

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perdagangan internasional saat ini menunjukkan perkembangan yang sangat pesat seiring dengan meningkatnya arus globalisasi ekonomi. Dalam konteks tersebut, sektor transportasi laut memegang peranan dominan dalam mendukung distribusi barang lintas negara (Dio et al., 2023). Data dari *United Nations Conference on Trade and Development* (UNCTAD) dalam laporan *Review of Maritime Transport* menyebutkan bahwa lebih dari 80% volume perdagangan dunia diangkut melalui jalur laut (Jayadi et al., 2025). Hal ini menunjukkan bahwa sistem transportasi maritim menjadi tulang punggung utama dalam aktivitas perdagangan global, terutama dalam mendukung efisiensi biaya dan kapasitas angkut dalam skala besar (Wuntara et al., 2016).

Laporan UNCTAD juga mencatat bahwa volume perdagangan laut dunia mencapai lebih dari 11 miliar ton kargo per tahun, dengan tren yang terus meningkat seiring pertumbuhan ekonomi global. Dominasi transportasi laut ini tidak hanya disebabkan oleh efisiensi biaya (*cost efficiency*), tetapi juga karena kemampuan kapal dalam mengangkut berbagai jenis muatan, mulai dari *bulk cargo*, *container cargo*, hingga *general cargo* (Kencana Verawati et al., 2022). Dengan demikian, pelabuhan sebagai simpul distribusi memiliki peran strategis dalam menjaga kelancaran arus barang secara global.

Dalam konteks nasional, Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia memiliki ketergantungan yang sangat tinggi terhadap transportasi laut.

Secara geografis, Indonesia terdiri dari lebih dari 17.000 pulau yang menjadikan konektivitas antarwilayah sangat bergantung pada moda transportasi maritim. Posisi strategis Indonesia yang berada di jalur perdagangan internasional, seperti Selat Malaka, juga memperkuat peran Indonesia sebagai negara maritim yang aktif dalam aktivitas ekspor dan impor (Putri & Martini, 2022).

Berdasarkan data dari *Badan Pusat Statistik (BPS)*, nilai ekspor Indonesia pada tahun 2023 mencapai sekitar USD 258,8 miliar, sementara nilai impor mencapai sekitar USD 221,9 miliar. Sebagian besar aktivitas perdagangan tersebut dilakukan melalui moda transportasi laut. Dalam publikasi *Statistik Perdagangan Luar Negeri Menurut Moda Transportasi*, disebutkan bahwa lebih dari 90% volume ekspor-impor Indonesia diangkut melalui jalur laut, yang menunjukkan dominasi sektor maritim dalam mendukung perekonomian nasional (Sitorus et al., 2023).

Komoditas ekspor unggulan Indonesia seperti batu bara, minyak kelapa sawit (*crude palm oil*), karet, serta produk manufaktur sebagian besar didistribusikan melalui pelabuhan (Muhammad Aris Rafli & Siti Sahara, 2023). Hal ini mengindikasikan bahwa kinerja operasional pelabuhan, khususnya dalam kegiatan bongkar muat, menjadi faktor penting dalam menjaga kelancaran distribusi barang. Ketidakefisienan dalam proses ini dapat berdampak langsung terhadap peningkatan biaya logistik nasional. Seiring dengan meningkatnya volume perdagangan tersebut, aktivitas bongkar muat di pelabuhan menjadi semakin kompleks (Defrianto & Purwasih, 2023). Kegiatan ini tidak hanya melibatkan proses pemindahan barang dari kapal ke darat atau sebaliknya, tetapi

juga mencakup koordinasi antar tenaga kerja, penggunaan alat berat, serta penerapan prosedur keselamatan kerja (*safety procedure*) yang ketat. Oleh karena itu, dibutuhkan sistem operasional yang efektif dan efisien untuk menunjang kelancaran proses tersebut (Bayu Galih Prakoso, 2024). Salah satu jenis muatan yang memiliki tingkat kompleksitas tinggi dalam penanganannya adalah *general cargo*. *General cargo* merupakan jenis barang yang dikemas dalam satuan tertentu seperti karung, peti, atau unit lainnya, yang tidak menggunakan sistem kontainerisasi secara penuh. Karakteristik yang beragam dari *general cargo* menuntut metode penanganan yang lebih teliti dan spesifik dibandingkan dengan muatan kontainer (Putri Tiara et al., 2025).

