

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia sebagai negara kepulauan mampu menyanggah potensi sebagai poros maritim dunia yang dapat membangkitkan jati diri Indonesia sebagai negara maritim dan melahirkan peluang positif dalam memajukan perekonomian nasional berkelanjutan (Fatimah et al., 2021). Posisi wilayah Indonesia yang sangat strategis yaitu terletak diantara dua benua dan dua samudera yang menjadi salah satu pusat pertumbuhan ekonomi dan perdagangan di asia pasifik, serta berada di persilangan rute perdagangan dunia. Menurut data Kementrian Perhubungan Republik Indonesia pada tahun 2017 sejumlah 90% jalur perdagangan dunia diangkut melalui jalur laut dan 40% dari jalur perdagangan tersebut melawati wilayah Indonesia (Padlan & Mulyono, 2020). Atas dasar ini daerah perairan di Indonesia merupakan salah satu gerbang utama untuk kegiatan perdagangan internasional.

Kegiatan perdagangan internasional tersebut diperlukannya sarana dan prasarana untuk menjalankan pelayanan jasa terhadap perdagangan internasional maka peran pelabuhan dan moda transportasi laut merupakan komponen yang saling berhubungan dan sangat penting. Pelabuhan merupakan salah satu sub komponen yang mempunyai peranan penting sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi dan menjadi pintu gerbang suatu negara dimana muatan dari luar daerah/negara akan masuk melalui pelabuhan tersebut dan melakukan kegiatan seperti, kegiatan bongkar, kegiatan muat serta kegiatan-kegiatan kepentingan kapal lainnya. Pelabuhan menjadi simpul penting dalam perdagangan barang dan pendistribusian barang di indonesia dan dunia. Distribusi barang dan jasa hampir 95% dilakukan di laut, karena angkutan laut dapat mengangkut barang dalam jumlah besar dengan biaya yang cukup rendah jika dibandingkan dengan moda transportasi darat maupun udara (Hidayatullah, 2021).

Pengangkutan muatan tersebut menggunakan kapal peti kemas (containership) yang di desain khusus untuk mengangkut muatan peti kemas dalam jumlah besar, yang kemudian akan berlayar untuk pendistribusian barang antar daerah maupun antar negara, penggunaan peti kemas ini dianggap cukup efisien karena peti kemas

memiliki keunggulan material yang cukup kokoh untuk mengurangi resiko kerusakan barang, memperkecil resiko barang tercampur dengan kategori benda lain, dapat memuat jumlah yang cukup besar, kemudahan dalam melakukan pengawasan dikarenakan peti kemas memiliki nomor yang tidak akan keliru atau tertukar dan menghemat biaya dalam segi pengiriman dan biaya pengemasan.

Salah satu pelabuhan yang menangani muatan petikemas ialah Terminal Petikemas Koja (KSO TPK KOJA), Terminal Petikemas Koja merupakan pelabuhan umum yang bergerak dibidang usaha pelayanan jasa terminal bongkar muat peti kemas yang merupakan terminal petikemas pertama di Indonesia yang dioperasikan bersama pemerintah yaitu PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) dengan pihak swasta yaitu PT. Hutchinson Ports Indonesia (HPI) dalam bentuk kerjasama Operasional (KSO) dan sebagai badan usaha yang melakukan kegiatan dalam wilayah hukum Negara Kesatuan Republik Indonesia yang bertujuan memberikan kontribusi pertumbuhan bagi negara dalam menangani muatan petikemas yang semakin meningkat. Terminal Petikemas Koja sebagai operator pelabuhan memiliki beberapa bidang usaha dalam beberapa jenis pelayanan, berupa jasa pelayanan loading (bongkar), discharging (muat), transshipment dan beberapa pelayanan lainnya yang dilakukan untuk menunjang kegiatan ekspor maupun impor. Dari beberapa pelayanan tersebut jasa pelayanan loading (bongkar) discharging (muat) merupakan sumber pendapat tertinggi diantara pelayanan dibidang usaha lainnya maka dari itu kegiatan bongkar muat menjadi fokus terbesar yang dijalani oleh Terminal petikemas Koja.

