

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia sebagai Negara kepulauan, yang dua pertiga wilayahnya adalah perairan dan terletak di lokasi yang strategis karena berada di persinggahan rute perdagangan dunia. Sebagai dasar kepulauan yang sebagian besar wilayahnya adalah lautan, atau sering disebut dengan Negara maritim. Sebagai Negara maritim maka transportasi air tidak bisa dipisahkan dari kehidupan bangsa Indonesia dan termasuk sebagai sistem transportasi sungai, danau dan laut. Salah satu penunjang dari sistem transportasi adalah sektor kepelabuhanan yang merupakan bagian dari sistem informasi dan merupakan factor yang penting dalam aktivitas pelayaran. Peranan pelayaran sangat penting bagi kehidupan ekonomi, social, pemerintah. Secara otomatis kegiatan pelayaran sangat di perlukan untuk menghubungkan antar pulau, pemberdayaan sumber kelautan, penjagaan wilayah laut, dan penelitian kelautan. Untuk mendukung transportasi atau angkutan laut tersebut diperlukan prasarana yang berupa pelabuhan.

Pelabuhan (port) merupakan daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang laut, dan dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat bertambat untuk melakukan bongkar muat barang, kran-kran (crane) untuk bongkar muat barang, gudang laut (transito) dan tempat-tempat penyimpanan dimana kapal membongkar muatannya, serta gudang-gudang dimana barang-barang dapat disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan dengan pengapalan (Bambang Triatmodjo), 2010).

Didalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan di dalam Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM 51 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut dijelaskan bahwa pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan / atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat

kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan / atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan ontra dan antar moda transportasi. Dijelaskan juga dalam peraturan ini terminal merupakan fasilitas pelabuhan yang terdiri atas kolam sandar dan tempat kapal bersandar atau tambat, dan / atau tempat bongkar muat barang.

Menurut Triatmodjo (2010) pelabuhan mempunyai daerah pengaruh (hinterland) yaitu daerah yang mempunyai kepentingan hubungan ekonomi, social dan lain-lain dengan pelabuhan tersebut. Pelabuhan secara universal berfungsi sebagai yang pertama yaitu gate way atau pintu gerbang resmi lalu lintas barang, yang kedua link atau mata rantai penghubung, yang keetiga yaitu interface atau tempat berlangsungnya transfer barang antar dua muka yang terdiri dari sisi laut dan sisi darat, yang keempat industry entity atau pelabuhan sebagai tempat kumpulan industry yang terkait erat dengan berupa usaha pokok maupun pendukung (Lasse, 2014).

Pelabuhan memiliki peran penting dalam rangka penghubung kegiatan distribusi logistic nasional Karena perannya sebagai tempat kegiatan bongkar dan muat barang berupa terminal. Pelabuhan merupakan sarana utama dalam pelaksanaan kegiatan bongkar dan muat logistic yang akan disistribusikan ke berbagai daerah di Indonesia dan sebagai tempat keluar masuknya barang dari atau keluar pulau baik dalam skala nasional maupun internasional. Dalam pelaksanaannya, kegiatan usaha bongkar muat barang merupakan kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan meliputi kegiatan stevedoring, cargodoring, dan receiving/delivery. Untuk melaksanakan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal harus dilakukan di pelabuhan utamanya di terminal dengan fasilitas pendukungnya. Di Indonesia pengelolaan pelabuhan sebagian besar di serahkan pada PT Pelabuhan Indonesia

(PELINDO) Persero yang merupakan badan usaha milik Negara yang memiliki beberapa wilayah kerja salah satunya PT Pelabuhan Indonesia I (Persero).

PT Pelabuhan Indonesia I (Persero) yang selanjutnya disingkat menjadi PT Pelindo I merupakan Badan Usaha Milik Negara dibawah naungan kementerian BUMN sedangkan pembinaan Teknis Operasional berada ditangan Departemen Perhubungan Republik Indonesia dan dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. PT Pelindo I memiliki wilayah kerja usaha di bagian barat Indonesia yakni di Provinsi Nanggroe Aceh Darussalam (NAD), Sumatera Utara (Sumut), Riau dan Kepulauan Riau (Kepri).

Kehadiran PT Pelindo I Persero di Kawasan Barat Indonesia memiliki fungsi sesuai dengan visinya yakni sebagai penyedia jasa kepelabuhan yang terintegrasi, berkualitas dan bernilai tambah untuk memacu pertumbuhan ekonomi di wilayahnya dan menjadi nomor satu bisnis kepelabuhanan di Indonesia dengan pengelolaan peti kemas dengan throughput terbesar di Indonesia, yang ditargetkan akan terwujud pada tahun 2023. Belawan sebagai salah satu wilayah kerja PT Pelindo I di Sumatera Utara memiliki peran yang sangat penting dalam kegiatan arus barang baik impor maupun ekspor di wilayah pantai timur Indonesia yang berada di arus lalu lintas selat Melaka yang sangat efektif dalam perdagangan internasional. Belawan juga merupakan pelabuhan internasional yang merupakan pelabuhan utama sekunder yang berfungsi melayani kegiatan dan alih muat angkutan laut nasional dan internasional dalam jumlah besar dan jangkauan pelayanan yang luas serta merupakan simpul dalam jaringan transportasi laut nasional.

Seiring dengan majunya perekonomian di Sumatera Utara khususnya di kota Medan, salah satu badan usaha milik Negara (BUMN) yaitu PT. Pelindo I khususnya cabang pelabuhan Belawan terus meningkatkan fasilitas jasa kepelabuhanan yang nantinya di harapkan kedepannya dapat meningkatkan perekonomian di Sumatera Utara. PT Pelabuhan Indonesia I atau yang kerap disebut Pelindo I adalah salah satu Badan Usaha Milik Negara (BUMN)

Indonesia yang bergerak di bidang jasa pelabuhan. Pelindo I baru berubah menjadi perusahaan perseroan di tahun 1992, setelah keluar Peraturan Pemerintahan Nomor 56 tanggal 19 Oktober 1991, sekarang PT Pelindo I berkantor pusat di Medan Sumatera Utara.

Wilayah operasi Pelindo 1 meliputi Sumatera bagian utara dan timur yang meliputi provinsi Aceh Sumatera Utara Riau Kepulauan Riau 3 pelabuhan yang masuk wewenang Pelindo 1 adalah pelabuhan Belawan (Medan) Pelabuhan Dumai dan Pelabuhan Batam

PT Pelindo 1 Belawan menjelaskan bisnis sebagai penyedia fasilitas jasa kepelabuhanan memiliki peran kunci untuk menjamin kelangsungan dan kelancaran angkutan laut sehingga dengan tersedianya prasarana transportasi laut yang memadai tersebut akan mampu menggerakkan kegiatan ekonomi negara dan masyarakat pelabuhan Belawan juga merupakan pelabuhan yang dijadikan tempat oleh kapal dagang dalam pelayaran yang singgah untuk memuat atau membongkar muatannya jasa bongkar muat di pelabuhan ini dilaksanakan oleh perusahaan perusahaan bongkar muat BBM salah satunya adalah PT Pelindo 1 persero sebagai badan usaha milik negara PT Pelindo 1 Persero memiliki beberapa bidang usaha yang salah satunya adalah sebagai penyedia dan atau pelayanan jasa Dermaga untuk pelaksanaan kegiatan Bongkar dan muat barang.

Sebagai perusahaan Badan Usaha Milik Negara BUMN yang menyediakan jasa kepelabuhanan tentunya PT Pelindo 1 Persero harus dapat memberikan profit melalui pelayanan yang efektif dan efisien sebagai suatu perusahaan jasa PT Pelindo 1 Persero juga tidak terlepas dari upaya untuk selalu berusaha mengikuti perubahan lingkungan bisnis yang terjadi yang dipicu oleh 5C yaitu customer company competition collaboration dan Change. (Tiptono dan Chandra, 2012).

Telah banyak penghargaan yang didapat oleh PT Pelindo 1 Persero yakni penghargaan pelayanan prima pada tanggal 19 September 2016 oleh Kementerian Perhubungan penghargaan internasional Council for small business Indonesian presidential Awards 2016 pada tanggal 4 Oktober 2016 oleh Max plus

penghargaan info Bank BUMN world pada tanggal 23 Oktober 2016 atas kinerja keuangan perusahaan dengan penilaian predikat sangat bagus oleh majalah info Bank penghargaan Anugerah media humas 2016 untuk kategori advetorial pada tanggal 18 November 2016 oleh Kementerian komunikasi dan Informatika Direktur Utama PT pelabuhan indonesia 1 persero akan tetapi hal tersebut tampaknya berbanding terbalik dengan keadaan dilapangan masalah-masalah pelayanan kepelabuhanan masih kerap kali terjadi di PT Pelindo 1 khususnya di pelabuhan Belawan yang saat ini sebagai pelabuhan internasional di PT Pelindo 1.

Menurut ombusman di pelabuhan Belawan proses pemindahan kontainer menjadi lama karena hanya memiliki satu forklift dan 11 crane lapangan penumpukan yang terbatas dapat memperlambat kegiatan bongkar muat 1 memiliki dua lapangan penumpukan yaitu lapangan penumpukan bongkaran dan muatan. Lapangan penumpukan bongkaran ini merupakan lapangan yang digunakan untuk meletakkan kontainer yang sudah dibongkar dari kapal sedangkan lapangan penumpukan muatan merupakan lapangan yang digunakan untuk pengumpulan kontainer yang akan dimuat di kapal tetapi dari 2 lapangan penumpukan ini terdapat banyak blog-blog dalam kegiatan bongkar muat sehingga antara kegiatan Bongkar dan muat terjadi keterlambatan serta kurangnya pengawasan arus barang di lapangan penumpukan lapangan penumpukan cepat penuh dikarenakan penataan kontainer yang tidak teratur.

