

# **BAB 1**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang Masalah**

Sejak Jaman Pemerintahan Hindia Belanda, Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap merupakan tempat berlabuhnya Kapal-Kapal Cargo yang bermuatan Curah Kering yang datang dari berbagai daerah. Pelabuhan Tanjung Intan terletak di Kota Cilacap dengan luas areal 146 Ha. Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap merupakan satu-satunya Pelabuhan Samudera yang ada di selatan Pulau Jawa berhadapan langsung dengan Samudera Indonesia dan Benua Australia. Peran Pelabuhan Tanjung Intan sangat penting dan strategis, karena merupakan simpul utama perekonomian bagian selatan Pulau Jawa dan pintu gerbang ekspor impor Provinsi Jawa Tengah bahkan Pulau Jawa.

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai kegiatan pemerintah dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik-turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan, serta sebagai tempat transportasi. Pelabuhan adalah juga merupakan pintu suatu Negara bagi keluar-masuknya berbagai arus, yakni arus barang ekspor, impor dan interinsuler. Arus penumpang ke/dari luar negeri dan ke/dari antar pulau, arus kapal baik kapal bendera nasional maupun kapal bendera asing.

Pelabuhan juga menjadi terminal arus keluar masuknya truk-truk angkutan darat antarkota maupun antar provinsi. Semua arus yang melalui atau singgah disuatu pelabuhan laut tentu tidak bisa ditangani oleh satu instansi saja, namun untuk masing-masing arus tersebut akan ditangani/diatur oleh berbagai instansi pemerintah terkait atau lembaga swasta terkait.

Jelasnya, alur barang ekspor impor dan atau pulau ditangani oleh Bea dan Cukai, yang dalam melakukan tugasnya mengadakan pemeriksaan, baik pemeriksaan fisik barang (barang ditimbang, dihitung, diperinci, diukur, dianalisis di laboratorium) serta pemeriksaan dokumen barang (dokumen diteliti kelengkapan administratifnya, keabsahannya, dan kebenarannya untuk kemudian dihitung besaran bea masuk/bea keluar yang harus dibayar pengusaha ekspor impor guna disetorkan ke kas negara melalui Bank Persepsi.

Arus kapal ke/dari luar negeri serta kapal-kapal antar pulau ditangani/diatur oleh kantor kesyahbandaran. Pada waktu kapal bermuatan barang impor dari berbagai negara akan memasuki pelabuhan, maka di batas terluar perairan pelabuhan, kapal harus berlabuh/membuang jangkar terlebih dahulu. Harus antre agar bisa menuju kolam pelabuhan melalui alur laut dengan di pandu oleh kapal pandu serta didampingi oleh kapal tunda. Setelah itu kapal harus berlabuh di kolam pelabuhan, antre agar bisa merapat dan sandar ditepi dermaga yang ditentukan oleh pihak administrator pelabuhan guna melakukan bongkar muat barang ekspor impor. Sebelum izin sandar ditertibkan oleh kantor kesyahbandaran, pihak kapal harus bisa menunjukkan semua dokumen kapal/sertifikat kapal yang melindungi kapal tersebut dalam melewati wilayah laut atau memasuki pelabuhan wilayah lain.

Secara spesifik ekspor adalah mengalirnya arus barang dan jasa ke luar negeri, baik dalam hubungan bilateral maupun multilateral. Sedangkan impor adalah mengalirnya arus barang dan jasa ke dalam negeri. Kelancaran penanganannya sangat ditentukan oleh peranan perusahaan-perusahaan bongkar muat dari dan ke atas kapal dari masing-masing negara. Kecepatan, ketepatan, keandalan, profesionalisme, serta pengadaan peralatan berat, seperti *forklift*, *top loader*, *suction*, *crane* darat dan laut. Serta peralatan lain merupakan tuntutan dari pelaku bongkar muat kapal di pelabuhan mana saja (Herman Budi Sasono, 2012).

Apabila kita amati di daerah lingkungan kerja Pelabuhan banyak kegiatan-kegiatan yang menunjang fungsi dan peranan pelabuhan itu sendiri

antara lain kegiatan kerja bongkar muat. Bongkar muat meliputi kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, *receiving/delivery*. Mengenai hal ini dapat dijelaskan *stevedoring* adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/tongkang/truk atau memuat barang dari dermaga/tongkang/truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun dalam kapal-kapal dengan menggunakan derek kapal atau derek darat. Sedangkan *cargodoring* yaitu pekerjaan melepaskan barang dari tali/jala-jala (*ex-tackle*) di dermaga, dan *receiving/delivery* adalah pekerjaan memindahkan barang dari/ke tempat penumpukan di gudang menuju lapangan penumpukan barang/menju keluar pelabuhan untuk disimpan (Herman Budi Sasono, 2012).

