

KARYA ILMIAH TERAPAN
ANALISIS KEGIATAN BONGKAR MUAT
KM. LOGISTIK NUSANTARA 3 DI DAERAH 3T
(TERTINGGAL, TERDEPAN, DAN TERLUAR)



JULVIAKMAL ILHAM FIRMANDA

09.21.009.1.01

Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan Sarjana Terapan

POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
PROGRAM STUDI SARJANA TERAPAN PELAYARAN
TEKNOLOGI REKAYASA OPERASI KAPAL
TAHUN 2025

KARYA ILMIAH TERAPAN
ANALISIS KEGIATAN BONGKAR MUAT
KM. LOGISTIK NUSANTARA 3 DI DAERAH 3T
(TERTINGGAL, TERDEPAN, DAN TERLUAR)



JULVIAKMAL ILHAM FIRMANDA

09.21.009.1.01

Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan Sarjana Terapan

POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
PROGRAM STUDI SARJANA TERAPAN PELAYARAN
TEKNOLOGI REKAYASA OPERASI KAPAL
TAHUN 2025

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Julviakmal Ilham Firmanda

Nomor Induk Taruna : 09.21.009.1.01

Program Studi : Sarjana Terapan Teknologi Rekayasa Operasi Kapal

Menyatakan bahwa Karya Ilmiah Terapan Yang saya tulis dengan judul :

**“ANALISIS KEGIATAN BONGKAR MUAT
KM. LOGISTIK NUSANTARA 3 DI DAERAH 3T
(TERTINGGAL, TERDEPAN, DAN TERLUAR)”**

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam Karya Ilmiah Terapan tersebut, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri. Jika pernyataan di atas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Pelayaran Surabaya.

SURABAYA, 23 JUNI 2025

A handwritten signature in black ink is written over a rectangular stamp. The stamp contains the text 'POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA' vertically on the left, 'METERAI' and 'REMPEL' in the center, and '4AMX352615505' at the bottom. There are also some red circular marks on the stamp.

JULVIAKMAL ILHAM FIRMANDA

**PERSETUJUAN UJI KELAYAKAN
PROPOSAL TUGAS AKHIR**

Judul : **ANALISIS KEGIATAN BONGKAR MUAT KM.
LOGISTIK NUSANTARA 3 DI DAERAH 3T
(TERTINGGAL, TERDEPAN, DAN TERLUAR)**

Program Studi : **TEKNOLOGI REKAYASA OPERASI KAPAL**

Nama : **JULVIAKMAL ILHAM FIRMANDA**

NIT : **0921009101**

Jenis Tugas Akhir : **Karya Ilmiah Terapan**

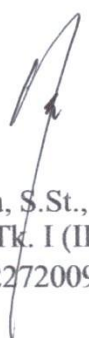
Dengan ini dinyatakan bahwa telah memenuhi syarat dan disetujui untuk dilaksanakan
Uji Kelayakan Proposal


Surabaya, 6 Januari 2025

Menyetujui,


Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II


(Capt. Firdaus Sitepu, S.St., M.Si., M.Mar.)
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 197802272009121002


(Dr. Ardhiana Puspitacandri, S.Psi., M.Psi.)
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 198006192015032001

Ketua Program Studi
Sarjana Terapan Teknologi Rekayasa Operasi Kapal


(Anak Agung Istri Sri Wahyuni, S.SiT., M.Sda.)
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 197812172005022001

**PERSETUJUAN SEMINAR
HASIL TUGAS AKHIR**

Judul : **ANALISIS KEGIATAN BONGKAR MUAT KM.
LOGISTIK NUSANTARA 3 DI DAERAH 3T
(TERTINGGAL, TERDEPAN, DAN TERLUAR)**

Program Studi : **TEKNOLOGI REKAYASA OPERASI KAPAL**

Nama : **JULVIAKMAL ILHAM FIRMANDA**

NIT : **0921009101**

Jenis Tugas Akhir : **Karya Ilmiah Terapan**

Dengan ini dinyatakan bahwa telah memenuhi syarat dan disetujui untuk dilaksanakan
Seminar Hasil Tugas Akhir

Surabaya, 4 Juni 2025

Menyetujui,

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II



(Capt. Firdaus Sitepu, S.ST., M.Si., M.Mar.)
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 197802272009121002

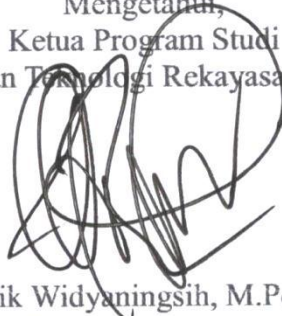


(Dr. Ardhiana Puspitacandri, S.Psi., M.Psi)
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 198006192015032001

Mengetahui,

Ketua Program Studi

Sarjana Terapan Teknologi Rekayasa Operasi Kapal



(Capt. Upik Widyarningsih, M.Pd, M.Mar.)
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 198404112009122002

**PENGESAHAN
PROPOSAL TUGAS AKHIR
KARYA ILMIAH TERAPAN**

**ANALISIS KEGIATAN BONGKAR MUAT
KM. LOGISTIK NUSANTARA 3 DI DAERAH 3T
(TERTINGGAL, TERDEPAN, DAN TERLUAR)**

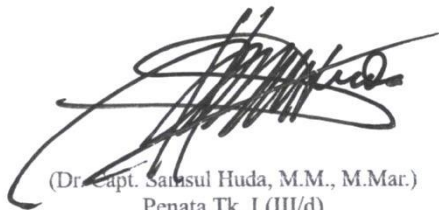
Disusun oleh:

**JULVIAKMAL ILHAM FIRMANDA
NIT. 0921009101**

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji Hasil Tugas Akhir
Politeknik Pelayaran Surabaya

Surabaya, 5 Maret 2025

Dosen Penguji I



(Dr. Capt. Sarasul Huda, M.M., M.Mar.)
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 197212281998031001

Mengesahkan,
Dosen Penguji II



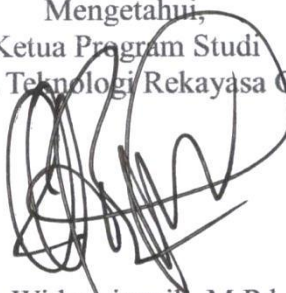
(Capt. Firdaus Sitepu, S.ST., M.Si., M.Mar.)
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 197802272009121002

Dosen Penguji III



(Dr. Ardhiana Puspitacandri, S.Psi., M.Psi)
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 198006192015032001

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Sarjana Terapan Teknologi Rekayasa Operasi Kapal



(Capt. Upik Widyaningsih, M.Pd, M.Mar.)
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 198404112009122002

PENGESAHAN
LAPORAN TUGAS AKHIR
KARYA ILMIAH TERAPAN

ANALISIS KEGIATAN BONGKAR MUAT
KM. LOGISTIK NUSANTARA 3 DI DAERAH 3T
(TERTINGGAL, TERDEPAN, DAN TERLUAR)

Disusun oleh:

JULVIAKMAL ILHAM FIRMANDA
NIT. 0921009101

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji Hasil Tugas Akhir
Politeknik Pelayaran Surabaya

Surabaya, 12 Juni 2025

Dosen Penguji I



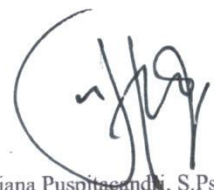
(Dr. Capt. Samsul Huda, M.M., M.Mar.)
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 197212281998031001

Mengesahkan,
Dosen Penguji II



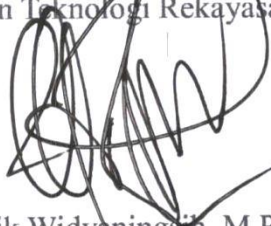
(Capt. Firdaus Sitepu, S.ST., M.Si., M.Mar.)
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 197802272009121002

Dosen Penguji III



(Dr. Ardhiana Puspitaendhi, S.Psi., M.Psi)
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 198006192015032001

Mengetahui
Ketua Program Studi
Sarjana Terapan Teknologi Rekayasa Operasi Kapal



(Capt. Upik Widyaningsih, M.Pd, M.Mar.)
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 198404112009122002

ABSTRAK

JULVIAKMAL ILHAM FIRMANDA 2025, “ANALISIS KEGIATAN BONGKAR MUAT KM. LOGISTIK NUSANTARA 3 DI DAERAH 3T (TERTINGGAL, TERDEPAN, DAN TERLUAR)”. Karya ilmiah terapan Program Studi Teknologi Rekayasa Operasi Kapal, Program Diploma IV, Politeknik Pelayaran Surabaya. Dosen Pembimbing I : Firdaus Sitepu, Dosen Pembimbing II : Ardiana Puspitacandri

Bongkar muat adalah kegiatan memindahkan barang-barang dari alat angkut darat, dan untuk melaksanakan kegiatan pemindahan muatan tersebut dibutuhkan tersedianya fasilitas atau peralatan yang memadai dalam suatu cara atau prosedur pelayaran. Pelaksanaan bongkar muat ini terjadi berbagai kendala yang seringkali memperlambat kegiatan bongkar muat terutama di daerah 3T (Tertinggal, Terdepan, Dan Terluar). Peralatan dan fasilitas yang tersedia oleh pelabuhan sangat mempengaruhi cepat atau lambatnya kegiatan bongkar muat itu berlangsung. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui: 1) Apa saja faktor-faktor yang menyebabkan keterlambatan proses bongkar muat kontainer di daerah 3T 2) Bagaimana upaya yang dilakukan manajemen perusahaan dan pelabuhan dalam mengatasi keterlambatan proses bongkar muat kontainer di daerah 3T. Metode yang digunakan oleh peneliti kali ini adalah deskriptif kualitatif. Data primer pada penelitian kali ini didapatkan langsung melalui wawancara, pengamatan (observasi) dan juga dokumentasi. Faktor utama yang menjadi penyebab utama mengapa kegiatan bongkar muat di daerah 3T berjalan tidak efektif dan efisien yaitu kurangnya peralatan bongkar muat dan fasilitas pelabuhan yang memadai, kurangnya sumber daya manusia dan keterampilan dari TKBM, serta kondisi geografis dan cuaca buruk. Keadaan tersebut menyebabkan kegiatan bongkar muat berjalan tidak efektif.

