

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pelabuhan merupakan suatu simpul sistem transportasi laut dan darat, karena sifatnya sebagai tempat peralihan moda angkutan, maka pelabuhan harus disambung dengan sistem darat dan dilengkapi dengan berbagai macam kemudahan, antara lain tempat yang aman untuk berlabuhnya kapal, pelayanan kapal selama berlabuh dan ketika akan melanjutkan pelayaran, jasa terminal untuk muatan dalam proses peralihan dari kapal ke angkutan darat (truk, kereta api).

Fungsi pelabuhan di Indonesia menjadi sangat penting seiring dengan berkembangnya industri yang berorientasi ekspor, karena pelabuhan menjadi salah satu unsur penentu dalam aktivitas perdagangan. Keberadaan pelabuhan pada hakikatnya adalah untuk memfasilitasi pemindahan barang antara moda transportasi darat (*Inland transport*) dan moda transportasi laut (*maritime transport*) serta menyalurkan barang masuk dan keluar daerah pabean secepat dan seefisien mungkin.

Secara hirarkis yuridis formal, Undang-undang Nomor 21 tahun 1992 tentang Pelayaran merupakan landasan peraturan paling tinggi dalam penyelenggaraan atau tatanan kepelabuhanan nasional. Di dalam undang-undang ini dan beberapa peraturan pemerintah turunannya, pelabuhan didefinisikan sebagai sebuah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan dimana disekitarnya terdapat batas-batas tertentu yang biasanya digunakan sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan ekonomi. Menurut Peraturan Pemerintah No.69 Tahun 2001 Pasal 1 ayat 1, tentang Kepelabuhanan Pelabuhan biasanya digunakan sebagai tempat untuk kapal bersandar dan berlabuh, naik turunnya penumpang, serta kegiatan bongkar muat barang yang biasanya juga difasilitasi dengan alat keselamatan pelayaran, serta sebagai tempat untuk perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

Salah satu perusahaan kepelabuhanan yang ada di Indonesia ialah Terminal Peti kemas Semarang (TPKS) yang merupakan salah satu perusahaan penyedia jasa bongkar muat terkemuka di Indonesia yang memiliki area operasional dengan jaringan yang terpadu di seluruh Indonesia. Terminal Peti kemas Semarang

(TPKS) membuat komitmen untuk kuat pada keselamatan, kualitas, dan fokus pelanggan dalam menghadapi tantangan yang semakin meningkat terhadap peraturan lingkungan yang diterapkan. Fokus pada isu lingkungan terutama dirasakan pada tingkat operasi penanganan kapal dan kargo, proyek penyuluhan pelabuhan dan aksesibilitas pedalaman. Pada saat yang sama, menyediakan kapasitas, kualitas layanan dan solusi hemat biaya sangat penting. Isu kritisnya adalah mencapai keseimbangan yang tepat antara nilai ekonomi, sosial dan lingkungan untuk mencapai pembangunan berkelanjutan pelabuhan dan masyarakat setempat. Sehingga dalam prosesnya sendiri Terminal Peti kemas Semarang (TPKS) sebagai pihak yang juga turut mengatur proses bongkar muat di pelabuhan yang saat ini dikelola oleh PT.

Pelindo III berusaha agar proses bongkar muat yang dilakukan tidak berakibat kepada penurunan tingkat efisiensi atau kurangnya performansi dan juga kinerja perusahaan dalam menyediakan jasa sehingga dapat menjadi pemimpin bisnis di pelabuhan. Pada bulan Januari 2016 Terminal Peti kemas Semarang (TPKS) mengoperasikan penambahan alat *Crane Container* (CC) dimana sebelumnya telah dilakukan uji coba bongkar muat terhadap dua unit *Crane Container* (CC) baru tersebut dan telah menjalani endurance test 24 jam non-stop pada tanggal 24 sampai 25 Desember 2015 lalu. Tidak hanya pengujian pada alat saja tapi juga sekaligus untuk menguji dermaga baru sepanjang 105 meter yang telah siap dioperasikan, sembari menunggu finalisasi pekerjaan perluasan *Container Yard* (CY) baru (5,3 Ha) dan perakitan 11 unit A-RTG yang masih *on-going process*. Setelah uji coba, baik *Crane Container* (CC) dan dermaga akan dioperasikan secara penuh, dimana kedepannya Terminal Peti kemas Semarang dapat melakukan *handle* tiga kapal yang sandar bersamaan secara parallel dengan tujuh unit *Crane Container* (CC) yang dimiliki terminal ini, Guna penambahan alat tersebut untuk meningkatkan produktifitas Manajemen Terminal Peti kemas Semarang. Salah satu langkah untuk meningkatkan kinerja produktifitas bongkar muat pelabuhan, perusahaan Terminal Peti kemas Semarang mengacu pada standar kinerja yang telah ditentukan yang bertujuan untuk memantau kinerja produktifitas bongkar muat petikemas, apakah kinerja bongkar muat bisa mencapai target yang telah ditentukan atau sebagai alat untuk mengukur tingkat

