

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang Masalah**

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang secara geografis terletak di antara benua Asia dan Australia, diapit oleh Samudra Pasifik dan Samudra Hindia, menjadikan Indonesia suatu *competitive advantage* karena berada di jalur lalu lintas perdagangan dunia. Dengan hal demikian memberikan dampak yang sangat baik bagi perekonomian Indonesia.

Untuk mewujudkan hal tersebut, sektor pelabuhan dan transportasi laut sangatlah berperan dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi hingga saat ini. Transportasi laut menjadikan gerbang pertemuan wilayah - wilayah yang terpencil dan jauh dari pusat kegiatan terutama dalam mendukung kegiatan ekonomi. Selain itu, transportasi laut sebagai sarana penunjang perekonomian bagi suatu daerah.

Pelabuhan merupakan tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas – batas tertentu, yang dimanfaatkan sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perekonomian. Pelabuhan adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas laut meliputi dermaga dimana kapal dapat tambat untuk bongkar muat barang, crane – crane untuk bongkar muat barang, gudang laut (transito) dan tempat – tempat penyimpanan dimana kapal membongkar muatannya, dan gudang – gudang dimana barang – barang dapat disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah dituju atau pengapalan. Terminal ini dilengkapi dengan jalan raya, jalan kereta api, atau saluran pelayaran darat. Fungsi pelabuhan adalah sebagai tempat pertemuan (*interface*), pintu gerbang (*gateway*) dan entitas industri (*industry entity*), dan tempat bertemunya berbagai bentuk moda transportasi.

PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) atau Pelindo III, dan juga berkiprah sebagai Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dalam sektor perhubungan, merupakan perusahaan yang berperan dalam mengelola dan membawahi 43 pelabuhan umum di 7 wilayah Provinsi Indonesia. Pelabuhan umum yang terdiri atas cabang utama, kelas I, II, III, dan kawasan. Tujuh wilayah Provinsi meliputi Provinsi Jawa Tengah, Jawa Timur, Bali, Kalimantan Selatan, Kalimantan Tengah, Nusa Tenggara Barat, dan Nusa Tenggara Timur. Sebagai *holding company*, perseroan membawahi 11 anak usaha dan perusahaan afiliasi yang bergerak dalam beragam sektor terkait jasa kepelabuhan seperti logistik, layanan kesehatan, peti kemas, pengelola terminal curah cair dan gas, sarana bantu pemanduan, operator terminal, penyedia tenaga kerja, jasa pemeliharaan, pengelolaan alur pelayaran, kawasan industri, bongkar muat dan lain sebagainya.

Berdasarkan Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, perseroan bertanggung jawab atas keselamatan pelayaran, penyelenggaraan pelabuhan, angkutan perairan, dan lingkungan maritim. Status perseroan bukan lagi sebagai *regulator* melainkan *operator* pelabuhan yang secara otomatis mengubah bisnis perseroan dari *port operator* menjadi *terminal operator*. Surat dari Kementerian Perhubungan, Dirjen Perhubungan Laut yang diterbitkan bulan Februari 2011 menjelaskan tentang penunjukan perseroan sebagai Badan Usaha Pelabuhan (BUP). Sesuai dengan pasal 3 ayat 2 anggaran dasar perseroan, maksud dan tujuan perseroan ini adalah melakukan usaha dibidang penyelenggaraan dan pengusahaan jasa kepelabuhan, serta meningkatkan nilai perseroan dengan optimalisasi pemanfaatan sumber daya yang dimiliki perseroan untuk menghasilkan barang dan atau jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat untuk mendapatkan / mengejar keuntungan guna menerapkan prinsip – prinsip perseroan terbatas.

Terminal Jamrud adalah salah satu terminal di PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) atau Pelindo III yang menangani bongkar muat kapal penumpang, kapal peti kemas, kapal curah cair, dan kapal curah kering.

Terminal Jamrud memiliki fasilitas dan peralatan meliputi 9 unit Harbour Mobil Crane kapasitas 95 – 120 Ton, 2 unit Harbour Portal Crane kapasitas 120 ton, gudang seluas 9.744 M<sup>2</sup>, lapangan penumpukan 43,1 Ha, terminal penumpang 13.000 M<sup>2</sup>.

Sehubungan dengan keterangan diatas, berkaitan tentang fasilitas penunjang bongkar muat yang dimiliki PT. Pelabuhan Indonesia III Surabaya pada Terminal Jamrud sekarang perlu untuk dikembangkan / ditambahkan sehingga meningkatkan kemampuan dalam pelaksanaan dilapangan. Salah satu faktor kendala saat kegiatan pelayanan bongkar muat curah kering adalah kesiapan alat dan kerusakan alat, serta kelengkapan alat. Selain itu, fasilitas yang tersedia di PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Surabaya pada Terminal Jamrud masih membutuhkan tenaga kerja manusia untuk melakukan persiapan kegiatan bongkar muat. Untuk meningkatkan produktifitas bongkar muat memerlukan pengoperasian yang baik yang ditandai dengan keterampilan menggunakan alat.