Kata kunci : Bongkar muat, TKBM, dan Daerah 3T.

ABSTRACT

JULVIAKMAL ILHAM FIRMANDA 2025, "ANALYSIS OF LOADING AND UNLOADING ACTIVITIES OF MV. LOGISTIK NUSANTARA 3 IN THE 3T REGIONS (UNDERDEVELOPED, FRONTLINE, AND OUTERLINE)". Applied scientific work of the Ship Operation Engineering Technology Study Program, Diploma IV Program, Surabaya Shipping Polytechnic. Supervisor I: Firdaus Sitepu, Supervisor II: Ardhiana Puspitacandri.

Loading and unloading is the activity of moving goods from land transportation, and to carry out the activity of moving the load, adequate facilities or equipment are needed in a shipping method or procedure. The implementation of loading and unloading occurs various obstacles that often slow down loading and unloading activities, especially in the 3T (Underdeveloped, Frontier, and Outermost) areas. The equipment and facilities available by the port greatly affect how fast or slow the loading and unloading activities take place. This study aims to determine: 1) What are the factors that cause delays in the loading and unloading process of containers in the 3T area 2) What efforts are made by company and port management in overcoming delays in the loading and unloading process of containers in the 3T area. The method used by the researcher this time is descriptive qualitative. Primary data in this study were obtained directly through interviews, observations (observations) and also documentation. The main factors that are the main causes of why loading and unloading activities in the 3T area are ineffective and inefficient, namely the lack of adequate loading and unloading equipment and port facilities, the lack of human resources and skills from TKBM, as well as geographical conditions and bad weather. This situation causes loading and unloading activities to be ineffective.

Key words: *Loading and unloading, TKBM, and 3T areas.*

KATA PENGANTAR

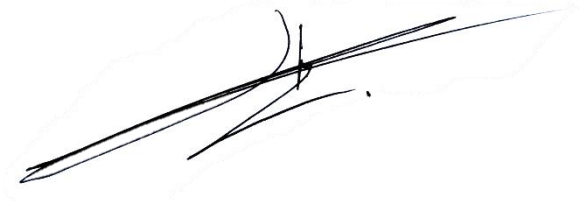
Puji syukur atas kebesaran Allah SWT Tuhan semesta alam, karena atas segala kuasa, berkat dan anugerahnya yang telah Ia berikan sehingga penulis bisa menyelesaikan karya ilmiah terapan guna untuk syarat menyelesaikan pendidikan Diploma IV Teknologi Rekayasa Operasi Kapal di Politeknik Pelayaran Surabaya dengan judul “ANALISIS KEGIATAN BONGKAR MUAT KM. LOGISTIK NUSANTARA 3 DI DAERAH 3T (TERTINGGAL, TERDEPAN, DAN TERLUAR)” dengan lancar dan tepat waktu.

Dalam penulisan Karya Ilmiah Terapan penulis menyadari bahwa didalam proposal ini masih banyak kekurangan, baik dalam hal materi maupun penulisannya. Dalam menyelesaikannya ini penulis dibantu oleh banyak pihak. Maka pada kesempatan ini penulis mengucapkan terimakasih dengan tulus yang terhormat :

1. Bapak Moejiono, M.T, M.Mar.E. selaku Direktur Politeknik Pelayaran Surabaya 2025 yang telah memberikan tempat dan fasilitas yang memadai untuk penulis melaksanakan pembelajaran.
2. Ibu Capt. Upik Widyaningsih, M.Pd, M.Mar. selaku ketua program studi teknologi rekayasa operasi kapal yang telah memberikan bimbingan kepada taruna-taruni Politeknik Pelayaran Surabaya.
3. Bapak Capt. Firdaus Sitepu, S.ST., M.Si., M.Mar. selaku Dosen Pembimbing I Karya Ilmiah Terapan atas bimbingan, arahan, motivasi, dan saran yang diberikan.
4. Ibu Dr. Ardhiana Puspitacandri, S.Psi., M.Psi selaku Dosen Pembimbing II Karya Ilmiah Terapan atas bimbingan, arahan, motivasi dan saran yang diberikan.
5. Bapak Capt. Samsul Huda, M.M.,M.Mar. selaku penguji I yang telah memberikan arahan serta bimbingan dalam pengujian, sehingga saya dapat memberikan yang terbaik dalam penulisan Karya Ilmiah Terapan ini.
6. Seluruh Dosen Penguji, Staf pengajar, dan Staf Akademik Politeknik Pelayaran Surabaya yang telah memberikan ilmu, wawasan dan pengetahuan sebagai modal untuk melakukan penelitian dan memberikan do'a serta memberikan dukungan moral.
7. Ibu Yupikah dan Bapak Purnomo selaku orang tua saya yang selalu memberikan semangat dan do'a untuk menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan dengan lancar.
8. Nyuvanda Tika Sari selaku kakak saya yang selalu memberikan dukungan serta semangat dalam menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan ini.
9. Seluruh teman-teman seperjuangan di Polteknik Pelayaran Surabaya angkatan XL atas semangat dan dukungan yang diberikan selama ini.

Menyadari bahwa masih banyak kekurangan dalam penelitian ini. Kritik dan saran yang membangun sangat saya harapkan. Akhir kata dari penulis, berharap agar Karya Ilmiah Terapan ini dapat bermanfaat bagi pembaca dan menjadi sumbangan nyata bagi pihak yang membutuhkan..

SURABAYA, 23 JUNI 2025

A handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, overlapping strokes that form a stylized representation of the author's name.

JULVIAKMAL ILHAM FIRMANDA

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
PERNYATAAN KEASLIAN.....	ii
PERSETUJUAN UJI KELAYAKAN PROPOSAL	iii
PERSETUJUAN SEMINAR HASIL	iv
PENGESAHAN PROPOSAL TUGAS AKHIR.....	v
PENGESAHAN LAPORAN TUGAS AKHIR.....	vi
ABSTRAK	vii
<i>ABSTRACT</i>	viii
KATA PENGANTAR.....	ix
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR GAMBAR.....	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah.....	5
C. Batasan Masalah	5
D. Tujuan Penelitian.....	5
E. Manfaat Penelitian	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	7
A. Penelitian Sebelumnya	7
B. Landasan Teori	9
C. Kerangka Berpikir	25

BAB III	METODE PENELITIAN	26
	A. Jenis Penelitian	26
	B. Waktu Dan Tempat Penelitian.....	27
	C. Sumber Data	27
	D. Teknik Pengumpulan Data	28
	E. Validasi Data.....	30
	F. Teknik Analisis Data.....	31
BAB IV	HASIL DAN PEMBAHASAN	34
	A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian	34
	B. Hasil Penelitian.....	35
	C. Pembahasan	65
BAB V	PENUTUP.....	71
	A. Kesimpulan.....	71
	B. Saran	72
	DAFTAR PUSTAKA	74
	LAMPIRAN.....	77

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Riview Penelitian	7
Tabel 4.1 Triangulasi Sumber	54
Tabel 4.2 Triangulasi Teknik	58
Tabel 4.3 Identifikasi Masalah	61

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Peta Persebaran Daerah 3T	22
Gambar 2.2 Pelabuhan Daerah 3T	24
Gambar 2.3 Kerangka Berpikir	25
Gambar 3.1 Diagram Fishbone	33
Gambar 4.1 KM. Logistik Nusantara 3	34
Gambar 4.2 <i>Ship's Particulars</i>	35
Gambar 4.3 Truk Terjerembab	37
Gambar 4.4 Pelabuhan Daerah 3T	38
Gambar 4.5 Kontainer di Pinggir Jalan	38
Gambar 4.6 Fasilitas Pelabuhan	39
Gambar 4.7 Pembangunan Pelabuhan	40
Gambar 4.8 Peralatan Bongkar Muat	40
Gambar 4.9 Forklift Terjerembab	41
Gambar 4.10 TKBM Sedang Bekerja	42
Gambar 4.11 Jumlah TKBM	42
Gambar 4.12 Kondisi Penerangan	43
Gambar 4.13 <i>Safety Meeting</i>	44
Gambar 4.14 Berita Acara Keterlambatan	49
Gambar 4.15 <i>Emplooi Voyage</i>	50
Gambar 4.16 Koreksi <i>Emplooi Voyage</i>	51
Gambar 4.17 <i>Logbook</i>	51
Gambar 4.18 Logbook Kapal	52
Gambar 4.19 <i>Berthing Allocation Map</i> Bongkar	52
Gambar 4.20 <i>Berthing Allocation Map</i> Muat	53
Gambar 4.21 <i>Fishbone Chart</i>	65

