

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang Masalah

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memiliki potensi besar menjadi poros maritim dunia. Poros maritim merupakan sebuah gagasan strategis yang di wujudkan untuk menjamin konektivitas antar pulau, pengembangan industri perkapalan dan perikanan, perbaikan transportasi laut serta fokus pada keamanan maritim. Pengembangan poros maritim dunia harus di barengi dengan pembangunan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi baru di sepanjang wilayah pesisir Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), pulau-pulau kecil, dan wilayah perbatasan. Upaya itu tidak lain ditujukan untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat, menghasilkan produk dan jasa kelautan yang bernilai ekonomi, meningkatkan kontribusi sektor kelautan perikanan bagi perekonomian, serta menciptakan lapangan kerja dalam jumlah besar (Lukman adam, 2015:21)

Dalam suatu negara maritim seperti halnya negara kita, peranan pelabuhan sungguh sangat penting bagi kegiatan kemaritiman. Demikian juga bagi kepentingan administrasi pemerintahan pada umumnya, serta dalam pemanduan kapal dan sebagainya. Bidang kegiatan pelabuhan memang sangat luas sekali, meliputi pelayanan terhadap kapal, pelayanan terhadap barang dan masih banyak lagi jenis-jenis pelayanan lainnya.

Manajemen Transportasi pada sebuah pelabuhan berhubungan erat dengan manajemen sistem parkir (kapal, *container*, dan kendaraan), manajemen waktu tunggu kapal, manajemen barang, faktor penyebab buruknya kinerja pelabuhan, manajemen terminal dan loading barang, manajemen *storage operation*. Pelayanan pelabuhan juga sangat di pengaruhi oleh beberapa hal tersebut, sehingga apabila pelayanan pelabuhan kurang baik maka hal yang sering kali terjadi adalah adanya antrian kendaraan di

pelabuhan. Oleh karena itu manajemen transportasi yang baik sangat di perlukan oleh sebuah pelabuhan.

Pelabuhan merupakan suatu daerah perairan yang terlindung terhadap badai, ombak dan arus, sehingga kapal dapat mengadakan olah gerak, bersandar, membuang jangkar sedemikian sehingga bongkar muat atas barang dan perpindahan penumpang dapat terlaksana dengan baik. Fungsi utama dari pelabuhan laut adalah fungsi perpindahan muatan dan fungsi industri dilihat dari sudut pengusaha pelabuhan melengkapi fasilitas-fasilitas terhadap keperluan kegiatan kapal dari dan ke pelabuhan, peralatan tambat, kegiatan bongkar muat dermaga, pengecekan barang, pergudangan, penyediaan jaringan transportasi lokal di kawasan pelabuhan (Jinca,2011:435).

Berdasarkan Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Laut Nomor: UM.002/38/18/DJPL-11 Tahun 2011 tentang Standar Kinerja Operasional Pelabuhan disebutkan bahwa Waktu Tunggu Kapal (*waiting time*) adalah jumlah waktu sejak pengajuan permohonan tambat setelah kapal tiba di lokasi labuh sampai kapal digerakkan menuju tambatan sampai dengan tiba di tambatan.

*Waiting time* (WT) adalah waktu tunggu yang dikeluarkan oleh kapal untuk menjalani proses kegiatan di dalam area perairan pelabuhan, bertujuan untuk mendapatkan pelayanan sandar di pelabuhan atau dermaga, guna melakukan kegiatan bongkar dan muat barang di suatu pelabuhan. (H.Wibowo,2010:16).

Jasa pemanduan adalah kegiatan pandu dalam membantu nahkoda kapal, agar navigasi dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib, dan lancar dengan memberikan informasi tentang keadaan perairan setempat yang penting demi keselamatan kapal dan penumpang, sedangkan petugas pandu adalah pelaut nautis yang memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh pemerintah untuk melaksanakan tugas pandu.(Andrianto Yudha, Wicaksono Achmad, 2016:50).

Definisi dari proses bongkar yaitu proses saat menurunkan kontainer dari kapal, sedangkan proses muat yaitu proses saat menaikkan kontainer ke

dalam kapal. Yang dimaksud dengan produktivitas pada proses bongkar dan muat adalah kecepatan perusahaan bongkar muat dalam memindahkan kontainer dari vessel menuju trailer dan sebaliknya dengan menggunakan satuan kontainer per jam (H.Gunawan, Suhartono, Martinus Edy Sianto 2008:79).

Sistem pelayanan bongkar muat saat ini didasari pada aturan penjadwalan kapal dengan *first come first served (FCFS)* kapal paling awal akan dilayani terlebih dahulu, Tetapi terkadang ada beberapa kapal jenis tertentu dilayani terlebih dahulu walaupun kapal tersebut masih dalam antrian, seperti ukuran kapal yang tidak mencukupi jika dilakukan proses tambat dan tidak harus menunggu antrian sehingga pelayanan akan di dahulukan jika ukuran kapal mencukupi dan tidak harus menunggu dalam antrian (*service priority*), (Damastuti Natalia, 2015:34).

Setelah dilakukan identifikasi yang menjadi faktor prioritas bongkar kapal selain dua faktor tersebut adalah demurrage, *due date*, sifat muatan, dan waktu *delay*. Dari faktor-faktor tersebut kemudian ditentukan prioritas dari faktor-faktor yang ada. Prioritas bongkar kapal adalah sebagai berikut :

Sifat dari muatan menjadi faktor utama dikarenakan berkaitan dengan tingkat *inventory* adalah sebagai *safety stock*. Sehingga harus ada batas tertentu agar *inventory* aman. Berdasarkan kebijakan yang ada di pelabuhan, minimum *inventory* adalah dimana *run out inventory* barang yang ada kurang dari 10 hari. Ketika *run out inventory* kurang dari 10 hari, maka kapal yang membawa muatan tersebut harus bongkar.

Prioritas kedua adalah waktu, waktu yang pertama dilihat adalah kedatangan, hal ini berarti pada tanggal yang sudah ditentukan dermaga tersedia, jika tidak ada kapal yang mengantri untuk kegiatan bongkar, maka kapal tersebut akan segera di proses. Jika ada beberapa kapal yang ada dalam antrian, maka *due date* yang akan diperhatikan. Hal ini *due date* akan berkaitan dengan besarnya demurrage yang mungkin terjadi pada kapal jika kapal mengalami keterlambatan. *Due date* dari kapal sama dengan discharged rate dari kapal. Dan Prioritas yang ketiga adalah *demurrage*. Jika kapal masih

dalam waktu tunggu dan melebihi *due date*, maka yang menjadi prioritas adalah nilai demurrage dari tiap kapal yang antri.

Adanya indikasi *Waiting time* di pelabuhan Batu Ampar Batam apabila kinerja pelabuhan kurang optimal maka akan berdampak langsung terhadap pelayanan sehingga akan menimbulkan permasalahan baru yaitu waktu tunggu (*Waiting time*) kapal semakin tinggi, sehingga akan menimbulkan biaya tinggi, yang berdampak langsung ke harga barang di pasaran.

Banyak pelabuhan-pelabuhan besar di Indonesia ditemukan kasus seperti ini, yaitu semakin tingginya waktu tunggu kapal yang disebabkan oleh kinerja pelabuhan yang kurang optimal. Maka dari itu perlu dikaji lebih dalam pada faktor-faktor yang mempengaruhi waktu tunggu (*Waiting time*) kapal di pelabuhan Batu Ampar Batam. Dengan demikian diharapkan akan dapat mengantisipasi permasalahan yang akan timbul untuk masa mendatang. Dari uraian di atas, ada beberapa permasalahan yang bisa diangkat atau dijadikan formula dalam penelitian ini, sehingga penelitian ini penting untuk dikaji.

Pelabuhan Batu Ampar Batam memiliki potensial yang sangat besar untuk dikembangkan dimasa mendatang. Hal ini menimbulkan kekhawatiran bahwa pertumbuhan dari volume, tanpa peningkatan mutu yang memadai dalam kapasitas pelayanan bongkar muat kapal dermaga akan menyebabkan semakin meningkatnya waktu tunggu kapal (*waiting time*) kapal di Pelabuhan.

Pemandu pelabuhan juga dapat menyebabkan waktu tunggu kapal, dikarenakan gerakan masuk dan keluar kapal di pelabuhan wajib menggunakan pandu dan tunda dan juga Produktivitas bongkar muat di pelabuhan Batu Ampar Batam seharusnya masih dapat dimaksimalkan .

Penjadwalan kapal tambatsangat berpengaruh pada waktu kapal karena kapal yang dijadwalkan datang lebih awal dapat mengalami keterlambatan dikarenakan ombak besar dan lain sebagainya, serta jenis muatan yang tak bertahan lama dapat sampai tepat waktu.

Berdasarkan latar masalah tersebut, maka penulis ingin melakukan penelitian dengan judul “**Analisis Faktor yang Mempengaruhi Waktu tunggu (*Waiting time*) Kapal di Pelabuhan Batu Ampar Batam**”.

## **1.2. Rumusan Masalah**

Dari studi pendahuluan yang dilakukan, terindikasi adanya *Waiting time* kapal di pelabuhan Batu Ampar Batam, sehingga perlu dipelajari faktor-faktor yang mempengaruhi *Waiting time* kapal tersebut.

Dari uraian diatas, maka penulis dapat merumuskan permasalahan sebagai berikut :

1. Apakah variabel pemanduan kapal berpengaruh terhadap waktu tunggu (*waiting time*) kapal di Pelabuhan Batau Ampar Batam.
2. Apakah variabel Produktivitas bongkar muat berpengaruh terhadap waktu tunggu (*waiting time*) kapal di Pelabuhan Batu Ampar Batam.
3. Apakah variabel penjadwalan kapal berpengaruh terhadap waktu tunggu (*waiting time*) kapal di Pelabuhan Batu Ampar Batam.

## **1.3. Tujuan dan Kegiatan**

### **1.3.1. Tujuan**

1. Untuk menganalisis pengaruh pemanduan kapal terhadap waktu tunggu (*waiting time*) kapal di Pelabuhan Batu Ampar Batam.
2. Untuk menganalisis pengaruh produktivitas bongkar muat barang terhadap waktu (*waiting time*) kapal di Pelabuhan Batu Ampar Batam.
3. Untuk menganalisis pengaruh penjadwalan kapal terhadap waktu tunggu (*waiting time*) kapal di Pelabuhan Batu Ampar Batam.

### **1.3.2. Kegunaan**

1. Bagi Penulis

Kegiatan penelitian ini dapat digunakan untuk menambah pengetahuan dan menerapkan teori-teori yang di peroleh 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 UNIMAR AMNI SEMARANG

Penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan baik kalangan akademi (mahasiswa) terutama mahasiswa dari UNIMAR AMNI SEMARANG berkaitan dengan pemanduan kapal, produktivitas bongkar muat dan pengurusan dokumen kapal 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, kerangka pemikiran dan hipotesis.

#### **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 PEMBAHASAN DAN HASIL

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 PUSAKA

LAMPIRAN