutan di air. Kapal niaga terdiri dari beberapa jenis berikut.

- 1) Kapal barang (*Cargo Vessel*), sering juga disebut Kapal Konvensional. Berdasarkan jenis muatannya, kapal barang (*cargo vessel*) dapat dibedakan menjadi beberapa jenis, yaitu :
 - a) *General Cargo Carrier*, untuk mengangkut muatan umum (*general cargo*) yaitu muatan yang terdiri dari bermacam-macam barang dalam bentuk potongan maupun yang dibungkus, dalam peti, keranjang, dan lain-lain. Muatan tersebut dikapalkan oleh banyak pengirim (*shipper*) dan ditujukan kepada banyak penerima (*consignee*) di beberapa pelabuhan tujuan. Kapal ini biasanya dibangun dalam beberapa palka (*holds, hatches*) dan beberapa lantai geladak (*deck*) sehingga pengaturan tempat muatan dalam ruangan kapal (*compartement*) menjadi mudah, tidak bertumpuk, dan tidak sulit dalam membongkarnya serta terhindar dari kerusakan karena kontaminasi oleh muatan lain.
 - b) *Bulk Cargo Carrier*, untuk mengangkut muatan curah dengan jumlah banyak dalam sekali jalan. Bentuk muatan biasanya berbutirbutir (*grain cargo*), seperti beras, gandum, biji besi, batu bara, dan sebagainya. Biasanya ruang kapal tidak dibagi dalam geladak-geladak. Hal ini berbeda dengan *general cargo*.

- c) *Carrier* yang dibagi dalam geladak-geladak sehingga muatan tidak ditumpuk dalam tier (susunan) yang menyebabkan kerusakan ditumpukan paling bawah.
- d) Kapal Tanker, untuk mengangkut muatan cair. Karena muatan cair bisa bebas bergerak ke belakang/depan, kiri/kanan yang membahayakan stabilitas kapal, maka ruangan kapal dibagi dalam beberapa *compartment vertikal* yang terdiri dari tangki-tangki dan sekat-sekat vertikal. Selain aman untuk stabilitas, kekuatan tekanan juga dipecah-pecah menjadi kecil sehingga memerlukan banyak pipa dan perlengkapan pompa. Biasanya mesin dan bangunan kamar-kamar *bridge/wheelhouse* berada di belakang sehingga dapat mencegah melebarunya kebakaran dan ruangan muatan menjadi besar. Dari kapal-kapal tanker ada yang ukuran besar, misalnya *Very Large Crude Carrier (VLCC)* yang berukuran 160.000 – 300.000 DWT dan ada juga *Ultra Large Crude Carrier (ULCC)* yang berkapasitas lebih dari 300.000 DWT.
- e) *Combination Carrier*, kombinasi kapal tanker dan *dry bulk*, dengan tujuan bila *return cargo* tidak ada maka bisa dimuati *dry bulk cargoes*, misalnya : a) Kapal O/O (*Ore or Oil*) b) Kapal OBO (*Ore, Bulk or Oil*). Untuk memenuhi ketentuan IMO tentang pencegahan polusi maka kapal tanker harus mempunyai double skin.
- f) *Offshore Supply Ship*, untuk mengangkut bahan/peralatan, makanan, dan lain-lain untuk anjungan. Pengeboran minyak di tengah laut, juga termasuk melaksanakan tugas penundaan, pemadam kebakaran, dan sebagai sludge tank (membuang minyak bekas/kotor).
- g) *Special Design Ship*, kapal yang khusus dibangun untuk muatan tertentu, seperti daging, LNG, misalnya *refrigerated cargo carrier*, *liquified gas carrier*, dan sebagainya. 20
- h) Kapal *Container* atau kapal *cellular container* untuk mengangkut muatan *general cargo* yang dimasukkan ke dalam *container* atau muatan-muatan yang perlu dibekukan dalam *reefer container*.

Container yang dimuat bisa ukuran 20 *feet* (Teu = *Twenty Equivalent Unit*) dengan kapasitas \pm 18 ton, atau ukuran 40 *feet* (Feu = *Fourty Equivalent Unit*) dengan kapasitas \pm 27 ton muatan, bahkan sekarang sudah berkembang sampai ukuran 35, 45, 55 *feet*.

4. Operation Planning

a. Perencanaan Operasional Pelabuhan

Menurut Ashury Djamaluddin (2023:21) dalam buku yang berjudul *Desain Rekayasa : Perencanaan Pelabuhan*, dijelaskan bahwa Perencanaan operasional dikaitkan dengan alokasi fasilitas dan peralatan untuk kegiatan harian/jangka pendek dan mencakup alokasi tempat sandar/tambat, operasi kapal dan muatan melalui peralatan angkat. Beberapa faktor yang perlu dipertimbangkan dalam perencanaan operasional pelabuhan meliputi :

- 1) **Kapasitas Pelabuhan** : Kapasitas pelabuhan harus dipertimbangkan dalam perencanaan operasional untuk memastikan bahwa pelabuhan tidak mengalami kelebihan muatan dan dapat menangani volume kapal yang memadai.
- 2) **Infrastruktur** : Infrastruktur pelabuhan, seperti dermaga, jalan masuk, dan fasilitas bongkar muat, harus ditingkatkan dan diperbaiki agar dapat memaksimalkan efisiensi operasi.
- 3) **Ketersediaan Sumber Daya Manusia** : Perencanaan operasional pelabuhan harus mempertimbangkan kebutuhan tenaga kerja dan ketersediaan sumber daya manusia untuk memastikan bahwa semua kegiatan operasional dapat dilakukan secara efisien.
- 4) **Keamanan Pelabuhan** : Keamanan pelabuhan harus menjadi prioritas dalam perencanaan operasional untuk memastikan keamanan seluruh aktivitas operasional pelabuhan dan mencegah ancaman keamanan yang dapat membahayakan aktivitas operasional pelabuhan.
- 5) **Perubahan Cuaca** : Perubahan cuaca dapat mempengaruhi aktivitas operasional pelabuhan, seperti penundaan dan pembatalan pelayaran.

b. Perencanaan Bongkar Muat

Menurut Ashury Djamaluddin (2023:110) dalam buku Perencanaan Pelabuhan dan Terminal Petikemas, Perencanaan bongkar muat kapal adalah proses merencanakan dan mengatur proses bongkar muat barang dari kapal. Proses ini meliputi pengaturan waktu, urutan, jumlah, dan tempat bongkar muat, serta menentukan jenis peralatan dan tenaga kerja yang diperlukan.

Beberapa hal yang perlu dipertimbangkan dalam perencanaan bongkar muat kapal antara lain :

- 1) Jenis barang yang akan di bongkar atau dimuat, dan karakteristiknya seperti ukuran, berat dan kemasan.
- 2) Ketersediaan fasilitas pelabuhan dan terminal, seperti kapal pengangkut barang, *crane*, *forklift*, dan tenaga kerja.
- 3) Waktu yang dibutuhkan untuk proses bongkar muat dan jadwal kedatangan kapal, termasuk perhitungan waktu untuk persiapan, keamanan, dan pemeriksaan dokumen.
- 4) Keselamatan dan keamanan proses bongkar muat, termasuk memastikan bahwa semua barang dan cargo diangkut dengan benar dan memenuhi standar keselamatan.
- 5) Biaya yang terkait dengan proses bongkar muat, seperti biaya peralatan, biaya tenaga kerja, biaya penyimpanan barang, dan biaya perizinan.

c. Pembuatan Rencana Penambatan Kapal dan *Operational Planning* di PTP Nonpetikemas Cabang tanjung Priok

Berikut ini adalah standar operasional Pembuatan Rencana Pembuatan Kapal dan *Operation Planning* (RPKOP) di divisi rendal yang merupakan salah satu tugas pokok dari divisi Perencanaan dan Pengendalian (Rendal) di PTP Cabang Tanjung Priok.

- 1) Diawali dari Keagenan / Perusahaan Bongkar Muat (PBM) menghubungi divisi Rendal melalui E-mail atau via Whatsapp, yaitu

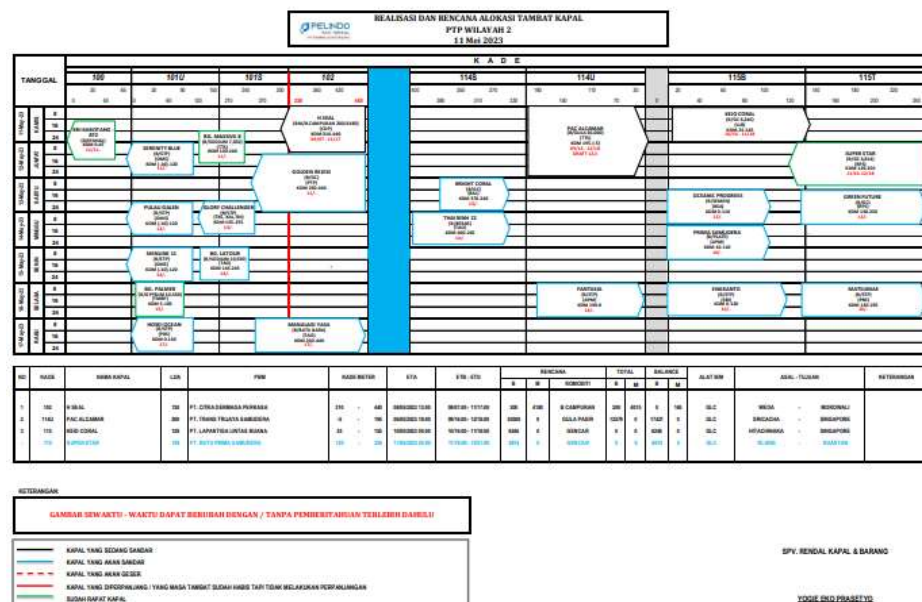
memberitahukan bahwa akan ada kapal yang ingin sandar di wilayah dermaga PTP untuk melakukan proses bongkar/muat barang.

- 2) Kemudian Divisi RENTAL akan menanggapi informasi dari Keagenan / PBM dan meminta pihak Keagenan/PBM untuk mempersiapkan dokumen yang diperlukan.
- 3) Selanjutnya Keagenan / PBM mempersiapkan dokumen, seperti :
 - a) Permohonan Surat Persiapan Bongkar Muat (PBM)
 - b) Permohonan Agen yaitu Surat permohonan pengajuan agen untuk melakukan operasi bongkar muat di Pelabuhan.
 - c) *Manifest* yaitu surat yang berisi daftar muatan yang dibawa kapal
 - d) *Bil Of Loading* adalah Surat yang berisi daftar muatan kapal, atau sebuah dokumen yang menentukan syarat-syarat kontrak antara pengirim dan maskapai pelayaran
 - e) *Shipping instruction* (SI) merupakan perintah pengapalan barang dan ditujukan kepada agen perwakilan dari kapal yang akan mengangkut barang tersebut.
 - f) *Packing List* adalah dokumen yang berisikan rincian spesifikasi barang ekspor sesuai dengan invoice. Ini dibuat oleh eksportir atau perusahaan yang melakukan pengemasan langsung terhadap barang tersebut. Fungsi *Packing List* adalah untuk memudahkan mengetahui isi barang dalam kontainer apabila ada pemeriksaan.
 - g) Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB) adalah dokumen pabean yang digunakan untuk pemberitahuan pelaksanaan ekspor barang yang dapat berupa tulisan di atas formulir atau media elektronik.
 - h) Nota Pelayanan Ekspor (NPE) adalah nota yang diterbitkan oleh Pejabat Pemeriksa Dokumen, Sistem Komputer Pelayanan, atau Pejabat Pemeriksa barang atas PEB yang disampaikan, untuk melindungi pemasukan barang yang akan diekspor ke Kawasan Pabean dan/atau pemuatannya ke sarana pengangkut.
- 4) Setelah Keagenan/PBM menyerahkan dokumen di atas, maka Divisi RENTAL akan melakukan analisa data kapal, yaitu dengan memperhatikan Ukuran Kapal, yaitu panjang kapal dan Kedalaman

Draft kapal untuk selanjutnya bisa melakukan perencanaan penyandaran kapal di dermaga dan Kade yang cocok dengan data kapal. Divisi RENTAL juga harus memperhatikan Jenis muatan dan barang yang akan di bongkar akan menggunakan jasa penumpukan gudang, penumpukan lapangan, atau langsung di angkut melalui *Truck Losing*. Setelah itu Divisi RENTAL akan membuat *Line up* kapal, *Line Up* adalah perencanaan penambatan kapal yang berisi jadwal kapal yang sedang melakukan Bongkar/Muat, dan jadwal kapal yang sedang menunggu giliran untuk tambat ke dermaga. Dari *Line up* ini Divisi rental bisa memantau kapal walau tidak sedang berada di dermaga.

Ada beberapa hal yang harus di perhatikan saat pembuatan *Line up*, yaitu jarak antara kapal saat sandar, Juka ukuran kapal standar maka jarak antar aman kapal saat sandar yaitu 10 meter, tapi jika ukuran kapal besar maka jarak aman kapas saat sandar yaitu 15 meter.

Gambar 2. 1
Line-Up PTP Multipurpose Cabang Tanjung Priok di Wilayah 2



Sumber : divisi perencanaan dan pengendalian

- Setelah itu, Divisi RENTAL akan menghubungi pihak Keagenan/PBM untuk melakukan rapat kapal, Pelaksanaan rapat kapal terdapat perbedaan sebelum pandemi *Covid-19*, dimana sebelum adanya

pandemi *Covid-19* Rapat kapal dilakukan secara tatap mata oleh Supervisor Operasi, Supervisor RENTAL dan Keagenan/PBM di ruang rapat divisi RENTAL. Namun setelah pandemi Covid-19 rapat kapal dilakukan dengan Keagenan/PBM pengiriman permohonan rencana bongkar muat melalui email, kemudian akan di periksa dan dianalisis oleh supervisor Operasi, Setelah di periksa maka akan di tetapkan hasil dari rapat kapal tersebut. Adapun hasil dari Rapat Kapal yaitu Rencana Kerja Operasional yang berisi:

- a) Jumlah Tenaga Kerja Bongkar Muat yang digunakan
 - b) Jumlah gang
 - c) Jumlah dan jenis alat bongkar muat yang di gunakan
 - d) Jumlah *shift*
 - e) Waktu kapal sandar
- 6) Setelah dilakukannya Rapat Kapal, maka divisi rental akan membuat surat Uang Pertanggungan (Uper), Uper adalah Uang pendahuluan untuk jasa bongkar muat yang harus di bayar oleh pemilik barang.
- 7) Setelah Uang Pertanggungan (Uper) di bayar, maka divisi Rental menerbitkan surat Rencana Penambatan Kapal dan Operation Planning (RPKOP).

Setelah surat Rencana Penambatan Kapal dan *Operation Planning* (RPKOP) diterbitkan, maka kapal tinggal menunggu waktu sandar dan penambatan kapal sesuai surat Rencana Penambatan Kapal dan Operation Planning (RPKOP).

5. *Berthing Time*

a. Pengertian *Berthing Time*

Berthing time adalah jumlah waktu selama kapal berada di tambatan, sejak kapal ikat tali sampai lepas tali tambatan. Dalam kinerja pelayanan kapal di pelabuhan, waktu *Berthing time* merupakan kegiatan pokok kapal, dimana pada saat kapal sandar di dermaga maka kapal akan

melakukan kegiatan *stevedoring*. Oleh karena itu kinerja operasional pada saat *berthing time* harus benar-benar dilakukan dengan sebaik-baiknya.

Rumus menghitung waktu *berthing time* yaitu :

Berthing Time (BT) = *Berth Working Time* + *Not Operation Time*, atau

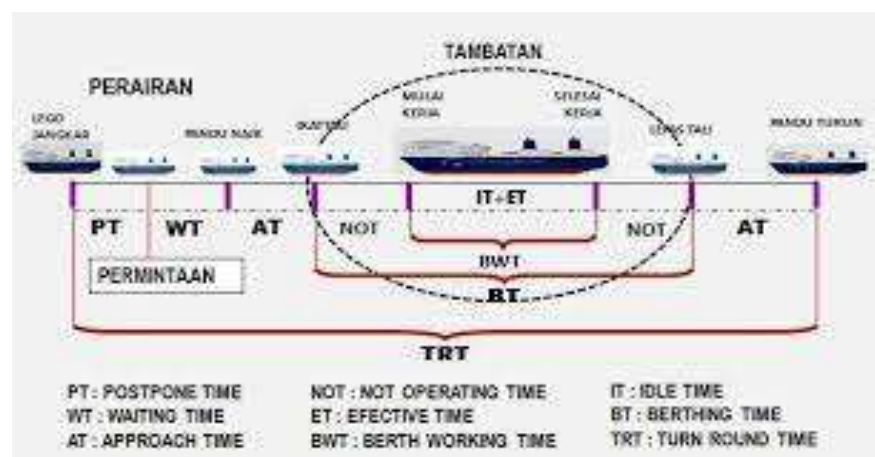
Berthing Time (BT) = (*Effective Time* + *Idle Time*) + *Not Operation Time*

Dimana :

- 1) *Berth working time* adalah waktu untuk kegiatan bongkar muat selama kapal berada di tambatan/dermaga.
- 2) *Effective Time* adalah jumlah waktu efektif yang digunakan untuk melakukan kegiatan bongkar muat selama kapal di tambatan.
- 3) *Idle Time* adalah waktu tidak efektif atau tidak produktif atau terbuang selama kapal berada di tambatan disebabkan pengaruh cuaca dan peralatan bongkar muat yang rusak
- 4) *Not Operation Time* adalah waktu jeda, waktu berhenti yang direncanakan selama kapal di pelabuhan (persiapan b/m dan istirahat kerja).

