

LAMPIRAN

Lampiran 1: Hasil Transkrip Wawancara

Informan A-1: Yoca Vita Putra

Jabatan : (*Assistant Senior Manager*)

Hari, tanggal : (Rabu, 6 Mei 2026)

| No. | Pertanyaan | Jawaban | Validasi |
|-----|--|--|----------|
| 1. | Bagaimana alur umum proses operasional lapangan penumpukan peti kemas di Ocean Going Tanjung Priok 2, mulai dari tahap discharge (bongkar dari kapal) hingga peti kemas keluar melalui gate out? | Kalau untuk proses penumpukan sendiri sebenarnya sudah berjalan sesuai prosedur operasional terminal. Jadi awalnya kontainer masuk dulu melalui gate, lalu dilakukan pengecekan dokumen dan verifikasi data kontainer oleh petugas. Setelah data masuk ke sistem, divisi yard planner akan menentukan lokasi penempatan kontainer di yard berdasarkan jenis kontainer, kapasitas lapangan, dan kondisi operasional saat itu. | V |
| 2. | Bagaimana proses perencanaan slot penumpukan peti kemas di yard dilakukan oleh yard planner, dan faktor apa saja yang menjadi pertimbangan dalam menentukan posisi slot peti kemas? | Sebelum membuat rencana penempatan kontainer di lapangan penumpukan, pihak terminal terlebih dahulu memastikan kondisi lapangan dan alat operasional benar-benar siap digunakan. Setelah itu dilakukan pengecekan kapasitas yang masih tersedia, mulai dari blok, slot, hingga area penumpukan yang masih kosong. Dalam perencanaannya, terminal tidak hanya melihat jumlah kontainer yang akan masuk, tetapi juga memperhatikan jenis dan karakteristik kontainer seperti ukuran 20 atau 40 feet, reefer, dangerous goods, yang membutuhkan penanganan khusus. Semua itu harus disesuaikan dengan ketersediaan area dan fasilitas | V |

| No. | Pertanyaan | Jawaban | Validasi |
|-----|---|---|----------|
| | | <p>pendukung di lapangan. Jika kapasitas yang tersedia tidak mencukupi, maka terminal akan melakukan pengaturan ulang, negosiasi jumlah kontainer yang masuk, atau meminta <i>customer</i> mengeluarkan sebagian kontainer terlebih dahulu agar operasional tetap berjalan aman dan tidak melebihi batas kapasitas lapangan.</p> | |
| 3. | <p>Seberapa sering terjadi proses relokasi peti kemas antar slot di yard, dan bagaimana prosedur penanganannya ketika kondisi yard dalam keadaan padat?</p> | <p>Proses relokasi peti kemas antar slot di yard sebenarnya tidak sering dilakukan dan sebisa mungkin diminimalkan, terutama ketika kondisi yard sedang padat. Hal ini karena kepadatan yard membuat ruang kosong untuk pemindahan kontainer menjadi terbatas sehingga relokasi justru dapat menghambat operasional dan menambah biaya. Relokasi biasanya dilakukan dalam bentuk housekeeping atau penataan ulang kontainer agar susunan di lapangan tetap rapi dan sesuai kategori muatan, seperti berat kontainer, status full atau empty, maupun kebutuhan khusus lainnya. Dalam kondisi yard padat, terminal lebih memilih melakukan pengendalian arus masuk kontainer, pengaturan ulang perencanaan slot, atau negosiasi dengan pihak pengguna jasa dibanding melakukan relokasi berulang.</p> | V |
| 4. | <p>Bagaimana prosedur pengeluaran peti kemas dari lapangan hingga proses gate out di pintu keluar terminal, dan hambatan operasional apa yang paling sering ditemui pada tahap ini?</p> | <p>Proses pengeluaran peti kemas dilakukan setelah dokumen selesai diproses dan truk masuk ke terminal untuk mengambil kontainer di lapangan penumpukan. Setelah itu, peti kemas diangkat menggunakan alat operasional lalu dibawa ke gate out untuk pengecekan data dan dokumen sebelum keluar dari terminal.</p> | V |

