

# **BAB 1**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang Dan Tujuan**

Indonesia sebagai negara yang berbentuk kepulauan, lebih banyak melakukan ekspor dan impor menggunakan jalur laut ataupun melakukan pengiriman barang dari daerah satu dengan daerah lainnya melalui jalur laut, itu karena ada beberapa wilayah di Indonesia yang tidak dapat terhubung melalui daratan dengan daerah lainnya. Menurut Departemen Perhubungan (DEPHUB) 90% jalur perdagangan dunia diangkut melalui jalur laut dan 40% jalur perdagangan dunia (DEPHUB, 2018), melewati jalur laut Indonesia. Untuk itu ketika akan mengirimkan barang melalui jalur laut, kita dapat mengirimnya melalui Pelabuhan. Menurut Tri Mulyono pada bukunya yang berjudul Perawatan Fasilitas Pelabuhan, Pelabuhan Pengumpul adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang (Mulyono, 2017). Pelabuhan juga berfungsi sebagai tempat berlabuhnya kapal-kapal guna untuk naik turun penumpang ataupun bongkar dan muat barang. Sehingga Pelabuhan merupakan tempat yang penting untuk melakukan perdagangan. Didalam aktifitasnya, Pelabuhan dapat melakukan kegiatan seperti bongkar muat barang dan naik turun penumpang.

Di zaman yang modern ini pergerakan barang lebih banyak bergerak dari pada orang. Terlebih pada saat virus Covid-19 mewabah, menyebabkan orang lebih banyak melakukan kegiatan dirumah dari pada berkegiatan diluar rumah, dari mulai bekerja, belajar, berolahraga, dan lainnya. Masyarakat cenderung konsumtif dalam pembelian barang sehingga untuk memenuhi kebutuhan masyarakat baik yang pokok maupun tidak, maka seringkali masyarakat menggunakan aplikasi berbasis online untuk memenuhi kebutuhan pokok ataupun kebutuhan sekunder lainnya. Dalam melakukan kegiatan tersebut, pembeli mendapatkan barang hingga sampai dengan depan rumah, pengiriman tersebut dikirim melalui pengiriman barang melalui moda transportasi, namun apabila barang yang dibeli berada diluar negeri, penjual harus mengirimkan

barang tersebut melalui kegiatan impor dan ekspor produk. Seperti yang disebutkan sebelumnya, apabila kita melakukan kegiatan ekspor dan impor kita perlu mengirim atau mengantar barang yang sudah dipesan dengan moda transportasi, moda tersebut terdapat tiga jenis yaitu darat, udara, dan laut tentunya node dari tiga jenis tersebut berbeda, apabila darat node dapat berupa terminal, apabila udara dapat berupa bandara, sedangkan untuk laut dapat berupa pelabuhan. Untuk mengefektikan moda, kita memerlukan system transportasi yang baik. Sistem transportasi adalah mengatur dan mengkoordinasikan pergerakan penumpang dan barang yang bertujuan untuk memberikan optimalisasi proses pergerakan tersebut (Pangemanan dan Sompie, 2017). Seringkali dalam ekspor dan impor melalui laut, kita mendengar kata Pelabuhan. Kata Pelabuhan sudah dikenal sebagai tempat kegiatan untuk ekspor dan impor barang.

Jika dilihat Pelabuhan Indonesia merupakan gerbang perdagangan yang cukup besar, karena di tahun 2014 satu dermaga dapat melakukan bongkar muat baik *stevedoring*, *cargodoring*, ataupun lainnya sebanyak 1000 teus. Apabila satu peti kemas dapat dihandling sebesar 83 US\$, maka apabila dirupiahkan lebih dari 830 juta perhari perputaran uang berada di Pelabuhan. Tahun 2020 ini IPC membukukan pendapatannya sebesar 3,5 triliun dalam periode Januari hingga April, yaitu 2,12 juta TEUS kargo yang di handling (IPC, 2020).

Dalam berlabuh dan sandar ke Pelabuhan, kapal-kapal memerlukan pelayanan jasa untuk mewakili perusahaan laut nasional ataupun perusahaan laut internasional. Biasanya pelayanan jasa tersebut disebut dengan keagenan kapal, dimana kapal-kapal tersebut sebelum dilakukannya proses sandar dan berlabuh harus memiliki izin secara legalitas hukum yang akan diurus oleh keagenan kapal. Didalam keagenan kapal tidak hanya mengurus perizinan kapal, namun agen kapal dapat membantu semua yang diperlukan oleh kapal dan ABK nya seperti reparasi jika terdapat kerusakan pada kapal, pengawasan bongkar muat agar waktu sandar efektif, pembelian suku cadang, dan lainnya. Dan agen kapal perlu mengefektifkan biaya sandar kapal agar biaya yang dikeluarkan kapal tidak tinggi.