Gambar 2. 1

Kinerja Pelayanan Kapal



Sumber : <https://koneksea.com/turn-round-time/>

b. Kegiatan *Berthing time*

Berdasarkan pengertian dan rumus perhitungan dari *berthing time* di atas maka pada waktu *berthing time* terdiri dari beberapa kegiatan yaitu *Berth Working Time* dan *not operation time*.

1) Berth Working Time

Menurut Harmaini Wibowo, *Berth Working Time* (BWT) adalah waktu untuk kegiatan bongkar muat selama Kapal berada di tambatan / Dermaga. Cakupan kegiatan ini adalah dengan melihat dan mengamati kesiapan peralatan bongkar muat dan produktivitas peralatan bongkar muat di dermaga. Kesiapan operasi peralatan adalah perbandingan antara jumlah peralatan yang siap untuk dioperasikan dengan jumlah peralatan yang tersedia dalam periode waktu tertentu.

Pada waktu kegiatan *berth working time* ini lah dilaksanakan kegiatan bongkar muat barang dari kapal ke dermaga atau sebaliknya. Teori bongkar muat yang dikemukakan oleh Abdullah dalam Andre Syahputra AE, J. S. A., Afrianti, D. A., MT,D. A. A., Anasta Wirawan, M. M., & Anasta Wirawan, M. M. (2022) yaitu bongkar muat adalah kegiatan yang meliputi pelayanan terhadap barang yang keluar masuk pelabuhan, yang menyangkut bongkar muat, pemindahan dari kapal ke dermaga, dari dermaga ke gudang atau lapangan penumpukan.

Menurut Suyono. (2007 : 22-23) bongkar muat adalah kegiatan perpindahan barang dari moda transportasi laut ke moda transportasi darat atau sebaliknya:

- a. *Ship Operation / Stevedoring* (bongkar muat dari dan ke kapal)
Adalah kegiatan pembongkaran barang dari deck kapal, palka kapal ke dermaga, tongkang, truck, kereta api di sisi lambung kapal, atau sebaliknya.
- b. *Quay Transfer Operation / Cargodoring* (operasi pemindahan barang dari dermaga)
Adalah kegiatan melepaskan atau mengeluarkan barang dari sling (ex. Tackle) di dermaga sisi

lambung kapal, mengangkat dari dermaga dan menyusun di gudang / lapangan penumpukan lini I atau sebaliknya.

- c. *Receipt / Delivery Operation* (operasi penyerahan dan penerimaan) *Receiving* : adalah kegiatan menerima barang dari kendaraan di depan pintu gudang / lapangan penumpukan sampai barang tersusun di gudang / lapangan penumpukan.
- d. *Delivery* : adalah kegiatan menyerahkan barang dari penumpukan di gudang / lapangan sampai tersusun di atas kendaraan pengangkut.

Dalam pelaksanaan bongkar muat ada beberapa hal yang memungkinkan pelaksanaan operasi bongkar muat dapat dikatakan baik, antara lain :

- 1) Perencanaan (*planning*) yang mantap
- 2) Tenaga kerja yang terampil (*skill worker*)
- 3) Peralatan yang memadai (*correct equipment*)
- 4) Pemberian arahan dan petunjuk yang berkelanjutan (*supervising*)
- 5) Pelaksanaan (*operation*) yang baik
- 6) Pengawasan (*control*) pelaksanaan yang ketat

Menurut Herman Budi Sasono (2014:22), dalam buku manajemen pelabuhan dan realisasi ekspor impor “Kegiatan bongkar muat adalah kegiatan membongkar barang- barang impor dan atau barang antar pulau/intersuler dari atas kapal dengan menggunakan crane dan sling kapal ke daratan terdekat di tepi kapal yang lazim disebut dermaga, kemudian dari dermaga menggunakan lori, forklift, dimasukan dan ditata ke dalam gudang terdekat yang ditunjuk oleh administrator pelabuhan. Secara garis besar pelaksanaan operasi bongkar muat dapat dibagi menjadi dua system yaitu :

- a) Secara langsung

Operasi bongkar muat secara langsung adalah sistem bongkar barang dari kapal ke angkutan darat (*truck*), kereta (*rail*),

dan tongkang (*barge*) di samping lambung kapal atau muat dari truck, kereta, tongkang di samping lambung kapal ke palka kapal.

b) Secara tidak langsung

Barang sebelum dimuat ditumpuk di gudang lini 1 / lapangan penumpukan disusun sedemikian rupa sesuai jenis, berat, sifat barang, tujuan, nama kapal pengangkut. Setelah barang dipersiapkan ditumpuk di gudang lini 1 / lapangan penumpukan baru diangkut/dipindahkan ke dermaga dan untuk selanjutnya dimuat di atas palka kapal.

Untuk mempermudah dan mempercepat kegiatan bongkar muat maka diperlukan peralatan bongkar muat. Menurut Lasse (2014:128), peralatan bongkar muat adalah alat produksi yang berfungsi menjembatani kapal dengan terminal. Berdasarkan Alat-alat yang digunakan untuk melakukan kegiatan bongkar muat curah kering biasanya tergantung fasilitas yang tersedia, tetapi biasanya alat yang digunakan adalah sebagai berikut :

a) *Crane*

Crane adalah alat bongkar muat barang dari kapal ke dermaga maupun sebaliknya yang dipergunakan di daratan atau di dermaga.

Gambar 2. 2
Crane darat atau Harbour Mobile Crane (HMC)



Sumber : PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero)

b) Excavator

Excavator adalah alat berat yang berfungsi untuk memindahkan barang.

Gambar 2. 2
Excavator



Sumber : PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero)

c) Wheel Loader

Wheel Loader adalah mesin yang digunakan untuk meraup dan transportasi bahan dalam area kerja.

Gambar 2. 3
Wheel Loader



Sumber : PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero)

d) Forklift

Forklift yaitu alat yang di gunakan untuk mengangkat muatan dari dan ke truk atau membawa muatan dari dan ke gudang atau lapangan penumpukan.

Gambar 2. 4
Forklift kapasitas 30 ton



Sumber : PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero)

e) Grab

Grab yaitu alat berupa cangkeram yang digunakan untuk mengambil muatan dari dan ke palka.

Gambar 2. 5
Grab



Sumber : PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero)

f) Hopper

Hopper yaitu alat yang digunakan untuk menampung barang atau muatan dari palka kapal sebelum di muat ke atas truk dan biasanya barang tersebut berupa barang break bulk atau curah kering.

Gambar 2. 6
Hopper



Sumber : PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero)

g) *Sling*

Sling yaitu tali yang digunakan untuk mengikat muatan yang akan di bongkar atau di muat dari dan ke kapal.

Gambar 2. 7
Sling



Sumber : PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero)

C. KERANGKA PEMIKIRAN

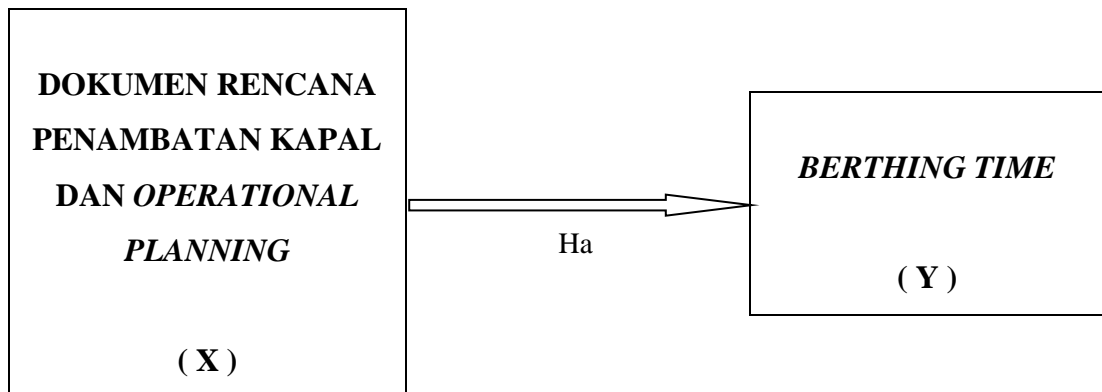
Kerangka pemikiran adalah suatu konsep yang menyajikan hubungan antara variabel yang diperkirakan terjadi dan diperoleh dari hasil penjabaran tinjauan pustaka. Untuk dapat memaparkan pembahasan skripsi ini secara teratur, penulis membuat suatu kerangka pemikiran terhadap hal-hal yang menjadi pembahasan pokok, yaitu:

“ANALISIS DOKUMEN RENCANA PENAMBATAN KAPAL DAN OPERATIONAL PLANNING TERHADAP BERTHING TIME DI PT PELABUHAN TANJUNG PRIOK”

Berdasarkan uraian definisi operasional dan teori dari para ahli pada tinjauan pustaka sebelumnya yang berkaitan dengan pelayanan terminal yang dilakukan oleh PT Pelabuhan Tanjung Priok sebagai operator terminal, maka PT Pelabuhan Tanjung Priok harus meningkatkan kinerja pelabuhan dengan membuat perencanaan yang baik. Untuk meningkatkan pelayanan dibidang bongka muat PT Pelabuhan Tanjung priok membuat divisi Perencanaan dan Pengendalian yang tugas utamanya yaitu membuat Rencana Penambatan Kapal dan *Operational Planning* (RPKOP) agar proses bongkat muat kapal makin teratur dan terkendali. Oleh karena itu PT Pelabuhan Tanjung Priok diharapkan bisa membuat perencanaan yang baik dan memberikan pelayanan yang maksimal agar tidak

adanya kerugian bagi pemilik kapal maupun pemilik barang.

Tabel 2. 1
Kerangka Pemikiran



D. HIPOTESIS

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

- Ha : Terdapat hubungan antara pembuatan dokumen rencana penambatan kapal dan *operational planning* dengan *berthing time*.
- Ho : Tidak ada hubungan antara pembuatan dokumen rencana penambatan kapal dan *operational planning* dengan *berthing time*.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

Berikut penjelasan waktu dan tempat penelitian yang dilaksanakan oleh penulis sehingga dapat menyampaikan beberapa permasalahan dalam skripsi ini, adalah sebagai berikut.

1. Waktu Penelitian

Penulis melakukan penelitian terhadap analisis rencana penambatan kapal dan *operational Planning* guna mengetahui faktor yang menyebabkan tingginya waktu *berthing time* di PTP Nonpetikemas Cabang Tanjung Priok khusus di terminal 2 pada saat melakukan praktek darat (Prada) di PT Pelabuhan Tanjung Priok selama 6 bulan terhitung dari bulan Februari 2023 sampai dengan Juli 2023.

2. Tempat Penelitian

Tempat pelaksanaan penelitian tersebut, yaitu di PT Pelabuhan Tanjung Priok yang merupakan anak perusahaan dari PT Pelabuhan Indonesia (PELINDO) yang bergerak sebagai operator terminal multipurpose yang menangani kegiatan bongkar muat kargo curah cair, curah kering, *general cargo* dan lain-lain. PT Pelabuhan Tanjung Priok telah mempunyai 11 cabang Pelabuhan yaitu :

- a. PTP Multipurpose Cabang Tanjung Priok, Jakarta Utara
- b. PTP Multipurpose Cabang Banten, Banten
- c. PTP Multipurpose Cabang Panjang, Lampung

- d. PTP Multipurpose Cabang Bengkulu, BengkuluPTP Multipurpose Cabang Jambi, Jambi
- e. PTP Multipurpose Cabang Teluk Bayur, Padang
- f. PTP Multipurpose Cabang Palembang, Sumatera selatan
- g. PTP Multipurpose Cabang Cirebon, Jawa Barat
- h. PTP Multipurpose Cabang Pangkal Balam, Bangka SelatanPTP Multipurpose Cabang Pontianak, Pontiana
- i. PTP Multipurpose Cabang Tanjung Pandan, Bangka Belitung

Fokus dari penelitian ini terdapat di PT Pelabuhan Tanjung Priok Cabang Tanjung Priok. Berikut adalah data perusahaan :

Nama Perusahaan : PT Pelabuhan Tanjung Priok Cabang Tanjung Priok
 Alamat : Jl. Raya Pelabuhan No,9 Tanjung Priok, Jakarta Utara
 Telp : (021)4367505
 Kode Pos : 14310
 Website : <https://ptp.co.id/>
 Email : tanjungpriok@ptp.co.id

B. METODE PENELITIAN

Pada penelitian ini, penulis akan membahas mengenai hubungan/keterkaitan antara rencana penambatan kapal dan *operational planning* dengan waktu *berthing time* dan pada penelitian ini penulis menggunakan metode kuantitatif.

C. SUMBER DATA

Dalam menulis skripsi ini, peneliti tentunya memerlukan data-data untuk mendukung penelitian yang dilakukan. Adapun data yang diperlukan oleh peneliti pada PT Pelabuhan Tanjung Priok Cabang Tanjung Priok yaitu :

1. Data Sekunder

Adapun dalam penelitian ini data sekunder diperoleh dari referensi yang berkaitan dengan penyusunan skripsi, serta data yang diperoleh dari

instansi terkait dalam penelitian. Dalam penyusunan skripsi peneliti mengambil data tentang sistematika atau proses pembuatan rencana penambatan kapal dan *operational planning* (RPKOP) dan pengamatan kegiatan operasional kapal saat sandar di dermaga PT Pelabuhan Tanjung Priok Cabang Tanjung Priok. Peneliti juga mendapatkan data tentang dokumen-dokumen yang berkaitan dengan permasalahan yang sedang dianalisis oleh peneliti serta keterangan tentang proses bongkar muat kapal di PT Pelabuhan Tanjung Priok Cabang Tanjung Priok. Data-data tersebut diharapkan dapat memberikan informasi dalam pemecahan masalah yang terdapat dalam skripsi ini.

D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

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

1. Observasi

Menurut Sugiyono (2018:229) observasi merupakan teknik pengumpulan data yang mempunyai ciri yang spesifik bila dibandingkan dengan teknik yang lain. Observasi juga tidak terbatas pada orang, tetapi juga objek-objek alam yang lain. Maka dapat penulis simpulkan bahwa observasi adalah metode pengumpulan data dimana peneliti mencatat informasi sebagaimana yang mereka saksikan selama penelitian. Penyaksian terhadap peristiwa-peristiwa itu bisa dengan melihat, mendengarkan, merasakan, yang kemudian dicatat seobjektif mungkin. Orang seringkali mengartikan observasi sebagai suatu aktiva yang sempit, yakni memperhatikan sesuatu dengan pengamatan, meliputi kegiatan pemuatan perhatian terhadap sesuatu objek dengan menggunakan seluruh alat indra.

Pada teknik ini, penulis menggunakan penelitian dengan alat panca indera sendiri sebagai media untuk melakukan observasi pada penelitian. Dimana penulis mengamati pada proses pembuatan rencana penambatan kapal dan *operational planning* (RPKOP) dan waktu *berthing time* agar mendapatkan informasi dan kejadian faktual dari lapangan.

2. Dokumentasi

Menurut Ardiansyah, Risnita, M.Syahrani Jailani (2023), Teknik pengumpulan data dokumentasi merupakan penyederhanaan data-data yang telah dikumpulkan, selanjutnya penyajian data, yakni menyajikan data-data yang telah direduksi sebelumnya, dan verifikasi atau penarikan kesimpulan dari data yang telah didapatkan yang berkaitan dengan tema makalah.. Di dalam melaksanakan metode dokumentasi, peneliti menyelidiki benda-benda tertulis seperti buku-buku, majalah, dokumen, peraturan-peraturan, notulen rapat, catatan harian, dan sebagainya. Teknik ini digunakan untuk mendukung data dan informasi yang penulis sajikan guna melengkapi penulisan skripsi ini antara lain surat Rencana penambatan kapal dan *operational planning* (RPKOP), surat Uang Pertanggungan (uper), Surat Rencana Kegiatan Bongkar Muat, *Manifest*.

3. Studi pustaka

Menurut Miza Nina Adlini, Anisya Hanifa Dinda, Sarah Yulinda, Octavia Chotimah, Sauda Julia Merliyana (2022), studi pustaka yaitu metode dengan pengumpulan data dengan cara memahami dan mempelajari teori-teori dari berbagai literatur yang berhubungan dengan penelitian tersebut. Studi pustaka ini bertujuan untuk memperoleh dasar-dasar teori dengan jalan membaca buku-buku termasuk peraturan dan dokumen-dokumen lainnya yang berkaitan dengan masalah yang akan dibahas.

E. POPULASI, SAMPEL DAN TEKNIK SAMPLING

1. Populasi

Populasi terdiri atas sekumpulan obyek yang menjadi pusat perhatian, yang daripadanya terkandung informasi yang ingin diketahui. Dalam hal ini, penulis menggunakan populasi adalah jumlah kunjungan kapal di dermaga PTP Nonpetikemas Tanjung Priok khusus di terminal 2 pada 6 bulan terakhir (dari bulan Februari 2023 sampai dengan Juli 2023) dan laporan realisasi kegiatan bongkar muat di PTP Nonpetikemas Tanjung Priok khusus di terminal 2.

2. Sampel

Sampel adalah himpunan bagian (subset) dari suatu populasi, sampel memberikan gambaran yang benar tentang populasi. Pengambilan sampel dari suatu populasi disebut penarikan sampel (sampling). Karena banyaknya kunjungan kapal di PTP cabang Tanjung Priok maka penulis mengambil sampling yaitu 5 kapal setiap bulan pada bulan Februari 2023 sampai dengan Juli 2023.

3. Teknik Sampling

Teknik sampling adalah suatu cara yang digunakan untuk mengambil sampel penelitian. Dalam hal ini, penulis mengambil sampling dengan kriteria pengambilan sampling diambil dari perhitungan *waktu berthing* time lebih tinggi dari perencanaan waktu tambat.

