

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Seiring dengan perkembangan jaman, maka mobilitas dan kebutuhan masyarakat semakin meningkat. Oleh karena itu, keberadaan pelabuhan merupakan suatu yang sangat penting dengan karakter Indonesia yang merupakan negara kepulauan. Dalam kegiatan pengangkutan barang, jalur laut merupakan jalur yang sangat efisien dan hemat dengan menggunakan petikemas yang dimuat di kapal dimana petikemas merupakan suatu wadah yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali, dipergunakan untuk menyimpan dan sekaligus mengangkut muatan yang ada di dalamnya dengan aman dan menghindari terjadinya kerusakan pada muatan.

Dari beberapa perusahaan Pelabuhan, pelayanan bongkar muat sangat penting memegang peranan perputaran ekonomi dimana dalam pelaksanaannya dilakukan di Terminal Petikemas yang merupakan fasilitas pelabuhan yang terdiri atas kolam sandar dan tempat kapal bersandar atau tambat, tempat penumpukan, tempat menunggu dan naik turun penumpang, dan/atau tempat bongkar muat barang. Kegiatan bongkar muat barang di Terminal Petikemas meliputi *Stevedoring*, *Cargodoring*, *Receiving*, dan *Delivery*. Lapangan penumpukan digunakan sebagai penyimpanan sementara petikemas perlu pengaturan pola operasional dengan alat yang digunakan secara tepat dan efisien guna pengaturan arus petikemas yang masuk maupun keluar dari Terminal Petikemas.

Pelabuhan di Indonesia dikelola oleh PT Pelabuhan Indonesia (Persero) yang merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dimana perusahaan tersebut terbentuk dari hasil merger dari empat BUMN pelabuhan yaitu PT Pelindo I (Persero), PT Pelindo II (Persero), PT Pelindo III (Persero) dan PT Pelindo IV (Persero) pada tanggal 1 Oktober 2021 dengan harapan Pemerintah terhadap penggabungan tersebut

membuka kesempatan perusahaan untuk Go Internasional. Integrasi ini akan meningkatkan posisi PT Pelabuhan Indonesia (Persero) menjadi operator terminal peti kemas terbesar ke-8 di dunia dengan total throughput peti kemas sebesar 16,7 juta TEUs, meningkatkan pelayanan, efektivitas dan efisiensi kepelabuhanan nasional.

PT Pelabuhan Indonesia (Persero) mengelola pelabuhan-pelabuhan yang tersebar di seluruh Indonesia. Terdapat 4 (empat) Sub Holding yang terbentuk di bawah PT Pelabuhan Indonesia (Persero) antara lain :

1. PT Pelindo Terminal Petikemas adalah Sub Holding yang melakukan pengelolaan klaster bisnis petikemas;
2. PT Pelindo Multi Terminal adalah Sub Holding yang melakukan pengelolaan klaster bisnis non petikemas;
3. PT Pelindo Solusi Logistik adalah Sub Holding yang melakukan pengelolaan klaster bisnis logistik dan pengembangan kawasan;
4. PT Pelindo Jasa Maritim adalah Sub Holding yang melakukan pengelolaan klaster bisnis marine, peralatan, dan jasa kepelabuhanan lainnya.

Dimana tugas utama Sub Holding yakni menentukan kebijakan layanan Pelabuhan sesuai lini bisnisnya yang selaras dengan kebijakan strategi Pelindo, menjalankan kuasa dan tugas operasional dari Pelindo, serta sebagai revenue generator. Tujuan pembentukan Sub Holding agar bisa fokus dalam pengelolaan bisnis inti dan menumbuhkan kompetensi yang bisa bersaing di masing-masing Subholding.

PT Pelindo Terminal Petikemas mempunyai beberapa Terminal Petikemas yang tersebar di sebelas provinsi seluruh Indonesia. Adapun Terminal Petikemas yang dalam pengelolaan PT Pelindo Terminal Petikemas adalah sebagai berikut :

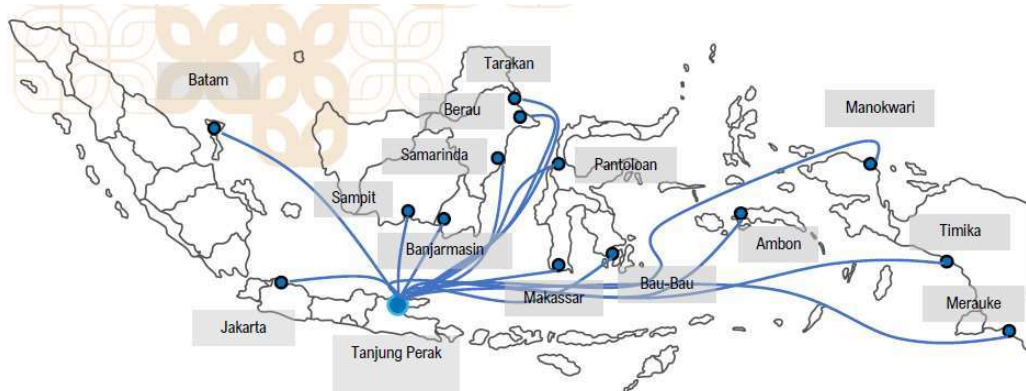
1. TPK Belawan
2. TPK Perawang
3. TPK Semarang
4. TPK Nilam