| No. | Pertanyaan | Jawaban | Validasi |
|-----|---|---|----------|
| | | Kendala yang paling sering terjadi biasanya karena kondisi lapangan yang padat, keterlambatan kedatangan truk, dan posisi peti kemas yang tertumpuk sehingga harus dipindahkan terlebih dahulu. Hal tersebut membuat proses pengeluaran peti kemas menjadi lebih lama dan dapat meningkatkan dwelling time. | |
| 5. | Bagaimana proses pemeriksaan data dan verifikasi peti kemas setelah dibongkar dari kapal hingga ditempatkan di lapangan penumpukan terminal? | Proses pemeriksaan data dan verifikasi peti kemas setelah dibongkar dari kapal dilakukan sejak kontainer diturunkan dari kapal menggunakan Container Crane (CC) menuju area terminal. Setiap peti kemas yang dibongkar akan dicocokkan terlebih dahulu dengan data manifest kapal dan sistem terminal, seperti nomor kontainer, ukuran, jenis muatan, serta posisi penempatan yang telah direncanakan sebelumnya. Setelah itu, petugas operasional dan tally melakukan pengecekan untuk memastikan tidak ada kesalahan data maupun kerusakan fisik pada peti kemas saat proses discharge berlangsung. Selanjutnya, peti kemas dibawa menggunakan alat angkut menuju lapangan penumpukan (Container Yard/CY) sesuai blok yang telah ditentukan dalam sistem. | V |
| 6. | Dari sisi sumber daya manusia, seberapa sering terjadi ketidaksesuaian antara instruksi yard planner dengan pelaksanaan di lapangan, dan bagaimana hal tersebut berdampak pada proses | Ketidaksesuaian antara instruksi job planner dengan pelaksanaan di lapangan sebenarnya tidak seharusnya terjadi karena seluruh kegiatan operasional sudah diatur melalui sistem yang digunakan sebagai acuan perencanaan dan pengendalian kerja. Namun, dalam praktiknya masih ada kemungkinan keterlambatan dari operator atau pelaksana lapangan yang tidak | V |

| No. | Pertanyaan | Jawaban | Validasi |
|-----|---|---|----------|
| | stacking serta dwelling time? | menjalankan pekerjaan sesuai waktu yang telah direncanakan. Kondisi tersebut dapat memperlambat proses pelayanan terminal, misalnya kontainer yang seharusnya segera diangkut justru ditunda karena menunggu muatan lain atau alasan efisiensi kerja operator. | |
| 7. | Dari sisi metode, apakah saat ini sudah terdapat SOP yang terstandarisasi untuk proses discharge, stacking, reshuffling, dan delivery? Jika sudah ada, bagaimana tingkat kepatuhannya di lapangan? | Proses discharge, stacking, reshuffling, sampai delivery sudah punya SOP yang harus dijalankan di lapangan. Kalau ada pekerjaan yang tidak sesuai SOP, biasanya bisa menimbulkan masalah operasional dan jadi catatan bagi pekerja yang menjalankan. Tapi SOP juga tidak selalu tetap, karena bisa diperbarui mengikuti perubahan sistem atau cara kerja di terminal. Di lapangan sendiri, operator biasanya memahami SOP sesuai tugasnya masing-masing, sementara koordinator harus memahami seluruh alur operasional supaya kegiatan tetap berjalan lancar. | V |
| 8. | Dari sisi alat, bagaimana kondisi ketersediaan dan keandalan alat operasional (Container Crane, RTG, Head Truck) saat ini, dan seberapa besar dampak breakdown alat terhadap kelancaran operasional lapangan? | Keandalan alat di terminal tidak hanya dilihat dari jumlah alat yang tersedia, tetapi juga dari kesiapan operator, kemampuan kerja, serta kondisi operasional alat itu sendiri. Namun secara umum, selama pelayanan terminal masih berjalan sesuai target terkait proses bongkar muat maupun pelayanan kontainer, maka kondisi alat masih dianggap cukup andal untuk mendukung kegiatan operasional terminal. | V |
| 9. | Dari sisi kondisi lingkungan, bagaimana tingkat kepadatan yard saat ini dan apakah | Tingkat kepadatan yard di terminal pada periode high season tahun 2025 tetap terjadi peningkatan kepadatan di beberapa area, secara umum layout lapangan yang | V |