PT Tirang Jaya Samudera merupakan perusahaan yang bergerak di bidang jasa bongkar muat (*stevedoring*) dan pelayanan logistik kepelabuhanan yang beroperasi di wilayah Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Dalam menjalankan usahanya, perusahaan berperan dalam menangani kegiatan bongkar muat berbagai jenis muatan, khususnya muatan *general cargo*, yaitu barang-barang yang dikemas dalam satuan tertentu seperti karung, peti, pallet, mesin, material konstruksi, dan berbagai barang non-curah lainnya. Kegiatan bongkar muat *general cargo* memiliki tingkat kompleksitas yang relatif tinggi karena karakteristik barang yang beragam, sehingga membutuhkan koordinasi yang baik antara tenaga kerja, peralatan bongkar muat, serta pengawasan operasional yang efektif.

Sebagai perusahaan jasa bongkar muat, PT Tirang Jaya Samudera dituntut untuk mampu memberikan pelayanan yang cepat, aman, dan efisien guna

mendukung kelancaran arus barang melalui pelabuhan. Kinerja operasional perusahaan dapat dilihat dari berbagai indikator, seperti ketepatan waktu penyelesaian bongkar muat, produktivitas tenaga kerja, efisiensi penggunaan alat bongkar muat, serta tingkat kerusakan barang selama proses penanganan muatan. Pencapaian indikator-indikator tersebut menjadi faktor penting dalam meningkatkan kualitas pelayanan dan daya saing perusahaan di sektor logistik dan kepelabuhanan.

Namun demikian, dalam pelaksanaannya masih terdapat berbagai tantangan yang dapat memengaruhi efektivitas proses bongkar muat general cargo, seperti keterlambatan operasional, pemanfaatan alat yang belum optimal, produktivitas tenaga kerja yang beragam, serta risiko kerusakan muatan. Oleh karena itu, diperlukan evaluasi terhadap kinerja operasional perusahaan untuk mengetahui kondisi aktual pelaksanaan bongkar muat general cargo. Gambaran kondisi tersebut dapat dilihat pada data operasional PT Tirang Jaya Samudera yang disajikan pada Tabel 1.1 berikut.

Tabel 1. 1 Data Keterlambatan Proses Bongkar Muat dan Waktu Sandar Kapal Periode Juli – Desember 2025

No	Nama Kapal	Estimasi Waktu Bongkar (Jam)	Realisasi Waktu Bongkar (Jam)	Selisih (Jam)	Keterangan
1	MV Samudera Jaya I	18	24	6	Terlambat
2	MV Ever	20	27	7	Terlambat

	Champion V.Ari1845				
3	MV LH MARVISTA	16	21	5	Terlambat
4	MV MAPLE FORTUNE	22	28	6	Terlambat
5	MV BRILLIANT PROFIT	19	25	6	Terlambat
6	MV SPRING NELSON	17	22	5	Terlambat
7	MV JC TREASURE	21	29	8	Terlambat
8	MV Pelayaran Jaya	18	23	5	Terlambat
9	MV Arta Bahari	20	26	6	Terlambat
10	MV Segara Makmur	19	24	5	Terlambat

Sumber : Data Divisi Oprasional Logistik PT Tirang Jaya Samudera, 2026

Berdasarkan Tabel 1.1, estimasi waktu bongkar pada masing-masing kapal menunjukkan nilai yang berbeda-beda. Perbedaan tersebut disebabkan oleh variasi volume dan karakteristik muatan general cargo yang ditangani setiap kapal. Semakin besar jumlah muatan yang dibongkar, maka semakin lama waktu yang dibutuhkan untuk menyelesaikan kegiatan bongkar muat. Selain itu, karakteristik barang yang beragam, seperti mesin, material konstruksi, barang kemasan, maupun barang proyek, memerlukan metode penanganan dan penggunaan alat yang berbeda sehingga memengaruhi estimasi waktu pekerjaan.

