

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Wilayah Indonesia, yang terdiri dari ribuan pulau, memerlukan transportasi laut sebagai jalur perdagangan baik di tingkat domestik maupun internasional. Dalam rangka ini, Indonesia memiliki berbagai pelabuhan, mulai dari yang berskala kecil sebagai pelabuhan pengumpan lokal hingga pelabuhan utama dengan skala internasional. Dengan potensi tersebut, Indonesia menjadikan transportasi laut sebagai sektor utama yang menghubungkan pulau-pulau dari Sabang hingga Merauke. Tujuan transportasi laut adalah untuk mendukung pertumbuhan ekonomi di daerah-daerah terpencil. Secara lebih luas, sektor transportasi berfungsi sebagai elemen penunjang dalam pembangunan, termasuk dalam aspek ekonomi, politik, sosial budaya, pertahanan, dan keamanan. Transportasi laut memiliki peran penting dalam perkembangan ekonomi nasional, baik dalam pengiriman barang dan logistik maupun transportasi penumpang.

Kapal merupakan sarana transportasi laut yang paling representatif untuk negara kepulauan seperti Indonesia. Kapal ini melayani kegiatan perekonomian, transportasi penumpang, ekspor dan impor barang di wilayah kepabeceanan maupun di luar wilayah kepabeceanan.

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan dengan batas-batas tertentu. Tempat ini digunakan untuk kegiatan pemerintahan dan ekonomi, seperti sandar kapal, naik turun penumpang, dan bongkar muat barang. Pelabuhan dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan fasilitas penunjang pelabuhan, serta berfungsi sebagai titik perpindahan antar moda transportasi. Di dalam pelabuhan terdapat terminal sebagai tempat sandar kapal, kolam pelabuhan sebagai tempat kapal berlabuh, dan area penumpukan barang sebagai gudang untuk bongkar muat barang dan naik turun penumpang.

Berdasarkan tujuan layanannya, pelabuhan dapat dibagi menjadi pelabuhan umum dan pelabuhan khusus. Pelabuhan umum adalah pelabuhan yang

dioperasikan untuk kepentingan umum, sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2001. Sementara itu, pelabuhan khusus adalah pelabuhan yang digunakan khusus untuk kegiatan sektor industri, pertambangan, atau pertanian, dan pembangunannya dilakukan oleh instansi terkait untuk keperluan bongkar muat bahan baku dan hasil produksi. Contoh pelabuhan khusus termasuk pelabuhan batu bara dan pelabuhan kilang minyak sawit, sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 55 Tahun 2002.

PT Terminal Petikemas Surabaya sebagai salah satu anak usaha PT Pelindo Terminal Petikemas (SPTP) yang merupakan subholding dalam Pelabuhan Indonesia (Pelindo) Grup merupakan Terminal yang menyediakan layanan jasa bongkar muat kapal petikemas baik domestic maupun internasional. PT Terminal Petikemas Surabaya (TPS) memegang andil besar sebagai pengelola terminal petikemas dalam mata rantai logistic nasional terutama di wilayah Indonesia bagian timur. TPS sebagai gate penghubung antara wilayah Indonesia dibagian barat dengan wilayah Indonesia bagian timur dituntut untuk memiliki kinerja yang baik, dikarenakan jika terjadi kongesti terhadap pelayanan kapal baik yang sandar maupun yang menunggu tambatan, akan berdampak besar terhadap *supply chain* management secara nasional bahkan secara global.

**Tabel 1. 1 Data Arus Produktivitas Peti Kemas di Terminal Petikemas Surabaya**

<b>Tahun</b>	<b>Category</b>	<b>Arus Produktivitas (TEUs)</b>	<b>Jumlah</b>
2019	Internasional	1.302.937	1.409.881
	Domestic	106.944	
2020	Internasional	1.289.233	1.379.630
	Domestic	90.397	
2021	Internasional	1.330.047	1.415.544
	Domestic	85.597	
2022	Internasional	1.177.616	1.245.283
	Domestic	67.667	
2023 - Mei	Internasional	535.433	560.069
	Domestic	24.636	

Sumber : Terminal Petikemas Surabaya: 2023

Tabel 1.1 menunjukkan data tentang jumlah satuan TEUS (Twenty-foot Equivalent Units) yang dibagi menjadi dua kategori yaitu "Internasional" dan "Domestik" dalam rentang tahun 2019 hingga Mei 2023.