F. TEKNIK ANALISIS DATA

Proses pengolahan data dengan memecah data menjadi beberapa bagian pokok yang selanjutnya dipakai untuk menguji hipotesis disebut proses analisis data, sehingga data menjadi lebih sederhana dan mudah dibaca serta mudah diinterpretasikan. Data dianalisis dengan menggunakan teknik analisis statistik yaitu sebagai berikut:

1. Analisis Koefisien Korelasi

Menurut Anisa Nur Fitriani (2018), Koefisien korelasi adalah suatu analisis yang mempelajari tentang hubungan antara dua variabel. Analisis koefisien korelasi digunakan untuk mencari saling hubungan atau keeratan hubungan antar variabel bebas (*independent variable*) yang dinyatakan dalam (X) dan variabel tidak bebas (*dependent variable*) yang dinyatakan dalam (Y), adapun persamaannya adalah:

$$r_{xy} = \frac{\sum(x-\bar{x})(y-\bar{y})}{\sqrt{\sum(x-\bar{x})^2 \sum(y-\bar{y})^2}} \quad \text{Dimana:}$$

r = Besarnya korelasi atau hubungan antara variabel x dan y

x = Rencana penambatan kapal dan *operational planning* (*independent variable*)

y = *berthing time* (*dependent variable*)

Besarnya r dapat dinyatakan dari $-1 < r < 1$ artinya:

- 1) Bila $r = +1$ atau mendekati 1, ada hubungan antara variabel x dan variabel y , dimana hubungan sangat kuat dan positif.
- 2) Bila $r = 0$, tidak ada hubungan antara variabel x dan variabel y atau sangat lemah.
- 3) Bila $r = -1$ atau mendekati -1, ada hubungan antara variabel x dan variabel y , dimana hubungan sangat kuat dan negatif.

Penafsiran akan besarnya koefisien korelasi yang umum digunakan adalah:

0,00 – 0,19 = korelasi sangat rendah

0,20 – 0,39 = korelasi rendah

0,40 – 0,59 = korelasi cukup kuat

0,60 – 0,79 = korelasi kuat

0,80 – 1,00 = korelasi sangat kuat

2. Analisis Koefisien Penentu

Untuk mengetahui seberapa besar kontribusi variabel pembuatan rencana penambatan kapal dan *operational planning* (X) terhadap *berthing time* (Y) digunakan rumus koefisien penentu sebagai berikut:

$$K_p = r^2 \times 100\%.$$

3. Analisis Regresi Linier Sederhana

Adalah analisis yang digunakan untuk mengetahui hubungan antara dua variabel yang dinyatakan dalam satu garis lurus. Analisis regresi linear sederhana adalah untuk mengetahui hubungan antara variabel Pembuatan

rencana penambatan kapal dan *operational planning* yang dinyatakan dalam variabel X terhadap *berthing time* yang dinyatakan dalam variabel Y. Menurut W. Gulo (2005 : 188) persamaan regresi linear sederhana dinyatakan dalam bentuk $Y = a + bX$

4. Uji Hipotesis

Analisis uji hipotesis bertujuan untuk mengetahui seberapa jauh hipotesis penelitian yang telah disusun semula dapat diterima berdasarkan data yang telah dikumpulkan. Analisis uji hipotesis tidak menguji kebenaran hipotesis, tetapi menguji dapat diterima atau ditolaknya hipotesis yang bersangkutan (Gulo, 2005:153).

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Dalam bab ini akan menjelaskan tentang permasalahan serta fakta-fakta yang berdasarkan rumusan masalah yang telah ditulis sebelumnya dan juga menguraikan kejadian yang dialami pada saat melaksanakan pengamatan dalam pembuatan skripsi ini.

1. Profil Perusahaan PT Pelabuhan Tanjung Priok (PTP)

PT Pelabuhan Tanjung Priok (PTP Nonpetikemas) merupakan operator terminal multipurpose pertama di Indonesia dan berpengalaman dalam menangani kegiatan bongkar muat kargo curah cair, curah kering, *general cargo* dan lain-lain.

PT Pelabuhan Tanjung Priok 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.

Layanan Perusahaan yang diberikan oleh PT Pelabuhan Tanjung Priok kepada para pelanggan, yaitu :

a. Jasa *Stevedoring*

Kegiatan membongkar barang dari kapal ke dermaga / tongkang / truk atau memuat barang dari dermaga / tongkang / truk ke dalam kapal.

b. Jasa Cargodoring

Jasa Cargodoring yaitu kegiatan memindahkan barang dari dermaga ke gudang / lapangan penumpukan, selanjutnya menyusun di gudang lapangan atau sebaliknya. Gudang Penumpukan Suatu bangunan atau tempat tertutup yang digunakan untuk menyimpan barang-barang yang berasal dari kapal atau yang akan dimuat ke kapal.

c. Receiving/Delivery

Receiving/delivery yaitu 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.

d. Lapangan dan Penumpukan

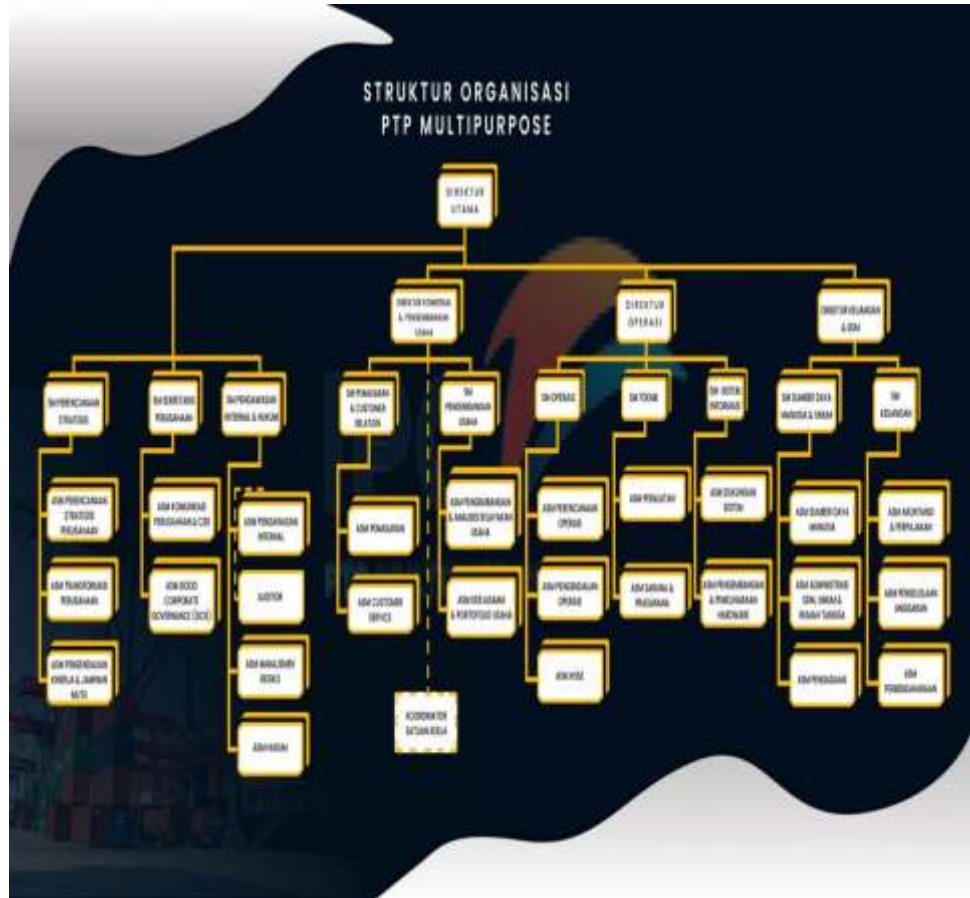
Sebuah lahan terbuka di dalam area terminal yang digunakan untuk menempatkan atau barang yang disusun secara berencana baik barang yang akan dimuat ke kapal ataupun barang setelah dibongkar dari kapal.

e. Pelayanan Lainnya

Penyewaan alat-alat pelabuhan dan Penyediaan dan/atau pelayanan konsolidasi barang.

Gambar 4. 1

Tabel Struktur Organisasi PTP *Multipurpose*



PT. Pelabuhan Tanjung Priok (PTP *multipurpose*) memiliki visi dan misi sebagai berikut :

Visi : Menjadi Operator Terminal Multipurpose yang terdepan untuk Maritim *Gateway* di Indoneisa.

Misi : Menyediakan pelayanan yang terintegrasi, yang kompetitif, Dan berkelanjutan untuk mendukung ekosistem logistik Guna menstimulasi pertumbuhan ekonomi nasional.

- Menyediakan layanan terminal secara terintegrasi, berkualitas, dan modern demi memenuhi kebutuhan dan melampaui harapan semua mitra.
- Menumbuhkan nilai perusahaan secara berkesinambungan bagi pemegang saham dengan memenuhi aspek aspek tata kelola perusahaan yang baik.

- Menerapkan budaya perusahaan yang dapat meningkatkan kenyamanan kerja dan profesionalitas karyawan.
- Mewujudkan sistem logistik nasional yang efektif dan efisien, ramah lingkungan, dan berkepedulian sosial yang membanggakan bangsa dan negara

Saat ini, PTP Nonpetikemas telah beroperasi di 11 cabang Pelabuhan yang tersebar di seluruh wilayah strategis Indonesia yaitu :

- a. PTP *Multipurpose* Cabang Tanjung Priok, Jakarta Utara
- b. PTP *Multipurpose* Cabang Banten, Banten
- c. PTP *Multipurpose* Cabang Panjang, Lampung
- d. PTP *Multipurpose* Cabang Bengkulu, Bengkulu
- e. PTP *Multipurpose* Cabang Jambi, Jambi
- f. PTP *Multipurpose* Cabang Teluk Bayur, Padang
- g. PTP *Multipurpose* Cabang Palembang, Sumatera selatan
- h. PTP *Multipurpose* Cabang Cirebon, Jawa Barat
- i. PTP *Multipurpose* Cabang Pangkal Balam, Bangka Selatan
- j. PTP *Multipurpose* Cabang Pontianak, Pontianak
- k. PTP *Multipurpose* Cabang Tanjung Pandan, Bangka Belitung

Pada kenyataan yang penulis temukan waktu melaksanakan praktek darat (PRADA) di Kantor Cabang Pelabuhan Tanjung Priok yaitu adanya rencana penambatan kapal dan *operational planning* yang telah dibuat tidak berjalan dengan baik yang mengakibatkan tidak terealisasinya perencanaan tersebut.

2. Dokumen Rencana Penambatan Kapal dan *Operational Planning* (X)

Pembuatan dokumen rencana penambatan kapal dan *operational planning* (RPKOP) merupakan tahap penting dalam kegiatan operasional terminal di PT. Pelabuhan Tanjung Priok, dimana dalam RPKOP direncanakan waktu kapal tambat hingga lepas tali, lokasi tambat kapal, jumlah alat bongkat/muat dan jumlah tenaga kerja bongkar muat yang digunakan. Berikut rekapitulasi mengenai rencana penambatan kapal dan *operational planning* di

PT Pelabuhan Tanjung Priok cabang Tanjung Priok di wilayah dermaga 2 yang Terhitung 6 bulan selama penulis melakukan praktek darat pada bulan Februari sampai Juli tahun 2023. Karena banyaknya kapal yang melakukan kegiatan di wilayah dermaga 2 cabang tanjung priok, maka penulis mengambil sampel yaitu 5 kapal perbulan, adapun rekapitulasinya antara lain:

Tabel 4. 1

Laporan Rencana Penambatan Kapal dan *Operational Planning*

No	Bulan	Nama Kapal	Rencana Waktu Tambat	Rencana Lepas Tali	Lama Waktu Perencanaan
1	Februari	MATSUMAE	2/16/2023 22:00	2/17/2023 23:00	25.00
2	Februari	PALMER	2/19/2023 19:00	2/21/2023 13:00	42.00
3	Februari	LATOUR	2/15/2023 14:00	2/17/2023 8:00	42.00
4	Februari	EVER VANTAGE	2/16/2023 12:00	2/18/2023 22:00	58.00
5	Februari	MANALAGI YASA	2/17/2023 11:00	2/20/2023 20:00	81.00
6	Maret	MANALAGI YASA	3/7/2023 21:00	3/10/2023 23:00	74.00
7	Maret	TIAN SHOU	3/12/2023 22:00	3/14/2023 16:00	42.00
8	Maret	ECKERT OLDENDORFF	3/10/2023 23:00	3/12/2023 18:00	43.00
9	Maret	DA HUA	3/11/2023 14:00	3/12/2023 23:00	33.00
10	Maret	MAHO CORAL	3/11/2023 23:00	3/13/2023 2:00	27.00
11	April	MV. SGS GREEN	4/27/2023 20:00	4/30/2023 8:00	60.00
12	April	INTAN DAYA 10. KM	4/29/2023 20:00	4/1/2023 22:00	50.00
13	April	MV ORIENTAL LUNA	4/30/2023 14:00	4/1/2023 23:00	33.00

14	April	INFINITY BLUE	4/1/2023 7:00	4/2/2023 23:00	40.00
15	April	ASUWA 1	4/3/2023 7:00	4/4/2023 17:00	34.00
16	Mei	MV. AUTAI	5/2/2023 6:00	5/5/2023 8:00	74.00
17	Mei	MV. MANAMI CORAL	5/2/2023 14:00	5/3/2023 16:00	26.00
18	Mei	ORHAN	5/3/2023 20:00	5/6/2023 14:00	66.00
19	Mei	DA XIN	5/9/2023 10:00	5/11/2023 12:00	50.00
20	Mei	PAC ALCAMAR	5/9/2023 16:00	5/12/2023 18:00	74.00
21	Juni	OCEAN GEMSTONE	5/30/2023 3:00	5/31/2023 20:00	41.00
22	Juni	BD PIONEER 1	5/31/2023 7:00	6/2/2023 9:00	50.00
23	Juni	RAUSAN	6/7/2023 1:00	6/8/2023 19:00	42.00
24	Juni	TANGKAS	6/1/2023 6:00	6/2/2023 16:00	34.00
25	Juni	DEVON EXPRESS	6/4/2023 21:00	6/5/2023 23:00	26.00
26	Juli	ATHERINA	7/6/2023 1:00	7/8/2023 11:00	58.00
27	Juli	ORIENTAL JETTY	7/5/2023 9:00	7/6/2023 2:00	17.00
28	Juli	KUNIMI 1	7/11/2023 8:00	7/12/2023 10:00	26.00
29	Juli	COSMIC OAK	7/13/2023 15:00	7/14/2023 17:00	26.00
30	Juli	SOL HONGKONG	7/13/2023 11:00	7/14/2023 21:00	34.00

Sumber data : Hasil diolah

3. Waktu *Berthing Time* (Y)

Namun dalam pelaksanaan kegiatan di pelabuhan, tentunya banyak masalah yang dihadapi dalam pelaksanaan bongkar/muat, hal ini yang

membuat penulis ingin meneliti faktor apa saja yang membuat kegiatan di pelabuhan terhambat. Berikut penulis membuat rekapitulasi realisasi waktu *berthing time* di PT Pelabuhan Tanjung Priok cabang Tanjung Priok.

Tabel 4. 2
Laporan Waktu *Berthing Time*

No	Bulan	Nama Kapal	Realisasi Waktu Tambat	Realisasi Lepas Tali	waktu <i>Berthing Time</i>
1	Februari	MATSUMAE	2/16/2023 22:00	5/18/2023 5:40	31.67
2	Februari	PALMER	2/19/2023 20:05	5/21/2023 23:00	50.92
3	Februari	LATOUR	2/15/2023 11:15	5/17/2023 15:05	51.83
4	Februari	EVER VANTAGE	2/16/2023 11:30	5/20/2023 7:00	91.50
5	Februari	MANALAGI YASA	2/17/2023 14:10	5/21/2023 1:15	83.08
6	Maret	MANALAGI YASA	3/7/2023 22:45	6/11/2023 11:35	84.83
7	Maret	TIAN SHOU	3/12/2023 22:35	6/15/2023 2:15	51.67
8	Maret	ECKERT OLDENDORFF	3/11/2023 9:25	6/13/2023 13:37	52.20
9	Maret	DA HUA	3/11/2023 13:30	6/13/2023 13:37	48.12
10	Maret	MAHO CORAL	3/11/2023 23:02	6/13/2023 1:45	26.72
11	April	MV. SGS GREEN	4/27/2023 23:37	6/30/2023 21:38	70.02
12	April	INTAN DAYA 10. KM	4/29/2023 22:45	7/2/2023 22:25	71.67
13	April	MV ORIENTAL LUNA	4/30/2023 13:40	7/1/2023 23:42	34.03
14	April	INFINITY BLUE	4/1/2023 4:45	7/2/2023 23:35	42.83
15	April	ASUWA 1	4/3/2023 7:35	7/4/2023 19:50	36.25

16	Mei	MV. AUTAI	5/2/2023 2:40	5/5/2023 18:00	87.33
17	Mei	MV. MANAMI CORAL	5/2/2023 11:35	5/3/2023 19:05	31.50
18	Mei	ORHAN	5/3/2023 16:08	5/6/2023 17:30	73.37
19	Mei	DA XIN	5/9/2023 12:20	5/11/2023 21:45	57.42
20	Mei	PAC ALCAMAR	5/9/2023 17:10	5/14/2023 4:01	106.85
21	Juni	OCEAN GEMSTONE	5/30/2023 3:00	5/31/2023 21:00	42.00
22	Juni	BD PIONEER 1	5/31/2023 7:30	6/2/2023 13:30	54.00
23	Juni	RAUSAN	6/6/2023 22:30	6/9/2023 2:45	52.25
24	Juni	TANGKAS	6/1/2023 5:10	6/2/2023 20:35	39.42
25	Juni	DEVON EXPRESS	6/4/2023 21:55	6/6/2023 6:45	32.83
26	Juli	ATHERINA	7/6/2023 0:50	7/9/2023 8:24	79.57
27	Juli	ORIENTAL JETTY	7/5/2023 22:55	7/7/2023 1:41	26.77
28	Juli	KUNIMI 1	7/11/2023 11:40	7/12/2023 17:20	29.67
29	Juli	COSMIC OAK	7/13/2023 15:10	7/14/2023 19:32	28.37
30	Juli	SOL HONGKONG	7/13/2023 9:17	7/15/2023 9:44	48.45

Sumber data : Hasil diolah

4. Fasilitas PT Alat Pelabuhan Tanjung Priok cabang Tanjung Priok

Fasilitas Alat merupakan faktor penting dalam proses kegiatan bongkar/muat terjadap kelancaran kegiatan bongkar/muat di PTP cabang Tanjung Priok. Adapun fasilitas Alat yang dimiliki oleh PT Pelabuhan Tanjung Priok cabang tanjung Priok.

