

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi laut berperan penting karena menyumbang sebesar 90% dalam perdagangan internasional dan dalam laporan tahunan Organisasi Maritim Internasional (IMO) pada tahun 2050 diperkirakan akan meningkat sebesar tiga kali lipat dari saat ini, oleh karena itu pelabuhan menjadi prasarana yang memegang peran utama dalam ekonomi global (Limas, dkk., 2021). Efisiensi pelabuhan terutama yang berada di negara-negara menengah ke bawah semakin mendapat perhatian karena mengingat pentingnya peran pelabuhan dalam mendukung perdagangan internasional dan pertumbuhan ekonomi (Danladi, dkk., 2024). Di tengah meningkatnya volume perdagangan, pelabuhan tanpa perubahan sarana dan prasarana akan memiliki peminatan yang tinggi dalam penggunaan fasilitas pelabuhannya (Heaver dan Atkins, 2024).

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran Pasal 1 Ayat (9) menyatakan bahwa Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

Ramdani dan Erliyana (2020) berpendapat kegiatan bongkar adalah serangkaian aktivitas untuk memindahkan muatan dari kapal atau sebaliknya menggunakan peralatan bongkar muat untuk dipindahkan ke dermaga atau langsung ke pemilik barang. Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 59 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait Dengan Angkutan Di Perairan Bab 1 Pasal 1 Ayat (5) menyatakan bahwa Usaha Bongkar Muat Barang adalah kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang meliputi kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/ delivery*. Menurut Aspan, dkk., (2019) perusahaan bongkar muat (PBM) selalu berkaitan dengan jasa angkut atau bongkar muatan untuk dialokasikan ke tempat tujuan dengan kondisi tanpa cacat dan sesuai pada target waktu yang sudah ditetapkan.

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM. 002/38/13/18/DJPL-11 tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan, standar operasional pelabuhan yang baik dapat dicapai dalam pelaksanaan pelayanan jasa kepelabuhan dengan menerapkan standar-standar kerja tiap pelayanan terminal termasuk menyediakan sarana dan prasarana di pelabuhan. Salah satu permasalahan yang dihadapi di dunia kepelabuhanan adalah permasalahan dalam penyelarasan sarana dan prasarana serta penggunaan infrastruktur secara optimal (Ricardianto, dkk., (2020). Tantangan yang dihadapi oleh sektor logistik nasional adalah masalah dalam distribusi barang, yaitu terkait dengan infrastruktur dan tingkat pelayanan yang rendah. Hal ini menjadi kendala karena menyebabkan proses bongkar di pelabuhan memerlukan waktu yang lama (Hidayah, dkk., 2023).

Menurut Pratama dan Iryanti (2020) salah satu keunggulan dari pelabuhan yang berdaya saing adalah dalam pengoperasian aktivitas pelabuhan berjalan dengan optimal. Padahal dalam fakta lapangannya, aktivitas bongkar tidak lepas dari suatu kendala seperti keterlambatan. Keterlambatan dalam proses bongkar muat menyebabkan pemborosan waktu produktif karena dipengaruhi oleh beberapa faktor, yang dapat dibedakan menjadi faktor yang dapat dicegah dan faktor yang tidak dapat dicegah. (Verawati, dkk., 2022). Menurut Anggraeni dan Indriyani (2020) produktivitas bongkar menentukan suatu keberhasilan kinerja bongkar. Salah satu faktor penunjang keberhasilan kinerja bongkar, yaitu tenaga kerja di negara Indonesia masih menempati peringkat ke-4 dalam kawasan ASEAN dan menduduki peringkat ke-11 dari 20 negara APO (Asian Productivity Organization) dalam kategori produktivitas tenaga kerja di Indonesia (Ricardianto, dkk., (2020).

Salah satu permasalahan yang dihadapi akibat ketidakefisienan produktivitas bongkar adalah *idle time*. Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK 103/2/18/Djpl-16 salah satu indikator kinerja pelayanan di pelabuhan adalah *idle time*. Menurut Veliani (2020) *idle time* adalah waktu yang terbuang atau sia-sia karena tidak adanya produktivitas yang menghasilkan karena pengaruh cuaca atau peralatan bongkar yang rusak selama kapal bertambat di dermaga. *Idle time* mempengaruhi durasi *dwelling time* atau waktu yang dibutuhkan untuk proses bongkar muatan dari kapal tambat sampai keluar dari pelabuhan makin berkepanjangan (Joko, 2020). Rata-rata *dwelling time* di pelabuhan Indonesia mencapai 4-5 hari, lebih rendah dari negara Asia lainnya (Kementerian Perhubungan, 2020).

Kendala pada bongkar dapat terjadi jika kondisi cuaca seperti hujan, faktor TKBM, *truck* yang terlambat, serta alat bongkar mengalami *trouble* (Verawati, dkk., (2022). Menurut Dewi dan Majid (2020) pelaksanaan bongkar sering mengalami hambatan seperti perbaikan alat berat untuk bongkar muatan. Dampak yang disebabkan oleh keterlambatan bongkar, yaitu penambahan biaya labuh di pelabuhan karena kegiatan bongkar dilakukan lebih dari jadwal, *Line Up* (jadwal) kapal terganggu yang dapat menyebabkan kapal mengalami *waiting time*, dan pihak *consignee* (pembeli) merasa dirugikan karena bisa mengakibatkan kegiatan operasional perusahaan terhenti.

Tabel 1. 1 *Idle time* pada Dermaga Wijayapura di PT. Adhi Guna Putera Cabang Cilacap

Tahun	Banyaknya <i>idle time</i> /tahun	Total lamanya <i>idle time</i> (jam)/total jam kerja	Rata-rata persentase waktu <i>idle time</i>
2021	9x	9,58/8 jam	13,30%
2022	5x	10,17/8 jam	25,42%
2023	9x	28,67/8 jam	39,81%

Sumber: PT. Adhi Guna Putera Cabang Cilacap, 2023

Dermaga Wijayapura merupakan dermaga dengan kepemilikan PT. PELINDO III (Persero) Cabang Tanjung Intan Cilacap yang dapat dikelola secara bersama oleh perusahaan-perusahaan bongkar muat di Kabupaten Cilacap dengan sistem tender, yaitu salah satunya dikelola oleh PT. Adhi Guna Putera Cabang Cilacap. Berdasarkan data dari perusahaan yang dijadikan objek penelitian dalam periode tahun 2021-2023 di Dermaga Wijayapura Cilacap, jumlah dan rata-rata terjadinya *idle time* mengalami kenaikan dari tahun ke tahun atau dapat disebut bersifat fluktuatif.

Jumlah *idle time* pada tahun 2021 dan 2023 tergolong konsisten, tetapi pada tahun 2023 rata-ratanya *idle time* naik sebesar 26,51%. Walaupun pada tahun 2021 dan 2023 jumlah *idle time* sama, yaitu sebesar 9. Tetapi, persentasenya berbeda hal ini dikarenakan total lamanya *idle time* pada kapal di tahun 2021 dan 2023 berbeda. Jika melihat tabel di atas, perbedaan persentase dapat dihitung dengan mengkalikan total lamanya *idle time* (jam) per tahun dibagi dengan total jumlah jam kerja yang sudah dikalikan oleh banyaknya *idle time* sehingga persentase *idle time* dapat ditemukan. Kenaikan persentase *idle time* dapat berdampak buruk bagi perusahaan karena mengakibatkan proses pembongkaran berjalan lebih lambat, yaitu seperti pihak *consignee* kehilangan kepercayaan ke perusahaan dikarenakan perusahaan melewati tenggat waktu yang sudah diberikan sebelumnya.

PT.Adhi Guna Putera Cabang Cilacap adalah perusahaan yang bergerak di bidang jasa keagenan kapal dan PBM (Perusahaan Bongkar Muat), yaitu sebagai salah satu perusahaan yang mengelola Dermaga Wijayapura Cilacap. Lingkup kerja perusahaan meliputi menyediakan jasa layanan pembongkaran muatan batubara dari kapal ke lapangan penumpukan menggunakan alat berat di Dermaga Wijayapura Cilacap. Dari hasil studi pendahuluan, hasil wawancara, dan data yang diperoleh, terdapat indikasi bahwa kegiatan bongkar batubara di Dermaga Wijayapura mengalami *idle time* yang berdampak pada menurunnya kinerja pelayanan di pelabuhan. Sehubungan dengan hal tersebut, penulis tertarik untuk mengangkat penelitian yang berjudul **“Optimalisasi Proses *Unloading Coal* Guna Mengurangi Waktu Tidak Produktif (*Idle Time*) Pada Dermaga Wijayapura di PT. Adhi Guna Putera Cabang Cilacap”**.

1.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimana optimalisasi proses *unloading coal* guna mengurangi waktu tidak produktif (*idle time*) pada Dermaga Wijayapura di PT. Adhi Guna Putera Cabang Cilacap?
2. Apa saja faktor penghambat dan pendukung pada optimalisasi proses *unloading coal* guna mengurangi waktu tidak produktif (*idle time*) pada Dermaga Wijayapura di PT. Adhi Guna Putera Cabang Cilacap?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Untuk mendeskripsikan optimalisasi proses *unloading coal* guna mengurangi waktu tidak produktif (*idle time*) pada Dermaga Wijayapura di PT. Adhi Guna Putera Cabang Cilacap.
2. Untuk mendeskripsikan faktor penghambat dan pendukung optimalisasi proses *unloading coal* guna mengurangi waktu tidak produktif (*idle time*) pada Dermaga Wijayapura di PT. Adhi Guna Putera Cabang Cilacap.

1.4 Manfaat Penelitian

1. Bagi Peneliti

- a. Mengimplementasikan teori dari mata kuliah yang didapatkan selama menempuh pendidikan di Program Studi D4 Manajemen Administrasi Logistik Universitas Diponegoro.
- b. Memberikan keuntungan dan memperoleh pengetahuan dengan memahami masalah yang terjadi di perusahaan.
- c. Meningkatkan kemampuan berinteraksi sosial sebagai persiapan untuk memasuki dunia kerja.

2. Bagi Program Studi D4 Manajemen Administrasi Logistik

- a. Mengembangkan referensi materi perkuliahan sesuai dengan keperluan program studi.
- b. Menjalinkan kerjasama dengan institusi lain untuk menambah relasi antara bidang akademik dan profesional.

3. Bagi PT. Adhi Guna Putera Cabang Cilacap

- a. Hasil penelitian dapat memberi pertimbangan perusahaan untuk meningkatkan kinerja di PT. Adhi Guna Putera Cabang Cilacap.
- b. Hasil penelitian dapat membantu untuk mengoptimalkan proses bongkar batubara di Dermaga Wijayapura oleh PT. Adhi Guna Putera Cabang Cilacap.