

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

UU No. 66 Tahun 2024 mengenai Pelayaran mengatur kegiatan pelayaran di Indonesia. Fokus utama dari undang-undang ini adalah memperkuat kedaulatan dan mendukung industri pelayaran lokal melalui penerapan prinsip *cabotage*, pengaturan transportasi laut dan pelabuhan, serta pengawasan terhadap keselamatan dan keamanan dalam pelayaran. Selain itu, UU ini mencakup perlindungan terhadap lingkungan laut dan penegakan hukum bagi pelanggaran yang terjadi. Undang-undang ini juga menekankan pentingnya pelayanan publik, termasuk transportasi perintis untuk kawasan terpencil serta pengaturan tarif layanan pelabuhan, sembari memperkuat peran Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) dalam mengawasi operasi kapal dan keselamatan maritim.

Pelabuhan merupakan lokasi di mana kapal dan sarana air lainnya berlabuh dan/atau berlabuh. Pengertian pelabuhan adalah suatu area yang meliputi tanah dan/atau air dengan batas tertentu, yang digunakan untuk keperluan aktivitas pemerintahan dan bisnis, sebagai lokasi kapal bersandar, penumpang yang naik dan turun, serta proses bongkar muat barang, dalam bentuk terminal dan dermaga, disertai dengan fasilitas yang menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran, aktivitas pendukung pelabuhan, serta berfungsi sebagai titik peralihan untuk transportasi antara berbagai moda (Awwali et al., 2024).

Pelabuhan untuk kargo curah kering memiliki fungsi untuk menyimpan, memproses, dan melakukan *transloading*, serta mendukung pengangkutan barang dari laut ke tanah. Efektivitas operasional pelabuhan berpengaruh besar terhadap mutu layanan yang disediakan oleh pelabuhan tersebut. Proses *unloading* dan *loading* di pelabuhan curah kering dipengaruhi oleh kapasitas dermaga, jenis alat bongkar yang ada, serta tipe kapal yang berlabuh, sehingga membuat tahap *unloading* dan *loading* menjadi lebih kompleks akibat adanya saling keterkaitan antar faktor-faktor tersebut (Bouzekri et al., dikutip dalam Li Haijiang et al., 2025).

Curah kering adalah jenis muatan kapal yang terdiri dari bahan padat seperti serbuk, biji-bijian, butiran, dan bubuk. Proses bongkar muat dilakukan dengan cara menuangkan muatan dari truk yang kemudian dipindahkan menggunakan *crane* ke dalam ruang kapal. Contoh muatan curah kering meliputi: biji gandum, batu bara, semen, gula mentah, soda, dan pupuk (Wahyudi et al., 2024).

Menurut Santoso et al. (2024) Kegiatan bongkar muat merujuk pada proses pemindahan barang-barang dari alat transportasi darat. Untuk melaksanakan pemindahan tersebut, diperlukan fasilitas atau alat yang cukup memadai serta prosedur pelayanan yang sesuai. Proses bongkar muat kapal, yang sering disebut sebagai pengawakan, merupakan kegiatan vital di pelabuhan yang berpengaruh besar terhadap efisiensi kargo dan operasional pelabuhan. Kegiatan ini mencakup pemindahan barang dari kapal ke pelabuhan atau sebaliknya, dengan melibatkan berbagai aktivitas seperti pemindahan kontainer, penumpukan barang curah, dan pengaturan barang umum (Saputro et al., 2024).

Kegiatan Perusahaan Bongkar Muat (PBM) adalah serangkaian aktivitas memindahkan barang dari atau menuju kapal yang dilakukan saat kapal petikemas berlabuh. Proses pengangkutan ini dilakukan dengan memanfaatkan alat QCC dari atas kapal atau palka kapal. Setiap hari, perusahaan bongkar muat memerlukan suatu bagan atau struktur yang mencakup rangkaian aktivitas seperti perencanaan, pengaturan, pelaksanaan, dan penilaian (Erma & Rahmawati, 2024).

