

Analisis Pencapaian Standar Kinerja *Box Ship Hours* pada Produktivitas Bongkar Muat di Terminal B PT. Belawan New Container Terminal

Muhammad Hibban Fathahillah¹, Ade Irma Sagala^{2*}, Veronika Saragih³
^{1,2,3} Program Studi Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga/ Akademi Maritim Belawan
*e-mail korespondensi : adeirma.sagala@gmail.com

Abstract

This study aims to assess the achievement of the Box Ship Hours (BSH) performance standard, identify the key factors influencing its attainment, and analyze the relationship between BSH and loading–unloading productivity at Terminal B, PT BNCT. Optimizing BSH performance not only enhances cargo-handling productivity but also contributes to customer satisfaction, vessel schedule reliability, and the port’s competitiveness at both national and international levels. A qualitative research approach was employed, using observation, interviews, and documentation as data collection techniques. The findings reveal that BSH serves as a critical indicator of terminal operational efficiency and reflects the overall quality of stevedoring services. Furthermore, a strong positive relationship was found between BSH achievement and loading–unloading productivity. Higher BSH values correspond to greater productivity, as more containers are handled within a given time frame. The case of MV. Meratus Medan 5, achieving 39.61 BSH and surpassing the KSOP Belawan standard of 37 BSH, demonstrates optimal operational performance through effective crane utilization, efficient time management, and minimal idle time.

Keywords: *Box Ship Hours, Loading-Unloading Productivity, Port Operations, Terminal Performance.*

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pencapaian standar kinerja Box Ship Hours, Mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi pencapaian kinerja, Menganalisis hubungan antara pencapaian Box Ship Hours dan produktivitas bongkar muat di Terminal B PT BNCT. Pencapaian standar kinerja Box Ship Hours yang optimal tidak hanya berdampak pada peningkatan produktivitas bongkar muat, tetapi juga mempengaruhi tingkat kepuasan pelanggan, keteraturan jadwal kapal, dan daya saing pelabuhan di tingkat nasional maupun internasional. Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif dengan teknik pengumpulan data melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pencapaian Box Ship Hours dapat dijadikan indikator utama untuk menilai efektivitas operasional terminal sekaligus cerminan kualitas pelayanan bongkar muat yang diberikan serta pencapaian Box Ship Hours memiliki hubungan erat dengan produktivitas bongkar muat di Terminal B PT BNCT. Semakin tinggi Box Ship Hours yang dicapai, semakin tinggi pula produktivitas yang dihasilkan, karena setiap unit waktu dapat dimanfaatkan untuk menyelesaikan lebih banyak box. Pencapaian BSH berbanding lurus dengan produktivitas bongkar muat. Kapal MV. Meratus Medan 5 dengan Box Ship Hours 39,61 berhasil melampaui standar KSOP Belawan (37 BSH), yang menunjukkan kinerja optimal dengan pemanfaatan crane, pengelolaan waktu kerja, dan minim idle time.

Kata Kunci: *Box Ship Hours, Kinerja Terminal, Operasional Pelabuhan, Produktivitas Bongkar Muat.*

PENDAHULUAN

PT Belawan New Container Terminal (BNCT) sebagai salah satu terminal peti kemas strategis di Pelabuhan Belawan, memiliki target pencapaian kinerja BSH yang menjadi standar pelayanan kepada pengguna jasa. Kinerja terminal peti kemas merupakan salah satu indikator utama dalam menilai efektivitas dan efisiensi operasional pelabuhan. Salah satu parameter yang banyak digunakan untuk mengukur kinerja tersebut adalah *Box Ship Hours* (BSH), yaitu rasio antara jumlah peti kemas yang dibongkar dan dimuat terhadap total jam kerja kapal selama berada di dermaga. Nilai BSH yang tinggi mencerminkan kemampuan terminal dalam memanfaatkan waktu

sandar secara optimal, sehingga berdampak langsung pada peningkatan produktivitas bongkar muat dan efisiensi jadwal pelayaran.