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Ship's Particular	77
Lampiran 2 <i>Crew List</i> KM. Logistik Nusantara 3	78
Lampiran 3 Berita Acara Keterlambatan Kapal	79
Lampiran 4 Lembar Wawancara 1	80
Lampiran 5 Lembar Wawancara 2	82
Lampiran 6 Lembar Wawancara 3	84
Lampiran 7 <i>Stowage Plan</i>	86
Lampiran 8 Pelabuhan Matui	87
Lampiran 9 Kegiatan Bongkar Muat di Pelabuhan Matui	88
Lampiran 10 Pemasangan Ganco Kontainer	89
Lampiran 11 Peralatan Bongkar Muat di Bawa Oleh Kapal	90
Lampiran 12 Kegiatan Bongkar Muat Berhenti Menjelang Malam Hari	91
Lampiran 13 Pembangunan Dermaga	92
Lampiran 14 Pembangunan Lapangan Penumpukan Kontainer	93
Lampiran 15 <i>Safety Briefing</i>	94
Lampiran 16 SOP Pekerja Bongkar Muat	95

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG MASALAH

Transportasi laut telah mengalami perkembangan yang signifikan, terutama dalam sektor pengangkutan barang atau muatan. Salah satu inovasi terbesar yang membawa dampak besar adalah penerapan sistem peti kemas (*container*), yang telah mengubah cara barang dikirimkan antar negara dan wilayah. Dengan adanya sistem peti kemas, pengangkutan barang menjadi lebih aman, cepat, dan efisien, mengurangi risiko kerusakan pada muatan serta mempermudah proses pergudangan dan distribusi. Kemajuan ini juga memungkinkan pengiriman barang dalam jumlah besar dengan lebih terorganisir dan terstandarisasi, sehingga mengoptimalkan kapasitas kapal dan waktu perjalanan. Karena faktor biaya yang relatif rendah dan kemampuannya untuk membawa muatan dalam jumlah besar, kapal menjadi pilihan utama sebagai sarana transportasi laut dalam memfasilitasi arus perdagangan global yang semakin pesat (Asbullah *et al.*, 2024).

Pelabuhan menjadi suatu aspek penting yang tidak dapat ditinggalkan, berdasarkan Pasal 1 UU No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan yang digunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang dan bongkar muat barang, berupa terminal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang

pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa salah satu kegiatan usaha jasa di pelabuhan sebagai penunjang kegiatan angkutan laut yaitu kegiatan bongkar muat barang (Nurdiana, 2020).

Menurut Dirk Koleangan dalam Nurdiana (2020), pengertian bongkar muat adalah kegiatan memindahkan barang-barang dari alat angkut darat, dan untuk melaksanakan kegiatan pemindahan muatan tersebut dibutuhkan tersedianya fasilitas atau peralatan yang memadai dalam suatu cara atau prosedur pelayaran. Pelaksanaan bongkar muat ini terjadi berbagai kendala yang seringkali memperlambat kegiatan bongkar muat terutama di daerah 3T (Tertinggal, Terdepan, Dan Terluar). Peralatan dan fasilitas yang tersedia oleh terminal sangat mempengaruhi cepat atau lambatnya kegiatan bongkar muat itu berlangsung. Pemeliharaan peralatan bongkar muat yang tepat pada tahap pelaksanaan kegiatan bongkar muat merupakan faktor penentu.

Prinsip pemuatan merupakan tanggung jawab yang harus dilaksanakan dengan cermat di atas kapal. Prinsip ini mencakup beberapa aspek penting, antara lain melindungi kapal dari potensi kerusakan selama proses pemuatan, serta memastikan muatan tetap aman dan tidak mengalami kerusakan. Selain itu, keselamatan anak buah kapal dan tenaga kerja yang terlibat dalam kegiatan tersebut, dengan memastikan lingkungan kerja yang aman dan terjamin. Proses pemuatan juga harus dilakukan dengan cara yang efisien, yaitu memanfaatkan ruang muat kapal secara maksimal. Serta kegiatan bongkar muat harus dilakukan secara cepat, teratur, dan sistematis, untuk

mengurangi waktu yang dibutuhkan di pelabuhan dan meningkatkan efisiensi operasional kapal (Besouw dan Arleiny, 2022).

Daerah 3T merujuk pada wilayah yang memiliki tingkat pembangunan yang relatif rendah dan kondisi penduduk yang belum berkembang secara signifikan. Secara geografis, daerah 3T terletak di bagian paling luar dan terdepan dari wilayah Indonesia. Klasifikasi daerah 3T didasarkan pada berbagai faktor, seperti kondisi ekonomi, sosial, budaya, serta aspek wilayah seperti alam, manusia, sarana, dan prasarana. Sebagian besar daerah 3T di Indonesia terfokus di wilayah Timur, terutama di Provinsi Papua, Maluku, dan Nusa Tenggara. Provinsi Papua memiliki jumlah daerah 3T terbanyak (Pemerintah RI, 2015). Peneliti melaksanakan praktik kerja laut di KM. Logistik Nusantara 3, yang beroperasi di wilayah perairan Indonesia, dengan memasuki daerah Maluku Utara yang termasuk dalam kategori daerah 3T.

Kegiatan bongkar muat di daerah 3T seringkali memerlukan waktu yang jauh lebih lama, bahkan bisa memakan waktu sehari-hari, dibandingkan dengan kegiatan yang sama di pelabuhan besar seperti Surabaya, yang hanya membutuhkan waktu beberapa jam saja untuk menyelesaikannya. Perbedaan waktu yang signifikan ini mencerminkan bahwa daerah 3T masih belum maksimal dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat. Hal ini tentunya berdampak langsung pada kelancaran distribusi barang dan pengiriman, yang menyebabkan keterlambatan dalam jadwal keberangkatan kapal. Keterlambatan ini tidak hanya mempengaruhi operasional pelabuhan, tetapi juga dapat berdampak pada biaya tambahan dan ketidakpastian waktu kedatangan barang bagi konsumen atau perusahaan yang bergantung pada

ketepatan jadwal pengiriman. Dengan kata lain, kondisi ini menciptakan tantangan besar bagi efektivitas logistik dan daya saing daerah 3T dalam mendukung perekonomian regional maupun nasional.

Dalam penelitian yang dilakukan di KM. Logistik Nusantara 3, ketika kapal sedang melaksanakan kegiatan bongkar muat di pelabuhan Maluku Utara. Peneliti bertugas melaksanakan dinas jaga mulai pukul 12.00 WIT bersama dengan Mualim 2 dan Jurumudi, yang bertanggung jawab untuk memastikan kelancaran operasional selama kegiatan berlangsung. Kegiatan bongkar muat dimulai pada pukul 13.00 WIT. Pada saat itu, kondisi cuaca di pelabuhan tidak terlalu mendukung karena sedang terjadi hujan ringan, yang menyebabkan keadaan tanah menjadi berlumpur dan licin. Kondisi ini membuat proses bongkar muat menjadi lebih sulit, sehingga menyebabkan truk yang sedang mengangkut kontainer dari kapal menuju lapangan penumpukan terjebak di dalam lumpur. Akibatnya, kegiatan bongkar muat terpaksa dihentikan sementara waktu.

Berdasarkan masalah di atas yang membuat peneliti tertarik untuk meneliti bagaimana kegiatan bongkar muat khususnya di KM. Logistik Nusantara 3 di Daerah 3T (Tertinggal, Terdepan, dan Terluar), serta apa sajakah factor-faktor yang mempengaruhi keterlambatan proses bongkar muat *container* di daerah 3T. Dengan demikian diharapkan agar kedepannya dapat dilakukan antisipasi untuk mencegah keterlambatan jadwal keberangkatan kapal.

B. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan uraian pada latar belakang diatas, maka peneliti mengemukakan rumusan masalah sebagai berikut:

1. Apa saja faktor-faktor yang menyebabkan keterlambatan proses bongkar muat kontainer di daerah 3T?
2. Bagaimana upaya yang dilakukan manajemen perusahaan dan pelabuhan dalam mengatasi keterlambatan proses bongkar muat kontainer di daerah 3T?

C. BATASAN MASALAH

Mengingat luasnya permasalahan yang dihadapi dan keterbatasan yang ada pada peneliti, serta agar penelitian ini mempunyai arah dan tujuan yang jelas maka perlu adanya pembatasan masalah. Oleh karena itu, agar pembahasan menjadi fokus dan dengan mempertimbangkan segala keterbatasan peneliti, masalah dalam proposal karya ilmiah terapan ini dibatasi pada:

1. Peralatan dan fasilitas bongkar muat di Pelabuhan daerah 3T
2. Tenaga kerja bongkar muat di pelabuhan daerah 3T

D. TUJUAN PENELITIAN

1. Untuk mengetahui faktor-faktor yang menyebabkan keterlambatan proses bongkar muat kontainer di daerah 3T.

2. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan manajemen perusahaan dan pelabuhan dalam mengatasi keterlambatan proses bongkar muat kontainer di daerah 3T.

