

# BAB I PENDAHULUAN

## 1.1 Latar Belakang

Indonesia, sebagai negara kepulauan dengan potensi maritim besar, mengakui peran krusial pelabuhan dalam mendukung ekonomi. Pelabuhan tidak hanya menjadi gerbang perdagangan, tetapi juga pusat distribusi vital untuk arus logistik antar wilayah. Pemerintah Indonesia, dalam upaya meningkatkan efisiensi layanan pelabuhan, menggabungkan empat pelabuhan milik negara menjadi Pelabuhan Indonesia (Pelindo) pada Oktober 2021. Integrasi ini bertujuan memperkuat konektivitas nasional, jaringan logistik, dan kendali strategis untuk mengurangi biaya logistik serta meningkatkan infrastruktur dan kapasitas pelabuhan.

Salah satu pelabuhan yang berperan kunci dalam aktivitas bongkar muat peti kemas adalah PT Pelindo Terminal Petikemas Teluk Lamong (TPKTL). Terletak di Surabaya, Jawa Timur, pelabuhan ini memiliki peran strategis dalam mendukung arus logistik nasional. Sebagai bagian dari entitas Pelindo, TPKTL tidak hanya berperan sebagai pusat kegiatan bongkar muat petikemas, tetapi juga sebagai gerbang penting yang menghubungkan wilayah timur Indonesia dengan pelabuhan-pelabuhan utama lainnya. Dengan fasilitas yang modern dan teknologi yang canggih, TPKTL memberikan kontribusi yang signifikan dalam mempercepat proses distribusi barang dan meningkatkan efisiensi layanan logistik secara keseluruhan.

Di PT Pelindo Terminal Peti Kemas Teluk Lamong (TPTKL), aktivitas bongkar muat petikemas menjadi salah satu fokus utama, mencakup berbagai jenis petikemas untuk mendukung kelancaran arus logistik. Dalam operasinya, TPTKL mengelola penanganan petikemas seperti *dry container*, *flat rack container*, *ISO*

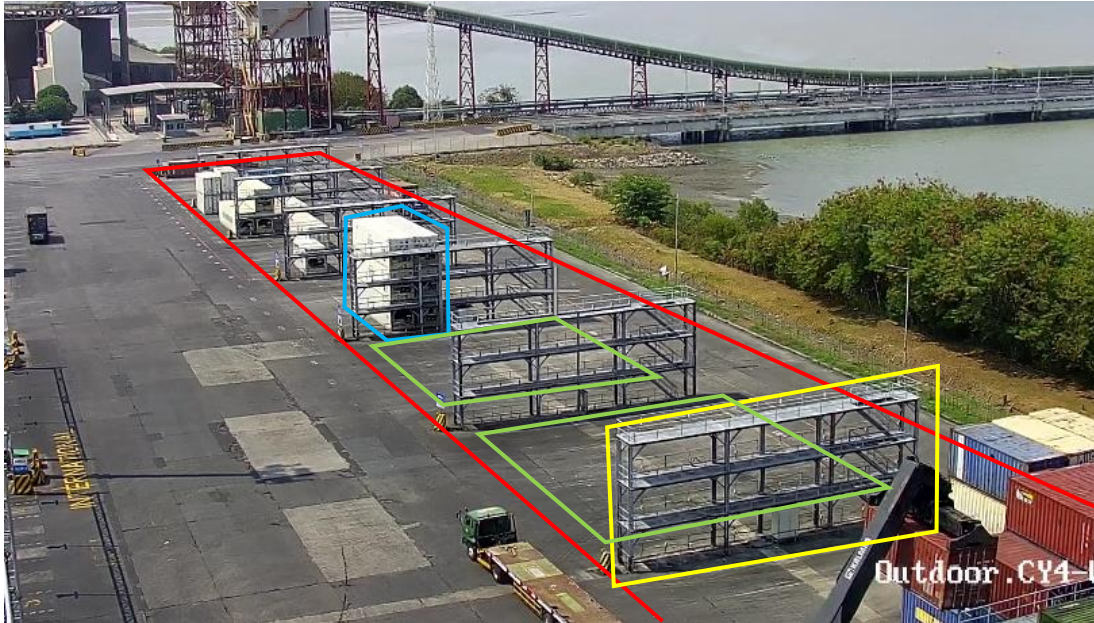
*tank*, dan *reefer container*. Peti kemas *dry storage* digunakan untuk pengangkutan barang umum dan bahan kering, sedangkan *flat rack container* memungkinkan penanganan barang yang tidak standar atau berukuran besar. *ISO tank*, yang didesain untuk mengangkut cairan, gas, atau bahan kimia, juga menjadi bagian penting dari aktivitas bongkar muat di TPTKL. Selain itu, *reefer container* atau petikemas berpendingin digunakan untuk menjaga suhu stabil dan kondisi optimal bagi barang-barang yang memerlukan kontrol suhu, seperti produk pangan yang mudah rusak. Dengan kemampuan untuk menangani berbagai jenis peti kemas ini, TPTKL tidak hanya memberikan layanan yang komprehensif bagi industri dan perdagangan, tetapi juga berperan dalam mendukung keberlanjutan rantai pasok logistik di kawasan surabaya dan sekitarnya.