Meskipun estimasi waktu telah disusun berdasarkan volume dan karakteristik muatan, data pada Tabel 1.1 menunjukkan bahwa sebagian besar kapal mengalami realisasi waktu bongkar yang lebih lama dibandingkan target yang ditetapkan. Kondisi tersebut mengindikasikan adanya keterlambatan dalam proses bongkar muat yang berpotensi menurunkan efisiensi operasional perusahaan.

Keterlambatan tersebut diduga dipengaruhi oleh belum optimalnya penggunaan alat bongkar muat seperti crane dan forklift. Ketika kapasitas alat yang digunakan berada di bawah kapasitas idealnya, maka produktivitas bongkar per jam menjadi lebih rendah sehingga waktu penyelesaian pekerjaan menjadi lebih lama. Untuk melihat kondisi tersebut, data efisiensi penggunaan alat bongkar muat disajikan pada Tabel 1.2.

Berdasarkan Tabel 1.1, dapat diketahui bahwa seluruh kegiatan bongkar muat kapal mengalami keterlambatan dibandingkan dengan waktu yang telah direncanakan. Rata-rata selisih waktu antara estimasi dan realisasi mencapai 5,9 jam, yang menunjukkan adanya ketidakefisienan dalam proses operasional di lapangan. Keterlambatan ini berdampak langsung terhadap meningkatnya waktu sandar kapal (*port stay*), yang pada akhirnya dapat menimbulkan konsekuensi berupa tambahan biaya operasional serta potensi penurunan tingkat kepercayaan pelanggan terhadap layanan perusahaan.

Keterlambatan proses bongkar muat tersebut dapat disebabkan oleh berbagai faktor, antara lain kurang optimalnya koordinasi antar tenaga kerja, ketidaksesuaian perencanaan dengan kondisi riil di lapangan, serta adanya

hambatan teknis selama proses berlangsung. Selain itu, karakteristik muatan *general cargo* yang beragam juga menjadi tantangan tersendiri karena membutuhkan penanganan yang lebih kompleks dibandingkan muatan berbasis kontainer. Hal ini menuntut adanya perencanaan kerja yang lebih matang dan sistem pengawasan yang lebih ketat.

Tabel 1. 2 Utilisasi Penggunaan Alat Bongkar Muat Periode Juli – Desember 2025

No	Jenis Alat	Kapasitas Ideal (Ton/Jam)	Realisasi (Ton/Jam)	Tingkat Utilisasi (%)	Keterangan
1	Truck Crane 1	50	38	76%	Belum optimal
2	Truck Crane 2	45	34	75%	Belum optimal
3	Truck Crane 3	55	41	74%	Belum optimal
4	Truck Crane 4	48	36	75%	Belum optimal
5	Truck Crane 5	52	39	75%	Belum optimal
6	Forklift 1	20	15	75%	Belum optimal
7	Forklift 2	18	13	72%	Belum optimal
8	Forklift 3	22	16	73%	Belum optimal
9	Forklift 4	19	14	74%	Belum optimal
10	Forklift 5	21	16	76%	Belum optimal

					optimal
--	--	--	--	--	---------

Sumber : Data Divisi Oprasional Logistik PT Tirang Jaya Samudera, 2026

Berdasarkan Tabel 1.2, tingkat efisiensi penggunaan alat bongkar muat seperti crane dan forklift berada pada kisaran 72% hingga 76%, dengan rata-rata sebesar 74,5%. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa pemanfaatan alat belum mencapai kapasitas ideal yang telah ditetapkan perusahaan. Selisih antara kapasitas ideal dan realisasi mengindikasikan bahwa masih terdapat potensi peningkatan kinerja alat guna mendukung kelancaran proses bongkar muat. Rendahnya utiliasi ini mengindikasikan adanya potensi idle time, kurangnya pemeliharaan alat, atau ketidaktepatan dalam pengoperasian alat oleh tenaga kerja. Kondisi efisiensi alat yang belum optimal ini secara langsung berkontribusi terhadap keterlambatan proses bongkar muat. Ketika alat tidak bekerja secara maksimal, maka kapasitas bongkar per jam menjadi lebih rendah dari yang seharusnya, sehingga waktu penyelesaian pekerjaan menjadi lebih lama. Oleh karena itu, diperlukan upaya peningkatan kinerja operasional melalui optimalisasi penggunaan alat, peningkatan kompetensi tenaga kerja, serta penerapan standar operasional prosedur (*standard operating procedure*) yang lebih disiplin guna meningkatkan efisiensi dan produktivitas kegiatan bongkar muat di perusahaan.