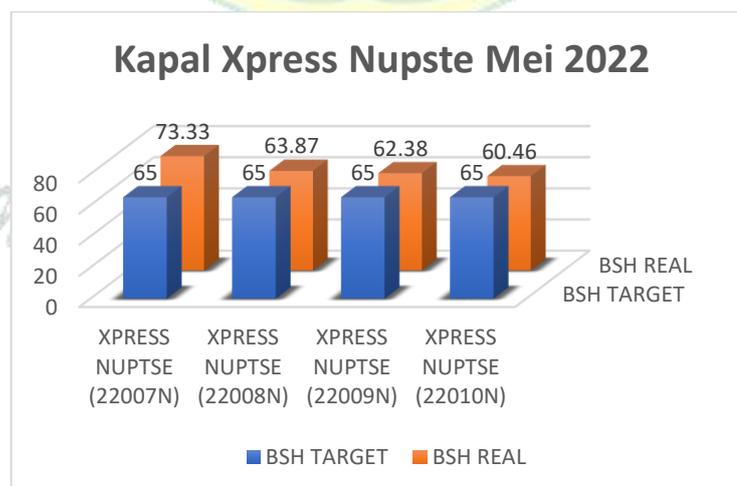
Untuk memastikan bahwa kegiatan bongkar muat berjalan dengan baik, maka saat sebelum kapal sandar akan dibuat perencanaan oleh Divisi Perencanaan dan Pengendalian agar kegiatan dapat lebih terarah saat dilakukan eksekusi oleh bagian Divisi Operasional Terminal dilapangan, berdasarkan perencanaan yang telah dibuat tersebut diharapkan mampu memenuhi standar kinerja bongkar muat yaitu tercapainya target Box/Ship/Hour (BSH). Pada bulan Mei 2022 terdapat 35 kapal yang sandar di dermaga Terminal Petikemas Koja, yaitu 15 kapal domestic dan 23 kapal internasional, pada penelitian ini penulis akan menganalisis kinerja bongkar muat kapal internasional, berikut daftar kedatangan kapal internasional beserta angka tercapainya target Box/Ship/Hour (BSH).



Gambar 1.1 Diagram Kedatangan Kapal Internasional Mei 2022

Sumber : Data Kedatangan Kapal Internasional Mei 2022 Terminal Petikemas Koja (diolah kembali)

Berdasarkan pada data kedatangan kapal internasional diatas, terdapat kapal yang belum mencapai target Box/Ship/Hour (BSH) yaitu Kapal Xpress Nupste, dimana pada bulan Mei 2022 kapal tersebut sadar sebanyak 4 kali di dermaga Terminal Petikemas Koja yaitu voyage 22007N, 22008N, 22009N dan 22010N. Berikut data kedatangan Kapal Xpress Nupste pada bulan Mei 2022 :



Gambar 1.2 Diagram Box/ship/hour (BSH) Kapal Xpress Nupste Mei 2022

Sumber : Data Kedatangan Kapal Internasional Mei 2022 Terminal Petikemas Koja (diolah kembali)

Pada data diatas dapat diketahui terdapat 3 dari 4 Kapal Xpress Nupste yang belum mencapai target nilai *Box/Ship/Hour (BSH)*, tidak tercapainya target tersebut dapat dikarenakan keadaan realisasi dilapangan tidak selalu berjalan sesuai dengan perencanaan yang telah direncanakan, dimana pada saat kegiatan operasional bongkar dan muat dilakukan, terdapat kendala pada saat pelayanan bongkar muat dilakukan yang mengakibatkan tidak tercapainya target kinerja yang telah ditentukan yang mana hal tersebut terjadi pada Kapal Xpress Nupste pada bulan Mei 2022. Berdasarkan hal tersebut dan data yang dimiliki serta pengamatan yang dilakukan selama melakukan kegiatan Praktik Kerja Lapangan penulis melakukan penelitian dengan tujuan untuk mengetahui secara pasti mengenai rencana dan realisasi yang terjadi pada saat dilakukannya pelayanan bongkar muat di Terminal Petikemas Koja.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan penjabaran diatas, maka untuk memfokuskan pembahasan yang menjadi dasar penulisan ini, penulis melakukan identifikasi terhadap permasalahan yang akan dibahas, yaitu :

1. Apakah realisasi bongkar muat pada kapal Xpress Nuptse sudah sesuai dengan rencana pada *Pre-Berthing Vessel Plan* ?
2. Apa penyebab yang membuat realisasi bongkar muat pada kapal Xpress Nuptse tidak sesuai dengan rencana yang ada pada *Pre-Berthing Vessel Plan*?
3. Apakah kinerja bongkar muat pada Kapal Xpress Nupste sudah mencapai target ?
4. Apakah kinerja alat yang digunakan pada pelayanan bongkar muat sudah optimal ?

1.3 Batasan Masalah

Sehubung dengan keterbatasan waktu dan cangkupan yang luas dalam penelitian dan penulisan ini, maka penulis hanya membatasi masalah untuk lebih terperinci sehingga pemecahan masalahnya dapat lebih terarah dan penulis membatasi masalah pada beberapa poin :

1. Data yang digunakan dalam penelitian yaitu data kedatangan kapal Xpress Nupste sebanyak 4 kali dalam bulan Mei 2022 dilakukan analisis terhadap rencana dan realisasi keadaan dilapangan kemudian dilakukan perhitungan

kinerja bongkar muat untuk mengetahui faktor penyebab tidak tercapainya standar kinerja bongkar muat pada Kapal Xpress Nupste.