Dari paparan di atas dapat kita simpulkan bahwa kegiatan bongkar muat merupakan kegiatan inti penunjang Operasional Pelabuhan, kegiatan ini dilakukan oleh TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat). Tenaga kerja bongkar muat merupakan faktor penggerak dan pelaksana dalam kegiatan organisasi perusahaan bongkar muat, apabila suatu perusahaan atau pelabuhan ingin berhasil maka harus memperhatikan masalah tenaga kerjanya. Pada dasarnya kekuatan yang ada dalam perusahaan tersebut adalah apabila tenaga kerja diperlakukan secara tepat dan sesuai dengan harkat dan martabatnya, perusahaan akan mencapai hasil yang sesuai dengan tujuan yang diinginkan oleh perusahaan. Dari uraian tersebut menjelaskan bahwa faktor sumber daya manusia memegang peran penting dan utama dalam proses bongkar muat, karena alat dalam menunjang kegiatan tersebut tidak akan berjalan tanpa dukungan dan keberadaan dari faktor tersebut.

Keselamatan kerja merupakan hal yang penting bagi perusahaan atau Pelabuhan, karena dampak kecelakaan kerja tidak hanya merugikan tenaga kerja, tetapi perusahaan baik secara langsung maupun tidak langsung. Terdapat beberapa pengertian tentang keselamatan dan kesehatan kerja yang didefinisikan oleh beberapa ahli, dan pada dasarnya definisi tersebut mengarah pada interaksi pekerja dengan mesin atau peralatan yang digunakan, interaksi pekerja dengan lingkungan kerja, dan interaksi pekerja dengan mesin dan lingkungan kerja. Keselamatan kerja berarti proses

merencanakan dan mengendalikan situasi yang berpotensi menimbulkan kecelakaan kerja melalui persiapan prosedur operasi standar yang menjadi acuan dalam bekerja (Rika Ampuh Hadiguna, 2009). Hal ini menunjukkan bahwa setiap perusahaan harus menjamin keselamatan karyawannya dalam bekerja, baik itu dalam pengadaan lingkungan kerja yang aman, dan bahkan pengadaan sosialisasi terhadap pekerjanya. Mengingat setiap tahunnya terdapat timbulnya korban kecelakaan kerja yang terjadi pada anggota TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat) di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap. Berikut adalah data kecelakaan kerja dan data jumlah bongkar muat yang terjadi di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap selama tahun 2017 – 2019.

Tabel 1.1

Data Kecelakaan Kerja Bongkar Muat  
Di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap dari Tahun 2017-2019

Tahun	Kecelakaan Kerja			Jumlah
	Rawat Jalan	Rawat Inap	Meninggal	
2017	6	2	0	8
2018	7	2	0	9
2019	9	3	0	12
Jumlah	22	7	0	29

Sumber : Koperasi TKBM Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap

Tabel 1.2

Data Jumlah Bongkar Muat  
Di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap dari Tahun 2017-2019

Muatan	Jumlah Bongkar Muat		
	2017	2018	2019
Ton	22.409.053	24.765.805	25.910.170
M3	74.334	200.435	39.491
Ekor	13.922	18.719	14.864

Sumber : PT. Pelabuhan Indonesia III Cabang Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap

Dari tabel diatas bisa dilihat bahwa kecelakaan kerja pada saat kegiatan bongkar muat dari tahun-tahun sebelumnya masih sangat tinggi dan kurang memperhatikan keamanan dan keselamatan pada saat kegiatan bongkar muat. Sehingga perlu ditingkatkannya kesehatan dan keamanan kerja untuk menjamin keselamatan para TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat) pada saat melaksanakan kegiatan bongkar muat di pelabuhan. Oleh karena itu, dari latar belakang tersebut peneliti akan mengambil judul **“ANALISIS PENGARUH PENGETAHUAN, PELATIHAN KERJA, PENGGUNAAN ALAT PELINDUNG DIRI TERHADAP KESELAMATAN BONGKAR MUAT PADA PT. PELABUHAN INDONESIA III (Persero) CABANG PELABUHAN TANJUNG INTAN CILACAP.** Alasan pemilihan judul adalah untuk mengetahui seberapa berpengaruhnya pengetahuan, pelatihan kerja, penggunaan alat pelindung diri terhadap keselamatan kerja bongkar di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah diatas peneliti akan merumuskan masalah berdasarkan faktor yang mempengaruhi keselamatan kerja bongkar muat barang. Karena itu, peneliti merumuskan masalah sebagai berikut:

1. Apakah pengetahuan berpengaruh terhadap keselamatan kerja bongkar muat pada Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap?
2. Apakah pelatihan kerja berpengaruh terhadap keselamatan kerja bongkar muat pada Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap?
3. Apakah penggunaan alat pelindung diri berpengaruh terhadap keselamatan kerja bongkar muat pada Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap?
4. Apakah pengetahuan, pelatihan kerja, penggunaan alat pelindung diri berpengaruh terhadap keselamatan kerja bongkar muat pada Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap?

## **1.3 Tujuan dan Kegunaan**

### **1.3.1 Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian yang ingin dicapai melalui penyusunan skripsi ini adalah:

1. Untuk menganalisis seberapa besar pengaruh pengetahuan terhadap keselamatan kerja bongkar muat pada Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap.
2. Untuk menganalisis seberapa besar pengaruh pelatihan kerja terhadap keselamatan kerja bongkar muat pada Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap.
3. Untuk menganalisis seberapa besar pengaruh penggunaan alat pelindung diri terhadap keselamatan kerja bongkar muat pada Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap.
4. Untuk menganalisis seberapa besar pengaruh pengetahuan, pelatihan kerja, penggunaan alat pelindung diri berpengaruh terhadap keselamatan kerja bongkar muat pada Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap?

### **1.3.2 Kegunaan Penelitian**

Adapun penelitian ini mempunyai kegunaan-kegunaan yang bermanfaat bagi semua kalangan, antara lain:

1. Bagi UNIMAR AMNI Semarang  
Diharapkan penelitian ini dapat memberikan manfaat dan masukan bagi akademis untuk mengembangkan ilmu pengetahuan dan informasi bagi mahasiswa/mahasiswi UNIMAR AMNI Semarang.
2. Bagi Instansi Koperasi TKBM Cilacap  
Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan masukan dan pertimbangan kepada instansi terkait untuk lebih memperhatikan faktor-faktor yang mempengaruhi keselamatan kerja bongkar muat yang mungkin bermanfaat bagi perusahaan untuk dapat meningkatkan lagi produktivitasnya.
3. Bagi Penulis  
Penelitian ini dapat menambah pengetahuan sebagai bekal dalam menerapkan ilmu yang telah diperoleh dibangku kuliah untuk diterapkan dan diaplikasikan dengan kenyataan yang ada di lapangan untuk

menambah pengalaman dan wawasan baru di bidang transportasi khususnya transportasi laut.

#### 4. Bagi Pembaca

Dapat memberikan pengetahuan, wawasan dan referensi baru dari penelitian ini sehingga dapat mengembangkan pemikiran-pemikiran yang nantinya berguna untuk penelitian selanjutnya, serta acuan supaya lebih menjaga keselamatan diri dalam bekerja di tempat yang sekiranya beresiko.

### 1.4 Sistematika Penulisan

Untuk memberikan gambaran tentang penelitian yang akan dilakukan maka dibuatlah sistematika penulisan yang akan memberikan informasi tentang isi dari masing-masing bab, adapun sistematika penulisannya adalah sebagai berikut:

#### Bab 1 : PENDAHULUAN

Merupakan bagian awal proposal skripsi yang membahas tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan dan kegunaan penelitian, dan sistematika penulisan.

#### Bab 2 : TINJAUAN PUSTAKA

Merupakan bagian kedua dari proposal skripsi yang menguraikan landasan teori-teori dan tinjauan pustaka yang mendasari penelitian, hipotesis, kerangka pikir penelitian dan diagram alur penelitian.

#### Bab 3 : METODOLOGI PENELITIAN

Merupakan bagian ketiga dari proposal skripsi yang membahas tentang variabel penelitian, definisi operasional, penentuan populasi dan sampel, jenis dan sumber data, metode analisis, dan tahapan pelaksanaan kegiatan penelitian.

#### Bab 4 : HASIL DAN PEMBAHASAN

Membahas tentang deskripsi obyek penelitian, analisis data dan pembahasan serta implikasi manajerial.

**Bab 5 : PENUTUP**

Bab ini berisikan tentang kesimpulan dan saran.

**DAFTAR PUSTAKA****LAMPIRAN-LAMPIRAN**