

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Wilayah Indonesia yang terdiri dari beribu-ribu pulau membutuhkan sarana transportasi laut yang bisa dijadikan sebagai jalur perdagangan domestik. Tidak hanya itu saja sarana transportasi laut juga dapat menghubungkan jalur perdagangan antar negara melalui perdagangan internasional yang akan menghasilkan devisa negara baik dari sektor gas maupun non migas.

Menurut Badan Pusat Statistik mencatat sampai akhir Juni 2019 nilai ekspor Indonesia mencapai 11,78 miliar dolar AS atau menurun 20,54 persen dibandingkan dengan bulan sebelumnya, begitu juga jika dibandingkan Juni 2018 menurun 8,98 persen. Sedangkan nilai impor Indonesia Juni 2019 mencapai 11,58 miliar dolar AS atau turun 20,70 persen dibanding Mei 2019, namun jika dibandingkan Juni 2018 naik 2,80 persen.

Terlepas dengan kenaikan ataupun penurunan tingkat ekspor maupun impor Indonesia namun kegiatan tersebut tetap berkelanjutan walaupun nilainya kecil. Sebagai sarana pemindahan barang atau kargo dari laut ke darat atau sebaliknya, maka dibutuhkan adanya pelabuhan laut.

Menurut Triatmodjo (2010:3), Pelabuhan (*port*) adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga di mana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, gudang laut (*transito*) dan tempat-tempat penyimpanan di mana kapal membongkar muatannya, dan gudang-gudang dimana barang-barang dapat disimpan dalam waktu lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan. Terminal ini dilengkapi dengan jalan kereta api dan/atau jalan raya. Semakin tinggi tingkat produksi bongkar muat di suatu terminal petikemas, maka semakin tinggi nilai laba yang dihasilkan.

Oleh karena itu saran penunjang produktivitas ini menjadi penting untuk percepatan kegiatan bongkar muat di pelabuhan atau terminal petikemas.

Triatmodjo (2010:343) berpendapat bahwa pengadaan peralatan untuk penanganan petikemas perlu memperhatikan beberapa faktor, diantaranya adalah biaya operasi, sistem dalam penanganan bongkar muat, kehandalan alat, ketersediaan suku cadang serta teknologi yang digunakan. Kegiatan bongkar muat di terminal petikemas membutuhkan peralatan yang berbeda dengan dermaga barang umumnya. Peralatan yang digunakan seperti *quay gantry crane (QC)*, *rubber tyred gantry crane (RTG)* atau *transtainer*, *straddle carrier*, *head truck* dan *chassis*, *top loader*, *fork lift*, *side loader*.

Produktivitas bongkar/muat barang tergantung pada sistem penanganan barang yang dilakukan terhadap masing-masing jenis muatan (Triatmodjo, 2010). Tingkat produktivitas yang tinggi bisa dicapai jika tidak ada waktu tunggu (*idle time*) saat kegiatan bongkar/muat dilakukan. Waktu tunggu muatan saat kegiatan muat tidak boleh terjadi jika ingin didapatkan hasil produksi yang sesuai standar terminal sehingga kita tidak kehilangan produksi (*lost productivity*). Begitupun halnya dengan waktu tunggu *head truck* jangan sampai terjadi saat kegiatan bongkar saat kapal di dermaga sehingga kita tidak kehilangan produksi (*lost productivity*).

Penelitian Setyabudi (2016), menunjukan bahwa waktu tunggu berpengaruh signifikan terhadap Throughput time atau Produktivitas. Sementara hasil penelitian Ari Setiadi (2017) menyatakan bahwa waktu terkait cuaca tidak berpengaruh signifikan terhadap produktivitas bongkar muat petikemas. Artinya, variable waktu dapat dijadikan salah satu variabel independen karena besar peran waktu tunggu terhadap produktivitas yang mengakibatkan hilangnya produksi (*Lost Productivity*) untuk diuji kembali.

Berdasarkan data-data yang diuraikan diatas dapat dilihat bahwa setiap adanya waktu tunggu baik muatan ataupun *head truck* maka penulis berasumsi kalau hal tersebut mempengaruhi pencapaian hasil produksi yang dibawah target, sehingga menjadi acuan referensi bagi penulis untuk melakukan penelitian dalam menyusun Skripsi dengan judul :

“Pengaruh waktu tunggu muatan dan waktu tunggu head truck terhadap *Lost Productivity* di PT. Terminal Petikemas Surabaya”

1.2 Rumusan Masalah

Dalam melakukan penelitian terkait judul diatas, maka penulis membatasi masalah hanya pada kapal-kapal yang melayani kegiatan bongkar muat untuk rute Asia Pacific dengan jumlah kunjungan kapal terbanyak setiap bulannya dari 4 (empat) Shipping Lines saja. Dengan demikian maka dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut :

1. Apakah waktu tunggu muatan berpengaruh terhadap *lost productivity* ?
2. Apakah waktu tunggu *head truck* berpengaruh terhadap *lost productivity* ?
3. Apakah waktu tunggu muatan dan *head truck* secara *simultan* berpengaruh terhadap *lost productivity* ?