| No. | Pertanyaan | Jawaban | Validasi |
|-----|--|---|----------|
| | layout lapangan yang ada sudah mendukung efisiensi proses penumpukan dan pengeluaran peti kemas? | ada masih dinilai mendukung proses penumpukan dan pengeluaran peti kemas. Hal tersebut karena terminal sebelumnya sudah melakukan transformasi dan penataan ulang, mulai dari layout lapangan, alur operasional, hingga kebutuhan fasilitas pendukung. Penyusunan layout juga tidak dilakukan sembarangan karena mempertimbangkan efisiensi operasional, keselamatan, jarak aman alat, hingga jalur evakuasi saat kondisi darurat. | |
| 10. | Dari sisi pengukuran dan sistem, apakah sistem informasi yang digunakan sudah terintegrasi antar unit kerja, dan apakah pernah terjadi ketidaksesuaian posisi atau penempatan container di lapangan akibat kesalahan data? | Sistem operasional di terminal sudah terintegrasi melalui TOS yang menghubungkan proses perencanaan, pengendalian lapangan, hingga kebutuhan <i>customer</i> melalui <i>customer</i> portal. Data pergerakan kontainer, gate in-gate out, maupun aktivitas operasional lainnya sudah tersimpan dan saling terkoneksi dalam sistem sehingga memudahkan monitoring dan pengendalian. Namun, dalam pelaksanaannya tetap pernah terjadi ketidaksesuaian di lapangan, seperti salah penempatan kontainer, ketertinggalan muatan, atau salah release. Hal tersebut umumnya disebabkan oleh human error, gangguan jaringan, maupun kendala perangkat sistem. | V |
| 11. | Secara keseluruhan, menurut informan faktor apa yang paling dominan menyebabkan tingginya <i>dwelling time</i> di Ocean Going Tanjung Priok 2, dan langkah perbaikan apa yang | Kalau boleh jujur, ini cukup mengkhawatirkan. Bayangkan saja begitu kontainer melewati tiga hari, tidak hanya stay di dalam terminal. Tapi juga mengambil ruang yang seharusnya bisa dipakai kontainer lain. Lama-lama, lahan jadi sesak, kontainer baru kesulitan masuk, dan proses bongkar muat ikut terganggu. | V |

| No. | Pertanyaan | Jawaban | Validasi |
|------------|---|--|-----------------|
| | paling mendesak untuk segera dilakukan? | Jadi ini bukan sekadar soal satu-dua kontainer terlambat diambil ini yang membuat operasional kita terhambat | |

Informan A-2: Mei Ageng Barayugiansyah

Jabatan : (*Supervisor Yard Planner*)

Hari, tanggal : (Rabu, 6 Mei 2026)

| No. | Pertanyaan | Jawaban | Validasi |
|-----|--|--|----------|
| 1. | Bagaimana alur umum proses operasional lapangan penumpukan peti kemas di Ocean Going Tanjung Priok 2, mulai dari tahap discharge (bongkar dari kapal) hingga peti kemas keluar melalui gate out? | Proses dimulai saat kapal datang dan pihak terminal menerima dokumen bongkar dari shipping line seperti CVIA (Container Vessel Information Arrangement), EDI BAPLI (Electronic Data Interchange Bayplan). Data tersebut kemudian di-upload ke sistem agar informasi kontainer bisa muncul dan digunakan oleh tim ship planning untuk menentukan lokasi penumpukan serta alat bongkar yang dipakai | V |
| 2. | Bagaimana proses perencanaan slot penumpukan peti kemas di yard dilakukan oleh yard planner, dan faktor apa saja yang menjadi pertimbangan dalam menentukan posisi slot peti kemas? | Untuk penempatan kontainer di yard biasanya sudah diatur oleh yard planner melalui sistem yang disesuaikan dengan kondisi lapangan saat itu. Jadi yang dilihat bukan cuma slot kosong saja, tapi juga jenis kontainer, ukuran, status impor atau ekspor, sampai estimasi kapan kontainer akan keluar lagi. Kalau yard mulai padat, penempatannya harus lebih diperhitungkan supaya tidak menyulitkan saat delivery nanti dan tidak terlalu banyak reshuffle di lapangan. | V |
| 3. | Seberapa sering terjadi proses relokasi peti kemas antar slot di yard, dan bagaimana prosedur penanganannya ketika kondisi yard dalam keadaan padat? | Relokasi kontainer sebenarnya tetap ada, apalagi kalau kondisi yard lagi padat atau ada kontainer yang posisinya terhalang tumpukan lain. Biasanya petugas lapangan akan melakukan pemindahan sementara supaya kontainer yang mau keluar bisa lebih cepat diambil. Tapi kalau terlalu sering reshuffle juga tidak bagus karena bisa | V |