Menurut Muis et al. (2024) Perusahaan PBM diharuskan untuk memiliki staf yang ahli dan terampil di bidangnya, termasuk pengoperasi alat berat dan pekerja terlatih lainnya. Keberadaan tenaga ahli ini sangat penting untuk menjamin bahwa proses bongkar muat berlangsung dengan aman dan sesuai dengan standar yang ditetapkan. Selain itu, perusahaan PBM perlu memiliki modal dasar dan modal kerja yang cukup agar kegiatan usahanya dapat berjalan secara berkelanjutan. Ini penting agar perusahaan dapat melaksanakan operasi bongkar muat dengan efektif dan siap menghadapi perubahan dalam bisnis.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 59 Tahun 2021 mengatur tentang layanan jasa di sektor angkutan laut serta kegiatan pengangkutan dan penurunan barang dari serta ke kapal. Aturan ini menguraikan syarat izin usaha untuk Perusahaan Bongkar Muat (PBM), ketentuan untuk memiliki peralatan bongkar muat yang memadai sesuai dengan standar operasional, serta persyaratan keterampilan tenaga kerja yang harus dipenuhi agar aktivitas di terminal pelabuhan menjadi lebih aman, lancar, dan efisien. Regulasi ini bertujuan untuk meningkatkan kualitas kerja PBM, memperbaiki pelayanan di sektor pelabuhan, serta memastikan

bahwa proses bongkar muat dilakukan sesuai dengan standar keselamatan dan efisiensi yang ditentukan oleh pemerintah.

Pentingnya kelancaran distribusi batubara juga didukung oleh kebijakan Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM), salah satunya melalui Peraturan Menteri ESDM Nomor 34 Tahun 2009 tentang Pengutamakan Pemasokan Kebutuhan Mineral dan Batubara untuk Kepentingan Dalam Negeri. Peraturan tersebut menegaskan bahwa kebutuhan batubara dalam negeri harus diprioritaskan guna menjamin ketersediaan pasokan energi nasional. Oleh karena itu, kegiatan bongkar muat batubara di pelabuhan memiliki peran penting dalam mendukung kelancaran rantai distribusi batubara dari daerah produksi menuju pengguna akhir, sehingga diperlukan proses bongkar muat yang efektif dan produktif agar pasokan batubara dapat tersalurkan tepat waktu.

Selain mengacu pada peraturan nasional, kegiatan pengangkutan dan penanganan muatan curah padat seperti batubara juga mengacu pada *International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code*. Kode internasional ini berisi ketentuan mengenai tata cara penanganan, penyimpanan, dan pengangkutan muatan curah padat untuk menjamin keselamatan kapal, awak kapal, muatan, serta lingkungan selama proses pelayaran dan bongkar muat. Penerapan *IMSBC Code* menjadi penting karena karakteristik batubara sebagai muatan curah padat memerlukan penanganan yang tepat guna meminimalkan risiko operasional dan mendukung kelancaran kegiatan bongkar muat di pelabuhan.

Dalam pelaksanaannya, kegiatan bongkar muat batubara tidak selalu berjalan lancar. Berdasarkan kondisi yang terjadi di lapangan, masih terdapat

kendala berupa keterlambatan proses administrasi dan dokumen muatan yang belum lengkap sehingga menyebabkan sejumlah dokumen tertahan. Kondisi tersebut dapat berdampak pada tertundanya proses pelayanan kapal dan tongkang, yang pada akhirnya berpotensi menghambat kelancaran distribusi batubara dari daerah produksi menuju pengguna akhir.