Untuk menyimpan ragam petikemas yang dikelola, PT Pelindo Terminal Petikemas Teluk Lamong (TPKTL) telah menyediakan area penyimpanan yang disebut sebagai *container yard*. Menurut Nurzanah (2020), *container yard* merupakan lapangan penumpukan petikemas yang berfungsi sebagai tempat untuk mengumpulkan, menyimpan, dan menumpuk peti kemas, baik yang berisi muatan penuh (*Full Container Load/FCL*) maupun peti kemas kosong yang akan dikirim kembali. Wiese, dkk (2011) menjelaskan bahwa lebar lapangan penumpukan yang lebih kecil menghasilkan kinerja lapangan penumpukan yang lebih baik, tetapi juga biaya yang lebih tinggi. Maka konsep *container yard* menjadi kunci dalam menjaga kelancaran rantai distribusi, di mana peti kemas yang berisi muatan dapat dengan efisien diserahkan kepada penerima barang, sementara petikemas kosong dapat diambil oleh pengirim barang.

Terminal Petikemas Teluk Lamong (TPKTL) memiliki beberapa area

*container yard* yang strategis, termasuk CY TR, CY IDOLA, CY BLOK ASC 001 – 010, CY LA1 – LA3, CY WA1 – WA7, CY B01, CY RF1 dan CY RF4. Hal ini menunjukkan bahwa TPKTL telah merancang infrastruktur penyimpanan yang terstruktur untuk mendukung keberlangsungan operasionalnya. Dengan demikian, TPKTL tidak hanya berfokus pada aktivitas bongkar muat peti kemas, tetapi juga pada manajemen penyimpanan yang optimal untuk memastikan ketepatan waktu dan kehandalan dalam pelaksanaan logistik. Dengan dukungan infrastruktur seperti ini, TPKTL menjadi entitas yang kritis dalam mendukung rantai pasok logistik di wilayahnya dan sejalan dengan tujuan Pelindo untuk memberikan layanan pelabuhan yang paling optimal dan terintegrasi.

Di Terminal Peti Kemas Teluk Lamong (TPKTL), bongkar muat *reefer container* menjadi pusat perhatian yang signifikan. Hal ini terkait dengan fakta bahwa muatan *reefer container*, yang umumnya berupa bahan pangan, merupakan kebutuhan utama di tingkat global. *Reefer container* memegang peran krusial dalam menjaga suhu dan kondisi optimal untuk pengiriman bahan pangan yang memerlukan kontrol suhu. Sejalan dengan kesadaran akan signifikansinya, TPKTL telah mengalokasikan *container yard* khusus untuk *reefer container*, yaitu CY RF1 dan CY RF4. Keputusan ini mencerminkan komitmen TPKTL untuk memberikan fasilitas penyimpanan yang optimal, memastikan keamanan, dan menjaga integritas muatan *reefer container*. Berikut tampilan *Container yard* RF1:



**Gambar 1.1** Container Yard RF1

Keterangan:

Garis merah : *Container yard RF1*

Garis kuning : *Platform reefer container*

Garis biru : *Reefer container*

Garis Hijau : *Area stacking/tempat peletakan reefer container*

Dalam upaya mengoptimalkan operasional bongkar muat *reefer container*, PT Pelindo Terminal Peti Kemas Teluk Lamong (TPKTL) menyediakan fasilitas yang terperinci di *Container Yard RF1 (CY RF1)*. Fasilitas utama di *CY RF1* adalah platform *reefer container*, Notteboom dan Rodrigue (2022) menjelaskan bahwa platform *reefer* adalah sebuah metode baru yang dilakukan di terminal-terminal dengan kapasitas tinggi yang dapat menampung antara 20 dan 30 *reefer container* serta dapat diakses dan dipantau melalui platform. Pada TPKTL platform *reefer* merupakan sebuah bangunan 4 tingkat yang dirancang secara khusus. Platform ini dilengkapi dengan *reefer plug* yang berfungsi untuk mengalirkan listrik dari *container yard* ke *reefer container*, memastikan kondisi suhu yang optimal untuk muatan *reefer*. Pentingnya kontrol suhu ini merupakan kunci dalam menjaga kualitas dan keamanan produk bahan pangan yang dikirim melalui *reefer container*. Gambar 1.1 memberikan gambaran visual mengenai *CY RF1* yang mencakup 9

platform *reefer* dengan jumlah *reefer plug* setiap platform berkisar antara 25-26 *reefer plug*.

