

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Perkembangan Ekonomi Indonesia menjadi salah satu negara terbesar diantara negara-negara di Asia Tenggara, yaitu mejadi salah satu negara yang memiliki perusahaan industri terbesar. Perkembangan yang terus menerus berjalan dan semakin menambah perusahaan-perusahaan industri lainnya menjadikan perusahaan industri yang ada di Indonesia semakin berkembang pesat. Indonesia sendiri yang memiliki sumber daya alam melimpah, semakin banyak perusahaan-perusahaan yang memanfaatkan sumber daya alam tersebut untuk dijadikan ide-ide bisnis baru.

Seiring dengan perkembangan dan kemajuan di era globalisasi ini mengakibatkan banyak perdagangan yang semakin tinggi untuk perusahaan berskala internasional. Didukung dengan kemajuan teknologi semakin berubah dengan pesat yang mengacu kepada bidang industri 5.0, sehingga hal ini juga berpengaruh terhadap perdagangan khususnya ekspor dan impor. Menurut Pramudita, A.S. (2020) pertumbuhan bisnis logistik saat ini sedang meningkat pesat, memicu persaingan ketat antara bisnis logistik dari berbagai bidang agar dapat bersaing dalam dunia logistik global. Persaingan bisnis logistik di Indonesia dapat ditandai dengan maraknya perusahaan logistik internasional yang telah mendirikan perusahaan di Indonesia. Keterkaitan langsung antara konsumen dengan penjual memiliki nilai yang penting untuk suatu perusahaan yaitu kualitas pelayanan terhadap konsumen. Salah satu yang dibutuhkan dalam bisnis logistik adalah Distribusi. Distribusi memiliki peran yang penting yang

nantinya berhubungan langsung dengan ekspor impor serta konsumen secara langsung.

Pelayanan dalam perusahaan logistik akan memberikankan kemudahan bagi produsen untuk menyalurkan produk mereka hingga ke tangan konsumen. Perusahaan menawarkan pelayanan berupa produk dan jasa, dikarenakan kebutuhan masyarakat saat ini tidak hanya mengenai salah satu dari hal tersebut. Mengetahui apa apa yang dibutuhkan konsumen saat ini juga untuk melihat target pasar yang akan dituju. Walaupun tidak semuanya target pasar harus terpenuhi oleh satu perusahaan, maka sebagai perusahaan juga tentu harus mengedepan kualitas dan kuantitas dalam pelayanan produk dan jasa.

PT. Semen Indonesia Logistik merupakan salah satu anak perusahaan dari PT. Semen Indonesia Tbk yang berfokus pada produk jasa, seperti logistik dan transportasi, perdagangan bahan bangunan manufaktur, perdagangan barang industri manufaktur, dan perdagangan bahan tambang. Perusahaan ini berkomitmen untuk terus berinovasi dan meningkatkan kemampuannya sesuai dengan visi dan misinya untuk menjadi perusahaan transportasi, perdagangan, dan manufaktur berskala nasional dengan supply chain yang handal.

PT. Semen Indonesia Logistik beroperasi melalui divisi Logistik dan Transportasi yang merupakan divisi andalannya. Divisi ini bertanggung jawab atas pengiriman produk utama dari PT. Semen Indonesia Tbk dengan menggunakan lebih dari 1.300 armada terbaik, seperti truk trailer, dump truk, tronton, bulk, dan truk gandeng. Monitoring armada sangat penting untuk memastikan kelancaran proses pendistribusian kepada pelanggan di wilayah Jawa, Bali, dan Madura. Selain pengiriman semen, perusahaan juga

mengangkut dan mendistribusikan produk industri lain seperti barang fabrikasi, barang konstruksi, angkutan limbah, board, besi, bata ringan, paku, serta semen putih dan lain-lain.