| No. | Pertanyaan | Jawaban | Validasi |
|-----|--|--|----------|
| | | menambah pekerjaan alat dan bikin operasional jadi lebih lambat, jadi sebisa mungkin diatur dari awal supaya penumpukan tetap rapi. | |
| 4. | Bagaimana prosedur pengeluaran peti kemas dari lapangan hingga proses gate out di pintu keluar terminal, dan hambatan operasional apa yang paling sering ditemui pada tahap ini? | Setelah dokumen <i>customer</i> selesai dan SP2 sudah keluar, truk baru bisa masuk ke terminal untuk ambil kontainer di lapangan. Kontainer kemudian diangkat pakai alat operasional dan dibawa menuju gate out untuk pengecekan data sebelum keluar terminal. Kendala yang paling sering biasanya posisi kontainer yang ketumpuk, sama kondisi yard yang padat sehingga proses pengambilan kontainer jadi lebih lama dari yang direncanakan. | V |
| 5. | Bagaimana proses pemeriksaan data dan verifikasi peti kemas setelah dibongkar dari kapal hingga ditempatkan di lapangan penumpukan terminal? | Setelah peti kemas dibongkar dari kapal menggunakan <i>Container Crane (CC)</i> , petugas operasional langsung melakukan pengecekan dan pencocokan data kontainer dengan manifest kapal serta data yang sudah masuk ke sistem terminal. Data yang diperiksa biasanya meliputi nomor kontainer, ukuran, jenis muatan, status peti kemas, dan lokasi penempatan yang sudah direncanakan oleh tim planning. Setelah data dinyatakan sesuai, kontainer dibawa menggunakan alat angkut menuju area lapangan penumpukan untuk dilakukan placement sesuai blok yang sudah ditentukan di sistem. | V |
| 6. | Dari sisi sumber daya manusia, seberapa sering terjadi ketidaksesuaian antara instruksi yard planner dengan pelaksanaan di | Perbedaan antara instruksi planner dan pelaksanaan di lapangan sebenarnya ada. Tapi kadang di lapangan ada kondisi tertentu seperti alat sibuk, antrean kerja, atau operator terlambat menjalankan instruksi sehingga pekerjaan jadi mundur. | V |

| No. | Pertanyaan | Jawaban | Validasi |
|-----|---|--|----------|
| | lapangan, dan bagaimana hal tersebut berdampak pada proses stacking serta dwelling time? | Kalau hal seperti itu terjadi terus, proses stacking dan delivery bisa ikut terlambat dan akhirnya menambah <i>dwelling time</i> kontainer di terminal. | |
| 7. | Dari sisi metode, apakah saat ini sudah terdapat SOP yang terstandarisasi untuk proses stacking, reshuffling, dan delivery? Jika sudah ada, bagaimana tingkat kepatuhannya di lapangan? | Untuk kegiatan operasional seperti stacking, reshuffle, dan delivery sebenarnya sudah ada SOP yang dijadikan acuan kerja di lapangan. Operator dan petugas juga sudah memahami alur kerjanya masing-masing. Tapi dalam kondisi tertentu kadang ada penyesuaian operasional menyesuaikan situasi di lapangan, terutama saat yard padat atau traffic bongkar muat sedang tinggi. | V |
| 8. | Dari sisi alat, bagaimana kondisi ketersediaan dan keandalan alat operasional (Container Crane, RTG, Head Truck) saat ini, dan seberapa besar dampak breakdown alat terhadap kelancaran operasional lapangan? | Secara umum alat operasional masih cukup mendukung kegiatan bongkar muat di terminal, cuma memang kadang ada alat yang mengalami gangguan atau breakdown saat operasional berjalan dikarenakan alat sudah termakan umur. Kalau itu terjadi biasanya cukup berpengaruh karena pekerjaan bisa tertunda dan antrean kontainer jadi bertambah. | V |
| 9. | Dari sisi kondisi lingkungan, bagaimana tingkat kepadatan yard saat ini dan apakah layout lapangan yang ada sudah mendukung efisiensi proses penumpukan dan pengeluaran peti kemas? | Kalau kondisi yard sedang ramai memang kepadatan cukup terasa, terutama saat arus kontainer lagi tinggi. Tapi secara layout lapangan sebenarnya sudah cukup membantu operasional karena penempatan blok dan jalur alat sudah diatur sesuai kebutuhan terminal. Walaupun begitu, kalau kapasitas mulai penuh biasanya proses pengambilan kontainer jadi lebih sulit dan membutuhkan waktu lebih lama. | V |

