

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tingkat Kinerja Yang Dilihat Dari Lamanya Waktu Pelayanan

1. Pengertian Kinerja Pelabuhan

Kinerja pelabuhan dapat digunakan untuk mengetahui tingkat pelayanan pelabuhan kepada pengguna pelabuhan (kapal dan barang), yang tergantung pada waktu pelayanan kapal selama berada di pelabuhan. Kinerja pelabuhan yang tinggi menunjukkan bahwa pelabuhan dapat memberikan pelayanan yang baik. (Triatmodjo, 2017)

Indikator performace pelabuhan atau kinerja pelabuhan adalah prestasi dari output atau tingkat keberhasilan pelayanan, pelabuhan pada suatu periode waktu tertentu, yang ditentukan dalam ukuran satuan waktu, satuan berat, ratio perbandingan (*presentase*). Indikator *Performance* Pelabuhan dapat dikelompokkan sedikitnya atas 2 (dua) kelompok indikator, yaitu:

- a. Indikator Output (Kinerja Pelayanan Kapal & Barang dan Produktivitas B/M Barang) indikator yang erat kaitannya dengan informasi mengenai besarnya throughput lalu-lintas barang (daya lalu) yang melalui suatu peralatan atau fasilitas pelabuhan dalam periode waktu tertentu;
- b. Indikator Service (Kinerja Trafik), dasarnya merupakan indikator yang erat kaitannya dengan informasi mengenai lamanya waktu pelayanan kapal selama di dalam daerah lingkungan kerja pelabuhan.

2. Pengertian Pelabuhan

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat dipergunakan sebagai

tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. (PP, 2017)

- a. Peran Pelabuhan menjadi salah satu unsur penentu terhadap aktivitas perdagangan. Pelabuhan yang di kelola secara baik dan efisien akan mendorong kemajuan perdagangan, bahkan industri di daerah akan maju dengan sendirinya. Dan dari disinilah pelabuhan sangat berperan penting, apabila kita melihat sejarah jaman dahulu beberapa kota metropolitan di Negara kepulauan seperti Indonesia, pelabuhan turut membesarkan kota kota tersebut. Pelabuhan menjadi jembatan penghubung pembangunan jalan raya, jaringan rel kereta api, dan pergudangan tempat distribusi. Yang tidak kalah pentingnya peran pelabuhan adalah sebagai *focal point* bagi perekonomian maupun perdagangan dan menjadi kumpulan badan usaha seperti pelayaran dan keagenan, pergudangan, freight forwarding, dan lain sebagainya.
- b. Dalam hal ini ada 4 fungsi pelabuhan
 - 1) *Gateway* (pintu gerbang)
 - 2) *Link* (mata rantai)
 - 3) *Interface* (antar muka)
 - 4) *Industrial Entity*

Menjelaskan satu persatu dari 4 fungsi pelabuhan tersebut :

- 1) *Gateway* (pintu gerbang), pelabuhan berfungsi sebagai pintu yang di lalui orang dan barang ke dalam maupun ke luar pelabuhan yang bersangkutan. Disebut sebagai pintu karenan pelabuhan adalah jaran atau area resmi bagi lalu lintas perdagangan. Masuk dan keluarnya barang harus melalui prosedur kepabeanan dan kekarantinaan, jadi ada proses yang

sudah tertata di pelabuhan. Dan jika lewat di luar jalan resmi itu tidak dibenarkan.