Pencapaian standar kinerja BSH yang optimal tidak hanya berdampak pada peningkatan produktivitas bongkar muat, tetapi juga mempengaruhi tingkat kepuasan pelanggan, keteraturan jadwal kapal, dan daya saing pelabuhan di tingkat nasional maupun internasional. Namun, dalam praktiknya, pencapaian BSH yang diharapkan tidak selalu konsisten. Beberapa faktor seperti kondisi peralatan bongkar muat, penataan lapangan penumpukan (*Yard Allocation*), koordinasi antar divisi dan kesiapan kapal dapat mempengaruhi produktivitas. Apabila pencapaian BSH berada di bawah standar, maka waktu yang dibutuhkan untuk proses bongkar muat akan memakan waktu lebih lama, yang berpotensi mengganggu jadwal kapal berikutnya dan menimbulkan biaya tambahan (*Extra Cost*).

Dalam konteks persaingan pelabuhan yang semakin ketat, baik di tingkat nasional maupun internasional, pencapaian BSH yang optimal menjadi keharusan. Pelabuhan dengan performa BSH yang baik akan memiliki daya saing lebih tinggi karena mampu meminimalkan waktu tunggu kapal (*berth time*) dan meningkatkan kepuasan pengguna jasa. Sebaliknya, pencapaian BSH yang rendah dapat menimbulkan keterlambatan jadwal kapal, biaya operasional yang meningkat, serta menurunnya keandalan pelayanan terminal.

Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis pencapaian standar kinerja Box Ship Hours, mengidentifikasi faktor-faktor yang memengaruhi pencapaiannya, dan menelaah hubungan antara pencapaian BSH dan produktivitas bongkar muat. Secara ilmiah, penelitian ini berkontribusi dalam memperluas pemahaman mengenai indikator kinerja pelabuhan berbasis waktu operasional kapal. Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan implikasi praktis bagi manajemen terminal dalam merancang strategi peningkatan efisiensi bongkar muat serta sebagai dasar perumusan kebijakan peningkatan daya saing pelabuhan di masa depan.

METODE

Penelitian ini yang menggunakan pendekatan kualitatif tidak menggunakan populasi, karena Penulisan berangkat (*starting point*) dari kasus keberadaan individu atau kelompok dalam situasi sosial tertentu dan hasilnya hanya berlaku pada situasi sosial. Situasi sosial yang terdiri dari tiga elemen yaitu tempat penelitian dilakukan di PT Belawan New Container Terminal, pelaku yang berhubungan langsung dengan penelitian ini sebanyak 17 (tujuh belas) orang *staff* divisi *Planning and Control* dan aktivitas pada penelitian adalah kegiatan produktivitas bongkar muat peti kemas. Sedangkan penentuan sumber informasi secara *purposive* dilandasi tujuan atau pertimbangan tertentu terlebih dahulu. Oleh karena itu, pengambilan sumber informasi (informan) didasarkan pada maksud yang telah ditetapkan sebelumnya. *Purposive* dapat diartikan sebagai maksud, tujuan, atau kegunaan.

Informan dalam penelitian ini sebanyak 2 (dua) orang dari divisi *Planning and Control*, yaitu bapak Donny haryanda dan bapak Bobby Rangkuti yang terlibat langsung dalam kegiatan produktivitas bongkar muat peti kemas.

Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari:

1. Data Primer, merupakan data yang langsung diperoleh penulis dari sumber asli atau pihak pertama. Data primer adalah data yang diambil langsung dari objek penelitian atau merupakan data yang berasal dari sumber asli atau pertama. Wawancara adalah teknik pengumpulan data yang sangat berguna untuk memperoleh data mendalam tentang subjek yang kompleks atau personal.
2. Data Sekunder, adalah informasi yang dikumpulkan dari sumber-sumber yang telah ada antara lain data yang di peroleh dari buku, jurnal, catatan, majalah.