Tabel 1. 3 Produktivitas Tenaga Kerja Bongkar Muat Periode Juli – Desember 2025

No	Nama Kapal	Jumlah Tenaga Kerja (Orang)	Target Produktivitas (Ton/Orang/Jam)	Realisasi (Ton/Orang/Jam)	Tingkat Produktivitas (%)	Keterangan
1	MV Samudera	25	2,5	1,9	76%	Belum maksimal

	Jaya I					
2	MV Ever Champion V.Aril 845	28	2,5	1,8	72%	Belum maksimal
3	MV LH MARVISTA	24	2,5	2,0	80%	Belum maksimal
4	MV MAPLE FORTUNE	30	2,5	1,9	76%	Belum maksimal
5	MV BRILLIANT PROFIT	26	2,5	1,7	68%	Belum maksimal
6	MV SPRING NELSON	23	2,5	1,9	76%	Belum maksimal
7	MV JC TREASURE	27	2,5	1,8	72%	Belum maksimal
8	MV Pelayaran Jaya	25	2,5	2,0	80%	Belum maksimal
9	MV Arta Bahari	29	2,5	1,9	76%	Belum maksimal
10	MV Segara Makmur	26	2,5	1,8	72%	Belum maksimal

Sumber : Data Divisi Oprasional Logistik PT Tirang Jaya Samudera, 2026

Berdasarkan Tabel 1.3, jumlah tenaga kerja yang digunakan dalam kegiatan bongkar muat berbeda-beda pada setiap kapal, yaitu antara 23 hingga 30 orang. Perbedaan tersebut disesuaikan dengan kebutuhan operasional masing-masing kapal yang dipengaruhi oleh volume muatan, karakteristik barang yang ditangani, serta target waktu penyelesaian bongkar muat. Selain itu, kompleksitas penanganan general cargo yang beragam juga menjadi pertimbangan dalam penentuan jumlah tenaga kerja agar proses bongkar muat dapat berjalan secara efektif dan efisien.

Tingkat produktivitas pada Tabel 1.3 diperoleh dari perbandingan antara realisasi produktivitas tenaga kerja dengan target produktivitas yang digunakan perusahaan sebesar 2,5 ton per orang per jam. Hasil perhitungan menunjukkan bahwa tingkat produktivitas tenaga kerja berada pada kisaran 68% hingga 80%, dengan rata-rata sebesar 74,8%. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa realisasi produktivitas tenaga kerja masih berada di bawah target operasional perusahaan. Rendahnya pencapaian produktivitas ini mengindikasikan bahwa proses bongkar muat belum berjalan secara optimal sehingga berpotensi memperpanjang waktu penyelesaian pekerjaan dan berdampak pada efisiensi operasional perusahaan.

Berdasarkan Tabel 1.3, dapat diketahui bahwa tingkat produktivitas tenaga kerja dalam kegiatan bongkar muat masih berada pada kategori belum optimal. Rata-rata produktivitas yang dicapai hanya sebesar 74,8% dari target yang telah ditetapkan, yaitu 2,5 ton per orang per jam. Hal ini menunjukkan bahwa kinerja tenaga kerja belum mampu memenuhi standar operasional yang diharapkan. Rendahnya produktivitas ini berimplikasi langsung terhadap lamanya waktu penyelesaian bongkar muat, sehingga berpotensi memperpanjang durasi pelayanan kapal di pelabuhan. Kondisi ini tentu berdampak pada efisiensi operasional perusahaan, karena semakin lama waktu bongkar muat, maka semakin besar pula biaya yang harus dikeluarkan.

Ketidakoptimalan produktivitas tenaga kerja tersebut dapat dipengaruhi oleh berbagai faktor, seperti kurangnya keterampilan teknis, minimnya pelatihan kerja, serta tingkat kedisiplinan yang belum maksimal. Selain itu, koordinasi antar tenaga kerja dalam satu tim juga sangat menentukan kelancaran proses bongkar

muat. Apabila komunikasi dan pembagian tugas tidak berjalan dengan baik, maka akan terjadi waktu tunggu (*idle time*) yang menghambat proses kerja. Di sisi lain, kondisi fisik pekerja, beban kerja yang tinggi, serta faktor lingkungan seperti cuaca dan kondisi lapangan juga turut memengaruhi tingkat produktivitas tenaga kerja.