E. MANFAAT PENELITIAN

Adapun hasil penelitian ini diharapkan memberikan manfaat secara teoritis dan praktis antara lain:

1. Secara teoritis yaitu sebagai sumbang saran bagi perpustakaan Poltekpel Surabaya mengenai teknis yang dilakukan pada proses bongkar muat kontainer agar proses bongkar selesai tepat pada waktunya.
2. Secara Praktis yaitu sebagai bahan acuan pembaca dan para pelaku kegiatan bongkar muat, khususnya bagi peneliti sendiri yang nantinya akan bekerja di atas kapal jika menghadapi persoalan yang serupa selama melakukan pelayaran sehingga dapat mengetahui langkah-langkah yang harus diambil sebagai tindakan penanganan terhadap kejadian serupa.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. PENELITIAN SEBELUMNYA

Penelitian sebelumnya adalah sumber informasi penting untuk memulai penelitian baru, terutama yang berhubungan dengan topik yang telah dirumuskan oleh peneliti. Melalui kajian terhadap penelitian sebelumnya, peneliti bisa memahami perbedaan dalam solusi dan pembahasan yang telah ada, sehingga hal ini memberikan dasar pertimbangan yang kuat dalam mengarahkan penelitian yang sedang dikerjakan. Proses ini menjadi bagian integral dari studi literatur, yang bertujuan untuk memperdalam pemahaman terhadap topik penelitian tersebut. Dengan demikian, peneliti dapat lebih efektif dalam merancang metode dan pendekatan penelitian baru yang lebih relevan dan inovatif. Berikut adalah ringkasan dan hasil tinjauan jurnal yang telah dikaji oleh peneliti.

Tabel 2.1 Riviw Penelitian
Sumber : Peneliti

No	Nama	Judul	Masalah	Hasil
1	Aulia Nurhadini	Optimalisasi pelayanan bongkar muat peti kemas di pelabuhan dwikora Pontianak	Lapangan penumpukan yang tidak memadai menyebabkan penumpukan petikemas sehingga memperburuk pelayanan bongkar muat.	Kapasitas yang tidak memadai menyebabkan penumpukan peti kemas dan membuang waktu di pelabuhan. Oleh karena itu saat ini di pelabuhan Pontianak sudah tersedia dan cukup efektif untuk pergerakan bongkar muat. Pada analisis tahun 2018 nilai YOR di Pontianak mencapai 96% dimana berdasarkan standar kinerja pelayanan operasional pelabuhan.
2	Fajar Muarifal Qhobir	Analisis pengaruh kinerja alat	Terjadi penumpukan antrian mobil	Kinerja alat bongkar masih belum maksimal dimana pencapaian terendah pada

No	Nama	Judul	Masalah	Hasil
	Amrin Soamole	bongkar muat terhadap kelancaran receiving / delivery	truk dilapangan menunggu pelayanan.	tahun 2017 dan 2018 dibulan juni dikarenakan hari raya idul fitri. Sedanglan pada tahun 2018 dibulan mei dan kegiatan receiving / delivery sudah cukup maksimal dengan pencapaian yang cukup tinggi dari target yang ditentukan perusahaan yaitu pada tahun 2017 bulan oktober dan tahun 2018 bulan april. Dapat disimpulkan bahwa terdapat pengaruh yang kuat / sempurna dan positif sesuai dengan table interprestasi koefisien korelasi.
3	Raudha Hakim dan Sabaruddin	Analisis Kebutuhan Container Yard Pada Pelabuhan Wilayah Kepulauan di Daerah 3T	Meningkatnya nilai proyeksi container di pelabuhan Babang dan pelabuhan Daruba sehingga akan mempengaruhi kebutuhan lapangan penumpukan	Pada perhitungan lapangan penumpukan peti kemas (YOR) prediksi tahun 2031 sudah terjadi over capacity dengan nilai YOR 135,6% pada pelabuhan Babang dan nilai YOR 119% pada pelabuhan Daruba yang sudah melebihi standar yang ditentukan, sehingga akan menyebabkan penumpukan container.

Dari ketiga penelitian yang telah dilakukan, peneliti tertarik untuk membahas masalah yang terjadi pada kegiatan bongkar muat di wilayah 3T, yang sering kali memakan waktu sangat lama dan berujung pada keterlambatan kapal. Keterlambatan ini menjadi salah satu tantangan utama dalam sektor transportasi laut, khususnya di daerah-daerah yang sulit dijangkau dan memiliki infrastruktur yang terbatas. Berdasarkan hasil penelitian yang akan diperoleh, peneliti bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang menyebabkan keterlambatan proses bongkar muat kontainer di daerah 3T. Selain itu, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui upaya yang telah dilakukan manajemen perusahaan dan pelabuhan dalam mengatasi masalah keterlambatan proses bongkar muat kontainer di daerah 3T. Dengan

pemahaman yang lebih baik tentang penyebab dan langkah-langkah yang diambil, diharapkan agar kedepannya dapat dilakukan antisipasi untuk mencegah keterlambatan jadwal keberangkatan kapal.

B. LANDASAN TEORI

1. Bongkar Muat

Bongkar muat adalah istilah yang menggambarkan serangkaian aktivitas dalam proses pengiriman barang yang melibatkan dua tahap, yaitu muat dan bongkar. Tahap muat mengacu pada kegiatan memindahkan barang dari gudang atau tempat penyimpanan dan menempatkannya ke atas kapal. Sedangkan tahap bongkar mencakup proses kegiatan menurunkan barang dari kapal kemudian memindahkannya ke area penyimpanan atau gudang pelabuhan. Proses ini dilakukan dengan menggunakan berbagai alat bongkar muat yang tersedia di pelabuhan tempat bongkar muat itu dilaksanakan, yang dirancang untuk memudahkan dan mempercepat pemindahan barang dengan aman dan efisien (Marzuki & Wair, 2020).

Operasi bongkar muat dari atau ke kapal, diatur berdasarkan ketentuan yang tercantum dalam pasal 2 peraturan menteri perhubungan nomor PM. 60 pada tahun 2014, yaitu suatu perusahaan yang beroperasi di pelabuhan telah melaksanakan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal, yang mencakup *stevedoring*, *cargodoring*, serta *receiving/delivery*. kegiatan ini dilakukan oleh entitas usaha yang telah memperoleh izin resmi dan didirikan khusus untuk melaksanakan proses bongkar muat.

pelaksanaan kegiatan bongkar muat di pelabuhan dilakukan dengan menggunakan peralatan yang telah memenuhi standar operasional, menjaga keamanan kerja, dan dilaksanakan oleh tenaga kerja yang berkompeten sesuai dengan sertifikat yang dimiliki (Mardyanti & Fasya, 2023).

a. Kegiatan Pokok Bongkar Muat

Menurut Defrianto & Purwasih (2023), bongkar muat memiliki tiga kegiatan pokok yaitu:

- 1) *Stevedoring* merupakan proses bongkar muat barang dari kapal ke dermaga, tongkang, truk, ataupun sebaliknya yakni memuat barang dari dermaga, tongkang, atau truk ke dalam kapal hingga tersusun rapi di dalam palka dengan menggunakan crane darat maupun crane kapal.
- 2) *Cargodoring* yaitu suatu proses yang melibatkan pelepasan barang dari tali atau jala-jala di dermaga serta pengangkutan barang tersebut dari dermaga ke gudang atau lapangan penumpukan barang, begitu pula sebaliknya.
- 3) *Receiving* dan *Delivery* mencakup kegiatan pemindahan barang dari timbunan tempat penumpukan di dalam gudang atau lapangan penumpukan, serta penyerahan barang hingga tersusun rapi di atas kendaraan di pintu gudang atau lapangan penumpukan, dan sebaliknya.

b. Peralatan Bongkar Muat

Peralatan bongkar muat yaitu alat yang digunakan untuk kegiatan bongkar muat yang memiliki dampak penting untuk mempercepat bongkar muat, agar tidak membuat jadwal kapal menjadi terlambat. Menurut Sarah *et al.*, (2018), peralatan bongkar muat dibagi menjadi 8 jenis yaitu:

- 1) *Ship To Shore (STS) crane/container crane* dipasang secara tetap di dermaga dan beroperasi sebagai perangkat utama untuk memuat dan menurunkan petikemas dari kapal ke dermaga dan sebaliknya.
- 2) *Rubber Tyred Gantry (RTG)* adalah perangkat yang digunakan untuk menumpuk atau menyusun petikemas di area penumpukan kontainer. Alat ini dapat bergerak dengan bebas di lapangan penumpukan. RTG ini memiliki 4, 8, atau 16 roda yang terbuat dari karet, dengan lebar yang umumnya selebar 6 unit kontainer dan mampu menumpuk antara 4 hingga 7 unit kontainer.
- 3) *Rail Mounted Gantry Crane (RMGC)* mempunyai fungsi yang serupa dengan RTG, namun bergerak di atas rel. Bentangan kakinya merentang di atas beberapa row, dengan jarak yang melampaui 36 meter yang dapat menjangkau 12 sampai 13 row petikemas. Alat ini mampu melakukan penumpukan lebih dari 4 tingkat dengan kapasitas angkat antara 35 hingga 40 ton. Tenaga penggerak perangkat ini menggunakan pasokan listrik dari darat atau menggunakan generator diesel dari kapal.

- 4) *Reach Stacker* yaitu alat yang digunakan untuk membongkar atau menumpuk petikemas hingga 5 tier. kecepatan alat ini mencapai 20-35 km/jam dalam kondisi tanpa beban dan berkisar antara 15-25 km/jam ketika terdapat beban. Kapasitas daya angkat berkisar antara 35 hingga 55 ton. Dapat menangani operasi pemuatan atau pembongkaran sebanyak 8-15 siklus per jam (tergantung pada jarak tempuh).
- 5) *Head Truck* dan *Chasis* digunakan untuk melakukan pengangkutan petikemas dari pelabuhan menuju lapangan penumpukan petikemas ke gudang *container freight station (CFS)* dan juga sebaliknya. Fungsi lain alat ini ialah kegiatan *receiving/delivery*, selain itu juga digunakan sebagai sarana penngangkutan petikemas dari kapal Ro-Ro.
- 6) *Top Leader (Lift Truck)* yaitu alat yang digunakan untuk melakukan proses bongkar muat petikemas di area penumpukan. Selain itu, terdapat juga jenis lain dari *top leader* ini yang dikenal dengan nama *front end loader* dan *side end loader*. Alat ini dapat digunakan untuk *handling* dan *stacking* petikemas baik yang berisi maupun yang kosong, serta melakukan transfer intermoda khususnya untuk muatan dari atau menuju kereta api. *Top leader* memiliki *spreader* yang mirip dengan *reach stacker* atau *STS crane* dengan sistem kerja yang menggunakan telescopic, namun *top leader* tidak mampu untuk melakukan *stacking* hingga 2 row.

7) *Forklift* ialah peralatan yang digunakan sebagai penunjang operasional di terminal petikemas untuk melakukan proses bongkar muat dengan tonase yang relatif kecil. Alat ini umumnya digunakan di *container freight station (CFS)* untuk kegiatan seperti *stepping*, *stuffing*, serta aktivitas yang terkait dengan *deliver* atau *interchange*. Perangkat ini juga digunakan untuk *handling* barang *loose cargo* atau kontainer kosong. Secara umum, daya penggerak utama biasanya menggunakan mesin diesel sementara perangkat lainnya menggunakan sistem hidrolik.

8) *Side Container Loader* memiliki kapasitas antara 7,5 ton hingga 10 ton yang menggunakan *spreader* sebagai struktur dasar untuk mengangkat petikemas kosong. Tenaga penggerak utamanya dengan penggunaan mesin diesel dan penggunaan sistem hidrolik untuk pengangkatan yang lain. Operasionalnya hanya mampu menampung 1 baris penumpukan dengan 3 hingga 7 tingkat untuk peti kemas kosong.

c. Fasilitas Bongkar Muat

Beberapa Pelabuhan di Indonesia telah dilengkapi dengan terminal khusus untuk menangani angkutan peti kemas. Dalam menunjang proses bongkar muat maka diperlukan fasilitas yang perlu disediakan oleh pelabuhan. Adapun fasilitas yang di perlukan untuk melaksanakan kegiatan bongkar muat menurut Triatmodjo dalam Antiko (2022), antara lain:

1) Dermaga

Dermaga peti kemas biasanya berbentuk *wharf* karena beberapa alasan yaitu:

- a) Dermaga ini menanggung beban yang cukup besar, seperti beban peti kemas, peralatan bongkar muat, dan alat pengangkut.
- b) Terminal peti kemas yang memerlukan area luas untuk menampung banyak peti kemas, yang bisa mencapai lebih dari 10 ha untuk setiap tambatan. Di belakang *wharf*, lahan yang lebih luas dapat diperoleh dibandingkan dengan dermaga yang berbentuk *jetty* atau *pier* (Triatmodjo dalam Antiko, 2022).

2) Apron

Apron di terminal peti kemas lebih luas dibandingkan dengan *apron* pada terminal lain. Di *apron* ini, ditempatkan peralatan bongkar muat seperti *crane ship to shore*, jalan untuk *trailer*, dan peralatan bongkar muat peti kemas lainnya. Fasilitas ini memberikan beban besar pada dermaga (Triatmodjo dalam Antiko, 2022).

3) Container Yard (Lapangan Penumpukan)

Container yard adalah area untuk mengumpulkan, menyimpan, dan menumpuk peti kemas. Area ini berada di daratan dan permukaannya harus diperkeras agar mampu mendukung peralatan bongkar muat dan beban peti kemas. Bebas peti kemas sendiri terpusat pada keempat sudutnya dan bisa cukup berat,

terutama jika peti kemas ditumpuk hingga 4 tingkat (Triatmodjo dalam Antiko, 2022)..

4) *Container Freight Station*

Container freight station adalah gudang yang digunakan untuk barang yang diangkut dengan sistem *LCL (Les Container Load)*, yaitu pengiriman barang dalam satu kontainer yang diisi dengan barang campuran milik beberapa pihak yang berbeda (Triatmodjo dalam Antiko, 2022).

5) Bengkel Pemeliharaan

Kegiatan bongkar muat di terminal peti kemas sangat bergantung pada pemeliharaan peralatan yang digunakan. Pemeliharaan ini dilakukan di bengkel perawatan untuk memastikan peralatan tetap berfungsi dengan baik dan memiliki umur pakai yang panjang (Triatmodjo dalam Antiko, 2022).

2. Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM)

Di dalam Peraturan Menteri Koperasi Dan Usaha Kecil Dan Menengah Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2023), yang mengatur tentang perlindungan dan pemberdayaan koperasi dalam penyelenggaraan tenaga kerja bongkar muat di pelabuhan, terdapat definisi mengenai Tenaga Kerja Bongkar Muat atau disingkat TKBM. TKBM adalah anggota dari koperasi TKBM yang memenuhi persyaratan administratif dan teknis tertentu, serta berperan dalam kegiatan bongkar muat yang dikelola melalui wadah Koperasi Jasa Tenaga Kerja Bongkar Muat.

Dalam aktivitas bongkar muat, para tenaga kerja (TKBM) wajib mengikuti prinsip-prinsip pemuatan yang dirancang untuk memastikan keselamatan dan efisiensi operasional. Prinsip pertama adalah melindungi kapal dari potensi kerusakan yang dapat disebabkan oleh proses pemuatan dan pembongkaran barang (*to protect the ship*). Selanjutnya, prinsip kedua berfokus pada perlindungan terhadap muatan, yaitu memastikan barang-barang yang dimuat tetap aman dan tidak mengalami kerusakan (*to protect the cargo*). Selain itu, keselamatan para anggota ABK dan buruh menjadi prioritas utama dalam setiap tahap, dengan mengutamakan perlindungan mereka terhadap segala bahaya yang mungkin ditimbulkan oleh muatan (*safety of crew and longshoreman*). Proses bongkar muat juga harus dilakukan secara cepat dan terorganisir, sehingga dapat meningkatkan efisiensi waktu serta meminimalkan potensi keterlambatan dalam kegiatan pelabuhan (*rapid and systematic loading and discharging*). Terakhir, penggunaan ruang muat harus dioptimalkan sebaik mungkin agar dapat mengurangi terjadinya *broken stowage*, yaitu pemborosan ruang dalam kapal yang dapat mengganggu keseimbangan muatan dan mengurangi kapasitas pengangkutan. Dengan mengikuti prinsip-prinsip ini, diharapkan proses bongkar muat dapat berjalan dengan lancar, aman, dan efisien, yang pada gilirannya akan mendukung kelancaran arus barang dan transportasi di pelabuhan (E. R. Gultom & Silvana, 2021).

Kinerja Tenaga Bongkar Muat memainkan peran yang sangat krusial dalam kelancaran proses bongkar muat. Jika para tenaga kerja tidak menjalankan tugasnya dengan profesionalisme dan disiplin yang tinggi,

dampaknya bisa sangat signifikan, yakni hasil yang kurang memuaskan. Ketika tenaga kerja bongkar muat tidak menunjukkan kinerja yang optimal, hal tersebut disebabkan oleh kurangnya kepatuhan terhadap peraturan yang telah ditetapkan oleh perusahaan bongkar muat. Selain itu, sering kali sistem dan prosedur yang seharusnya diterapkan dalam kegiatan bongkar muat tidak dijalankan secara konsisten, yang berujung pada terhambatnya kelancaran operasional. Akibatnya, proses bongkar muat menjadi kurang efektif dan efisien, bahkan dapat memengaruhi keseluruhan rantai logistik dan distribusi barang. Masalah-masalah seperti ini menjadi tantangan besar dalam memastikan bahwa kegiatan bongkar muat berjalan dengan lancar dan sesuai dengan standar yang diharapkan. Oleh karena itu, peningkatan profesionalisme, kedisiplinan serta penegakan sistem dan prosedur yang tepat sangat penting untuk mengoptimalkan kinerja TKBM dan menjamin kelancaran proses bongkar muat (Dharmawan & Akhmad, 2022).