| No. | Pertanyaan | Jawaban | Validasi |
|-----|--|---|----------|
| 10. | Dari sisi pengukuran dan sistem, apakah sistem informasi yang digunakan sudah terintegrasi antar unit kerja, dan apakah pernah terjadi ketidaksesuaian posisi atau penempatan container di lapangan akibat kesalahan data? | Sistem di terminal sekarang sebenarnya sudah saling terhubung antar bagian operasional sehingga posisi dan pergerakan kontainer bisa dipantau lewat sistem. Tapi kadang masih ada kendala seperti salah input data, gangguan jaringan, atau posisi kontainer di lapangan yang tidak sesuai dengan data di sistem. Kalau itu terjadi biasanya harus dilakukan pengecekan ulang supaya data dan posisi kontainer kembali sesuai. | V |
| 11. | Secara keseluruhan, menurut informan faktor apa yang paling dominan menyebabkan tingginya <i>dwelling time</i> di Ocean Going Tanjung Priok 2, dan langkah perbaikan apa yang paling mendesak untuk segera dilakukan? | Tingginya <i>dwelling time</i> dipengaruhi oleh kondisi yard yang padat dan arus bongkar muat yang tinggi, sehingga proses penempatan dan pengeluaran kontainer di lapangan menjadi lebih sulit dan memakan waktu. Selain itu, keterlambatan penyelesaian dokumen bea cukai serta lambatnya customer mengambil kontainer juga menjadi penyebab utama. Bahkan, beberapa customer sengaja membiarkan kontainer lebih lama berada di terminal karena biaya penumpukan di pelabuhan dianggap lebih murah dibandingkan depo swasta. Akibatnya, kontainer terus menumpuk di yard dan kapasitas lapangan menjadi semakin terbatas. | V |

Informan A-3: Eko Prayitno

Jabatan : (*Supervisor Area Tanjung Priok 2*)

Hari, tanggal : (Rabu, 6 Mei 2026)

| No. | Pertanyaan | Jawaban | Validasi |
|-----|--|---|----------|
| 1. | Bagaimana alur umum proses operasional lapangan penumpukan peti kemas di Ocean Going Tanjung Priok 2, mulai dari tahap discharge (bongkar dari kapal) hingga peti kemas keluar melalui gate out? | Prosesnya dimulai saat kapal sandar lalu kontainer dibongkar menggunakan Container Crane dan dibawa ke lapangan penumpukan sesuai planning dari sistem. Setelah kontainer ditempatkan di yard, data posisi kontainer dicatat supaya mudah dipantau saat akan delivery. Kalau dokumen customer sudah selesai dan pembayaran sudah clear, truk bisa masuk untuk mengambil kontainer lalu keluar lewat gate out setelah dilakukan pengecekan data dan dokumen. | V |
| 2. | Bagaimana proses perencanaan slot penumpukan peti kemas di yard dilakukan oleh yard planner, dan faktor apa saja yang menjadi pertimbangan dalam menentukan posisi slot peti kemas? | Biasanya yard planner menentukan posisi kontainer berdasarkan kondisi kapasitas lapangan dan jenis kontainernya. Jadi penempatan tidak boleh sembarangan karena harus mempertimbangkan jalur alat, kemudahan saat bongkar keluar, dan kondisi yard supaya operasional tetap lancar. Kalau salah penempatan biasanya nanti malah bikin reshuffle lebih banyak. | V |
| 3. | Seberapa sering terjadi proses relokasi peti kemas antar slot di yard, dan bagaimana prosedur penanganannya | Relokasi kontainer biasanya terjadi kalau ada kontainer yang terhalang atau posisi penumpukannya kurang sesuai dengan rencana awal. Saat yard padat, proses pemindahan jadi lebih sulit karena ruang kosong terbatas. Makanya petugas biasanya mengatur ulang posisi kontainer secara | V |

| No. | Pertanyaan | Jawaban | Validasi |
|-----|--|---|----------|
| | ketika kondisi yard dalam keadaan padat? | bertahap supaya aktivitas bongkar muat dan delivery tetap jalan. | |
| 4. | Bagaimana prosedur pengeluaran peti kemas dari lapangan hingga proses gate out di pintu keluar terminal, dan hambatan operasional apa yang paling sering ditemui pada tahap ini? | Kalau <i>customer</i> sudah menyelesaikan dokumen, truk akan masuk ke terminal untuk ambil kontainer di lapangan penumpukan. Setelah kontainer diangkat ke atas truk, kendaraan menuju gate out untuk pemeriksaan akhir sebelum keluar terminal. Kendala yang sering terjadi biasanya antrean kendaraan, kontainer yang masih tertumpuk, dan kadang alat operasional yang sedang sibuk sehingga proses delivery jadi lebih lama. | V |
| 5. | Bagaimana proses pemeriksaan data dan verifikasi peti kemas setelah dibongkar dari kapal hingga ditempatkan di lapangan penumpukan terminal? | Kalau kontainer sudah dibongkar dari kapal, biasanya petugas langsung cek data kontainer di sistem sama manifest kapal supaya nomor kontainer, ukuran, dan jenis muatannya sesuai. Setelah itu tally lapangan juga ikut memastikan kondisi fisik kontainer aman dan tidak ada kerusakan waktu proses discharge. Kalau data sudah cocok, kontainer langsung dibawa pakai head truck ke area yard sesuai blok yang sudah ditentukan planner di sistem. | V |
| 6. | Dari sisi sumber daya manusia, seberapa sering terjadi ketidaksesuaian antara instruksi yard planner dengan pelaksanaan di lapangan, dan bagaimana hal tersebut berdampak | proses kerja yang diberikan melalui sistem sebenarnya sudah cukup jelas dan dapat dipahami oleh operator di lapangan. Tapi, pelaksanaannya sering kali terlambat karena adanya kemacetan di antara pekerjaan biasanya ini terjadi karena YOR tinggi dan memerlukan relokasi. Selain itu, operator biasanya baru melayani setelah antrean menumpuk cukup panjang, dan kebiasaan menunggu seperti ini lama-kelamaan dapat menimbulkan kemacetan dan kelelahan | V |

