

BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kinerja logistik di Indonesia hingga saat ini masih belum optimal, karena pada tahun 2023 nilai *Logistics Performance Index* (LPI) Indonesia mencapai 3,0, menempatkannya di peringkat 61 dari 139 negara. Angka ini mengalami penurunan dibandingkan dengan LPI pada tahun 2018, di mana Indonesia mencatat nilai 3,15 dan berada di peringkat 46. Salah satu tantangan utama yang dihadapi sektor logistik di Indonesia adalah tingginya biaya logistik. Pada tahun 2019, biaya logistik di Indonesia tercatat mencapai 23,2% dari produk domestik bruto (PDB), yang tergolong tinggi apabila membandingkan dengan negara-negara ASEAN lain seperti Malaysia biaya logistiknya hanya sebesar 13% dari Produk Domestik Bruto. (Safuan, 2023)

Merujuk pada penyebab tingginya biaya logistik di Indonesia berdasarkan Sistem Logistik Nasional (Sislognas) dijelaskan bahwa hal-hal yang berperan pada sislognas adalah 1) komoditas penggerak utama: pelaku dan penyedia jasa logistik, infrastruktur transportasi, pelaku dan penyedia jasa, teknologi informasi dan komunikasi, manajemen sumber daya manusia, regulasi dan kebijakan. Peraturan Presiden No 26 tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional dalam (Safuan, 2023). Dari perpres tersebut dapat dirincikan permasalahan permasalahan yang terjadi sehingga mempengaruhi kinerja logistik nasional, seperti ditunjukkan pada tabel 1.

Tabel 1. 1 Permasalahan Sislognas

| No | Penggerak utama | Permasalahan |
|----|-----------------------------------|--|
| 1 | Komoditas Penggerak Utama | Fokus terhadap komoditas utama dan strategis masih kurang optimal. |
| 2 | Pelaku dan Penyedia Jasa Logistik | <ul style="list-style-type: none"> • Kemampuan daya saing pelaku dan penyedia jasa logistik masih rendah, baik di tingkat nasional maupun internasional. • Jaringan logistik nasional maupun internasional masih terbatas. • Industri jasa logistik didominasi oleh perusahaan multinasional. |
| 3 | Infrastruktur Transportasi | <ul style="list-style-type: none"> • Infrastruktur pendukung belum memadai, baik dari segi jumlah maupun kualitas. • Pengelolaan infrastruktur logistik nasional seperti pelabuhan, bandara, stasiun, dan pergudangan belum terintegrasi secara efektif dan efisien. |

Neti Wanti J, 2025

ANALISIS PRODUKTIVITAS GUDANG DI PT. PELABUHAN TANJUNG PRIOK CABANG BANTEN

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu | perpustakaan.upi.edu

| | | |
|---|------------------------------------|--|
| | | <ul style="list-style-type: none"> • Keterhubungan antar moda transportasi dan interkoneksi antara pelabuhan dan transportasi belum berjalan dengan optimal. • Dukungan terhadap perdagangan domestik dan internasional masih kurang maksimal. |
| 4 | Teknologi Informasi dan Komunikasi | <ul style="list-style-type: none"> • Infrastruktur dan jaringan teknologi informasi masih belum mencukupi. • Cakupan layanan jaringan non-seluler sangat terbatas. • Sebagian besar transaksi bisnis masih menggunakan sistem berbasis dokumen fisik (<i>paper-based system</i>). |
| 5 | Manajemen Sumber Daya Manusia | <ul style="list-style-type: none"> • Kompetensi SDM dan manajemen di sektor logistik masih rendah. • Ketersediaan lembaga pendidikan dan pelatihan di bidang logistik sangat terbatas. |
| 6 | Regulasi | Belum ada kebijakan nasional yang terintegrasi di sektor logistik, sementara regulasi yang ada bersifat parsial dan sektoral, ditambah lagi dengan lemahnya penegakan hukum. |
| 7 | Kelembagaan | <ul style="list-style-type: none"> • Koordinasi antar sektor masih rendah. • Belum ada lembaga khusus yang bertugas sebagai integrator kegiatan logistik nasional. |

Sumber: Setijadi, "Analisis Sistem Logistik Indonesia & Studi Kasus," Jakarta, 2015. (Permendag No. 90 Tahun 2014, n.d.)

