

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Menurut undang – undang No. 17 tahun 2008 tentang pelayaran, pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai kapal bersandar, naik turun penumpang dan 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 intra dan antarmoda transportasi. Sedangkan pengertian kepelabuhanan menurut pasal 1 ayat (1) PP No.69/2001 tentang kepelabuhanan, pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas – batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang di pergunakan sebagai tempat kapal sandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang di lengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Transportasi laut juga banyak di gunakan oleh berbagai negara untuk pengiriman berbagai macam barang atau makanan untuk kebutuhan di negara-negara yang menggunakan jasa transportasi laut. Jasa transportasi barang dapat menggunakan container untuk pengiriman dan untuk makanan seperti jagung, gandum dan kedelai dapat menggunakan kapal khusus pembawa muatan curah kering. Sumber daya yang banyak pasti membutuhkan barang impor dari negara yang menyediakan bahan yang di perlukan, contoh seperti Indonesia melakukan impor jagung dan gandum dari Argentina atau Brazil. Peran pelabuhan juga amat sangat di butuhkan oleh transportasi laut dengan menggunakan kapal. Karena pelabuhan yang mengelolah pemindahan barang dari kapal dan memasukan barang dari dalam maupun luar negri. Pasal 1 ayat (2) PP No.69/2001 kepelabuhan meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi

pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan berlayar, tempat perpindahan intra dan/atau antar moda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah.

Di Indonesia mempunyai perusahaan negara yang bergerak di bidang pelabuhan yang bernama PT Pelindo (Pelabuhan Indonesia). PT Pelindo di bagi menjadi 4 (empat) yang terbagi di berbagai daerah dari sabang sampai marauke. PT Pelindo I (persero) yang berpusat di Medan, PT Pelindo II yang berpusat di Jakarta, PT Pelindo III yang berpusat di Surabaya dan PT Pelindo IV yang berpusat di Makassar. Masing masing perusahaan Pelindo dari satu sampai dengan empat mempunyai anak perusahaan, contohnya seperti PT Pelindo III mempunyai beberapa anak perusahaan seperti TTL (Terminal Teluk Lamong), TPS (Terminal Peti Kemas Surabaya), BMS (Berlian Manyar Sejahtera) dan PT PORTEK Indonesia. Anak perusahaan PT pelindo III yang bergerak di bidang curah kering dan peti kemas sekaligus yaitu di PT. Terminal Teluk Lamong. PT. Terminal teluk lamong yang menjadi terminal unggul dengan pelayanan logistik yang terintegrasi modern dan berwawasan lingkungan. Pasal 4 ayat (2) PP 69 Tahun 2001 jo KM 53 Tahun 2002 Pasal 7 ayat (1) menyatakan pelabuhan menurut perannya antara lain : a) simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hirarkinya b) pintu gerbang kegiatan perekonomian daerah, daerah, nasional dan internasional c) tempat kegiatan alih moda transportasi d) penunjang kegiatan industry dan perdagangan e) tempat distribusi, konsolidasi dan produksi. PT. Terminal Teluk Lamong mempunyai terminal peti kemas domestik & internasioal. Terminal teluk lamong juga mempunyai terminal curah kering internasional. Terminal ini di bangun untuk mendukung usaha penyebaran arus barang dari dan ke kawasan timur indonesia dan untuk mengantisipasi meningkatnya angkutan peti kemas dan curah kering sebagai akibat pasar global di pelabuhan tanjung perak, untuk menghindari stagnasi di pelabuhan tanjung perak Surabaya sehingga tidak membawa dampak negatif terhadap citra pelabuhan Indonesia di mata dunia.

PT. Terminal Teluk Lamong memiliki 2 alat GSU (*grab ship unloader*) berkapasitas 2000 ton/ jam, alat ini membongkar material curah kering

diantaranya yaitu kedelai, jagung, gandum dan SBM (*soya bean meal*). Dari kapal ke gudang penyimpanan menggunakan alat *conveyor belt* untuk dikirim ke gudang sementara milik NPLog (Nusa Prima Logistik). Sebelum dimuat terlebih dahulu GSU (*grab ship unloader*) akan melakukan proses pengangkatan material diatas palka kapal untuk di pindahkan atau di transfer kedalam *hopper*, selanjutnya di dalam *hopper* ada bagian yang di sebut *diferter gate* yang menyerupai gambar atau pola X yang tugas dan fungsinya untuk membagi materialas didalam *conveyor line A* atau *line B*. *Conveyor line A* berada di sisi bagian yang menghadap ke laut, mampu memuat maximal 750 ton material sedangkan *conveyor line B* menghadap ke sisi darat sanggup membawa materials 1200 ton sekali angkut untuk disimpan ke gudang penumpukan (*feight storage*) dan silo. Untuk saat ini Terminal Teluk Lamong mempunyai 14 orang operator yang setiap shiftnya 5 orang mengoperasikan alat bantu bongkar, 4 orang bantu bongkar SBM dengan menggunakan 4 ekskavator dan 1 whell loader, namun wheel loader hanya dapat digunakan 1 unit saja dan 1 unit lain perlu adanya pergantian ban. PT Terminal Teluk Lamong memiliki TBCK (Tenaga bongkar curah kering) yang terbagi dalam 4 grup, setiap grup terdiri dari 9 orang. Setiap *shift* menggunakan sistem jam kerja 8 jam/hari Ruang lingkup pekerjaan tenaga bongkar curah kering. Namun pada kegiatan bongkar curah kering ini belum efektif di karenakan suatu hal, seperti cuaca yang kurang mendukung contohnya seperti hujan, pembongkaran muatan pada palka yang berdekatan hanya bisa menggunakan satu alat GSU (*grab ship unloader*).

Kurang baiknya sistem *maintenance* di perusahaan berbasis produksi akan membawa dampak kerugian yang sangat besar. Dalam aktivitas produksi, masalah pada mesin akibat perawatan yang kurang baik dapat berdampak kepada banyak hal, mulai dari kerusakan mesin, terhentinya kegiatan produksi, terhentinya kegiatan bongkar. Kerugian yang diakibatkan akan sangat besar, Contoh sederhana di lihat dari sisi biaya, mesin berhenti selama 30 menit dalam sehari. Mengakibatkan produksi bongkar kehilangan potensi produksi 1000 Ton di 30 menitnya. Ditambah lagi kerugian yang lain yaitu dari sisi biaya tenaga kerja, akibat mesin yang rusak, maka tenaga kerja yang seharusnya bekerja

menghasilkan output akhirnya terpaksa *idle* menunggu dan tidak produktif. Belum lagi jika terpaksa *overtime* untuk memenuhi kebutuhan produksi, maka akan ada biaya tambahan di operasional terkait biaya *overtime* yang tinggi. Kerugian lain yang muncul akibat mesin yang tidak beroperasi dengan baik adalah konsumsi energi yang berlebih. Konsumsi energi ini bisa berupa konsumsi listrik, konsumsi BBM, dan sebagainya. Biaya-biaya ini jika diakumulasi pasti akan sangat signifikan. Mesin yang terkadang rusak juga menimbulkan masalah tersendiri untuk bongkar akibat terjadinya *trouble* pada mesin GSU yang tidak terprediksi, alhasil produksi akan mengalami kekurangan dan dampaknya perusahaan akan mengalami kerugian.

Peralatan yang canggih harus diimbangi dengan sumber daya manusia (SDM) yang berkualitas, proses bongkar terdiri dari alat dan SDM yang mendukung didalamnya, diantaranya pada jumlah peralatan alat berat bantu bongkar di PT Terminal Teluk Lamong dengan jumlah operator yang memadai. Operator alat bantu pada PT. Terminal Teluk Lamong terkadang masih mempergunakan tenaga dari pihak lain. Selain jumlah operator yang memadai skill operator juga berpengaruh dalam kecepatan bongkar curah kering dan juga factor pengalaman operator sangat menunjang kegiatan bongkar. Dalam kegiatan bongkar di PT Terminal Teluk Lamong kedisiplinan operator sangat diutamakan terutama dalam pola operasi bongkar curah kering dengan menggunakan alat GSU (*grab ship unloader*) karena kecepatan dalam proses bongkar tergantung pada operator dalam mengatur pola peredaran alat dan membaca situasi cuaca pada saat kegiatan bongkar sedang berlangsung.

Dari uraian di atas di jelaskan bahwa sumber daya manusia sangat berperan dalam kinerja alat GSU (*grab ship unloader*) pada proses bongkar curah kering, namun factor – factor lain seperti kapasitas alat dan pola operasi juga sangat berperan dalam proses bongkar curah kering di PT Terminal teluk lamong. Maka dari itu penulis tertarik untuk mengkaji lebih dalam tentang permasalahan yang ada dan menuangkan dalam bentuk sebuah skripsi dengan judul **“PENGOPTIMALISASIAN KEGIATAN BONGKAR DENGAN MENGGUNAKAN ALAT GSU (*GRAB SHIP UNLOADER*) UNTUK**

MENINGKATKAN PRODUKTIVITAS KERJA PT TERMINAL TELUK LAMONG – PT PELINDO III TANJUNG PERAK SURABAYA”

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang sudah di uraikan sebelumnya maka perumusan masalah dalam penelitian ini sebagai berikut :

1. Apakah kapasitas alat berpengaruh terhadap kinerja alat GSU (*grab ship unloader*) pada kegiatan bongkar curah kering di PT. Terminal teluk lamong.
2. Apakah sumber daya manusia berpengaruh terhadap kinerja alat GSU (*grab ship unloader*) pada kegiatan bongkar curah kering di PT. Terminal teluk lamong.
3. Apakah pola operasi berpengaruh terhadap kinerja alat GSU (*grab ship unloader*) pada kegiatan bongkar curah kering di PT. Terminal teluk lamong.
4. Apakah variabel kapasitas alat, sumber daya manusia dan pola operasi secara simultan berpengaruh terhadap kinerja alat GSU (*grab ship unloader*) pada kegiatan bongkar curah kering di PT. Terminal Teluk Lamong.

