

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Kegiatan dipelabuhan sangat tergantung dari arus penumpang atau barang yang akan dimuat kedalam kapal. Dalam kegiatan bongkar muat barang dari kapal menuju ke darat, maupun dari darat menuju ke kapal merupakan proses yang sangat penting bagi berjalannya roda perekonomian negara. Untuk menjalankan fungsinya sebagai sandar dan bongkar / muat kapal maka pelabuhan dituntut untuk memiliki fasilitas dan tenaga bongkar muat yang handal sehingga dalam melakukan kinerjanya tersebut pelabuhan dalam menjalankannya dapat dilakukan semaksimal mungkin sehingga tidak ada pihak yang merasa dirugikan baik dari pemilik kapal, pemilik barang, maupun jasa bongkar muat pelabuhannya.

Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya yang merupakan salah satu pelabuhan utama Indonesia di wilayah timur, merupakan bagian dari wilayah kerja PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero). Selama periode tahun 2014, pelabuhan ini melaksanakan proses bongkar / muat pada segala jenis kapal yang berkunjung sejumlah 13.615 kapal. Selama periode 6 bulan pada tahun 2015 (periode Januari – Juni), proses bongkar / muat yang mengalami kenaikan jumlah, yaitu 13.697 untuk seluruh tipe dan ukuran kapal. Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya mempunyai 4 (empat) dermaga yang digunakan untuk aktifitas bongkar muat, yaitu, dermaga Jamrud Utara, dermaga Berlian, dermaga Nilam, dermaga Mirah, dan dermaga Kalimas, dimana masing – masing dermaga tersebut merupakan tempat sandar dan bongkar muat dipelabuhan.

Dermaga Berlian merupakan salah satu dermaga yang dimiliki oleh Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, dimana dermaga ini dikelola oleh PT. Berlian Jasa Terminal Indonesia (BJTI) Port, yang merupakan anak perusahaan PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero), juga melakukan fungsi sebagai dermaga untuk proses bongkar muat petikemas dan curah cair / curah kering yang akan dikirim keluar negeri maupun kedalam negeri. Selain itu, dermaga Berlian juga biasa dipakai untuk operasional bagi kapal-kapal RO-RO melakukan proses

bongkar kendaraan roda empat, namun sejak tahun 2012 pelabuhan Berlian sudah tidak melayani kegiatan petikemas internasional dilanjutkan pada tahun 2014 juga sudah tidak melayani kegiatan curah kering, dan mulai berkonsentrasi melayani kegiatan petikemas Domestik yang didukung dengan 10 Blok Area untuk digunakan penimbunan (Stack), dengan lebar apron mencapai 15 meter.

PT. Berlian Jasa Terminal Inonesia Port secara keseluruhan membagi dermaga Berlian kedalam tiga wilayah kerja, yaitu

1. Dermaga Berlian Timur dengan panjang dermaga 780 meter dengan kedalaman -9,5 meter.
2. Dermaga Berlian Barat dengan panjang dermaga 700 meter, dengan kedalaman -8,5 meter.
3. Dermaga Berlian Utara dengan panjang dermaga 140 meter dengan kedalaman -9,0 meter.

Proses kegiatan bongkar muat petikemas yang dilakukan PT. Berlian Jasa Terminal Indonesia Port di dermaga Berlian memiliki jadwal sandar dan labuh kapal yang relatif cukup padat, sehingga harus dikelola secara terencana dan diawasi ketat untuk menghindari timbulnya risiko *opportunity lost* akibat dermaga yang tidak produktif. Risiko yang muncul ini dapat menyebabkan *opportunity lost* bagi PT. Berlian Jasa Terminal Indonesia Port selaku pengelola dan juga bagi pihak pelayaran selaku pengguna serta bagi rekanan (*vendor*) yang ikut melakukan aktivitas kegiatan di dermaga berlian.

Beberapa risiko *opportunity lost* yang bisa dialami, yang berkaitan dengan tidak produktifnya dermaga, diantaranya tidak berproduksinya alat bongkar muat (*Harbour Mobile Crane, Rubber Tyred Gantrycrane* dan *Forklift*), tidak berproduksinya angkutan transportasi petikemas (*High Truck*), dan tidak berproduksinya tenaga kerja lapangan. Disamping itu, risiko lainnya akan mengakibatkan terganggunya sistem bongkar muat dipelabuhan itu sendiri, sehingga akan menimbulkan masalah, baik bagi pemilik kapal atau pemilik barang, operator bongkar muat dan pihak otoritas pelabuhan sendiri.

Risiko adalah adanya ketidakpastian hasil yang dapat merugikan atau membahayakan dari suatu perbuatan atau tindakan sebagai akibat suatu keputusan

atau situasi saat ini. Risiko juga bisa diartikan adanya kemungkinan penyimpangan pada realisasi dengan apa yang telah direncanakan. Risiko yang bisa muncul dalam kegiatan proses bongkar muat bisa dikarenakan akibat Rusaknya Kapal, Rusaknya alat bongkar muat, kurangnya angkutan transportasi, dan kondisi dermaga dan perairan. Salah satu akibat munculnya risiko tersebut, Kapal tidak dapat sandar atau berlabuh tepat waktu, sesuai perencanaan dan standar yang telah ditetapkan oleh pihak pengelola pelabuhan. Hal ini juga yang sering dialami oleh PT. Berlian Jasa Terminal Indonesia Port selaku salah satu operator pengelola pelabuhan, dimana beberapa kapal sering mengalami keterlambatan sandar dan labuh di dermaga berlian.

Dari data Divisi Operasional PT. Berlian Jasa Terminal Indonesia Port, dalam kurun waktu Januari sampai dengan Desember 2016 terjadi kasus keterlambatan kapal keluar dermaga rata-rata 15% perbulan dari total kapal yang sandar di dermaga Berlian. Pada Tahun 2017 terjadi peningkatan menjadi sebesar 17,5% perbulan dari total kapal yang sandar di dermaga berlian. Apabila kapal yang sandar di berlian rata-rata sebanyak 100 buah kapal, maka pada tahun 2016 terjadi keterlambatan kapal yang keluar dermaga sebanyak 15 kapal, dan apabila rata-rata keterlambatan kapal keluar dermaga selama 3 jam maka waktu yang terbuang adalah $15 \times 3 = 45$ jam perbulan. Apabila standar produksi minimum tiap kapal di berlian adalah sebanyak 15 box perjam – peralatan bongkar muat bisa dihitung *opportunity lost* yang dialami PT. Berlian Jasa Terminal Indonesia Port tiap bulan adalah $15 \times 3 \times 15 \text{ box} = 675 \text{ box}$ dengan asumsi perkapal hanya 1 alat kegiatan. Padahal rata-rata kegiatan bongkar muat petikemas di dermaga berlian menggunakan 2 alat bongkar per kapal, maksimal 3 alat bongkar untuk kapal yang berbobot di atas 30 ribu ton. Akan lebih banyak lagi *opportunity lost* yang bisa dialami PT. Berlian Jasa Terminal Indonesia Port bila memakai formula tiap kapal menggunakan 2 alat bantu bongkar muat petikemas, yaitu menjadi $15 \times 2 \times 15 \times 2 = 900 \text{ box}$ perbulan.

Apabila kondisi semacam ini terus dibiarkan tanpa ada upaya preventif untuk mengurangi atau bahkan kalau bisa menghilangkannya maka bisa mengurangi pendapatan yang seharusnya diperoleh, malah besar kemungkinan

bisa menimbulkan *opportunity lost* dikemudian hari. Untuk itu perlu dilakukan proses analisis risiko, yang merupakan bagian dari kegiatan manajemen risiko, yang bertujuan untuk mengenal pasti risiko dan mengambil tindakan yang tepat terhadap risiko, yang tujuannya adalah secara terus menerus menciptakan atau menambah nilai maksimum kepada semua kegiatan bongkar muat petikemas di dermaga berlian.

Hal itulah yang membuat penulis tertarik untuk meneliti materi skripsi dengan judul “Antrian Sandar Dan Berlabuh Kapal Terhadap Kehilangan Kesempatan (Opportunity Lost) Di Dermaga Berlian”. Untuk itu penulis akan berusaha memaparkan berbagai hasil temuan dalam kegiatan penelitian ini, terutama yang berkaitan dengan *Opportunity Lost* produksi sebagai akibat adanya antrian sandar dan berlabuh kapal di dermaga Berlian.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah diatas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Apakah antrian sandar kapal berpengaruh terhadap *opportunity lost* di dermaga Berlian ?
2. Apakah antrian berlabuh kapal berpengaruh terhadap *opportunity lost* di dermaga Berlian ?
3. Apakah antrian sandar dan berlabuh kapal secara bersama-sama berpengaruh terhadap *opportunity lost* di dermaga Berlian ?
4. Diantara antrian sandar dan berlabuh kapal mana yang lebih dominan berpengaruh terhadap *opportunity lost* di dermaga Berlian ?