Tabel 4. 3
Data Fasilitas Alat PTP Multipurpose Cabang Tanjung Priok

No	Kade Lapangan	Data Fasilitas Alat	Pemilik Alat	Pelayanan
1	101 U	GLC 01, GLC 02, Hopper 02 dan Hopper 07	PT Pelabuhan Tanjung Priok	Luar Negeri
2	101 S	GLC 03, GLC 04, Grab 01 s.d Grab 04	PT Pelabuhan Tanjung Priok	Luar Negeri
3	102	GLC 05, GLC 06	PT Pelabuhan Tanjung Priok	Luar Negeri
4	114 S	GLC 07, GLC 08, Hopper 01,08,09,10	PT Pelabuhan Tanjung Priok	Luar Negeri
5	114 U	GLC 09, GLC 03 MTI, Hopper 05 MTI dan Hopper 06 MTI	PT Pelabuhan Tanjung Priok dan PT Multi Terminal Indonesia	Luar Negeri
6	115	GLC 10, GLC 11, dan GLC 04 MTI, Grab TCS 05 s.d Grab TCS 08	PT Pelabuhan Tanjung Priok dan PT Multi Terminal Indonesia	Luar Negeri
7	201-203	HMC 01 s.d 05	PT Kaluku Maritima Utama	Luar Negeri
8	201-203	HMC 01 Temas Port	PT Temas Port	Luar Negeri
9	Gudang Ambon	OHC 01 s.d OHC 08	PT Pelabuhan Tanjung Priok	Luar Negeri
10	Lapangan Ex. Perca	RTG	PT Multi Terminal Indonesia	Domestik(Stuffing/Sripping)
11	Lapangan 226 K	Reach Stacker, Forklift	PT Lemo dan PT Inter Continental Logistic	Domestik(Stuffing/Sripping)

Sumber data : PT Pelabuhan Tanjung Priok Cabang Tanjung Priok

B. ANALISIS DATA

Analisis data sebagai data pendukung yang dapat dijelaskan menggunakan angka-angka untuk mengetahui adanya hubungan rencana penambatan kapal dan *operational planning* dengan *berthing time* di PT Pelabuhan Tanjung Priok. Berikut rekapitulasi mengenai rencana penambatan kapal dan *operational planning*, Waktu realisasi *berthing time* di PT Pelabuhan Tanjung Priok cabang Tanjung Priok di wilayah dermaga 2 dengan mengambil sampling 5 kapal setiap bulan terhitung 6 bulan selama penulis melakukan praktek darat pada bulan Februari sampai Juli tahun 2023.

Tabel 4. 4**Tabel Perhitungan Korelasi Hubungan Variabel X dan Y**

No	Bulan	Nama Kapal	Lama Waktu Perencanaan (X)	Lama <i>Berthing Time</i> (Y)
1	Februari	MATSUMAE	25.00	31.67
2	Februari	PALMER	42.00	50.92
3	Februari	LATOUR	42.00	51.83
4	Februari	EVER VANTAGE	58.00	91.50
5	Februari	MANALAGI YASA	81.00	83.08
6	Maret	MANALAGI YASA	74.00	84.83
7	Maret	TIAN SHOU	42.00	51.67
8	Maret	ECKERT OLDENDORFF	43.00	52.20
9	Maret	DA HUA	33.00	48.12
10	Maret	MAHO CORAL	27.00	26.72
11	April	MV. SGS GREEN	60.00	70.02
12	April	INTAN DAYA 10. KM	50.00	71.67
13	April	MV ORIENTAL LUNA	33.00	34.03
14	April	INFINITY BLUE	40.00	42.83
15	April	ASUWA 1	34.00	36.25
16	Mei	MV. AUTAI	74.00	87.33
17	Mei	MV. MANAMI CORAL	26.00	31.50

18	Mei	ORHAN	66.00	73.37
19	Mei	DA XIN	50.00	57.42
20	Mei	PAC ALCAMAR	74.00	106.85
21	Juni	OCEAN GEMSTONE	41.00	42.00
22	Juni	BD PIONEER 1	50.00	54.00
23	Juni	RAUSAN	42.00	52.25
24	Juni	TANGKAS	34.00	39.42
25	Juni	DEVON EXPRESS	26.00	32.83
26	Juli	ATHERINA	58.00	79.57
27	Juli	ORIENTAL JETTY	17.00	26.77
28	Juli	KUNIMI 1	26.00	29.67
29	Juli	COSMIC OAK	26.00	28.37
30	Juli	SOL HONGKONG	34.00	48.45

Sumber data : Hasil diolah

Berdasarkan Tabel diatas diketahui bahwa akan dilakukan perhitungan antara rencana penambatan kapal dan *operational planning* (X) terhadap waktu *berthing time* (Y). dengan menggunakan perhitungan statistik SPSS.

1. Analisis Koefisien Korelasi

Analisis koefisien korelasi merupakan suatu cara yang dilakukan untuk menganalisis besaran hubungan antara variabel X dengan variabel Y dan juga untuk mendapatkan nilai kekuatan antar variabel. Uji hipotesis yang dilakukan penulis gunakan adalah uji dua sisi (*two-tailed*) dengan bantuan SPSS

Statistics, uji korelasi bertujuan untuk mengetahui tingkat keeratan hubungan antar variabel yang dinyatakan dengan koefisien korelasi (r). Dengan menggunakan uji validitas secara empiris ini, peneliti mengharapkan hasil uji dengan menggunakan SPSS Statistics adalah valid.

Tabel 4. 5
Tabel Statistik SPSS Korelasi

Correlations		X	Y
RPKOP	Pearson Correlation	1	.939**
	Sig. (2-tailed)		<.001
	N	30	30
REALISASI BONGKAR MUAT	Pearson Correlation	.939**	1
	Sig. (2-tailed)	<.001	
	N	30	30

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

Tabel 4. 6
Tabel Interval Koefisien

Interval Koefisien	Tingkat Hubungan
0.00 – 0.19	Korelasi sangat rendah
0.20 – 0.39	Korelasi rendah
0.40 – 0.59	Korelasi sedang
0.60 – 0.79	Korelasi kuat
0.80 – 1.00	Korelasi sangat kuat

Tabel SPSS diatas menyatakan bahwa angka koefisien korelasinya sebesar 0,939 dan angka signifikannya 0,001, angka tersebut menunjukan bahwa terjadi korelasi yang sangat kuat antara rencana penambatan kapal dan *operational planning* dengan waktu *berthing time*.

Hal tersebut berarti adanya pengaruh yang kuat terhadap waktu *berthing time* dan kinerja pelayanan kapal di dermaga wilayah 2 PT Pelabuhan Tanjung Priok.

Dengan hasil korelasi sebesar 0,939, maka hubungan antara rencana penambatan kapal dan *operational planning* dengan waktu *berthing time* dapat diartikan apabila rencana penambatan kapal dan *operational planning* berjalan dengan baik dan terealisasi maka waktu *berthing time* akan semakin efektif dan terealisasi sesuai perencanaan.

Begitu juga sebaliknya, jika rencana penambatan kapal dan *operational planning* tidak terealisasi maka waktu *berthing time* akan tinggi sehingga kapal akan menambah waktu tambat kapal sehingga menimbulkan kerugian pada pemilik barang dan kapal.

2. Analisis koefisien penentu

Untuk dapat mengetahui besarnya kontribusi faktor variabel (X) terhadap perubahan variabel (Y) dapat diketahui dengan menggunakan koefisien determinasi (r^2) :

$$\begin{aligned} Kp &= r^2 \times 100\% \\ &= (0,939)^2 \times 100\% \\ &= 88,172 \times 100\% \\ &= 88,2\% \end{aligned}$$

Tabel 4. 7

Tabel Analisi Koefisien Penentu

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.939 ^a	.882	.877	7.745

a. Predictors: (Constant), Lama RPKOP

Artinya rencana penambatan kapal dan *operational planning* dengan waktu *berthing time* di terminal wilayah 2 PTP cabang tanjung Priok adalah sebesar 88,2% dan sisanya 11,8% adalah pengaruh faktor lain.

3. Analisis koefisien regresi linier sederhana

Dari analisis koefisien korelasi diperoleh nilai (r) yang tinggi, dengan kata lain adanya hubungan yang kuat dan bertolak belakang antara rencana penambatan kapal dan *operational planning* dengan *berthing time*, maka dilanjutkan dengan analisis koefisien regresi linier sederhana dengan variabel (X) dan (Y) dan hasil perhitungan SPSS untuk analisis regresi linier sederhana, adalah sebagai berikut :

Tabel 4. 8
Analisis Koefisien Regresi Linier Sederhana

Coefficients ^a					
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	
Model		B	Std. Error	Beta	t
1	(Constant)	.408	3.965		.103
	Lama RPKOP	1.209	.084	.939	14.442

a. Dependent Variable: Lama Realisasi

Pada tabel SPSS diatas menyatakan bahwa perhitungan analisis regresi linier sederhana adalah $Y = 0.408 + (1.209) X$ artinya 1.209 adalah koefisien regresi yang menyatakan hubungan fungsional antara variabel X dan variabel Y. Jika rencana penambatan kapal dan *operational planning* (X) memiliki nilai nol (tetap) maka nilai pencapaian waktu *berthing time* kapal sebesar 0.408.

4. Uji hipotesis

Berdasarkan perhitungan yang didapat mengenai koefisien korelasi serta koefisien penentu. Maka uji hipotesis dapat dilakukan untuk mengetahui hubungan antara rencana penambatan kapal dan *operational planning* dengan *berthing time* di Terminal PT. Pelabuhan Tanjung Priok cabang Tanjung Priok. Uji hipotesis yang digunakan dalam penelitian ini, sebagai berikut :

- Jika nilai signifikansi kurang dari 0,05 (<0,05) maka H_0 ditolak dan H_a diterima yang artinya terdapat hubungan yang signifikan antara variabel X

dengan variabel Y. Sedangkan jika nilai signifikansi lebih dari 0,05 ($>0,05$) maka H_0 diterima dan H_a ditolak.

- b) Jika $t_{hitung} > t_{tabel}$, maka H_0 ditolak dan H_a diterima, yang artinya terdapat hubungan yang signifikan antara variabel X dengan variabel Y. Sedangkan jika $t_{hitung} < t_{tabel}$ maka H_0 diterima dan H_a ditolak.

Tabel 4. 9
Analisis Hipotesis

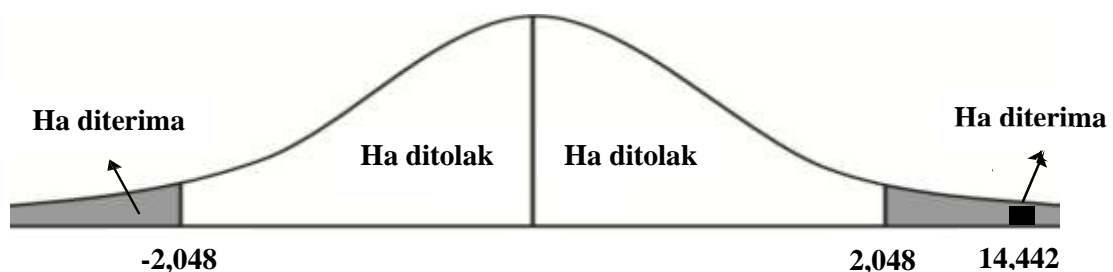
Coefficients ^a						
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		
Model		B	Std. Error	Beta	t	Sig.
1	(Constant)	.408	3.965		.103	.919
	Lama RPKOP	1.209	.084	.939	14.442	<.001

a. Dependent Variable: Lama Realisasi

Berdasarkan tabel SPSS di atas, dapat dilihat bahwa t_{hitung} sebesar (14,442), selanjutnya kita akan menghitung t_{tabel} dengan rumus :

$$\begin{aligned}
 T_{tabel} &= (a / 2 : n-2) \\
 &= 0,05 / 2 : 30-2 \\
 &= 0,025 : 28 \\
 &= 2,04841
 \end{aligned}$$

Gambar 4. 2
Kurva Penerimaan Uji Hipotesis



Berdasarkan tabel SPSS dan perhitungan diatas dapat disimpulkan bahwa:

- a) Nilai signifikansi (*sig.2 tailed*) sebesar $0,000 < 0,05$ maka berarti H_0 ditolak dan H_a diterima karena terdapat pengaruh antara rencana penambatan kapal dan *operational planning* terhadap *berthing time* di PT. Pelabuhan Tanjung Priok.
- b) t_{tabel} mendapatkan nilai sebesar 2,04841, dan untuk nilai t_{hitung} dapat dilihat berdasarkan tabel SPSS nilai t_{hitung} sebesar 14,442. Maka dapat disimpulkan bahwa $t_{\text{hitung}} > t_{\text{tabel}}$ artinya H_0 ditolak dan H_a diterima karena terdapat pengaruh rencana penambatan kapal dan *operational planning* terhadap *berthing time* di PT. Pelabuhan Tanjung Priok.

C. PEMECAHAN MASALAH

Pemecahan masalah merupakan sebuah solusi yang berguna untuk memecahkan suatu masalah yang terdapat pada penelitian ini. Dalam hal ini agar perencanaan operasional kapal sejak kapal sandar di dermaga PTP *multipurpose* cabang Tanjung Priok di wilayah 2 hingga selesai kegiatan bongkar muat dapat terealisasi sehingga meningkatkan performa kinerja pelabuhan. Pada umumnya pengambilan sebuah keputusan akan menggunakan pengetahuan, perhitungan serta pengalaman untuk menetapkan sebuah keputusan untuk memecahkan suatu masalah.

Dalam penelitian ini akan menguraikan pemecahan masalah rencana penambatan kapal dan *operational planning* terhadap waktu *berthing time* di PT Pelabuhan Tanjung Priok cabang Tanjung Priok sebagai berikut :

1. Dalam pembuatan rencana penambatan kapal dan *operational planning* divisi perencanaan dan pengendalian (RENDAL) harus lebih memperhatikan aspek-aspek yang dapat menghambat kinerja bongkar/muat, seperti mempelajari *stowage plan* dengan baik dan merencanakan proses *cargodoring* agar tingkat TGH dapat terpenuhi dan terjadi konsistensi selama proses bongkar muat, divisi perencanaan dan pengendalian juga harus memperhatikan tenaga kinerja bongkar muat(TKBM) dengan memberikan pelatihan agar proses bongkar muat dapat lebih optimal. Proses *Trucking* yang tidak lancar juga menyebabkan proses kinerja bongkar muat terhambat karena akan

menyebabkan kemacetan saat akan memasuki pelabuhan dan pada saat truck keluar dari pelabuhan.

2. Berdasarkan data fasilitas peralatan bongkar muat di PT Pelabuhan Tanjung Priok dan laporan jumlah kapal yang melakukan bongkar muat di PT Pelabuhan Tanjung Priok cabang Tanjung Priok khususnya di dermaga wilayah 2, maka alat yang tersedia kurang memenuhi permintaan pelayanan bongkar muat barang sehingga menyebabkan lamanya proses bongkar muat di PTP cabang Tanjung Priok. Sehingga PT Pelabuhan Tanjung Priok dapat menambah peralatan bongkar muat agar dapat mengoptimalkan proses bongkar muat. Divisi perencanaan dan pengendalian (RENDAL) juga perlu melakukan kerja sama dengan BMKG untuk memperkirakan hujan dan badai di pelabuhan tanjung priok seperti kita ketahui bahwa *cargo* yang ditangani di PT Pelabuhan Tanjung Priok merupakan curah kering dan *general cargo*.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan analisa mengenai rencana penambatan kapal dan *operational planning* (RPKOP) terhadap *berthing time* di PT Pelabuhan Tanjung Priok cabang Tanjung Priok dari bulan Februari 2023 sampai dengan Juli 2023 diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Analisis korelasi menunjukkan $(r) = (0,939)$. Hal ini berarti ada korelasi yang sangat kuat antara rencana penambatan kapal dan *operational planning* (RPKOP) terhadap *berthing time* dan berhubungan positif. Artinya apabila rencana penambatan kapal dan *operational planning* berjalan dengan baik dan terealisasi maka waktu *berthing time* akan semakin efektif dan terealisasi sesuai perencanaan. Begitu juga sebaliknya, jika rencana penambatan kapal dan *operational planning* tidak terealisasi maka waktu *berthing time* akan tinggi sehingga kapal akan menambah waktu tambat kapal sehingga menimbulkan kerugian pada pemilik barang dan kapal. Analisa koefisien penentu diperoleh nilai $r^2 = 0,88,2$ menunjukkan bahwa terdapat pengaruh rencana penambatan kapal dan *operational planning* dengan waktu *berthing time* di terminal wilayah 2 PTP cabang Tanjung Priok sebesar 88,2% dan sisanya sebesar 11,8% adalah pengaruh faktor lain. Dari persamaan regresi $Y = 0,408 + (1,209) X$, diperoleh pernyataan jika rencana penambatan kapal dan *operational planning* (X) memiliki nilai nol (tetap) maka nilai pencapaian waktu *berthing time* kapal sebesar 0.408.
2. Uji hipotesis koefisien korelasi yang telah dilakukan, diperoleh hasil $t_{hitung} > t_{tabel}$ atau $(14,442) > (2,048)$ sehingga H_0 ditolak dan H_a diterima.

Artinya terdapat hubungan yang signifikan antara rencana penambatan kapal dan *operational planning* terhadap *berthing time* di PT. Pelabuhan Tanjung Priok.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan yang dibuat, untuk lebih meningkatkan operasional Terminal PT Pelabuhan Tanjung Priok, maka dalam kesempatan ini penulis akan memberikan beberapa saran yang mungkin dapat bermanfaat bagi kelancaran operasional di PT Pelabuhan Tanjung Priok, berikut ini adalah saran yang dapat penulis berikan :

1. Dalam pembuatan rencana penambatan kapal dan *operation planning* (RPKOP) divisi perencanaan dan pengendalian (RENDAL) harus lebih teliti dalam penetapan waktu tambat kapal sampai lepas tali kapal dengan memperhatikan aspek-aspek penting seperti jumlah shift yang digunakan, jumlah alat bongkar muat yang digunakan, jumlah tenaga kerja bongkar muat yang digunakan, mengkaji ulang kecepatan bongkar muat atau T/G/H dan melakukan komunikasi dengan agen kapal mengenai keadaan kapal agar bisa mempersiapkan solusi atau cadangan alat saat adanya masalah saat proses bongkar/muat. Divisi perencanaan dan pengendalian (RENDAL) juga harus mengkaji proses pembuatan rencana penambatan kapal dan *operational planning* pada bagian rapat kapal, dimana saat ini tidak adanya *covid-19* maka rapat kapal dapat dilaksanakan dengan tatap muka atau langsung agar komunikasi antara Supervisor Operasi, Supervisor Rendal dan Keagenan/PBM maksimal sehingga hasil dari rapat kapal maksimal. Melihat banyaknya rencana penambatan kapal dan *operational planning* yang tidak terealisasi, PT Pelabuhan Tanjung Priok cabang Tanjung Priok hendaknya melakukan *controlling* secara berkesinambungan untuk melakukan pengawasan saat kegiatan operasional pelabuhan agar semakin efektif dan efisien.
2. Untuk mencapai standard kinerja operasional di pelabuhan PT Pelabuhan Tanjung Priok juga harus memperhatikan aspek-aspek yang menjadi masalah saat kegiatan bongkar/muat dan mempersiapkan solusi konkret, berdasarkan

pengamatan dari penulis aspek yang menyebabkan tingginya waktu *berthing time* yaitu:

- a. Terjadinya kerusakan alat saat kegiatan bongkar/muat, PT Pelabuhan Tanjung Priok harus melakukan pengecekan berkala agar meminimalisir kerusakan saat proses bongkar/muat dan melakukan perawatan pencegahan secara berkala sebelum terjadinya kerusakan, serta menyediakan alat cadangan untuk mengantisipasi jika ada alat yang rusak.
- b. proses *trucking* yang tidak lancar, hal ini disebabkan karena kemacetan truck saat akan memasuki dan keluar pelabuhan sehingga harus menunggu truck sampai di dermaga. PT Pelabuhan Tanjung Priok harus memperhatikan rute yang ideal agar tidak terjadinya kemacetan saat proses *trucking* dan mempercepat proses *gate-in* dan *gate-out* saat truck akan memasuki atau ingin keluar dari pelabuhan.

DAFTAR PUSTAKA

- Adlini, M. & dkk.(2022). *Metode penelitian kualitatif studi pustaka*. Jurnal Edumaspul, 6(1), 974-980.
- Adzikra Ibrahim. (2013). *Pengertiandefinisi.com*.
- Azwar, (2019). *Analisis Kualitas Layanan Sistem Manajemen Apartur Responsif Terpadu Menggunakan Metode Servqual*. Universitas Muhammadiyah Riau.
- Bagus, F. (2018). *Peningkatan proses penambatan di single buoy mooring semarang pada mt. Sele/p*. 3006 (Doctoral dissertation, (politeknik ilmu pelayaran semarang)).
- Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : HK.103/2/18/DJPL-16 *tentang standar kinerja pelayanan operasional pelabuhan*.
- Djamaluddin, A. (2023:21). *Desain rekayasa: perencanaan pelabuhan*. Unhas Press.
- Djamaluddin, A. (2023:110). *Perencanaan Pelabuhan dan Terminal Petikemas*. PT. Nas Media Indonesia.
- Djoko Subandrijo, Capt. (2014). *Olah Gerak dan Pengendalian Kapal*. Semarang: Universitas Diponegoro.
- Fitriani, A. N. (2021). *Selang kepercayaan koefisien korelasi berdasarkan Empirical Likelihood dan penerapannya pada data rata-rata lama sekolah dan penduduk miskin kota/Kabupaten di Indonesia*. Jurnal Riset Statistika, 51-56.
- Gulo, W, (2005). *Metodologi Penelitian*. Jakarta: PT Grasindo.
- Jailani, M. S. (2023). *Teknik pengumpulan data dan instrumen penelitian ilmiah pendidikan pada pendekatan kualitatif dan kuantitatif*. IHSAN: Jurnal Pendidikan Islam, 1(2), 1-9.
- Jandre Syahputra AE, & dkk (2022). *Analisis Waktu Bongkar Muat Barang Dengan*

Teori Antrian Pada Perencanaan Terminal Angkutan Barang Di Kota Solok.
Analisis Waktu Bongkar Muat Barang Dengan Teori Antrian Pada
Perencanaan Terminal Angkutan Barang Di Kota Solok, 1(1), 1-11.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 2002 *Tentang Penyelenggaraan*
dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari dan ke Kapal.

Lasse, D. A. 2014. *Manajemen Kepelabuhanan*. Jakarta: Rajawali Pers.

Oil Companies International Marine Forum, (1997) *Mooring Equipment Guidelines.*
England.

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

PT Pelabuhan Tanjung Priok, (2022) <https://ptp.co.id/struktur-organisasi/> (diakses pada
tanggal 21 juli 2024).

Sasono, Herman Budi, (2012), *Manajemen Pelabuhan dan Realisasi Ekspor Impor*, CV
Andi Offcet, Yogyakarta

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

Suyono. (2007). *Shipping*. Jakarta : PPM.

UU No.17 Thn.2008 *tentang Pelayaran.*

Wibowo, H. (2010) *Analisis Faktor - Faktor Yang Mempengaruhi Waktu Tunggu Kapal*
Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, Semarang : Universitas Diponegoro.

Lampiran 1

Sinopsis



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN S D M PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
JAKARTA



PENGAJUAN SINOPSIS SKRIPSI

NAMA	: BETO RAJA GURNING
NRP	: 463200566
KELAS	: KALK 7 A
BIDANG KEAHLIAN	: KALK
SEMESTER	: 7 (TUJUH)

Mengajukan Sinopsis Skripsi sebagai berikut:

A. JUDUL


"ANALISIS RENCANA PENAMBATAN KAPAL DAN *OPERATION PLANNING*
TERHADAP *BERTHING TIME* DI PT PELABUHAN TANJUNG PRIOK"


B. LATAR BELAKANG MASALAH

Pelabuhan merupakan terminal bagi angkutan laut yang mempunyai fungsi utama untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, bongkar muat barang dan hewan. Selain itu, Pelabuhan juga merupakan daerah lingkungan kerja kegiatan ekonomi. 6 Fungsi utama dari Pelabuhan yaitu sebagai fungsi mata rantai transportasi (*Supply chain*), Sebagai pintu gerbang (*gate way*), Sebagai tempat pertemuan (*Inter Face*), Sebagai entitas Industri, Sebagai tempat distribusi, produksi dan konsolidasi, dan yang terakhir yaitu untuk mewujudkan wawasan Nusantara dan Kedaulatan Negara. Karena pentingnya fungsi Pelabuhan bagi Ekonomi Indonesia maka setiap pelaku operasional di pelabuhan harus menjalankan tugas dan tanggungjawabnya masing-masing dengan efektif dan efisien.

Perusahaan Bongkar Muat merupakan salah satu pelaku penting dalam pengoperasian pelabuhan. Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 14 tahun 2002 Perusahaan Bongkar Muat (PBM) adalah suatu badan hukum

Lampiran 2
Form Tanda Tangan Pembimbing Utama


KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN S D M PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
JAKARTA

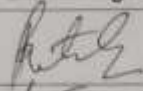
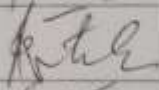
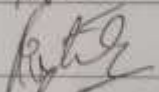



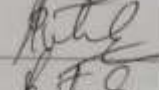



Judul Skripsi :

ANALISIS RENCANA PENAMBATAN KAPAL DAN OPERATIONAL PLANNING
TERHADAP BERTHING TIME DI PT PELABUHAN TANJUNG PRIOK

Dosen Pembimbing I Skripsi : DRS. SUGIYANTO, MM.

Bimbingan I :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
01	12/12-23	Pengajuan Sinopsis	
02	13/12-23	Revisi Sinopsis	
03	22/01-24	Pengajuan Bab I dan di lanjutkan Bab II	
04	06/02-24	Pengajuan Bab II dan di lanjutkan Bab III	
05	19/03-24	Pengajuan Bab III dan di lanjutkan Bab IV	
06	03/06-24	Pengajuan Bab IV dan di lanjutkan Bab V	
07	08/07-24	Pengajuan Bab V	
08	22/7-24	Tarima ybs. siap untuk diujikan	

Lampiran 3

Form Tanda Tangan Pembimbing Pendamping



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN S D M PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
JAKARTA



Judul Skripsi :

ANALISIS RENCANA PENAMBATAN KAPAL DAN OPERATIONAL PLANNING
 TERHADAP BERTHING TIME DI PT PELABUHAN TANJUNG PRIOK

Dosen Pembimbing II Skripsi : PARGAULAN DWIKORA SIMANJUNTAK, MM

Bimbingan II :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1	13/12/23	Sinopsis - Permasalahan 4 Judul	
2	14/12/23	- Identifikasi masalah - lanjutkan ke Bab I	
3	10/1/2024	Perbaiki Bab I & lanjutkan ke Bab II	
4	1/2/2024	Perbaiki Bab II & lanjutkan ke Bab III	
5	5 Maret 24	Perbaiki Bab III dan lanjutkan ke Bab IV	
6	3/Mei 24	Perbaiki Bab IV dan lanjutkan ke Bab V	
7	25/Mei 24	Perbaiki Bab V & lengkapi lampiran & ode akhir	
8	23/Mei 2024	Siap / di kirim	

Lampiran 4
Akta Pendirian PT Pelabuhan Tanjung Priok

2112

N.M. DIPO NUSANTARA PUA UP, S.H., MKn.
NOTARIS JAKARTA

AKTA PENDIRIAN PERSEROAN TERBATAS
PT. PELABUHAN TANJUNG PRIOK

Nomor: = 27 =

- Pada hari ini, Rabu tanggal 10-07-2013 (sepuluh Juli tahun dua ribu tiga belas).
- Pukul 15.00 (lima belas) Waktu Indonesia Barat.....
- Menghadap kepada saya,.....
NUR MUHAMMAD DIPO NUSANTARA PUA UP, Sarjana Hukum, Magister --
Kenotariatan, Notaris di Jakarta, dengan dihadiri oleh saksi-saksi yang telah ----
dikenal oleh saya, notaris dan yang akan disebutkan pada bagian akhir akta-----
ini :-----

I. Tuan Insinyur **RICHARD JOOST LINO** dikenal juga **Insinyur R.J LINO**, --
lahir di Ambon pada tanggal 07-05-1953 (tujuh Mei tahun seribu sembilan --
ratus lima puluh tiga), Warga Negara Indonesia, selaku **Direktur -----**
Utama dari Perseroan yang akan disebut dibawah ini, bertempat tinggal di -
Jakarta, Pekayon, Rukun Tetangga 001, Rukun Warga 010, Kelurahan -----
Ragunan, Kecamatan Pasar Minggu, Kota Jakarta Selatan. -----
Pemegang Kartu Tanda Penduduk Nomor: 09.5304.070553.0077, berlaku --
hingga tanggal 07-05-2014 (tujuh Mei tahun dua ribu empat belas);-----
- menurut keterangannya dalam hal ini bertindak dalam jabatannya tersebut
di atas, demikian sah mewakili direksi, dari dan oleh karenanya bertindak ---
untuk dan atas nama-----

PERUSAHAAN PERSEROAN (Persero) PT. PELABUHAN -----
INDONESIA II disingkat PT. PELINDO II (Persero), -----
berkedudukan di Jakarta Utara, yang anggaran dasar Pendiriannya telah ----
dimuat dan diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia tertanggal -
14-06-1994 (empat belas Juni tahun seribu sembilan ratus sembilan puluh --
empat), Nomor: 47, Tambahan Nomor: 3203/1994,-----
- anggaran dasar mana kemudian diubah kembali, berturut-turut -----
sebagaimana ternyata dalam :-----
- Berita Negara Republik Indonesia tertanggal 13-04-1999 (tiga belas April

1

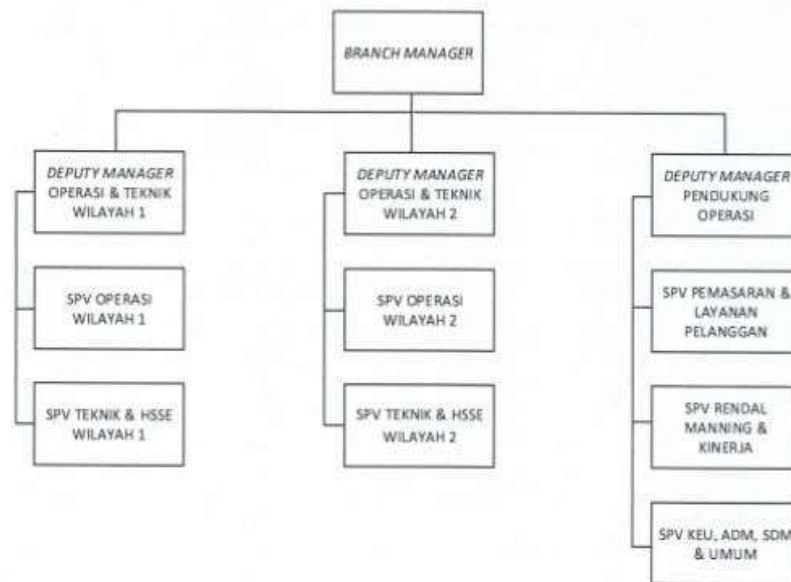
Lampiran 5

Struktur Organisasi PTP Cabang Tanjung Priok



LAMPIRAN 1 : Keputusan Direksi PT Pelabuhan Tanjung Priok Tentang
Struktur Organisasi, Nama, Kelas Jabatan dan Uraian
Jabatan pada Cabang di Lingkungan PT Pelabuhan
Tanjung Priok
Nomor : DT.01.05/5/6/1/SDMA/DIRUPTRB
Tanggal : 5 Juni 2023