Tabel 1. 4 Data Potensi Kerusakan Barang (*Cargo Damage*) Periode Juli – Desember 2025

No	Nama Kapal	Total Muatan (Ton)	Barang Rusak (Ton)	Persentase Kerusakan (%)	Jenis Kerusakan	Keterangan
1	MV Samudera Jaya I	1.200	36	3,0%	Kemasan sobek	Tinggi
2	MV Ever Champion V.Ari1845	1.350	54	4,0%	Barang pecah	Tinggi
3	MV LH MARVISTA	1.100	33	3,0%	Penyok	Sedang
4	MV MAPLE FORTUNE	1.400	56	4,0%	Kemasan rusak	Tinggi
5	MV BRILLIANT PROFIT	1.250	50	4,0%	Barang pecah	Tinggi
6	MV SPRING NELSON	1.150	35	3,0%	Sobek	Sedang
7	MV JC TREASURE	1.300	52	4,0%	Penyok	Tinggi
8	MV Pelayaran Jaya	1.180	35	3,0%	Kemasan rusak	Sedang
9	MV Arta Bahari	1.360	54	4,0%	Barang pecah	Tinggi
10	MV Segara Makmur	1.220	37	3,0%	Sobek	Sedang

Sumber : Data Divisi Operasional Logistik PT Tirang Jaya Samudera, 2026

Sementara itu, berdasarkan Tabel 1.4, terlihat bahwa tingkat kerusakan barang (*cargo damage*) selama proses bongkar muat masih tergolong tinggi, dengan rata-rata mencapai 3,5% dari total muatan. Angka ini berada di atas batas toleransi normal yang umumnya berkisar antara 1% hingga 2%. Jenis kerusakan yang terjadi pun beragam, mulai dari kemasan sobek, barang pecah, hingga deformasi seperti penyok. Tingginya tingkat kerusakan ini menunjukkan bahwa proses penanganan barang belum dilakukan secara optimal dan masih terdapat kelemahan dalam penerapan prosedur kerja.

Tingginya tingkat *cargo damage* tersebut dapat disebabkan oleh beberapa faktor, antara lain kesalahan dalam teknik pengangkatan, penggunaan alat yang kurang tepat, serta kurangnya pengawasan selama proses bongkar muat berlangsung (Wahyudi et al., 2024). Selain itu, rendahnya kompetensi tenaga kerja dalam menangani *general cargo* yang memiliki karakteristik beragam juga menjadi salah satu penyebab utama. Kondisi ini tidak hanya berdampak pada kerugian material bagi perusahaan dan pelanggan, tetapi juga dapat menurunkan tingkat kepercayaan terhadap kualitas layanan yang diberikan (Said Maskuri, Purwanto, 2024). Oleh karena itu, diperlukan upaya perbaikan melalui peningkatan keterampilan tenaga kerja, optimalisasi penggunaan alat, serta penerapan *standard operating procedure* secara konsisten guna menekan tingkat kerusakan barang dan meningkatkan kualitas pelayanan secara keseluruhan.

Dalam praktiknya, kegiatan bongkar muat *general cargo* seringkali menghadapi berbagai kendala, seperti keterlambatan waktu bongkar (*delay time*),

kurang optimalnya penggunaan alat, serta risiko kerusakan barang. Permasalahan ini dapat menimbulkan inefisiensi operasional dan berdampak pada meningkatnya biaya logistik serta menurunnya kualitas pelayanan jasa kepelabuhanan (Munir et al., 2024). Fenomena tersebut juga dapat dijumpai pada perusahaan jasa bongkar muat seperti PT Tirang Jaya Samudera di Kota Semarang. Sebagai salah satu perusahaan yang berperan dalam mendukung aktivitas logistik di pelabuhan, perusahaan ini dituntut untuk mampu menjalankan proses bongkar muat secara optimal, khususnya dalam penanganan *general cargo* yang memiliki karakteristik kompleks (Supriyadi Supriyadi et al., 2025).

