

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kebutuhan atas terminal *Multipurpose* memiliki peranan strategis dalam ekosistem bisnis rantai pasok dan logistik untuk dapat meningkatkan produktivitas kinerja arus barang dari dan/ atau ke suatu wilayah. Fungsi utama dari terminal *Multipurpose* adalah sebagai sarana utama dalam menunjang transportasi barang dari tempat asal (*origin*) pengiriman barang menuju tempat tujuan (*destination*) barang. Atas peran tersebut, kegiatan dari terminal *Multipurpose* meliputi pelayanan dalam menyediakan akses untuk kegiatan bongkar muat non peti kemas yang dilakukan dari kapal ke darat maupun kegiatan sebaliknya serta terminal *Multipurpose* digunakan juga sebagai tempat pelayanan penumpukan barang non peti kemas. Kualitas atas pelayanan kegiatan jasa bongkar muat barang maupun penumpukan barang yang diberikan terminal *Multipurpose* sangat berkaitan erat dengan faktor-faktor, baik faktor internal maupun faktor eksternal. Pada sisi faktor eksternal, tingkat kepuasan pengguna jasa akan mengalami kenaikan jika diiringi dengan meningkatnya kualitas jasa pelayanan bongkar muat serta jasa penumpukan pada terminal tersebut.

Pada umumnya kegiatan bongkar yang melakukan perpindahan barang dari palka kapal ke atas truk melalui dan/ atau tidak menggunakan pergudangan (*warehouse*) disebut *stevedoring* bongkar dan sebaliknya, perpindahan barang dari atas truk ke atas palka kapal merupakan *stevedoring* muat. Terdapat berbagai macam jenis penanganan bongkar muat barang tergantung dari barang yang ditanganinya antara lain: penanganan bongkar muat untuk komoditi *general cargo*, *bags cargo*, curah kering, curah cair. Ketatnya persaingan usaha kepelabuhanan di era digitalisasi dan teknologi menuntut banyak perusahaan untuk dapat membuat dan menciptakan terobosan-terobosan baru agar dapat mendesain ulang setiap perencanaan kerjanya untuk mencapai tingkat efektivitas dan efisiensi kinerja paling maksimal karena proses kegiatan perencanaan

(*planning*) merupakan hal penting dan menjadi dasar untuk melakukan kegiatan pelaksanaan (*act*) dalam kegiatan operasi lapangan. Kegiatan perencanaan (*planning*) operasi yang telah dilakukan perencanaan dengan baik sangat membantu kelancaran operasional lapangan dan pengendalian kegiatan lapangan sehingga tujuan-tujuan yang telah direncanakan tersebut dapat berjalan dengan lancar. Di samping itu perencanaan dapat dijadikan patokan untuk melakukan pengaturan dan kontrol pada semua aktivitas operasional di lapangan serta menghindari kesalahan dalam proses kegiatan yang akan dilakukan, sehingga dapat dengan cepat melakukan koreksi atas berbagai kesalahan dan melakukan antisipasi hambatan-hambatan yang mungkin muncul di tengah kegiatan operasional di lapangan. Untuk itu peranan atas kegiatan perencanaan kerja (*planning*) dirasa sangat penting bagi setiap kegiatan usaha kepelabuhanan.

Indonesia yang merupakan negara maritim terbesar terus mengikuti perubahan dan perkembangan dunia, sebagai negara yang menjadi poros maritim dunia, Indonesia harus mengembangkan bisnis kepelabuhanan yang kuat guna mendorong peningkatan investasi pada bidang maritim. Di samping itu, Negara-negara maju telah berhasil melakukan pengembangan atas konsep pengembangan dari pelabuhan yang berkelanjutan (*continous improvement*) dengan mengeluarkan konsep pelabuhan berwawasan lingkungan (*eco-port*), pelabuhan hijau (*green-port*) dan pelabuhan pintar (*smart-port*) bahkan konsep kegiatan logistik pintar (*smart-logistic*). Fokus penting dalam usaha untuk meningkatkan efisiensi biaya pada ekonomi bisnis kepelabuhanan sangat berperan penting untuk menunjang kegiatan rantai pasok global (*global supply chain*). Pengembangan pelabuhan secara berkelanjutan (*sustainability port development*) menjadi faktor yang penting untuk dilakukan mengingat besarnya perdagangan dunia yang diangkut menggunakan moda angkutan laut sebesar 70% dari jumlah total perdagangan secara global (UNCTAD, 2015). Dari jumlah persentase tersebut, Asia memiliki pangsa pasar sebesar 40% untuk kegiatan muat (*loaded*) dan sebesar 60% untuk kegiatan pembongkaran (*unloaded*).