STRUKTUR ORGANISASI CABANG TANJUNG PRIOK



D2	D3	D4
<i>h.</i>	<i>f</i>	<i>B</i>



Lampiran 6

Data Kinerja Wilayah 2 Bulan Februari

Laporan Kegiatan Kapal Sandar Di PT Pelabuhan Tanjung Priok Cabang Tanjung Priok Wilayah 2 Bulan Februari								
No	Nama Kapal	Perencanaan Tambat	Perencanaan Lepas Tali	Lama RPKOP	Realisasi Waktu Tambat	Realisasi Lepas tali	Lama Realisasi	Keterangan
1	LCT IRIS MANDIRI	1/27/2023 21:00	1/30/2023 5:00	56.00	1/27/2023 21:55	1/30/2023 5:00	55.08	Tercapai
2	KM STI 3	1/31/2023 9:00	2/1/2023 10:00	25.00	1/31/2023 9:20	2/1/2023 8:57	23.62	Tercapai
3	KM TRIJAYA SAMUDERA	1/31/2023 8:00	2/2/2023 11:00	51.00	1/31/2023 11:05	2/2/2023 11:28	48.38	Tercapai
4	LCT GALAXY 18	1/28/2023 22:00	1/31/2023 20:00	70.00	1/28/2023 22:15	1/31/2023 15:25	65.17	Tercapai
5	LCT NIAGA SAMUDRA 18	1/26/2023 1:00	1/29/2023 8:00	79.00	1/26/2023 1:45	1/29/2023 5:58	76.22	Tercapai
6	LCT SUMBER SEJAHTERA ABADI 77	1/25/2023 10:00	1/27/2023 14:00	52.00	1/25/2023 10:20	1/27/2023 19:15	56.92	Tidak tercapai
7	LCT TERANG FAJAR	1/31/2023 12:00	2/2/2023 21:00	57.00	1/31/2023 21:15	2/2/2023 21:58	48.72	Tercapai
8	LCT TERANG FAJAR	1/31/2023 21:00	2/2/2023 15:00	42.00	1/31/2023 21:15	2/2/2023 21:58	48.72	Tidak tercapai
9	KM CC SEIATI	1/30/2023 5:00	1/31/2023 9:00	28.00	1/30/2023 10:15	1/31/2023 9:48	23.55	Tercapai
10	KM MM SEJATI	1/28/2023 11:00	1/30/2023 3:00	40.00	1/28/2023 5:55	1/30/2023 3:10	45.25	Tidak tercapai
11	BG SKS 2323	2/2/2023 15:00	2/3/2023 13:00	22.00	2/2/2023 15:20	2/3/2023 13:30	22.17	Tidak tercapai
12	LCT SUPER 988	2/2/2023 8:00	2/7/2023 13:00	125.00	2/2/2023 8:20	2/7/2023 17:25	129.08	Tidak tercapai
13	KM CAHAYA ABADI 203	2/2/2023 6:00	2/3/2023 22:00	40.00	2/2/2023 6:33	2/3/2023 22:18	39.75	Tercapai
14	LCT BERKAH JAYA MANDIRI	2/3/2023 21:00	2/5/2023 14:00	41.00	2/3/2023 23:50	2/5/2023 14:30	38.67	Tercapai
15	LCT DEWA SAMUDERA ABADI	2/2/2023 23:00	2/4/2023 19:00	44.00	2/2/2023 23:55	2/4/2023 14:40	38.75	Tercapai
16	LCT VIP MULIA	2/3/2023 23:00	2/5/2023 22:00	47.00	2/3/2023 23:50	2/5/2023 22:10	46.33	Tercapai
17	KM CAHAYA ABADI 203	2/4/2023 17:00	2/6/2023 6:00	37.00	2/4/2023 17:00	2/6/2023 0:01	31.02	Tercapai
18	KM CAHAYA ABADI 204	1/29/2023 0:00	2/1/2023 9:00	81.00	1/29/2023 2:00	2/1/2023 0:00	70.00	Tercapai
19	MATSUMAE	2/16/2023 22:00	2/17/2023 23:59	25.98	2/16/2023 22:00	2/18/2023 5:40	31.67	Tidak tercapai
20	KM SIMFONI SEJATI	2/2/2023 13:00	2/5/2023 10:00	69.00	2/2/2023 15:50	2/5/2023 10:22	66.53	Tercapai
21	LCT DIPASENA DUA	2/5/2023 17:35	2/7/2023 2:35	33.00	2/5/2023 17:35	2/7/2023 9:35	40.00	Tidak tercapai
22	LCT SUPER 988	2/2/2023 8:00	2/7/2023 17:00	129.00	2/2/2023 8:20	2/7/2023 21:25	133.08	Tidak tercapai
23	LCT BAHTERA ABADI 1	2/1/2023 13:00	2/3/2023 21:00	56.00	2/1/2023 13:10	2/3/2023 12:40	47.50	Tercapai
24	BG BAHARI 30028	2/2/2023 12:00	2/4/2023 11:00	47.00	2/2/2023 12:38	2/4/2023 7:47	43.15	Tercapai
25	PALMER	2/19/2023 19:00	2/21/2023 13:00	42.00	2/19/2023 20:05	2/21/2023 23:00	50.92	Tidak tercapai
26	LCT LAS 2	2/7/2023 13:00	2/9/2023 18:00	53.00	2/7/2023 17:15	2/9/2023 18:45	49.50	Tercapai
27	LATOUR	2/15/2023 14:00	2/17/2023 8:00	42.00	2/15/2023 11:15	2/17/2023 15:05	51.83	Tidak tercapai
28	EVER VANTAGE	2/16/2023 12:00	2/18/2023 22:00	58.00	2/16/2023 11:30	2/20/2023 7:00	91.50	Tidak tercapai
29	LCT CIPTA JAYA HARAPAN 7	2/5/2023 15:00	2/7/2023 21:00	54.00	2/5/2023 15:51	2/7/2023 15:30	47.65	Tercapai
30	LCT KINTA PERJAYA	2/5/2023 1:00	2/9/2023 17:00	112.00	2/5/2023 5:05	2/9/2023 23:40	114.58	Tidak tercapai
31	BG LAYAR MAS 3019	2/2/2023 13:00	2/7/2023 16:00	123.00	2/2/2023 16:50	2/7/2023 16:16	119.43	Tercapai
32	KM NUSANTARA SEJATI	2/6/2023 20:00	2/8/2023 5:00	33.00	2/6/2023 20:20	2/8/2023 5:30	33.17	Tidak tercapai
33	BG OCEANIC 228	2/3/2023 15:00	2/5/2023 16:00	49.00	2/3/2023 15:30	2/5/2023 23:15	55.75	Tidak tercapai
34	KM SRIWIJAYA MAJU	2/7/2023 14:00	2/10/2023 16:00	74.00	2/7/2023 14:15	2/10/2023 20:43	78.47	Tidak tercapai
35	BG SUMBER JAYA 308	2/7/2023 13:00	2/9/2023 21:00	56.00	2/7/2023 18:15	2/9/2023 21:50	51.58	Tercapai
36	LCT BERLY	2/7/2023 20:00	2/8/2023 22:00	26.00	2/7/2023 20:20	2/8/2023 16:45	20.42	Tercapai
37	LCT LAS 2	2/10/2023 7:00	2/11/2023 4:00	21.00	2/10/2023 7:45	2/11/2023 4:00	20.25	Tercapai
38	KM INTAN DAYA 282	1/26/2023 16:00	1/31/2023 16:00	120.00	1/26/2023 22:35	1/31/2023 16:55	114.33	Tercapai
39	KM MM SEJATI	2/8/2023 20:00	2/10/2023 8:00	36.00	2/8/2023 20:10	2/10/2023 5:40	33.50	Tercapai
40	LCT GALAXY 9	2/8/2023 20:00	2/10/2023 13:00	41.00	2/8/2023 20:00	2/10/2023 16:20	44.33	Tidak tercapai
41	LCT DELMAR	2/10/2023 15:00	2/12/2023 2:00	35.00	2/10/2023 15:10	2/12/2023 0:47	33.62	Tercapai
42	LCT DELMAR	2/10/2023 15:00	2/12/2023 2:00	35.00	2/10/2023 15:10	2/12/2023 0:47	33.62	Tercapai
43	MANALAGI YASA	2/17/2023 11:00	2/20/2023 20:00	81.00	2/17/2023 14:10	2/21/2023 1:15	83.08	Tidak tercapai
44	LCT LAS ABBASINDO 777	2/12/2023 6:00	2/13/2023 21:00	39.00	2/12/2023 6:30	2/13/2023 21:15	38.75	Tercapai
45	LCT TSM CHARLOTTE	2/12/2023 21:00	2/14/2023 20:00	47.00	2/12/2023 21:30	2/14/2023 21:45	48.25	Tercapai
46	LCT BERLY	2/9/2023 20:00	2/11/2023 19:00	47.00	2/9/2023 20:05	2/11/2023 12:20	40.25	Tercapai
47	LCT RADJA SAMUDERA ABADI	2/13/2023 22:00	2/14/2023 12:00	14.00	2/13/2023 22:15	2/14/2023 15:54	17.65	Tidak tercapai

Lampiran 7

Data Kinerja Wilayah 2 Bulan Maret

Laporan Kegiatan Kapal Sandar Di PT Pelabuhan Tanjung Priok Cabang Tanjung Priok Wilayah 2 Bulan Maret								
No	Nama Kapal	Perencanaan Tambat	Perencanaan Lepas Tali	Lama RPKOP	Realisasi Waktu Tambat	Realisasi Lepas tali	Lama Realisasi	Keterangan
1	KM GUHI MAS	2/28/2023 9:00	3/1/2023 21:00	36.00	2/28/2023 6:25	3/1/2023 21:10	38.75	Tidak Tercapai
2	MT CLEON II	2/26/2023 10:00	3/1/2023 8:00	70.00	2/26/2023 8:45	3/1/2023 8:17	71.53	Tercapai
3	MV IRIANA	2/24/2023 14:00	3/2/2023 1:00	131.00	2/24/2023 14:20	3/2/2023 8:22	138.03	Tercapai
4	LCT MULIA JAYA	2/28/2023 22:00	3/1/2023 22:00	24.00	2/28/2023 22:10	3/1/2023 22:50	24.67	Tidak Tercapai
5	MANALAGI YASA	3/7/2023 21:00	3/10/2023 23:59	74.98	3/7/2023 22:45	3/11/2023 11:35	84.83	Tidak tercapai
6	LCT SERASI 11	2/27/2023 22:00	3/1/2023 17:00	43.00	2/27/2023 22:00	3/1/2023 16:45	42.75	Tercapai
7	KM LAGUN MAS	2/26/2023 14:00	3/1/2023 15:00	73.00	2/26/2023 16:39	3/1/2023 15:10	70.52	Tercapai
8	KM WIRAMAS	2/20/2023 10:00	2/21/2023 6:00	20.00	2/20/2023 10:49	2/21/2023 6:00	19.18	Tercapai
9	TIAN SHOU	3/12/2023 22:00	3/14/2023 16:00	42.00	3/12/2023 22:35	3/15/2023 2:15	51.67	Tidak tercapai
10	BG SAMUDRA BINTAN 88	3/2/2023 20:00	3/5/2023 17:00	69.00	3/2/2023 20:08	3/5/2023 15:07	66.98	Tercapai
11	LCT DIPASENA DUA	3/2/2023 14:00	3/5/2023 13:00	71.00	3/2/2023 14:10	3/5/2023 20:40	78.50	Tidak Tercapai
12	LCT SUMBER SEJAHTERA ABADI 77	3/2/2023 10:00	3/8/2023 2:00	136.00	3/2/2023 0:55	3/7/2023 8:54	127.98	Tercapai
13	KM CAHAYA ABADI 203	3/3/2023 12:00	3/6/2023 0:00	60.00	3/3/2023 12:08	3/6/2023 11:15	71.12	Tidak Tercapai
14	KM MULYA SENTOSA II	3/5/2023 17:00	3/8/2023 9:00	64.00	3/5/2023 13:15	3/8/2023 0:45	59.50	Tercapai
15	BG OMBAK BIRU SATU	3/6/2023 8:00	3/9/2023 2:00	66.00	3/6/2023 8:30	3/9/2023 8:50	72.33	Tidak Tercapai
16	BG CAPRICORN 63	3/6/2023 22:00	3/9/2023 22:00	72.00	3/6/2023 22:30	3/9/2023 23:25	72.92	Tidak Tercapai
17	KM INTAN DAYA 282	3/4/2023 20:00	3/7/2023 1:30	53.50	3/4/2023 16:00	3/7/2023 1:30	57.50	Tidak Tercapai
18	BG SKS 2323	2/20/2023 13:00	2/22/2023 8:00	43.00	2/20/2023 13:45	2/22/2023 8:05	42.33	Tercapai
19	BG TANJUNG JOHOR XXXIV	2/26/2023 11:00	2/27/2023 14:00	27.00	2/26/2023 11:00	2/27/2023 21:55	34.92	Tidak Tercapai
20	KM TANTO AMAN	2/26/2023 13:00	2/28/2023 1:00	36.00	2/26/2023 16:40	2/28/2023 1:15	32.58	Tercapai
21	BG BAROKAH SAMUDERA	2/24/2023 6:00	3/2/2023 12:00	150.00	2/24/2023 6:50	3/2/2023 19:30	156.67	Tercapai
22	BG KAPUAS MITRA 118	3/1/2023 2:00	3/3/2023 16:00	62.00	3/1/2023 8:20	3/3/2023 16:32	56.20	Tercapai
23	MT MAXIMA PRATAMA	3/1/2023 1:00	3/3/2023 16:00	63.00	3/1/2023 6:15	3/3/2023 16:18	58.05	Tercapai
24	LCT AYU 178	3/1/2023 7:00	3/8/2023 13:00	174.00	3/1/2023 7:10	3/8/2023 21:15	182.08	Tidak Tercapai
25	LCT BAHARI KUSUMA JAYA	3/4/2023 13:00	3/5/2023 14:00	25.00	3/4/2023 17:35	3/5/2023 14:30	20.92	Tercapai
26	ECKERT OLDENDORFF	3/10/2023 23:00	3/12/2023 18:00	43.00	3/11/2023 9:25	3/13/2023 13:37	52.20	Tidak tercapai
27	DA HUA	3/11/2023 14:00	3/12/2023 23:59	33.98	3/11/2023 13:30	3/13/2023 13:37	48.12	Tidak tercapai
28	MAHO CORAL	3/11/2023 23:59	3/13/2023 2:00	26.02	3/11/2023 23:02	3/13/2023 1:45	26.72	Tidak tercapai
29	LCT RADIA SAMUDERA ABADI	3/3/2023 17:00	3/4/2023 16:00	23.00	3/3/2023 17:35	3/4/2023 16:20	22.75	Tercapai
30	BG CIPTA JAYA X	3/4/2023 21:00	3/5/2023 12:00	15.00	3/4/2023 21:50	3/5/2023 21:45	23.92	Tercapai
31	LCT LAS ABBASINDO 777	3/1/2023 14:00	3/3/2023 19:00	53.00	3/1/2023 21:28	3/3/2023 19:11	45.72	Tercapai
32	BG SUMEDANG III	3/4/2023 13:00	3/6/2023 2:00	37.00	3/4/2023 13:00	3/6/2023 9:00	44.00	Tidak Tercapai
33	BG SEJAHTERA MAKMUR II	3/1/2023 2:00	3/6/2023 20:00	138.00	3/1/2023 7:41	3/6/2023 20:31	132.83	Tercapai
34	LCT CIPTA JAYA HARAPAN 10	3/2/2023 18:00	3/5/2023 10:00	64.00	3/2/2023 23:25	3/5/2023 10:50	59.42	Tercapai
35	MT AMAS NUSA	3/2/2023 15:00	3/5/2023 0:00	57.00	3/2/2023 15:10	3/5/2023 10:49	67.65	Tidak Tercapai
36	BG PUTRA DESA	3/4/2023 2:00	3/6/2023 7:00	53.00	3/4/2023 8:20	3/6/2023 7:08	46.80	Tercapai
37	MT SIL EXPRESS	3/4/2023 15:00	3/6/2023 1:00	34.00	3/4/2023 15:45	3/6/2023 0:06	32.35	Tercapai
38	LCT PERKASA PRIMA 99	2/18/2023 21:00	2/22/2023 3:00	78.00	2/18/2023 21:40	2/22/2023 7:18	81.63	Tidak Tercapai
39	KM NUSANTARA SEJATI	3/2/2023 6:00	3/5/2023 10:00	76.00	3/2/2023 6:40	3/5/2023 1:00	66.33	Tercapai
40	KM SIMFONI SEJATI	3/1/2023 1:00	3/3/2023 10:00	57.00	3/1/2023 7:50	3/3/2023 10:05	50.25	Tercapai
41	KM WIRAMAS	3/4/2023 7:00	3/4/2023 21:00	14.00	3/4/2023 9:55	3/4/2023 21:40	11.75	Tercapai
42	BG BVS 28	2/28/2023 7:00	3/2/2023 0:00	41.00	2/28/2023 7:25	3/2/2023 7:00	47.58	Tidak Tercapai
43	LCT BAHARI KUSUMA JAYA	3/4/2023 17:00	3/5/2023 22:00	29.00	3/4/2023 17:35	3/5/2023 14:30	20.92	Tercapai
44	MV MARVELA 18	3/6/2023 14:00	3/7/2023 16:00	26.00	3/6/2023 20:40	3/7/2023 16:35	19.92	Tercapai
45	LCT NIAGA SAMUDRA 9	3/5/2023 13:00	3/6/2023 16:00	27.00	3/5/2023 17:35	3/6/2023 16:35	23.00	Tercapai