| No. | Pertanyaan | Jawaban | Validasi |
|-----|---|---|----------|
| | pada proses stacking serta dwelling time? | pada operator yang akhirnya berdampak pada kecepatan dan membebani mereka dalam menjalankan proses. | |
| 7. | Dari sisi metode, apakah saat ini sudah terdapat SOP yang terstandarisasi untuk proses stacking, reshuffling, dan delivery? Jika sudah ada, bagaimana tingkat kepatuhannya di lapangan? | SOP untuk kegiatan operasional sudah ada dan dipakai sebagai pedoman kerja sehari-hari di terminal. Secara umum petugas lapangan sudah mengikuti prosedur yang berlaku, cuma kadang ada penyesuaian teknis di lapangan tergantung kondisi operasional saat itu. | V |
| 8. | Dari sisi alat, bagaimana kondisi ketersediaan dan keandalan alat operasional (Container Crane, RTG, Head Truck) saat ini, dan seberapa besar dampak breakdown alat terhadap kelancaran operasional lapangan? | Untuk alat operasional sebenarnya masih cukup mendukung kegiatan terminal, tapi kalau ada breakdown pasti sangat berpengaruh karena pekerjaan bongkar muat bisa tertunda. Biasanya kalau alat bermasalah ini karena alat yang tua, pekerjaan bisa dialihkan ke alat lain supaya pelayanan tetap berjalan. | V |
| 9. | Dari sisi kondisi lingkungan, bagaimana tingkat kepadatan yard saat ini dan apakah layout lapangan yang ada sudah | Saat volume kontainer tinggi, kondisi yard memang cukup padat dan itu berpengaruh ke proses operasional. Tapi layout lapangan yang ada masih cukup membantu karena jalur alat dan area penumpukan sudah dibagi sesuai kebutuhan operasional terminal. | V |

| No. | Pertanyaan | Jawaban | Validasi |
|-----|---|---|----------|
| | mendukung efisiensi proses penumpukan dan pengeluaran peti kemas? | | |
| 10. | Dari sisi pengukuran dan sistem, apakah sistem informasi yang digunakan sudah terintegrasi antar unit kerja, dan apakah pernah terjadi ketidakesesuaian posisi atau penempatan container di lapangan akibat kesalahan data? | Sistem yang digunakan sekarang sudah terintegrasi sehingga aktivitas kontainer bisa dipantau dari awal sampai keluar terminal. Tapi kadang masih ada kesalahan data atau posisi kontainer yang tidak sesuai di sistem akibat human error atau gangguan jaringan, sehingga perlu dilakukan pengecekan ulang oleh petugas lapangan. | V |
| 11. | Secara keseluruhan, menurut informan faktor apa yang paling dominan menyebabkan tingginya <i>dwelling time</i> di Ocean Going Tanjung Priok 2, dan langkah perbaikan apa yang paling mendesak untuk segera dilakukan? | Faktor yang paling sering menyebabkan <i>dwelling time</i> tinggi adalah karena kontainer terlalu lama berada di lapangan penumpukan sehingga yard menjadi padat dan proses operasional ikut melambat. Kondisi ini biasanya terjadi karena pengeluaran kontainer tidak sebanding dengan jumlah kontainer yang masuk ke terminal. Kendala alat juga cukup mempengaruhi kelancaran proses delivery dan penumpukan kontainer. Kalau alat seperti RTG atau RMGC mengalami breakdown, proses pengambilan kontainer bisa tertunda karena area tertentu hanya bisa dijangkau alat tersebut. Biasanya pihak terminal langsung melakukan koordinasi dengan teknisi untuk mempercepat | V |

| No. | Pertanyaan | Jawaban | Validasi |
|------------|-------------------|---|-----------------|
| | | perbaikan alat supaya operasional tidak terganggu terlalu lama. | |