Dalam pelaksanaan kegiatan bongkar muat curah kering, waktu sangat penting dalam mempengaruhi peningkatan produktivitas bongkar muat. Faktor cuaca yang tidak dapat diprediksi juga merupakan salah satu faktor pendukung yang mempengaruhi dalam kecepatan operasi dilapangan. Karena ketika cuaca mendung atau adanya tekanan angin yang kencang maka kegiatan bongkar muat akan berhenti, ini membuat produktifitas bongkar muat curah kering pada Terminal Jamrud di PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Surabaya tidak bagus.

Berkaitan dengan peningkatan pelayanan pada Terminal Jamrud, maka akan dilakukan penelitian dengan judul **”Analisis Faktor - Faktor Yang Mempengaruhi Produktifitas Bongkar Muat Curah Kering Pada Terminal Jamrud Di PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Surabaya”**.

## **1.2 Rumusan Masalah dan Pembatasan Masalah**

### **1.2.1 Rumusan Masalah**

Salah satu pokok permasalahan yang berkaitan dengan Terminal Jamrud di PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Surabaya adalah berapa besar tingkat produktifitas bongkar muat curah kering pada Terminal Jamrud di PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Surabaya.

Berdasarkan uraian diatas maka permasalahan pada penelitian ini adalah:

1. Apakah faktor fasilitas berpengaruh terhadap produktifitas bongkar muat?
2. Apakah faktor Sumber Daya Manusia berpengaruh terhadap produktifitas bongkar muat?
3. Apakah faktor waktu berpengaruh terhadap produktifitas bongkar muat?
4. Apakah faktor cuaca berpengaruh terhadap produktifitas bongkar muat?
5. Apakah secara simultan factor fasilitas, Sumber Daya Manusia, waktu, dan cuaca berpengaruh terhadap produktifitas bongkar muat?

### **1.2.2 Pembatasan Masalah**

Untuk tidak memberikan pengertian yang melebar, maka penulis akan memberikan batasan-batasan dalam penelitian ini. Adapun pembatasan masalahnya sebagai berikut :

1. Penelitian hanya dilakukan pada Terminal Jamrud di PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Surabaya.
2. Obyek yang akan dikaji adalah sistem pelayanan bongkar muat curah kering pada Terminal Jamrud di PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Surabaya.
3. Variabel penelitian hanya dibatasi pada faktor fasilitas, Sumber Daya Manusia, waktu, dan cuaca dalam kaitannya dengan produktifitas bongkar muat curah kering.

### **1.3 Tujuan Dan Kegunaan Penelitian**

#### **1.3.1 Tujuan Penelitian**

Sebelum melakukan penelitian, maka harus ditentukan terlebih dahulutujuan 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:

1. Untuk menganalisis pengaruh fasilitas terhadap produktifitas bongkar muat curah kering.
2. Untuk menganalisis pengaruh Sumber Daya Manusia terhadap produktifitas bongkar muat curah kering.
3. Untuk menganalisis pengaruh waktu terhadap produktifitas bongkar muat curah kering.
4. Untuk menganalisis pengaruh cuaca terhadap produktifitas bongkar muat curah kering.
5. Untuk menganalisis secara simultan pengaruh faktor fasilitas, Sumber Daya Manusia, waktu, dancuaca terhadap produktifitas bongkar muat curah kering.

#### **1.3.2 Kegunaan Penelitian**

Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut :

1. Bagi Terminal Jamrud di PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Surabaya

Melalui penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi dan masukan dalam melakukan evaluasi kinerja dan sistem pelayanan terhadap penyelenggaraan bongkar muat curah kering.

2. Bagi Pembaca

Penelitian ini diharapkan mampu menambah informasi yang dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan dalamhal referensi untuk penelitian selanjutnya.

### 3. Bagi Penulis

Memberikan tambahan referensi dari hasil penelitian ini, sehingga dapat mengembangkan pemikiran-pemikiran logis yang nantinya berguna untuk perkembangan ilmu pengetahuan selanjutnya.

## 1.4 Sistematika Penulisan

Untuk memberikan gambaran secara jelas tentang penelitian yang akan dilakukan, dibuat suatu sistematika penulisan yang berisi informasi mengenai hal-hal yang akan dibahas dalam tiap-tiap bab.

Sistematika penulisan pada penelitian ini sebagai berikut :

#### Bab I : Pendahuluan

Bab ini berisi tentang latar belakang masalah, rumusan masalah dan pembatasan masalah, tujuan dan kegunaan penelitian, serta sistematika penulisan.

#### Bab II : Landasan Teori

Bab ini berisi tentang landasan teori yang digunakan dalam penelitian dan penelitian terdahulu, hipotesis, dan kerangka pemikiran teoritis.

#### Bab III : Metodologi Penelitian

Bab ini berisi tentang variabel penelitian, populasi dan sampel, jenis dan sumber data, metode pengumpulan data, serta metode analisa data.

#### Bab IV : Hasil dan Pembahasan

Bab ini berisi tentang gambaran umum perusahaan, hasil penelitian dan pembahasan masalah.

#### Bab V : Penutup

Bab ini berisi tentang kesimpulan dan saran.