

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Negara Indonesia merupakan negara yang berbentuk kepulauan, memiliki wilayah dengan hak dan batas yang dinyatakan oleh hukum, negara ini juga termasuk ke dalam negara maritim. Kata maritim berasal dari kata *martime* yang memiliki arti navigasi, pengertian maritim adalah segala aktivitas yang dilakukan di daerah kelautan, sedangkan negara maritim adalah negara yang bisa memanfaatkan wilayah kelautannya untuk meningkatkan taraf ekonomi negara dan masyarakatnya bisa memanfaatkan hasil dari kegiatan laut tersebut.

Negara yang berbentuk kepulauan memiliki banyak kelebihan maupun kekurangan, kelebihanannya adalah meningkatkan perekonomian negara dengan hasil laut sedangkan kekurangannya adalah negara harus memfasilitasi adanya transportasi untuk menghubungkan beberapa pulau agar terintegrasi satu dengan yang lain. Cara suatu negara untuk bisa mencangkup daerah satu dengan yang lain yaitu membuat pelabuhan pada setiap pulau.

Adapun peranan transportasi laut bisa memperluas daerah cangkupan barang atau jasa yang dapat dimanfaatkan dari suatu wilayah, peningkatan jumlah kualitas barang yang dapat dijual, persediaan bahan produksi menjadi banyak dan memberikan banyak peluang untuk memproduksi. Salah satu cara untuk menghubungkan transportasi antara pulau di sebuah negara yang dikelilingi oleh beberapa laut adalah dengan menggunakan kapal laut. Banyak pelabuhan yang

beroperasi di Indonesia yang bisa menunjang kegiatan komersial seperti kegiatan mengangkut penumpang, menaikkan/menurunkan *container* dan melakukan kegiatan ekspor/impor. Pelabuhan adalah suatu fasilitas yang dikelilingi oleh lautan yang berfungsi sebagai bersandarnya kapal penumpang dan bongkar muat (Astuti et al., 2023). Pelabuhan merupakan sebuah tempat yang terdiri dari bagian darat dan laut yang memiliki batas tertentu. Pelabuhan digunakan untuk kapal bersandar, tempat turun atau naiknya penumpang, dan bongkar muat barang. Pelabuhan juga memiliki fasilitas untuk menunjang kegiatannya, pada pelabuhan peti kemas sendiri terdapat dermaga, lapangan penumpukan (CY), *warehouse* (CFS), dan fasilitas pendukung lainnya. Sebagai sarana dan prasarana tempat untuk bertemunya transportasi, pelabuhan menjadi titik kumpul hubungan antara daerah ataupun negara (Astuti et al., 2023)

Perusahaan BUMN yang menyediakan pelayanan operasional pelabuhan di Indonesia adalah PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo). PT Pelindo adalah salah satu perusahaan BUMN yang memberikan pelayanan kelogistikan di wilayah kelautan. Saat ini PT. Pelindo memiliki empat *sub-holding* diantaranya yaitu PT. Pelindo Terminal Peti Kemas, PT. Pelindo Solusi Logistik, PT. Pelindo Multi Terminal, dan PT. Pelindo Jasa Maritim.

PT Pelindo Terminal Peti Kemas (TPK) adalah terminal yang memberikan layanan bongkar muat kapal yang terintegrasi dibawah arahan operator pelabuhan terbesar di Indonesia. Perusahaan ini memiliki banyak peranan yang bisa mendorong pertumbuhan ekonomi nasional di bidang kelogistikan daerah kelautan. PT Pelindo Terminal Peti Kemas Semarang merupakan salah satu terminal peti

kemas terbesar di Pulau Jawa, karena perusahaan tersebut berkembang dengan pesat, maka PT Pelindo TPK Semarang menawarkan lokasi sewa lahan untuk perusahaan – perusahaan lain yang ingin membuka terminal di daerah cangkupan perusahaan ini. Perusahaan ini memiliki banyak fasilitas untuk kebutuhan bongkar muat seperti 7 unit *container yard* (CY) termasuk CY domestik, 8 unit CC (*container yard*) yang berada di dermaga, 20 unit *automatic rubber tyred gantry* (ARTG), 8 unit ARTG (*rubber tyred gantry*), 4 unit *reach stacker* (RS) dan 40 unit *trailer (head truck)*.

Salah satu kegiatan di pelabuhan adalah bongkar dan muat, bongkar muat adalah kegiatan yang bertujuan untuk memindahkan atau memasukan suatu barang dari atau ke kapal yang membutuhkan fasilitas dan peralatan bongkar muat yang sesuai dengan prosedur. Sedangkan menurut Falah (2022) kegiatan bongkar muat berarti suatu aktivitas yang bertujuan untuk memindahkan muatan dari atau ke atas kapal dan menimbun muatan atau muatan tersebut langsung diantar ke pemilik barang melalui perantara dermaga dan gudang menggunakan alat bongkar muat yang memadai.

Pada setiap perusahaan memiliki kinerja pencapaian dan permasalahan pada operasionalnya, seperti pada perusahaan ini kinerja pencapaiannya yaitu diukur dengan menggunakan *Box Crane Hour* dan *Box Ship Hour*. Pada kegiatan bongkar muat, perusahaan harus mencapai minimal BCH dan BSH pada setiap jamnya. BCH atau *Box Crane Hour* adalah banyaknya peti kemas yang dibongkar setiap satu jam pada setiap *crane* yang bekerja.

Tabel 1. 1 BCH di TPKS

Satuan	Performance Produktivity	2019	2020	2021	2022
BCH	25	26	28	23	27

(Sumber: Data diolah tahun 2023)

Berikut adalah *data* dari data BCH dari tahun 2019-2022, produktivitas BCH tahun 2019 sampai tahun 2020 naik sebanyak 2 poin, sedangkan pada tahun 2021 mengalami penurunan sebanyak 5 poin dan mengalami kenaikan kembali pada tahun 2022 sebanyak 5 poin. Pada tahun 2021 mengalami penurunan pesat, meskipun perusahaan ini memiliki banyak CC (*container crane*) yang digunakan tetapi tidak semua CC yang digunakan memiliki kinerja produktivitas yang sama pada setiap harinya. Target yang harus dicapai pada *box crane hour* adalah 25 *box/jam*. (Pencapaian Kinerja Tahunan PT. Pelindo TPK Semarang, 2023).

Sedangkan BSH atau *Box Ship Hour* adalah banyaknya peti kemas yang dibongkar pada satu jam selama kapal bertambat. Sedangkan masalah yang ada pada perusahaan ini terletak pada kegiatan bongkar muat yaitu pada kesiapan alat dan penanganan operasional yang kurang produktif menyebabkan kegiatan bongkar muat membutuhkan waktu yang kurang efisien.

Tabel 1. 2 BSH di TPKS

Satuan	Performance Produktivity	2019	2020	2021	2022
B/S/H	50	54	56	49	52

(Sumber: Data diolah tahun 2023)

Berikut adalah data rata-rata BSH dari tahun 2019 – 2022, pada tahun 2019 sampai tahun 2020 BSH mengalami kenaikan 2 poin, dari tahun 2020 ke tahun 2021 BSH mengalami penurunan sebanyak 7 poin. Sedangkan pada tahun 2021 hingga tahun 2022 mengalami kenaikan sebanyak 3 poin. Kesimpulannya adalah kinerja

pada tahun 2021 mengalami kinerja dibawah standar *performance productivity* sedangkan target yang dicapai pada *box ship hour* adalah 50 box/jam. (Pencapaian Kinerja Tahunan PT. Pelindo TPK Semarang, 2023).

Berdasarkan pemaparan diatas bahwa kesiapan alat bongkar muat mempengaruhi produktivitas bongkar muat, didukung oleh penelitian Rahmayanti & Tirtayadi (2011) menyatakan bahwa kesiapan alat bongkar muat berpengaruh terhadap produktivitas bongkar muat, jika perusahaan ingin meningkatkan pelayanan yang baik maka harus mengevaluasi kinerja pencapaian produktivitas pada kurun waktu tertentu. Sedangkan pada penelitian Abdul (2021) mengatakan bahwa penanganan operasional berpengaruh terhadap produktivitas bongkar muat, karena kegiatan operasional yang ditangani mengalami peningkatan maka bisa meningkatkan produktivitas bongkar muat yang dihasilkan.

Berdasarkan penjelasan permasalahan diatas, peneliti tertarik untuk membahas masalah tersebut pada tugas akhir dengan judul. “**Pengaruh Kesiapan Alat Bongkar Muat dan Penanganan Operasional Terhadap Produktivitas Bongkar Muat Peti Kemas (Studi pada PT. Pelindo TPKS Semarang)**”.

1.2 Rumusan Masalah

Dari penjelasan latar belakang tersebut, maka terbentuklah beberapa rumusan masalah, yaitu :

1. Apakah kesiapan alat bongkar muat berpengaruh terhadap produktivitas bongkar muat?
2. Apakah penanganan operasional berpengaruh terhadap produktivitas bongkar muat?

3. Apakah kesiapan alat bongkar muat dan penanganan operasional berpengaruh terhadap produktivitas bongkar muat?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan pemaparan latar belakang dan rumusan masalah yang sudah dijelaskan, adapun beberapa tujuan penelitian tugas akhir ini adalah :

1. Untuk menganalisis apakah kesiapan alat bongkar muat berpengaruh terhadap produktivitas bongkar muat.
2. Untuk menganalisis apakah penanganan operasional berpengaruh terhadap produktivitas bongkar muat pada PT. Pelindo Terminal Peti kemas Semarang.
3. Untuk menganalisis apakah kesiapan alat bongkar muat dan produktivitas berpengaruh pada alat bongkar muat.

1.4 Kegunaan Penelitian

Manfaat yang dapat diterapkan dari hasil penelitian tugas akhir yang dilakukan yaitu sebagai berikut :

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan agar bisa berguna di kemudian hari untuk pengembangan ilmu manajemen administrasi logistik terutama pada transportasi kelautan dan kepelabuhanan.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi Peneliti

Hasil penelitian tugas akhir ini diharapkan dapat menambah pengetahuan peneliti dan bisa menerapkan ilmu pengetahuan yang didapat selama di

bangku perkuliahan dalam bidang logistik khususnya dalam bidang kelautan dan kepelabuhanan.

b. Bagi PT Pelindo Terminal Peti Kemas Semarang

Hasil penelitian tugas akhir ini dapat memberikan bahan masukan untuk memperbaiki manajemen perusahaan dan dapat menjalin kerjasama antara perusahaan dan Universitas Diponegoro dalam melakukan penelitian.

c. Bagi Program Studi D4 Manajemen dan Administrasi Logistik

Hasil penelitian tugas akhir ini diharapkan dapat memberikan referensi kepustakaan bagi mahasiswa prodi Manajemen dan Administrasi Logistik dan memberikan tambahan informasi untuk perkembangan ilmu pengetahuan sebagai acuan untuk diadakan penelitian lebih lanjut.