5. TPK Banjarmasin
6. TPK Tarakan
7. TPK New Makassar Terminal 1
8. TPK New Makassar Terminal 2
9. TPK Kendari
10. TPK Pantoloan
11. TPK Bitung
12. TPK Kupang
13. TPK Ambon
14. TPK Sorong
15. TPK Jayapura

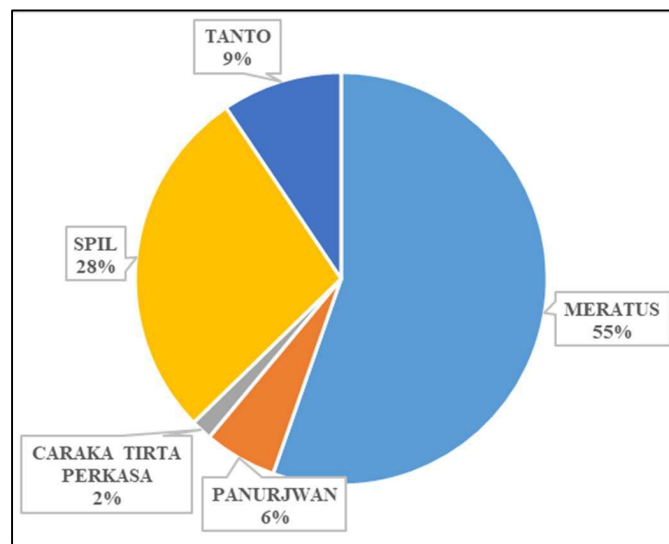
PT Pelindo Terminal Petikemas juga mempunyai tujuh Anak Perusahaan dengan rincian sebagai berikut :

1. PT Terminal Petikemas Surabaya
2. PT Berlian Jasa Terminal Indonesia
3. PT IPC Terminal Peti Kema
4. PT Terminal Teluk Lamong
5. PT Kaltim Kariangau Terminal
6. PT Prima Terminal Petikemas
7. PT Prima Multi Terminal.

Daerah Surabaya terdapat beberapa Terminal Petikemas dan salah satunya adalah Terminal Petikemas Nilam (TPK Nilam) yang dikelola oleh Sub Holding PT Pelindo Terminal Petikemas.



**Gambar 1.1 Sebaran Arus Petikemas TPK Nilam**



**Grafik 1.1 Market Share Pelayaran TPK Nilam**

Market share perusahaan pelayaran terbesar TPK Nilam adalah PT Meratus Line dengan market sebesar 55%.

Arus petikemas TPK Nilam selama satu tahun 2022 adalah sebesar 372.022 TEUs dari target sampai dengan Desember 2022 adalah sebesar 408.831 TEUs atau tercapai hanya 91% dari target.

Pola operasional TPK Nilam hanya memanfaatkan Container Yard (CY) Nilam Multipurpose kapasitas 238.773 TEUs dan pelayanan bongkar kebanyakan dilakukan

secara truck losing sebesar 91% dikarenakan kapasitas CY dan alat lebih rendah dari throughput sehingga perlu adanya pemanfaatan CY Ex-Pusri agar bisa dilakukan stacking bongkar terlebih dahulu di CY yang bisa menambah pendapatan dan CY menjadi produktif.

Kondisi saat ini di CY Ex-Pusri belum terdapat alat Rubber Tyred Gantry (RTG) untuk melakukan kegiatan stacking dan jika dilakukan investasi untuk pengadaan alat baru tersebut memerlukan anggaran biaya sekitar Rp 25 milyar untuk 1 (satu) unit RTG. Sebagai langkah efisiensi program investasi dan berdasarkan prinsip ekonomi dimana dengan biaya investasi rendah bisa mendapatkan laba besar, maka TPK Nilam bisa melakukan permintaan alat dengan relokasi/pemindahan RTG dari Terminal Petikemas lain yang tingkat utilisasi rendah yang bisa dimanfaatkan di CY Ex-Pusri sehingga bisa meningkatkan stacking yang sebelumnya hanya sebesar 9% menjadi stacking full 100%.