1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1.3.1 Tujuan Penelitian

Berdasarkan uraian di atas maka tujuan penelitian yang di lakukan oleh penulis adalah:

1. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui pengaruh kapasitas alat terhadap kinerja alat GSU (*grab ship unloader*) pada kegiatan bongkar curah kering di PT. Terminal Teluk Lamong Surabaya.
2. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui pengaruh sumber daya manusia terhadap kinerja alat GSU (*grab ship unloader*) pada kegiatan bongkar curah kering di PT. Terminal Teluk Lamong Surabaya.
3. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui pengaruh pola operasi terhadap kinerja alat GSU (*grab ship unloader*) pada kegiatan bongkar curah kering di PT. Terminal Teluk Lamong Surabaya.

4. Untuk mengetahui pengaruh variabel kapasitas alat, sumber daya manusia dan pola operasi secara simultan berpengaruh terhadap kinerja alat GSU (*grab ship unloader*) pada kegiatan bongkar curah kering di PT Terminal Teluk Lamong Surabaya.

1.3.2 Kegunaan Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan beberapa manfaat yang berarti serta sebagai masukan dan tambahan bagi penulis, perusahaan, maupun pihak-pihak lain yang memiliki kepentingan atas penelitian ini yaitu:

1. Bagi Perusahaan

Manfaat bagi perusahaan adalah dapat di jadikan masukan dan dapat di jadikan bahan pertimbangan kepada pimpinan pihak perusahaan supaya kinerja alat dan kinerja sumber daya manusia lebih di perhatikan dan disiplin agar kinerja alat GSU (*grab ship unloader*) di PT. Terminal Teluk Lamong terhadap kegiatan bongkar curah kering selalu evktif.

2. Bagi Lembaga

Sebagai informasi tambahan ilmu pengetahuan bagi mahasiswa serta akademik, dunia ilmu pengetahuan dan pembaca pada umumnya dan untuk menambah referensi bagi pembaca serta dapat di jadikan sebagai data dan dokumentasi di perpustakaan kampus Universitas Maritim Amni Semarang.

3. Bagi Penulis

Mendapat gambaran tentang kondisi real dunia industry dan memiliki pengalaman terlibat langsung dalam aktivitas industri dan mengaplikasikan ilmu-ilmu yang di peroleh di bangku perkuliahan untuk memecahkan maupun menyelesaikan permasalahan industri dan penulis menerapkan di skripsi ini dan juga merupakan salah satu syarat kelulusan untuk mendapatkan gelar sarjana.

4. Bagi Pembaca

Penelitian ini dapat di jadikan sebagai sumber informasi dan tambahan referensi atau bahan pertimbangan dalam penyempurnaan dan

memaksimalkan mengenai kinerja alat GSU (*grab ship unloader*) dalam kegiatan bongkar curah kering di PT Terminal Teluk Lamong.

1.4 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan merupakan tahapan penulisan yang terdiri atas bab-bab yang di tulis secara berurutan agar tercipta sebuah penulisan yang terurut dan sistematis. Dalam penulisan yang sistematis akan di dapat hasil penulisan yang sesuai dengan prosedur yang sudah di tetapkan, khususnya prosedur dalam pembuatan proposal skripsi. Terdapat lima bab dalam sistematika penulisan di penelitian ini. Adapun sistematika penulisan pada proposal skripsi ini adalah sebagai berikut :

BAB 1 PENDAHULUAN

Bab ini membahas tentang latar belakang masalah, perumusan masalah, maksud dan tujuan penelitian, kegunaan penelitian, serta sistematika penulisan.

BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini membahas tentang landasan teori yang di gunakan, penelitian terdahulu, hipotesis, dan kerangka pemikiran.

BAB 3 METODE PENELITIAN

Pada bab ini akan dibahas variabel penelitian beserta definisi operasionalnya, penentuan sampel penelitian, jenis dan sumber data, metode pengumpulan data, dan metode analisis.

BAB 4 HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Merupakan bagian keempat dari skripsi yang menguraikan tentang hasil pengolahan data dari instrumen penelitian mengenai variabel independen dan variabel dependen, serta menjelaskan pengaruh antara variabe-variabel tersebut berdasarkan teori yang telah

dibahas pada bab sebelumnya. Bab ini berisi deskripsi objek penelitian, analisis data dan pembahasan, dan implikasi manajerial.

BAB 5 PENUTUP

Merupakan bagian kelima dari skripsi yang menguraikan tentang kesimpulan dari hasil penelitian, keterbatasan penelitian, dan bahasan mengenai saran-saran yang dapat diimplementasikan sebagai kegunaan penelitian untuk pihak terkait. Bab ini berisi kesimpulan dan saran.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN