

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar belakang

Indonesia secara geografis adalah negara yang terletak di antara benua Asia dan Australia, diapit oleh Samudera Pasifik dan Samudera Hindia, dan juga merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang terdiri dari sekitar 17.508 pulau (www.mapsofworld.com). Memiliki penduduk dengan jumlah 240 juta dan letak negara yang sangat strategis menjadikan Indonesia sebagai pusat penting dalam distribusi dan aktifitas perdagangan. Jalur laut Indonesia menghubungkan samudera Hindia dan Pasifik yang merupakan jalur penting bagi lalu lintas perdagangan, sehingga apabila dapat dimaksimalkan akan membawa dampak yang sangat baik bagi perekonomian Indonesia. Memaksimalkan potensi ini, Indonesia memerlukan sektor pelabuhan yang baik dan dikelola dengan efisien. Definisi pelabuhan menurut Triatmodjo (2009) adalah merupakan jasa penambatan kapal yang terdiri dari jasa kepelabuhan seperti pelayanan kapal, pelayanan barang, pelayanan terminal peti kemas, serta pelayanan rupa-rupa usaha. Pelayanan yang efektif dan efisien terhadap pengguna pelabuhan (kapal, barang dan penumpang) adalah modal dasar bagi perkembangan suatu pelabuhan (Triatmodjo, 2009).

Pelabuhan-pelabuhan di Indonesia saat ini diatur berdasarkan UU Pelayaran tahun 1992 dan peraturan-peraturan pendukung lainnya. Sistem pelabuhan Indonesia disusun menjadi sebuah sistem hierarkis yang padu. Dalam sistem pelabuhan

Indonesia, terdapat 111 pelabuhan termasuk 25 pelabuhan ‘strategis’ utama yang dianggap sebagai pelabuhan komersial dan dikelola oleh empat Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yaitu Perum Pelabuhan Indonesia I, II, III and IV (Ray, 2008). Cakupan daerah dari empat BUMN tersebut dijelaskan dalam tabel dibawah ini:

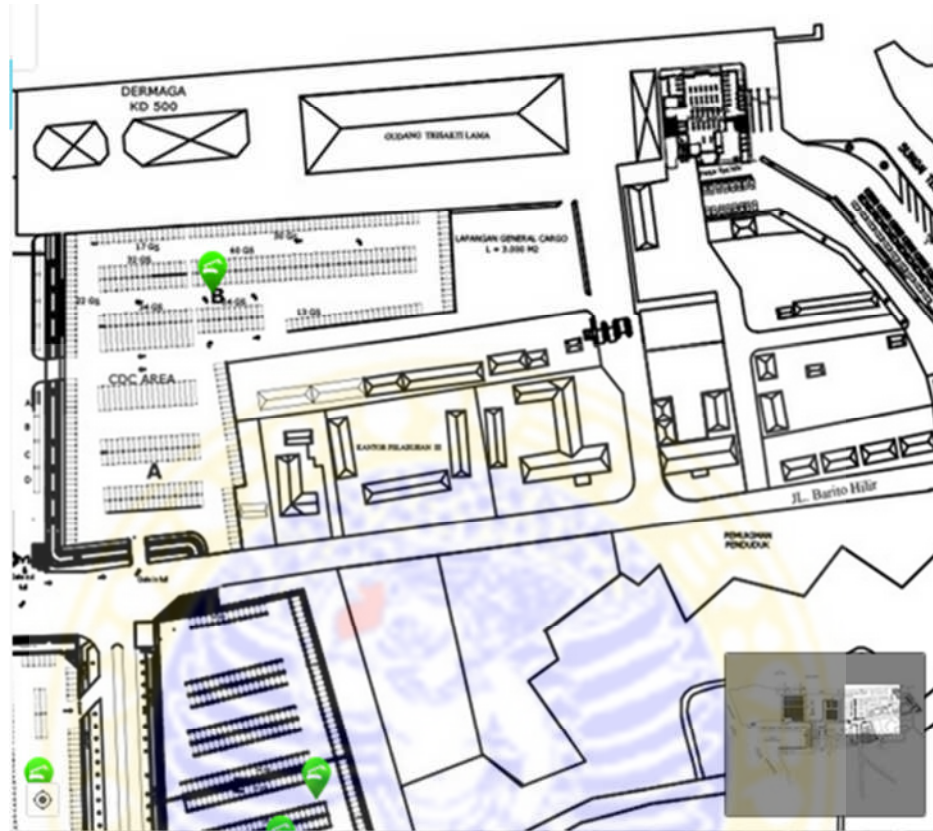
Tabel 1.1 Cakupan Geografis Pelabuhan Indonesia