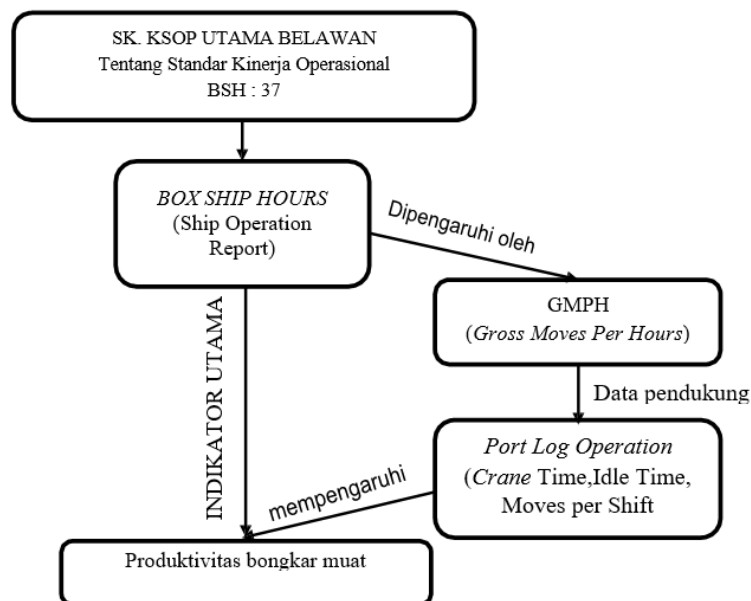
Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan melalui pendekatan kualitatif deskriptif, difokuskan untuk menjawab pertanyaan penelitian yang terkait dengan pertanyaan siapa, apa, dimana dan bagaimana suatu peristiwa atau pengalaman terjadi hingga akhirnya dikaji

secara mendalam untuk menemukan pola-pola yang muncul pada peristiwa tersebut. Dengan demikian, hasil yang diperoleh mampu memberikan gambaran yang lebih utuh, menyeluruh dan komprehensif mengenai fenomena yang diteliti.

PEMBAHASAN

Box Ship Hours (BSH) merupakan indikator utama produktivitas bongkar muat yang dipengaruhi oleh *Gross Moves Per Hour* (GMPH) serta dicatat secara rinci melalui *Port Log Operation* yang dijelaskan sebagai berikut:

1. Data yang diperoleh menunjukkan adanya variasi yang cukup signifikan dalam pencapaian *Box Ship Hours* (BSH) di setiap kapal yang bersandar. Hal ini memperlihatkan bahwa produktivitas bongkar muat tidak hanya dipengaruhi oleh faktor teknis, tetapi juga oleh faktor manajerial dan koordinasi operasional di lapangan.
2. Hasil observasi lapangan memperlihatkan bahwa penggunaan alat bongkar muat yang optimal dapat secara langsung meningkatkan nilai *Gross Moves Per Hour* (GMPH), sehingga berdampak positif pada pencapaian BSH. Sebaliknya, *idle time* yang tinggi terbukti menjadi hambatan utama dalam pencapaian target produktivitas.
3. Analisis terhadap *Port Log Operation* memperkuat temuan bahwa efisiensi waktu kerja crane memiliki kontribusi dominan terhadap keberhasilan atau kegagalan pencapaian standar BSH. Catatan mengenai *idle time* yang berulang pada beberapa kapal menjadi indikator adanya kelemahan dalam pengaturan arus logistik internal terminal.



Gambar 1. Hubungan *Box Ship Hours*

1. Standar Kinerja *Box Ship Hours* di Terminal B PT BNCT

Berdasarkan Keputusan yang dikeluarkan oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Kepelabuhanan Belawan (SK-KSOP.blw 100 tahun 2024), standar kinerja operasional pelayanan barang untuk berbagai Terminal di Belawan telah diuraikan. BSH untuk terminal B ditetapkan sebesar 37 B/S/H, yang merupakan standar ideal yang diperlukan untuk 1 kapal dalam proses kegiatan bongkar muat. dengan adanya standar kinerja seperti ini, dimaksudkan setiap Perusahaan bongkar muat (PBM) Peti kemas mampu melaksanakan dengan efektif dan efisien, sehingga setiap *box* yang ditangani di terminal harus diselesaikan dalam BSH yang tinggi dari standar kinerja untuk menunjukkan produktivitas yang tinggi.