2. Wilayah kerja yang diamati yaitu wilayah Terminal Petikemas Koja .

1.4 Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi dan uraian diatas, maka penulis inginmencoba merumuskan permasalahan Skripsi ini yaitu : Apakah realisasi kinerja bongkar muat Kapal Xpress Nuptse berjalan sesuai dengan rencana yang telah di rencanakan oleh pihak perencanaan dan pengendalian (PPG) Terminal Petikemas Koja ?

1.5 Tujuan Penelitian Skripsi

Berdasarkan rumusan masalah diatas, maka tujuan yang akan dicapai dalam penulisan Skripsi ini ialah :

- a. Menganalisis penyebab yang membuat realisasi kinerja bongkar muat Kapal Xpress Nuptse tidak sesuai dengan rencana yang ada pada *Pre-Berthing Vessel Plan*
- b. Menganalisis tingkat efektifitas kinerja (BSH) dalam pelayanan bongkar muat Kapal Xpress Nuptse pada kedatangan bulan Mei 2022
- c. Menganalisis tingkat optimal kinerja alat QCC (CI) dalam pelayanan Kapal Xpress Nuptse pada kedatangan bulan Mei 2022

*Mencerdaskan dan
Memartabatkan Bangsa*

1.6 Kegunaan Penelitian Skripsi

Adapun kegunaan penelitian Skripsi, yakni :

1. Bagi Penulis

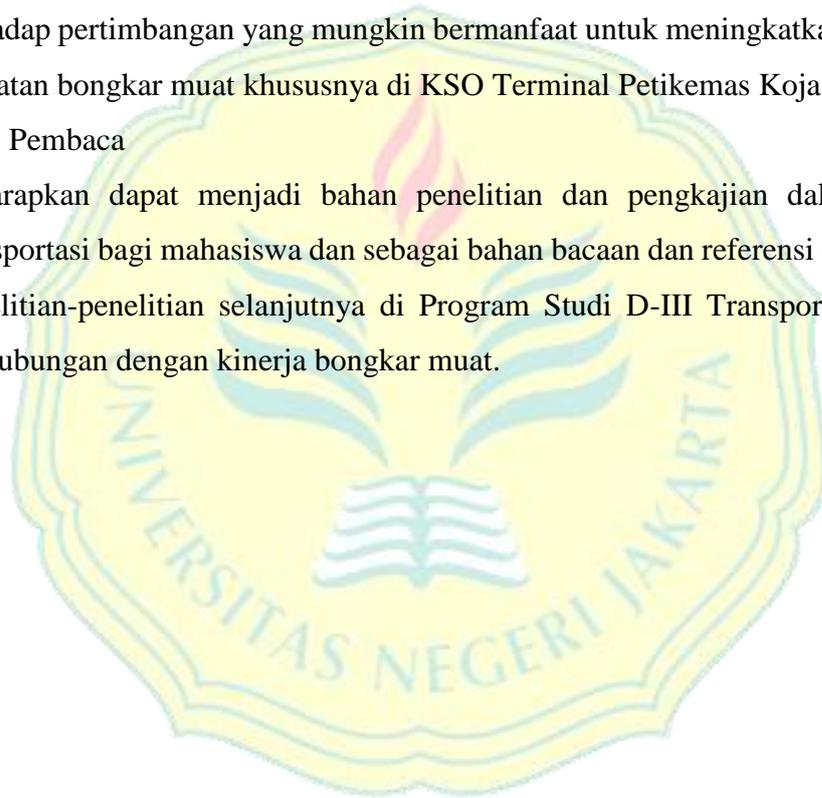
Menambah ilmu pengetahuan dan wawasan mengenai kinerja bongkar muat di bidang perencanaan dan realisasi di KSO Terminal Petikemas Koja.

2. Bagi Perusahaan

Laporan ini diharapkan dapat menjadi bahan evaluasi dan dasar pertimbangan terhadap pertimbangan yang mungkin bermanfaat untuk meningkatkan kinerja kegiatan bongkar muat khususnya di KSO Terminal Petikemas Koja.

3. Bagi Pembaca

Diharapkan dapat menjadi bahan penelitian dan pengkajian dalam ilmu transportasi bagi mahasiswa dan sebagai bahan bacaan dan referensi data pada penelitian-penelitian selanjutnya di Program Studi D-III Transportasi yang berhubungan dengan kinerja bongkar muat.



*Mencerdaskan dan
Memartabatkan Bangsa*