1.3. Batasan Masalah

Agar tujuan penelitian tidak menjadi rancu dan melebar, maka penulis akan memberikan batasan masalah yang akan di teliti, yaitu hanya mengkaji antrian sandar kapal dan antrian berlabuh kapal terhadap *opportunity lost* melalui pendekatan manajemen risiko pada 3 (tiga) Agent Pelayaran yaitu PT. Salam Pasifik Indonesia Line, PT. Meratus Line dan PT. Tanto Intim Line.

Dengan pembatasan masalah penelitian ini diharapkan bisa mempertegas rumusan masalah yang diambil.

1.4. Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui pengaruh antrian sandar kapal terhadap *opportunity lost* di dermaga Berlian.
2. Untuk mengetahui pengaruh antrian berlabuh kapal terhadap *opportunity lost* di dermaga Berlian.
3. Untuk mengetahui apakah antrian sandar dan berlabuh kapal secara bersama-sama mempengaruhi *opportunity lost* di dermaga Berlian
4. Untuk mengetahui mana yang lebih dominan berpengaruh antara antrian sandar dan berlabuh kapal terhadap *opportunity lost* di dermaga Berlian.

1.5. Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian yang diharapkan adalah sebagai berikut :

1. Bagi Mahasiswa
 - a) Mahasiswa dapat memperoleh ilmu pengetahuan terapan secara langsung di lapangan, guna menambah pengetahuan dan wawasannya sekaligus dapat mempraktekan pengetahuan akademisnya di lingkungan dunia kerja
 - b) Mahasiswa dapat menyelaraskan pengetahuan empirik yang diperolehnya di kampus dengan ilmu terapan yang didapatnya di lapangan sehingga mahasiswa dapat menganalisa suatu permasalahan yang muncul dan dapat merumuskan pemecahannya
 - c) Mahasiswa dapat menambah pengetahuan dan teori dalam bidang sumber daya manusia secara umum, khususnya manajemen risiko bongkar muat yang dikaitkan dengan sistem antrian sandar dan berlabuh kapal di pelabuhan.

2. Bagi PT. Berlian Jasa Terminal Indonesia Port

Hasil penelitian skripsi ini dapat menjadi masukan sekaligus pertimbangan bagi pihak perusahaan dalam mengembangkan kebijakannya, terutama yang berkaitan dengan menekan risiko *opportunity lost* akibat pengaruh antrian sandar dan berlabuh kapal.

3. Bagi STIAMAK Barunawati

- a) Menciptakan lulusan yang terampil, teruji dan memiliki bekal pengalaman praktek dilapangan sehingga bisa lebih berkompetisi dan diserap dunia kerja
- b) Menjalani kerja sama dengan perusahaan yang menjadi obyek Penelitian Skripsi dalam rangka membangun jaringan STIAMAK Barunawati
- c) Laporan hasil penulisan skripsi ini dapat menambah literatur / daftar pustaka, di lingkungan STIAMAK Barunawati sebagai bahan kajian atau perbandingan dalam pengembangan penelitian selanjutnya

1.6. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan skripsi yang akan penulis susun disajikan dalam lima bab yang secara ringkas dapat disusun sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Bab Pendahuluan berisi tentang latar belakang yang berkaitan dengan masalah yang akan diteliti, perumusan masalah penelitian, batasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Bab Landasan Teori berisi tentang berbagai teori atau kajian yang digunakan sebagai acuan penulis dalam penelitian skripsi ini meliputi tentang manajemen produksi/operasi, manajemen risiko, jasa pelayanan kapal, antrian sandar kapal, antrian berlabuh kapal, *opportunity lost*, kegiatan bongkar muat, pelabuhan, kapal, pengaruh sandar terhadap *opportunity lost*, pengaruh labuh terhadap *opportunity lost*, penelitian terdahulu, kerangka berpikir, dan hipotesis.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab Metode Penelitian berupa hal-hal yang berkaitan dengan metode yang dipakai dalam penelitian skripsi ini, yang berisi tentang jenis penelitian, populasi dan sampel, definisi operasional, metode pengumpulan data, jenis dan sumber data serta tehnik analisis data.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Bab Analisis dan Pembahasan berisi tentang keterkaitan antar faktor-faktor dari data yang diperoleh dari masalah yang diajukan kemudian menyelesaikan masalah tersebut dengan metode yang diajukan dan menganalisa proses dan hasil penyelesaian masalah.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Bab Kesimpulan dan Saran bisa hanya berisi kesimpulan, yaitu berisi jawaban dari masalah yang diajukan penulis yang diperoleh dari penelitian, dan atau bisa ditambahkan saran, yaitu usulan yang ditujukan kepada pihak-pihak terkait sehubungan dengan hasil penelitian.