Dalam proses bongkar muat, sering kali ditemukan berbagai kendala, seperti tenaga kerja bongkar muat yang kurang terampil dan peralatan yang tidak memadai. Hal ini mengakibatkan penurunan kecepatan kerja dan mengurangi tanggung jawab terhadap tugas yang ada. TKBM yang tidak terampil dalam mengoperasikan alat bongkar muat, seperti crane, sering kali mengalami kesalahan dalam pemasangan sling yang tidak tepat, sehingga dapat menyebabkan kerusakan pada barang yang diangkat. Akibatnya, proses pemasangan sling harus diulang, yang menghambat kelancaran kegiatan bongkar muat. TKBM yang sesuai

dengan standar operasional bongkar muat berjumlah 1 geng atau sama dengan 17 orang (Zatayu & Priyono, 2018). Jumlah tersebut tidak diterapkan di daerah 3T. Selain itu, TKBM yang berusia lebih dari 50 tahun juga dapat mempengaruhi kecepatan dan ketepatan kerja. Salah satu faktor utama yang menyebabkan rendahnya kinerja TKBM adalah keterbatasan kemampuan tenaga kerja itu sendiri, ditambah dengan kurangnya bimbingan dari tim *Safety Quality* yang seharusnya memberikan panduan dan pengawasan yang lebih intensif (Dharmawan & Akhmad, 2022).

a. Kategori Performa Baik

Menurut Colquitt *et al.*, (2012), terdapat tiga kategori yang menentukan seorang performer baik, yaitu:

- 1) Kinerja Tugas (*Task Performance*), mencakup perilaku karyawan yang secara langsung berkontribusi dalam mengubah sumber daya organisasi menjadi produk atau layanan yang dihasilkan oleh organisasi.
- 2) Perilaku Kewarganegaraan (*Citizenship Behavior*), yaitu kegiatan sukarela yang dilakukan oleh karyawan, yang meskipun tidak selalu mendapatkan penghargaan, dapat berkontribusi pada organisasi dengan meningkatkan kualitas keseluruhan pekerjaan.
- 3) Perilaku Kontraproduktif (*Counterproductive Behavior*), yaitu perilaku karyawan yang dengan sengaja menghambat atau menunda pencapaian tujuan organisasi.

Dari ketiga kategori penentu kinerja yang baik di atas, dapat dijelaskan bahwa hasil kerja TKBM sangat dipengaruhi oleh sikap atau pandangannya terhadap pekerjaan. Jika seorang pekerja memiliki pandangan negatif terhadap pekerjaannya, maka kinerjanya cenderung buruk. Sebaliknya, jika pekerja memiliki sifat positif terhadap pekerjaannya, maka dia akan memberikan kontribusi yang baik, yang berpengaruh pada peningkatan kinerjanya. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa kinerja seseorang tidak hanya ditentukan oleh pengetahuan dan keterampilannya, tetapi juga oleh sikap dan perilaku yang dimilikinya, yang sangat mempengaruhi hasil kinerja yang dicapai (S. Gultom *et al.*, 2022).

3. Daerah 3T (Tertinggal, Terdepan, Dan Terluar)

Di dalam Pasal 1 ayat 1 peraturan presiden republik indonesia nomor 131 tahun 2015 tentang penetapan daerah tertinggal tahun 2015-2019). Daerah 3T dijelaskan sebagai daerah yang memiliki tingkat pembangunan yang terbilang masih rendah dan keadaan penduduk yang belum terlalu berkembang. Dari segi geografis, daerah 3T terletak di bagian terluar dan terdepan dari wilayah indonesia. Daerah 3T dapat diklasifikasikan berdasarkan kondisi ekonomi, sosial, budaya, serta aspek wilayah seperti alam, manusia, sarana, dan prasarana.

a. Indikator Daerah Tetinggal

Secara lebih rinci, ada 6 kategori pokok yang digunakan untuk menetapkan daerah tertinggal sesuai dengan Peraturan Menteri Desa, Pembangunan Daerah Tertinggal, Dan Transmigrasi Republik

Indonesia Nomor 3 Tahun 2016) yang berisi petunjuk teknis penentuan indikator dalam penetapan daerah tertinggal secara nasional yaitu:

1) Perekonomian Masyarakat

Indikator ini memanfaatkan data tentang pendapatan per kapita masyarakat serta presentase populasi yang hidup dalam kondisi kurang mampu.

2) Sumber Daya Manusia (SDM)

Kriteria dilihat berdasarkan angka harapan hidup, tingkat pendidikan, dan rata-rata waktu lamanya sekolah masyarakat lokal.

3) Sarana Prasarana

Aspek yang dinilai meliputi ketersediaan sarana transportasi, pendidikan, layanan kesehatan, fasilitas listrik, pasokan air bersih, sarana telekomunikasi, dan kondisi ekonomi.

4) Kemampuan Keuangan

Indikator yang digunakan dalam mengukur kemampuan keuangan menggunakan perbandingan antara Pendapatan Asli Daerah (PAD) dan alokasi dana yang disertakan dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD). Hal ini digunakan untuk menilai kemampuan suatu wilayah dalam melaksanakan pembangunan.

5) Aksesibilitas

Yaitu ciri khas daerah untuk memfasilitasi masyarakat dalam mengakses berbagai sarana dan prasarana yang ada, seperti layanan

pendidikan, kesehatan, perkantoran pemerintah, dan fasilitas umum.

6) Karakteristik Daerah

Dilihat dari jenis atau frekuensi bencana alam dan juga fenomena sosial di wilayah itu.

Menurut Situmorang & Ayustia (2019), sebuah daerah adalah wilayah yang sudah ditetapkan batas dan area-nya oleh pemerintah sesuai dengan aturan yang berlaku, baik itu berupa peraturan daerah maupun peraturan dari pemerintah pusat. Daerah 3T, yakni terdepan, terluar, dan tertinggal adalah wilayah yang berbatasan secara langsung dengan negara lain. Di daerah tersebut terdapat kekurangan sarana dan prasarana infrastruktur, seperti infrastruktur umum maupun kesehatan. Daerah 3T sering dikaitkan dengan perbatasan dan pertumbuhan ekonomi yang kurang pesat.

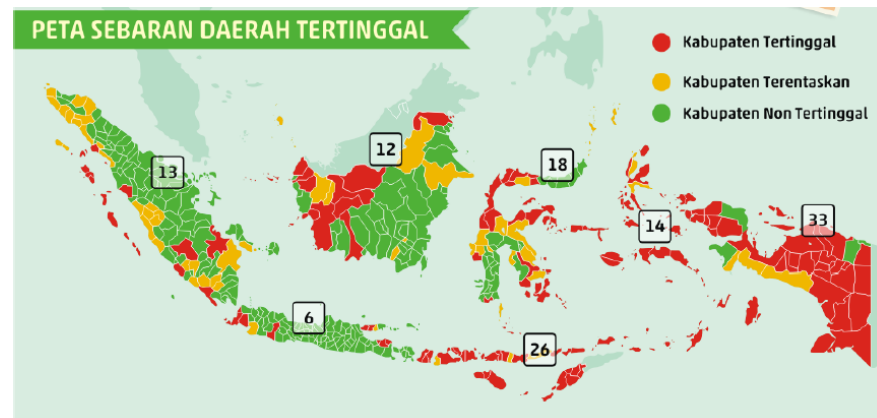
b. Ciri-Ciri Daerah 3T

Berikut ini merupakan ciri-ciri yang membuat daerah tersebut dikenal sebagai daerah 3T, antara lain:

- 1) Tidak terdapat sarana umum yang layak seperti jalan berlapis aspal atau beton, juga pasokan listrik dan air bersih yang kurang memadai.
- 2) Tidak tersedia fasilitas layanan kesehatan yang lengkap, termasuk puskesmas maupun rumah sakit umum.
- 3) Memiliki wilayah yang berdekatan dengan negara lain secara langsung

- 4) Mengalami transaksi jual dan beli barang menggunakan dua mata uang antar negara yang berdekatan.

Berikut adalah peta persebaran daerah tertinggal di Indonesia tahun 2020 sampai 2024:



Gambar 2.1 Peta Persebaran Daerah 3T

Sumber : Rencana Strategis Kementerian Desa, Pembangunan Daerah Tertinggal, dan Transmigrasi.

Berdasarkan gambar tersebut, daerah 3T di Indonesia masih cenderung terpusat di wilayah Timur, khususnya Provinsi Papua, Maluku, dan Nusa Tenggara. Provinsi Papua merupakan wilayah yang memiliki jumlah daerah 3T paling banyak.

c. Pelabuhan di Daerah 3T

Pelabuhan di daerah 3T memiliki karakteristik khusus yang membedakannya dari pelabuhan di daerah lebih berkembang. Pelabuhan di daerah tertinggal umumnya memiliki kondisi yang lebih sederhana dan terbatas. Beberapa ciri yang mungkin ditemukan pada pelabuhan di daerah tertinggal antara lain:

1) Fasilitas dan Infrastruktur yang Terbatas

Pelabuhan di daerah 3T sering kali memiliki infrastruktur

yang sederhana dan terbatas. Dermaga atau fasilitas untuk kapal biasanya tidak dirancang untuk menampung kapal besar atau kapal dengan kapasitas muatan tinggi. Pengelolaan pelabuhan pun cenderung minim, dengan sedikit fasilitas untuk bongkar muat barang atau penumpang.

2) Akses yang Sulit dan Terpencil

Pelabuhan di daerah 3T umumnya berada di lokasi yang terpencil dan sulit dijangkau, baik dari darat maupun laut. Jalan menuju pelabuhan seringkali rusak atau tidak tersedia, membuat akses transportasi menjadi terbatas. Hal ini menyebabkan waktu pengiriman barang atau perjalanan penumpang menjadi lebih lama dan biaya logistik lebih tinggi.