Berdasarkan data operasional BSH yang terdapat dalam *Ship Operation Report* MV. Meratus Medan 5 (*Voyage* 519S-519N), MV. Integra (*Voyage* 135W-135E), dan MV. Ever Concert (*Voyage* 0737-062S/0737-062N), antara lain:

Tabel 1. data Operasional BSH pada Bulan Mei 2025

N	Kapal	BSH	Keterangan
1.	MV. Meratus Medan 5 (<i>Voyage</i> 519S-519N)	39.61	Di atas standar (37 B/S/H) menunjukkan kinerja optimal dan efisien.
2.	MV. Integra (<i>Voyage</i> 135W-135E)	17.55	Jauh di bawah standar, kinerja rendah, idle time tinggi, moves sedikit
3.	MV. Ever Concert (<i>Voyage</i> 0737-062S/0737-062N)	25.92	Di bawah standar lebih baik dari MV. Integra, tapi masih perlu perbaikan.

Sumber: Data Olah Tahun 2025

Dari tabel diatas dijelaskan sebagai berikut:

- a. Berdasarkan *Port Log Operation* dan *Ship Operation Report*, kapal MV. Meratus Medan 5 (*Voyage* 519S-519N) mencatatkan BSH: 39.61 yang lebih tinggi dari standar yang telah ditetapkan oleh KSOP. Kapal ini menunjukkan kinerja optimal dengan waktu *crane work time* yang efisien. Kapal ini berhasil mengurangi waktu *idle time*, yang berkontribusi pada pencapaian BSH: 39.61. Faktor-faktor yang mendukung pencapaian kapal MV. Meratus Medan 5 meliputi:
 - 1) Efisiensi *Crane* : Penggunaan *crane* yang optimal dengan waktu kerja yang minimal mengurangi *downtime* dan keadaan alat bongkar muat serta alat *container yard* yang mendukung dalam kegiatan pelayanan tersebut.
 - 2) Keadaan lapangan: *Container Yard* juga mendukung dalam kelancaran alur distribusi Peti kemas dalam kegiatan bongkar muat.
 - 3) Waktu *Idle time* yang Minim: pelayanan kapal ini meminimalkan waktu *idle time* dan berhasil meningkatkan produktivitas.
- b. MV. Integra (*Voyage* 135W-135E) dengan BSH : 17.55 mencatatkan kinerja yang lebih rendah dari standar yang diharapkan. Berdasarkan *Port Log Operation*, data menunjukkan bahwa kapal ini membutuhkan lebih banyak waktu untuk menyelesaikan proses bongkar muat. Waktu *crane work time* pada kapal ini lebih lama dibandingkan kapal lainnya, dengan waktu *idle time* yang cukup Panjang di beberapa *shift*. Waktu yang lebih lama dalam penggunaan *crane* serta Palka (*moves*) yang lebih sedikit mengindikasikan adanya ketidakefisienan dalam operasional kapal.
 Beberapa faktor yang menyebabkan penurunan BSH ini antara lain:
 - 1) Keadaan lapangan: berdasarkan *Port Log Operation* terjadi situasi di *container yard* yang menyebabkan keterlambatan *truck* untuk *discharge*.
 - 2) Waktu *Idle* yang Panjang: Data *Port Log Operation* menunjukkan adanya waktu *idle* yang cukup panjang, yang menurunkan efisiensi operasional.
 - 3) Kondisi alat: banyak alat yang terkendala dalam kegiatan baik dari sisi alat terminal yaitu RTG dan sisi dermaga yaitu *container crane* yang tidak optimal.
 - 4) Gangguan Teknologi dan Cuaca: Waktu *crane work time* yang lebih lama disebabkan oleh gangguan teknis atau cuaca buruk.
- c. MV. Ever Concert (*Voyage* 0737-062S/0737-062N) dengan BSH: 25.92 menunjukkan pencapaian sedikit lebih baik dibandingkan MV. Integra (*Voyage* 135W-135E), namun masih

ada ruang untuk meningkatkan efisiensi lebih lanjut. Faktor-faktor yang mempengaruhi kapal ini adalah:

- 1) Kinerja *Crane* yang kurang Stabil: Meskipun lebih efisien dibandingkan MV. Integra, berdasarkan *Port Log Operation* penggunaan pelayanan *Crane* yang tidak optimal Dimana *crane* yang digunakan sebelumnya di pindahkan ke kapal lain.
- 2) Kondisi alat: kerusakan *lock* dan *unlock* pada *spider crane* mengakibatkan kegiatan operasional terhambat.