Berdasarkan Keputusan Kementerian Perdagangan sesuai dengan Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2014 tentang Perdagangan, memiliki wewenang dalam pembinaan sarana perdagangan, termasuk pergudangan. Undang-undang tersebut mengatur mengenai pergudangan yang memiliki peran strategis dalam mendukung distribusi barang. Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 90/M-DAG/PER/12/2014 tentang Penataan dan Pembinaan Pergudangan juga menetapkan Tanda Daftar Gudang untuk memastikan tertib niaga dan kelancaran distribusi barang guna memenuhi kebutuhan masyarakat. Adanya penerapan peraturan tersebut, pembinaan pergudangan yang baik diharapkan dapat menciptakan distribusi barang yang efisien dan lancar. (Permendag No. 90 Tahun 2014, n.d.)

Gudang adalah salah satu elemen penting dalam mendukung kegiatan logistik. Gudang memiliki fungsi sebagai tempat penyimpanan komoditas atau bahan baku, produk industri, barang jadi juga berperan dalam memberikan pelayanan kepada konsumen guna menciptakan nilai tambah.

Salah satu industri logistik yang ada di Indonesia yaitu PT Pelabuhan Tanjung Priok merupakan operator terminal pertama di Indonesia yang memiliki keahlian dalam menangani berbagai jenis muatan, seperti kargo curah cair, kargo curah kering, dan

Neti Wanti J, 2025

ANALISIS PRODUKTIVITAS GUDANG DI PT. PELABUHAN TANJUNG PRIOK CABANG BANTEN

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu | perpustakaan.upi.edu

kargo umum. Perusahaan ini telah beroperasi di 11 cabang yang tersebar di berbagai lokasi strategis di Indonesia, termasuk Tanjung Priok, Banten, Cirebon, Panjang (Lampung), Bengkulu, Palembang, Jambi, Teluk Bayur (Padang), Tanjung Pandan, Pangkal Balam, dan Pontianak.

PT. Pelabuhan Tanjung Priok Cabang Banten yang berada di Ciwandan menyediakan berbagai layanan seperti *stevedoring*, *cargodoring*, gudang penumpukan, *receiving/delivery*, lapangan penumpukan, layanan pengangkutan, dan lainnya untuk berbagai jenis komoditas termasuk curah kering, curah cair. Komoditas curah kering yang ditangani meliputi gandum, batu bara, nikel ore, semen, gypsum, dan cangkang. Komoditi curah cair, yang dilayani antara lain adalah aspal cair, HSD, metanol, paraxylene, dan sulfur, sedangkan untuk muatan umum jenis komoditi yang ditangani termasuk peralatan berat, struktur baja, dan lainnya. Gudang adalah salah satu layanan baru yang ditawarkan oleh PT. Pelabuhan Tanjung Priok Cabang Banten yang telah beroperasi selama satu tahun.

Gudang yang ada di PT. Pelabuhan Tanjung Priok Cabang Banten, merupakan gudang penumpukan, yang berfungsi sebagai area penumpukan yang diperuntukan untuk komoditi curah kering yang tidak dapat terkena air seperti: bungkil, pupuk dan komoditas lainnya dengan tujuan agar komoditas tetap terjaga kualitasnya tanpa risiko kerusakan dari kelembaban atau air. Berikut data jumlah bongkar muat komoditas curah kering pangan di PT. Pelabuhan Tanjung Priok Cabang tahun 2024:



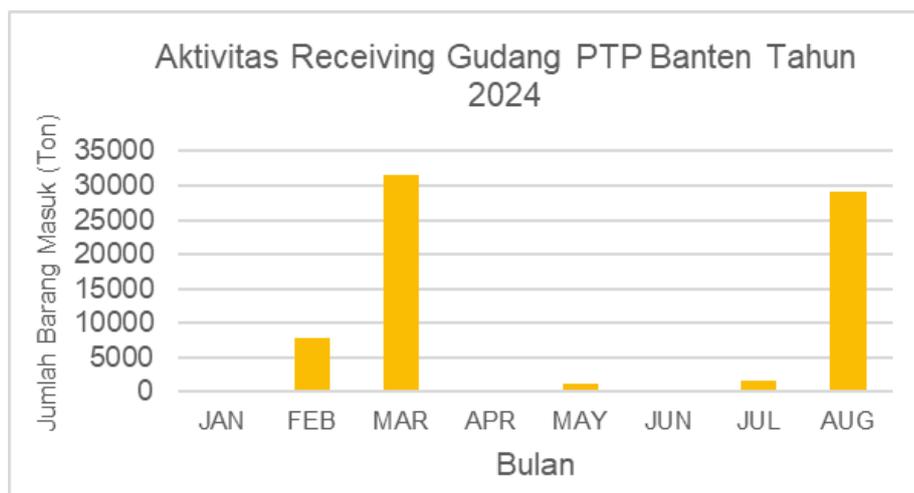
Gambar 1. 1 Aktivitas Bongkar Muat PT. Pelabuhan Tanjung Priok Cabang Banten Tahun 2024
Sumber: PT. Pelabuhan Tanjung Priok Cabang Banten 2024

Neti Wanti J, 2025

ANALISIS PRODUKTIVITAS GUDANG DI PT. PELABUHAN TANJUNG PRIOK CABANG BANTEN

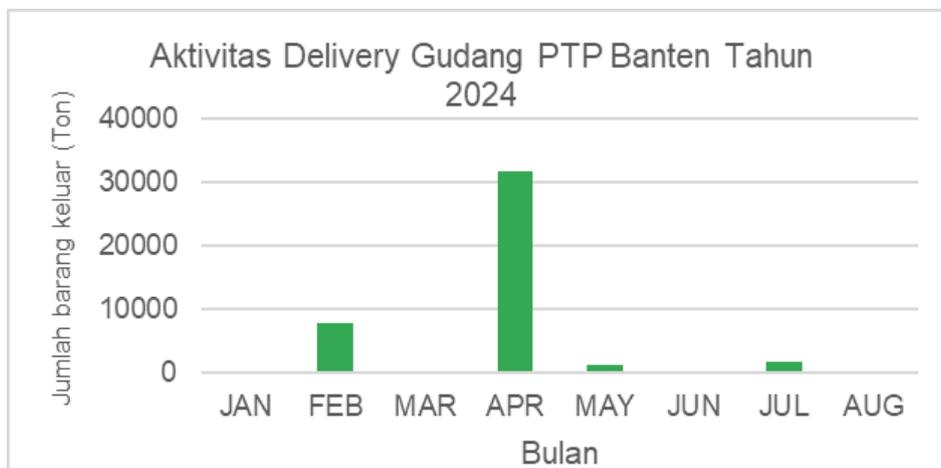
Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu | perpustakaan.upi.edu

Diagram tersebut menunjukkan aktivitas bongkar muat komoditas curah kering pangan dari Januari hingga Agustus. Aktivitas tertinggi terjadi pada Februari, diikuti oleh Mei, sementara aktivitas terendah tercatat pada April. Secara umum, aktivitas menunjukkan fluktuasi, dengan peningkatan signifikan dari Januari ke Februari, penurunan pada April, dan tren menurun dari Mei hingga Agustus. Hal ini dipengaruhi oleh faktor musiman atau kebutuhan komoditas.