Berdasarkan uraian di atas, maka penulis melakukan penelitian terhadap peningkatan kinerja dan pendapatan TPK Nilam dengan melakukan relokasi alat bongkar muat dari Terminal Petikemas lain yang membutuhkan biaya yang lebih rendah dibandingkan pengadaan unit baru untuk ditempatkan di CY Ex-Pusri, maka penulis tertarik untuk mengangkat judul “**Optimalisasi CY Ex-Pusri Dengan Relokasi Alat Bongkar Muat Untuk Peningkatan Kinerja TPK Nilam**”.

## **1.2 Perumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang diatas, maka perlu diteliti lebih lanjut terhadap bagaimana meningkatkan pendapatan TPK Nilam melakukan investasi alat baru atau relokasi RTG?

## **1.3 Batasan Masalah**

Permasalahan pada identifikasi masalah tersebut tidak akan dibahas secara keseluruhan karena berbagai keterbatasan dan menghindari meluasnya permasalahan

serta agar lebih mudah dipahami dan dimengerti maka dalam penelitian ini penulis memberikan batasan-batasan mengenai masalah yang diteliti pada pola operasional dan meningkatkan pendapatan TPK Nilam melakukan investasi alat baru atau relokasi RTG.

#### **1.4 Tujuan Penelitian**

Tujuan yang ingin dicapai penulis berdasarkan rumusan masalah yang telah disampaikan adalah sebagai berikut untuk mengetahui biaya yang efisien antara investasi alat baru atau relokasi RTG.

#### **1.5 Manfaat Penelitian**

Penelitian ini mempunyai manfaat, baik segi teoritis maupun praktis. Manfaatnya dapat dirasakan oleh peneliti sendiri, lembaga pendidikan, pembaca, dan perusahaan. Berikut adalah beberapa manfaat dari penelitian bersifat teoritis dan praktis:

##### **1. Manfaat Teoritis**

Penelitian teoritis tentang optimalisasi *Container Yard* petikemas memiliki manfaat yang penting dalam mengembangkan pemahaman dan pengetahuan yang lebih dalam tentang bagaimana mengelola *Container Yard* petikemas dengan pola operasional dan metode pemenuhan alat yang digunakan agar efisien dan paling menguntungkan.

##### **2. Manfaat Praktis**

Penelitian optimalisasi *Container Yard* petikemas memiliki banyak manfaat praktis bagi mahasiswa, perusahaan dan perguruan tinggi. Berikut adalah beberapa manfaat praktis dari penelitian ini :

- a. Bagi mahasiswa, penelitian ini mengembangkan keterampilan analisis yang kuat saat mengumpulkan dan menganalisis data mengenai *Container Yard* petikemas serta memungkinkan mahasiswa menerapkan konsep-konsep

akademis yang mereka pelajari dalam situasi dunia kerja sehingga membantu mereka memahami bagaimana teori-teori ini dapat digunakan untuk memberikan pemecahan masalah saat bekerja.

- b. Bagi perusahaan, memberikan rekomendasi dan praktik terbaik untuk meningkatkan efisiensi dan produktivitas di Container Yard dari pola operasi yang dilakukan, kinerja keuangan dan proyeksi pendapatan yang didapatkan.
- c. Bagi Perguruan Tinggi, diharapkan dapat memberikan pertimbangan mengenai model pembelajaran untuk meningkatkan prestasi belajar dan pengembangan materi mahasiswa.

## **1.6 Sistematika Penulisan**

Untuk memperoleh pembahasan yang sistematis, maka penulis perlu menyusun sistematika sedemikian rupa sehingga dapat menunjukkan hasil penelitian yang baik dan mudah di pahami. Adapun sistematika tersebut adalah sebagai berikut:

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

Bab ini membahas tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, serta sistematika penulisan.

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

Bab ini membahas tentang kajian-kajian teori mengenai variabel-variabel yang diteliti seperti Optimalisasi Alat Bongkar Muat Guna Peningkatan Kinerja CY-Ex Pusri di Terminal Petikemas Nilam serta diuraikan terhadap penelitian terdahulu dan kerangka berpikir.

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

Bab ini menguraikan variabel-variabel penelitian serta operasionalnya, penentuan populasi beserta jenis penelitian, metode penelitian, metode observasi, metode dokumentasi, metode interview, teknik pengumpulan di dalamnya berisi seleksi data dan verifikasi data.

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

Bab ini menguraikan dari isi pokok penelitian yang berisi deskripsi objek penelitian, analisis data dari pembahasannya sehingga dapat diketahui hasil analisis yang diteliti mengenai hasil pembuktian sampai pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen.

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

Bab ini menjelaskan tentang kesimpulan dari hasil penelitian yang dilakukan serta saran yang diberikan kepada pihak-pihak terkait mengenai dari hasil penelitian yang telah dilakukan.