2. Pencapaian Standar Kinerja BSH di Terminal B PT BNCT

Ada 2 (dua) faktor yang mempengaruhi pencapaian Standar Kinerja BSH di Terminal B PT BNCT yaitu:

a. *Gross Moves Per Hours*

GMPH adalah jumlah perpindahan *container* (baik bongkar maupun muat) per jam berdasarkan kinerja seluruh alat bongkar muat, khususnya quay *crane*. GMPH menjadi faktor yang sangat berpengaruh terhadap pencapaian BSH karena semakin banyak gerakan (*moves*) yang dilakukan per jam, maka semakin tinggi pula BSH yang dicapai. Sebaliknya, GMPH rendah akan menurunkan BSH dan memperpanjang waktu sandar kapal.

b. *Port Log Operation*

Port Log Operation merupakan catatan detail aktivitas operasional pelabuhan, meliputi *crane time* (waktu kerja *crane*), *idle time* (waktu menganggur alat), serta *moves per shift* (jumlah *container* yang ditangani dalam satu shift). Data ini berfungsi sebagai pendukung dalam menganalisis BSH dan GMPH, karena dari sini dapat diketahui penyebab naik-turunnya produktivitas, apakah disebabkan oleh faktor teknis (alat rusak, cuaca) atau manajerial (penataan *yard*, koordinasi tim)

Berdasarkan data yang diperoleh dari *Ship Operation Report*, berikut Adalah perbandingan GMPH pada masing-masing kapal:

Table 2. Perbandingan GMPH Setiap kapal

No	Kapal	GMPH (<i>Shift</i> 1)	GMPH (<i>Shift</i> 2)	GMPH (<i>Shift</i> 3)
1	MV. Meratus Medan 5	29.17- 25.97- 14.54	28.18- 20.95	20.40- 24.70
2	MV. Integra	26.51- 29.12- 18.23- 20.72	16.79- 30.12- 18-.23- 12.34	11.31- 5.41- 22.46- 14.44
3	MV. Ever Concert	24.63	20.91- 14.33	21.46