- 2) *Link* (mata rantai), keberadaan pelabuhan pada hakikatnya memfasilitasi pemindahan barang muatan antara moda transportasi darat (*inland transport*) dan moda transportasi laut (*maritime transport*) menyalurkan barang masuk dan keluar daerah pabean secepat dan seefisien mungkin. Fungsinya sebagai link ini terdapat setidaknya ada tiga unsur penting, yaitu :
 - a. Meyalurkan atau memindahkan barang muatan dari kapal ke truk.
 - b. Operasi pemindahan berlangsung cepat artinya minimum delay
 - c. Efisien dalam arti biaya
- 3) *Interface* (tatap muka), yang di maksud interface di sini adalah dalam arus distribusi suatu barang mau tidak mau harus melewati area pelabuhan dua kali, yakni satu kali di pelabuhan muat dan satu kali di pelabuhan bongkar. Dalam kegiatan tersebut pastinya membutuhkan peralatan mekanis maupun non mekanis. Peralatan untuk memindahkan muatan menjembatani kapal dengan truk atau kereta api atau truk dengan kapal. Pada kegiatan tersebut fungsi pelabuhan adalah antar muka (*Interface*).
- 4) *Industry Entity*, dalam *industry entity* ini jika pelabuhan yang diselenggarakan secara baik akan bertumbuh dan akan mengembangkan bidang usaha lain, sehingga area pelabuhan menjadi zona industri terkait dengan kepelabuhanan, diantaranya akan tumbuh perusahaan pelayaran yang bergerak di bidang, keagenan, pergudangan, PBM, trucking, dan lain sebagainya.

3. Pengertian Bongkar dan Muat

Perusahaan PBM adalah satu-satunya yang diberi wewenang oleh pemerintah untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan. Sejalan dengan semakin meningkatnya perkembangan ekonomi dewasa ini di Indonesia, terutama mengenai kegiatan perdagangan internasional, sehingga menghasilkan frekuensi arus barang dan jasa melalui pelabuhan-pelabuhan di Indonesia semakin meningkat pula. Untuk itu, perkembangan perusahaan jasa pengangkutan melalui laut berikut perusahaan-perusahaan yang erat kaitannya dengan kegiatan pengangkutan tersebut, seperti perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) maupun Perusahaan Bongkar Muat (PBM) juga semakin banyak bermunculan. Guna mengatur pertumbuhan perusahaan-perusahaan tersebut, maka Pemerintah telah menerbitkan Instruksi Presiden (Inpres) No.3 Tahun 1991 tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi. (Benny Agus setiono, 2011)

Bongkaran merupakan suatu pemindahan barang dari suatu tempat ke tempat lain dan bisa juga dikatakan suatu pembongkaran barang dari kapal ke dermaga, dari dermaga ke gudang atau sebaliknya dari gudang atau dari gudang kedermaga baru diangkat ke kapal. (F.D.C Sudjatmiko, 2017). Muat merupakan “Berisi, pas, cocok, masuk ada didalamnya, dapat berisi, memuat, mengisi, kedalam, menempatkan. (Badudu, 2016) ‘Sedangkan “ Muat adalah kegiatan memuat barang muatan ke kapal.” (FKOT, 2016).

4. Pengertian Petikemas

Petikemas adalah suatu kemasan yang dirancang secara khusus dengan rancangan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali dan dipergunakan untuk menyimpan sekaligus mengangkut muatan yang ada di dalamnya. (Wahyu Agung Prihartanto, 2014)

Peti Kemas (*Container*) adalah suatu kemasan yang dirancang secara khusus dengan rancangan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali dan dipergunakan untuk menyimpan sekaligus mengangkut muatan yang ada, dan filosofi dari petikemas adalah membawa muatan dalam peti-peti yang sama dan membuat semua kendaraan dapat mengangkutnya sebagai kesatuan, baik itu kendaraan kapal laut, kereta api, truck, atau angkutan lainnya dan membawa secara cepat, aman, efisien, atau bila mungkin, dari pintu ke pintu (*door to door*). (Suyono, 2007).

5. Perusahaan Bongkar Muat

Perusahaan Bongkar Muat (PBM) adalah Perusahaan yang berbadan hukum yang melakukan kegiatan bongkar muat barang dari dan atau ke kapal meliputi kegiatan pembongkaran barang dari palka kapal ke atas dermaga di lambung kapal atau sebaliknya (*stevedoring*), dan fungsinya kegiatan pemindahan barang dari dermaga di lambung kapal ke gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya (*cargodoring*) dan kegiatan pengambilan barang dari gudang/lapangan di bawa ke atas truck atau sebaliknya (*receiving/delivery*). (Badudu, 2016)

Menurut Triatmodjo (2010), pelayaran dilihat dari lamanya waktu pelayanan :

1. Waktu pelayanan di perairan adalah sejak kapal berada dilego jangkar sampai ikat tali ditambatan dan sebaliknya.
 - a. *Waiting Time* atau waktu tunggu. *Waiting time* disini adalah waktu kapal menunggu pelayanan tambatan, pelayanan pandu atau tunda.
 - b. *Approach Time* atau waktu atau jumlah jam yang dipergunakan selama pelayanan pemanduan, sejak kapal

bergerak dari lego jangkar sampai ikat tali di tambatan dan sebaliknya.

2. Waktu pelayanan di tambatan adalah dihitung sejak ikat tali di tambatan sampai lepas tali, atau jumlah jam selama kapal berada di tambatan.

a. *Berthing Time* (BT) atau waktu tambatan adalah jumlah jam selama kapal berada ditambatan, sejak kapal ikat tali sampai lepas tali ditambatan.

$$\text{Berthing Time (BT)} = \text{Berth Working Time (BWT)} + \text{Not Operation Time (NOT)}$$

b. *Berth Working Time* (BWT) atau waktu yang disediakan untuk melakukan kegiatan bongkar muat.

$$\text{Berth Working Time (BWT)} = \text{Berthing Time (BT)} - \text{Not Operation Time (NOT)}$$

c. *Effective Time* (ET) waktu efektif adalah jumlah riil yang dipergunakan untuk melakukan kegiatan bongkar muat dinyatakan dalam jam. (Triatmodjo, 2009)

$$\text{Effective Time (ET)} = \text{Berth Working Time (BWT)} - \text{Idle Time (IT)}$$

c. *Not Operation Time* (NOT) atau waktutidak kerja adalah jumlah jam yang direncanakan kapal tidak bekerja selama berada di tambatan, termasuk waktu istirahat dan waktu menunggu buruh, serta waktu menunggu akan lepas tambat kapal dinyatakan dalam satuan jam. (Triatmodjo, 2009)

Komponen Not Operation Time (NOT) antara lain:

- 1) Istirahat;
- 2) Persiapan bongkar muat (buka tutup palka, buka pasang pipa, penempatan conveyor);
- 3) Persiapan berangkat (lepas tali) pada waktu kapal akan berangkatdari tambatan;

- d. Waktu yang direncanakan untuk tidak berkerja (hari besar keagamaan, pola kerja tidak 24 jam dan sebagainya
- e. Idle Time (IT) atau waktu terbuang adalah jumlah jam kerja yang tidak terpakai selama waktu kerja bongkar muat ditambatan. (Triatmodjo, 2009)

Komponen Idle Time (IT) antara lain:

- 1) Kendala cuaca;
- 2) Menunggu truk;
- 3) Menunggu muatan;
- 4) Peralatan bongkar muat rusak;
- 5) Kecelakaan kerja;
- 6) Menunggu buruh/tenaga kerja;
- 7) Kendala bongkar muat lainnya

2.2 Kinerja Dari Pelayanan Bongkar Muat Barang

Menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut nomor HK103/2/2/DJPL-17 tentang Pedoman Perhitungan Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan, 2017. Indikator ini berhubungan dengan daya lalu dari lalu lintas barang yang ada di pelabuhan dalam periode waktu tertentu.

1. *Ton/Gang/Hour* (T/G/H) Adalah jumlah ton barang yang dibongkar/muat dalam satu jam kerja oleh tiap Gang buruh (TBKM) atau alat bongkar muat. (Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut, 2017)

$T/G/H = \frac{\text{Jumlah barang yang dibongkar atau muat (Ton)}}{\text{Jumlah jam efektif (ET) x Jumlah Gang Kerja}}$

2. *Ton/Ship/Hour* (T/S/H) Adalah jumlah ton barang yang dibongkar/muat per kapal dalam 1 (satu) jam selama kapal bertambat. (Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut, 2017)

$T/S/H = \frac{\text{Jumlah barang yang dibongkar atau muat (Ton)}}{\text{Waktu Tambat (Berthing Time)}}$

2.3 Kinerja Pemanfaatan Fasilitas Pelabuhan

Menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut nomor HK103/2/2/DJPL-17 tentang Pedoman Perhitungan Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan, 2017. Dengan indikator-indikator sebagai berikut:

1. Tingkat Penggunaan Dermaga / Berth Occupancy Ratio (BOR) Adalah perbandingan antara jumlah pemakaian waktu tiap dermaga yang tersedia dengan jumlah waktu tersedia dalam satu periode (bulan/tahun) yang dinyatakan dalam presentase (%) dan dibedakan menurut jenis dermaga atau tambatan.

BOR Jetty (Jt) untuk dermaga yang dibagi atas beberapa tambatan, maka tambatan tidak dipengaruhi oleh panjang kapal.

$$\text{BOR Jt} = \frac{\text{Jumlah (BT) seluruh kapal satu periode}}{\text{Jumlah waktu tersedia dalam satu periode}} \times 100\%$$

2. Yard Occupancy Ratio (YOR) adalah perbandingan antara jumlah pemakaian lapangan penumpukan yang dihitung dalam satuan ton/hari atau m³/hari atau TEUs/hari dengan kapasitas efektif lapangan penumpukan tersedia dalam satu priode.

$$\text{YOR} = \frac{\text{Ton x rata-rata lama penumpukan}}{\text{Kapasitas efektif lapangan (ton) x 100\%}}$$

2.4 Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kinerja

Menurut Mahmudi (2010) Kinerja Bongkar muat dipengaruhi oleh beberapa faktor terdiri dari 5 (lima) yaitu:

1. Faktor personal/individual, meliputi: pengetahuan, keterampilan, kemampuan, kepercayaan diri, dan komitmen yang dimiliki oleh setiap individu.
2. Faktor kepemimpinan, meliputi: kualitas dalam memberikan dorongan semangat, arahan dan dukungan yang diberikan manajer dan team leader

3. Faktor tim, meliputi: kualitas dukungan dan semangat yang diberikan oleh rekan dalam tim, kepercayaan terhadap sesama anggota tim, kekompakan dan keeratan anggota tim
4. Faktor sistem, meliputi: sistem kerja, fasilitas kerja atau infrastruktur yang diberikan oleh organisasi, proses organisasi dan kultur kinerja dalam organisasi.
5. Faktor kontekstual (situasional), meliputi: tekanan dan perubahan lingkungan eksternal dan internal

2.5 Hambatan-Hambatan Yang Mempengaruhi Kinerja

Menurut (Siagian, 2016) Hambatan-Hambatan kinerja yang terlihat yaitu:

1. Penggunaan dermaga, yang disebabkan penggunaan dermaga yang padat
2. Masih tingginya waktu tunggu kapal, yang disebabkan arus kedatangan kapal yang dengan dermaga yang tidak terlalu memadai
3. Masih terjadinya keterlambatan bongkar muat barang, yang biasanya disebabkan oleh buruh/TKBM dan alat yang terjadi kerusakan

2.6 Solusi Untuk Mengatasi Hambatan Yang Mempengaruhi Kinerja

Dalam mengatasi pelayanan bongkar muat dibutuhkan fasilitas yang baik dan siap pakai, selain itu dibutuhkan sumber daya manusia yang handal untuk dapat melaksanakan kegiatan pengoperasiannya. Dengan memperhatikan kondisi tersebut dan mengidentifikasi peluang yang mempunyai potensi dan prospek yang cukup besar untuk pelayanan jasa tersebut, perusahaan berupaya keras untuk meningkatkan mutu pelayanan demi kepuasan pelanggan, selain itu perusahaan harus memperhatikan mengenai sumber daya manusia agar kepuasan pelanggan dapat tercapai.(Siagian, 2016)