Lampiran 2: Biodata Peneliti

Nama : Alveto Akbar Saputra
NIM : 40011322650179
Program Studi : Manajemen dan Administrasi Logistik
Tempat, Tanggal lahir : Kudus, 4 Maret 2004
Email : alvetoakbar@gmail.com
Agama : Islam
Riwayat Pendidikan :
1. SD Negeri Wanasari 08
2. SMP Negeri 2 Cibitung
3. SMA Negeri 2 Tambun Selatan
4. Universitas Diponegoro
Pengalaman Organisasi :
1. Staff Hubungan Masyarakat HMMAL 2023
2. Ketua Bidang Hubungan Masyarakat HMMAL 2024
Pengalaman Magang : Staff Intern Planning and Control PT IPC Terminal Petikemas

Lampiran 3: Hasil Uji Turnitin



KEMENTERIAN PENDIDIKAN TINGGI, SAINS,
DAN TEKNOLOGI
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEKOLAH VOKASI

Jalan Gubernur Mochtar
Kampus Universitas Diponegoro
Tembalang Semarang Kode Pos 50275
Telepon/Faksimile (024) 7471379
Laman: vokasi@liveundip.ac.id

KETERANGAN BEBAS PLAGIASI

Tim pemeriksa kemiripan tulisan ilmiah telah memeriksa unggahan file atas nama:

| | |
|---------------------|---|
| Nama | : Alveto Akbar Saputra |
| NIM | : 40011322650179 |
| Program Studi | : MANAJEMEN DAN ADMINISTRASI LOGISTIK |
| Judul Tulisan | :ANALISIS PENYEBAB TINGGINYA DWELLING TIME PADA LAPANGAN PENUMPUKAN OCEAN GOING TANJUNG PRIOK 2 DI PT IPC TERMINAL PETIKEMAS DENGAN METODE ROOT CAUSE ANALYSIS |
| Jenis Dokumen | : Tugas Akhir |
| Paper ID | : 2979614934 |
| Tanggal Pemeriksaan | : 10 Juni 2026 |

Menyatakan bahwa hasil pemeriksaan dengan menggunakan aplikasi turnitin terhadap tulisan ilmiah dengan judul diatas menghasilkan kemiripan sebesar 16% dengan sumber-sumber online lainnya.

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Tim Verifikasi
Unit Perpustakaan Sekolah Vokasi
Universitas Diponegoro

PERPUSTAKAAN SV - UNIP

Yat Nurrachman
NIP 197805052007011001

Lampiran 4: Surat Izin Penelitian



KEMENTERIAN PENDIDIKAN TINGGI, SAINS,
DAN TEKNOLOGI
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEKOLAH VOKASI

Jalan Gubernur Mochtar
Kampus Universitas Diponegoro
Tembalang, Semarang, Kode Pos 50275
Telepon/Faksimile (024) 7471379
Laman: www.vokasi.undip.ac.id
Pos-el: vokasija@undip.ac.id

No : 721/UN7.M2.1/KM/IV/2026
Lampiran : -
Hal : Surat Permohonan Izin Penelitian

Semarang, 04 Mei 2026

Yth. SDM PT IPC Terminal Petikemas

PT IPC Terminal Petikemas

**Jl. Yos Sudarso No.9, Rt.6/rw.13, Rawabadak Utara, Kec. Koja, Jkt Utara, Daerah Khusus
Ibukota Jakarta 14230**

Dalam rangka mempersiapkan mahasiswa untuk menyelesaikan studinya, bagi setiap mahasiswa diwajibkan membuat tugas akhir.

Sehubungan dengan hal tersebut di atas diperlukan penelitian untuk memperoleh data, baik dari Instansi Pemerintah maupun Swasta.

Mohon sekiranya dapat diberikan izin bagi mahasiswa S.Tr. Manajemen dan Administrasi Logistik Fakultas Sekolah Vokasi Universitas Diponegoro untuk dapat melaksanakan penelitian dan mengumpulkan data di PT IPC Terminal Petikemas.

Adapun nama dan data mahasiswa sebagai berikut:

Nama : Alveto Akbar Saputra
NIM : 40011322650179
Alamat Rumah :
Jurusan : S.Tr. Manajemen dan Administrasi Logistik
Judul TA : Analisis Penyebab Tingginya Dwelling Time Pada
lapangan Penumpukan Tanjung Priok 2 Di Pt
ipc Terminal Petikemas Dengan Metode Root Cause
analysis

Atas perhatian dan kerjasama yang baik kami sampaikan terimakasih.

a.n. Dekan,
Wakil Dekan I

Dr. Ida Hayu Dwimawanti, M.M.
NIP. 196708191994032003

Tembusan : Yth.