Gambar 1. 2 Aktivitas *Receiving* di Gudang PT. Pelabuhan Tanjung Priok Cabang Banten Tahun 2024

Sumber: PT. Pelabuhan Tanjung Priok Cabang Banten



Gambar 1. 3 Aktivitas *Delivery* di Gudang PT. Pelabuhan Tanjung Priok Cabang Banten Tahun 2024

Sumber: PT. Pelabuhan Tanjung Priok Cabang Banten

Diagram di atas secara keseluruhan, menunjukkan aktivitas gudang terlihat tinggi pada bulan Maret, April, dan Agustus, dengan jumlah tonase yang besar untuk

Neti Wanti J, 2025

ANALISIS PRODUKTIVITAS GUDANG DI PT. PELABUHAN TANJUNG PRIOK CABANG BANTEN

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu | perpustakaan.upi.edu

aktivitas pengiriman atau penerimaan. Namun, beberapa bulan seperti Mei, Juni, Juli dan Agustus menunjukkan penurunan aktivitas.

Aktivitas gudang ini tinggi hanya pada bulan-bulan tertentu tetapi memiliki periode di mana aktivitas menurun drastis. Produktivitas yang stabil diharapkan sepanjang tahun, maka mungkin diperlukan analisis lebih lanjut untuk menemukan faktor-faktor yang mempengaruhi fluktuasi ini dan mencari cara untuk menjaga konsistensi aktivitas di gudang.

Proses pelaksanaannya tentu saja tidak terlepas dari hambatan-hambatan yang terjadi di lapangan, salah satunya adalah hambatan ketika barang akan dibongkar, dimana pengangkutan barang ke gudang masih dilakukan menggunakan truk dan pada saat truk akan mengangkut barang ke gudang terjadi keterlambatan akibat pada saat proses bongkar perusahaan lebih mendahulukan angkutan yang dibawa langsung ke pelanggan dan menyebabkan kemacetan di dermaga. Akibat kemacetan ini banyak keluhan dari pekerja sopir truk yang menunggu cukup lama dan terjadi inefisiensi waktu melihat jarak dari tempat pembongkaran ke gudang yang dekat namun karena *delay* tersebut waktu yang dibutuhkan untuk pengangkutan menjadi lama. Berikut merupakan data keterlambatan pengangkutan barang:

Tabel 1. 2 Data Keterlambatan Receiving Gudang Bulan Maret

| No | Gate In | Gate Out | Duration | Durasi Ideal | Keterlambatan |
|----|---------|----------|----------|--------------|---------------|
| 1 | 5:02 | 10:33 | 5:31:00 | 0:20:00 | 5:11:00 |
| 2 | 5:21 | 10:48 | 5:27:00 | 0:20:00 | 5:07:00 |
| 3 | 5:00 | 11:02 | 6:02:00 | 0:20:00 | 5:42:00 |
| 4 | 6:00 | 11:16 | 5:16:00 | 0:20:00 | 4:56:00 |
| 5 | 4:48 | 11:31 | 6:43:00 | 0:20:00 | 6:23:00 |
| 6 | 6:57 | 12:14 | 5:17:00 | 0:20:00 | 4:57:00 |
| 7 | 6:14 | 12:43 | 6:29:00 | 0:20:00 | 6:09:00 |
| 8 | 6:14 | 12:57 | 6:43:00 | 0:20:00 | 6:23:00 |
| 9 | 7:12 | 13:55 | 6:43:00 | 0:20:00 | 6:23:00 |
| 10 | 10:46 | 13:47 | 3:01:00 | 0:20:00 | 2:41:00 |
| 11 | 10:48 | 13:51 | 3:03:00 | 0:20:00 | 2:43:00 |
| 12 | 10:47 | 13:55 | 3:08:00 | 0:20:00 | 2:48:00 |
| 13 | 10:49 | 13:58 | 3:09:00 | 0:20:00 | 2:49:00 |
| 14 | 10:47 | 14:03 | 3:16:00 | 0:20:00 | 2:56:00 |