1.3 Batasan Masalah

Untuk lebih memudahkan penulis dalam melakukan penelitian ini dan supaya lebih fokus pada permasalahan sehingga tidak melebar kemana-mana, maka penulis memberikan batasan penelitian hanya pada kapal-kapal yang hanya melayani pelayaran dengan rute Asia Pasifik dari 4 pelayaran internasional dengan kunjungan kapal terbanyak sebagai bahan penelitian sebanyak 105 kapal selama bulan Januari hingga Mei 2019.

1.4 Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah untuk membuktikan dan menganalisis :

1. Pengaruh waktu tunggu muatan pada saat kegiatan *loading* kapal terhadap *lost productivity* bongkar muat petikemas.

2. Pengaruh waktu tunggu head truck pada saat kegiatan *discharging* kapal terhadap *lost productivity* bongkar muat petikemas.
3. Pengaruh waktu tunggu muatan dan waktu tunggu *head truck* secara *simultan* terhadap *lost productivity* bongkar muat petikemas.

1.5 Manfaat Penelitian

Dengan melakukan penelitian ini maka penulis sangat berharap agar karya ilmiah ini dapat bermanfaat bagi :

1. Bagi Mahasiswa

Dapat bermanfaat dalam menambah wawasan dan ilmu pengetahuan tentang kegiatan bongkar muat petikemas dan mengetahui secara detail bahwa waktu tunggu muatan serta *head truck* dapat menyebabkan *lost productivity* bongkar muat suatu terminal petikemas.

2. Bagi Perusahaan

Dengan adanya penelitian yang penulis lakukan diharapkan menjadi masukan bagi PT. Terminal Petikemas Surabaya dalam melakukan perbaikan di kemudian hari dalam meminimalkan waktu tunggu muatan dan waktu tunggu head truck sehingga dapat meningkatkan produktivitas bongkar muatnya.

3. Bagi Peneliti

Penelitian ini dapat membantu penulis dalam memahami kehilangan produktivitas bongkar muat petikemas akibat adanya waktu tunggu yang dapat mempengaruhi berkurangnya nilai pendapatan atau keuntungan (*profit*) dari perusahaan sehingga peneliti yang juga sekaligus sebagai karyawan mempunyai kontribusi positif bagi perusahaan dan diri pribadi dalam mengembangkan karier di kemudian hari.

1.6 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan skripsi dibuat untuk memudahkan pembaca dalam memahami isi skripsi secara keseluruhan. Skripsi disiapkan dalam 5 (lima) bab dengan sistematika sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Menguraikan tentang latar belakang masalah, perumusan masalah yang meliputi pembatasan masalah, tujuan masalah dan manfaat masalah serta sistematika penulisan dari penelitian yang dilakukan.

BAB II : LANDASAN TEORI

Dalam bab ini menjelaskan tentang landasan teori dari para ahli yang menjadi dasar pemikiran dan berkaitan dengan masalah yang dibahas dalam skripsi ini. Teori yang digunakan yaitu mengenai perencanaan pelabuhan, manajemen operasi petikemas, pengertian kegiatan bongkar muat, pengertian waktu tunggu muatan, pengertian waktu tunggu *head truck*, pengertian *lost productivity*, pengertian tentang standar produktivitas bongkar muat, pengertian kapal, penjelasan mengenai pengaruh waktu tunggu muatan terhadap *lost productivity*, penjelasan mengenai pengaruh waktu tunggu *head truck* terhadap *lost productivity*, penelitian terdahulu, kerangka berpikir dan hipotesa.

BAB III: METODE PENELITIAN

Bab ini menjelaskan tentang jenis penelitian yang dilakukan, berapa banyak populasi dan sampel yang ambil, definisi dari operasional, metode pengumpulan data, jenis dan sumber data, serta teknik analisis data yang dilakukan peneliti.

BAB IV : ANALISA DATA DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini menganalisa tentang permasalahan yang diungkap dalam perumusan masalah, yaitu mengenai *lost productivity* bongkar muat di PT. Terminal Petikemas Surabaya terkait dengan waktu tunggu muatan dan waktu tunggu *head truck*.

BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab terakhir ini penulis menarik kesimpulan dari pembahasan yang telah dilakukan pada bab IV dan memberikan saran terbaik untuk perbaikan di kemudian hari kepada PT. Terminal Petikemas Surabaya.