PT. PBM Alam Sejati beroperasi di bidang jasa bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang untuk mendukung berbagai aktivitas. Batubara yang dibongkar oleh PT PBM Alam Sejati umumnya berasal dari wilayah pertambangan di Kalimantan. Setelah proses penambangan dan pengumpulan muatan selesai, batubara dimuat ke atas kapal curah (*bulk carrier*) di pelabuhan muat di Kalimantan. Selanjutnya kapal melakukan pelayaran menuju Pelabuhan Tanjung Emas Semarang sebagai pelabuhan tujuan. Setibanya di pelabuhan, kegiatan bongkar muat dilakukan menggunakan peralatan bongkar muat yang tersedia untuk kemudian dipindahkan ke area penumpukan atau langsung didistribusikan kepada pengguna akhir. Kelancaran proses tersebut sangat bergantung pada efektivitas kegiatan *handling* yang dilakukan oleh perusahaan bongkar muat agar distribusi batubara dapat berjalan tepat waktu.

Dalam pelaksanaannya, pemeriksaan dokumen dilakukan oleh petugas keamanan pelabuhan sebelum memulai aktivitas pengangkutan barang kering dan curah, untuk memastikan bahwa dokumen kapal dan barang yang akan dibongkar sudah lengkap (Fadhiyah et al., 2023).

Dokumen yang harus disiapkan sebelum melakukan aktivitas bongkar muat adalah Surat Perintah Kerja (SPK), Berita Acara, *Bill of Lading* (BL) dan PNBP.

Dalam pelaksanaannya, kegiatan bongkar muat diharapkan dapat berjalan tepat waktu agar proses bongkar muat berjalan lancar. Berikut merupakan kegiatan bongkar muat batubara di Dermaga Jetty Pelabuhan Tangjung Emas:

**Tabel 1.1 Kegiatan Bongkar Muat Batubara Bulan Juli – November 2025**

Nama Kapal	TA	TD	Waktu (Hari)		Muatan (MT)		Selisih Muatan (MT)	Pencapaian KPI (%)
			Target	Realisasi	Target	Realisasi		
Tb. BMP 1456 Bg. Samudera Mandiri 10 HM 25	14/7/25	16/7/25	2	3	5,227.00	5,105.20	121.8	97,67 %
Tb. MBS 73 Bg. MBS 276 HM 22	16/7/25	18/7/25	2	3	5,412.00	5,403.60	8.4	99,84 %
Tb. MBS 183 Bg. MBS 78 HM 20	18/7/25	19/7/25	1,5	2	3,912.52	3,877.00	35.52	99,09 %
Tb. MBS 71 Bg. Sunwin 228 HM 21	22/7/25	24/7/25	2	3	4,657.20	4,655.00	2.2	99,95 %
Tb. Kwan 7 Bg. Samudera Mandiri 8 HM 23	24/7/25	25/7/25	2	2	5,266.00	5,218.06	47.94	99,09 %
Tb. MBS 123 Bg. INTERINDO 255 HM 24	25/7/25	27/7/25	2	3	4,629.00	4,515.64	113.36	97,55 %
Tb. Apura 88 Bg. Apura 087	26/7/25	28/7/25	2.5	3	7,672.62	7,596.00	76.62	99,00 %
Tb. MBS 35 Bg. MBS 271 HM 26	1/8/25	3/8/25	2	3	5,862.00	5,724.36	137.64	97,65 %
Tb Marina 1612 Bg Marine	4/8/251	5/8/25	2	2	5,518.64	5,412.00	106.64	98,07 %