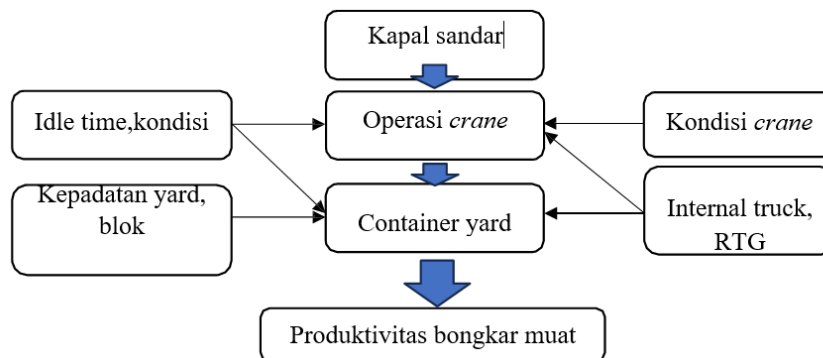
Sumber: Data Olah Tahun 2025

Pada table 2. di atas kapal MV. Meratus Medan 5 berhasil mengoptimalkan penggunaan fasilitas terminal dengan GMPH yang tinggi yaitu pada *shift* 1 GMPH: 29.17 dan *shift* 2 GMPH: 28.18. Hal ini menunjukkan bahwa Pelayanan kapal ini memanfaatkan waktu operasional dengan sangat efisien dan mampu menyelesaikan ebih banyak *box* dalam waktu yang lebih singkat. Efisiensi penggunaan *crane*, alat bongkar muat, serta pengelolaan waktu operasional yang baik menjadi faktor utama yang berkontribusi terhadap peningkatan BSH dan Produktivitas Bongkar Muat. Di sisi lain, pada tabel 2. di atas MV. Integra dengan GMPH: 5.41 pada *shift* ketiga menunjukkan bahwa pelayanan kapal ini tidak mengoptimalkan penggunaan fasilitas terminal dengan baik. Hal ini terlihat dari waktu *idle* yang lebih lama, yang menunjukkan ketidakefisienan dalam proses bongkar muat. Waktu *idle* ini mengurangi waktu produktif yang seharusnya bisa

digunakan untuk menyelesaikan lebih banyak *box*, yang pada akhirnya mempengaruhi rendahnya pencapaian BSH kapal ini.

Pada tabel 2. di atas kapal MV. Ever Concert, meskipun memiliki GMPH: 24.63 pada *shift* satu, masih menunjukkan ruang untuk perbaikan dalam Produktivitas Bongkar Muat. Meskipun waktu *crane* cukup efisien, waktu *idle time* yang tercatat menunjukkan bahwa kapal ini tidak sepenuhnya mengoptimalkan waktu yang tersedia. Pengurangan waktu *idle* dan peningkatan koordinasi dengan terminal dapat membantu kapal ini mencapai BSH yang lebih tinggi.

3. Hubungan Pencapaian BSH Pada Produktivitas



Gambar 2. Faktor yang mempengaruhi produktivitas

Produktivitas bongkar muat pada akhirnya adalah hasil dari sinergi berbagai faktor, sehingga peningkatan tidak bisa hanya bertumpu pada perbaikan alat, melainkan juga pada penguatan manajemen dan kompetensi SDM. Koordinasi antarbagian, disiplin kerja operator, serta strategi manajemen terminal yang tepat akan sangat menentukan efektivitas dan efisiensi pelayanan kapal di Terminal B PT BNCT.

Produktivitas Bongkar Muat di Terminal B PT Belawan New Container Terminal dipengaruhi oleh berbagai faktor yang dapat meningkatkan atau menurunkan kinerja kapal dalam menyelesaikan proses bongkar muat. Berikut adalah faktor-faktor utama yang mempengaruhi produktivitas:

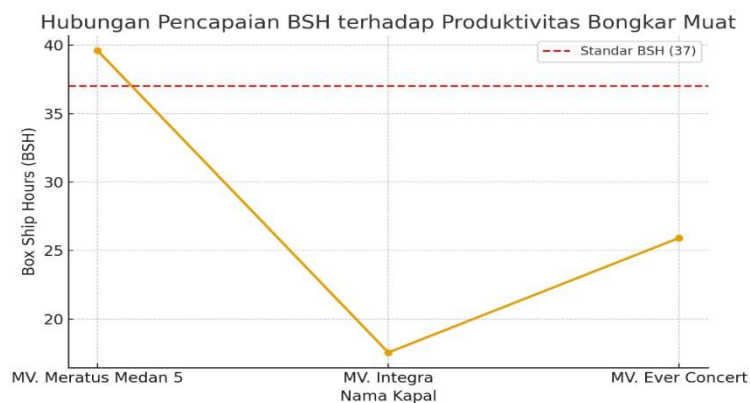
- Pemeliharaan dan Penggunaan Alat Bongkar Muat dan alat bongkar muat lainnya dalam kondisi optimal sangat berpengaruh terhadap efisiensi proses bongkar muat. Kapal yang memanfaatkan alat dengan baik akan memiliki waktu *crane work time* yang lebih rendah, yang berkontribusi langsung pada peningkatan BSH dan Produktivitas Bongkar Muat. Kapal seperti MV. Meratus Medan 5 menunjukkan hasil terbaik karena pemeliharaan yang baik terhadap alat yang digunakan, sementara kapal seperti MV. Integra menunjukkan adanya gangguan teknis yang menghambat operasionalnya.
- Keadaan *container yard* sangat mempengaruhi dalam pencapaian BSH dan produktivitasnya tersebut, Dimana kepadatan lapangan, kondisi blok, dan *internal truck* sangat mengsupport kinerja *haulage* dalam arus distribusi bongkar muat.
- Kondisi alat terminal seperti RTG, *Side Loader* mempengaruhi arus distribusi kegiatan bongkar muat karena menjadi faktor utama di terminal.