Baru-baru ini baik eksportir, forwarder, ataupun stakeholder didalamnya mengeluhkan dengan ketersediaan kapal di Indonesia yang akan mengangkut barang ke Luar negeri. Didalam satu tahun kebelakang tercatat sudah mengalami kenaikan sebesar empat kali lipat dari tahun sebelumnya. Akibatnya, barang-barang sudah siap untuk dikirim menjadi tertunda dan harus ditumpuk pada Lapangan penumpukan (*Container Yard*) sedangkan biaya pada penumpukan kontainer tetap berjalan, sehingga menambah biaya kepada eksportir. Kejadian ini diprediksi terjadi karena karantina wilayah di beberapa negara, yang mengakibatkan kapal yang mau membongkar dan memuat barang terhambat sehingga terjadi penumpukan di beberapa wilayah. Akibat dari kejadian tersebut juga barang yang akan di impor dan ekspor mengalami keterlambatan, sehingga kelangkaan peti kemas juga terjadi di Indonesia. Eksportir dan Importir mengalami keterlangkaan peti kemas untuk mengangkut barang.

Seringkali waktu sandar tidak efektif karena mengalami beberapa kendala diantaranya yaitu pada *material*, mengenai keterlambatan surat. Surat yang dimaksud disini adalah bisa terdapat dari dua sisi yaitu surat pada kapal agar dapat sandar dan kapal dapat Kembali berlayar. Selanjutnya adalah dari sisi manusia atau bisa kita menyebutnya *man*, tenaga kerja bongkar muat yang bekerja tidak sesuai akan mengakibatkan lamanya kapal sandar. Tenaga kerja tersebut bisa karena beberapa factor yaitu bisa terjadi karena umur yang sudah tua, waktu bekerja yang terlalu lama, ataupun kurangnya motivasi dalam bekerja. Yang ketiga adalah alat bantu atau bisa disebut dengan *Machine* yaitu alat yang digunakan pada bongkar dan muat sudah tua, sehingga terjadinya kerusakan. Juga alat yang digunakan tidak dirawat dengan baik sehingga alat alat tersebut cepat mengalami kerusakan atau ketidak optimalnya mesin. Dan yang terakhir adalah *methode* yaitu untuk menganalisis peneliti akan menggunakan fishbone sebagai metode dan akan meneliti waktu berthing dengan merujuk penggunaan *statement of fact* yaitu data waktu kegiatan ketika *berthing* serta dibuktikan dengan hitungan *berthing time*.

Berdasarkan latar belakang peneliti sampaikan. Peneliti ingin melakukan penelitian tentang berthing proses kapal pada PT. ATHOTAMA dengan

menggunakan analisis fish bone dengan perhitungan *berthing time* yang bertujuan untuk pengetahuan sebagai akademisi, sebagai pengetahuan perusahaan kapal, dan dijadikan sebagai data untuk perbaikan kinerja perusahaan, dan sebagai wawasan bagi masyarakat.

## 1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang peneliti sampaikan diatas, maka rumusan masalah pada penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Berapa waktu yang dibutuhkan untuk kapal berlabuh.
2. Bagaimana proses kapal berlabuh di Pelabuhan.

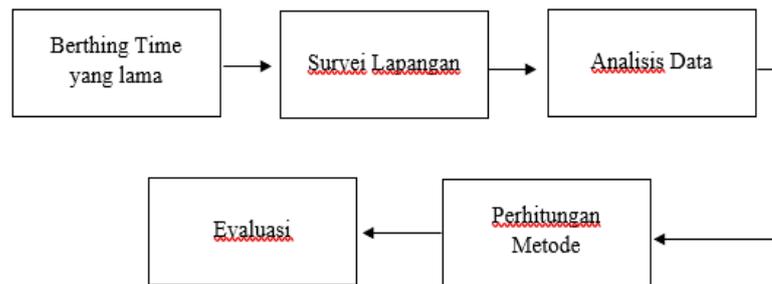
## 1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian kali ini adalah sebagai berikut

1. Mengetahui berapa waktu yang dibutuhkan oleh kapal untuk berlabuh.
2. Mengetahui apa saja kendala yang menyebabkan lamanya sandar kapal di Pelabuhan

