

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan salah satu elemen yang sangat penting bagi kebutuhan manusia, baik untuk perorangan maupun untuk menunjang kehidupan perekonomian di suatu wilayah. Oleh karena itu, dibutuhkan sarana dan prasarana transportasi yang baik dan memadai, agar kebutuhan masyarakat dapat terpenuhi. Peningkatan akan kebutuhan, serta daya laju pertumbuhan pergerakan penumpang maupun barang dalam kehidupan perekonomian masyarakat, menjadi salah satu indikator permasalahan dalam penyedia sarana dan prasarana transportasi yang baik dan memadai. Padahal sarana dan prasarana transportasi tersebut merupakan urat nadi perekonomian dalam membantu pembangunan nasional serta membantu pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan dan menjaga stabilitas nasional.

Transportasi laut merupakan gerbang pertemuan wilayah-wilayah yang terpencil dan jauh dari pusat kegiatan terutama dalam mendukung kegiatan ekonomi daerah-daerah yang tertinggal dan sebagai penunjang perekonomian bagi suatu daerah. Presiden Jokowi mendeklarasikan Indonesia sebagai poros maritim dunia pada Konferensi Tinggi ASEAN (*Association of Southeast Asian Nations*), pada tanggal 14 November 2014 di Myanmar. Deklarasi yang menegaskan bahwa peran geo politik dan geo ekonomi Indonesia berbasis maritim. Lautan telah ditetapkan pemerintah Indonesia sebagai sumber daya saing (*Company Profile Pelindo III : 3*). Salah satu peningkatan daya saing di bidang maritim yaitu pelabuhan.

Pelabuhan menurut UU Pelayaran No. 17 tahun 2008 adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. Dengan adanya pelabuhan maka kegiatan ekonomi dapat menjadi lebih lancar, sebagian besar barang ekspor impor dikirim melalui jalur laut yang

berarti membutuhkan pelabuhan atau tempat untuk tambat, meskipun dapat menggunakan transportasi lain karena jumlah barang yang dapat diangkut oleh kapal lebih banyak dibandingkan dengan jumlah barang yang dapat diangkut oleh armada lain (udara atau darat). Kepelabuhanan adalah salah satu jenis jasa yang dikelola oleh sebuah badan usaha yaitu PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak yang merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak di bidang jasa kepelabuhanan dan memiliki *core business* yaitu jasa pelayanan kapal dan jasa pelayanan barang.

Direksi PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) menyatakan arus peti kemas domestik di sejumlah terminal di wilayah Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya Jawa Timur meningkat dan tercatat telah melampaui target. Direktur Utama PT. Pelindo III, Doso Agung mengungkapkan Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya telah ditetapkan sebagai pelabuhan *transshipment* atau alih muat peti kemas domestik per 15 Januari 2019 lalu. Kini Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya telah menghasilkan realisasi pertumbuhan petikemas di atas target yang telah direncanakan. Menurut data yang dihimpun PT. Pelindo III, pada semester I tahun 2018 tercatat arus petikemas di terminal-terminal wilayah Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya berjumlah 16.310 boks. Pada semester I tahun 2019 melonjak menjadi 35.550 boks peti kemas atau mencapai 218 persen *yoy* atau *year on year*. Direktur Utama PT. Pelindo III memaparkan peningkatan terbesar terjadi di Terminal Berlian yang dioperasikan oleh BJTI Port, anak perusahaan PT. Pelindo III yaitu sebesar 9.812 boks pada semester I 2018 menjadi 22.349 boks pada periode yang sama tahun ini mencapai 227 persen *yoy*. Pertumbuhan sektor industri di Jawa Timur dan Indonesia Bagian Timur telah menyebabkan kunjungan kapal Pelabuhan Tanjung Perak menjadi meningkat, sehingga aktivitas bongkar muat barang di Pelabuhan Tanjung Perak juga menjadi meningkat. Dengan kondisi sarana dan prasarana yang tetap serta seringkali tidak disertai pengoptimalan kinerja pelabuhan, tentunya hal tersebut berpotensi menimbulkan antrian kapal untuk sandar di Pelabuhan Tanjung Perak sehingga menimbulkan waktu tunggu kapal yang semakin besar akibatnya kinerja pelabuhan kurang optimal yang akan menimbulkan biaya ekonomi yang tinggi, yang akan berdampak langsung dengan harga barang di pasaran.

Berdasarkan Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Laut Nomor : HK 103/2/2/DJPL-17 tentang pedoman perhitungan kinerja pelayanan operasional pelabuhan disebutkan bahwa waktu tunggu kapal (*waiting time*) adalah selisih waktu antara waktu penetapan kapal masuk dengan pandu naik ke atas kapal (*Pilot on Board/POB*) pada pelayanan kapal masuk. Misalnya, kapal yang tengah mengantri di antrian lampu 1 mengajukan permohonan sandar kepada PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) III Cabang Tanjung Perak Surabaya pada pukul 11.00 WIB. Kemudian petugas pandu datang menjemput kapal pukul 12.00 WIB, maka *waiting time* nya selama 1 jam. Jadi, keterlambatan selama 1 jam dapat dikatakan sebagai waktu terbuang (non produktif) yang diemban oleh pihak kapal, pengusaha pelayaran atau pengirim barang (*shipper*) yang telah menggunakan jasa fasilitas pelabuhan, yang dikarenakan oleh faktor-faktor tertentu di pelabuhan.

Produktivitas bongkar muat merupakan hasil bagi antara banyaknya pekerja dan kinerja. Bongkar muat berarti pemindahan muatan dari dan ke atas kapal untuk ditimbun ke dalam atau langsung diangkut ke tempat pemilik barang dengan melalui dermaga pelabuhan dengan mempergunakan alat pelengkap bongkar muat, baik yang berada di dermaga maupun yang berada di kapal itu sendiri. Dengan demikian dalam kasus ini produktivitas bongkar muat adalah ukuran kinerja keberhasilan kinerja bongkar muat di PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya (Aulia Nurhadini dkk, 2018:7). Perusahaan perlu memfokuskan upaya pemenuhan kebutuhan dan keinginan pengguna jasa dengan memberikan pelayanan yang cepat dan akurat sesuai dengan yang dijanjikan dan berhubungan dengan kinerja dalam melakukan bongkar ataupun muat yang terkait, mampu untuk membantu pengguna jasa dengan pelayanan yang cepat dan tanggap serta bermanfaat. Kepuasan yang dirasakan oleh pengguna jasa menimbulkan respon positif. Selain pelayanan bongkar muat di lapangan baik dari segi kecepatan maupun ketepatan, kualitas pelayanan administratif juga akan diperoleh perusahaan yaitu melalui penyebaran informasi positif dari satu pengguna jasa ke pengguna jasa lain. (Brata Wuntara U dkk, 2016:381).

Salah satu fasilitas yang sangat menunjang dalam sebuah pelabuhan adalah penyediaan dermaga, dimana dermaga harus dapat memuat arus kapal yang masuk

sehingga tidak ada antrian panjang bagi kapal dalam melakukan bongkar muat barang ataupun menaik turunkan penumpang. Antrian yang semakin panjang akan membawa dampak besar bagi perekonomian suatu wilayah karena tertahannya bahan-bahan pokok yang seharusnya didistribusikan di wilayah tersebut (Natalia Damastuti dan Aulia Siti , 2015:33).

Pelabuhan Tanjung Perak merupakan salah satu pintu gerbang Indonesia yang memiliki letak strategis dan didukung dengan hinterland potensial sehingga memiliki potensi yang sangat besar untuk dikembangkan dimasa mendatang. Diketahui rata-rata lama pelayanan kapal mencapai lebih dari 24 jam pada semua dermaga. Hal ini menunjukkan bahwa satu unit kapal membutuhkan waktu setidaknya satu hari dalam melakukan aktivitas bongkar muat. Lama sebuah kapal melakukan aktivitas bongkar muat juga dipengaruhi oleh kinerja tenaga kerja bongkar muat. Hal ini dikarenakan semakin besar ukuran kapal tentunya juga akan mempengaruhi banyak muatan yang dibawa oleh kapal serta akan berpengaruh pada waktu tenaga kerja bongkar muat yang diperlukan kapal untuk melakukan aktivitas bongkar muat. Dengan adanya hal tersebut menimbulkan kekhawatiran bahwa pertumbuhan dalam volume, tanpa peningkatan mutu yang memadai serta sarana prasarana dan tidak optimalnya kerja pelabuhan akan mengakibatkan waktu tunggu kapal. Lambatnya pelayanan bongkar muat di lapangan tidak hanya berpangkal pada sumber daya manusianya saja, baik itu operator alat maupun sumber daya manusia yang bersifat administratif tetapi faktor sarana dan prasarana sangat erat kaitannya. Misalnya, ketersediaan alat bongkar muat *Rubber Tyre Gantry (RTG)*, *Reach Stacker*, *Head Truck* dan sistem lainnya serta kesiapan alat dituntut untuk selalu dalam kondisi prima setiap saat. Dan ketersediaan dermaga akan menyebabkan semakin meningkatnya waktu tunggu (*waiting time*) kapal di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Penjadwalan kedatangan kapal sangat berpengaruh pada waktu kapal akan bongkar muat, karena kapal yang dijadwalkan datang lebih awal dapat mengalami keterlambatan dikarenakan faktor alam, kesiapan petugas pandu dan sebagainya akan mengakibatkan terjadinya *waiting time*, karena semua itu akan merugikan semua pengguna jasa yang menggunakan jasa melalui laut.

Dari studi terdahulu yang dilakukan adanya indikasi terjadinya *waiting time* di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Seringkali waktu tunggu untuk berlabuh jauh lebih lama ketimbang waktu untuk berlayar. Melihat buruknya kondisi kinerja pelabuhan tersebut akibatnya distribusi antar pulau pun tersendat dan akan menimbulkan permasalahan baru yaitu waktu tunggu kapal (*waiting time*) semakin tinggi.

Berdasarkan uraian diatas maka penulis ingin meneliti lebih dalam dan menuangkannya dalam bentuk skripsi dengan judul “ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI LAMANYA WAKTU TUNGGU (*WAITING TIME*) KAPAL DI PELABUHAN TANJUNG PERAK SURABAYA”. Diharapkan setelah mengetahui seberapa besar pengaruh produktivitas bongkar muat, pelayanan dokumen dan ketersediaan dermaga terhadap waktu tunggu (*waiting time*) kapal di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dapat meningkatkan kualitas kinerjanya.

1.2 Rumusan Masalah

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

1. Apakah faktor produktivitas bongkar muat berpengaruh terhadap waktu tunggu (*waiting time*) kapal di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya?
2. Apakah faktor pelayanan dokumen berpengaruh terhadap waktu tunggu (*waiting time*) kapal di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya?
3. Apakah faktor ketersediaan dermaga berpengaruh terhadap waktu tunggu (*waiting time*) kapal di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya?

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 produktivitas bongkar muat terhadap waktu tunggu (*waiting time*) kapal di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.
2. Untuk menganalisis pengaruh faktor pelayanan dokumen terhadap waktu tunggu (*waiting time*) kapal di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.
3. Untuk menganalisis pengaruh faktor ketersediaan dermaga terhadap waktu tunggu (*waiting time*) kapal di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

1.3.2 Kegunaan Penelitian

1. Bagi Penulis

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

2. Bagi Universitas Maritim AMNI Semarang

Penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan baik kalangan akademik (mahasiswa) terutama mahasiswa dari Universitas Maritim AMNI Semarang berkaitan dengan produktivitas bongkar muat, pelayanan dokumen dan ketersediaan dermaga terhadap waktu tunggu kapal.

3. Bagi Perusahaan

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

4. Bagi Pembaca

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

1.4 Sistematika Penulisan

Untuk memberikan gambaran yang jelas mengenai penelitian yang dilakukan maka disusunlah suatu sistematika penulisan yang berisi informasi mengenai materi dan hal-hal yang dibahas dalam tiap-tiap bab. Adapun sistematika penulisan tersebut adalah sebagai berikut :

BAB 1 PENDAHULUAN

Pada bab satu ini menjelaskan mengenai latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan kegunaan penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA

Tinjauan Pustaka dan Penelitian terdahulu, sebagai dasar untuk menganalisis permasalahan yang merupakan hasil dari studi pustaka, hipotesis kerangka pemikiran dan diagram alur penelitian.

BAB 3 METODE PENELITIAN

Bab tiga menguraikan tentang definisi operasional. Variabel-variabel yang digunakan dalam penelitian, metode pengumpulan data serta teknik analisis data untuk mencapai tujuan penelitian.

BAB 4 HASIL DAN PEMBAHASAN

Berisi tentang deskripsi penelitian, analisis data dan pembahasan, serta implikasi manajerial. Variabel-variabel yang digunakan dalam penelitian, metode pengumpulan data serta teknik analisis data untuk mencapai tujuan penelitian.

BAB 5 PENUTUP

Berisi kesimpulan dari hasil penelitian dan saran yang sesuai dengan penelitian.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN