



INNOVATIVE: Journal Of Social Science Research

Volume 3 Nomor 6 Tahun 2023 Page 9742-9756

E-ISSN 2807-4238 and P-ISSN 2807-4246

Website: <https://j-innovative.org/index.php/Innovative>

## Upaya Meningkatkan Kinerja Pekerja Operator Peralatan Bongkar Muat Dan Kesiapan Fasilitas Peralatan Bongkar Muat Petikemas di KSO Terminal Petikemas Koja

Siti Sahara<sup>1✉</sup>, Nabila Aprilia<sup>2</sup>

Teknik Manajemen Pelabuhan dan Logistik Maritim Universitas Negeri Jakarta

Email: [sitisahara@unj.ac.id](mailto:sitisahara@unj.ac.id)<sup>1✉</sup>

### Abstrak

Indonesia, sebagai negara maritim dengan sebagian besar wilayahnya terdiri dari lautan, memperlihatkan pentingnya transportasi laut sebagai sarana vital dalam menghubungkan pulau-pulau di Indonesia. Transportasi laut memainkan peran krusial dalam perekonomian nasional, didukung oleh Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Terminal Petikemas Koja, yang menjadi pusat kegiatan ekspor dan impor di Indonesia, memberikan kontribusi yang signifikan dalam hal kapasitas penanganan peti kemas. Terminal ini merupakan bagian integral dari pelabuhan Tanjung Priok, yang telah mengalami peningkatan pesat dalam penanganan peti kemas. Peningkatan perdagangan internasional telah memicu pergeseran dari pengiriman barang konvensional menuju penggunaan peti kemas. Terminal Petikemas Koja memiliki peran kunci dalam aktivitas ekspor dan impor di Indonesia. Namun, terdapat kendala dalam pencapaian standar bongkar muat di Terminal Petikemas Koja, seperti penurunan Box Crane per Hour (BCH) yang memengaruhi proses bongkar muat. Faktor-faktor seperti kurangnya kinerja operator dan kesiapan peralatan bongkar muat telah menjadi hambatan dalam proses operasional. Jurnal ini berfokus pada upaya meningkatkan kinerja operator peralatan bongkar muat dan kesiapan fasilitas peralatan bongkar muat petikemas di KSO Terminal Petikemas Koja. Permasalahan ini berkaitan dengan kondisi peralatan yang sudah tua, kurangnya jumlah peralatan dan suku cadang, serta kurangnya perawatan peralatan bongkar muat. Dalam rangka menanggulangi hambatan ini, penelitian skripsi ini bertujuan untuk menyoroti solusi yang dapat meningkatkan efisiensi dan produktivitas proses bongkar muat di Terminal Petikemas Koja. Jurnal ini membahas langkah-langkah praktis dan strategis untuk meningkatkan kinerja operator bongkar muat dan memperbaiki kesiapan fasilitas peralatan bongkar muat di Terminal Petikemas Koja. Melalui analisis terperinci, diharapkan penelitian ini dapat memberikan rekomendasi yang bermanfaat

bagi perbaikan operasional dan peningkatan kinerja dalam proses bongkar muat di lingkungan terminal petikemas.

Kata Kunci : *Kinerja operator, peralatan bongkar muat, petikemas*

#### Abstract

Indonesia, as a maritime country with most of its territory consisting of sea, shows the importance of sea transportation as a vital means of connecting islands in Indonesia. Sea transportation plays a crucial role in the national economy, supported by Law Number 17 of 2008 concerning Shipping. Koja Container Terminal, which is the center of export and import activities in Indonesia, makes a significant contribution in terms of container handling capacity. This terminal is an integral part of the Tanjung Priok port, which has experienced rapid improvements in container handling. Increased international trade has triggered a shift from conventional shipping of goods towards the use of containers. Koja Container Terminal has a key role in export and import activities in Indonesia. However, there are obstacles in achieving loading and unloading standards at the Koja Container Terminal, such as a decrease in Box Cranes per Hour (BCH) which affects the loading and unloading process. Factors such as lack of operator performance and readiness of loading and unloading equipment have become obstacles in the operational process. This journal focuses on efforts to improve the performance of loading and unloading equipment operators and the readiness of container loading and unloading equipment facilities at the Koja Container Terminal KSO. This problem is related to the condition of old equipment, a lack of equipment and spare parts, and a lack of maintenance of loading and unloading equipment. In order to overcome this obstacle, this thesis research aims to highlight solutions that can increase the efficiency and productivity of the loading and unloading process at the Koja Container Terminal. This journal discusses practical and strategic steps to improve the performance of loading and unloading operators and improve the readiness of loading and unloading equipment facilities at the Koja Container Terminal. Through detailed analysis, it is hoped that this research can provide useful recommendations for operational improvements and performance improvements in the loading and unloading process in the container terminal environment.

Keyword: *Operator performance, loading and unloading equipment, containers.*

## PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara maritim dengan sekitar 65% wilayahnya berupa lautan yang terdiri dari Laut Teritorial, Laut Pedalaman dan Kepulauan. Maka dari itu masalah transportasi laut menjadi sangat penting dan mendasar demi menjembatani antar pulau yang ada di Indonesia. Transportasi laut memberikan kontribusi yang sangat besar bagi perekonomian nasional dan daerah sebagaimana amanat dalam Undang-Undang Nomor : 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, menjadi suatu yang sangat strategis bagi wawasan nasional serta menjadi sarana vital yang menunjang tujuan persatuan dan kesatuan nasional. Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia tentu harus memiliki sarana transportasi laut yang memadai, sebab bidang pelayaran berperan penting dalam menjembatani kegiatan perekonomian antar Pulau.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : PM. 59 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait Dengan Angkutan di Perairan, Usaha Bongkar Muat adalah kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar muat barang dari dan ke kapal di Pelabuhan yang meliputi kegiatan stevedoring, cargodoring dan receiving / delivery. Pertumbuhan perdagangan internasional, terutama melalui sektor pelayaran, telah memicu perkembangan pesat dalam transportasi laut. Hal ini, bersamaan dengan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi, telah menyebabkan peningkatan signifikan dalam jumlah dan jenis barang yang diangkut melalui transportasi laut. Dampaknya juga dirasakan dalam peningkatan kebutuhan akan sarana dan prasarana penunjang serta fasilitas pelabuhan untuk melayani kapal dan muatan barang. (Kencana Verawati et al., 2022:65).

Salah satu pelabuhan petikemas yang memiliki peran sentral dalam mendukung aktivitas ekspor dan impor di Indonesia adalah Terminal Petikemas Koja yang terletak di Jakarta Utara. Terminal ini berada di bawah pengelolaan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero), yang dikenal dengan sebutan Pelindo II, yang mengoperasikan sejumlah pelabuhan di Indonesia. (Farisi, 2023). Dengan pangsa pasar lebih dari 65% volume impor dan lebih dari 45% volume ekspor dari 4 pelabuhan utama di Indonesia, pelabuhan Tanjung Priok merupakan pintu gerbang utama di Indonesia. Sejak dioperasikannya terminal peti kemas pada akhir tahun 1978 pertumbuhan peti kemas terus menunjukkan peningkatan yang besar. Untuk periode lima tahun terakhir arus peti kemas di pelabuhan Tanjung Priok tumbuh rata-rata sebesar 20% per tahun. Tingkat pertumbuhan tersebut lebih dipercepat lagi terutama karena perkembangan yang sangat pesat di wilayah hinterland pelabuhan Tanjung Priok. Hal tersebut disebabkan zona-zona industri di lingkup wilayah usaha pelabuhan 2 khususnya di kawasan Jabotabek dan Jababeka yang terus mengalami

peningkatan produktivitas. Kapasitas tampung terminal peti kemas I dan II serta terminal konvensional adalah sebesar 1,3 juta TEUs, sementara pada tahun 1996 realisasi peti kemas yang ditangani sudah mencapai 1,4 juta TEUs, maka pengembangan fasilitas untuk menangan peti kemas sudah mutlak diperlukan guna mengakomodasi arus peti kemas yang terus meningkat tersebut perlu segera dibangun terminal peti kemas baru, maka pada tahun 1998 di bangunlah KSO Terminal Peti Kemas KOJA.

Dengan dibangunnya Terminal Peti Kemas KOJA ini akan menambah kapasitas tampung sebesar 1 juta TEUs per tahun, hingga tahun 2023 kapasitas tampung peti kemas di pelabuhan Tanjung Priok mencapai 1 juta TEUs. TPK Koja merupakan salah satu perusahaan bongkar muat yang bergerak dalam penyediaan jasa bongkar muat container yang terletak di Utara Jakarta dan dibawah naungan PT. Pelabuhan Indonesia II dan PT. Hutchison Port Indonesia, perusahaan ini menggunakan alat bongkar muat yang berupa Container Crane (QCC) sebanyak 7 (tujuh) unit, Rubber Tyre Gantry Crane (RTG) sebanyak 25 (dua puluh lima) unit, Side Loader sebanyak 1 (satu) unit, Reach Staker sebanyak 2 (dua) unit, Head Truck sebanyak 45 (empat puluh lima) unit, dan Chasis sebanyak 60 (enam puluh) unit.

Pada tahun 2019 hingga tahun 2022 throughput di TPK Koja meningkat dari data awal 2019 mencapai 840.000 TEUs naik menjadi 977.150 TEUs per tahun 2022, akan tetapi pada kenyataannya standar bongkar muat di TPK Koja masih jauh dibawah standar yang ditetapkan oleh perusahaan hal itu dapat dilihat dari jumlah BCH (Box Crane per Hour) yang malah menurun dari tahun 2019 hingga tahun 2021, hal itu tentu saja akan mempengaruhi cepat atau lambatnya proses bongkar muat pada tahun-tahun berikutnya. Terjadinya penurunan BCH (Box Crane per Hour) di Terminal Peti Kemas Koja disebabkan oleh beberapa faktor selain karena penambahan jumlah peti kemas yang keluar masuk terminal juga karena kurangnya kinerja operator peralatan bongkar muat serta kesiapan peralatan bongkar muat di TPK Koja. Seiring terjadinya penambahan peti kemas yang keluar masuk pelabuhan serta kemajuan teknologi, tentu saja harus diimbangi dengan peningkatan keahlian dan profesionalisme dari operator alat bongkar muat atau container crane. Hal ini merupakan salah satu faktor terpenting dalam menunjang peningkatan kecepatan bongkar muat pada pelabuhan container khususnya di pelabuhan TPK Koja.

Kita ketahui bahwa alat bongkar muat tidak akan bisa beroperasi maksimal jika tidak ditunjang oleh sumber daya manusia yang maksimal. Selain itu sebagaimana layaknya pelabuhan container atau terminal peti kemas di KSO TPK Koja tempat penulis menjalankan praktek darat tentu pernah mengalami beberapa permasalahan yakni kurangnya kesiapan peralatan bongkar muat atau container crane sehingga target BCH (box crane per hour)

tidak dapat tercapai, hal itu disebabkan oleh beberapa faktor diantaranya karena kondisi peralatan yang sudah tua, kurangnya jumlah peralatan serta suku cadang peralatan juga kurangnya perawatan terhadap peralatan bongkar muat. Sehubungan dengan adanya kendala atau hambatan pada sumber daya manusia khususnya operator peralatan bongkar muat dan terhadap peralatan bongkar muat tersebut, tentunya perhatian akan peningkatan kinerja dan kesiapan alat sangat diperlukan agar dapat bekerja optimal sehingga proses bongkar muat dapat dilakukan dengan lebih cepat dan maksimal. Berdasarkan kejadian tersebut penulis merasa tertarik untuk mengangkat permasalahan dalam sebuah jurnal, dengan judul

“UPAYA MENINGKATKAN KINERJA OPERATOR PERALATAN BONGKAR MUAT DAN KESIAPAN FASILITAS PERALATAN BONGKAR MUAT PETIKEMAS DI KSO TERMINAL PETIKEMAS KOJA”

Manfaat yang diperoleh dari penelitian ini adalah :

1. Penelitian ini memberikan manfaat berupa peningkatan pemahaman dan keahlian dalam analisis operasional di bidang pelabuhan dan petikemas ekspor, kontribusi ilmiah yang relevan bagi industri dan lingkungan akademik.
2. Bagi akademik penelitian menyediakan data empiris untuk memperkaya kurikulum pendidikan, terutama dalam pengajaran operasional petikemas ekspor.
3. Bagi perusahaan penelitian memberikan wawasan mendalam terhadap upaya peningkatan kinerja operator peralatan bongkar muat dan kesiapan fasilitas di KSO Terminal Petikemas Koja. Hasilnya dapat dijadikan dasar untuk perbaikan dan peningkatan operasional, dengan dorongan penerapan rekomendasi guna meningkatkan efisiensi, efektivitas pelayanan, kepuasan pelanggan, dan daya saing Terminal Petikemas Koja.

#### METODE PENELITIAN

Tempat pelaksanaan penelitian ini dilaksanakan di Terminal Petikemas Koja yang beralamat di Digul No.1, RW.1, Koja, Kecamatan Koja, Jakarta Utara, Daerah Khusus Ibukota Jakarta 14220. Penelitian ini dilaksanakan kurang lebih dalam 2 bulan, dimulai dari September 2023 hingga November 2023.

Teknik pengumpulan data merupakan metode atau cara yang digunakan untuk menghimpun informasi atau data dalam rangka penelitian atau studi tertentu. Dalam konteks penelitian kualitatif, pengumpulan data pada penelitian ini berfokus pada observasi dan dokumentasi, yang umumnya dilakukan dalam lingkungan yang alamiah. Teknik observasi dan dokumentasi dijelaskan sebagai berikut :

1. Observasi adalah pengamatan langsung objek dalam lingkungan untuk memperhatikan aktivitas dan aspeknya melalui indera, dilakukan dengan sengaja dan sadar. Dalam penelitian ini, digunakan observasi partisipatif di mana peneliti terlibat aktif dalam kegiatan sehari-hari subjek, berperan sebagai sumber data penelitian.
2. Dokumentasi Dokumentasi adalah sumber data yang digunakan untuk melengkapi penelitian, termasuk sumber tertulis, gambar/film, dan karya monumental. Dokumentasi juga memiliki peran penting sebagai bukti yang dapat digunakan dalam konteks hukum untuk membela diri terhadap tuduhan, kesalahpahaman, atau fitnah saat observasi berlangsung. (Julinda, 2022).

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Hasil Penelitian

Hasil penelitian menyoroti masalah yang signifikan terkait dengan menurunnya efisiensi operator bongkar muat dalam aktivitas lapangan. Dengan menganalisis faktor-faktor yang terlibat, penelitian ini berhasil mengidentifikasi beberapa aspek krusial yang memengaruhi kinerja operator, baik dalam hal sumber daya manusia maupun kesiapan perangkat bongkar muat. Faktor-faktor seperti kekurangan keterampilan, motivasi kerja, kurangnya disiplin, dan problematika terkait kesiapan perangkat menjadi fokus utama dalam penelitian ini. Pengamatan yang mendalam terhadap elemen-elemen ini memberikan pemahaman yang lebih baik tentang penyebab di balik penurunan kinerja. Selain itu, penelitian ini juga berhasil merumuskan alternatif pemecahan masalah yang diharapkan dapat memberikan solusi untuk meningkatkan efisiensi operator dan kesiapan perangkat bongkar muat di lapangan

#### 4.1.1 Fasilitas Infrastruktur yang dimiliki KSO Terminal Petikemas Koja :

Tabel 1. Container Yard (Tahun 2022)

Spesifikasi	Total	Unit
Total Grown Slot	5,628	Slot
Area	26	Ha
Container Yard Impor	7,560	TEUs
Container Yard Ekspor	7,696	TEUs
Reefer Plug	424	Plugs

*Sumber : TPK Koja, 2022*

Tabel 2. Berth (Tahun 2022)

Spesifikasi	Total	Unit
Panjang Dermaga	0-650	Meter
Lebar Dermaga	40	Meter
Kedalaman Alur Kapal	14	mLWS
Kedalaman Dermaga	13	mLws

*Sumber : TPK Koja, 2022*

Tabel 3. Equipment (Tahun 2022)

Spesifikasi	Total (Unit)	Kapasitas (Ton)
Gate	6	-
Container Crane	7	40
RTG	25	40
Head Truck	45	40
Chassis	60	40
Reach Stacker	2	40
Spreader	5	40
Top Loader	1	40
Side Loader	1	40
Forklift	1	40
Reefer Plugs	100	-
Handhled	15	-
VMT	23	-
Mobil Kebakaran	1	-

*Sumber : TPK Koja, 2022*

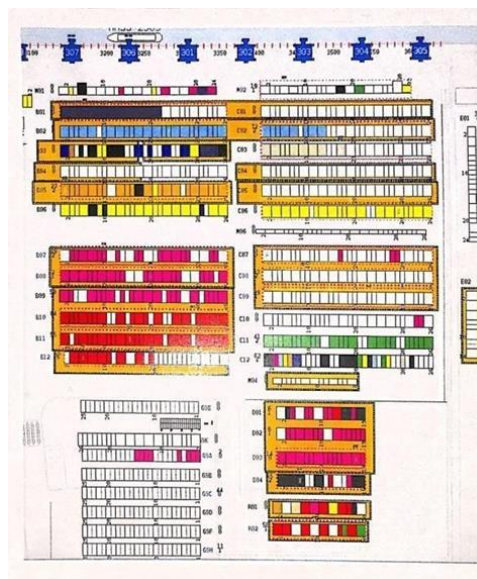
Tabel 4. QCC Terminal Peikemas Koja (Tahun 2022)

QCC	Crane Type	Max. Angkut	Kondisi
QCC 1	Panamax	40 Ton	Kurang
QCC 2	Panamax	40 Ton	Baik
QCC 3	Panamax	40 Ton	Baik
QCC 4	Post Panamax	40 Ton	Baik

QCC 5	Post Panamax	40 Ton	Baik
QCC 6	Super Post Panamax	40 Ton	Kurang
QCC 7	Super Post Panamax	40 Ton	Baik

*Sumber : TPK Koja, 2022*

Dengan bantuan infrastruktur dan struktur di tempat, terminal Peti Kemas Koja dapat menerima kapal-kapal generasi keempat. Terminal ini mampu menangani volume kontainer sebanyak 977.150 TEUs setiap tahunnya. Selain itu, Terminal Peti Kemas Koja beroperasi 24 jam setiap minggunya dan berfokus pada memenuhi kebutuhan pelanggan. Kapasitas lapangan penyimpanan barang impor hampir sebanding dengan kapasitas lapangan penyimpanan barang ekspor di terminal ini. Total luas lapangan penyimpanan kontainer di Terminal Koja adalah 25,72 hektar untuk kegiatan ekspor dan impor, dengan luas lapangan yang digunakan untuk kegiatan impor sekitar 12,86 hektar dari total luasnya. Kapasitas penyimpanan kontainer mencapai 7.560 TEUs.



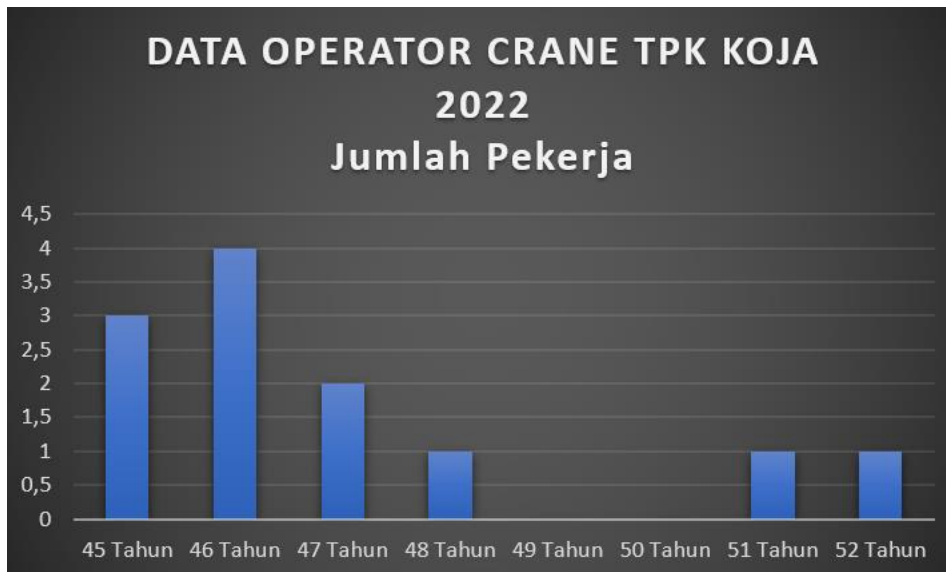
Gambar 1. Layout Terminal Petikemas Koja

#### 4.1.2 Data Karyawan

Struktur organisasi terminal petikemas koja berbentuk fungsional yakni tiap- tiap bawahan/ pekerja memiliki beberapa pimpinan. Manajer mempunyai kekuasaan penuh guna melaksanakan fungsi- fungsi yang menjadi tanggung jawabnya.

Dari data jabatan dan tingkat pendidikan terakhir karyawan tetap dapat dilihat bahwa karyawan TPK koja kebanyakan pendidikan lulusan dari SLTA terutama karyawan yang menjabat di bagian operasional pelabuhan atau operasi terminal. Dari data usia operator

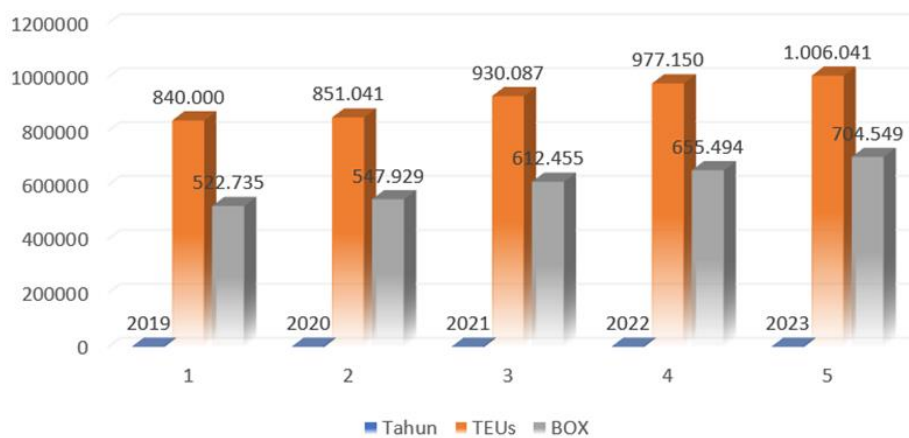
crane sudah berusia 45-52 tahun. Faktor usia juga mempengaruhi kinerja karyawan berusia >30 tahun keatas yang dapat mempengaruhi kinerja operator crane di Terminal Petikemas Koja.



Gambar 2. Data Operator Crane Terminal Petikemas Koja

#### 4.1.3 Produktivitas Bongkar Muat KSO Terminal Petikemas Koja

### TPK KOJA THROUGHPUT PERIODE 2019-2023



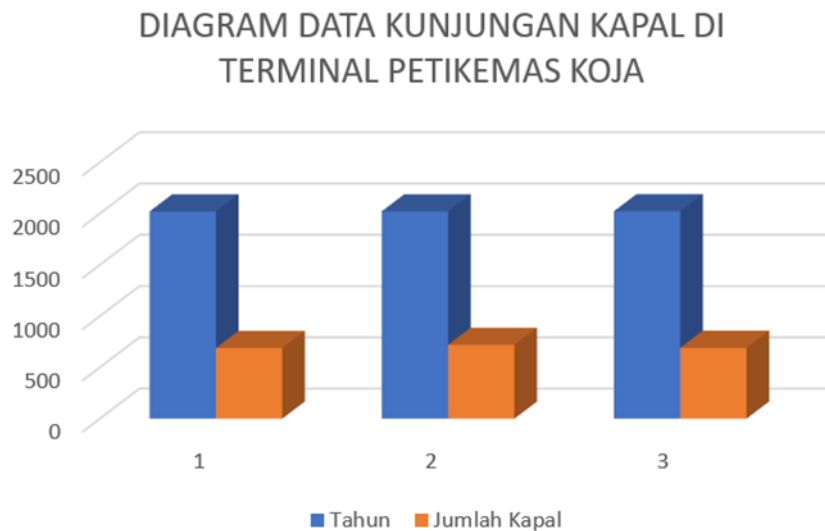
Gambar 3. TPK Koja Throughput Periode 2019-2023

Tabel 5. Data Kunjungan Kapal di Terminal Petikemas Koja

DATA KUNJUNGAN KAPAL DI KSO TERMINAL PETIKEMAS KOJA	
Tahun	Jumlah Kapal
2021	689

2022	720
2023	691

Sumber : TPK Koja, 2023



Gambar 4. Diagram Data Kunjungan Kapal di Terminal Petikemas Koja

#### Analisis Data

Berdasarkan data yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya, selanjutnya penulis akan menganalisis data tersebut sebagai berikut :

##### 1. Menurunnya Kinerja Operator Bongkar Muat

Adapun hal-hal yang menyebabkan menurunnya kinerja operator bongkar muat adalah sebagai berikut :

###### a. Sumber daya manusia yang kurang ahli dan professional

Rendahnya keahlian dan profesional sumber daya manusia terutama operator crane di KSO TPK Koja, dapat menghambat kinerja bongkar muat container. Meskipun memiliki sertifikat keahlian, kemampuan belum optimal, dan kurangnya pengawasan manajemen terhadap pengembangan keterampilan. Perusahaan perlu memberikan perhatian khusus untuk meningkatkan daya kerja dan daya pikir operator, agar dapat meningkatkan kinerja secara efektif dan efisien di tengah peningkatan arus petikemas dan perkembangan teknologi.

###### b. Rendahnya semangat kerja

Untuk meningkatkan semangat kerja operator bongkar muat, perusahaan perlu memperhatikan kesejahteraan mereka. Rendahnya semangat kerja di KSO TPK Koja disebabkan kurangnya dukungan dan motivasi dari manajemen serta kejenuhan karena kondisi kerja yang monoton. Perlu tindakan untuk mengatasi faktor-faktor

tersebut agar operator dapat bekerja secara optimal.

c. Kurangnya disiplin dalam bekerja

Kedisiplinan merupakan kesadaran dan kesediaan menaati aturan perusahaan dan norma sosial. Sikap taat dan patuh diperlukan dalam pekerjaan untuk menjaga kelancaran siklus kegiatan. Tingkat kedisiplinan yang baik berhubungan positif dengan prestasi kerja. Namun, masih terjadi ketidaksiplinan waktu, terutama dalam pergantian shift dan setelah jam istirahat di bagian operator bongkar muat, termasuk keterlambatan dan absensi tanpa keterangan. Perlu perhatian khusus untuk meningkatkan kedisiplinan karyawan agar organisasi mencapai hasil optimal.

2. Kurangnya Kesiapan Alat Bongkar Muat

Dengan melihat diagram dan tabel kinerja perusahaan menunjukkan kenaikan produktivitas pada tahun 2021, berdampak pada kondisi dan jumlah alat di pelabuhan. Peningkatan ini menyebabkan kerusakan alat bongkar muat karena kurangnya pemeliharaan akibat penggunaan melebihi kapasitas yang direkomendasikan. Kinerja bongkar muat peti kemas di suatu terminal peti kemas diukur dalam satuan Box/Crane/Hour (BCH), 45 X 1 yaitu jumlah peti kemas yang dapat dibongkar/dimuat oleh satu crane dalam periode satu jam. Untuk mencapai Box/Crane/Hour (BCH) yang tinggi, alat bongkar muat container harus beroperasi maksimal. Namun, di KSO TPK Koja, seringkali terjadi kerusakan alat bongkar muat saat berlangsungnya bongkar muat. Kesimpulan bahwa umur dari 7 quay container crane yang ada di Terminal petikemas koja sudah melebihi masa efektifnya, (lebih dari 20 tahun) dan sudah waktunya untuk di ganti sehingga dapat mengoptimalkan bongkar muat dan dapat mencapai target pihak manajemen membongkar dan memuat 1.000.000 teus. Terminal Petikemas Koja harus melakukan peremajaan quay container crane untuk mempertahankan posisinya dan mengurangi biaya perawatan serta denda akibat keterlambatan bongkar muat.

Kurangnya kesiapan alat bongkar muat Di Terminal Peikemas Koja disebabkan karena :

- 1) Jumlah alat bongkar muat kurang dikarenakan usia alat memiliki batas waktu umur teknis
- 2) Perbaikan serta perawatan alat bongkar muat tidak dilakukan secara keseluruhan dan periodik
- 3) Kurangnya suku cadang alat bongkar muat untuk perawatan serta perbaikan alat bongkar muat

Faktor – Faktor Yang Mempengaruhi Kinerja Operator Bongkar Muat

1. Dukungan Manajemen:  
Tingkat dukungan dan komitmen dari tingkat manajemen di TPK Koja terhadap inisiatif QCC dapat sangat mempengaruhi kinerja operator. Dukungan ini mencakup alokasi sumber daya, pengakuan terhadap kontribusi operator, dan kesediaan untuk mengimplementasikan perubahan yang diusulkan.
2. Budaya Organisasi:  
Budaya organisasi di TPK Koja, termasuk sikap terhadap perubahan, inovasi, dan kualitas, dapat mempengaruhi keterlibatan dan motivasi operator QCC. Budaya yang mendukung inisiatif perbaikan umumnya mendukung kinerja QCC.
3. Pemahaman tentang Proses Terminal:  
Operator QCC perlu memiliki pemahaman mendalam tentang proses dan operasi yang terjadi di Terminal Petikemas Koja. Pemahaman ini penting untuk mengidentifikasi masalah, menganalisis data, dan merancang solusi yang relevan.
4. Ketersediaan Sumber Daya:  
Ketersediaan sumber daya seperti waktu, pelatihan, dan peralatan yang dibutuhkan untuk menjalankan proyek-proyek QCC dapat mempengaruhi kinerja operator. Sumber daya yang cukup mendukung pelaksanaan rekomendasi perbaikan.
5. Pelatihan dan Pengembangan:  
Operator QCC perlu mendapatkan pelatihan yang memadai untuk meningkatkan keterampilan teknis dan analitis mereka. Pelatihan ini dapat membantu mereka lebih efektif dalam mengatasi masalah dan menyusun solusi perbaikan.
6. Pemahaman Mengenai Peran dan Tujuan QCC:  
Operator QCC perlu memiliki pemahaman yang jelas tentang peran mereka dalam meningkatkan kualitas dan efisiensi di TPK Koja. Pemahaman ini mencakup pemahaman akan tujuan organisasi dan tujuan spesifik QCC.
7. Komunikasi yang Efektif:  
Komunikasi yang efektif antara operator QCC, manajemen, dan rekan kerja lainnya dapat membantu memastikan pemahaman yang baik mengenai masalah dan solusi yang diusulkan.
8. Pengakuan dan Penghargaan:  
Memberikan pengakuan dan penghargaan atas kontribusi operator QCC dapat memotivasi mereka untuk terus berpartisipasi dan berkinerja tinggi.
9. Fasilitas Kerja yang Mendukung:  
Fasilitas kerja yang memadai dan mendukung efisiensi operasional dapat berkontribusi pada kinerja operator QCC.

## 10. Pengukuran dan Pemantauan Kinerja:

Adanya sistem pengukuran dan pemantauan kinerja yang terstruktur dapat membantu operator QCC untuk mengukur dampak dari inisiatif perbaikan yang mereka usulkan.

## Faktor – Faktor Yang Mempengaruhi Kesiapan Fasilitas Alat Bongkar Muat

1. Perawatan dan Pemeliharaan Rutin: Kesiapan fasilitas BM sangat tergantung pada keberlanjutan perawatan dan pemeliharaan rutin alat-alat bongkar muat. Perawatan yang baik dapat meminimalkan risiko kerusakan dan memastikan operasional yang lancar.
2. Ketersediaan dan Keandalan Alat: Faktor kunci adalah ketersediaan alat bongkar muat dan tingkat keandalan mereka. Alat yang sering mengalami kerusakan atau downtime dapat menghambat produktivitas dan kesiapan fasilitas.
3. Pelatihan Operator: Keterampilan dan pemahaman operator terhadap penggunaan alat bongkar muat berkontribusi pada kesiapan fasilitas. Pelatihan yang baik dapat meningkatkan efisiensi dan mengurangi risiko kesalahan operasional.
4. Supply Chain Management: Manajemen rantai pasok yang efektif dapat memastikan ketersediaan kontainer, muatan, dan dukungan logistik lainnya yang dibutuhkan untuk operasi bongkar muat.
5. Sistem Informasi dan Teknologi: Penggunaan sistem informasi dan teknologi yang canggih, seperti sistem pelacakan dan manajemen armada, dapat meningkatkan pengelolaan operasional dan kesiapan fasilitas.
6. Kondisi Cuaca dan Lingkungan Operasional: Kondisi cuaca dan lingkungan operasional (misalnya, arus air, kedalaman pelabuhan) dapat mempengaruhi kesiapan fasilitas bongkar muat. Faktor-faktor ini perlu dipertimbangkan dalam perencanaan operasional.
7. Ketersediaan Tenaga Kerja: Kesiapan fasilitas juga tergantung pada ketersediaan dan kecukupan tenaga kerja. Kurangnya tenaga kerja atau keterampilan yang diperlukan dapat menghambat operasional bongkar muat.
8. Pemantauan dan Pengukuran Kinerja: Sistem pemantauan dan pengukuran kinerja yang efektif dapat membantu mengidentifikasi masalah dan peluang perbaikan, sehingga memastikan kesiapan fasilitas secara berkelanjutan.
9. Kepatuhan terhadap Standar Keselamatan: Kesiapan fasilitas harus selalu mempertimbangkan aspek keselamatan. Kepatuhan terhadap standar keselamatan dan peraturan yang berlaku dapat meminimalkan risiko kecelakaan dan downtime.
10. Perencanaan Kapasitas: Kesiapan fasilitas juga terkait dengan perencanaan kapasitas

yang memadai. Memastikan bahwa fasilitas dapat menangani volume bongkar muat yang diantisipasi adalah kunci untuk menjaga kesiapan.

11. Inovasi dan Peningkatan Terus-Menerus: Kesiapan fasilitas dapat ditingkatkan dengan adopsi inovasi teknologi dan terus-menerus melakukan perbaikan dan peningkatan berdasarkan evaluasi kinerja dan umpan balik.

#### Evaluasi Upaya Peningkatan Kinerja Operator Bongkar Muat

Untuk meningkatkan kinerja operator bongkar muat di KSO TPK Koja, perusahaan perlu melakukan pendidikan dan pelatihan. Namun, terdapat kendala-kendala dalam pelaksanaan, yaitu:

- a. Peningkatan kualitas dan keahlian operator bongkar muat  
Perusahaan melalui pendidikan dan pelatihan meningkatkan kualifikasi operator bongkar muat, berinvestasi dalam peningkatan keahlian dengan harapan menjadi investasi jangka panjang.
- b. Meningkatkan semangat kerja  
Berbagai metode, seperti jaminan sosial dan penghargaan, berdampak baik atau buruk pada operator bongkar muat. Penerapan objektif mendorong pengembangan bakat dan karier, namun risiko ambisi berlebihan dapat mengakibatkan tindakan tidak etis, tergantung pada keberlanjutan persaingan yang sehat.
- c. Meningkatkan sikap disiplin kerja  
Perusahaan perlu tindakan pembinaan dan penegakan disiplin dengan memberikan sanksi untuk meningkatkan kesadaran terhadap pentingnya disiplin, tujuannya agar operator merasa takut melanggar peraturan dan perilaku yang tidak disiplin.

#### SIMPULAN

Berdasarkan analisis data yang telah dikemukakan penulis pada Bab IV, maka penulis menarik kesimpulan yang merupakan suatu ringkasan secara keseluruhan dari skripsi ini, yakni:

1. Menurunnya Kinerja Operator Bongkar Muat Menurunnya Kinerja Operator Bongkar Muat di KSO TPK Koja di pengaruhi oleh beberapa faktor diantaranya:
  - a. Sumber Daya Manusia Kurang Ahli dan Profesional Rendahnya keahlian sumber daya manusia, terutama operator crane di KSO TPK Koja, menyebabkan kinerja yang lamban dalam bongkar muat container.
  - b. Rendahnya Semangat Kerja Operator Bongkar Muat Kurangnya dorongan dan motivasi dari manajemen perusahaan di KSO TPK Koja mengakibatkan rendahnya semangat kerja operator bongkar muat, terutama disebabkan oleh kejenuhan

- dalam kondisi kerja yang monoton.
- c. Kurangnya Disiplin dalam Bekerja Ketidaksiplinan waktu, terutama dalam pergantian shift dan setelah jam istirahat, serta keterlambatan dan absensi tanpa keterangan, masih sering terjadi di lapangan, khususnya di bagian operator bongkar muat.
2. Kurangnya Kesiapan Alat Bongkar Muat Kurangnya Kesiapan Alat Bongkar Muat disebabkan oleh beberapa faktor diantaranya:
- a. Terjadi peningkatan kinerja operasi bongkar muat peti kemas di TPK Koja pada tahun 2019 hingga 2022 dengan throughput pada tahun 2019 mencapai 840.000 TEUs menjadi 977.150 TEUs di tahun 2022, akan tetapi terjadi penurunan BCH atau kinerja dari alat bongkar muat pada tahun 2019 yaitu 27 box per crane/hour menjadi 22 box per crane/hour di tahun 2020, sehingga tidak tercapainya standar BCH yang ditetapkan perusahaan yaitu 25 box per crane/hour.
  - b. Kurangnya kesiapan alat bongkar muat di dermaga TPK Koja dikarenakan:
    - 1) Jumlah alat bongkar muat kurang dikarenakan usia alat memiliki batas waktu umur teknis.
    - 2) Perbaikan serta perawatan alat bongkar muat tidak dilakukan secara keseluruhan dan periodic.
    - 3) Kurangnya suku cadang alat bongkar muat untuk perawatan serta perbaikan alat bongkar muat.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Adlini, M. N., Dinda, A. H., Yulinda, S., Chotimah, O., & Merliyana, S. J. (2022). Metode Penelitian Kualitatif Studi Pustaka. *Edumaspul: Jurnal Pendidikan*, 6(1), 974–980. <https://doi.org/10.33487/edumaspul.v6i1.3394>
- Putra, K. B. M. S., Puspitasari, D., Rai, I. P. A. P. S., Lukito, H., & Cahyautama, B. R. (2023). Hubungan Hukum Dan Tanggung Gugat Anggota Konsorsium Dalam Perjanjian Kerja Sama Operasi ( Kso ). 6(1), 2055–2065.
- Triyadi, Akbar (2016) Upaya Peningkatan Kinerja Operator Peralatan Bongkar Muat Dan Kesiapan Peralatan Bongkar Muat Peti Kemas Di Kso Terminal Peti Kemas Koja
- H. Rahmayanti and T. Setyo, "OPTIMALISASI THROUGHPUT DI KSO TPK KOJA TAHUN 2014," *LOGISTIK*, vol. 7, no. 2, pp. 24–32, 2014.
- Melliana (2016) Upaya Meningkatkan Produktivitas Bongkar Muat Petikemas Di Kso Tpk Koja NRP.12.7125/K