Pelabuhan Tanjung Perak merupakan penghubung yang menjadi pintu utama sebagai gerbang perekonomian untuk moda transportasi menggunakan laut

menuju Indonesia wilayah timur melalui Pulau Jawa. Dengan meningkatnya kegiatan ekonomi mikro dan makro pada Indonesia wilayah Timur ini berdampak kepada bisnis kepelabuhanan terutama kegiatan bongkar muat domestik serta kegiatan bongkar muat internasional baik kegiatan ekspor maupun kegiatan impor yang mengalami peningkatan secara signifikan sehingga diperlukan peningkatan performa atas kegiatan bisnis kepelabuhanan di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

Kelancaran atas kegiatan operasional yang berlangsung pada Terminal-terminal di Pelabuhan laut merupakan faktor kunci untuk mendukung perkembangan daerah secara langsung (*direct*) serta akan berdampak pada berkembang dan bertumbuhnya kegiatan-kegiatan ekonomi pada wilayah tersebut. (Firmansyah, 2016). Produksi curah kering di Tahun 2021 pada Terminal *Multipurpose* Jamrud sendiri tercatat 2.162.395,25 Ton untuk kegiatan kapal luar negeri dan 472.315,92 untuk kegiatan kapal dalam negeri dimana hal tersebut mengalami peningkatan sebesar 2,58% untuk kegiatan kapal luar negeri dan 50,78% untuk kegiatan dalam negeri dibanding tahun 2020 yang tercatat sebesar 2.107.974,39 Ton untuk kegiatan kapal luar negeri dan 313.247,91 Ton untuk kegiatan dalam negeri.

Terminal *Multipurpose* Jamrud merupakan Terminal non peti kemas yang dioperasikan oleh PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional 3 untuk melayani kegiatan barang dengan jenis kemasan peti kemas, barang umum, curah cair serta curah kering baik untuk kegiatan domestik maupun internasional. Secara umum, Terminal *Multipurpose* Jamrud memiliki 2 tambatan yang sering disebut Dermaga Jamrud sisi Utara serta Dermaga Jamrud sisi Selatan, untuk Dermaga Jamrud sisi Utara sendiri memiliki panjang dermaga 1.200 M yang tersambung dengan Dermaga Jamrud sisi Barat sepanjang 200 M sedangkan Dermaga Jamrud sisi Selatan memiliki panjang 800 M yang terhubung dengan Dermaga Roro pada sisi bagian timur sepanjang 150 M.

Kegiatan bongkar muat untuk komoditi curah kering diselenggarakan pada terminal serbaguna (*Multipurpose terminal*) atau terminal yang digunakan khusus untuk curah yang juga dilengkapi dengan fasilitas-fasilitas serta instalasi-instalasi

khusus yang umumnya dilaksanakan dengan menggunakan empat tahap yaitu kegiatan operasional kapal (*ship operations*), kegiatan operasional dermaga (*quay transfer operations*), operasional pergudangan dan lapangan penumpukan (*storage operations*) serta operasional penerimaan dan penyerahan barang (*receiving & delivery operations*). (Lasse, 2014).

Permasalahan-permasalahan yang sering ditemukan pada Terminal *Multipurpose* Jamrud adalah tingkat ketercapaian nilai produktivitas kinerja yang kurang memuaskan pada kegiatan pelayanan kapal dengan standar kinerja *waiting time* (WT) dan produktivitas bongkar muat (TGH) yang belum dapat mencapai standar kinerja yang telah ditetapkan oleh Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan c.q. Direktur Jenderal Perhubungan Laut yang tertuang dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut (Perdirjenhubla) Nomor: HK.103/2/18/DJPL-16 tahun 2016 tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan yang Diusahakan Secara Komersial sebagaimana yang telah diputuskan dalam Surat Keputusan Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak Nomor: HK.206/08/07/OP.TPr-2020 tahun 2020 tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan Tanjung Perak dengan penentuan standar untuk *waiting time* (WT) untuk Terminal *Multipurpose* Jamrud adalah selama 1,8 Jam dan untuk produktivitas bongkar muat (TGH) curah kering sebesar 140 Ton/Jam. Kegiatan bongkar muat kemasan curah kering dilakukan pada kade 400-1.200 M, tercatat rata-rata kapal memiliki *waiting time* sebesar 1,81 Jam untuk pelayanan kapal luar negeri dan 1,92 Jam untuk pelayanan kapal dalam negeri serta tercatat rata-rata pelayanan bongkar muat sebesar 175,49 Ton/Jam untuk kegiatan luar negeri dan 128,57 Ton/Jam untuk kegiatan dalam negeri. Atas realisasi tersebut dapat disimpulkan bahwa nilai *waiting time* (WT) dan produktivitas bongkar muat (TGH) pada Terminal *Multipurpose* Jamrud belum dapat memenuhi standar yang ditentukan oleh Penyelenggara Pelabuhan.

Ketidaktercapaian atas standar tersebut akan berdampak penting pada perusahaan untuk mencapai indikator performansi kunci (*key performance indikator*) yang merupakan indikator kinerja bagi manajemen terutama untuk manajer yang memegang kendali operasi dalam mencapai target yang telah

ditetapkan meliputi: (1) pelayanan (*service*) terhadap kapal (2) hasil (*ouput*) bongkar muat barang dan peti kemas (3) utilisasi (*utilization*) pemakaian atas fasilitas dan alat di pelabuhan dan ongkos per ton barang (*cost per ton handled*). (Lasse, 2014) yang disebabkan oleh pengaruh atas faktor fisik yang terdapat pada kegiatan bongkar muat komoditi curah kering di Terminal *Multipurpose* Jamrud. Menurut Evani (2013), faktor fisik merupakan faktor-faktor yang terdapat serta mempengaruhi dalam setiap kegiatan di bidang industri, dimana peneliti mengambil faktor fisik yang terdapat pada kegiatan bongkar muat curah kering, antara lain: (1) peralatan bongkar muat, (2) operasional bongkar muat, (3) sumber daya manusia serta (4) *terminal operating system* yang ada dan terlibat pada proses kegiatan bongkar muat curah kering.

Dari penjelasan-penjelasan yang telah dijabarkan diatas, peneliti memiliki ketertarikan dalam melakukan penelitian skripsi dengan judul “**PENGARUH FAKTOR FISIK TERHADAP PRODUKTIVITAS BONGKAR MUAT CURAH KERING PADA TERMINAL *MULTIPURPOSE* JAMRUD**” sehingga diharapkan penelitian dilakukan dapat digunakan untuk memaksimalkan produktivitas kinerja bongkar muat curah kering dengan meneliti variabel-variabel yang berpengaruh pada Terminal *Multipurpose* Jamrud di Pelabuhan Tanjung Perak sehingga dapat memenuhi standar yang ditentukan Penyelenggara Pelabuhan.

1.2 Perumusan Masalah

Peneliti menentukan rumusan masalah dalam penelitian ini berdasarkan dari hasil pemaparan uraian latar belakang diatas, antara lain sebagai berikut:

1. Apakah peralatan bongkar muat berpengaruh secara parsial terhadap produktivitas bongkar muat curah kering di Terminal *Multipurpose* Jamrud?
2. Apakah kegiatan operasional berpengaruh secara parsial terhadap produktivitas bongkar muat curah kering di Terminal *Multipurpose* Jamrud?
3. Apakah Sumber Daya Manusia (SDM) berpengaruh secara parsial terhadap produktivitas bongkar muat curah kering di Terminal *Multipurpose* Jamrud?

4. Apakah *Terminal Operating System* (TOS) berpengaruh secara parsial terhadap produktivitas bongkar muat curah kering di Terminal *Multipurpose* Jamrud?
5. Apakah peralatan bongkar, kegiatan operasional, SDM dan TOS berpengaruh secara simultan terhadap produktivitas bongkar muat curah kering di Terminal *Multipurpose* Jamrud?

1.3 Batasan Masalah

Agar penulisan penelitian tidak melebar dan meluas maka penulis perlu untuk membatasi pada beberapa hal sebagaimana berikut:

1. Variabel yang digunakan hanya difokuskan pada faktor fisik, antara lain: Peralatan Bongkar Muat (X_1), Kegiatan Operasional (X_2), SDM (X_3) dan TOS (X_4) serta Produktivitas (Y) sebagai variabel terikat.
2. Objek penelitian hanya dibatasi pada kegiatan bongkar muat curah kering di Terminal *Multipurpose* Jamrud Pelabuhan Tanjung Perak.
3. Produktivitas kinerja operasional yang diteliti adalah *waiting time* (WT) dan produktivitas kerja (TGH).

1.4 Tujuan Penelitian

Peneliti menentukan tujuan penelitian yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah sebagaimana berikut:

1. Untuk mengetahui adanya pengaruh peralatan bongkar muat secara parsial terhadap produktivitas bongkar muat curah kering di Terminal *Multipurpose* Jamrud.
2. Untuk mengetahui adanya pengaruh kegiatan operasional secara parsial terhadap produktivitas bongkar muat curah kering di Terminal *Multipurpose* Jamrud.
3. Untuk mengetahui adanya pengaruh Sumber Daya Manusia (SDM) secara parsial terhadap produktivitas bongkar muat curah kering di Terminal *Multipurpose* Jamrud.

4. Untuk mengetahui adanya pengaruh *Terminal Operating System* (TOS) secara parsial terhadap produktivitas bongkar muat curah kering di Terminal *Multipurpose* Jamrud.
5. Untuk mengetahui adanya pengaruh peralatan bongkar muat, kegiatan operasional, SDM dan TOS secara simultan terhadap produktivitas bongkar muat curah kering di Terminal *Multipurpose* Jamrud.

1.5 Manfaat Penelitian

Atas penelitian yang akan dilakukan, peneliti mengharapkan manfaat penelitian, antara lain:

1. Bagi Mahasiswa:
 - a. Mahasiswa dapat memperoleh wawasan pengetahuan terapan secara langsung di lapangan untuk menambah pengetahuan dan wawasan studinya serta diharapkan dapat sekaligus mempraktikkan wawasan akademisnya pada dunia kerja nyata.
 - b. Mahasiswa bisa melakukan penyesuaian antara wawasan empiris yang diperolehnya pada perkuliahan dengan ilmu-ilmu terapan yang didapat pada lapangan sehingga dapat melakukan analisa atas suatu permasalahan yang muncul serta dapat menjelaskan jalan keluar dari permasalahannya.
 - c. Mahasiswa bisa memperkaya wawasan dalam berbagai teori pada bidang sumber daya manusia (SDM) secara umum, khususnya materi administrasi kepelabuhanan yang ditekankan pada penerapan aplikasi sistem komputerisasi.
2. Bagi STIAMAK Barunawati
 - a. Menciptakan lulusan yang terampil, teruji serta memiliki kemampuan dengan bekal pengalaman praktik di lapangan sehingga dapat bersaing dan berkompetisi serta terserap di dunia kerja.
 - b. Dapat menjalin kerja sama yang baik dengan Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yang menjadi objek penelitian dari skripsi dalam rangka mengembangkan jaringan (*network*) dari lulusan STIAMAK Barunawati Surabaya.

- c. Laporan hasil penelitian skripsi ini dapat menambah literatur pengetahuan/daftar pustaka pada lingkungan STIAMAK Barunawati Surabaya sebagai kajian literatur atau sebagai pembanding dalam usaha untuk mengembangkan penelitian berikutnya.
3. Bagi Terminal *Multipurpose* Jamrud.
 - a. Hasil dari laporan penelitian ini juga diharapkan dapat menjadi masukan sekaligus menjadi pertimbangan bagi pihak perusahaan untuk dapat mengembangkan kebijakan Perusahaan, terutama dalam melakukan kegiatan bongkar muat curah kering agar lebih produktif.
 - b. Hasil laporan penelitian skripsi ini diharapkan dapat memberikan gambaran yang lebih detail bagi Badan Usaha Pelabuhan (BUP) sekaligus dapat dijadikan bahan evaluasi atas kinerja bongkar muat curah kering di terminal agar lebih produktif.

1.6 Sistematika Penulisan

Peneliti melakukan penyusunan atas penelitian yang disusun secara sistematis sesuai dengan panduan penyusunan yang diterbitkan STIAMAK. Secara ringkas, penelitian dapat disusun sebagai berikut:

1. BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini berisi mengenai latar belakang penelitian yang berkaitan dengan masalah-masalah yang akan dilakukan penelitian, perumusan masalah-masalah penelitian, batasan-batasan masalah, tujuan dari penelitian serta manfaat dari penelitian dan sistematika penulisan penelitian.

2. BAB II LANDASAN TEORI

Pada bab ini berisi mengenai landasan-landasan teori yang digunakan sebagai landasan peneliti dalam melakukan penelitian yang meliputi konsep tentang hubungan antar variabel faktor fisik dengan produktivitas, penelitian terdahulu, kerangka konseptual dan berpikir serta hipotesis penelitian.

3. BAB III METODE PENELITIAN

Pada bab ini berisi mengenai hal-hal yang berkaitan erat dengan metode-metode yang digunakan dalam penyusunan penelitian skripsi yang berisi

tentang jenis dari penelitian, penjelasan populasi dan sampel, penjelasan definisi operasional, metode-metode dalam pengumpulan data, jenis-jenis dan sumber pengambilan data serta teknik analisa data.

4. BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini berisi mengenai tentang hubungan antar variabel faktor-faktor fisik yang diperoleh dari permasalahan yang diajukan oleh peneliti kemudian menjabarkan penyelesaian dari permasalahan tersebut dengan menggunakan metode yang telah diajukan serta melakukan analisa proses dan hasil penyelesaian masalah.

5. BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini berisi mengenai kesimpulan yang berisi jawaban dari permasalahan yang telah diajukan peneliti yang telah diperoleh dari penelitian yang dilakukan dan/ atau dapat ditambahkan dengan saran yang merupakan usulan yang ditujukan kepada pihak-pihak terkait dengan hasil penelitian.