Neti Wanti J, 2025

ANALISIS PRODUKTIVITAS GUDANG DI PT. PELABUHAN TANJUNG PRIOK CABANG BANTEN

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu | perpustakaan.upi.edu

| | | | | | |
|----|-------|-------|----------|---------|----------|
| 15 | 10:51 | 14:04 | 3:13:00 | 0:20:00 | 2:53:00 |
| 16 | 10:57 | 14:04 | 3:07:00 | 0:20:00 | 2:47:00 |
| 17 | 10:56 | 14:08 | 3:12:00 | 0:20:00 | 2:52:00 |
| 18 | 5:26 | 16:26 | 11:00:00 | 0:20:00 | 10:40:00 |
| 19 | 5:09 | 17:00 | 11:51:00 | 0:20:00 | 11:31:00 |
| 20 | 5:26 | 16:26 | 11:00:00 | 0:20:00 | 10:40:00 |
| 21 | 5:09 | 17:00 | 11:51:00 | 0:20:00 | 11:31:00 |
| 22 | 5:20 | 19:30 | 14:10:00 | 0:20:00 | 13:50:00 |
| 23 | 17:38 | 21:34 | 3:56:00 | 0:20:00 | 3:36:00 |
| 24 | 17:05 | 21:38 | 4:33:00 | 0:20:00 | 4:13:00 |
| 25 | 3:12 | 7:25 | 4:13:00 | 0:20:00 | 3:53:00 |
| 26 | 3:13 | 7:25 | 4:12:00 | 0:20:00 | 3:52:00 |
| 27 | 3:03 | 7:28 | 4:25:00 | 0:20:00 | 4:05:00 |
| 28 | 3:17 | 7:32 | 4:15:00 | 0:20:00 | 3:55:00 |
| 29 | 3:25 | 7:32 | 4:07:00 | 0:20:00 | 3:47:00 |
| 30 | 1:43 | 7:42 | 5:59:00 | 0:20:00 | 5:39:00 |
| 31 | 3:36 | 7:44 | 4:08:00 | 0:20:00 | 3:48:00 |
| 32 | 3:13 | 7:48 | 4:35:00 | 0:20:00 | 4:15:00 |
| 33 | 3:28 | 7:51 | 4:23:00 | 0:20:00 | 4:03:00 |
| 34 | 3:15 | 8:02 | 4:47:00 | 0:20:00 | 4:27:00 |
| 35 | 1:26 | 8:23 | 6:57:00 | 0:20:00 | 6:37:00 |
| 36 | 3:27 | 8:29 | 5:02:00 | 0:20:00 | 4:42:00 |
| 37 | 3:31 | 8:58 | 5:27:00 | 0:20:00 | 5:07:00 |
| 38 | 13:21 | 22:30 | 9:09:00 | 0:20:00 | 8:49:00 |
| 39 | 14:19 | 22:31 | 8:12:00 | 0:20:00 | 7:52:00 |
| 40 | 14:55 | 22:31 | 7:36:00 | 0:20:00 | 7:16:00 |
| 41 | 13:27 | 22:32 | 9:05:00 | 0:20:00 | 8:45:00 |
| 42 | 15:55 | 22:39 | 6:44:00 | 0:20:00 | 6:24:00 |
| 43 | 2:11 | 10:32 | 8:21:00 | 0:20:00 | 8:01:00 |
| 44 | 2:39 | 10:35 | 7:56:00 | 0:20:00 | 7:36:00 |
| 45 | 5:23 | 10:37 | 5:14:00 | 0:20:00 | 4:54:00 |
| 46 | 5:36 | 10:40 | 5:04:00 | 0:20:00 | 4:44:00 |
| 47 | 3:37 | 10:44 | 7:07:00 | 0:20:00 | 6:47:00 |
| 48 | 5:29 | 10:45 | 5:16:00 | 0:20:00 | 4:56:00 |
| 49 | 2:15 | 10:50 | 8:35:00 | 0:20:00 | 8:15:00 |
| 50 | 3:42 | 10:53 | 7:11:00 | 0:20:00 | 6:51:00 |
| 51 | 5:29 | 10:55 | 5:26:00 | 0:20:00 | 5:06:00 |
| 52 | 1:46 | 5:27 | 3:41:00 | 0:20:00 | 3:21:00 |
| 53 | 1:57 | 5:29 | 3:32:00 | 0:20:00 | 3:12:00 |
| 54 | 1:50 | 5:36 | 3:46:00 | 0:20:00 | 3:26:00 |