Lampiran 8

Data Kinerja Wilayah 2 Bulan April

Laporan Kegiatan Kapal Sandar Di PT Pelabuhan Tanjung Priok Cabang Tanjung Priok Wilayah 2 Bulan April								
No	Nama Kapal	Perencanaan Tambat	Perencanaan Lepas Tali	Lama RPKOP	Realisasi Waktu Tambat	Realisasi Lepas tali	Lama Realisasi	Keterangan
1	KM CAHAYA ABADI 203	3/30/2023 22:00	4/2/2023 12:00	62.00	3/30/2023 22:17	4/2/2023 20:00	69.72	Tidak tercapai
2	MV. SGS GREEN	4/27/2023 20:00	6/30/2023 8:00	1524.00	4/27/2023 23:37	6/30/2023 21:38	1534.02	Tidak Tercapai
3	BG MAKMUR ABADI XVI	3/30/2023 9:00	4/2/2023 1:00	64.00	3/30/2023 9:55	4/2/2023 1:50	63.92	Tercapai
4	TB CALISTA II	3/29/2023 1:00	4/2/2023 18:00	113.00	3/29/2023 8:14	4/2/2023 18:35	106.35	Tercapai
5	INTAN DAYA 10. KM	3/29/2023 20:00	4/1/2023 22:00	74.00	3/29/2023 22:45	4/2/2023 22:25	95.67	Tidak Tercapai
6	BG SKS 2323	3/31/2023 1:00	4/1/2023 21:00	44.00	3/31/2023 7:00	4/1/2023 21:45	38.75	Tercapai
7	BG LM 16	4/2/2023 4:00	4/3/2023 9:00	29.00	4/2/2023 8:26	4/3/2023 9:30	25.07	Tercapai
8	KM WIRAMAS	4/3/2023 10:00	4/4/2023 21:00	35.00	4/3/2023 10:58	4/4/2023 21:00	34.03	Tercapai
9	LCT RAYMOND 3	4/1/2023 15:00	4/2/2023 22:00	31.00	4/1/2023 15:44	4/2/2023 19:15	27.52	Tercapai
10	LCT VIP MULIA	3/31/2023 21:00	4/2/2023 14:00	41.00	3/31/2023 17:40	4/2/2023 14:00	44.33	Tidak tercapai
11	KM MULYA SENTOSA II	4/1/2023 9:00	4/2/2023 19:00	34.00	4/1/2023 9:05	4/2/2023 19:00	33.92	Tercapai
12	KM CC SEJATI	3/30/2023 0:00	4/1/2023 14:00	62.00	3/30/2023 9:10	4/2/2023 14:15	77.08	Tidak tercapai
13	LCT SUPER 988	3/31/2023 12:00	4/1/2023 21:00	33.00	3/31/2023 16:20	4/1/2023 21:15	28.92	Tercapai
14	KM MM SEJATI	4/2/2023 4:00	4/3/2023 11:00	31.00	4/2/2023 9:30	4/3/2023 11:55	26.42	Tercapai
15	MV ORIENTAL LUNA	3/30/2023 14:00	4/1/2023 23:59	57.98	3/30/2023 13:40	4/1/2023 23:42	58.03	Tidak Tercapai
16	INFINITY BLUE	4/1/2023 7:00	4/2/2023 23:59	40.98	4/1/2023 4:45	4/2/2023 23:35	42.83	Tidak Tercapai
17	LCT TRANSINDO 8	4/2/2023 16:00	4/3/2023 11:00	19.00	4/2/2023 13:08	4/3/2023 11:15	22.12	Tidak tercapai
18	LCT AYU EXPRESS 1	4/1/2023 11:00	4/4/2023 2:00	63.00	4/1/2023 11:00	4/4/2023 9:05	70.08	Tidak tercapai
19	MT CLEON II	4/3/2023 6:00	4/5/2023 7:00	49.00	4/3/2023 1:20	4/5/2023 7:05	53.75	Tidak tercapai
20	SPOB SEROJA XIX	4/2/2023 9:00	4/5/2023 7:00	70.00	4/2/2023 1:35	4/5/2023 7:00	77.42	Tidak tercapai
21	KM ASIA PRATAMA	4/4/2023 19:00	4/6/2023 0:00	29.00	4/4/2023 19:45	4/6/2023 0:30	28.75	Tercapai
22	BG STAR MARINE 3024	4/2/2023 8:00	4/5/2023 2:00	66.00	4/2/2023 4:37	4/5/2023 2:20	69.72	Tidak tercapai
23	MT PANGERAN	4/2/2023 0:00	4/4/2023 23:00	71.00	4/2/2023 0:28	4/4/2023 20:44	68.27	Tercapai
24	BG SAMUDERA PALMA	3/31/2023 17:00	4/4/2023 10:00	89.00	3/31/2023 17:42	4/4/2023 0:45	79.05	Tercapai
25	KM TANTO SUBUR I	3/31/2023 12:00	4/1/2023 19:00	31.00	3/31/2023 12:35	4/1/2023 17:05	28.50	Tercapai
26	LCT LAS 1	4/4/2023 7:00	4/5/2023 19:00	36.00	4/4/2023 7:00	4/5/2023 17:05	34.08	Tercapai
27	LCT DUA PUTRA JAYA II	4/3/2023 11:00	4/5/2023 15:00	52.00	4/3/2023 9:55	4/5/2023 13:30	51.58	Tercapai
28	ASUWA 1	4/3/2023 7:00	4/4/2023 17:00	34.00	4/3/2023 7:35	4/4/2023 19:50	36.25	Tidak Tercapai
29	KM TANTO AMAN	4/3/2023 13:00	4/4/2023 21:00	32.00	4/3/2023 14:00	4/4/2023 21:25	31.42	Tercapai
30	LCT DELMAR	4/4/2023 21:00	4/5/2023 14:00	17.00	4/4/2023 17:50	4/5/2023 14:55	21.08	Tidak tercapai
31	MV IRIANA	4/4/2023 23:00	4/7/2023 11:00	60.00	4/4/2023 23:42	4/7/2023 2:25	50.72	Tercapai
32	MT KENCANA EXPRESS	4/6/2023 12:00	4/7/2023 21:00	33.00	4/6/2023 16:00	4/7/2023 21:45	29.75	Tercapai
33	BG MAKMUR ABADI XXI	4/3/2023 21:00	4/6/2023 21:00	72.00	4/3/2023 13:50	4/6/2023 21:00	79.17	Tidak tercapai
34	LCT SUMBER SEJAHTERA ABADI 77	4/2/2023 22:00	4/4/2023 5:00	31.00	4/2/2023 13:40	4/4/2023 5:40	40.00	Tidak tercapai
35	LCT CIPTA JAYA HARAPAN 7	4/5/2023 22:00	4/6/2023 11:00	13.00	4/5/2023 22:10	4/6/2023 10:07	11.95	Tercapai
36	LCT TRANSINDO III	4/6/2023 14:00	4/8/2023 0:00	34.00	4/6/2023 16:10	4/8/2023 0:05	31.92	Tercapai
37	LCT CIPTA JAYA HARAPAN 7	4/6/2023 0:00	4/8/2023 15:00	63.00	4/6/2023 10:25	4/8/2023 15:00	52.58	Tercapai
38	BG BM V	4/5/2023 13:00	4/8/2023 8:00	67.00	4/5/2023 13:30	4/8/2023 4:52	63.37	Tercapai
39	KM CAHAYA ABADI 204	4/6/2023 19:00	4/8/2023 10:00	39.00	4/6/2023 19:40	4/8/2023 0:15	28.58	Tercapai
40	LCT MARITINDO PERKASA 8	4/7/2023 11:00	4/8/2023 22:00	35.00	4/7/2023 11:50	4/8/2023 22:00	34.17	Tercapai
41	LCT CIPTA JAYA HARAPAN 7	4/6/2023 10:00	4/9/2023 15:00	77.00	4/6/2023 10:25	4/9/2023 13:00	74.58	Tercapai
42	LCT DIPASENA DUA	4/7/2023 1:00	4/8/2023 20:00	43.00	4/7/2023 6:15	4/8/2023 20:00	37.75	Tercapai
43	LCT KINTA PERJAYA	4/6/2023 14:00	4/8/2023 12:00	46.00	4/6/2023 14:55	4/8/2023 21:10	54.25	Tidak tercapai
44	KM MULYA SENTOSA II	4/6/2023 6:00	4/10/2023 19:00	109.00	4/6/2023 6:30	4/10/2023 14:40	104.17	Tercapai
45	LCT KINTA PERJAYA	3/31/2023 22:00	4/3/2023 19:00	69.00	3/31/2023 22:17	4/3/2023 13:14	62.95	Tercapai
46	KMSIMFONI SEJATI	4/2/2023 0:00	4/8/2023 9:00	153.00	4/2/2023 10:36	4/8/2023 9:25	142.82	Tercapai
47	BG ALFA KHARISMA	4/5/2023 9:00	4/9/2023 12:00	99.00	4/5/2023 9:28	4/9/2023 14:10	100.70	Tidak tercapai

Lampiran 9

Data Kinerja Wilayah 2 Bulan Mei

Laporan Kegiatan Kapal Sandar Di PT Pelabuhan Tanjung Priok Cabang Tanjung Priok Wilayah 2 Bulan Mei								
No	Nama Kapal	Perencanaan Tambat	Perencanaan Lepas Tali	Lama RPKOP	Realisasi Waktu Tambat	Realisasi Lepas tali	Lama Realisasi	Keterangan
1	MV.GLOUCESTER EXPRESS	5/1/2023 16:00	5/2/2023 20:00	28.00	5/1/2023 15:10	5/2/2023 14:30	23.33	Tercapai
2	VINACOMIN HALONG	5/2/2023 7:00	5/4/2023 23:59	64.98	5/2/2023 7:00	5/8/2023 16:10	153.17	Tidak tercapai
3	KM. MERATUS WAINGAPU	5/1/2023 23:30	5/3/2023 0:30	25.00	5/1/2023 23:30	5/3/2023 23:52	48.37	Tidak tercapai
4	THAI BINH 05	4/28/2023 2:00	5/2/2023 4:00	98.00	4/28/2023 4:10	5/4/2023 15:15	155.08	Tidak tercapai
5	OCEAN FAITH	5/1/2023 20:00	5/2/2023 22:00	26.00	5/1/2023 16:30	5/3/2023 2:05	33.58	Tidak tercapai
6	MV. AUTAI	5/2/2023 6:00	5/5/2023 8:00	74.00	5/2/2023 2:40	5/5/2023 18:00	87.33	Tidak tercapai
7	MV. MANAMI CORAL	5/2/2023 14:00	5/3/2023 16:00	26.00	5/2/2023 11:35	5/3/2023 19:05	31.50	Tidak Tercapai
8	ORHAN	5/3/2023 20:00	5/6/2023 14:00	66.00	5/3/2023 16:08	5/6/2023 17:30	73.37	Tidak Tercapai
9	GLORY VALOR	5/5/2023 14:00	5/6/2023 23:59	33.98	5/5/2023 14:20	5/6/2023 15:10	24.83	Tercapai
10	PRINCE HENRY	5/4/2023 8:00	5/6/2023 2:00	42.00	5/4/2023 9:15	5/5/2023 0:32	15.28	Tercapai
11	OCEAN UTE	5/4/2023 10:30	5/6/2023 12:30	50.00	5/4/2023 11:05	5/6/2023 14:27	51.37	Tercapai
12	OCEAN GOLD	5/6/2023 8:00	5/7/2023 10:00	26.00	5/6/2023 9:50	5/6/2023 21:10	11.33	Tercapai
13	INFINITY BLUE	5/9/2023 21:00	5/10/2023 23:00	26.00	5/9/2023 19:25	5/10/2023 16:40	21.25	Tercapai
14	DAXIN	5/9/2023 10:00	5/11/2023 12:00	50.00	5/9/2023 12:20	5/11/2023 21:45	57.42	Tidak tercapai
15	YIN PING	5/9/2023 22:00	5/12/2023 8:00	58.00	5/9/2023 23:00	5/12/2023 1:02	50.03	Tidak tercapai
16	PAC ALCAMAR	5/9/2023 16:00	5/12/2023 18:00	74.00	5/9/2023 17:10	5/14/2023 4:01	106.85	Tidak tercapai
17	SUPER STAR	5/11/2023 19:00	5/12/2023 21:00	26.00	5/11/2023 17:10	5/12/2023 16:22	23.20	Tercapai
18	MASSIVE 8	5/11/2023 18:00	5/13/2023 12:00	42.00	5/11/2023 21:40	5/13/2023 6:10	32.50	Tercapai
19	GOLDEN REJEKI	5/12/2023 20:00	5/15/2023 20:00	72.00	5/12/2023 21:45	5/17/2023 1:55	100.17	Tidak tercapai
20	BRIGHT CORAL	5/13/2023 7:00	5/14/2023 23:59	40.98	5/13/2023 6:50	5/14/2023 13:45	30.92	Tercapai
21	MATSUMAE	5/16/2023 22:00	5/17/2023 23:59	25.98	5/16/2023 22:00	5/18/2023 5:40	31.67	Tidak tercapai
22	GLORY CHALLENGER	5/13/2023 23:00	5/15/2023 17:00	42.00	5/13/2023 22:45	5/14/2023 15:25	16.67	Tercapai
23	ROYAL SPRAK	5/13/2023 15:00	5/14/2023 17:00	26.00	5/13/2023 17:28	5/14/2023 8:30	15.03	Tercapai
24	MATSUSHIRO	5/19/2023 16:30	5/20/2023 18:30	26.00	5/19/2023 17:18	5/20/2023 16:45	23.45	Tercapai
25	GLORY DYNASTY	5/19/2023 15:00	5/20/2023 17:00	26.00	5/19/2023 14:38	5/20/2023 6:50	16.20	Tercapai
26	PALMER	5/19/2023 19:00	5/21/2023 13:00	42.00	5/19/2023 20:05	5/21/2023 23:00	50.92	Tidak tercapai
27	THAI BINH 12	5/14/2023 15:00	5/19/2023 9:00	114.00	5/14/2023 13:50	5/19/2023 0:25	106.58	Tercapai
28	DA QING	5/14/2023 12:00	5/16/2023 6:00	42.00	5/14/2023 12:10	5/15/2023 20:40	32.50	Tercapai
29	SERENITY BLUE	5/15/2023 1:00	5/16/2023 11:00	34.00	5/14/2023 23:30	5/15/2023 13:45	14.25	Tercapai
30	GREEN FUTURE	5/14/2023 23:59	5/16/2023 2:00	26.02	5/14/2023 23:15	5/15/2023 15:00	15.75	Tercapai
31	PRECIOUS OCEAN	5/14/2023 19:30	5/15/2023 21:30	26.00	5/14/2023 19:30	5/15/2023 20:05	24.58	Tercapai
32	PULAU GALEN	5/15/2023 8:00	5/16/2023 18:00	34.00	5/15/2023 6:38	5/16/2023 4:10	21.53	Tercapai
33	LATOUR	5/15/2023 14:00	5/17/2023 8:00	42.00	5/15/2023 11:15	5/17/2023 15:05	51.83	Tidak tercapai
34	PRIMA SAMUDERA	5/15/2023 17:00	5/16/2023 19:00	26.00	5/15/2023 15:15	5/16/2023 5:30	14.25	Tercapai
35	OCEANIC PROGRESS	5/15/2023 20:30	5/17/2023 6:30	34.00	5/15/2023 19:40	5/16/2023 19:30	23.83	Tercapai
36	HOSEI OCEAN	5/16/2023 15:00	5/17/2023 17:00	26.00	5/16/2023 14:30	5/16/2023 22:25	7.92	Tercapai
37	EVER VANTAGE	5/16/2023 12:00	5/18/2023 22:00	58.00	5/16/2023 11:30	5/20/2023 7:00	91.50	Tidak tercapai
38	SHINLINE 11	5/16/2023 20:00	5/17/2023 22:00	27.00	5/16/2023 17:48	5/17/2023 11:45	17.95	Tercapai
39	KAIJU CATEGORY 1	5/16/2023 19:00	5/18/2023 13:00	42.00	5/16/2023 16:55	5/18/2023 4:20	35.42	Tercapai
40	ENGKANTO	5/17/2023 8:00	5/18/2023 18:00	34.00	5/17/2023 7:45	5/18/2023 17:00	33.25	Tercapai
41	MANALAGI YASA	5/17/2023 11:00	5/20/2023 20:00	81.00	5/17/2023 14:10	5/21/2023 1:15	83.08	Tidak tercapai
42	FANTASIA	5/18/2023 7:00	5/20/2023 8:00	49.00	5/18/2023 7:25	5/20/2023 0:00	40.58	Tercapai
43	OCEAN HAPPINESS	5/19/2023 1:00	5/21/2023 3:00	50.00	5/19/2023 1:30	5/19/2023 23:55	22.42	Tercapai
44	TRAWIND FORTUNE	5/20/2023 10:00	5/21/2023 20:00	34.00	5/20/2023 8:15	5/20/2023 22:20	14.08	Tercapai
45	GREEN RACCOON	5/20/2023 17:00	5/21/2023 18:00	25.00	5/20/2023 15:57	5/21/2023 14:28	22.52	Tercapai
46	DEVON EXPRESS	5/20/2023 22:30	5/22/2023 0:30	26.00	5/20/2023 23:15	5/21/2023 22:00	22.75	Tercapai
47	FAGELGRACHT	5/21/2023 6:00	5/22/2023 16:00	34.00	5/21/2023 6:20	5/22/2023 11:05	28.75	Tercapai
48	FUJIHIME	5/22/2023 6:00	5/23/2023 16:00	34.00	5/22/2023 6:05	5/22/2023 21:25	15.33	Tercapai
49	HAPPY DOVER	5/22/2023 7:00	5/23/2023 9:00	26.00	5/22/2023 10:25	5/23/2023 6:20	19.92	Tercapai

