

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Seiring perkembangan zaman, industri pelayaran akan terus bergerak dan berkembang pesat dalam menunjang perekonomian global. Salah satunya dalam perdagangan internasional. Dengan perdagangan internasional yang membuat industri pelayaran semakin lancar dan dapat membantu perekonomian suatu negara. Suatu negara terutama yang memiliki wilayah lautan tentunya memiliki industri pelayaran guna mendukung perdagangan internasional dan mendorong persaingan global untuk menjadi negara maju. Maka dari itu, banyak negara yang memiliki perusahaan-perusahaan pelayaran dengan tujuan untuk memajukan negaranya dalam industri pelayaran.

Seperti halnya di negara Indonesia, industri pelayaran di Indonesia terus berkembang, salah satunya didukung oleh letak geografis yang sangat strategis sehingga dapat memperoleh keuntungan yang besar dalam hal perdagangan internasional. Selain itu, hal tersebut dapat dijadikan sebagai suatu peluang bisnis dalam industri pelayaran. Industri pelayaran memiliki bermacam-macam bidang usaha, antara lain bidang usaha armada kapal sebagai alat pengangkutan barang melalui jalur laut yang bergerak dari pelabuhan ke pelabuhan lainnya.

Pengangkutan dapat didefinisikan sebagai pemindahan suatu barang dan manusia dari suatu tempat ke tempat tujuannya (Aspan, Fadlan, 2019). Pengangkutan melalui laut merupakan usaha pelayaran niaga yang bergerak dalam bidang penyediaan jasa angkutan muatan laut di mana dalam kegiatan usahanya sangat luas serta memegang peranan yang sangat penting untuk memajukan perdagangan dalam negeri maupun luar negeri termasuk di dalam usahanya memperlancar kegiatan arus barang dari daerah yang satu ke daerah lainnya. Penggunaan moda laut menjadi sebuah pilihan yang tepat, karena biayanya yang relatif murah atau biaya yang relatif mudah untuk dijangkau.

Selain biaya terdapat alasan lain dengan menggunakan moda laut yaitu dapat mengangkut muatan dengan kapasitas yang lebih banyak. Dengan begitu moda laut dapat menjadi alasan yang tepat guna menunjang kegiatan ekspor impor.

Setiap moda laut atau kapal yang sedang berlayar pastinya akan sandar di pelabuhan yang dituju, dan kapal tersebut tentunya membutuhkan jasa kepelabuhanan untuk menangani kapalnya jika kapal tersebut telah sampai pada pelabuhan. Jasa pelabuhan tersebut biasanya dikelola oleh badan usaha pelabuhan atau perusahaan pelayaran yang berada di pelabuhan tempat kapal sandar. Badan usaha pelabuhan merupakan salah satu unit usaha dalam pengelolaan pelabuhan yang di mana memiliki sifat khusus dan tidak langsung dikelola oleh Direktorat Jendral Perhubungan Laut melainkan oleh suatu badan usaha (Maharani, 2021). Dalam pengertian lain, Badan Usaha Pelayaran merupakan badan usaha yang bergerak dalam bidang atau pelayanan jasa yang berada di wilayah pelabuhan dan sebagai sarana untuk membantu jalannya kegiatan yang ada. Salah satunya yaitu Undang-undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yaitu dipisahkannya fungsi kegiatan pemerintah pada pelabuhan dan fungsi perusahaan pelabuhan. Fungsi kegiatan pemerintah ini diserahkan kepada otoritas pelabuhan seperti syahbandar, kepabeanan, keimigrasian, dan kekarantinaan dalam hal pengaturan, pembinaan, pengawasan, dan pengendalian. Sedangkan fungsi perusahaan kepelabuhan diserahkan kepada Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yang dikelola oleh beberapa badan usaha yang ada di Indonesia yang terdiri dari Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Daerah (BUMD), dan Badan Usaha Milik Swasta (BUMS) (Samawati, 2021).

Pada setiap badan usaha pelabuhan biasanya memiliki beberapa jenis pelayanan jasa yang selalu diberikan atau ditawarkan kepada pengguna jasanya antara lain contohnya adalah jasa keagenan, pergudangan, kepanduan dan penundaan kapal, serta badan usaha pelabuhan yang menyediakan jasa bongkar muat atau yang sering disebut dengan Perusahaan Bongkar Muat (PBM) yang digunakan untuk membantu kegiatan bongkar maupun muat di suatu pelabuhan tempat kapal sandar.

Perusahaan bongkar muat merupakan badan usaha yang berbadan hukum dalam

kegiatannya melakukan bongkar muat barang atau muatan dari kapal atau ke kapal, dan meliputi kegiatan pembongkaran barang dari palka ke dermaga ataupun sebaliknya (Duyo, 2020). Adapun pengertian lain, perusahaan bongkar muat yaitu sebuah kegiatan jasa pelabuhan yang bergerak dalam kegiatan bongkar muat dari atau ke kapal, dan terdapat beberapa kegiatan seperti, *stevedoring, cargodoring, receiving atau delivery* (Aspan, Fadlan, 2019). Berdasarkan pengertian yang telah diuraikan perusahaan bongkar muat merupakan badan usaha pelabuhan yang berbadan hukum serta memberikan pelayanan jasa bongkar muatnya yang menggunakan untuk kegiatan bongkar muat dari kapal atau ke kapal. Perusahaan bongkar muat juga bertanggung jawab atas muatan yang dibongkar maupun dimuat atau yang berada di bawah pengawasannya. Selain itu, PBM memiliki tanggung jawab atas tarif yang berlaku yang digunakan oleh perusahaan bongkar muat tersebut.

Kegiatan bongkar muat merupakan sebuah kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar dan muat barang dari kapal atau ke kapal di dalam suatu pelabuhan (Duyo, 2020). Dari sini penulis dapat menyimpulkan, bahwa kegiatan bongkar muat adalah kegiatan pembongkaran atau pemuatan dari atas kapal atau ke kapal dan dimuat di ruang muatan (Palka). Dalam kegiatan bongkar muat tentunya membutuhkan fasilitas atau alat yang menunjang dalam mendukung kegiatan bongkar muat pada suatu pelabuhan.

Fasilitas bongkar muat merupakan sarana untuk membantu proses kelancaran kegiatan bongkar muat di suatu pelabuhan (Nurzanah, 2024). Dengan adanya fasilitas tersebut maka kegiatan bongkar muat dapat berjalan dengan lancar. Salah satu fasilitas bongkar muat di terminal khusus adalah *crane* atau yang sering disebut dengan *ship unloader*.

*Ship unloader* merupakan alat bongkar muat yang berbentuk *crane* yang digunakan untuk membongkar muatan batubara dari kapal (palka) atau tongkang kemudian disalurkan melalui *conveyor*. Fasilitas bongkar muat tersebut biasanya dimiliki oleh suatu instansi yang merupakan badan usaha pelabuhan atau pelayaran yang menyediakan jasa bongkar muat. Jasa bongkar muat ditawarkan kepada setiap

kapal yang sandar untuk membantu proses kegiatan bongkar muat. Pada umumnya fasilitas tersebut dimiliki oleh Pelindo. Akan tetapi, terdapat badan usaha pelabuhan lain yang menyediakan fasilitas tersendiri yaitu pada pelabuhan yang memiliki terminal pribadi untuk keperluan perusahaannya sendiri atau kepentingan sendiri dan juga terminal khusus. Contoh perusahaan yang memiliki fasilitas bongkar muat sendiri adalah di perusahaan Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU), Objek penelitian ini di PLTU atau yang disebut Terminal Khusus (TERSUS). Terminal tersebut menyediakan jasa fasilitas untuk bongkar muatnya sendiri dengan dibantu oleh suatu badan usaha pelabuhan sehingga tidak perlu menyewa atau menggunakan fasilitas milik perusahaan Pelindo.

Terminal Khusus merupakan terminal yang terletak di daerah luar lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan untuk melayani kepentingannya sendiri sesuai dengan usaha pokoknya (Darsono et al., 2021). Terminal Khusus ini biasanya dikelola oleh suatu badan usaha yang memiliki kepentingannya sendiri terhadap barang atau muatannya, Terminal khusus PLTU Jawa Tengah 2 Adipala merupakan jenis dermaga atau terminal khusus yang memiliki kepentingan barangnya untuk dikelola sendiri yaitu muatan batubara yang dikirim oleh pihak *shipper* kemudian batubara tersebut diolah dan dikelola sebagai pasokan listrik untuk wilayahnya.

Permasalahan yang dihadapi dalam kegiatan bongkar muat batubara di PLTU Jawa Tengah 2 Adipala UBP yaitu pada kerusakan muatan karena terbakar yang disebabkan suhu yang sangat panas akibat terpapar sinar matahari yang terlalu lama saat proses bongkar muat, kemudian muatan batubara mengalami pemadatan yang disebabkan terkena air hujan dengan intensitas besar, selanjutnya kerusakan pada alat bongkar muat yaitu *ship unloader crane*. Hal ini menjadi penyebab keterlambatan kegiatan pembongkaran batubara. Solusi yang dilakukan PT. Adhi Guna Putera Cabang Cilacap selaku perusahaan bongkar muat di PLTU Jawa Tengah 2 Adipala UBP adalah melakukan perbaikan pada *ship unloader crane* dengan menghubungi tim HAR PLTU jika terjadi kerusakan atau saat terjadi indikasi kerusakan pada *ship unloader crane*.

Dari beberapa permasalahan yang terjadi di PT. Adhi Guna Putera Cabang Cilacap dari tanggal 1 Agustus 2023 sampai dengan 31 Maret 2024 penulis tertarik untuk mengangkat masalah tersebut dengan membuat penelitian dan penulis berusaha memaparkan dalam suatu karya ilmiah. Maka dari itu penulis mengangkat judul **“Analisis Penanganan Kerusakan *Ship Unloader Crane* di Terminal Khusus PLTU Jawa Tengah 2 Adipala UBP”**. Analisa yang akan dilakukan adalah dengan cara mencari perbedaan antara solusi yang dilakukan oleh perusahaan dengan berbagai solusi dari pihak lain.

## **1.2 Batasan Masalah**

Beberapa faktor yang mempengaruhi kerusakan *ship unloader crane* di antaranya kerusakan pada bagian atau komponen-komponen dari alat tersebut. Permasalahan pada tanggal 26 September 2023 berupa kerusakan *ship unloader crane*. pada *sling grab* yang sudah rantas atau hampir putus. Selain itu, macetnya pada bagian *gantry* yang berfungsi untuk jalur *wire* atau *sling* yang berada di ujung batang pemuat. Batasan masalah yang diterapkan pada penelitian ini adalah :

1. Pembatasan mengenai masalah yang akan dilakukan adalah penanganan kerusakan (*ship unloader crane*) yang dipakai untuk kegiatan bongkar muat di terminal khusus PLTU Jawa Tengah 2 Adipala UBP.
2. Bagian yang akan diteliti adalah *ship unloader crane* di terminal khusus PLTU Jawa Tengah 2 Adipala UBP.
3. Pembatasan waktu pengambilan data yaitu di bulan September 2023.

## **1.3 Rumusan Masalah**

Berdasarkan permasalahan yang telah dijelaskan, maka penulis mengambil rumusan masalah diantaranya :

1. Apakah ada perbedaan antara solusi yang diambil oleh PLTU Jawa Tengah 2 Adipala UBP dengan hasil penelitian terdahulu?

2. Apakah ada perbedaan antara solusi yang diambil oleh PLTU Jawa Tengah Adipala UBP dengan SOP yang diberlakukan oleh Perusahaan?
3. Apakah ada perbedaan antara solusi yang diambil oleh PLTU Jawa Tengah 2 Adipala UBP dengan teori mengenai manajemen penanganan kerusakan *ship unloader*?

#### **1.4 Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan yang akan dicapai dalam melakukan penelitian ini adalah untuk mengetahui:

1. Perbedaan antara solusi yang diambil oleh PLTU Jawa Tengah 2 Adipala UBP dengan hasil penelitian terdahulu.
2. Perbedaan antara solusi yang diambil oleh PLTU Jawa Tengah 2 Adipala UBP dengan SOP yang diberlakukan oleh Perusahaan.
3. Perbedaan antara solusi yang diambil oleh PLTU Jawa Tengah 2 Adipala UBP dengan teori mengenai manajemen penanganan kerusakan *ship unloader*.

#### **1.5 Manfaat Penelitian**

Dari penelitian ini diharapkan untuk memberikan hasil yang bermanfaat dan berarti bagi pihak-pihak terkait dengan dunia pelayaran dan dunia keilmuan, seperti :

1. Manfaat Teoritis

Manfaat teoritis pada penelitian ini yaitu untuk menambah sumber pengetahuan dan wawasan baru mengenai solusi masalah kerusakan *ship unloader*.

2. Manfaat Praktis

- a. Manfaat praktis penelitian ini mengenai masalah *ship unloader crane* dijadikan sebagai masukan maupun cara pandang bagi instansi terkait serta dapat bermanfaat sebagai referensi bagi perusahaan PT. Adhi Guna Putera Cabang Cilacap dalam penyebab kerusakan *ship unloader*.

- b. Bagi masyarakat pembaca dapat memberikan contoh pengalaman beserta solusi permasalahan terkait *ship unloader crane* sehingga pembaca dapat mengembangkan pola pikir yang baik guna meningkatkan pengetahuan dan kualitas pendidikannya.