## 1.4 Kerangka Pemikiran

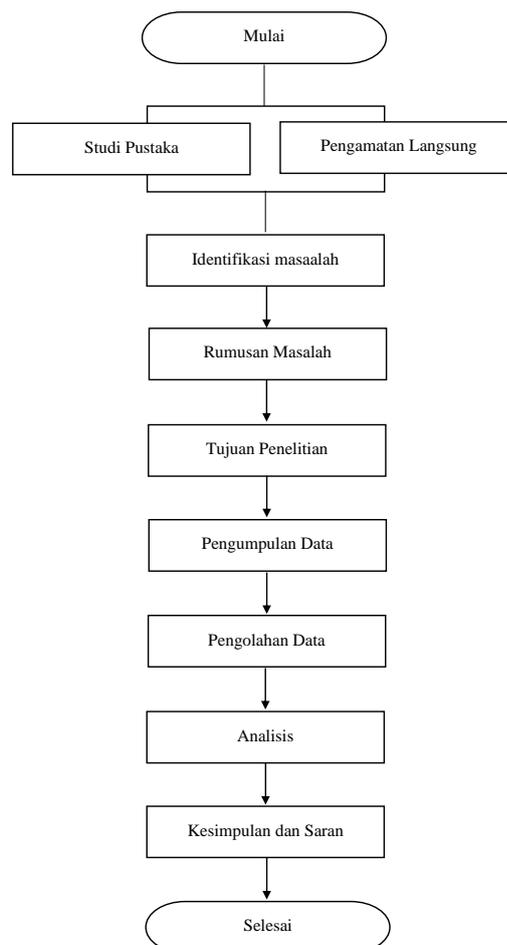
Dalam kasus ini kapal yang tiba di Pelabuhan seringkali harus antri karena kapasitas Pelabuhan tidak sesuai dengan jumlah kapal yang datang. Untuk kapal berlabuh dibutuhkan biaya sandar sesuai dengan waktu sandar kapal. Ada beberapa factor yang mempengaruhi waktu kapal sandar, diantaranya naik turun penumpang yang lama, serta bongkar dan muat kapal yang lambat. Pada bongkar dan muat barang ke kapal juga dipengaruhi oleh beberapa hal seperti membuka tutup palka yang lama, naiknya equipment pengangkat barang seperti forklift atau excavator, serta lainnya. Ketika bongkar dan muat barang seringkali kita membutuhkan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKPBM) sehingga terkadang tenaga tersebut kerja tidak sesuai dengan waktu yang direncanakan. Dari pengamatan yang berada dilapangan serta wawancara kebeberapa karyawan ditempat tersebut, lalu proses *berthing* kapal dicatat pada *statement of fact* untuk selanjutnya data tersebut diolah dengan metode *berthing time*. Setelah mendapatkan hasil, peneliti mengevaluasi mengenai *berthing time* di Pelabuhan Tanjung Priok.



Gambar 1. 5 Kerangka Pemikiran

## 1.5 Metodologi

Pada metodologi ini, peneliti menggunakan data kuantitatif, yaitu berupa data dari *statement of fact* pada bulan maret hingga bulan mei 2021 yang berlabuh pada Pelabuhan Tanjung Priok. Maka Langkah-langkah penelitian sebagai berikut



Gambar 1. 6 Flowchart langkah-langkah penelitian

### **1.5.1 Mulai**

Peneliti memulai penelitian yang nantinya akan dijadikan permasalahan.

### **1.5.2 Studi Pustaka**

Studi Pustaka sebagai referensi dalam melakukan penelitian, studi pustaka juga sebagai pendukung dalam melakukan kajian serta analisis-analisis yang akan disampaikan. Ini dapat ditemukan dalam buku, jurnal, website, atau sumber lainnya yang dapat mendukung dalam melakukan penelitian.

### **1.5.3 Pengamatan Langsung**

Data awal dalam melakukan penelitian pada kerja praktik yaitu mengenai informasi dasar perusahaan tempat kerja praktik. Informasi tersebut dapat digunakan sebagai langkah selanjutnya untuk menentukan permasalahan yang terjadi pada perusahaan dan peneliti akan membuat kerangka penelitian untuk mempermudah dalam penelitian.

### **1.5.4 Identifikasi Masalah**

Setelah peneliti mendapatkan gambaran tentang permasalahan yang terjadi di perusahaan yang bergerak dibidang agency kapal, selanjutnya peneliti dapat mengidentifikasi masalah dengan tujuan untuk menentukan hal apa saja yang akan dilakukan pada penelitian, sehingga penelitian mencapai tujuannya.

### **1.5.5 Rumusan Masalah**

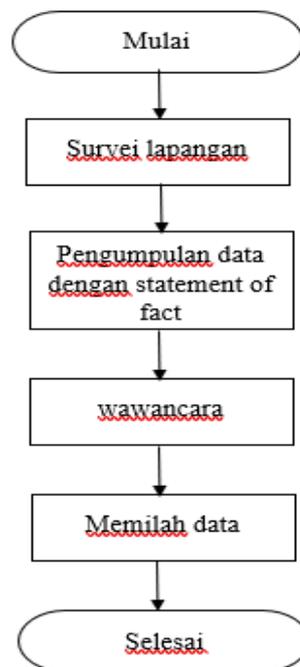
Setelah peneliti mengidentifikasi permasalahan yang terjadi, maka selanjutnya peneliti merumuskan permasalahan sesuai dengan latar belakang. Dan peneliti merumuskan masalah yaitu lama proses berlabuh dan bagaimana proses kapal berlabuh.