keberhasilan penyelenggaraan transportasi laut, Standar kinerja pelayanan operasional pelabuhan dan utilisasi ditetapkan dengan memperhatikan tingkat kualitas pelayanan kapal, pelayanan barang, utilisasi fasilitas, kesiapan peralatan pelabuhan dan disesuaikan dengan karakteristik di masing-masing lokasi terminal pada pelabuhan.

Kegiatan Mengenai pengukuran keberhasilan penyelenggaraan kinerja bongkar muat ditentukan dengan cepat atau tidak nya dalam mengerjakan bongkar muat pada setiap alat *crane container*. Pada tanggal 14 juli 2019 Terminal Peti kemas mengalami insiden yang menyebabkan satu unit *Crane Container* di Terminal Peti Kemas Semarang (TPKS) roboh, kejadian tersebut disebabkan kapal peti kemas *MV Soul of Luck* yang akan sandar di dermaga Internasional TPKS membentur *Crane*, dari insiden tersebut menyebabkan *Crane Container* yang ada di Terminal Peti kemas Semarang berkurang satu alat. Akibat dari insiden tersebut menyebabkan alat penunjang bongkar muat di Terminal Peti kemas Semarang yang berkurang 1 (satu) dan menyebabkan aktivitas bongkar muat peti kemas domestik di Terminal Peti Kemas Semarang (TPKS) di pindah ke Dermaga Samudera. kegiatan bongkar muat kontainer *domestic* tersebut di pindah selama dua pekan sambil menunggu *crane* yang roboh selesai dipotong dan di keluarkan dari dermaga Terminal Petikemas Semarang.

Sementara itu, aktivitas bongkar muat peti kemas internasional tetap di pertahankan di dermaga Terminal Petikemas Semarang. Untuk saat ini hanya terdapat enam *crane* yang tersisa untuk melayani kapal, pada setiap kapal yang tambat menggunakan tiga *crane* tetapi sekarang menggunakan dua *crane* pada satu kapal. Akibat dari kejadian tersebut indikator produktifitas kinerja pelayanan bongkar muat berpengaruh terhadap pencapaian target yang di tetapkan perbulan nya di Terminal Peti kemas Semarang. Untuk melihat hasil B/C/H pun Terminal Peti Kemas masih menggunakan proses penginputan secara manual. Untuk aktifitas produktifitas bongkar muat dimulai dari jam 00:00 – 08.00, dilanjutkan lagi dari jam 08:00 – 16:00 dan dimulai lagi jam 16:00 – 00:00, proses aktifitas bongkar muat dilakukan dengan 3 shift selama 24 jam nya.

Dari permasalahan tersebut, melakukan penelitian mengenai apakah nilai BCH pada peningkatan produktifitas kinerja bongkar muat di Terminal Peti kemas Semarang berpengaruh pada jumlah alat yang digunakan untuk aktifitas bongkar muat tersebut. Tercapai atau tidak nya nilai produktifitas kinerja bongkar muat dilihat berdasarkan Standar kinerja pelayanan operasional pelabuhan yang telah ditetapkan dan Untuk itulah, diperlukan suatu sistem informasi Produktivitas Bongkar Muat (B/C/H) untuk memudahkan dalam melihat nilai BCH perkapal secara mudah dan otomatis .

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, adapun rumusan masalah dari penelitian ini adalah:

1. Bagaimanakah Perancangan Sistem Informasi Produktivitas Bongkar Muat (B/C/H) Di Terminal Peti Kemas Semarang Berbasis *Microsoft Access 2019* ?
2. Berapakah Nilai Produktifitas Bongkar Muat (B/C/H) yang didapatkan menggunakan sistem informasi produktivitas bongkar muat berbasis *Microsoft Access 2019* ?
3. Apakah Standard Kinerja (B/C/H) Terminal Peti Kemas Semarang dapat tercapai setelah adanya pengurangan alat akibat insiden yang terjadi di TPKS tersebut menggunakan sistem informasi produktivitas bongkar muat (B/C/H) di Terminal Peti Kemas Semarang ?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, adapun tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Mengetahui Perancangan Sistem Informasi Produktivitas Bongkar Muat (B/C/H) Di Terminal Peti Kemas Semarang Berbasis *Microsoft Access 2019* .
2. Mengetahui Nilai Produktifitas Bongkar Muat (B/C/H) yang didapatkan menggunakan sistem informasi produktivitas bongkar muat berbasis *Microsoft Access 2019*.
3. Mengetahui Standard Kinerja B/C/H Terminal Peti Kemas Semarang dapat tercapai setelah adanya pengurangan alat akibat insiden yang terjadi di TPKS tersebut menggunakan sistem informasi produktivitas bongkar muat (B/C/H) di Terminal Peti Kemas Semarang.

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut :

1. Bagi Mahasiswa
 - A. Untuk membantu mencoba menerapkan ilmu yang telah diperoleh selama dibangku perkuliahan terhadap dunia kerja sesungguhnya.
 - B. Hasil penelitian ini dapat menambah ilmu pengetahuan dan wawasan secara langsung mengenai peningkatan produktifitas bongkar muat di Pelabuhan Peti Kemas Semarang agar dapat lebih efektif dan Efisien dan nilai produktifitas bongkar muat didapatkan setelah pengurangan *crane container* pada proses bongkar muat di Pelabuhan Petikemas Semarang.
2. Bagi Perguruan Tinggi
 - A. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan dari Mahasiswa yang ada di Sekolah Tinggi Manajemen Logistik dan lainnya.
 - B. Memberikan informasi, masukan, atau sumbangan pemikiran bagi Mahasiswa yang ingin melakukan penelitian selanjutnya yang serupa.
3. Bagi Instansi
 - A. Untuk membantu instansi dalam menganalisis peningkatan produktifitas bongkar muat di Pelabuhan Peti Kemas Semarang agar lebih efektif dan Efisien setiap tahunnya.
 - B. Menjadi saran dan bahan pertimbangan bagi pihak Operasional dalam meningkatkan kinerja produktifitas bongkar muat agar tetap efektif dan efisien.

1.5 Batasan Penelitian

Adapun batasan pada penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Penelitian dilakukan mulai tanggal 1 Juli s.d 30 Agustus 2019.
2. Data yang di dapat dari divisi Operasional di Pelabuhan Terminal Petikemas Semarang yaitu Data kinerja alat bongkar muat pada bulan Juli sampai Agustus tahun 2018 dan 2019.
3. Data yang diperoleh di dapat langsung dengan melakukan wawancara dan observasi di Pelabuhan Terminal Petikemas Semarang.

1.6 Jadwal, Tempat, dan Jenis Kegiatan

1. Jadwal Kegiatan

Kegiatan kerja praktik dilaksanakan pada tanggal 1 Juli 2019 sampai tanggal 31 Agustus 2019.

2. Tempat Kegiatan

Pelaksanaan kerja praktik dilakukan di Terminal Petikemas Semarang, PT. Pelabuhan Indonesia III Regional Jawa Tengah yang berlokasi di Jl. Coaster No.10A, Tj. Mas, Kec. Semarang Utara, Kota Semarang, Jawa Tengah 50112.

3. Jenis Kegiatan

Sebagai pendukung aktivitas yang ada di divisi penunjang operasi dan CFS (*Container Freight Station*).

1.7 Sistematika Penulisan

Untuk mempermudah dalam pemahaman serta penyajian dalam Laporan Kerja Praktik ini, maka diberikan sistematika dan gambaran secara umum sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini berisi tentang latar belakang masalah, rumusan masalah atau pokok permasalahan yang terjadi saat kerja praktik, tujuan, batasan masalah, manfaat serta sistematika penulisan laporan kerja praktik.

BAB II LANDASAN TEORI

Pada bab ini berisi tentang teori-teori yang menjadi pedoman dari penulisan kerja praktik ini dan berkaitan dengan permasalahan yang ingin dibahas dalam laporan kerja praktik ini. Landasan teori yang digunakan bertujuan untuk menguatkan metode yang dipakai untuk memecahkan permasalahan di perusahaan.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Pada bab ini berisi langkah-langkah dari awal hingga akhir yang dilakukan untuk menyelesaikan masalah dan mengenai pendekatan serta model masalah.

BAB IV PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA

Pada bab ini berisikan data hasil pengamatan dan hasil wawancara yang telah dilakukan pada saat kerja praktik yang pada akhirnya akan digunakan sebagai dasar pembuatan analisis.

BAB V ANALISIS

Pada bab ini berisi tentang analisis dari hasil pemecahan masalah yang telah dilakukan pada bab sebelumnya.

BAB VI PENUTUP

Pada bab ini membahas mengenai kesimpulan dan saran yang diberikan bagi perusahaan yang mungkin dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan untuk melakukan perbaikan bagi perusahaan.

