BAB 1
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Di masa sekarang ini dimana era perdagangan bebas kian menjadi konsep ekonomi yang dianut oleh banyak negara di dunia termasuk Indonesia. Perdagangan bebas dapat diartikan dengan penjualan produk antar negara tanpa pajak *ekspor-impor* atau hambatan perdagangan lainnya. Dengan diterapkannya perdagangan bebas di Indonesia maka arus barang dari atau ke Indonesia akan meningkat tajam. Oleh karena itu sarana transportasi yang efisien dan efektif sangat penting dalam rangka menciptakan biaya *(cost)* operasional angkutan pada tingkat minimum. Salah satu sarana transportasi yang sangat murah untuk menunjang kegiatan *ekspor-impor* adalah transportasi melalui laut. Transportasi melalui laut memegang peranan yang sangat penting bagi transportasi nasional maupun pertumbuhan ekonomi nasional yang secara otomatis akan dapat meningkatkan perolehan devisa negara. Pelabuhan menjadi simpul penting untuk membangun teritorial maritim yang kuat. Dengan demikian dibutuhkan pelabuhan sebagai tempat penghubung antara moda laut dengan moda darat. Pelabuhan sebagai penyedia jasa kepelabuhanan diharapkan mampu memberikan pelayanan yang prima, sehingga *eksportir* maupun *importir* tidak dirugikan dengan peningkatan biaya akibat pelayanan yang tidak optimal.

Saat ini jumlah pelabuhan di Indonesia sebanyak 2060 buah, terdiri dari pelabuhan khusus dan umum. Pelabuhan umum sendiri dapat dibedakan menjadi pelabuhan yang diusahakan dan pelabuhan yang tidak diusahakan. Berdasarkan informasi dari Ditjen Perhubungan Laut (2000,III.2.6), jumlah pelabuhan yang diusahakan di Indonesia sebanyak 111 pelabuhan di bawah manajemen PT. Pelabuhan Indonesia I s/d IV (Persero). Bagi pelabuhan-pelabuhan ini, pengelolaan harus didasarkan atas prinsip-prinsip ekonomi perusahaan dan dengan profesionalisme yang tinggi. Selain berfungsi sebagai *public utilities* atau mengemban misi kepentingan umum, pelabuhan umum yang diusahakan juga ditugasi oleh pemerintah untuk memperoleh laba yang memadai, demi menjaga kelangsungan penyelenggaraan layanan jasa pelabuhan di Indonesia.

Pelabuhan Tanjung Emas Semarang yang berada di bawah manajemen PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero), merupakan pelabuhan yang penting dan strategis bagi sistem

transportasi laut maupun perkembangan perekonomian Pulau Jawa khususnya dan Indonesia pada umumnya. Tantangan dan ancaman yang dihadapinya sangat besar mengingat persaingan antar Pelabuhan Indonesia di Indonesia maupun persaingan antar pelabuhan-pelabuhan luar negeri yang dewasa ini meningkat. Pelabuhan Tanjung Emas pada saat ini menjadi pilihan banyak orang dalam menggunakan jasa transportasi, karena selain mengangkut dalam jumlah yang besar juga menempuh jarak yang jauh. Arus *container* yang melalui Pelabuhan Tanjung Emas Semarang semakin meningkat. Hal ini dapat dilihat dari pertumbuhan bongkar muat peti kemas (*container*) dari tahun ke tahun. Untuk mengantisipasi lonjakan permintaan pengiriman barang melalui Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, maka sarana dan prasarana di pelabuhan harus diperhatikan karena hal tersebut akan berpengaruh langsung kepada kinerja pelabuhan.

Dwelling time atau waktu tunggu kadang disebut waktu tinggal bongkar muat Peti Kemas di Pelabuhan merupakan masalah klasik yang belum dapat diselesaikan di Indonesia. Sebenarnya, *dwelling time* masalah yang sederhana dan merupakan bagian kecil dari manajemen pelabuhan. Hal-hal penting yang harus dilakukan dalam menyelesaikan *dwelling time*, mengelola pelabuhan dengan baik, memotong jalur birokrasi yang rumit, dan menggunakan satu sistem yang disinkronkan untuk semua layanan. *Dwelling time* merupakan rentan waktu yang dibutuhkan peti kemas sejak dilakukan bongkar muat di kapal hingga keluar dari pelabuhan setelah menyelesaikan proses dokumen. Lamanya *dwelling time* cukup merugikan perekonomian, utamanya harga barang pada konsumen menjadi mahal karena harus menanggung biaya efisiensi akibat *dwelling time* peraturan terutama yang berhubungan dengan penimbunan barang dan kelancaran arus barang. (Ricadianto dkk, 2018).

Penyelesaian *dwelling time* tidak bisa dilepaskan dari faktor teknis di lapangan. Salah satunya adalah pengaruh kegiatan bongkar muat barang, karena perusahaan bongkar muat sangat diperlukan untuk menangani serta menjaga barang atau muatan selama berada di pelabuhan asal sampai pelabuhan tujuan hingga diterima pemiliknya. Untuk menunjang kenerja perusahaan pelayaran, maka dalam melakukan kegiatannya, perusahaan bongkar muat harus dapat bekerja professional. Perusahaan bongkar muat (PBM) adalah perusahaan yang secara khusus berusaha dibidang bongkar muat dari dan ke kapal, baik dari dan ke gudang lini 1.

Pelabuhan Tanjung Emas Semarang memiliki potensi yang sangat besar untuk dikembangkan dimasa mendatang. dalam proses bongkar muat setiap satu kapal yang seharusnya memakan waktu 1 hari tetapi bisa memakan waktu sampai 1 hari lebih dan bisa juga sampai memakan waktu 2 hari lebih bisa saja dikarenakan kurangnya akses jalur barang , kesalahan dokumen barang, dan faktor alam dan kinerja operasional dari petugas yang ada kurang baik dalam mengatur kinerja. Hal ini menimbulkan kekhawatiran bahwa pertumbuhan dalam volume, tanpa peningkatan mutu yang memadai dengan sarana dan prasaran yang tetap dan tidak optimalnya kinerja pelabuhan, tentunya hal tersebut akan mengakibatkan waktu tunggu *(dwalling time)* bongkar muat, dan kapasitas pelayanan bongkar muat kapal dermaga akan menyebabkan semakin meningkatnya waktu tunggu *(dwalling time)* bongkar muat di pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Lamanya surat izin bongkar muat sangat berpengaruh pada waktu bongkar muat, karena faktor keadaan kapal kurang sehat sehingga dokumen bongkar muat tidak di keluarkan dan lain sebagainya, semua itu akan mengakibatkan adanya waktu tunggu *(dwelling time)* bongkar muat maka dari itu harus ada cara untuk memotong alur yang mengakibatkan terjadinya *dwelling time,* karena semua itu akan merugikan semua pengguna jasa yang memakai jasa lewat laut (Prasadja Ricardinto dkk, 2018)

Dari studi pendahuluan yang dilakukan adanya indikasi terjadinya *dwelling time* di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, Apabila kinerja pelabuhan tidak optimal maka akan berdampak langsung terhadap pelayanan di lapangan sehingga akan menimbulkan permasalahan baru yaitu waktu tunggu bongkar muat *(dwelling time)* semakin tinggi, sehingga akan menimbulkan ekonomi biaya tinggi, yang berdampak langsung dengan harga barang di pasaran.

Berdasarkan uraian diatas maka penulis ingin mengkaji lebih dalam dan menuangkannya dalam bentuk skripsi dengan judul **“ Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Lama Waktu Tunggu *(Dwelling time)* Bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.**

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang dikemukakan diatas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Apakah faktor bongkar muat berpengaruh terhadap waktu tunggu bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang?
2. Apakah faktor penjaluran barang berpengaruh terhadap waktu tunggu bongkar muat di Pelabuhan Tanjuang Emas Semarang?
3. Apakah faktor kondisi alam berpengaruh terhadap waktu tunggu bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang?

1.3 Tujuan dan kegunaan Penelitian

1.3.1 Tujuan Penelitian

Sebelum melakukan penelitian, maka harus ditentukan terlebih dahulu tujuan dari penelitian. Hal ini dimaksudkan agar dalam melakukan penelitian tidak kehilangan arah sehingga disamping penelitian dapat berjalan lancar juga hasil yang dicapai sesuai dengan yang diharapkan.

Adapun tujuan penelitian adalah:

1. Untuk menganalisis pengaruh faktor bongkar muat terhadap waktu tunggu bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.
2. Untuk menganalisis pengaruh sistem penjaluran barang terhadap waktu tunggu bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.
3. Untuk menganalisis pengaruh faktor kondisi alam terhadap waktu tunggu bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

1.3.2 Kegunaan Penelitian

Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut :

1. Bagi Penulis

   Penelitian ini dapat digunakan untuk menerapkan teori - teori yang diperoleh dibangku kuliah dan mengaplikasikan nya dengan kenyataan yang ada serta menambah pengalaman dan pengetahuan penulis akan masalah – masalah yang terjadi dalam perusahaan khususnya penanggulangan bongkar muat.

2. Bagi UNIMAR AMNI SEMARANG

   Penelitian ini diharapkandapat menambah pengetahuan baik kalangan

akademi (mahasiswa) terutama mahasiswa dari UNIMAR AMNI SEMARANG berkaitan dengan alur bongkar muat, penjaluran barang dan faktor kondisi alam terhadap waktu tunggu bongkar muat.

a. Bagi PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Semarang

   Penelitian ini dapat diharapkan bisa menjadi bahan masukan dan pertimbangan yang mungkin bermanfaat bagi perusahaan.

b. Bagi Pembaca

   Penelitian ini diharapkan dapat memberikan ilmu pengetahuan yang bermanfaat bagi pembaca.

1.4 Sistematis Penulisan

Sistematis penulisan penelitian ini sebagai berikut :

BAB 1 Pendahuluan

Bab ini berisi tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan dan kegunaan penelitian serta sistematis penulisan

BAB 2 Tinjauan Pustaka

Bab ini berisi tentang landasan teori yang digunakan dalam penelitian. Teori yang digunakan yaitu pengertian bongkar muat, penjaluran barang, kondisi alam, dan *dweling time*, penelitian terdahulu, hipotesis, kerangka pemikiran teoritis.

BAB 3 Metode Penelitian

Bab ini berisikan tentang jenis penelitian, lokasi penelitian, variabel penelitiam dan definisi operasional, penentuan sample, jenis dan sumber data, metode pengumpulan data, metode analisis data.

BAB 4 Hasil dan Pembahasan

Berisikan tentang Deskripsi Penelitian dan Pembahasan serta implikasi manajerial.

BAB 5 Penutup

Berisikan tentang Kesimpulan dan Saran.

Daftar Pustaka

Lampiran