### **1.5.6 Tujuan Penelitian**

Dengan merumuskan permasalahan proses kapal berlabuh, peneliti memiliki tujuan yaitu mengetahui berapa lama waktu yang dibutuhkan juga untuk mengetahui apa saja kendala pada kapal.

### 1.5.7 Pengumpulan Data

Pengumpulan data pada penelitian kali ini, yaitu peneliti mengumpulkan berbagai informasi dari beberapa kegiatan seperti berdiskusi dengan manajer, general manajer, serta karyawan pada perusahaan tersebut. Juga informasi dapat diperoleh dari data data *statement of fact berthing vessel*, serta surat surat kapal lainnya. Agar mudah dalam memahami alur pengumpulan data, maka flowchart sebagai berikut :



Gambar 1. 7 Flowchart Pengumpulan Data

1. Memulai pengumpulan data
2. Melakukan survey lapangan dengan mengunjungi kantor agency
3. Melakukan wawancara dengan beberapa karyawan pada PT. Athotama
4. Melakukan pemilahan data, agar sesuai dengan apa yang dibutuhkan oleh peneliti

### 1.5.8 Pengolahan Data

Data yang telah dikumpulkan tentang *berthing* proses kapal kemudian dibahas mengenai efektifitas kegiatan pada kapal tersebut. Lalu diolah dengan rumus *berthing time* sehingga nantinya akan didapatkan hasil

dari pengolahan data tersebut. Dengan data tersebut diolah peneliti mengetahui berapa banyak waktu yang efektif dalam *berthing time*.



Gambar 1. 8 Flowchart Pengolahan Data

1. Peneliti memulai untuk pengolahan data
2. Peneliti melakukan pengolahan data dengan menggunakan metode fishbone, yaitu mengetahui faktor-faktor yang menjadikan *berthing time* lama.
3. Mengimput waktu sandar kapal, berdasarkan dengan *statement of fact*, serta menggunakan aplikasi Microsoft excel untuk mengolah data.
4. Setelah mendapatkan hasil pengolahan data, maka peneliti menyimpulkan hasil dari data yang didapatkan.
5. Selesai

### 1.5.9 Analisis Data

Setelah mengumpulkan data yang diperoleh dari perusahaan, selanjutnya peneliti melakukan analisis yang berkaitan dengan *berthing proses vessel* pada wilayah Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta. Data yang dianalisis berupa waktu proses kerja vessel serta kegiatan yang dilakukan pada kapal.

### **1.5.10 Kesimpulan dan Saran**

Kesimpulan yaitu menyimpulkan hasil dari analisis yang sudah peneliti teliti dapat berupa data ataupun lainnya. Saran yaitu dapat diperoleh dari hasil pengamatan yang sudah peneliti lakukan, saran dapat berupa masukan untuk instansi terkait sehingga instansi tersebut dapat melakukan pertimbangan untuk perubahan yang dapat memperbaiki kinerjanya.

### **1.5.11 Selesai**

## **1.6 Sistematika Laporan Kerja Praktik**

Dalam melakukan penelitian, peneliti menulis berdasarkan dengan system agar terlihat lebih jelas. Ini juga dapat menunjukkan urgensi pada topik yang dibahas, tujuannya adalah mengetahui alur pada topik pembahasan yang peneliti tulis. Adapun sistematika penulisannya sebagai berikut :

### **BAB I PENDAHULUAN**

Dalam bab ini, berisikan topik yang sesuai dengan permasalahan yang akan dibahas. Ini juga berisikan latar belakang dari permasalahan yang akan dibahas oleh peneliti serta urgensi masalah dari topik yang akan dibahas

### **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Dalam bab ini, berisikan kajian teori dari berbagai ahli yang terdapat pada berbagai buku dan jurnal.

### **BAB III PEMBAHASAN**

Dalam bab ini, berisikan pembahasan dari topik yang dibahas. Pembahasan ini mengenai proses *berthing* kapal pada Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta yang dilakukan *shipping agency* PT. Athotama.

### **BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN**

Dalam bab ini, berisikan tentang kesimpulan dan saran dari penelitian tersebut.

### **BAB V REFLEKSI DIRI**

Dalam bab ini, berisikan tentang penjabaran hal positif yang diterima selama kerja praktik.

### **DAFTAR PUSTAKA**

Dalam bagian ini, berisikan sumber-sumber referensi dari pembahasan pada penelitian kerja praktik.

### **LAMPIRAN**

Dalam bagian ini, berisikan gambar-gambar sebagai pendukung pada penelitian dalam kerja praktik.