

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pelabuhan adalah suatu tempat yang terdiri atas dataran dan atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang di pergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuhnya kapal yang di lengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penumpang pelabuhan serta sebagai tempat pemindahan intra dan antar moda transportasi (Taufik MR, 2017). Pengelolaan logistik yang efisien dan efektif akan membantu pelaku usaha untuk dapat lebih unggul dalam persaingan melalui penciptaan nilai tambah yang lebih tinggi (Aulia Ahmad, 2016). Pelabuhan menjadi simpul penting untuk membangun teritorial maritim yang kuat. Dengan demikian dibutuhkan pelabuhan sebagai tempat penghubung antara moda laut dengan moda darat. Pelabuhan sebagai penyedia jasa kepelabuhanan diharapkan mampu memberikan pelayanan yang prima.

Saat ini jumlah pelabuhan di Indonesia sebanyak 2060 buah, terdiri dari pelabuhan khusus dan umum. Pelabuhan umum sendiri dapat dibedakan menjadi pelabuhan yang diusahakan dan pelabuhan yang tidak diusahakan. Berdasarkan informasi dari Ditjen Perhubungan Laut (2000,III.2.6), jumlah pelabuhan yang diusahakan di Indonesia sebanyak 111 pelabuhan di bawah manajemen PT. Pelabuhan Indonesia I s/d IV (Persero). Bagi pelabuhan-pelabuhan ini, pengelolaan harus didasarkan atas prinsip-prinsip ekonomi perusahaan dan dengan profesionalisme yang

tinggi. Selain berfungsi sebagai *public utilities* atau mengemban misi kepentingan umum, pelabuhan umum yang diusahakan juga ditugasi oleh pemerintah untuk memperoleh laba yang memadai, demi menjaga kelangsungan penyelenggaraan layanan jasa pelabuhan di Indonesia.

Pelabuhan Benoa Bali yang berada di bawah manajemen PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero), merupakan pelabuhan yang penting dan strategis bagi sistem transportasi laut maupun perkembangan perekonomian Pulau Bali khususnya dan Indonesia pada umumnya. Tantangan dan ancaman yang dihadapinya sangat besar mengingat persaingan antar Pelabuhan Indonesia di Indonesia maupun persaingan antar pelabuhan-pelabuhan luar negeri yang dewasa ini meningkat. Pelabuhan Benoa Bali pada saat ini menjadi pilihan banyak orang dalam menggunakan jasa transportasi, karena selain mengangkut dalam jumlah yang besar juga menempuh jarak yang jauh. Arus kapal hingga container yang melalui Pelabuhan Benoa Bali semakin meningkat. Hal ini dapat dilihat dari pertumbuhan kedatangan kapal domestik sampai internasional dan bongkar muat peti kemas (*container*) dari tahun ke tahun. Untuk mengantisipasi lonjakan permintaan pengiriman barang melalui Pelabuhan Benoa Bali, maka sarana dan prasarana di pelabuhan harus diperhatikan karena hal tersebut akan berpengaruh langsung kepada kinerja pelabuhan.

Idle time atau waktu tidak produktif disebut waktu terbuang selama kapal berada di tambatan merupakan masalah klasik yang belum dapat diselesaikan di Indonesia. Menurut PT. Pelabuhan Indonesia (2000) : "*Idle time* adalah jumlah jam kerja yang tidak terpakai atau terbuang selama waktu kerja bongkar muat di tambatan tidak termasuk jam istirahat yang dinyatakan dalam satuan jam. Sebenarnya, *idle time* masalah yang sederhana dan merupakan bagian kecil dari manajemen pelabuhan. Hal-hal penting yang harus dilakukan dalam menyelesaikan *idle time*, mengelola

pelabuhan dengan baik, memotong jalur birokrasi yang rumit, dan menggunakan satu sistem yang disinkronkan untuk semua layanan. Faktor-faktor penyebab *idle time* yaitu: a. Keterlambatan saat mulai kerja. b. Jam kerja selesai lebih cepat. c. Menunggu kedatangan truk. d. Menunggu perbaikan alat. e. Pemasangan atau penyandaran posisi kapal. f. Menunggu muatan. Keterlambatan dokumen muatan (Dirgahayu, 1999). Misalnya, proses bongkar muat di PT. Persero Pelabuhan Indonesia III Cabang Benoa Bali seharusnya dilaksanakan pada pukul 12.30 WITA. Kemudian peralatan bongkar muat (*cranes*) mengalami kerusakan dan selesai melakukan perbaikan pada pukul 15.30 WITA, Maka *idle time* nya selama 3 jam. Jadi keterlambatan selama 3 jam dapat dikatakan sebagai waktu terbuang (non produktif) yang harus di emban oleh pihak kapal, pihak pengusaha pelayaran atau pengirim barang (*shipper*) yang telah menggunakan jasa fasilitas pelabuhan, yang dikarenakan oleh faktor-faktor tertentu di pelabuhan.

Penyelesaian *idle time* tidak bisa dilepaskan dari faktor teknis di lapangan. Salah satunya adalah pengaruh kegiatan bongkar muat barang, karena perusahaan bongkar muat sangat diperlukan untuk menangani serta menjaga barang atau muatan selama berada di pelabuhan asal sampai pelabuhan tujuan hingga diterima pemiliknya. Untuk menunjang kinerja perusahaan pelayaran, maka dalam melakukan kegiatannya, perusahaan bongkar muat harus dapat bekerja professional. Perusahaan bongkar muat (PBM) adalah perusahaan yang secara khusus berusaha dibidang bongkar muat dari dan ke kapal, baik dari dan ke lapangan penumpukan (CY).

Kelemahan pelabuhan di Indonesia terletak pada kualitas infrastruktur dan suprastruktur. Indonesia juga kalah dalam produktivitas bongkar muat, kondisi kongesti yang parah, dan pengurusan dokumen kepabeanan yang lama membuat kualitas pelabuhan di Indonesia hanya

bernilai 3,9 dan peringkat ke 89 jauh di bawah Singapura dan Malaysia. Sehingga produktivitas bongkar muat mempengaruhi lamanya waktu tunggu kapal di Pelabuhan Benoa Bali.

Kesalahan manusia atau banyak yang menyebutnya *human error* merupakan salah satu hal yang tidak dapat dipungkiri di dalam suatu kegiatan. *Human error* dapat didefinisikan sebagai keputusan atau perilaku manusia yang tidak tepat yang mengurangi atau berpotensi mengurangi efektivitas, keselamatan dan performa sistem (MAW Basuki, 2017). Dan juga dapat disebutkan bahwa *human error* disebabkan oleh beberapa faktor, seperti pencahayaan area kerja yang buruk, latihan dan keterampilan tenaga kerja yang tidak mencukupi, desain peralatan kerja yang buruk, suhu area kerja yang tinggi, level kebisingan yang tinggi, tata letak area kerja yang tidak memadai, jarak ruang kerja yang sempit, motivasi yang buruk, peralatan yang tidak tepat, penulisan prosedur operasi dan, perawatan peralatan yang buruk, manajemen yang buruk, tugas yang kompleks, dan komunikasi verbal yang buruk. Dalam melaksanakan proses suatu kegiatan, manusia berpotensi untuk melakukan kesalahan kerja (*human error*) karena manusia memiliki keterbatasan yang dapat menyebabkan produk tidak memenuhi spesifikasi atau dengan kata lain produk cacat. Ketidaksiuksesan kualitas dari suatu proses ditentukan oleh faktor kesalahan manusia (*human error*). Pentingnya meneliti *human error* yaitu karena tanpa memahami *human error*, mungkin kita hanya akan melakukan koreksi terhadap apa yang salah, bukannya perilaku yang salah, sehingga di masa depan kesalahan perilaku bisa terulang lagi. Namun, dengan memahami *human error* maka perilaku yang akan diperbaiki, sehingga koreksi kedepannya sudah menyempurnakan perilaku yang salah tersebut. *Human error* yang terjadi di sebuah perusahaan atau tempat diharapkan selalu mengalami penurunan. Hal itu tentu saja dikarenakan

dengan menurunnya *human error* maka dapat dipastikan bahwa berkurangnya keluhan dari para *customer* sehingga *customer* tidak akan beralih ke tempat lain.

Dalam hal kegiatan perencanaan kapal untuk sandar masih sering terlambat dan tidak sesuai dengan jadwal. Hal ini bisa disebabkan karena beberapa faktor contohnya seperti kerusakan alat B/M dan antrian kapal. Dalam melakukan pembongkaran harus dilengkapi dengan fasilitas atau peralatan pembongkaran yang baik. Peralatan pembongkaran harus sesuai dengan jenis muatan yang dibongkar. Peralatan pembongkaran yang digunakan untuk membongkar suatu muatan mempunyai kapasitas dan kemampuan tertentu serta memiliki kecepatan standard untuk membongkar dalam periode waktu tertentu. (MR, Taufik et al, 2019). Peralatan yang terdapat di pelabuhan merupakan elemen yang sangat penting keberadaannya karena memiliki keunggulan masing-masing. Dapat diketahui bersama ketika salah satu alat tersebut rusak, akan berdampak terhadap keseluruhan kinerja yang terdapat di pelabuhan. Kesiapan peralatan baik itu dalam berbentuk mesin dan sebagainya harus terus dilakukan pengecekan dan *update* setiap harinya agar segala bentuk operasional berjalan dengan baik dan lancar. Alat-alat tersebut nantinya selalu akan di regenerasi keberadaannya supaya pekerjaan para tenaga kerja lebih terlihat *fresh* dan juga memastikan bahwa adanya peralatan yang mengalami kerusakan atau tidak.