Pencapaian *Box Ship Hour* (BSH) pada dasarnya bukan sekedar angka yang menunjukkan seberapa cepat sebuah kapal dapat diselesaikan proses bongkar muatnya, melainkan juga menjadi cerminan tingkat produktivitas keseluruhan di Terminal B PT BNCT. Kapal yang mampu mencapai BSH di atas standar, seperti MV. Meratus Medan 5, memperlihatkan bahwa koordinasi antara operator *crane*, tim bongkar muat, serta pengelolaan *container yard* berjalan efektif. Proses

bongkar muat berlangsung lebih lancar karena waktu *crane* dapat dimanfaatkan secara maksimal dan *idle time* dapat ditekan seminimal mungkin.

Dengan demikian, pencapaian BSH yang tinggi menunjukkan adanya efisiensi kerja yang langsung berdampak pada meningkatnya produktivitas bongkar muat. Sebaliknya, ketika BSH berada di bawah standar, seperti yang terjadi pada MV. Integra, maka produktivitas bongkar muat juga menurun. Hal ini tampak dari lamanya waktu *crane* dan *idle*. Permasalahan teknis terjadi pada alat, keterlambatan arus truk di *container yard* yang menyebabkan proses distribusi Peti kemas menjadi tersendat. Kondisi ini mengindikasikan bahwa rendahnya BSH tidak hanya menunjukkan inefisiensi dari sisi teknis, tetapi juga memperlihatkan lemahnya koordinasi dan manajemen operasional di lapangan. Produktivitas bongkar muat yang rendah pada akhirnya menimbulkan dampak lebih luas, seperti keterlambatan pelayanan kapal, penumpukan *container*, dan potensi keluhan dari pengguna jasa terminal.

Untuk memperjelas hubungan tersebut, pada bagian berikut ditampilkan diagram garis yang menggambarkan keterkaitan antara pencapaian *Box Ship Hours* (BSH) dengan tingkat produktivitas bongkar muat di Terminal B PT BNCT. Diagram ini menunjukkan tren bahwa setiap peningkatan nilai BSH sejalan dengan meningkatnya produktivitas, sedangkan penurunan BSH berbanding lurus dengan penurunan produktivitas bongkar muat.



Gambar 3. Diagram Garis Hubungan Pencapaian BSH terhadap Produktivitas Bongkar Muat

Berdasarkan diagram tersebut dapat dilihat bahwa produktivitas bongkar muat sangat dipengaruhi oleh nilai BSH yang dicapai. Kapal dengan BSH di atas standar mampu menunjukkan produktivitas tinggi karena proses bongkar muat berlangsung lebih cepat dan efisien. Sebaliknya, ketika BSH rendah, produktivitas juga menurun karena *idle time* meningkat, distribusi *container* terhambat, dan penggunaan alat tidak optimal.