Berdasarkan kondisi tersebut, diperlukan suatu analisis yang mendalam terkait proses bongkar muat *general cargo* untuk mengidentifikasi berbagai permasalahan yang terjadi serta faktor-faktor yang memengaruhi kinerja operasional. Dengan adanya analisis ini, diharapkan dapat dirumuskan strategi yang tepat guna meningkatkan efisiensi, efektivitas, serta kualitas pelayanan dalam kegiatan bongkar muat di sektor kepelabuhanan. Oleh karena itu dapat dirumuskan judul penelitian yaitu “*Analisis Proses Bongkar Muat General Cargo Di Pt Tirang Jaya Samudera Kota Semarang*”.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas maka rumusan masalah dalam penelitian ini Adalah :

1. Bagaimana proses bongkar muat *general cargo* di PT Tirang Jaya Samudera Kota Semarang?

2. Apa saja Faktor penghambat proses bongkar muat *general cargo* di PT Tirang Jaya Samudera Kota Semarang?

1.3 Tujuan Penelitian

Berikut adalah tujuan penelitian skripsi meliputi :

1. Untuk menganalisis proses bongkar muat *general cargo* di PT Tirang Jaya Samudera Kota Semarang.
2. Untuk menganalisis Faktor penghambat proses bongkar muat *general cargo* di PT Tirang Jaya Samudera Kota Semarang.

1.4 Kegunaan Penelitian

Berikut adalah kegunaan penelitian skripsi meliputi :

1. Manfaat Bagi Penulis

Penelitian ini diharapkan memberikan manfaat bagi penulis sebagai sarana untuk mengaplikasikan ilmu yang telah diperoleh selama masa perkuliahan, khususnya dalam bidang manajemen logistik dan operasional pelabuhan. Melalui penelitian ini, penulis dapat meningkatkan kemampuan analisis, berpikir kritis, serta keterampilan dalam mengidentifikasi dan memecahkan permasalahan yang berkaitan dengan proses bongkar muat *general cargo*. Selain itu, penelitian ini juga memberikan pemahaman yang lebih mendalam mengenai pentingnya efisiensi waktu, optimalisasi penggunaan alat, produktivitas tenaga kerja, serta pengendalian risiko *cargo damage* dalam mendukung kelancaran operasional perusahaan jasa kepelabuhanan.

2. Manfaat Akademik bagi Program Studi

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi akademik bagi Program Studi DIV Manajemen Logistik Universitas Diponegoro sebagai bahan referensi dalam pengembangan ilmu pengetahuan di bidang manajemen logistik, transportasi, dan kepelabuhanan. Hasil penelitian ini dapat menjadi tambahan literatur dalam memahami penerapan konsep efisiensi operasional, produktivitas tenaga kerja, serta manajemen risiko dalam kegiatan bongkar muat *general cargo*. Selain itu, penelitian ini diharapkan dapat menjadi acuan bagi mahasiswa dan peneliti selanjutnya dalam mengembangkan kajian yang berkaitan dengan peningkatan kinerja operasional pelabuhan, optimalisasi penggunaan alat bongkar muat, serta perbaikan sistem kerja berbasis *standard operating procedure* (SOP).

3. Manfaat Bagi Perusahaan

Secara praktis, hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi PT Tirang Jaya Samudera Kota Semarang dalam meningkatkan kinerja operasional bongkar muat. Analisis yang dilakukan diharapkan mampu mengidentifikasi berbagai permasalahan yang terjadi, seperti keterlambatan proses bongkar muat, rendahnya efisiensi penggunaan alat, produktivitas tenaga kerja yang belum optimal, serta tingginya tingkat *cargo damage*. Dengan demikian, hasil penelitian ini dapat menjadi bahan evaluasi dan pertimbangan bagi perusahaan dalam menyusun strategi perbaikan, termasuk optimalisasi penggunaan alat, peningkatan kompetensi tenaga kerja, serta penerapan *standard operating procedure* (SOP) secara lebih konsisten. Pada akhirnya, upaya tersebut diharapkan dapat

meningkatkan efisiensi, kualitas pelayanan, serta daya saing perusahaan di sektor jasa kepelabuhanan.