Berdasarkan uraian tersebut maka penulis ingin mengangkat suatu masalah khususnya tentang proses mengoptimalkan lapangan penumpukan dalam memperlancar kegiatan bongkar muat di PT Pelindo 1 Belawan maka dari itu penulis tertarik untuk membahas dan mengambil judul optimalisasi lapangan penumpukan dalam memperlancar kegiatan bongkar muat peti kemas PT Pelindo 1 Belawan.

1.2 Tujuan Dan Kegunaan Penelitian

1.2.1 Tujuan Penelitian

Suatu kegiatan penelitian pasti mempunyai suatu tujuan yang jelas tujuan penelitian ini adalah untuk memberi arah dalam melangkah sesuai dengan maksud penelitian adapun tujuan yang ingin dicapai oleh penulis dalam penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui pengoptimalan lapangan penumpukan dalam memperlancar kegiatan bongkar muat.
2. Untuk mengetahui hambatan dalam mengoptimalkan lapangan penumpukan.

1.2.2 Kegunaan Penelitian

Dengan adanya penyusunan tugas akhir yang telah ditentukan merupakan salah satu persyaratan untuk menyelesaikan program Diploma III (D-III) maka kegunaan dari penulisan tugas akhir ini adalah sebagai berikut:

1. Bagi Instansi

Penulisan ini diharapkan dapat memberikan masukan sebagai bahan evaluasi dan kebijakan di masa yang akan datang dalam meningkatkan mutu jasa pelayanan barang atau container.

2. Bagi Civitas Politeknik Negeri Bengkalis Jurusan Kemaritiman

Dengan adanya penulisan ini diharapkan bisa bermanfaat serta menjadi sumber referensi studi khususnya bagi taruna-taruni program studi ketatalaksanaan Pelayaran Niaga.

3. Bagi Penulis

Dengan adanya penulisan ini penulis bisa mengetahui pengoptimalan lapangan penumpukan dalam memperlancar kegiatan bongkar muat secara nyata dalam pelaksanaan serta penulisan ini juga menambah wawasan bagi penulis terkait pengoptimalan lapangan penumpukan dan juga sebagai persyaratan kelulusan dari program Diploma III Prodi Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga Politeknik Negeri Bengkalis.

1.3 Perumusan Masalah

Adapun rumusan masalah dalam penelitian tugas akhir ini adalah:

1. Apakah lapangan penumpukan di PT Pelindo 1 Belawan sudah optimal digunakan dalam memperlancar kegiatan bongkar muat ?
2. Apa saja hambatan dalam mengoptimalkan lapangan penumpukan di PT Pelindo 1 Belawan?

1.4 Pembatasan Masalah

Adapun batasan masalah dalam penelitian tugas akhir adalah fokus pada pengoptimalan lapangan penumpukan dalam memperlancar kegiatan bongkar muat peti kemas pada PT. Pelindo 1 Belawan.

1.5 Sistematika Penulisan

Guna mempermudah pemahaman dan memberikan gambaran rencana penyusunan Tugas Akhir (TA). Adapun penyusunan adalah sebagai berikut:

HALAMAN SAMPUL

TANDA PENGESAHAN

TANDA PERSETUJUAN PEMBIMBING

ABSTRAK (INDONESIA)

ABSTRACT (INGGRIS)

KATA PENGANTAR

DAFTAR ISI

DAFTAR TABEL

BAB I PENDAHULUAN

- 1.1 Latar Belakang
- 1.2 Tujuan dan Kegunaan Penelitian
- 1.3 Perumusan Masalah
- 1.4 Pembatasan Masalah
- 1.5 Sistematika Penulisan

BAB II LANDASAN TEORI / TINJAUAN PUSTAKA

- 2.1 Tinjauan Teoritis
- 2.2 Studi Penelitian Terdahulu

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

- 3.1 Waktu Dan Tempat Penelitian
- 3.2 Teknik Pengumpulan Data
- 3.3 Teknik Analisis Data
- 3.4 Jadwal Penelitian / Rencana Kegiatan Penelitian

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

- 4.1 Deskripsi Data
- 4.2 Analisis Data
- 4.3 Alternatif Pemecahan Masalah
- 4.4 Evaluasi Pemecahan Masalah

BAB V PENUTUP

- 5.1 Kesimpulan
- 5.2 Saran

DAFTAR PUSTAKA

BIODATA PENULIS

LAMPIRAN