Selanjutnya, CY RF1 dilengkapi dengan penerangan di setiap tingkat sebagai upaya mendukung operasional tetap optimal, terutama pada malam hari. Penerangan tersebut bukan hanya sebagai sarana pencahayaan, tetapi juga berfungsi sebagai alat bantu identifikasi nomor petikemas dan memonitor suhu petikemas pada kondisi cahaya yang minim. Keberadaan fasilitas ini menjadi aspek krusial dalam memastikan keamanan dan akurasi penanganan *reefer container*, terutama ketika berlangsung di malam hari.

Selain dua fasilitas utama tersebut, *container yard* juga dilengkapi dengan garis batas penataan *reefer container*. Garis batas ini menjadi panduan yang penting bagi operator alat berat dalam menempatkan *reefer container* sesuai dengan lokasi yang ditentukan. Dengan adanya garis batas penataan *reefer container*, pengaturan dan penataan muatan *reefer container* dapat dilakukan dengan tepat. Ini merupakan langkah konkrit dalam menciptakan lingkungan kerja yang aman di CY RF1, yang pada gilirannya mendukung keberhasilan operasional TPKTL dalam menangani bongkar muat *reefer container* secara optimal.

Meskipun Terminal Peti Kemas Teluk Lamong (TPKTL) telah menyediakan sejumlah fasilitas yang mendukung bongkar muat *reefer container* di *Container Yard* RF1, nyatanya, fasilitas tersebut belum sepenuhnya mampu mengoptimalkan kebutuhan operasional yang terjadi di lapangan. Salah satu permasalahan krusial adalah ketidakmampuan kapasitas *reefer plug* untuk menampung jumlah *reefer container* yang seringkali melebihi batasnya. Akibatnya, *reefer container* yang tidak mendapatkan fasilitas *reefer plug* harus dipindahkan ke platform lain, yang

sering kali memerlukan alat berat yang tidak selalu tersedia secara instan. Dalam kondisi ini, *reefer container* hanya dapat bertahan maksimal 2 jam tanpa aliran listrik, menyebabkan potensi kerusakan komoditas di dalamnya.

Selain itu, kekurangan fasilitas penerangan pada platform *container* turut menjadi kendala serius. Meskipun seharusnya tiga lampu pada setiap tingkat yang tersedia cukup menerangi area platform, kenyataannya banyak lampu mati, menimbulkan kesulitan bagi petugas reefer dalam melakukan pengecekan suhu dan nomor seri petikemas. Kondisi penerangan yang kurang memadai juga berdampak pada aktivitas operator alat berat yang kesulitan melihat garis pembatas saat meletakkan peti kemas pada platform *reefer*.

Tidak kalah penting, kekurangan pada garis batas penataan *reefer container* di CY RF1 menjadi perhatian serius. Garis batas yang tidak sesuai dengan rencana lokasi peletakan pada sistem pemandu operator alat berat menyebabkan ketidakcocokan dan kesulitan dalam penataan petikemas. Garis batas yang sudah memudar dan kurang jelas dapat menyebabkan kerusakan pagar akibat *handling* operator alat berat yang melebihi batas yang seharusnya.

Berdasarkan hal yang telah dijabarkan tersebut, diperlukan penelitian lebih lanjut dan mendalam sebagai langkah strategis sebagai upaya mengoptimalkan fasilitas yang ada dan memperbaiki yang kurang memadai. Oleh karena itu, peneliti memutuskan untuk melakukan penelitian dengan judul "**OPTIMALISASI FASILITAS PLATFORM REEFER CONTAINER DI TERMINAL PETIKEMAS TELUK LAMONG**". penelitian ini diharapkan menjadi langkah konkret menuju perbaikan dan peningkatan dalam mendukung operasional bongkar muat *reefer container* di TPKTL agar tetap optimal.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang sudah dijelaskan maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

1. Apa kendala yang dihadapi pada fasilitas platform *reefer container* CY RF1 di Terminal Peti kemas Teluk Lamong?
2. Bagaimana strategi operasional dalam mengatasi kendala pada fasilitas platform *reefer* di Terminal Petikemas Teluk Lamong agar kegiatan operasional pelabuhan tetap lancar?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mengidentifikasi kendala yang dihadapi dalam platform *reefer container* di Terminal Peti kemas Teluk Lamong
2. Untuk mengetahui strategi operasional yang digunakan Terminal Petikemas Teluk Lamong dalam mengatasi kendala fasilitas platform *reefer container* supaya kegiatan operasional pelabuhan tetap optimal.