Perum Pelabuhan	Cakupan Provinsi	Pelabuhan - Pelabuhan yang Diatur
Pelindo I	Aceh, Sumatera Utara, Riau	Belawan, Pekanbaru, Dumau, Tanjung Pinang, Lhokseumawe
Pelindo II	Sumatera Barat, Jambi, Sumatera Selatan, Bengkulu, Lampung, Jakarta	Tanjung Priok, Panjang, Palembang, Teluk Bayur, Pontianak, Cirebon, Jambi, Bengkulu, Banten, Sunda Kelapa, Pangkal Balam, tanjung Pandan
Pelindo III	Kalimantan Tengah, Kalimantan Selatan, Nusa Tenggara Barat, Nusa Tenggara Timur (sebelumnya Timor Timur)	Tanjung Perak, Tanjung Emas, Banjarmasin, Bena, Tenau/Kupang
Pelindo IV	Sulawesi (Gorontalo, Barat, Selatan, Tenggara, Tengah dan Utara), Makuku, Irian jaya	Makassar, Balikpapan, Samarinda, Bitung, Ambon, Sorong, Biak, Jayapura

Sumber: David Ray, 2008

Provinsi Kalimantan Selatan adalah salah satu provinsi yang menggunakan transportasi laut dan sungai sebagai transportasi utama baik untuk memuat penumpang maupun barang. Hal ini membuat pelabuhan memiliki peran yang sangat penting bagi perekonomian daerah, dimana kelancaran arus barang baik antar pulau maupun antar negara sangat ditentukan oleh tingkat pelayanan pelabuhan. Semakin cepat tingkat pelayanan suatu pelabuhan, maka dapat dipastikan arus kapal dan barang akan semakin baik. Salah satu dari pelabuhan terbesar di wilayah ini adalah pelabuhan Trisakti Banjarmasin yang berada di belahan barat kota Banjarmasin ibukota Provinsi Kalimantan Selatan. Pelabuhan ini berada di pinggir Sungai Barito, sekitar 20 mil dari muara Sungai Barito pada posisi 03° 20' 18" LS, 114° 34' 48" BT (www.banjarmasin.pp3.co.id).

Tiap tahun terdapat peningkatan arus kedatangan kapal dan barang pada terminal *multipurpose* Trisakti Banjarmasin (www.antaraneews.com). Dalam mengantisipasi kenaikan ini, maka kualitas pelayanan maupun sarana prasarana di Pelabuhan harus ditingkatkan karena akan berpengaruh langsung terhadap kelancaran proses bongkar/muat barang. Munculnya masalah pelayanan kapal memang tidak dapat dihindari, namun dengan peningkatan kualitas pelayanan dan sarana prasarana, intensitasnya dapat dikurangi



Sumber : Pelindo III Banjarmasin

Gambar 1.1
Peta Terminal *Multipurpose* Pelabuhan Trisakti Banjarmasin

Dari studi pendahuluan, observasi serta wawancara yang telah dilakukan dengan pihak perusahaan, terdapat indikasi terjadinya ketidakefektifan pada saat *berth time* pada kapal kargo. *Berth time* adalah saat dimana kapal mulai mengikat tali di dermaga, melakukan kegiatan bongkar/muat hingga kapal melepas tali tambat dan meninggalkan dermaga. Ketidakefektifan ini dapat dilihat dari jumlah bongkar/muat dalam satu hari yang kebanyakan tidak mencapai standar, dimana

standar yang telah ditetapkan oleh perusahaan adalah sebanyak 650 ton untuk satu hari. Berikut adalah data hasil bongkar pada Desember 2014 oleh KM. Kamasan:

Tabel 1.2 Data Bongkar/Muat KM. Kamasan Desember 2014

Tanggal	Bongkar	Muat	SISA		Total Bongkar/Muat
			Bongkar	Muat	
10	2450	-	2050	-	400
11	2050	-	1730	-	320
12	1730	-	1230	-	500
13	1230	-	750	-	480
14	750	-	240	-	510
15	240	-	0	-	240

Sumber: Data diolah

Terlihat dari tabel diatas bahwa total bongkar/muat harian jauh dari target yang ditetapkan oleh perusahaan. Masalah ini jika dibiarkan akan berdampak kepada tingginya biaya dan semakin panjangnya antrian kapal yang menyebabkan rendahnya produktifitas Pelabuhan Trisakti Banjarmasin.