PT. Semen Indonesia Logistik bekerja secara langsung dengan PT. Semen Indonesia dan juga melayani konsumen serta bermitra dengan vendor luar untuk produk semen maupun non-semen. Keandalan menjadi fokus perusahaan dalam memberikan pelayanan yang memuaskan konsumen, terutama dalam hal ketepatan waktu pengiriman. Meskipun demikian, terkadang masih terjadi keterlambatan dalam pengiriman barang atau dokumen yang membuat pemenuhan ketepatan waktu pengiriman menjadi tantangan yang harus diatasi.

Pelabuhan merupakan bagian dari sistem yang kompleks yang beroperasi dalam lingkungan logistik yang penuh ketidakpastian. Di sini, berbagai pemangku kepentingan menyediakan produk dan layanan yang menciptakan nilai. Pihak-pihak yang terlibat dalam pelabuhan, seperti otoritas pelabuhan, pengguna pelabuhan, penyedia layanan, dan komunitas terkait, memiliki beragam kepentingan di bidang ekonomi, sosial, dan lingkungan. Terkadang, kepentingan mereka bisa bertentangan satu sama lain (Notteboom dan Winkelmanns, 2003).

Kinerja pelabuhan, baik itu pelabuhan penumpang maupun pelabuhan petikemas, sangat bergantung pada sistem transportasi laut dan sistem manajemen operasional yang digunakan. Dengan menerapkan sistem yang baik, efisiensi dalam kinerja dapat dicapai secara langsung. Hal ini dapat membantu mengurangi biaya pengangkutan laut yang relatif tinggi dan mempercepat aliran logistik, yang berdampak pada aktivitas ekonomi di Indonesia dan dunia secara

keseluruhan. Untuk mencapai hal tersebut, pelabuhan perlu mencapai tingkat integrasi internal yang tinggi dan melakukan kolaborasi yang kuat dan efektif dengan perusahaan-perusahaan eksternal dalam rantai pasokan. Dalam proses ini, peningkatan kinerja keseluruhan dapat terwujud (Brooks dan Schellinck, 2013; Ha et al, 2017).

Tabel 1. 1 Waktu Bongkar Muat Clinker Ekspor 2023 PT Semen Indonesia Logistik Tuban

BULAN	KAPAL	MUATAN	TUJUAN	LOADING			KET	KETERLAM-BATAN
				START	SANDAR	FINISH		
JAN	MV LAN HAI SHENG HUI	43580 MT	BANGLADESH	9/1/23	4 hari	13/1/23	TERLAMBAT	1 HARI
	MV BLUE VOYAGE	42800 MT	BANGLADESH	21/1/23	3 hari	24/1/23	SESUAI	-
FEB	MV MEGNA PEINCESS	43600 MT	BANGLADESH	1/2/23	6 hari	6/2/23	TERLAMBAT	3 HARI
	MV HPC ATLANTIC	42000 MT	FILIPIHINA	6/2/23	3 hari	9/2/23	SESUAI	-
	MV THERESA GRECA	43550 MT	BANGLADESH	10/2/23	4 hari	14/2/23	TERLAMBAT	1 HARI
	MV AKIJ NOBLE	42000 MT	BANGLADESH	17/2/23	5 hari	22/2/23	TERLAMBAT	2 HARI
	MV BLUE VOYAGE	43100 MT	BANGLADESH	25/2/23	3 hari	28/2/23	SESUAI	-
MAR	MV SARWAR JAHAN	41100 MT	BANGLADESH	1/3/23	4 hari	5/3/23	TERLAMBAT	1 HARI
	MV EM SAPPHIRE	41900 MT	BANGLADESH	6/3/23	6 hari	12/3/23	TERLAMBAT	3 HARI
	MV NVL CIRIUS	42800 MT	BANGLADESH	22/3/23	5 hari	28/3/23	TERLAMBAT	2 HARI
	MV INGWAR SELMER	41800 MT	BANGLADESH	25/3/23	3 hari	28/3/23	SESUAI	-
APR	MV SAFESEA ANYA	40000 MT	BANGLADESH	3/4/23	6 hari	9/4/23	TERLAMBAT	3 HARI
	MV NKR ALICE	42085 MT	AUSTRALIA	14/4/23	6 hari	20/4/23	TERLAMBAT	3 HARI

Sumber Data diolah PT Semen Indonesia Logistik Tuban 2023

Berdasarkan tabel 1.1 di atas, dapat diketahui bahwa data tersebut merupakan data kedatangan kapal muatan klinker ekspor ke beberapa negara. Pada tiap bulannya kapal yang datang tidak selalu memiliki jadwal ditanggal yang sama. Kegiatan bongkar muat kapal dapat dilakukan tiga hingga empat

hari tergantung ketersediaan bahan klinker. Pengaruh cepat atau lambatnya muatan klinker dari dermaga ke kapal juga dapat mempengaruhi produktivitas truk dalam membawa muatan klinker dari dermaga yang dimuat langsung dari pabrik.

Kapal ekspor ke beberapa negara tersebut berjumlah 13 kapal, 9 diantaranya mengalami keterlambatan pengiriman. Perusahaan memiliki target kinerja bongkar muat yaitu 3 hari, keterlambatan seperti ini dapat terjadi 5 hingga 7 hari. Hal tersebut dapat diakibatkan karena beberapa kendala, yaitu terbatasnya waktu kerja pegawai, kesiapan alat bongkar muat, keadaan alam atau cuaca, dan raw material klinker itu sendiri. Karena beberapa hal tidak dapat diprediksi mengenai kendala yang terjadi di lapangan, perusahaan dan juga pihak dermaga juga tetap meminimalisir kendala yang akan terjadi. Ketika terjadi hujan, pihak perusahaan dan pelabuhan mengusahakan menutup bahan klinker yang terlanjur dilakukan dumping dengan terpal, hal ini dilakukan agar bahan klinker tetap aman dan tidak menggumpal akibat hujan. Bahan klinker yang terlanjur terkena air hujan akan menggumpal tersebut, akan mengakibatkan pengambilan muatan ulang dan semakin menambah waktu proses bongkar muat.

Peningkatan permintaan untuk komoditas semen di Indonesia menunjukkan peran penting industri semen dalam pembangunan. Karena itu, pemerintah Indonesia mendirikan pabrik semen di bawah naungan BUMN (Badan Usaha Milik Negara). *Clinker* adalah bahan baku utama semen, dan karena sifatnya yang mudah rusak oleh air, kargo *clinker* harus dirawat dengan benar dan sesuai dengan prosedur yang telah disepakati untuk menghindari kerusakan dan memastikan proses pemuatan berjalan lancar.

Di PT Semen Indonesia Logistik, proses pemuatan kargo *clinker* dari dermaga ke kapal dilakukan secara manual tanpa menggunakan *conveyor*. Pengalaman penulis selama melakukan penelitian menunjukkan bahwa penggunaan *grab* yang dikaitkan dengan *crane* kapal meningkatkan risiko kerusakan kargo *clinker* karena berada di ruang terbuka yang rentan terkena air. Selama penelitian, terjadi kejadian kargo klinker terkena air sehingga menyebabkan kerusakan, mengeras, atau menggumpal seperti bentuk bongkahan batu, sehingga *clinker* tidak dapat dimuat ke kapal karena kualitasnya telah terpengaruh oleh air hujan.

Pada kinerja karyawan setiap shift dan setiap harinya 8 jam kerja yang dibagi mejadi 3 shift pada jam tersebut. Kinerja individu karyawan, seperti kecepatan dan akurasi dalam memproses pesanan, dapat mempengaruhi waktu pengiriman. Jika karyawan tidak melakukan pekerjaannya dengan baik, ini dapat mengakibatkan penundaan dalam pengiriman barang. Karyawan yang tidak dilatih dengan baik atau tidak memiliki pengalaman yang cukup dalam pekerjaan mereka mungkin memerlukan waktu lebih lama untuk menyelesaikan tugas, yang dapat memperlambat pengiriman. Jika perusahaan tidak memiliki sistem produksi yang efisien, hal ini dapat mempengaruhi kinerja karyawan dan berdampak pada keterlambatan pengiriman. Kondisi lingkungan kerja: Kondisi lingkungan kerja yang tidak nyaman atau tidak memadai, seperti kebisingan yang tinggi atau suhu ruangan yang tidak sesuai, dapat mempengaruhi kinerja karyawan dan mengakibatkan keterlambatan pengiriman. Dalam rangka mengurangi keterlambatan pengiriman, perusahaan harus memperhatikan faktor-faktor ini dan memastikan bahwa karyawan

memiliki pelatihan yang cukup, lingkungan kerja yang nyaman, dan sistem produksi yang efisien. Hal ini dapat membantu meningkatkan kinerja karyawan dan mengurangi keterlambatan pengiriman.

Tabel 1. 2 Data Bongkar Muat Kapal MV. NKR ALICE

Shift	Jumlah Muatan	Keterangan	Tanggal
Shift 1	3.770,220 MT	94 Rit	14 April 2023
Shift 2	1.737,840 MT	42 Rit	14 April 2023
Shift 3	1.320,540 MT	33 Rit	14 April 2023
Shift	Jumlah Muatan	Keterangan	Tanggal
Shift 1	5.356,040 MT	140 Rit	15-16 April 2023
Shift 2	4.763,100 MT	121 Rit	15-16 April 2023
Shift 3	3.163,440 MT	79 Rit	15-16 April 2023
Shift	Jumlah Muatan	Keterangan	Tanggal
Shift 1	5.147,460 MT	133 Rit	16-17 April 2023
Shift 2	6.789,780 MT	177 Rit	16-17 April 2023
Shift 3	3.782,120 MT	97 Rit	16-17 April 2023
Shift	Jumlah Muatan	Keterangan	Tanggal
Shift 1	-	-	17- 18 April 2023
Shift 2	2.322,340 MT	58 Rit	17- 18 April 2023
Shift 3	-	-	17- 18 April 2023
Shift	Jumlah Muatan	Keterangan	Tanggal
Shift 1	-	-	18- 19 April 2023
Shift 2	-	-	18- 19 April 2023
Shift 3	1.073,400 MT	26 Rit	18- 19 April 2023

Shift	Jumlah Muatan	Keterangan	Tanggal
Shift 1	868,180 MT	24 Rit	19-20 April 2023
Shift 2	1.032,580 MT	29 Rit	19-20 April 2023
Shift 3	550,680 MT	16 Rit	19-20 April 2023
Shift	Jumlah Muatan	Keterangan	Tanggal
Shift 1	519,300 MT	16 Rit	20 April 2023

Sumber Data Primer Diolah PT Semen Indonesia Logistik Tuban, 2023

Tabel 1.2 bongkar muat kargo clinker pada Kapal MV. NKR ALICE bulan April tersebut dengan total metrik ton yaitu 42.198.020 dengan jumlah 1086 ritase. Kapal tersebut mulai datang pada tanggal 14 April dan selesai bongkar pada tanggal 20 April,. Akibat naiknya suhu tersebut mundurnya waktu bongkar yang mengharuskan kapal lebih lama sandar di pelabuhan. Kenaikan suhu ini terjadi pada tanggal 17-18 April pada shift 1 dan 3 lalu tanggal 18-19 April pada shift 1 dan 2. Perusahaan memperkirakan dengan membawa muatan tersebut akan selesai cukup 3 hari. Namun dibuktikan dengan keadaan lapangan yaitu adanya report harian yang kosong dengan ditandai (-) tersebut karena adanya kendala raw material yang belum siap untuk dimuat. Raw material yang belum siap dimuat pada PT SILOG berarti bahan clinker yang seharusnya dimuat dengan suhu dibawah 40 derajat namun terkendala bahan clinker pada saat itu memiliki suhu diatas 60 derajat tidak dapat dimuat karena pihak kapal tidak mau memuat bahan clinker dengan suhu terlalu tinggi tersebut.