1. Dekan Sekolah Vokasi
2. Kaprodi S.Tr. Manajemen dan Administrasi Logistik

Lampiran 5: Dokumentasi Penelitian



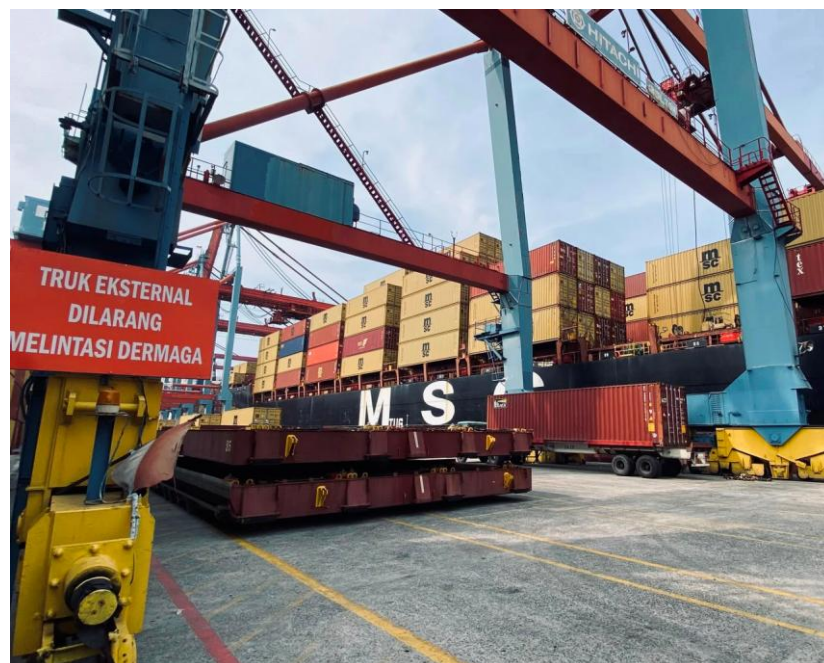
Lampiran 5.1 Wawancara Dengan Informan A-1
Sumber: Data Dokumentasi Peneliti, 2026



Lampiran 5.2 Wawancara Dengan Informan A-2
Sumber: Data Dokumentasi Peneliti, 2026



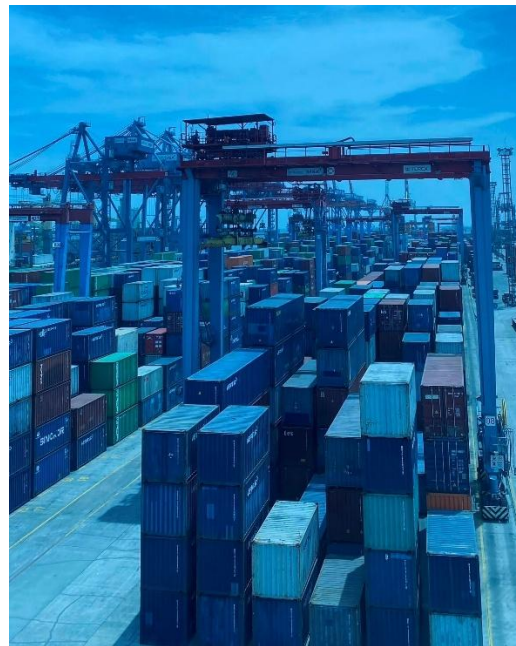
Lampiran 5.3 Wawancara Dengan Informan A-3
Sumber: Data Dokumentasi Peneliti, 2026



Lampiran 5.4 Proses Bongkar dan Muat
Sumber: Data Dokumentasi Peneliti, 2026



Lampiran 5.5 *Planning and Control*
Sumber: Data Dokumentasi Peneliti, 2026



Lampiran 5.6 *Container Yard Tanjung Priok 2*
Sumber: Data Dokumentasi Peneliti, 2026



Lampiran 5.7 *Area Be-Handle*
Sumber: Data Dokumentasi Peneliti, 2026



Lampiran 5.8 *Post Gate Area Tanjung Priok 2 Ocean Going*
Sumber: Data Dokumentasi Peneliti, 2026



Lampiran 5.9 Pengecekan Dokumen Menuju Pintu *Gate-Out*
Sumber: Data Dokumentasi Peneliti, 2026