Power 2723 BDA5 1								
Tb. KSS 1601 Bg. Sea Horse 02 HM 27	15/8/25	17/8/25	2	3	5,086.00	4,966.68	119.32	97,65 %
Tb. Sea Lion 05 Bg. Walrus 2705 HM 28	26/8/25	27/8/25	2	2	5,131.90	5,110.00	21.9	99,57 %
Tb. AME V Bg. AME 805 BDA 6	27/8/25	29/8/25	2	3	5,426.40	5,271.00	155.4	97,14 %
Tb. Prima Power 05 Bg. Pelita 08	6/9/25	8/9/25	2,5	3	6,279.78	6,015.00	264.78	95,78 %
Tb. AME V Bg. AME 805 HM 30	22/9/25	23/9/25	2	2	5,390.20	5,306.00	84.2	98,44 %
Tb. Merpati 2701 Bg. Rajawali 2701 HM 29	27/9/25	28/9/25	2	2	5,116.64	5,100.400	16.24	99,68 %
Tb. Gonaya XXVI Bg. MJL 332 ADR01	31/10/25	3/11/25	3	4	10,591.02	10,444.00	147.02	98,61 %
Tb. Gonaya XXIII Bg. Masada 20 APE01	3/11/25	6/11/25	3	4	8,235.50	8,216.400	19.1	99,77 %
Tb. Bintang Laut 1201 Bg. Bintang Timur 1202 BDA08	9/11/25	11/11/25	2,5	3	6,568.96	6,501.00	67.96	98,97 %
Tb. Etro Bg. Mylena BDA07	11/11/251	14/11/25	2,5	4	6,716.14	6,520.00	196.14	97,08 %

Sumber : Data PT PBM Alam Sejati (Diolah), 2026

Berdasarkan data Tabel 1.1, sebagian kegiatan bongkar muat belum memenuhi target waktu yang ditetapkan perusahaan. Dari 19 kapal yang diamati,

terdapat 11 kapal yang memiliki realisasi waktu bongkar muat lebih lama dibandingkan target yang telah ditetapkan. Hal ini menunjukkan bahwa ketepatan waktu pelaksanaan bongkar muat masih belum optimal.

Berdasarkan data muatan, realisasi bongkar muat pada seluruh kapal masih lebih rendah dibandingkan target muatan yang ditetapkan perusahaan. Selisih muatan terbesar terjadi pada Tb. Prima Power 05 – Bg. Pelita 08 sebesar 264,78 MT, sedangkan selisih terkecil terjadi pada Tb. MBS 71 – Bg. Sunwin 228 HM 21 sebesar 2,20 MT. Berdasarkan perhitungan pencapaian KPI muatan, rata-rata realisasi bongkar muat mencapai 98,45% dari target yang telah ditetapkan perusahaan. Meskipun tingkat pencapaian tersebut tergolong tinggi, tidak terdapat kapal yang mampu mencapai target muatan sebesar 100%. Pencapaian KPI tertinggi terdapat pada Tb. MBS 71 – Bg. Sunwin 228 HM 21 sebesar 99,95%, sedangkan pencapaian KPI terendah terdapat pada Tb. Prima Power 05 – Bg. Pelita 08 sebesar 95,78%.

Kondisi tersebut menunjukkan bahwa masih terdapat kesenjangan antara target dan realisasi bongkar muat, baik dari aspek waktu maupun jumlah muatan yang dibongkar. Oleh karena itu, diperlukan upaya peningkatan produktivitas melalui strategi handling yang tepat agar kegiatan bongkar muat dapat berlangsung lebih efektif dan target operasional perusahaan dapat tercapai secara optimal.

Berdasarkan data tersebut, terdapat dua permasalahan utama. Pertama, ketepatan waktu bongkar muat masih belum optimal karena beberapa kapal membutuhkan waktu bongkar muat lebih lama dibandingkan target perusahaan. Kedua, realisasi muatan batubara yang dibongkar pada beberapa kapal masih lebih

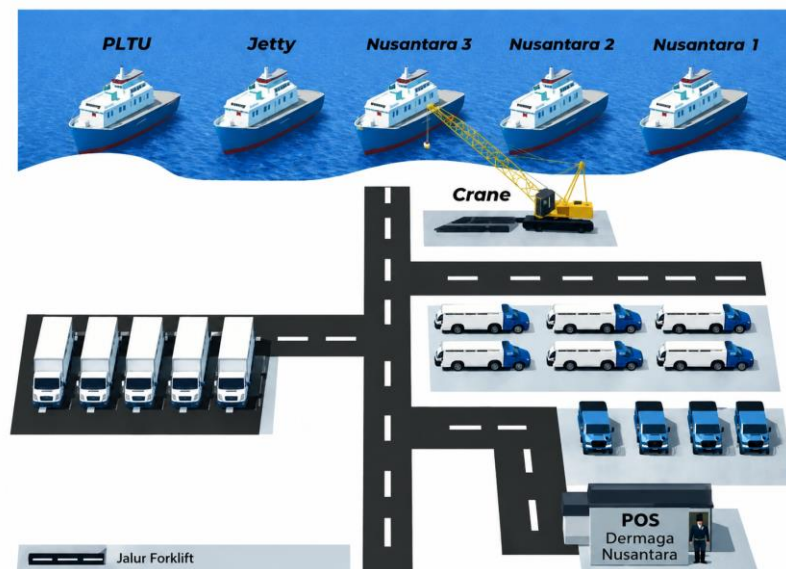
rendah dibandingkan target muatan yang telah ditetapkan. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa produktivitas kegiatan bongkar muat masih perlu ditingkatkan.

Dalam kegiatan bongkar muat, produktivitas tidak hanya diukur dari jumlah muatan yang berhasil dibongkar, tetapi juga dari kemampuan perusahaan dalam memenuhi standar pelayanan yang telah ditetapkan. Salah satu indikator yang digunakan untuk menilai kinerja pelayanan tersebut adalah *Service Level Agreement* (SLA). SLA merupakan standar tingkat layanan yang berisi target kinerja, kualitas pelayanan, serta estimasi waktu penyelesaian pekerjaan yang harus dicapai oleh penyedia jasa. Melalui SLA, perusahaan dapat mengevaluasi tingkat keberhasilan pelayanan bongkar muat berdasarkan ketepatan waktu penyelesaian pekerjaan dan pencapaian target operasional yang telah ditentukan.

Pencapaian SLA dalam kegiatan bongkar muat dapat dipengaruhi oleh berbagai faktor operasional. Waktu tunggu kapal (*waiting time*) akibat antrean kapal di dermaga dapat menyebabkan keterlambatan dimulainya proses bongkar muat. Selain itu, kerusakan alat bongkar muat seperti *crane* dapat menghambat proses pemindahan muatan sehingga waktu penyelesaian pekerjaan menjadi lebih lama. Ketersediaan dan kompetensi tenaga kerja bongkar muat (TKBM) juga berpengaruh terhadap kelancaran operasional. Faktor lainnya seperti kondisi cuaca yang tidak mendukung serta kondisi batubara yang lembap akibat paparan hujan dapat mengurangi produktivitas proses pembongkaran. Apabila faktor-faktor tersebut tidak dikelola dengan baik, maka target waktu maupun target muatan yang

telah ditetapkan perusahaan berpotensi tidak tercapai sehingga produktivitas bongkar muat menjadi kurang optimal.

Antrean di dermaga muncul karena jumlah kapal yang datang berdekatan melebihi kapasitas yang dapat ditangani. Ketika dermaga sudah penuh dengan kapal yang melakukan bongkar muat, kapal yang akan masuk selanjutnya harus menunggu di kawasan jangkar. Gambaran mengenai antrean di dermaga ditunjukkan dalam gambar 1. 1.



**Gambar 1. 1 Area Dermaga Nusantara**  
Sumber: Dokumentasi Penulis, 2026

Pada kawasan Dermaga Nusantara terdapat beberapa fasilitas untuk tambatan kapal, yakni PLTU, Jetty, Nusantara 3, Nusantara 2 dan Nusantara 1, yang berfungsi untuk melayani berbagai jenis kapal sesuai dengan tujuan masing-masing dermaga. Tiap bagian dermaga memiliki fungsi yang berbeda dalam mendukung kegiatan operasional pelabuhan, baik untuk kapal penumpang maupun untuk kapal yang melakukan aktivitas bongkar muat barang.

Penggunaan Jetty dan Nusantara secara bergantian dengan kapal-kapal lain juga sangat penting bagi kelancaran operasional pelabuhan. Saat Nusantara digunakan untuk kapal penumpang atau jika Jetty dipenuhi kapal yang masih melakukan bongkar muat, kapal lain tidak bisa langsung merapat dan harus menunggu di area *anchorage* sampai tempat berlabuh tersedia kembali. Umumnya, Dermaga Nusantara diperuntukkan bagi kapal penumpang, sehingga kapal pengangkut batubara hanya dapat menggunakan dermaga itu jika tidak digunakan oleh kapal penumpang. Oleh karena itu, kapal batubara dapat menggunakan Dermaga Nusantara untuk sementara waktu ketika dermaga tersebut kosong, untuk mendukung kelancaran proses berlabuh dan kegiatan bongkar muat. Gambaran kondisi kapal yang sandar di area Dermaga Nusantara ditunjukkan pada Gambar 1.2.



**Gambar 1. 2 Kondisi Kapal Sandar di Dermaga Nusantara**  
Sumber: Dokumentasi Penulis, 2025

Berdasarkan gambar 1.2, dapat dilihat keadaan kapal yang sedang bersandar di Dermaga Nusantara. Di Nusantara 3 terdapat sebuah kapal batubara yang sedang melaksanakan proses bongkar muat. Kapal batubara itu memanfaatkan Nusantara 3 karena dermaga tersebut tidak terpakai oleh kapal penumpang pada saat itu. Di sisi lain, di Nusantara 2 tampak kapal penumpang yang sedang bersandar untuk melayani para penumpang.

Berdasarkan pembahasan pada latar belakang dan masalah yang terjadi di atas, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan topik bongkar muat tersebut. Penelitian yang diambil penulis berdasarkan latar belakang dan masalah tersebut tentang **“Strategi *Handling* Bongkar Muat Batubara untuk Meningkatkan Produktivitas di PT Perusahaan Bongkar Muat (PBM) Alam Sejati Semarang”**.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berikut adalah pokok permasalahan pada penelitian berdasarkan pemaparan latar belakang di atas:

1. Bagaimana strategi *handling* bongkar muat batubara di PT PBM Alam Sejati?
2. Apa saja faktor pendukung dan faktor penghambat strategi *handling* bongkar muat batubara di PT PBM Alam Sejati?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Berikut ini merupakan tujuan penelitian sebagai berikut:

1. Mendeskripsikan strategi *handling* bongkar muat batubara di PT PBM Alam Sejati.

2. Mengidentifikasi faktor pendukung dan faktor penghambat strategi *handling* bongkar muat batubara di PT PBM Alam Sejati.

#### **1.4 Kegunaan Penelitian**

Dalam kegiatan penelitian ini, terdapat berbagai manfaat yang dapat diambil, baik bagi perusahaan, dunia pendidikan, masyarakat, maupun bagi peneliti sendiri. Beberapa manfaat yang dapat diperoleh dari penelitian ini meliputi:

1. Bagi Peneliti

Penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan dan pemahaman peneliti dalam bidang kegiatan kepelabuhanan, mulai dari proses pengumpulan data, pengolahan informasi, hingga penyusunan laporan ilmiah, khususnya terkait Produktivitas *Handling* Bongkar Muat Batubara di PT Perusahaan Bongkar Muat (PBM) Alam Sejati.

2. Bagi Program Studi

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi tambahan referensi bagi penelitian selanjutnya yang membahas topik serupa, serta memperkaya literatur dalam bidang manajemen kepelabuhanan dan logistik. Hasil penelitian ini juga dapat menjadi sumber acuan bagi perpustakaan Program Studi Manajemen dan Administrasi Logistik.

3. Bagi Perusahaan

Dari hasil penelitian ini dapat sebagai bahan evaluasi untuk kegiatan bongkar muat batubara selanjutnya agar dapat berjalan dengan produktif.