## **1.4 Manfaat Penelitian**

Penelitian ini dilakukan untuk dapat memberikan manfaat bagi banyak pihak, khususnya perusahaan dan universitas. Hasil dari penelitian ini diharapkan memberikan manfaat baik secara teoritis maupun praktis bagi pihak-pihak yang bersangkutan.

### **1. Manfaat Teoritis**

Hasil daripada penulisan ini diharapkan bermanfaat bagi pengembangan wawasan dan ilmu pengetahuan serta menghasilkan tambahan pemahaman mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi pengoptimalan platform *reefer*

*container* yang ada di pelabuhan peti kemas. Penulisan ini dapat juga digunakan sebagai kajian pustaka pada penelitian serupa di masa mendatang.

## 2. Manfaat Praktis

### a. Bagi Perusahaan

Hasil daripada penulisan ini dapat digunakan sebagai saran dan masukan serta bahan pertimbangan guna upaya mengoptimalkan aktivitas bongkar muat reefer container.

### b. Bagi Akademisi

- 1) Penulisan hasil dari penelitian ini dapat berguna sebagai bahan kajian atau referensi bagi penelitian lanjutan guna menambah wawasan dan sebagai masukan yang layak bagi penelitian selanjutnya di bidang pengoptimalan platform reefer container.
- 2) Bermanfaat bagi perpustakaan Universitas Muhammadiyah Gresik sebagai bahan pembelajaran dan referensi pustaka bagi mahasiswa.

## 1.5 Kesenjangan Fenomena

Berdasarkan latar belakang yang telah dijabarkan di atas, ditemukan kesenjangan fenomena dalam aktivitas bongkar muat *reefer container* di Terminal Petikemas Teluk Lamong (TPKTL). Ketidakseimbangan antara jumlah *reefer container* yang tiba dengan kapasitas *reefer plug* yang tersedia menciptakan kondisi di mana *reefer container* harus dipindahkan ke platform lain. Pemindahan ini sering kali memerlukan alat berat yang tidak selalu tersedia secara instan, meningkatkan risiko kerusakan komoditas yang terdapat dalam *reefer container* karena ketidakstabilan suhu dalam waktu yang terbatas. Tidak hanya itu, waktu tunggu yang diperlukan dalam pemindahan *reefer container* juga tidak bisa diprediksi. Hal ini menyebabkan



banyaknya pekerjaan lain yang tertunda.

Penerangan pada platform *reefer* menjadi kendala serius mengingat tingginya aktivitas bongkar muat yang dilakukan di malam hari. Meskipun seharusnya tiga lampu pada setiap tingkat yang disediakan cukup menerangi area platform, nyatanya, ditemukan banyak lampu yang redup atau bahkan mati. Keadaan ini memberikan hambatan bagi petugas *reefer* dalam melakukan pengecekan suhu dan nomor seri peti kemas pada kondisi cahaya yang minim. Selain kesulitan yang dihadapi petugas *reefer*, penerangan yang kurang memadai juga menghambat aktivitas operator alat berat. Operator kesulitan melihat garis pembatas saat meletakkan peti kemas pada platform *reefer*.

Ketidakcocokan dan kekurangan pada garis batas penataan *reefer container* di CY RF1 menciptakan hambatan dalam penataan petikemas. Bekas garis batas yang tidak sesuai dengan rencana lokasi peletakan pada sistem pemandu operator alat berat menyulitkan pengaturan petikemas, yang juga dapat menyebabkan kerusakan pada pagar akibat ketidaksesuaian batas. Keseluruhan kesenjangan fenomena ini menekankan urgensi penelitian lebih lanjut untuk memahami permasalahan dan mengusulkan solusi yang tepat sebagai upaya optimalisasi operasional bongkar muat *reefer container* di TPKTL.

Meskipun terdapat keterbatasan fasilitas di platform *reefer*, seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, menariknya, produktivitas tahunan *reefer container* di Terminal Petikemas Teluk Lamong terus mengalami peningkatan. Meskipun fasilitas yang tersedia mungkin tidak optimal, manajemen Terminal Petikemas Teluk Lamong mampu mengatasi kendala tersebut dan berhasil meningkatkan efisiensi operasional dalam mengelola *reefer container*.