3) Kurangnya Teknologi dan Sumber Daya Manusia

Pelabuhan di daerah 3T seringkali kekurangan teknologi dan peralatan modern yang digunakan di pelabuhan-pelabuhan besar. Sistem bongkar muat masih manual, dan teknologi informasi yang digunakan untuk manajemen pelabuhan biasanya belum berkembang. Selain itu, tenaga kerja terlatih dan berpengalaman juga sulit didapatkan, yang berisiko terhadap keselamatan dan efisiensi operasional pelabuhan.

4) Kapasitas yang Terbatas

Pelabuhan di daerah 3T tidak memiliki kapasitas yang cukup untuk menangani volume barang dan kapal yang besar. Karena fasilitasnya terbatas, pelabuhan sering kali hanya dapat melayani

kapal dengan ukuran kecil dan volume barang yang tidak terlalu banyak.

5) Masalah Keamanan dan Pengawasan

Pengawasan dan keamanan di pelabuhan di daerah 3T cenderung lebih lemah. Sistem keamanan untuk mencegah pencurian atau kecelakaan kerja mungkin tidak memadai. Di beberapa daerah, pengawasan terhadap aktivitas pelabuhan juga bisa kurang karena keterbatasan sumber daya manusia dan teknologi.

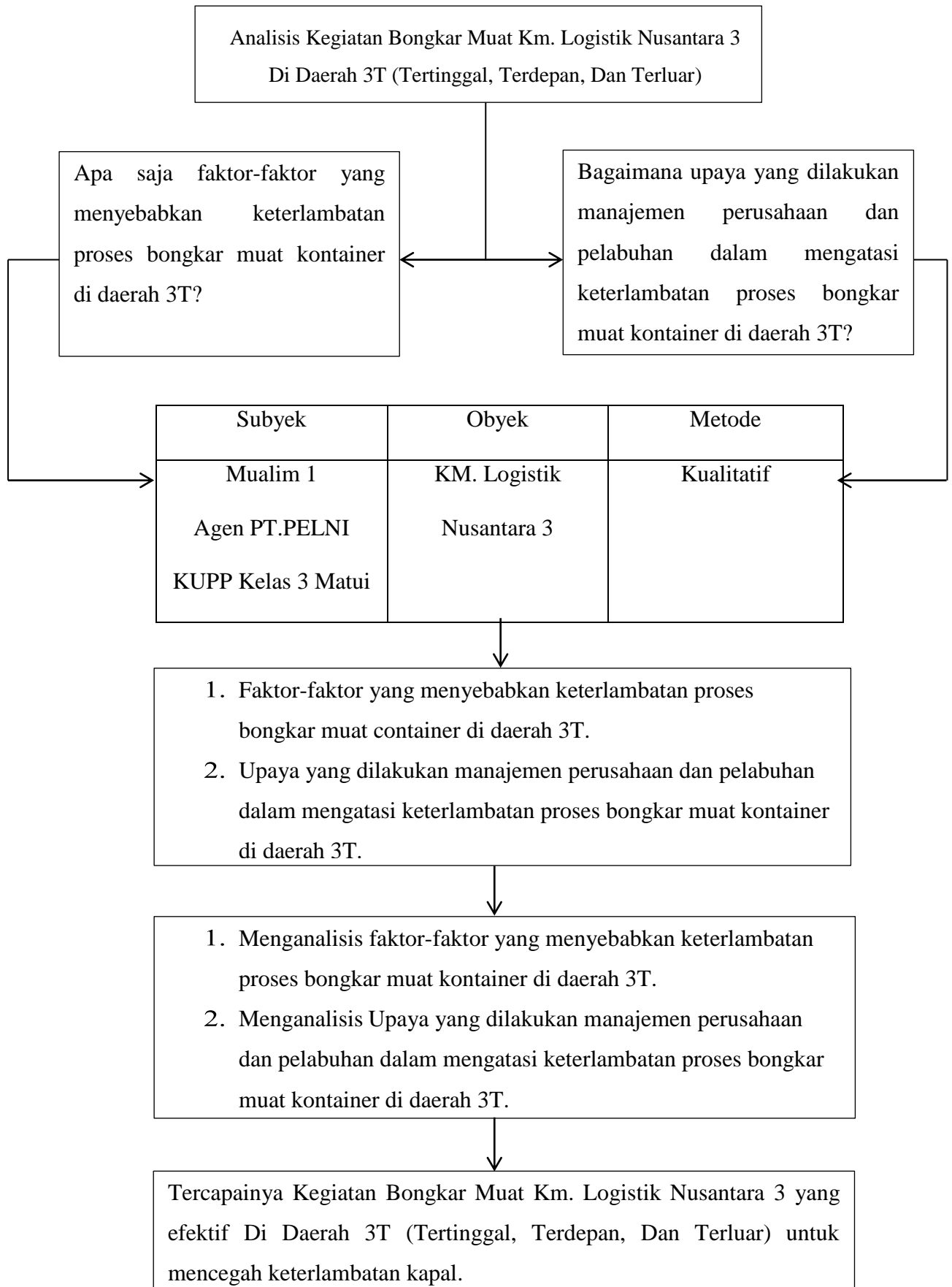


Gambar 2.2 Pelabuhan Daerah 3T

Sumber: <https://youtu.be/ShsefzoWxzc?si=NTOuKm8nh7VppaZU>

Secara keseluruhan, pelabuhan di daerah 3T menghadapi banyak tantangan terkait dengan infrastruktur, kapasitas, dan pengelolaan. Namun, dengan peningkatan perhatian dari pemerintah dan pengembangan infrastruktur, pelabuhan di daerah ini dapat menjadi kunci untuk meningkatkan konektivitas dan perekonomian di wilayah tersebut.

C. KERANGKA BERPIKIR



BAB III

METODE PENELITIAN

A. JENIS PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kualitatif. Menurut Ahyar *et al.*, (2020), dalam penelitian kualitatif, fokus atau masalah yang diteliti diharapkan dapat berkembang sesuai dengan realitas yang ada di lapangan. Pendekatan ini bergerak dari fakta, data, atau peristiwa ke tingkat abstraksi yang lebih tinggi, baik itu dalam bentuk konsep maupun teori, dan bukan sebaliknya, dari teori atau konsep menuju pengetahuan.

Metode kualitatif lebih menekankan pada gambaran yang komprehensif daripada membaginya menjadi variabel-variabel yang saling terkait. Dalam penelitian kualitatif, tidak terdapat prosedur statistik untuk mengukur atau menghasilkan data. Data yang diperoleh dari penelitian kualitatif berbentuk kata-kata tertulis dari apa yang sedang diamati. Metode kualitatif menyediakan informasi yang lengkap dan berguna bagi perkembangan ilmu pengetahuan. Metode ini juga dapat diterapkan pada berbagai masalah, karena memberikan pemahaman yang mendalam mengenai konteks dan makna dari penelitian yang dilakukan (Sriyono, 2023).

Tujuan dari metode penelitian ini adalah untuk mengungkap fakta, keadaan, fenomena, variabel, dan situasi yang terjadi selama proses penelitian berlangsung, serta menyajikannya apa adanya. Selain itu, penelitian ini bertujuan untuk menafsirkan dan menjelaskan data yang berkaitan dengan kondisi yang sedang terjadi di lokasi penelitian, dengan harapan dapat

memperbaiki prosedur yang selama ini dianggap kurang baik berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan peneliti di bidang bongkar muat yang terjadi pada daerah 3T.

B. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Waktu Penelitian dilakukan pada saat peneliti melaksanakan kegiatan praktik kerja laut di perusahaan PT. Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI) Persero dan melakukan praktik di atas kapal KM. Logistik Nusantara 3. Peneliti melaksanakan praktik kerja laut selama 12 bulan terhitung pada tanggal 26 Agustus 2023 dan selesai melaksanakan kegiatan praktik kerja laut pada tanggal 26 Agustus 2024.

2. Lokasi Penelitian

Peneliti melaksanakan praktik kerja laut di perusahaan PT. Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI) Persero dan penelitian dilaksanakan di atas kapal KM. Logistik Nusantara 3. Seluruh materi ini diperoleh dari data pengamatan kejadian-kejadian di atas kapal saat melakukan kegiatan bongkar muat di daerah 3T.

C. SUMBER DATA

Sumber data yang diperoleh oleh peneliti ketika melaksanakan kegiatan praktik di atas kapal adalah hasil dari pengamatan langsung serta informasi yang dikumpulkan dari berbagai sumber. Dari berbagai sumber tersebut, peneliti menggunakan data primer sebagai jenis sumber data.

Data primer merujuk pada informasi yang diperoleh secara langsung dari partisipan dalam sebuah penelitian yang dilakukan oleh peneliti. Pengumpulan informasi ini dilakukan melalui wawancara, dokumentasi, dan observasi, sehingga dikenal sebagai data primer karena tidak melibatkan media perantara. Data primer dapat mencakup pendapat dari individu atau kelompok yang menjadi subyek (manusia), temuan dari pengamatan terhadap objek fisik, peristiwa, atau kegiatan tertentu, serta hasil dari tes. Selain itu, data primer juga sering disebut sebagai data asli, data baru, atau data terkini (Balaka, 2022).

Dalam hal ini, peneliti mengumpulkan data primer secara langsung melalui observasi yang dilakukan saat melaksanakan praktek kerja laut, khususnya ketika kapal sedang berada di pelabuhan singgah untuk kegiatan bongkar muat. Data yang diperoleh mencakup responden yang dihadirkan melalui wawancara dengan narasumber, terutama para pelaku yang terlibat dalam proses bongkar muat.

D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Pembahasan mengenai data yang jelas dan valid merupakan acuan utama dalam mengumpulkan semua informasi yang ada. Hal ini bertujuan agar proses pengolahan dan pengerjaan karya tulis ilmiah ini dapat menghasilkan karya yang benar dan dapat dipertanggungjawabkan. Data yang disajikan harus berupa informasi yang realistis, teoritis, serta menyeluruh dan sepraktis mungkin. Oleh karena itu, peneliti menerapkan teknik pengumpulan data, yaitu:

1. Metode Wawancara

Kegiatan wawancara melibatkan pengumpulan data dimana peneliti mencari informasi berupa dialog dari narasumber yang berada di lokasi kejadian selama proses bongkar muat di atas kapal. Para anggota kru kapal, seperti mualim satu yang bertanggung jawab atas muatan, pihak agen PT. PELNI juga turut dilibatkan. Selain itu, pihak dari pelabuhan juga dilibatkan selama proses tersebut, untuk mendapatkan perspektif dari pihak pelabuhan terkait informasi yang dibutuhkan oleh peneliti, sesuai dengan bidang masing-masing.

2. Metode Observasi

Menurut Prasetyo (2020), pengumpulan data dapat dilakukan melalui observasi langsung, yang merupakan metode pengambilan data dengan cara melihat secara langsung tanpa menggunakan bantuan alat standar lainnya untuk tujuan tersebut. Observasi dilakukan peneliti ketika melaksanakan praktik kerja laut di atas kapal KM. Logistik Nusantara 3 dengan tujuan agar peneliti memahami keadaan maupun situasi obyek yang dijadikan topik penelitian yaitu kegiatan bongkar muat untuk menyelaraskan antara informasi yang didapat dengan situasi yang sebenarnya terjadi.

3. Metode Dokumentasi

Dokumentasi merupakan suatu aktivitas atau proses yang bertujuan untuk menyediakan berbagai dokumen dengan menggunakan bukti yang akurat berdasarkan pencatatan dari berbagai sumber. Selain itu, pengertian dokumentasi mencakup upaya untuk mencatat dan mengategorikan

informasi dalam bentuk tulisan, foto atau gambar, serta video (Hasan, 2022). Dokumentasi dilakukan oleh peneliti dengan mengambil gambar objek, berita acara kejadian, logbook kegiatan, berthing plan serta emploi jadwal keberangkatan kapal yang dibutuhkan dalam penelitian, sehingga memudahkan peneliti untuk memahami kegiatan bongkar muat yang sedang berlangsung, serta dapat sebagai bentuk data atau bahan tambahan yang bisa mendukung penelitian ini.

E. VALIDASI DATA

Pada penelitian kualitatif, validasi data mengacu kepada usaha untuk membuktikan bahwa penjabaran yang dipaparkan mengenai suatu fenomena atau kejadian sesuai dengan apa yang terjadi ataupun fenomena yang sebenarnya atau nyata (Abdussamad & Sik, 2021). Teknik yang peneliti gunakan untuk memperoleh keabsahan data pada penelitian ini adalah triangulasi.

Abdussamad & Sik (2021), menjelaskan dalam bukunya bahwa triangulasi dalam pemeriksaan validasi data bermakna sebagai pemeriksaan data dari berbagai sumber dengan berbagai cara dan waktu, yaitu:

1. Triangulasi sumber

Triangulasi sumber digunakan untuk menilai validasi data dengan cara mengecek data yang telah didapatkan peneliti dari berbagai sumber yang nantinya akan dideskripsikan dan dikelompokkan apakah pandangannya berbeda ataupun sama (Abdussamad & Sik, 2021). Yang mana penelitian ini akan menggali data secara menyeluruh kepada semua

anak buah kapal terkait penerapan ISPS *Code* saat terjadi keadaan berbahaya untuk mendapatkan data yang mendalam.

2. Triangulasi Teknik

Triangulasi teknik diaplikasikan dalam menguji validasi data dengan cara mengecek data kepada sumber yang sama tapi dengan teknik yang berbeda (Abdussamad & Sik, 2021). Penelitian ini akan menilai melalui wawancara, observasi dan dokumentasi sehingga akan mendapatkan data dari berbagai Teknik yang nantinya akan dinilai keabsahannya.

3. Triangulasi Waktu

Triangulasi waktu pada umumnya akan mempengaruhi hasil data yang diperoleh karena akan ada perbedaan antara data yang dikumpulkan di saat situasi yang berbeda (Abdussamad & Sik, 2021). Sehingga cara untuk mendapatkan validasi data adalah dengan melakukan wawancara dan observasi di saat keadaan tersebut terjadi dan setelahnya. Namun peneliti tidak menggunakan teknik ini karena peneliti hanya melakukan wawancara di saat kondisi telah kondusif.

F. TEKNIK ANALISIS DATA

Menurut Fadilla & Wulandari (2023), analisis data merupakan proses mengorganisir dan menyusun data yang didapatkan dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan sumber lainnya secara terstruktur, sehingga data tersebut dapat dengan mudah dipahami, dan disampaikan kepada orang lain.

Berdasarkan permasalahan yang dihadapi dalam penelitian ini, peneliti memilih diagram *fishbone* sebagai metode untuk membantu menganalisis dan

menyelesaikan masalah yang ditemukan oleh peneliti.

Menurut Tobing (2018) dalam Irawan (2023), diagram *fishbone* adalah sebuah alat bantu untuk mengidentifikasi akar penyebab masalah berdasarkan berbagai faktor yang mempengaruhinya. Diagram ini ditemukan oleh ilmuwan Jepang, Kaoru Ishikawa, sehingga sering disebut juga sebagai diagram Ishikawa. Karena diagram ini menggambarkan hubungan sebab-akibat, ia juga dikenal dengan nama diagram sebab-akibat. Disebut diagram *fishbone* (tulang ikan) karena bentuknya yang mirip dengan tulang ikan, dengan kepala ikan melambangkan akibat dari permasalahan, dan tulang-tulang ikan diisi oleh faktor-faktor penyebab yang sesuai dengan pendekatan permasalahan yang dianalisis. Pendekatan yang digunakan dalam metode analisis *fishbone* ini adalah sebagai berikut:

1. *Man* (Manusia)

Komponen ini berhubungan dengan individu yang terlibat dalam suatu proses operasional kapal seperti crew kapal, TKBM, dan pihak yang terkait. Hal ini mencakup dari aspek keterampilan, pengalaman, pelatihan, dan keputusan yang dibuat oleh orang-orang yang terlibat dalam kejadian. Komponen ini mencakup segala sesuatu yang berkaitan dengan interaksi manusia, baik dalam hal kekurangan kemampuan atau ketidakmampuan dalam melaksanakan tugas yang diberikan.

2. *Methode* (Metode)

Faktor yang berkaitan dengan cara atau prosedur yang digunakan dalam kegiatan bongkar muat seperti standar operasional, aturan, dan langkah-langkah yang diambil selama kejadian. Metode yang kurang

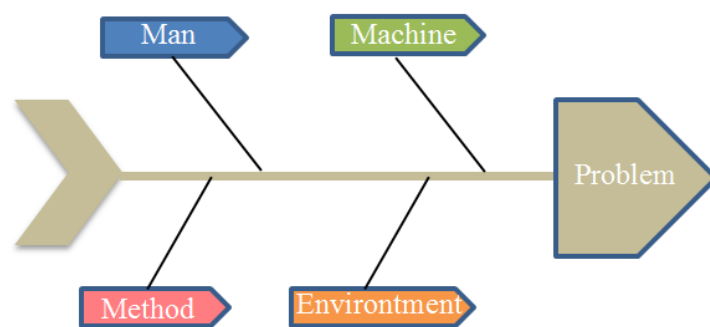
efisien, tidak terdokumentasi dengan baik, atau tidak sesuai dengan kebutuhan dapat meningkatkan resiko terjadinya keterlambatan kapal.

3. *Machine* (Peralatan)

Dalam hal ini peralatan yang dimaksud yang berkaitan dengan elemen-elemen fisik atau peralatan yang dilakukan dalam kegiatan bongkar muat. Faktor ini mempengaruhi dalam menentukan apakah kegiatan bongkar muat tersebut dapat berjalan dengan cepat dan efisien saat melaksanakan kegiatan bongkar muat di daerah 3T.

4. *Environment* (Alam)

Faktor ini merupakan faktor eksternal yang terkait dengan kondisi alam dan lingkungan fisik yang mempengaruhi kegiatan bongkar muat. Komponen ini mencakup lingkungan kerja, kondisi fisik, dan faktor eksternal lainnya seperti cuaca, kondisi perairan, atau faktor alam lainnya. Lingkungan yang kurang mendukung dapat mempengaruhi kegiatan bongkar muat yang sedang berlangsung.



Gambar 3.1 Diagram Fishbone
Sumber: Dokumen Pribadi