

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia terdiri dari 34 provinsi, sebagai negara maritim memiliki wilayah laut yang sangat luas dan dijuluki negara kepulauan terluas di dunia. Kepulauan Indonesia memiliki luas tanah pulau-pulau sekitar 1,92 juta km², wilayah laut pedalaman dan laut teritorial 12 mil seluas 3,1 juta km², dan wilayah Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) 200 mil seluas 2,7 juta km². Definisi negara maritim dimaksud adalah sebuah negara yang dapat membangun kekuatan maritimnya (*seapowers*) baik di bidang pelayaran dan perdagangan (*merchant shipping*), kekuatan pertahanan dan keamanan maritim (*maritime fighting instruments*), dan kemajuan teknologi kemaritiman (*maritime technology*). Kekuatan tersebut dapat dengan memanfaatkan potensi yang dimilikinya secara sinergis (laut dan darat) dalam kerangka dinamika geopolitik guna mencapai kemakmuran dan kejayaan bangsa dan negara (Sulistiyono, 2016).

Perkembangan transportasi maritim di Indonesia seiring dengan pembangunan berbagai wilayah, menuntut semakin banyak dibutuhkan kapal untuk berlayar di laut. Pelayaran dimaksud sebagai upaya mendukung lancarnya distribusi barang dan jasa, serta aktivitas perpindahan penduduk demikian juga pelabuhan tempat bersandarnya kapal. Hal ini membutuhkan alat transportasi untuk beraktivitas dan bepergian melalui laut, yang memadai dari segi ketersediaan, keamanan, dan kenyamanan di seluruh provinsinya sehingga tidak menjadi kendala dalam pemenuhannya (A. Kadar, 2015).

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang dan bongkar muat barang. Pelabuhan dilengkapi terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan

pelayaran kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah. (FX Adi Purwanto, 2018: 12). Pelabuhan adalah juga sebuah fasilitas di ujung samudera, sungai, atau danau untuk menerima kapal dan memindahkan barang kargo maupun penumpang ke dalamnya. Pelabuhan memiliki fungsi sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan perusahaan; fungsi perpindahan muatan (*transshipment*) yaitu melayani perpindahan muatan, (barang dan penumpang), baik angkutan laut dalam negeri maupun luar negeri dan fungsi industry yaitu berfungsi sebagai pelabuhan laut yang merupakan industri jasa dan dapat memadu dengan industri pabrik sekitarnya. (Mulyono, T; 2019: 37).

Arus kedatangan kapal dan arus barang serta bongkar muat yang semakin meningkat menuntut semua pihak yang terkait di bidang pelayaran akan meningkatkan kualitas kinerjanya demi tercapainya kelancaran segala aktivitas yang ada di pelabuhan. Terkait hal tersebut dapat dijelaskan fungsi pokok dari pelabuhan, yaitu sebagai tempat yang aman untuk berlabuh bagi kapal dan sebagai terminal transfer barang serta penumpang. Pelabuhan mempunyai fungsi menyediakan berbagai fasilitas dan pelayanan jasa yang dibutuhkan untuk perpindahan barang dari kapal ke angkutan darat atau dari angkutan darat ke kapal dalam makna luasnya. Fungsi pelabuhan di Indonesia pada umumnya bertindak sebagai penyedia jasa fasilitas bukan sebagai operator kegiatan kecuali untuk kegiatan bongkar muat petikemas dan sebagai kegiatan yang dilaksanakan oleh usaha terminalnya.

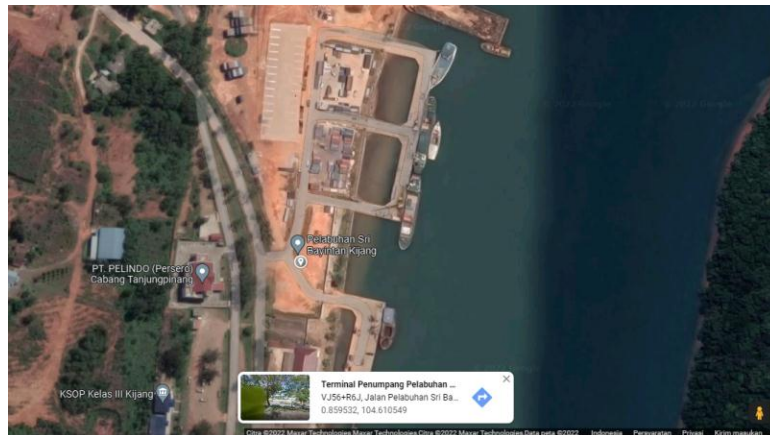
Penjaminan berjalannya proses pembongkaran muatan yang tepat waktu pada kapal maka ada beberapa hal yang perlu dipersiapkan berdasarkan dari temuan pada kondisi saat ini. Kapal yang harus berlabuh dan menunggu jadwal

untuk sandar semakin sering, sehingga ijin masuk (*clearance in*) dan sebagainya menjadi terlambat yang berakibat pada terlambatnya pada kegiatan pembongkaran muatan. Oleh sebab itu percepatan kelancaran keluar masuk kapal di pelabuhan dan kelancaran kegiatan bongkar muat perusahaan membuat suatu rencana yang dimulai dari ketika pihak kapal membuat pemberitahuan dan meminta fasilitas tambatan.

Pihak perusahaan harus mempersiapkan segala sesuatu yang diperlukan, seperti mempersiapkan dokumen-dokumen yang dibutuhkan, biaya selama di pelabuhan, pengangkut barang atau kendaraan untuk menunjang kelancaran bongkar muat, dan mempersiapkan tempat penumpukan barang atau gudang dan ketika kapal masuk sampai akhirnya kapal melakukan penambatan didermaga untuk melakukan kegiatan bongkar muat.

Kelengkapan untuk mendukung kelancaran bongkar muat yaitu tersedianya gudang. Gudang di pelabuhan difungsikan sebagai salah satu sarana yang sangat penting dalam penentuan kelancaran aktivitas bongkar muat barang di pelabuhan, pemanfaatan gudang secara efektif dan efisien akan mampu meningkatkan penerimaan. Gudang yang tidak dimanfaatkan secara optimal atau tidak dikelola dengan manajemen yang baik maka akan banyak sekali peluang-peluang keterlambatan barang dan pendapatan yang bakal hilang dari sector ini. Saat ini hampir semua negara di dunia menggunakan *container* (petikemas) sebagai sarana angkutan barang dari berbagai jenis. Pemilihan sarana angkut ini di dasarkan pada factor keamanan barang, kecilnya resiko atas kerusakan barang dan murah nya biaya penanganan operasional di tinjau dari kecepatan pelayanan dan besarnya kapasitas angkut. Semua *Container* (petikemas) yang akan di bongkar atau muat harus menyelesaikan dokumen-dokumen yang dibutuhkan untuk memulai prosesnya sehingga perlu adanya rapat untuk menentukan jadwal penyandaran kapal dan jadwal pembongkaran atau pemuatan yang dibawanya.

PT. Pelabuhan Indonesia I (Pelindo) cabang Tanjungpinang di Kepulauan Riau, juga menyediakan jasa kepelabuhanan yang ada di pelabuhan Sri Bayintan Kijang sebagaimana pada Gambar 1. Jasa pelabuhan meliputi: penyediaan pelayanan jasa dermaga untuk bertambat, pelayanan air bersih, pelayanan fasilitas naik turun penumpang atau kendaraan, pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang curah kering, curah cair dan petikemas (*container*), pelayanan jasa gudang dan lapangan serta penyediaan alat bongkar muat barang. Pengembangan PT. Pelabuhan Indonesia I (Pelindo) cabang Tanjungpinang, berakibat pada timbulah masalah masalah yang ada di pelabuhan Sri Bayintan Kijang sehingga perlu penanganan yang tepat untuk menyelesaikannya. Masalah dimaksud seperti ketidak efektifannya proses bongkar muat barang dikarenakan alat yang mengalami masalah, banyak TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat) yang sudah tua sehingga kurang efektif dalam bekerja dan kegiatan bongkar muat petikemas yang masih konvensional.



*Gambar 1.1 Pelabuhan Sri Bayintan Kijang Tampak Atas
(Sumber : Goglemap 2022).*

Pengamatan awal penulis di lapangan saat melaksanakan Praktek Darat (PRADA) mengamati adanya masalah dalam operasioanal bongkar muat peti kemas. Masalah yang terjadi berupa keterlambatan angkutan, cuaca buruk, keadaan jalan juga menghambat kelancaran arus barang di gudang karena letak gudang yang cukup jauh dari pelabuhan. Masalah lainnya berupa, ketersediaan alat pengangkat, usia tenaga kerja bongkar muat dan kedisiplinanya dalam bekerja.

Keterlambatan tibanya peti kemas di area pemuatan ke kapal sering terjadi. Hal ini disebabkan oleh gudang atau penyimpanan peti kemas yang siap dimuat berada jauh dari area pelabuhan. P.T Pelindo 1 Cabang Tanjungpinang. PT Pelindo 1 Tanjungpinang memiliki gudang di tiga lokasi yaitu di Tanjungpinang yang jaraknya 25 km, di Tanjung Uban yang jaraknya sekitar 45 km dan di Kecamatan Toapaya dengan jarak sekitar 5 km. Jarak ini menyebabkan pengangkutan peti kemas membutuhkan waktu saat kapal pembawa muatan peti kemas siap untuk dimuat. Saat kapal pengangkut peti kemas siap untuk dimuat muatan peti kemas, demikian juga alat beserta tenaga kerja bongkar muat juga sudah siap, peti kemas belum tiba di lokasi, sehingga proses pemuatan membuthkan waktu tambahan.

Faktor cuaca buruk juga mempengaruhi proses bongkar muat peti kemas. Hujan menyebabkan keadaan lokasi dan peralatan yang terkena air hujan menjadi licin. Hujan juga mengganggu jarak pandang dan pendengaran seseorang saat berkomunikasi. Komunikasi yang terhambat karena gangguan suara angin dan hujan karena penglihatan atau pendengaran semua tenaga kerja menjadi tidak jelas. Hal ini beresiko m4enyebabkan salah pengertian dalam kordinasi kerja sehingga memungkinkan terjadi kecelakaan kerja atau kegagalan proses bonkar muat. Proses bongkar muat peti kemas di saat cuaca buruk seperti hujan deras dan angina kencang ditiadakan untuk menghindari kecelakaan kerja dimaksud.



*Gambar 1.2. Terminal Peti Kemas di Pelabuhan Sri Bayintan Kijang
(<http://www.translogtoday.com>)*

Keterbatasan jumlah tenaga kerja bongkar muat mungkin dapat teratasi jika dukungan sarananya lebih memadai berupa penyediaan berbagai peralatan teknis untuk keperluan bongkar muat barang. Pengoperasian jumlah peralatan CC (*container crane*) yang ada di pelabuhan Sri Bayintan Kijang (Gambar 2) untuk keperluan bongkar muat barang atau petikemas ternyata masih belum dapat menjamin sepenuhnya terhadap peningkatan produktivitas seperti CC rusak dalam proses bongkar muat barang atau petikemas. Sarana-sarana utama serta penunjang untuk kelancaran kegiatan tersebut harus ditingkatkan dan berjalan sesuai prosedur, dan juga masalah-masalah yang menyangkut ketidakefektifan bongkar muat harus dicari solusinya.

Keterbatasan jumlah tenaga kerja juga diiring dengan kedisiplinan yang masih kurang. Pengamatan penulis di lokasi bongkar muat memperoleh fakta bahwa, saat kapal siap untuk dimuat atau diturunkan muatan peti kemasnya operator alat angkat atau TKBM belum hadir. Keadaan ini menyebabkan meskipun hal-hal lain yang dapat menghambat kelancaran bongkar muat telah dipenuhi, tetapi masih mengalami kendala waktu karena menunggu kehadiran dan kesiapan operator dimaksud. Kehadiran dan kesiapan operator alat angkat seperti *crane* atau *loader* ini

sangat berperan penting disebabkan semua aktivitas bongkar muat membutuhkan operator, keterlambatan bongkar muat akan merugikan konsumen.

Guna mencegah berbagai peristiwa yang dapat menyebabkan penurunan produktivitas bongkar muat barang, maka PT. Pelindo Regional 1 Cabang Tanjungpinang harus mampu meningkatkan mutu pelayanan.. Salah satu hal yang menyebabkan terjadinya keterlambatan bongkar muat barang di pelabuhan Sri Bayintan Kijang adalah kualitas sumber daya yang sudah berumur terkait kinerjanya dalam proses bongkar muat dan kuantitas sumber daya manusia yang terlibat dalam proses bongkar muat kurang. Jumlah sumber daya manusia yang terlibat dalam proses bongkar muat tidak sesuai yang dibutuhkan dapat menghambat kelancaran aktivitas bongkar muat barang.

Latar belakang yang dipaparkan di atas mendorong penulis untuk meneliti bagaimana pelaksanaan bongkar muat petikemas di pelabuhan Sri Bayintan Kijang dari segi efektivitas, dan penghambat kelancarannya. Penelitian tersebut penulis paparkan dalam bentuk judul tugas akhir yaitu **“Operasional Bongkar Muat Petikemas di Pelabuhan Sri Bayintan Kijang PT Pelindo (Persero) Regional 1 Cabang Tanjungpinang Kepulauan Riau”**

1.2 Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1.2.1 Tujuan Penelitian

Penelitian dilakukan dengan tujuan:

1. Untuk mengetahui pelaksanaan bongkar muat peti kemas di pelabuhan Sri Bayintan Kijang PT Pelindo (Persero) Regional 1 Cabang Tanjungpinang.
2. Untuk mengetahui penghambat kelancaran operasi bongkar muat peti kemas di pelabuhan Sri Bayintan Kijang PT Pelindo (Persero) Regional 1 Cabang Tanjungpinang.

1.2.2 Kegunaan Penelitian

Penyusunan tugas akhir yang telah penulis lakukan dan merupakan salah satu persyaratan untuk menyelesaikan program Diploma III (D-III). Kegunaan dari penulisan tugas akhir ini adalah sebagai berikut:

1. Bagi Civitas Politeknik Negeri Bengkalis Jurusan Kemaritiman

Penulisan ini dapat menjadi sumber dalam meningkatkan mutu pendidikan dan pelatihan untuk dapat menghasilkan sumber daya manusia yang berkualitas dan terampil sehingga mampu bersaing di dunia kerja baik di dalam maupun luar negeri.

2. Bagi Penulis

Penambahan pengetahuan dan wawasan yang semakin luas dalam upaya meningkatkan pengetahuan mengenai pelayanan yang dilakukan perusahaan pelayaran serta penggabungannya dengan teori-teori yang didapat pada saat perkuliahan dan masa praktek. Agar penulis siap dalam menghadapi dunia kerja di bidang pelayaran.

1.3 Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas maka dapat diambil beberapa rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana pelaksanaan bongkar muat peti kemas di pelabuhan Sri Bayintan Kijang PT Pelindo (Persero) Regional 1 Cabang Tanjungpinang ?
2. Apa saja penghambat kelancaran operasi bongkar muat peti kemas di Sri Bayintan Kijang PT Pelindo (Persero) Regional 1 Cabang Tanjungpinang ?

1.4 Pembatasan Masalah

Agar penelitian ini lebih terarah, terfokus, dan menghindari pembahasan menjadi terlalu luas, maka penulis perlu membatasinya. Batasan masalah dalam penelitian ini adalah tentang “Efektivitas dan faktor penghambat pelaksanaan bongkar

muat petikemas di Pelabuhan Sri Bayintan Kijang PT Pelindo (Persero) Regional 1 Cabang Tanjungpinang?

1.5 Sistematika Penulisan

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

HALAMAN SAMPUL

TANDA PENGESAHAN

ACCEPTANCE

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

- 1.2 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