1

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Dan Tujuan

Indonesia sebagai negara yang berbentuk kepulauan, lebih banyak

melakukan ekspor dan impor menggunakan jalur laut ataupun melakukan

pengiriman barang dari daerah satu dengan daerah lainnya melalui jalur laut,

itu karena ada beberapa wilayah di Indonesia yang tidak dapat terhubung

melalui daratan dengan daerah lainnya. Menurut Departemen Perhubungan

(DEPHUB) 90% jalur perdangangan dunia diangkut melalui jalur laut dan 40%

jalur perdagangan dunia (DEPHUB, 2018), melewati jalur laut Indonesia.

Untuk itu ketika akan mengirimkan barang melalui jalur laut, kita dapat

mengirimnya melalui Pelabuhan. Menurut Tri Mulyono pada bukunya yang

berjudul Perawatan Fasilitas Pelabuhan, Pelabuhan Pengumpul adalah

pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam

negeri,alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan

sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang (Mulyono, 2017).

Pelabuhan juga berfungsi sebagai tempat berlabuhnya kapal-kapal guna untuk

naik turun penumpang ataupun bongkar dan muat barang. Sehingga Pelabuhan

merupakan tempat yang penting untuk melakukan perdagangan. Didalam

aktifitasnya, Pelabuhan dapat melakukan kegiatan seperti bongkar muat barang

dan naik turun penumpang.

Di zaman yang modern ini pergerakan barang lebih banyak bergerak dari

pada orang. Terlebih pada saat virus Covid-19 mewabah, menyebabkan orang

lebih banyak melakukan kegiatan dirumah dari pada berkegiatan diluar rumah,

dari mulai bekerja, belajar, berolahraga, dan lainnya. Masyarakat cenderung

konsumtif dalam pembelian barang sehingga untuk memenuhi kebutuhan

masyarakat baik yang pokok maupun tidak, maka seringkali masyarakat

menggunakan aplikasi berbasis online untuk memenuhi kebutuhan pokok

ataupun kebutuhan sekunder lainnya. Dalam melakukan kegiatan tersebut,

pembeli mendapatkan barang hingga sampai dengan depan rumah, pengiriman

tersebut dikirim melalui pengiriman barang melalui moda transportasi, namun

apabila barang yang dibeli berada diluar negeri, penjual harus mengirimkan

2

barang tersebut melalui kegiatan impor dan ekspor produk. Seperti yang

disebutkan sebelumnya, apabila kita melakukan kegiatan ekspor dan impor kita

perlu mengirim atau mengantar barang yang sudah dipesan dengan moda

transportasi, moda tersebut terdapat tiga jenis yaitu darat, udara, dan laut

tentunya node dari tiga jenis tersebut berbeda, apabila darat node dapat berupa

terminal, apabila udara dapat berupa bandara, sedangkan untuk laut dapat

berupa pelabuhan. Untuk mengefektikan moda, kita memerlukan system

transportasi yang baik. Sistem tranportasi adalah mengatur dan

mengkoordinasikan pergerakan penumpang dan barang yang bertujuan untuk

memberikan optimalisasi proses pergerakan tersebut (Pangemanan dan

Sompie, 2017). Seringkali dalam ekspor dan impor melalui laut, kita

mendengar kata Pelabuhan. Kata Pelabuhan sudah dikenal sebagai tempat

kegiatan untuk ekspor dan impor barang.

Jika dilihat Pelabuhan Indonesia merupakan gerbang perdagangan yang

cukup besar, karena di tahun 2014 satu dermaga dapat melakukan bongkar

muat baik stevedoring, cargodoring, ataupun lainnya sebanyak 1000 teus.

Apabila satu peti kemas dapat dihandling sebesar 83 US$, maka apabila

dirupiahkan lebih dari 830 juta perhari perputaran uang berada di Pelabuhan.

Tahun 2020 ini IPC membukukan pendapatannya sebesar 3,5 triliun dalam

periode Januari hingga April, yaitu 2,12 juta TEUS kargo yang di handling

(IPC, 2020).

Dalam berlabuh dan sandar ke Pelabuhan, kapal-kapal memerlukan

pelayanan jasa untuk mewakili perusahaan laut nasional ataupun perusahaan

laut internasional. Biasanya pelayanan jasa tersebut disebut dengan keagenan

kapal, dimana kapal-kapal tersebut sebelum dilakukannnya proses sandar dan

berlabuh harus memiliki izin secara legalitas hukum yang akan diurus oleh

keagenan kapal. Didalam keagenan kapal tidak hanya mengurus perizinan

kapal, namun agen kapal dapat membantu semua yang diperlukan oleh kapal

dan ABK nya seperti reparasi jika terdapat kerusakan pada kapal, pengawasan

bongkar muat agar waktu sandar efektif, pembelian suku cadang, dan lainnya.

Dan agen kapal perlu mengefektifkan biaya sandar kapal agar biaya yang

dikeluarkan kapal tidak tinggi.

3

Baru-baru ini baik eksportir, forwarder, ataupun stakeholder didalamnya

mengeluhkan dengan ketersediaan kapal di Indonesia yang akan mengangkut

barang ke Luar negeri. Didalam satu tahun kebelakang tercatat sudah

mengalami kenaikan sebesar empat kali lipat dari tahun sebelumnya.

Akibatnya, barang-barang sudah siap untuk dikirim menjadi tertunda dan harus

ditumpuk pada Lapangan penumpukan (Container Yard) sedangkan biaya pada

penumpukan kontainer tetap berjalan, sehingga menambah biaya kepada

eksportir. Kejadian ini diprediksi terjadi karena karantina wilayah dibeberapa

negara, yang mengakibatkan kapal yang mau membongkar dan memuat barang

terhambat sehingga terjadi penumpukan dibeberapa wilayah. Akibat dari

kejadian tersebut juga barang yang akan di impor dan ekspor mengalami

keterlambatan, sehingga kelangkaan peti kemas juga terjadi di Indonesia.

Eksportir dan Importir mengalami keterlangkaan peti kemas untuk

mengangkut barang.

Seringkali waktu sandar tidak efektif karena mengalami beberapa kendala

diantaranya yaitu pada material, mengenai keterlambatan surat. Surat yang

dimaksud disini adalah bisa terdapat dari dua sisi yaitu surat pada kapal agar

dapat sandar dan kapal dapat Kembali berlayar. Selanjutnya adalah dari sisi

manusia atau bisa kita menyebutnya man, tenaga kerja bongkar muat yang

bekerja tidak sesuai akan mengakibatkan lamanya kapal sandar. Tenaga kerja

tersebut bisa karena beberapa factor yaitu bisa terjadi karena umur yang sudah

tua, waktu bekerja yang terlalu lama, ataupun kurangnya motivasi dalam

bekerja. Yang ketiga adalah alat bantu atau bisa disebut dengan Machine yaitu

alat yang digunakan pada bongkar dan muat sudah tua, sehingga terjadinya

kerusakan. Juga alat yang digunakan tidak dirawat dengan baik sehingga alat

alat tersebut cepat mengalami kerusakan atau ketidak optimalnya mesin. Dan

yang terakhir adalah methode yaitu untuk menganalisis peneliti akan

menggunakan fishbone sebagai metode dan akan meneliti waktu berthing

dengan merujuk penggunaan statement of fact yaitu data waktu kegiatan ketika

berthing serta dibuktikan dengan hitungan berthing time.

Berdasarkan latar belakang peneliti sampaikan. Peneliti ingin melakukan

penelitian tentang berthing proses kapal pada PT. ATHOTAMA dengan

4

menggunakan analisis fish bone dengan perhitungan berthing time yang

bertujuan untuk pengetahuan sebagai akademisi, sebagai pengetahuan

perusahaan kapal, dan dijadikan sebagai data untuk perbaikan kinerja

perusahaan, dan sebagai wawasan bagi masyarakat.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang peneliti sampaikan diatas, maka rumusan

masalah pada penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Berapa waktu yang dibutuhkan untuk kapal berlabuh.

2. Bagaimana proses kapal berlabuh di Pelabuhan.

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian kali ini adalah sebagai berikut

1. Mengetahui berapa waktu yang dibutuhkan oleh kapal untuk berlabuh.

2. Mengetahui apa saja kendala yang menyebabkan lamanya sandar kapal di

Pelabuhan

1.4 Kerangka Pemikiran

Dalam kasus ini kapal yang tiba di Pelabuhan seringkali harus antri karena

kapasitas Pelabuhan tidak sesuai dengan jumlah kapal yang datang. Untuk

kapal berlabuh dibutuhkan biaya sandar sesuai dengan waktu sandar kapal. Ada

beberapa factor yang mempengaruhi waktu kapal sandar, diantaranya naik

turun penumpang yang lama, serta bongkar dan muat kapal yang lambat. Pada

bongkar dan muat barang ke kapal juga dipengaruhi oleh beberapa hal seperti

membuka tutup palka yang lama, naiknya equipment pengangkat barang

seperti forfklift atau excavator, serta lainnya. Ketika bongkar dan muat barang

seringkali kita membutuhkan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKPBM) sehingga

terkadang tenaga tersebut kerja tidak sesuai dengan waktu yang direncanakan.

Dari pengamatan yang berada dilapangan serta wawancara kebeberapa

karyawan ditempat tersebut, lalu proses berthing kapal dicatat pada statement

of fact untuk selanjutnya data tersebut diolah dengan metode berthing time.

Setelah mendapatkan hasil, peneliti mengevaluasi mengenai berthing time di

Pelabuhan Tanjung Priok.

5

Gambar 1. 5 Kerangka Pemikiran

1.5 Metodologi

Pada metodologi ini, peneliti menggunakan data kuantitatif, yaitu berupa data

dari statement of fact pada bulan maret hingga bulan mei 2021 yang berlabuh

pada Pelabuhan Tanjung Priok. Maka Langkah-langkah penelitian sebagai

berikut

Gambar 1. 6 Flowchart langkah-langkah penelitian

Mulai

Studi Pustaka Pengamatan Langsung

Kesimpulan dan Saran

Rumusan Masalah

Identifikasi masaalah

Analisis

Pengolahan Data

Pengumpulan Data

Tujuan Penelitian

Selesai

6

1.5.1 Mulai

Peneliti memulai penelitian yang nantinya akan dijadikan

permasalahan.

1.5.2 Studi Pustaka

Studi Pustaka sebagai referensi dalam melakukan penelitian, studi

pustaka juga sebagai pendukung dalam melakukan kajian serta analisisanalisis yang akan disampaikan. Ini dapat ditemukan dalam buku,

jurnal, website, atau sumber lainnya yang dapat mendukung dalam

melakukan penelitian.

1.5.3 Pengamatan Langsung

Data awal dalam melakukan penelitian pada kerja praktik yaitu

mengenai informasi dasar perusahaan tempat kerja praktik. Informasi

tersebut dapat digunakan sebagai langkah selanjutnya untuk

menentukan permasalahan yang terjadi pada perusahaan dan peneliti

akan membuat kerangka penelitian untuk mempermudah dalam

penelitian.

1.5.4 Identifikasi Masalah

Setelah peneliti mendapatkan gambaran tentang permasalahan yang

terjadi di perusahaan yang bergerak dibidang agency kapal, selanjutnya

peneliti dapat mengidentifikasi masalah dengan tujuan untuk

menentukan hal apa saja yang akan dilakukan pada penelitian, sehingga

penelitian mencapai tujuannya.

1.5.5 Rmusan Masalah

Setelah peneliti mengidentifikasi permasalahan yang terjadi, maka

selanjutnya peneliti merumuskan permasalahan sesuai dengan latar

belakang. Dan peneliti merumuskan masalah yaitu lama proses

berlabuh dan bagaimana proses kapal berlabuh.

1.5.6 Tujuan Penelitian

Dengan merumuskan permasalahan proses kapal berlabuh, peneliti

memiliki tujuan yaitu mengetahui berapa lama waktu yang dibutuhkan

juga untuk mengetahui apa saja kendala pada kapal.

7

1.5.7 Pengumpulan Data

Pengumpulan data pada penelitian kali ini, yaitu peneliti

mengumpulkan berbagai informasi dari beberapa kegiatan seperti

berdiskusi dengan manajer, general manajer, serta karyawan pada

perusahaan tersebut. Juga informasi dapat diperoleh dari data data

statement of fact berthing vessel, serta surat surat kapal lainnya. Agar

mudah dalam memahami alur pengumpulan data, maka flowchart

sebagai berikut :

Gambar 1. 7 Flowchart Pengumpulan Data

1. Memulai pengumpulan data

2. Melakukan survey lapangan dengan mengunjungi kantor agency

3. Melakukan wawancara dengan beberapa karyawan pada PT. Athotama

4. Melakukan pemilahan data, agar sesuai denga napa yang dibutuhkan

oleh peneliti

1.5.8 Pengolahan Data

Data yang telah dikumpulkan tentang berthing proses kapal kemudian

dibahas mengenai efektifitas kegiatan pada kapal tersebut. Lalu diolah

dengan rumus berthing time sehingga nantinya akan didapatkan hasil

8

dari pengolahan data tersebut. Dengan data tersebut diolah peneliti

mengetahui berapa banyak waktu yang efektif dalam berthing time.

Gambar 1. 8 Flowchart Pengolahan Data

1. Peneliti memulai untuk pengolahan data

2. Peneliti melakukan pengolahan data dengan menggunakan metode

fishbone, yaitu mengetahui faktor-faktor yang menjadikan berthing

time lama.

3. Mengimput waktu sandar kapal, berdasarkan dengan statement of fact,

serta menggunakan aplikasi Microsoft excel untuk mengolah data.

4. Setelah mendapatkan hasil pengolahan data, maka peneliti

menyimpulkan hasil dari data yang didapatkan.

5. Selesai

1.5.9 Analisis Data

Setelah mengumpulkan data yang diperoleh dari perusahaan,

selanjutnya peneliti melakukan analisis yang berkaitan dengan berthing

proses vessel pada wilayah Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta. Data yang

dianalisis berupa waktu proses kerja vessel serta kegiatan yang

dilakukan pada kapal.

9

1.5.10 Kesimpulan dan Saran

Kesimpulan yaitu menyimpulkan hasil dari analisis yang sudah peneliti

teliti dapat berupa data ataupun lainnya. Saran yaitu dapat diperoleh

dari hasil pengamatan yang sudah peneliti lakukan, saran dapat berupa

masukan untuk instansi terkait sehingga instansi tersebut dapat

melakukan pertimbangan untuk perubahan yang dapat memperbaiki

kinerjanya.

1.5.11 Selesai

1.6 Sistematika Laporan Kerja Praktik

Dalam melakukan penelitian, peneliti menulis berdasarkan dengan system agar

terlihat lebih jelas. Ini juga dapat menunjukan urgensi pada topik yang dibahas,

tujuannya adalah mengetahui alur pada topik pembahasan yang peneliti tulis.

Adapun sistematika penulisannya sebagai berikut :

 BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini, berisikan topik yang sesuai dengan permasalahan yang akan

dibahas. Ini juga berisikan latar belakang dari permasalahan yang akan dibahas

oleh peneliti serta urgensi masalah dari topik yang akan dibahas

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Dalam bab ini, berisikan kajian teori dari berbagai ahli yang terdapat pada

berbagai buku dan jurnal.

BAB III PEMBAHASAN

Dalam bab ini, berisikan pembahasan dari topik yang dibahas. Pembahasan ini

mengenai proses berthing kapal pada Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta yang

dilakukan shipping agency PT. Athotama.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam bab ini, berisikan tentang kesimpulan dan saran dari penelitian tersebut.

BAB V REFLEKSI DIRI

Dalam bab ini, berisikan tentang penjabaran hal posotif yang diterima selama

kerja praktik.

DAFTAR PUSTAKA

10

Dalam bagian ini, berisikan sumber-sumber referensi dari pembahasan pada

penelitian kerja praktik.

LAMPIRAN

Dalam bagian ini, berisikan gambar-gambar sebagai pendukung pada

penelitian dalam kerja praktik.