Dalam kategori "Internasional", jumlah TEUS pada tahun 2019 adalah 1.302.937, kemudian mengalami penurunan sedikit pada tahun 2020 menjadi 1.289.233. Namun, pada tahun 2021, jumlah TEUS mengalami peningkatan menjadi 1.330.047. Di tahun 2022, terjadi penurunan yang signifikan menjadi 1.177.616 TEUS, dan pada Mei 2023, jumlah TEUS internasional mencapai 535.433.

Sementara itu, dalam kategori "Domestik", jumlah TEUS pada tahun 2019 adalah 106.944 dan mengalami penurunan pada tahun 2020 menjadi 90.397. Pada tahun 2021, jumlah TEUS domestik terus mengalami penurunan menjadi 85.597. Di tahun 2022, jumlah TEUS domestik lebih lanjut menurun menjadi 67.667 dan pada Mei 2023, jumlah TEUS domestik mencapai 24.636.

Total keseluruhan jumlah TEUS, yang mencakup kategori internasional dan domestik, adalah 1.409.881 pada tahun 2019. Kemudian jumlah TEUS total mengalami penurunan pada tahun 2020 menjadi 1.379.630. Namun, pada tahun 2021, terjadi peningkatan menjadi 1.415.544 TEUS. Di tahun 2022, jumlah TEUS total kembali mengalami penurunan signifikan menjadi 1.245.283. Pada Mei 2023, jumlah TEUS total mencapai 560.069.

Dengan tabel 1.1, peneliti dapat melihat tren fluktuasi jumlah TEUS baik dalam kategori internasional maupun domestik dari tahun ke tahun. Terdapat penurunan pada tahun 2020 yang kemudian diikuti oleh peningkatan pada tahun 2021 sebelum mengalami penurunan kembali pada tahun 2022. Pada Mei 2023, terlihat bahwa jumlah TEUS masih berada di level yang relatif rendah.

Operasional di Terminal Petikemas Surabaya aktif dalam 24 jam yang memiliki 3 shift jam kerja. Oleh karena itu, terdapat 4 grup operasional kerja yang siap siaga dalam bertugas. Jika ditotal dalam 4 grup tersebut, Terminal Petikemas memiliki karyawan atau tenaga kerja yang berkaitan dengan operasional sejumlah 304 tenaga kerja. Dan, diantaranya:

**Tabel 1. 2 Rincian Tenaga Kerja Operasional**

<b>No</b>	<b>Tenaga Kerja</b>	<b>Jumlah</b>
1	<i>Shift Manager</i>	1 orang
2	<i>Superintendent</i>	4 orang
3	HSSE / <i>Safety Officer</i>	2 orang
4	<i>Vessel Planner</i>	3 orang
5	<i>Foreman Kapal</i>	4 orang
6	<i>Excecutions control</i>	5 orang
7	<i>IT Support</i>	3 orang
8	<i>Tally Kapal</i>	23 orang
9	Mekanik alat berat	20 orang
10	<i>Reffer man</i>	12 orang
11	<i>Security</i>	20 orang
12	Petugas <i>Gate</i>	10 orang
13	<i>Tally Gate</i>	3 orang
14	Tenaga Kerja Bongkar muat	60 orang
15	Operator CC	18 orang
16	Operator RTG	28 orang
17	Operator RS	5 orang
18	Operator <i>Forklift</i>	4 orang
19	Operator Volvo	65 orang
20	Mandor TKBM	2 orang
21	Petugas Klinik Kesehatan	2 orang
22	Kepil/ Petugas Mooring	10 orang
<b>Jumlah</b>		<b>304 orang</b>

Sumber : Terminal Petikemas Surabaya: 2023

Tabel 1.2 menampilkan data jumlah tenaga kerja untuk berbagai posisi di Terminal Petikemas Surabaya. Terdapat berbagai posisi yang terdaftar, di antaranya *Shift Manager* dengan jumlah 1 orang, *Superintendent* sebanyak 4 orang, HSSE/*Safety Officer* sebanyak 2 orang, *Vessel Planner* sebanyak 3 orang, *Foreman Kapal* sebanyak 4 orang, *Excecutions control* sebanyak 5 orang, *IT Support* sebanyak 3 orang, *Tally Kapal* sebanyak 23 orang, Mekanik alat berat sebanyak 20 orang, *Reffer man* sebanyak 12 orang, *Security* sebanyak 20 orang, Petugas *Gate* sebanyak 10 orang, *Tally Gate* sebanyak 3 orang, Tenaga Kerja Bongkar Muat sebanyak 60 orang, Operator CC sebanyak 18 orang, Operator RTG sebanyak 28 orang, Operator RS sebanyak 5 orang, Operator *Forklift* sebanyak 4 orang, Operator Volvo sebanyak

65 orang, Mandor TKBM sebanyak 2 orang, Petugas Klinik Kesehatan sebanyak 2 orang, dan Kepil/Petugas Mooring sebanyak 10 orang. Jumlah total tenaga kerja dalam organisasi ini adalah 304 orang.

PT. TPS sebagai Terminal yang mengutamakan pelayanan terhadap kepuasan pelanggan memiliki moto: *“Reliable Terminal With Servive Exelent”*. Tentunya memiliki tolak ukur dalam hal pencapaian kinerjanya. Ini diperlukan guna mengevaluasi dan memperbaiki setiap hasil yang ingin dicapai. Ada beberapa faktor yang mempengaruhi produktivitas bongkar muat diantaranya, keterampilan Sumber Daya manusia (SDM), peralatan bongkar/ muat yang digunakan, *Terminal Operating System* (TOS) pada saat kegiatan bongkar/ muat dilakukan. Berdasarkan uraian diatas maka penulis tertarik untuk mengkaji serta mengemukakan dalam bentuk penelitian dengan judul: **“Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Produktivitas Bongkat/ Muat di Terminal Petikemas Surabaya.”**

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian dari latar belakang masalah tersebut diatas maka pertanyaan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Apakah Sumber Daya Manusia (SDM) berpengaruh secara parsial terhadap produktivitas bongkar/ muat di Terminal Petikemas Surabaya.
2. Apakah Peralatan bongkar muat berpengaruh secara parsial terhadap produktivitas bongkar/ muat di Terminal Petikemas Surabaya.
3. Apakah Terminal Operating System berpengaruh secara parsial terhadap produktivitas bongkar/ muat di Terminal Petikemas Surabaya.
4. Apakah Sumber Daya Manusia (SDM), peralatan bongkar muat dan Terminal *Operating System* berpengaruh secara simultan terhadap produktivitas bongkar/ muat di Terminal Petikemas Surabaya.

### **1.3 Batasan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah, rumusan masalah, dan ruang lingkup penelitian, penelitian ini akan membatasi dua variabel yang diduga memengaruhi kinerja pelayanan bongkar muat kapal di Terminal Petikemas Surabaya. Pembatasan masalah ini bertujuan untuk mendapatkan temuan yang lebih fokus dan menghindari adanya penyimpangan hasil akibat perluasan masalah yang terlalu luas.

Penelitian ini akan menggunakan data sekunder yang diperoleh dari laporan kinerja operasional Terminal Petikemas Surabaya selama periode tahun 2021-2023. Data ini akan menjadi sumber informasi untuk menganalisis kinerja pelayanan bongkar muat kapal di terminal tersebut. Dengan memanfaatkan data sekunder yang ada, penelitian ini diharapkan dapat memberikan pemahaman yang lebih mendalam tentang faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja pelayanan bongkar muat kapal di Terminal Petikemas Surabaya

### **1.4 Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah yang telah diajukan, tujuan penelitian tersebut dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Mengetahui pengaruh Sumber Daya Manusia (SDM) secara parsial terhadap produktivitas bongkar/muat di Terminal Petikemas Surabaya.
2. Mengetahui pengaruh kondisi peralatan yang digunakan secara parsial terhadap produktivitas bongkar/muat di Terminal Petikemas Surabaya.
3. Mengetahui pengaruh Terminal Operating System secara parsial terhadap produktivitas bongkar/muat di PT. Terminal Petikemas Surabaya.
4. Mengetahui pengaruh secara simultan dari Sumber Daya Manusia, peralatan bongkar/muat dan Terminal Operating System terhadap produktivitas bongkar/muat di Terminal Petikemas Surabaya.

## **1.5 Manfaat Penelitian**

Manfaat dari penelitian ini diharapkan dapat meliputi:

1. Manfaat untuk STIAMAK Barunawati:
  - a. Penelitian ini akan menjadi tambahan literatur yang berguna bagi STIAMAK Barunawati, memperkaya pengetahuan dan wawasan dalam bidang yang sama.
  - b. Hasil penelitian ini dapat menjadi referensi bagi peneliti selanjutnya dalam melakukan penelitian serupa.
2. Manfaat untuk Perusahaan:
  - a. Hasil penelitian ini dapat memberikan wawasan yang berharga bagi manajemen perusahaan dalam menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi produktivitas bongkar/muat di Terminal Petikemas Surabaya.
  - b. Rekomendasi dari penelitian ini dapat digunakan untuk meningkatkan efisiensi dan kinerja operasional terminal, serta membantu perusahaan dalam pengambilan keputusan terkait peningkatan produktivitas.
3. Manfaat untuk Peneliti:
  - a. Peneliti akan memperoleh pengetahuan yang lebih mendalam tentang proses bisnis yang ada di PT. Terminal Petikemas Surabaya.
  - b. Hasil penelitian ini dapat menjadi sumbangan wawasan yang berharga bagi peneliti sendiri, memperluas pemahaman tentang industri tersebut.
  - c. Peneliti dapat berbagi pengetahuan yang diperoleh dengan rekan kerja dan pihak lain di perusahaan, membantu meningkatkan pemahaman umum mengenai proses bisnis di terminal tersebut.

## **1.6 Sistematika Penulisan**

Untuk mempermudah pengertian dan pemahaman penulisan ini, maka penulis menyusun dalam suatu sistematika penulisan sebagai berikut:

### **1. BAB I: PENDAHULUAN**

Dalam bab ini, penulis memaparkan latar belakang masalah yang menjadi dasar penelitian serta rumusan masalah yang menjadi fokus penelitian. Batasan

masalah ditetapkan untuk menjaga kefokusannya penelitian. Tujuan penelitian dan manfaatnya dijelaskan, serta disusun sistematika penulisan untuk memudahkan pemahaman.

## **2. BAB II: LANDASAN TEORI**

Pada bab ini, penulis mengemukakan teori-teori yang relevan dengan pembahasan penelitian, yang didukung oleh hasil-hasil penelitian sebelumnya. Teori-teori tersebut merujuk pada buku-buku referensi dan sumber informasi terkait.

## **3. BAB III: METODE PENELITIAN**

Bab ini menjelaskan langkah-langkah yang dilakukan oleh penulis dalam melakukan penelitian dan menulis laporan. Metode penelitian yang terstruktur dan terarah dijelaskan agar hasil yang diperoleh sesuai dengan tujuan awal penelitian.

## **4. BAB IV: ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN**

Pada bab ini, penulis menganalisis data yang dikumpulkan, mengelola, dan menghasilkan selama penelitian, serta mendiskusikan hasil yang dicapai sepanjang penelitian dan penyusunan laporan.

## **5. BAB V: PENUTUP**

Bab ini berisi kesimpulan dari inti bahasan, yang disertai dengan saran-saran bagi pihak yang terlibat dalam penelitian untuk memperbaiki kekurangan dan mengembangkan penelitian di masa depan.