Lampiran 10

Data Kinerja Wilayah 2 Bulan Juni

Laporan Kegiatan Kapal Sandar Di PT Pelabuhan Tanjung Priok Cabang Tanjung Priok Wilayah 2 Bulan Juni								
No	Nama Kapal	Perencanaan Tambat	Perencanaan Lepas Tali	Lama RPKOP	Realisasi Waktu Tambat	Realisasi Lepas tali	Lama Realisasi	Keterangan
1	OCEAN GEMSTONE	5/30/2023 3:00	5/31/2023 20:00	41.00	5/30/2023 3:00	5/31/2023 21:00	42.00	Tidak tercapai
2	VIMC UNITY	5/25/2023 14:00	5/29/2023 23:59	105.98	5/25/2023 15:50	6/1/2023 1:05	153.25	Tidak tercapai
3	CENTURION SIGNIFE	5/28/2023 3:00	5/30/2023 13:00	58.00	5/28/2023 1:45	6/1/2023 2:02	96.28	Tidak tercapai
4	BD PIONEER 1	5/31/2023 7:00	6/2/2023 9:00	50.00	5/31/2023 7:30	6/2/2023 13:30	54.00	Tidak tercapai
5	ARAW	5/31/2023 7:00	6/2/2023 1:00	42.00	5/31/2023 8:15	6/1/2023 12:03	27.80	Tercapai
6	DS OCEAN	6/6/2023 7:00	6/8/2023 23:59	64.98	6/6/2023 6:55	6/8/2023 13:10	54.25	Tercapai
7	VANGUARD	6/5/2023 19:00	6/7/2023 13:08	42.13	6/5/2023 21:25	6/7/2023 3:27	30.03	Tercapai
8	RAUSAN	6/7/2023 1:00	6/8/2023 19:00	42.00	6/6/2023 22:30	6/9/2023 2:45	52.25	Tidak tercapai
9	MISHIMA	6/1/2023 9:00	6/2/2023 19:00	34.00	6/1/2023 6:15	6/1/2023 21:48	15.55	Tercapai
10	TANGKAS	6/1/2023 6:00	6/2/2023 16:00	34.00	6/1/2023 5:10	6/2/2023 20:35	39.42	Tidak tercapai
11	SUN UNITY	6/1/2023 14:00	6/2/2023 23:59	33.98	6/1/2023 5:10	6/2/2023 9:57	28.78	Tercapai
12	BBC DESTINY	6/1/2023 9:00	6/2/2023 19:00	34.00	6/1/2023 9:25	6/3/2023 15:05	53.67	Tidak tercapai
13	THAI BINH 05	6/6/2023 20:00	6/10/2023 22:00	98.00	6/6/2023 22:18	6/12/2023 7:45	129.45	Tidak tercapai
14	PANCARAN 5505	6/1/2023 19:00	6/5/2023 23:00	100.00	6/1/2023 23:10	6/6/2023 1:08	97.97	Tercapai
15	VALIANT	6/1/2023 22:00	6/3/2023 16:00	42.00	6/1/2023 23:25	6/3/2023 17:12	41.78	Tercapai
16	BRAHMAN EXPRESS	6/1/2023 21:00	6/2/2023 15:00	18.00	6/1/2023 22:20	6/2/2023 15:20	17.00	Tercapai
17	BAY PEACE	6/2/2023 9:00	6/3/2023 3:00	18.00	6/2/2023 7:10	6/2/2023 22:16	15.10	Tercapai
18	HONGLI 8	6/3/2023 23:00	6/5/2023 17:00	42.00	6/3/2023 22:00	6/5/2023 0:40	26.67	Tercapai
19	GALLOWAY EXPRESS	6/4/2023 4:30	6/5/2023 5:30	25.00	6/4/2023 4:30	6/4/2023 23:19	18.82	Tercapai
20	GRANDE FORTUNA	6/4/2023 12:00	6/6/2023 6:00	42.00	6/4/2023 10:40	6/5/2023 15:12	28.53	Tercapai
21	DEVON EXPRESS	6/4/2023 21:00	6/5/2023 23:00	26.00	6/4/2023 21:55	6/6/2023 6:45	32.83	Tidak tercapai
22	SUNNY WIND	6/5/2023 11:00	6/7/2023 5:00	42.00	6/5/2023 10:00	6/6/2023 15:15	29.25	Tercapai
23	PULAU AOI	6/5/2023 16:00	6/6/2023 18:00	26.00	6/5/2023 13:10	6/6/2023 4:10	15.00	Tercapai
24	HUI SHUN NO. 1	6/5/2023 13:00	6/6/2023 15:00	26.00	6/5/2023 10:40	6/6/2023 10:53	24.22	Tercapai
25	AUROCHS	6/7/2023 9:30	6/8/2023 11:30	26.00	6/7/2023 9:30	6/8/2023 5:37	20.12	Tercapai
26	MANALAGI YASA	6/7/2023 21:00	6/10/2023 23:59	74.98	6/7/2023 22:45	6/11/2023 11:35	84.83	Tidak tercapai
27	ELLAN MANX	6/8/2023 3:00	6/10/2023 19:00	64.00	6/7/2023 17:20	6/10/2023 9:30	64.17	Tidak tercapai
28	MONIKA	6/8/2023 1:00	6/8/2023 11:00	10.00	6/8/2023 0:53	6/8/2023 10:50	9.95	Tercapai
29	YINXUE	6/8/2023 11:00	6/9/2023 21:00	34.00	6/8/2023 10:20	6/9/2023 8:00	21.67	Tercapai
30	APOLLO MARCH	6/12/2023 14:00	6/13/2023 8:00	18.00	6/12/2023 14:05	6/13/2023 2:35	12.50	Tercapai
31	MAPUTI	6/13/2023 0:30	6/14/2023 10:30	34.00	6/13/2023 0:00	6/14/2023 5:24	29.40	Tercapai
32	TIAN SHOU	6/12/2023 22:00	6/14/2023 16:00	42.00	6/12/2023 22:35	6/15/2023 2:15	51.67	Tidak tercapai
33	SHIN LONG LING	6/15/2023 16:00	6/17/2023 10:00	42.00	6/15/2023 13:00	6/17/2023 1:02	36.03	Tercapai
34	SEA FOREST	6/9/2023 23:00	6/11/2023 1:00	26.00	6/9/2023 20:05	6/10/2023 13:27	17.37	Tercapai
35	NOZOMI	6/9/2023 21:00	6/11/2023 15:00	42.00	6/9/2023 19:35	6/11/2023 9:30	37.92	Tercapai
36	HOSEI CROWN	6/11/2023 8:00	6/13/2023 1:00	41.00	6/11/2023 6:30	6/12/2023 14:08	31.63	Tercapai
37	ECKERT OLDENDORFF	6/10/2023 23:00	6/12/2023 18:00	43.00	6/11/2023 9:25	6/13/2023 13:37	52.20	Tidak tercapai
38	DA HUA	6/11/2023 14:00	6/12/2023 23:59	33.98	6/11/2023 13:30	6/13/2023 13:37	48.12	Tercapai
39	MAHO CORAL	6/11/2023 23:59	6/13/2023 2:00	26.02	6/11/2023 23:02	6/13/2023 1:45	26.72	Tidak tercapai

Lampiran 11

Data Kinerja Wilayah 2 Bulan Juli

Laporan Kegiatan Kapal Sandar Di PT Pelabuhan Tanjung Priok Cabang Tanjung Priok Wilayah 2 Bulan Juli								
No	Nama Kapal	Perencanaan Tambat	Perencanaan Lepas Tali	Lama RPKOP	Realisasi Waktu Tambat	Realisasi Lepas tali	Lama Realisasi	Keterangan
1	MV. SGS GREEN	6/27/2023 20:00	6/30/2023 8:00	60.00	6/27/2023 23:37	6/30/2023 21:38	70.02	Tidak Tercapai
2	PETRUS TK	6/30/2023 14:00	7/2/2023 14:00	48.00	6/30/2023 17:00	7/2/2023 8:35	39.58	Tercapai
3	INTAN DAYA 10. KM	6/29/2023 20:00	7/1/2023 22:00	50.00	6/29/2023 22:45	7/2/2023 22:25	71.67	Tidak Tercapai
4	MV VIGOROUS	6/29/2023 19:00	7/1/2023 17:00	46.00	6/29/2023 17:10	7/1/2023 8:28	39.30	Tercapai
5	MV. APOLLO GRACE	6/30/2023 8:00	7/1/2023 18:00	34.00	6/30/2023 7:00	7/2/2023 0:20	41.33	Tidak Tercapai
6	MV. YIN LU	6/28/2023 11:00	6/30/2023 19:00	56.00	6/28/2023 11:18	7/2/2023 8:00	92.70	Tidak Tercapai
7	MV ORIENTAL LUNA	6/30/2023 14:00	7/1/2023 23:59	33.98	6/30/2023 13:40	7/1/2023 23:42	34.03	Tidak Tercapai
8	BG. MASSIVE 5	6/29/2023 14:00	7/1/2023 8:00	42.00	6/29/2023 11:45	6/30/2023 23:55	36.17	Tercapai
9	EVER SUPERIOR	7/1/2023 1:00	7/1/2023 15:00	14.00	7/1/2023 1:37	7/1/2023 12:00	10.38	Tercapai
10	MV. VERTOM JOY	7/1/2023 5:00	7/1/2023 19:00	14.00	7/1/2023 6:05	7/1/2023 14:52	8.78	Tercapai
11	INFINITY BLUE	7/1/2023 7:00	7/2/2023 23:59	40.98	7/1/2023 4:45	7/2/2023 23:35	42.83	Tidak Tercapai
12	GOLDEN SIRIUS	6/30/2023 23:59	7/3/2023 18:00	66.02	7/1/2023 9:35	7/3/2023 15:40	54.08	Tercapai
13	TRAWIND GLORY	7/1/2023 23:59	7/3/2023 10:00	34.02	7/1/2023 23:53	7/4/2023 15:00	63.12	Tidak Tercapai
14	HOSEI FORTUNE	7/2/2023 15:00	7/3/2023 17:00	26.00	7/2/2023 13:45	7/3/2023 4:10	14.42	Tercapai
15	INTAN DAYA 288	7/2/2023 23:00	7/5/2023 7:00	56.00	7/3/2023 0:30	7/6/2023 16:39	88.15	Tidak Tercapai
16	ASUWA 1	7/3/2023 7:00	7/4/2023 17:00	34.00	7/3/2023 7:35	7/4/2023 19:50	36.25	Tidak Tercapai
17	REIWA CENTURY	7/3/2023 5:00	7/3/2023 23:00	18.00	7/3/2023 5:10	7/3/2023 21:55	16.75	Tercapai
18	VIMC GREEN	7/3/2023 20:00	7/5/2023 14:00	42.00	7/3/2023 20:05	7/6/2023 5:35	57.50	Tidak Tercapai
19	SEA MAJESTIC	7/4/2023 2:00	7/6/2023 12:00	58.00	7/4/2023 1:50	7/6/2023 11:05	57.25	Tercapai
20	DESTINY	7/3/2023 20:00	7/6/2023 22:00	74.00	7/3/2023 21:40	7/6/2023 16:50	67.17	Tercapai
21	NAM PHAT STAR	7/4/2023 11:00	7/4/2023 19:00	8.00	7/4/2023 11:43	7/4/2023 19:30	7.78	Tercapai
22	LORETTA	7/4/2023 22:00	7/6/2023 8:00	34.00	7/4/2023 19:28	7/5/2023 17:17	21.82	Tercapai
23	ANGUS EXPRESS	7/5/2023 14:00	7/6/2023 16:00	26.00	7/5/2023 17:00	7/6/2023 19:30	26.50	Tidak Tercapai
24	OPTIMAX	7/5/2023 20:00	7/6/2023 6:00	10.00	7/6/2023 4:05	7/7/2023 5:38	25.55	Tidak Tercapai
25	ATHERINA	7/6/2023 1:00	7/8/2023 11:00	58.00	7/6/2023 0:50	7/9/2023 8:24	79.57	Tidak Tercapai
26	ORIENTAL JETTY	7/5/2023 9:00	7/6/2023 2:00	17.00	7/5/2023 22:55	7/7/2023 1:41	26.77	Tidak Tercapai
27	ANANI	7/5/2023 21:00	7/9/2023 7:00	82.00	7/5/2023 22:55	7/11/2023 9:41	130.77	Tidak Tercapai
28	OCEANIC PROGRESS	7/6/2023 19:00	7/8/2023 5:00	34.00	7/6/2023 21:20	7/7/2023 21:00	23.67	Tercapai
29	INTAN DAYA 282	7/6/2023 21:00	7/9/2023 7:00	58.00	7/6/2023 23:45	7/13/2023 13:10	157.42	Tidak Tercapai
30	ELEGANT SW	7/9/2023 21:00	7/11/2023 15:00	42.00	7/9/2023 20:47	7/10/2023 17:17	20.50	Tercapai
31	MUNTGRACHT	7/9/2023 23:59	7/11/2023 2:00	26.02	7/10/2023 0:22	7/11/2023 12:23	36.02	Tidak Tercapai
32	PULAU YOZORA	7/11/2023 19:00	7/13/2023 13:00	42.00	7/11/2023 19:35	7/12/2023 19:38	24.05	Tercapai
33	KUNIMI 1	7/11/2023 8:00	7/12/2023 10:00	26.00	7/11/2023 11:40	7/12/2023 17:20	29.67	Tidak Tercapai
34	OCEAN GOLD	7/11/2023 11:00	7/13/2023 13:00	50.00	7/11/2023 16:50	7/13/2023 5:00	36.17	Tercapai
35	OCEAN UTE	7/12/2023 11:00	7/14/2023 5:00	42.00	7/12/2023 11:30	7/13/2023 20:40	33.17	Tercapai
36	JOYFUL SPIRIT. MV	7/12/2023 15:00	7/13/2023 23:59	32.98	7/12/2023 14:33	7/13/2023 12:00	21.45	Tercapai
37	COSMIC OAK	7/13/2023 15:00	7/14/2023 17:00	26.00	7/13/2023 15:10	7/14/2023 19:32	28.37	Tidak Tercapai
38	SOL HONGKONG	7/13/2023 11:00	7/14/2023 21:00	34.00	7/13/2023 9:17	7/15/2023 9:44	48.45	Tidak Tercapai
39	PULAU TOUYI	7/14/2023 9:00	7/15/2023 19:00	34.00	7/14/2023 7:00	7/15/2023 6:55	23.92	Tercapai

Lampiran 12

Dokumen Rencana Penambatan Kapal dan *Operational Planning* (RPKOP)

RENCANA OPERATOR TOP201		
RENCANA PENAMBATAN KAPAL & OPERATION PLANNING		
nomor RPKOP	: NXIA01000001001/ PPSA / 2023	Jakarta, 26-JUL-2023
a. BEHM Bongkar	: SL004.IDJKT.0723.000861	Kepada,
a. BEHM Muat	:	Yth. PPSA (Pusat Pelayanan Satu Atap)
klasifikasi	:	PT Pelabuhan Indonesia II
angutan	:	Cabang TANJUNG PRIOK
erihal	: Pemindahan Penambatan Kapal	di
gi Entry	: 26-07-2023 09:21	<u>TANJUNG PRIOK</u>
gi Validasi	:	
ang Menetapkan	:	
<p>Sehubungan dengan rencana kedatangan kapal untuk ditetapkan tambat di Pelabuhan Tg. Priok.</p> <p>Berkenaan dengan hal tersebut diatas, dengan ini kami sampaikan data-data kapal sebagai berikut :</p>		
a.	Nama Kapal	: MV. SHUMKIANG
b.	Bendera	: PANAMA
c.	Panjang	: 127.7 Meter
d.	Draft Depan/Blk	: 9.1 / 9.15 Meter
e.	Pelayaran	: LUAR NEGERI
f.	PBM	: PT. KALUKU MARITIMA UTAMA
g.	EMKL	: -
h.	Jenis Muatan B/M	: GENCAR / (+) Kemasan : Break Bulk
i.	Jumlah B/M	: 2663 /
j.	Pel. Asal	: ZHANGJIAGANG
k.	Pel. Tujuan	: SINGAPORE
l.	Tgl/Jam Tiba	: 26-07-2023 / 17:00:00
<p>Mohon kapal tersebut ditetapkan tambat di dermaga KADE 203 pada kade meter 370 s/d 500 dari tanggal 26-07-2023 jam 19:00:00 s/d tanggal 28-07-2023 jam 03:00:00 eks kapal //</p> <p>Demikian atas perhatian dan kerjasamanya, diucapkan terima kasih.</p>		
TERMINAL TOP201		
Tanggal Cetak 26/07/2023		

Lampiran 13

T Tabel

Titik Persentase Distribusi t (df = 1 – 40)

df	Pr	0.25 0.50	0.10 0.20	0.05 0.10	0.025 0.050	0.01 0.02	0.005 0.010	0.001 0.002
1		1.00000	3.07768	6.31375	12.70620	31.82052	63.65674	318.30884
2		0.81650	1.88562	2.91999	4.30265	6.96456	9.92484	22.32712
3		0.76489	1.63774	2.35336	3.18245	4.54070	5.84091	10.21453
4		0.74070	1.53321	2.13185	2.77645	3.74695	4.60409	7.17318
5		0.72669	1.47588	2.01505	2.57058	3.36493	4.03214	5.89343
6		0.71756	1.43976	1.94318	2.44691	3.14267	3.70743	5.20763
7		0.71114	1.41492	1.89458	2.36462	2.99795	3.49948	4.78529
8		0.70639	1.39682	1.85955	2.30600	2.89646	3.35539	4.50079
9		0.70272	1.38303	1.83311	2.26216	2.82144	3.24984	4.29681
10		0.69981	1.37218	1.81246	2.22814	2.76377	3.16927	4.14370
11		0.69745	1.36343	1.79588	2.20099	2.71808	3.10581	4.02470
12		0.69548	1.35622	1.78229	2.17881	2.68100	3.05454	3.92963
13		0.69383	1.35017	1.77093	2.16037	2.65031	3.01228	3.85198
14		0.69242	1.34503	1.76131	2.14479	2.62449	2.97684	3.78739
15		0.69120	1.34061	1.75305	2.13145	2.60248	2.94671	3.73283
16		0.69013	1.33676	1.74588	2.11991	2.58349	2.92078	3.68615
17		0.68920	1.33338	1.73961	2.10982	2.56693	2.89823	3.64577
18		0.68836	1.33039	1.73406	2.10092	2.55238	2.87844	3.61048
19		0.68762	1.32773	1.72913	2.09302	2.53948	2.86093	3.57940
20		0.68695	1.32534	1.72472	2.08596	2.52798	2.84534	3.55181
21		0.68635	1.32319	1.72074	2.07961	2.51765	2.83136	3.52715
22		0.68581	1.32124	1.71714	2.07387	2.50832	2.81876	3.50499
23		0.68531	1.31946	1.71387	2.06866	2.49987	2.80734	3.48496
24		0.68485	1.31784	1.71088	2.06390	2.49216	2.79694	3.46678
25		0.68443	1.31635	1.70814	2.05954	2.48511	2.78744	3.45019
26		0.68404	1.31497	1.70562	2.05553	2.47863	2.77871	3.43500
27		0.68368	1.31370	1.70329	2.05183	2.47266	2.77068	3.42103
28		0.68335	1.31253	1.70113	2.04841	2.46714	2.76326	3.40816
29		0.68304	1.31143	1.69913	2.04523	2.46202	2.75639	3.39624
30		0.68276	1.31042	1.69726	2.04227	2.45726	2.75000	3.38518
31		0.68249	1.30946	1.69552	2.03951	2.45282	2.74404	3.37490
32		0.68223	1.30857	1.69389	2.03693	2.44868	2.73848	3.36531
33		0.68200	1.30774	1.69236	2.03452	2.44479	2.73328	3.35634
34		0.68177	1.30695	1.69092	2.03224	2.44115	2.72839	3.34793
35		0.68156	1.30621	1.68957	2.03011	2.43772	2.72381	3.34005
36		0.68137	1.30551	1.68830	2.02809	2.43449	2.71948	3.33262
37		0.68118	1.30485	1.68709	2.02619	2.43145	2.71541	3.32563
38		0.68100	1.30423	1.68595	2.02439	2.42857	2.71156	3.31903
39		0.68083	1.30364	1.68488	2.02269	2.42584	2.70791	3.31279
40		0.68067	1.30308	1.68385	2.02108	2.42326	2.70446	3.30688