Dengan demikian, pencapaian BSH dapat dijadikan sebagai indikator utama dalam menilai efektivitas operasional terminal sekaligus sebagai cerminan kualitas pelayanan bongkar muat yang diberikan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pencapaian BSH memiliki hubungan yang erat dengan produktivitas bongkar muat di Terminal B PT BNCT. Semakin tinggi nilai BSH yang dicapai, semakin tinggi pula tingkat produktivitas yang dihasilkan, karena setiap satuan waktu dapat dimanfaatkan untuk menyelesaikan lebih banyak kontainer (box). Sementara itu, pencapaian BSH yang rendah mencerminkan adanya hambatan- hambatan yang menurunkan produktivitas secara menyeluruh. Oleh sebab itu, BSH dapat digunakan sebagai indikator utama untuk menilai kualitas pelayanan bongkar muat di terminal, sekaligus menjadi acuan dalam mengevaluasi efektivitas operasional dan manajemen terminal.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil analisa dan pembahasan mengenai pencapaian *Box Ship Hour* (BSH) pada produktivitas bongkar muat di Terminal B PT Belawan New Container Terminal, dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Pencapaian BSH berbanding lurus dengan produktivitas bongkar muat. Kapal MV. Meratus Medan 5 dengan BSH 39,61 berhasil melampaui standar KSOP Belawan (37 BSH), yang menunjukkan kinerja optimal dengan pemanfaatan crane, pengelolaan waktu kerja, dan minim *idle time*
2. Hubungan antara pencapaian BSH dengan produktivitas bongkar muat sangat erat. Kapal dengan BSH tinggi terbukti memiliki produktivitas bongkar muat yang tinggi, ditunjukkan dengan efisiensi penggunaan crane, minim idle time, serta kelancaran distribusi di container yard. Sebaliknya, pencapaian BSH rendah berbanding lurus dengan turunnya produktivitas, yang berdampak pada keterlambatan bongkar muat, penumpukan container, dan menurunnya kualitas layanan terminal.
3. Dalam peningkatan produktivitas bongkar muat di Terminal B PT BNCT diberikan saran agar dilakukan pemeliharaan rutin dan pengawasan alat yang ketat agar mengurangi *downtime* dan meningkatkan waktu kerja crane, sehingga meningkatkan BSH dan Produktivitas Bongkar Muat, optimalkan manajemen terminal terhadap kegiatan terminal untuk kelancaran arus distribusi barang, dan pemanfaatan blok-blok container sesuai blok ekspor dan impor, memperhatikan kondisi alat terminal yang tidak layak operasional memperlambat dalam kegiatan *haulage* dan pelatihan bagi pekerja terkait penggunaan alat, serta manajemen waktu yang lebih efisien, akan membantu memperbaiki koordinasi dan produktivitas operasional di terminal serta peningkatan kualitas dan jumlah SDM perlu menjadi prioritas agar kegiatan operasional dapat berjalan lebih efektif. Penambahan tenaga kerja di bidang teknis maupun pengawasan akan mempercepat proses bongkar muat dan meminimalkan kesalahan di lapangan.

DAFTAR PUSTAKA

- Balaka, M. Y. (2022). *Metodologi Penelitian: Teori dan Aplikasi*.
- Nurrisa, F., & Hermina, D. (2025). Pendekatan Kualitatif dalam Penelitian: Strategi, Tahapan, Dan Analisis Data. *Jurnal Teknologi Pendidikan dan Pembelajaran*, 2(3), 793–800
- Romdona, S., Junista, S. S., & Gunawan, A. (2025). Teknik pengumpulan data: Observasi, wawancara dan kuesioner. *JISOSEPOL: Jurnal Ilmu Sosial Ekonomi dan Politik*, 3(1), 39-47
- Sugiyono. (2022). *Metode Penelitian Kualitatif (Untuk Penelitian Yang Bersifat: Eksploratif, Enterpretif, Interaktif dan Konstruktif)*. Alfabeta. Yogyakarta
- Sucahyowati, H., & Purnomo, M. E. (2024). Analisa Box Ship Hours (BSH) Terhadap Produktivitas Bongkar Muat Peti kemas PT. Berlian Jasa Terminal Indonesia Surabaya. *Saintara: Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Maritim*, 8(1), 80–87
- Suhono, T., & Al Fatta, H. (2021). Penyusunan Data Primer Sebagai Dasar Interoperabilitas Sistem Informasi pada Pemerintah Daerah Menggunakan Diagram RACI (Studi Kasus: Pemerintah Kabupaten Purworejo). *Jnanaloka*, 35–44
- Yuliani, W. (2018). Metode Penelitian Deskriptif Kualitatif dalam Perspektif Bimbingan dan Konseling. *QUANTA: Jurnal Kajian Bimbingan Dan Konseling Dalam Pendidikan*, 2(2), 83-91
- Yusuf, A. M. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan Penelitian Gabungan*. Edisi 1. Kencana. Padang