Berdasarkan uraian yang telah diutarakan diatas, peneliti ingin melakukan penelitian untuk mengetahui faktor – faktor apa saja yang menyebabkan ketidakefektifan saat *berth time* kapal kargo. Dalam pengerjaannya, peneliti menggunakan diagram *cause and effect*. Diagram *cause and effect* pertama kali dikenalkan oleh Kaoru Ishikawa pada tahun 1943 di Universitas Tokyo. Diagram *cause and effect* adalah sebuah metode yang digunakan untuk menganalisis penyebab

– penyebab dari sebuah masalah atau kejadian yang spesifik (Kruger dkk, 2005). Diagram ini digunakan secara luas karena sifatnya yang fleksibel, luas dan praktis untuk memandu peneliti dalam menemukan penyebab utama dari sebuah permasalahan. Isi dari diagram *cause and effect* didapatkan melalui *brainstorming*, observasi lapangan dan wawancara dengan pihak perusahaan. Dalam mencari akar utama dari masalah melalui wawancara, peneliti menggunakan pendekatan 5-whys, dimana peneliti akan terus bertanya “mengapa” kepada narasumber dengan harapan dapat dapat menggali informasi dengan lebih mendalam.

Setelah semua penyebab permasalahan dapat diidentifikasi, peneliti dapat memberikan usulan perbaikan dan saran yang memungkinkan untuk diterapkan perusahaan dalam upaya membuat *berth time* kapal kargo menjadi lebih efektif. Berdasarkan uraian diatas, maka peneliti membuat skripsi yang berjudul “**Identifikasi Penyebab Ketidakefektifan *Berth Time* Kapal Kargo dan Usulan Perbaikannya di Pelabuhan Trisakti Banjarmasin**”.

1.2 Rumusan Masalah

Permasalahan utama yang dapat dirumuskan dalam penelitian ini, yaitu :

1. Bagaimana mengidentifikasi penyebab ketidakefektifan *berth time* kapal kargo di Pelabuhan Trisakti Banjarmasin dengan menggunakan analisa diagram *cause and effect*?
2. Bagaimana usulan perbaikan yang dapat diberikan untuk meningkatkan efektifitas *berth time* kapal kargo di Pelabuhan Trisakti Banjarmasin?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah :

1. Mengidentifikasi penyebab ketidakefektifan pada *berth time* kapal kargo di Pelabuhan Trisakti di Banjarmasin dengan menggunakan diagram *cause and effect*.
2. Memberikan usulan perbaikan yang dapat diberikan untuk meningkatkan efektifitas *berth time* kapal kargo di Pelabuhan Trisakti Banjarmasin.

1.4 Manfaat Penelitian

1. Bagi Perusahaan

Hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai dasar pertimbangan dalam pemilihan usulan perbaikan untuk meningkatkan efektifitas *berth time* kapal kargo di Pelabuhan Trisakti Banjarmasin.

2. Bagi Penulis

Penelitian ini dapat menambah wawasan ilmu pengetahuan tentang antrian barang dalam jasa pelayanan pelabuhan dan menerapkan teori-teori yang sudah diperoleh selama kuliah di Perguruan Tinggi.

3. Bagi Akademisi

Diharapkan hasil penelitian ini dapat memberikan manfaat dan untuk mengembangkan ilmu pengetahuan khususnya bidang manajemen operasi

1.5 Sistematika Skripsi

Hasil dari penelitian ini akan dituangkan ke dalam lima bab, dan akan disusun secara sistematis sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini merupakan bagian awal yang menjelaskan latar belakang dilakukannya penelitian, permasalahan yang diteliti, tujuan dan manfaat dari penelitian dan sistematika penulisan skripsi.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini menjelaskan tentang landasan teori dan penelitian yang telah dilakukan sebelumnya. Dalam landasan teori juga berisi tentang konsep-konsep yang berhubungan dengan antrian barang

BAB III METODE PENELITIAN

Pada bab ini akan dijelaskan tentang metode yang digunakan dalam penelitian ini, seperti pendekatan penelitian, teknik pengumpulan data, sumber data serta gambaran penelitian dan langkah-langkah yang dilakukan dalam menjalankan penelitian.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisi tentang gambaran umum perusahaan, serta pembahasan dari penelitian yang dilakukan. Selain itu, bab ini juga berisi tentang analisis dari hasil penelitian tersebut.

BAB V SIMPULAN DAN SARAN

Bab ini berisi kesimpulan yang didapatkan dari hasil penelitian yang telah dilakukan dan saran yang dapat dijadikan pertimbangan untuk mengatasi masalah yang ada pada perusahaan.