Keadaan alam Indonesia dapat dikelompokkan menjadi dua bagian, yaitu keadaan fisik wilayah serta keadaan flora dan fauna. Keadaan fisik wilayah terdiri atas keadaan iklim dan keadaan bentuk permukaan bumi (kondisi fisiografis) yang kemudian akan menentukan jenis tanahnya. Sementara keadaan flora dan fauna menyangkut jenis keragamannya dan sebarannya. Kondisi alam yang berbeda-beda menyebabkan hal yang tidak

menentu terjadi di lapangan. Contohnya, hujan deras disertai badai menyebabkan kegiatan operasional di pelabuhan sedikit terganggu atau terhambat. Hal ini merupakan salah satu faktor yang paling susah diperhitungkan karena adanya perbedaan cuaca atau iklim setiap hari, bulan, dan tahun. Sesungguhnya dapat diketahui iklim apa saja yang akan terjadi setiap harinya melalui BMKG tetapi adanya informasi dilapangan menunjukkan penentuan cuaca tersebut tidak sepenuhnya benar atau bisa disebut kurang tepat.

Dari studi pendahuluan yang dilakukan adanya indikasi terjadinya idle time di Pelabuhan Benoa Bali, Apabila kinerja pelabuhan tidak optimal maka akan berdampak langsung terhadap pelayanan di lapangan sehingga akan menimbulkan permasalahan baru yaitu waktu tidak produktif kapal (*Idle Time*) semakin tinggi, sehingga akan menimbulkan ekonomi biaya tinggi, yang berdampak langsung dengan harga barang di pasaran. Berdasarkan uraian diatas maka penulis ingin mengkaji lebih dalam dan menuangkannya dalam bentuk skripsi dengan judul “ **Analisis Faktor- Faktor yang Mempengaruhi Waktu Tidak Produktif (*Idle Time*) Kapal Di Pelabuhan Benoa Bali** ”

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang dikemukakan diatas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Apakah faktor *human error* berpengaruh terhadap waktu tidak produktif (*idle time*) kapal di Pelabuhan Benoa Bali?
- b. Apakah faktor *machines* berpengaruh terhadap waktu tidak produktif (*idle time*) kapal di Pelabuhan Benoa Bali?
- c. Apakah faktor kondisi alam berpengaruh terhadap waktu tidak produktif (*idle time*) kapal di Pelabuhan Benoa Bali?

1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1.3.1 Tujuan Penelitian

Sebelum melakukan penelitian, maka harus ditentukan terlebih dahulu tujuan dari penelitian. Hal ini dimaksudkan agar dalam melakukan penelitian tidak kehilangan arah sehingga disamping penelitian dapat berjalan lancar juga hasil yang dicapai sesuai dengan yang diharapkan.

Adapun tujuan penelitian adalah:

- a. Untuk menganalisis pengaruh faktor *human error* terhadap waktu tidak produktif (*idle time*) kapal di Pelabuhan Benoa Bali.
- b. Untuk menganalisis pengaruh faktor *machines* terhadap waktu tidak produktif (*idle time*) kapal di Pelabuhan Benoa Bali.
- c. Untuk menganalisis pengaruh faktor kondisi alam terhadap waktu tidak produktif (*idle time*) kapal di Pelabuhan Benoa Bali.

1.3.2 Kegunaan Penelitian

Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut :

a. Bagi Penulis

Penelitian ini dapat digunakan untuk menerapkan teori - teori yang diperoleh dibangku kuliah dan mengaplikasikannya dengan kenyataan yang ada serta menambah pengalaman dan pengetahuan penulis akan masalah – masalah yang terjadi dalam perusahaan khususnya penanggulangan bongkar muat.

b. Bagi UNIMAR AMNI SEMARANG

Penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan baik kalangan akademi (mahasiswa) terutama mahasiswa dari UNIMAR AMNI SEMARANG berkaitan dengan alur bongkar muat, penjaluran barang dan faktor kondisi alam terhadap waktu tunggu bongkar muat.

c. Bagi PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Bali

Penelitian ini dapat diharapkan bisa menjadi bahan masukan dan pertimbangan yang mungkin bermanfaat bagi perusahaan.

d. Bagi Pembaca

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan ilmu pengetahuan yang bermanfaat bagi pembaca.

1.4 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan penelitian ini sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisi tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan dan kegunaan penelitian serta sistematis penulisan

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisi tentang landasan teori yang digunakan dalam penelitian. Teori yang digunakan yaitu pengertian produktivitas bongkar muat, *human error*, kondisi alam, dan *idle time*, penelitian terdahulu, hipotesis, kerangka pemikiran teoritis.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini berisikan tentang jenis penelitian, lokasi penelitian, variabel penelitian dan definisi operasional, penentuan sample, jenis dan sumber data, metode pengumpulan data, metode analisis data.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Berisikan tentang Deskripsi Penelitian dan Pembahasan serta implikasi manajerial.

BAB V PENUTUP

Berisikan tentang Kesimpulan dan Saran.

Daftar Pustaka

Lampiran