

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Indonesia yang terdiri dari beribu-ribu pulau menganut konsep wawasan nusantara yang mempunyai tujuan bahwa wilayah nusantara beserta udara di atasnya dan laut yang menghubungkan pulau-pulau dengan segenap isinya merupakan kesatuan yang utuh dan terpadu serta menyeluruh. Sebagai negara yang memiliki kawasan darat, laut, dan udara, Indonesia memanfaatkan kawasan tersebut dengan menyediakan tiga jenis pengangkutan sebagai transportasi pengangkutan, yaitu pengangkutan darat, pengangkutan laut atau perairan dan pengangkutan udara untuk mengangkut hasil-hasil tersebut.

Untuk melayani kegiatan di atas dibutuhkan sarana transportasi yang efektif dan efisien dalam arti aman, murah, lancar, cepat, mudah, teratur dan nyaman. Oleh karena itu, pembangunan sektor perhubungan mendapat perhatian besar dari pemerintah sehingga peningkatan frekuensi, regularitas atau kuantitas dan kualitas sarana secara khusus dapat bermanfaat untuk pengembangan perhubungan dan peningkatan mutu pelayanan kepada masyarakat pada umumnya.

Dalam rangka memperlancar arus barang, penumpang dan hewan dalam suatu angkutan laut maka perlu adanya prasarana dan fasilitas yang perlu diperhitungkan yaitu tersedianya pelabuhan sebagai terminal kapal untuk melaksanakan bongkar muat barang, hewan dan menaikkan serta menurunkan penumpang atau sebagai titik terminal dimana pelayaran dimulai dan berakhir. Dengan demikian peranan pelabuhan merupakan hal yang sangat penting untuk kelancaran angkutan laut. Dan di Indonesia, Pelabuhan terbagi dalam 4 (empat) pembagian wilayah, yaitu PT. Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV.

PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) atau yang disebut PT. Pelindo III yang berkantor pusat di Surabaya adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang memiliki tugas dan tanggung jawab untuk mengelola pelabuhan umum pada tujuh

wilayah provinsi Indonesia yaitu Jawa Timur, Jawa Tengah, Bali, Nusa Tenggara Barat, Nusa Tenggara Timur, Kalimantan Selatan dan Kalimantan Tengah.

Cabang pelabuhan terbesar di lingkungan PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) adalah Cabang Tanjung Perak Surabaya yang memiliki beberapa terminal antara lain Terminal Jamrud, Terminal Nilam, Terminal Berlian, Terminal Kalimas serta Terminal Petikemas Surabaya.

Sesuai dengan Undang-Undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) bertugas menjalankan fungsi sebagai Badan Usaha Pelabuhan (BUP) atau juga disebut Terminal Operator pada seluruh pelabuhan yang diusahakannya dengan salah satu segmen usaha yaitu Bongkar Muat Barang dan Peti Kemas. Di PelabuhanTanjung Perak, Terminal Berlian dan Terminal Petikemas Surabaya dioperasikan oleh anak perusahaan PT. Pelabuhan Indonesia III yaitu PT. Berlian Jasa Terminal Indonesia (BJTI) untuk Terminal Berlian dan PT. Terminal Petikemas Surabaya (TPS) untuk Terminal Petikemas Surabaya. Sedangkan Terminal Lainnya dioperasikan oleh PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak yang kemudian manajemennya dibagi menjadi dua Divisi yaitu Divisi Operasional yang mencakup Terminal Jamrud, Divisi Terminal Nilam, Divisi Terminal Jamrud dan Divisi Terminal Kalimas.

PT. Nilam *Port* Terminal Indonesia adalah perusahaan bongkar muat yang mengoperasikan lapangan penumpukan petikemas di Terminal Petikemas Nilam Timur milik PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) dengan perjanjian bagi hasil (*Joint Operation*). PT. Nilam Port Terminal Indonesia adalah perusahaan yang didirikan dengan saham gabungan (*Konsorsium*) dari beberapa perusahaan pelayaran dan perusahaan bongkar muat (PBM) pada tanggal 5 Mei 2009 dan mulai beroperasi di awal tahun 2010.

PT. Nilam *Port* Terminal Indonesia mengoperasikan alat bongkar muat yang disebut Rubber Tyred Gantry (*RTG*) berjumlah 6 (enam) unit, 5 (lima) unit milik npti (nilam *port* terminal indonesia) 1 (satu) unit milik PT. Pelabuhan Indonesia III. Salah satu alat *RTG* yang dimiliki PT. Nilam *Port* Terminal Indonesia adalah *RTG Twinlift* dimana alat ini sekali *handling* bisa langsung 2 box diperuntukkan untuk

muat, kecepatannya bisa 2x lipat dari alat *RTG* lainnya, *Twinlift* dioperasikan hanya untuk kegiatan di *stafedoring* dermaga, bongkar muat kapal.

PT. Nilam *Port Terminal Indonesia* juga memiliki 18 unit *Head Truck* untuk melayani *Haulage* bongkar muat di lapangan penumpukan. *Yard Location* memiliki 6 blok yaitu blok a. Blok b, Blok c, Blok d, Blok e, dan Blok f. Untuk alokasi bongkar yaitu muat dan bongkar, untuk kegiatan muat stack 100% semisal ada kapal muat, muatannya harus melalui *cy* begitupun sebaliknya.

Dengan beroperasinya terminal Petikemas Nilam maka bagi pengguna jasa pelabuhan, khususnya pengiriman barang/petikemas domestik akan semakin banyak pilihan. Karena selain Terminal Petikemas Nilam, di Surabaya masih terdapat pelabuhan atau Terminal Petikemas lainnya yaitu: BJTI (Berlian Jasa Terminal Indonesia, PT. TPS (Terminal Petikemas Surabaya), Terminal Mirah, Terminal Teluk Lamong dan sebagainya. Oleh karena itu PT. Nilam *Port Terminal Indonesia* yang dalam hal ini mengoperasikan lapangan penumpukan Nilam harus bekerja sebaik-baiknya agar Terminal Nilam mampu bersaing dan memberikan layanan jasa bongkar-muat yang memuaskan bagi pengguna jasa.

Suatu pelabuhan dapat dikatakan efektif dan efisien apabila kapal tidak menunggu lama di laut, dapat melakukan bongkar muat dengan cepat dan lancar, serta didukung fasilitas peralatan atau sarana dan prasarana yang memadai, kinerja merupakan suatu fungsi dari motivasi dan kemampuan. Untuk menyelesaikan tugas atau pekerjaan seseorang harus memiliki derajat pengalaman dan tingkat kemampuan tertentu. Kesiapan dan ketrampilan seseorang tidaklah cukup efektif untuk mengerjakan sesuatu tanpa pemahaman yang jelas tentang apa yang akan dikerjakan dan bagaimana mengerjakannya.

Salah satu fasilitas dari peralatan bongkar muat pelabuhan adalah *Rubber Tyred Gantry (RTG)* merupakan alat bongkar muat container/petikemas yang dapat bergerak dalam lapangan penumpukan/ *CY* yang berfungsi untuk menaikkan/ menurunkan *container* dari dan ke atas *trailer* atau sebaliknya dalam area *stack/* penumpukan sesuai dengan *block slot row* dan *Tier*.

*Lift on* yaitu pengangkatan *container* dari lapangan penumpukan ke *chasis trailer* Sedangkan *lift off* yaitu pengangkatan dari *chasis trailer* ke lapangan penumpukan.

Produktivitas dapat diartikan sebagai hasil ukur besarnya kemampuan menghasilkan nilai tambah atas komponen masukan yang digunakan.

Berikut ini adalah tabel produktivitas *Lift on Lift off* PT. Nilam Port Terminal Indonesia yang diukur dalam 1 tahun terakhir :

Tabel : 1.1 Produktivitas *LoLo* PT. NPTI selama 1 tahun

PRODUKSI LOLO PERIODE JANUARI- DESEMBER 2018		
BULAN	2018	
	BOX	TEUS
JANUARI	37.018	41.776
FEBRUARI	36.732	41.102
MARET	33.894	38.198
APRIL	26.604	30.770
MEI	32.626	37.884
JUNI	18.144	20.762
JULI	23.788	27.692
AGUSTUS	37.739	42.463
SEPTEMBER	34.462	38.842
OKTOBER	33.480	38.246
NOVEMBER	30.037	33.583
DESEMBER	28.690	32.244
TOTAL	373.214	423.562

Sumber : PT. Nilam Port Terminal Indonesia.

Dari data pada tabel di atas didapatkan informasi bahwa produktivitas *LOLO* PT. Nilam Port Terminal Indonesia selama satu tahun terakhir ialah naik turun, hal tersebut disebabkan oleh beberapa faktor, diantaranya adalah kekuatan internal perusahaan yang penulis teliti yang akan membawa dampak besar bagi perusahaan tersebut adalah Sumber Daya Manusia (SDM) perusahaan, Sumber Daya Manusia adalah orang-orang yang terlibat dalam rangkaian proses kegiatan bongkar muat

khususnya operator Rubber Tyred Gantry (*RTG*) yang memiliki pengalaman, pelatihan, dan keterampilan yang dimiliki.

Oleh karena itu PT. Nilam Port Terminal Indonesia yang menunjang dan bahkan menjadi senjata utama dalam bisnis proses perusahaan.

Operator *RTG* (Rubber Tyred Gantry) harus benar-benar berpengalaman dalam mengoperasikan alatnya dan dibuktikan dengan memiliki sertifikat keterampilan (Surat Ijin Operator) agar para pengguna jasa tidak merasa ragu jika barangnya dibongkar/dimuat di terminal Nilam.

Pengalaman Operator, pelatihan, dan keterampilan akan berpengaruh terhadap produktivitas *Lift on Lift off*, semakin banyak pengalaman, pelatihan yang sering diikuti dan keterampilan untuk menguasai alat *RTG* maka produktivitas yang dihasilkan akan semakin meningkat. Demikian juga sebaliknya, apabila seorang operator tidak mempunyai pengalaman, pelatihan, dan keterampilan maka produktivitas *Lift on Lift off* yang dihasilkan semakin menurun. Dengan latar belakang permasalahan tersebut, penulis tertarik untuk melakukan penelitian dan menyusunnya sebagai karya tulis Skripsi dengan judul “Aanalisis Pengalaman, Pelatihan dan Keterampilan operator *Rubber Tyred Gantry* dalam meningkatkan produktivitas *Lift on Lift off* di *Container Yard* Petikemas.

## 1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, maka perlu diteliti lebih lanjut pengaruh kinerja operator *Rubber Tyred Gantry* dalam meningkatkan produktivitas *Lift on/Lift off* Dalam penelitian ini ditemukan beberapa masalah sebagai berikut:

1. Apakah pengalaman operator berpengaruh secara parsial terhadap peningkatan produktivitas *Lift on/Lift off* di PT. Nilam *Port* Terminal Indonesia
2. Apakah pelatihan operator berpengaruh secara parsial terhadap peningkatan produktivitas *Lift on/Lift off* di PT. Nilam *Port* Terminal Indonesia
3. Apakah ketrampilan operator berpengaruh secara parsial terhadap peningkatan produktivitas *Lift on/Lift off* di PT. Nilam *Port* Terminal Indonesia
4. Apakah Pengalaman, pelatihan dan ketrampilan operator berpengaruh simultan terhadap peningkatan produktivitas *Lift on/Lift off* di PT. Nilam *Port* Terminal Indonesia

### **1.3 Batasan masalah**

Terdapat banyak faktor yang mempengaruhi peningkatan Produktivitas bongkar muat petikemas. Oleh karena keterbatasan peneliti, maka pada penelitian ini hanya dibatasi pada Operator *Rubber Tyred Gantry* dalam hal ini adalah tenaga operator yang memiliki pengalaman, pelatihan dan ketrampilan serta yang diteliti adalah judul “Aanalisis Pengalaman, Pelatihan dan Keterampilan operator *Rubber Tyred Gantry* dalam meningkatkan produktivitas *Lift on Lift off* di *Container Yard* Petikemas.

### **1.4 Tujuan Penelitian**

Penelitian ini diadakan dengan tujuan sebagai berikut:

1. Mengetahui pengaruh pengalaman operator terhadap peningkatan produktivitas bongkar muat petikemas di PT. Nilam *Port* Terminal Indonesia
2. Mengetahui pengaruh pelatihan operator terhadap peningkatan produktivitas bongkar muat petikemas di PT. Nilam *Port* Terminal Indonesia
3. Mengetahui pengaruh ketrampilan operator terhadap peningkatan produktivitas bongkar muat petikemas di PT. Nilam *Port* Terminal Indonesia.
4. Mengetahui Pengaruh pengalaman, pelatihan dan keterampilan operator terhadap peningkatan produktivitas bongkar muat petikemas di PT. Nilam *Port* Terminal Indonesia.

### **1.5 Manfaat Penelitian**

#### **1.5.1 Bagi Akademisi**

- a. Terpapar dengan kondisi yang sesungguhnya sehingga mampu mengidentifikasi dan menganalisis hambatan/masalah yang muncul dalam operasi perusahaan serta mampu mencari dan mengambil keputusan sebagai jalan keluar dari permasalahan tersebut sesuai dengan keahlian dan keilmuan yang dimiliki,
- b. Mampu membuat prioritas pemecahan masalah dan memecahkan masalah sesuai dengan bidang keilmuan dan pengalaman penulis selama melaksanakan penelitian,

- c. Sebagai salah satu syarat memperoleh gelar Sarjana Strata satu Administrasi Bisnis Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi dan Manajemen Kepelabuhanan (STIAMAK) Barunawati Surabaya.

### **1.5.2 Bagi Praktisi**

- a. Mendapatkan tambahan literatur keilmuan yang dapat digunakan sebagai referensi kerja ataupun untuk penelitian selanjutnya,
- b. Mendapatkan bahan masukan/ide yang bisa diterapkan saat menghadapi hambatan/permasalahan yang sama seperti yang penulis teliti.

### **1.6 sistematika penulisan**

Salah satu aspek dalam penyusunan skripsi adalah sistematika penulisan. Oleh sebab itu, pada bagian awal skripsi, berisikan halaman judul, halaman persetujuan, halaman pengesahan, halaman persembahan, abstraksi, kata pengantar, daftar isi, daftar tabel, daftar gambar, dan daftar lampiran.

#### **1. BAB I Pendahuluan**

Pada bab ini berisikan tentang latar belakang masalah, perumusan masalah, pembatasan masalah, tujuan penelitian dan manfaat penelitian, sistematika penulisan

#### **2. BAB II Landasan Teori**

Merupakan bab yang berisikan tentang teori-teori yang berkaitan dengan Manajemen sumber daya manusi, Kinerja Operator, Sistem Manusia Mesin pengalaman, pelatihan, keterampilan, Operator, alat bongkar muat pelabuhan, Alat *Rubber tyred gantry*, Terminal petikemas, kapal petikemas, fasilitas pada terminal petikemas, produktivitas Pelabuhan, Keterkaitan antar variabel, penelitian terdahulu, dan hipotesis

#### **3. BAB III Metode Penelitian**

Merupakan bab yang berisikan mengenai jenis penelitian, lokasi penelitian, populasi, sampel, sampel penelitian, jenis data, teknik pengambilan sampel, definisi operasional, teknik analisis data, uji asumsi klasik, regresi linier berganda, uji hipotesis, koefisien determinasi.

#### **4. BAB IV Analisa dan Pembahasan**

Merupakan bab yang berisikan tentang gambaran umum perusahaan yang meliputi sejarah singkat perusahaan, visi, misi, dan struktur organisasi, data kegiatan perusahaan, profil responden, statistik deskriptif, analisis deskriptif, uji analisis data, penentuan variabel yang memiliki hubungan paling dominan serta pengolahan data *SPSS*.

#### 5. BAB V Kesimpulan dan Saran

Pada bab ini berisikan tentang kesimpulan dari hasil penelitian yang dilakukan dan saran dari penulis bagi peneliti selanjutnya.