Neti Wanti J, 2025

ANALISIS PRODUKTIVITAS GUDANG DI PT. PELABUHAN TANJUNG PRIOK CABANG BANTEN

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu | perpustakaan.upi.edu

| | | | | | |
|-----------|-------|-------|---------|---------|---------|
| 55 | 5:44 | 11:05 | 5:21:00 | 0:20:00 | 5:01:00 |
| 56 | 16:25 | 19:56 | 3:31:00 | 0:20:00 | 3:11:00 |
| 57 | 16:26 | 19:59 | 3:33:00 | 0:20:00 | 3:13:00 |
| 58 | 16:30 | 20:03 | 3:33:00 | 0:20:00 | 3:13:00 |
| 59 | 16:14 | 20:11 | 3:57:00 | 0:20:00 | 3:37:00 |
| 60 | 16:09 | 20:15 | 4:06:00 | 0:20:00 | 3:46:00 |
| 61 | 16:51 | 20:19 | 3:28:00 | 0:20:00 | 3:08:00 |
| 62 | 16:59 | 20:23 | 3:24:00 | 0:20:00 | 3:04:00 |
| 63 | 17:14 | 20:26 | 3:12:00 | 0:20:00 | 2:52:00 |
| 64 | 17:35 | 20:31 | 2:56:00 | 0:20:00 | 2:36:00 |
| 65 | 16:53 | 20:35 | 3:42:00 | 0:20:00 | 3:22:00 |
| 66 | 17:19 | 20:37 | 3:18:00 | 0:20:00 | 2:58:00 |
| 67 | 17:20 | 20:40 | 3:20:00 | 0:20:00 | 3:00:00 |

Sumber: PT. Pelabuhan Tanjung Priok Cabang Banten 2024

Berdasarkan tabel 1.2 mengenai data keterlambatan pengangkutan barang pada bulan Maret terdapat 67 mobil yang mengangkut barang namun memiliki durasi pengangkutan yang sangat panjang, hal ini menyebabkan beberapa beberapa dampak negatif. Pertama, berdasarkan penelitian (Budiansyah, 2019) waktu tunggu muatan dan waktu tunggu *head truck* secara bersamaan memiliki pengaruh terhadap *lost productivity*. Secara parsial, waktu tunggu muatan memiliki pengaruh signifikan terhadap terjadinya *lost productivity*. Truk yang tertunda pengangkutannya menyebabkan waktu operasional menjadi lebih lama dan biaya operasional meningkat akibat waktu tunggu yang lama, hal ini juga berpengaruh pada produktivitas pengangkutan, menghambat alur kerja lainnya yang seharusnya bisa berjalan lebih cepat.

Keluhan dari sopir truk yang harus menunggu lama menimbulkan ketidakpuasan karyawan yang dapat mempengaruhi motivasi dan kinerja mereka (Tarjo, 2019). Penundaan ini juga mengakibatkan penumpukan truk di area bongkar muat, sehingga menyebabkan kemacetan yang mengganggu kelancaran operasi lainnya di sekitar lokasi tersebut. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk melakukan analisis produktivitas pergudangan di PT. Pelabuhan Tanjung Priok Cabang Banten demi memaksimalkan fungsi gudang sehingga perusahaan dapat memperoleh keuntungan dengan maksimal. Penelitian ini, diharapkan dapat ditemukan solusi yang tepat untuk

Neti Wanti J, 2025

ANALISIS PRODUKTIVITAS GUDANG DI PT. PELABUHAN TANJUNG PRIOK CABANG BANTEN

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu | perpustakaan.upi.edu

mengatasi kendala yang ada sehingga PT. Pelabuhan Tanjung Priok Cabang Banten dapat memberikan pelayanan yang lebih baik lagi kedepannya.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis produktivitas dan mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi produktivitas pergudangan di PT. Pelabuhan Tanjung Priok Cabang Banten. Agar dapat memberikan rekomendasi strategis untuk meningkatkan kinerja operasional dan pelayanan terbaik kepada pelanggan.

1.2. Rumusan Masalah

Pada uraian latar belakang permasalahan diatas, maka dapat di dapatkan rumusan masalah sebagai berikut.:

1. Bagaimana tingkat produktivitas pergudangan di PT. Pelabuhan Tanjung Priok Cabang Banten?
2. Faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi produktivitas pada pergudangan di PT. Pelabuhan Tanjung Priok Cabang Banten?
3. Solusi apa yang dapat diterapkan untuk meningkatkan produktivitas pergudangan di PT. Pelabuhan Tanjung Priok Cabang Banten?

1.3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang dikemukakan di atas, maka tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Menganalisis tingkat produktivitas pergudangan di PT. Pelabuhan Tanjung Priok Cabang Banten.
2. Mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi produktivitas pergudangan di PT. Pelabuhan Tanjung Priok Cabang Banten.
3. Menyusun solusi untuk meningkatkan produktivitas pergudangan guna menunjang kegiatan operasional di PT. Pelabuhan Tanjung Priok Cabang Banten.

1.4. Manfaat Penelitian

Pada penelitian ini juga diharapkan akan dapat memberikan manfaat, yaitu sebagai berikut:

1. Bagi Mahasiswa

Neti Wanti J, 2025

ANALISIS PRODUKTIVITAS GUDANG DI PT. PELABUHAN TANJUNG PRIOK CABANG BANTEN

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu | perpustakaan.upi.edu

Sebagai wadah untuk memperdalam pengetahuan yang diperoleh selama proses pembelajaran di perguruan tinggi serta mengembangkan ilmu, penelitian ini juga menjadi pengalaman berharga yang bermanfaat di masa depan. Memberikan wawasan tentang manajemen pergudangan dan produktivitas dalam operasional.

2. Bagi Instansi Terkait

Hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai masukan dan pertimbangan bagi perusahaan dalam merumuskan strategi yang lebih baik dan terarah untuk meningkatkan operasional gudang serta meningkatkan layanan kepada pelanggan di masa mendatang. Memberikan gambaran mengenai tingkat produktivitas gudang dan faktor-faktor yang mempengaruhinya, menyediakan data dan analisis yang dapat digunakan untuk optimalisasi proses operasional gudang, membantu dalam pengambilan keputusan strategis untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas layanan pergudangan, dan menjadi dasar untuk perbaikan dan pengembangan sistem manajemen gudang di masa depan.

3. Bagi Instansi Pendidikan

Menambah literatur mengenai strategi optimalisasi pelayanan pergudangan dalam konteks industri pelabuhan dan logistik dan meningkatkan hubungan antara dunia akademik dengan industri melalui penelitian berbasis kasus nyata.

4. Bagi Peneliti selanjutnya

Hasil penelitian ini dapat dijadikan referensi bagi penelitian sejenis serta dapat menambahkan faktor-faktor pendukung lainnya untuk mencapai hasil yang lebih komprehensif. Menjadi referensi dalam penelitian lanjutan terkait produktivitas dan efisiensi gudang, membuka peluang eksplorasi metode atau pendekatan baru dalam analisis produktivitas dan mendorong penelitian lebih mendalam mengenai strategi peningkatan produktivitas gudang dengan inovasi teknologi dan digitalisasi.