Bahan clinker yang memiliki suhu terlalu tinggi dapat mengakibatkan rusaknya deck kapal hingga dapat mengakibatkan kebakaran, kebakaran juga

dapat dipicu apabila deck kapal masih menyisakan residu bekas pemuatan batu bara. Dari hal tersebut dapat disimpulkan bahwa tingginya suhu juga dapat menjadi salah satu kendala yang menyebabkan mundurnya proses bongkar muat clinker di kapal yang akan menurunkan produktivitas bongkar muat di pelabuhan.

Mengoptimalkan kemampuan bongkar untuk memberikan efektivitas dalam menangani kinerja armada yang mengakibatkan keterlambatan perlu ditindaklanjuti untuk meningkatkan efisiensi operasional pengiriman dan meminimalisir keterlambatan pengiriman. Kinerja bongkar muat diatur dalam Undang-undang Peraturan Menteri No. 152 Tahun 2016 mengenai Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal. Kinerja armada dapat ditingkatkan dengan meningkatkan kemampuan bongkar muat. Selain itu, juga menemukan bahwa peran pelatihan dan pengembangan karyawan dalam meningkatkan kemampuan bongkar muat sangat penting dalam mencapai tujuan tersebut.

Berdasarkan pembahasan pada latar belakang dan masalah yang terjadi di atas, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan topik bongkar muat tersebut. Penelitian yang diambil penulis berdasarkan latar belakang dan masalah tersebut tentang **“Analisis Efektivitas Kinerja Bongkar Muat Kapal Pada Muatan Kargo *Clinker* di Pelabuhan PT Semen Indonesia Logistik Tuban”**.

1.2 Rumusan Masalah

Berikut adalah pokok permasalahan pada penelitian berdasarkan pemaparan latar belakang di atas:

1. Bagaimana efektivitas kinerja bongkar muat *clinker* pada kapal di Pelabuhan PT Semen Indonesia Logistik?
2. Apa kendala yang menghambat kinerja bongkar muat *clinker* di Pelabuhan PT Semen Indonesia Logistik?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan inti permasalahan yang telah dipaparkan, maka tujuan penelitian ini dapat dilakukan secara umum maupun tujuan yang dilakukan secara khusus.

Tujuan pada Tugas Akhir ini, sebagai berikut:

1. Tujuan Umum

1. Menganalisis efektivitas kinerja bongkar muat klinker pada kapal di Pelabuhan PT Semen Indonesia Logistik.
2. Menganalisis kendala pada kinerja bongkar muat klinker di Pelabuhan PT Semen Indonesia Logistik.

2. Tujuan Khusus

Penelitian ini dilakukan untuk melengkapi salah satu persyaratan untuk mendapatkan gelar Sarjana Terapan pada Prodi Manajemen & Administrasi Logistik.

1.4 Kegunaan Penelitian

Dalam kegiatan penelitian ini, terdapat berbagai manfaat yang dapat diambil, baik bagi perusahaan, dunia pendidikan, masyarakat, maupun bagi peneliti sendiri. Beberapa manfaat yang dapat diperoleh dari penelitian ini meliputi:

1. Bagi Peneliti

Penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan dan pemahaman peneliti di bidang penelitian, mulai dari pengumpulan dan pengolahan data hingga penyajian dalam format penelitian khususnya mengenai Analisis Efektivitas Kinerja Bongkar Muat Kapal Pada Muatan Kargo *Clinker* di Pelabuhan PT Semen Indonesia Logistik.

2. Bagi Akademik

Penelitian ini diharapkan dapat menambah referensi bagi para peneliti selanjutnya yang memiliki ketertarikan pada tema yang sama dan dapat menjadi referensi untuk perpustakaan Program Studi Manajemen dan Administrasi Logistik.

3. Bagi Perusahaan

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan atau saran kepada pihak Perusahaan dalam menghadapi sehingga perusahaan dapat meningkatkan efektivitas mengenai keterlambatan pengiriman pada PT Semen Indonesia Logistik.