

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi menciptakan dan meningkatkan tingkat aksesibilitas dari potensi-potensi sumber daya alam dan luasnya pasar. Sumber daya alam yang awalnya tidak dimanfaatkan akan lebih mudah terjangkau dan kemudian dengan mudah dapat diolah semaksimal mungkin sehingga dapat memajukan kesejahteraan masyarakat. Potensi sumber daya alam di negara Indonesia sangatlah berlimpah tidak hanya pada kekayaan hayatinya saja. Berbagai daerah di Indonesia juga dikenal sebagai penghasil berbagai jenis bahan tambang, seperti timah, gas alam, nikel, tembaga, batu bara, emas, dan perak. Pemanfaatan sumber daya alam yang tersedia di negara Indonesia perlu penanganan yang tepat agar setiap pengolahan jenis sumber daya alam dapat dimanfaatkan semaksimal mungkin. Penanganan setiap jenis sumber daya alam memerlukan penanganan yang berbeda-beda agar dapat diolah sesuai dengan kebutuhannya. Penanganan batu bara yang merupakan hasil sumber daya alam jenis bahan tambang memerlukan proses penambangan dan pengiriman yang tepat agar dapat dimanfaatkan secara maksimal. Pemanfaatan batu bara menjadi bahan olahan pembangkit tenaga listrik, produksi baja, pembuatan semen dan proses industri lainnya.

Pemanfaatan batu bara yang merupakan batuan sedimen yang dapat terbakar, terbentuk dari endapan organik utama yaitu sisa-sisa tumbuhan dan terbentuk melalui proses pembatubaraan yang termasuk hasil sumber daya alam jenis bahan tambang yang dapat diolah menjadi bahan baku pembangkit listrik tenaga uap. Pembangkit listrik tenaga uap atau bisa disebut dengan PLTU merupakan realisasi dari program pembangunan pembangkit listrik oleh PT. PLN sebagai perusahaan negara yang bertugas menyediakan kebutuhan listrik di Indonesia. Untuk memenuhi kebutuhan listrik di wilayah pulau Jawa sampai pulau Bali dan khususnya untuk Provinsi Jawa Tengah PT. PLN merealisasikan salah satu proyek

pembangkit listrik tenaga uap di Kabupaten Rembang yang terdiri dari dua unit yang masing-masing berdaya 315 MW. Dengan dibangunnya proyek PLTU ini sekaligus memanfaatkan potensi batu bara kalori rendah (*low rank coal*) dan untuk memenuhi kebutuhannya PLTU Rembang menggunakan batu bara sebagai bahan bakar sebesar 1.900.000 ton batu bara per tahun, dengan jenis batubara kalori rendah yang digunakan sebagai bahan bakar utama (Anang Nungky, Joko, & Susatyo 2013). Batubara yang digunakan sebagai bahan bakar didatangkan dari luar pulau Jawa terutama dari pulau Kalimantan dan Sulawesi dengan menggunakan kapal pengangkut batu bara.

Penggunaan moda transportasi laut berupa kapal sangat penting dalam proses pengiriman batu bara untuk menciptakan biaya (*cost*) operasional angkutan pada tingkat minimum. Untuk memenuhi kebutuhan konsumsi batu bara setidaknya diperlukan kapal pengangkut batu bara untuk memasok kebutuhan PLTU Rembang yang per unitnya mencapai 3.000 ton setiap harinya. Untuk melakukan pelayanan kapal batu bara diperlukan proses pembongkaran batu bara dari kapal pengangkut ke pelabuhan khusus PLTU Rembang, dibutuhkan suatu pelabuhan khusus beserta fasilitas pembongkarannya (*unloading*). Untuk mencegah terjadinya keterlambatan pemasokan batu bara yang di sebabkan proses pelayanan kapal yang kurang optimal di pelabuhan khusus PLTU Rembang PT. PLN menunjuk PT. Adhi Guna Putera untuk mengelola pelabuhan khusus PLTU Rembang. PT. Adhi Guna Putera di tuntutan untuk selalu siap dalam menghadapi kendala dan ancaman di pelabuhan khusus PLTU Rembang. Waktu tunggu kapal merupakan kendala yang sering terjadi yang disebabkan berbagai macam faktor diantaranya ketersediaan dermaga, pemanduan kapal, produktifitas bongkar muat, dan faktor lainnya. Oleh sebab itu PT. Adhi Guna Putera selaku pihak pengelola pelabuhan khusus PLTU Rembang dituntut untuk selalu optimal di dalam melakukan kinerjanya agar dapat meminimalisir dan dapat mengatasi setiap masalah seperti waktu tunggu kapal dan kendala-kendala lainnya di pelabuhan khusus PLTU Rembang.

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. Misalnya, kapal yang tengah mengantri di perairan Lampu I mengajukan permohonan sandar kepada PT. Adhi Guna Putera pukul 10.30 WIB. Kemudian petugas pandu datang menjemput kapal pukul 11.30 WIB, maka waktu tunggu kapal selama 1 jam. Jadi keterlambatan selama 1 jam dapat dikatakan sebagai waktu terbuang (non produktif) yang harus di emban oleh pihak kapal, pihak pengusaha pelayaran atau pengirim barang (*shipper*) yang telah menggunakan jasa fasilitas pelabuhan, yang dikarenakan oleh faktor-faktor tertentu di pelabuhan (H.Wibowo, 2010). Di bawah ini adalah data waktu tunggu kapal selama kapal datang diperairan wilayah kabupaten rembang hingga kapal masuk ke wilayah perairan pelabuhan khusus PLTU Rembang :

Tabel 1.1
Data Kapal di Pelabuhan Khusus PLTU Rembang 2021

No	Tanggal	Kapal	Jam Labuh di Laut	Tanggal Masuk di Pelabuhan	Jam Masuk di Pelabuhan
1	01-01-2021	TB.HASNUR 10 dan BG. HASNUR 331	JAM 03.30 WIB	01-01-2021	JAM 14.15 WIB
2	01-01-2021	TB. PERSADA 5 JG dan BG. LIANA XXVII	JAM 13.00 WIB	02-01-2021	JAM 06.45 WIB
3	03-01-2021	TB. NUSA PENINDA 1 dan BG. AMB LEONARDOUS 01	JAM 02.00 WIB	03-01-2021	JAM 09.45 WIB
4	08-01-2021	TB. ARABIKA 7012 dan BG. ARABIKA 8021	JAM 13.00 WIB	09-01-2021	JAM 03.05 WIB

5	09-01-2021	SPB. SAINITY GENERAL	JAM 00.15 WIB	10-01-2021	JAM 06.15 WIB
6	13-01-2021	TB. MOMENTUM 09 dan BG. MOMENTUM 3005	JAM 03.00 WIB	13-01-2021	JAM 12.10 WIB
7	16-01-2021	TB. SRIKANDI BARUNA 2402 dan BG. BARUNA POWER 3302	JAM 19.00 WIB	16-01-2021	JAM 20.55 WIB

Sumber : PT. Adhi Guna Putera Rembang

Ketersediaan dermaga merupakan Faktor yang mempengaruhi waktu tunggu kapal. Ketersediaan dermaga mencakup tersedianya akses tempat penyandaran kapal di pelabuhan termasuk pelayanan tempat untuk berlabuh kapal wilayah perairan pelabuhan yang mencakup kondisi fisik dermaga, jumlah dermaga, dan fasilitas dermaga yang siap untuk melayani kapal yang akan bersandar dan lepas sandar di area wilayah perairan pelabuhan. (Natalia Damastuti, & Aulia Siti 2017). Ketersediaan dermaga yang layak dan sesuai ketentuan dapat meminimalisir waktu tunggu kapal pemasok batu bara untuk melakukan kegiatan penyandaran dan bongkar muat di pelabuhan khusus PLTU Rembang.

Jasa pemanduan merupakan faktor yang mempengaruhi waktu tunggu kapal jasa pemanduan mencakup 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, & M. Ruslin 2017). Jasa pemanduan kapal yang baik dapat memandu kapal pemasok batu bara yang akan bersandar dan lepas sandar secara aman dan sesuai dengan ketepatan waktu yang sudah ditetapkan agar tidak terjadi waktu tunggu kapal di pelabuhan khusus PLTU Rembang.

Produktifitas bongkar muat merupakan Faktor yang mempengaruhi waktu tunggu kapal. Produktivitas mengandung arti sebagai perbandingan antara hasil yang dicapai (*output*) dengan keseluruhan sumber daya yang digunakan (*input*). Disimpulkan secara sederhana bahwa produktivitas adalah tingkat kemampuan seseorang atau sekelompok orang untuk menghasilkan barang atau jasa. Dengan demikian produktivitas dalam kajian ini adalah ukuran kinerja keberhasilan bongkar dan muat di PT. Adhi Guna Putera. (Gunawan Hendra, Widyawati, & Baiq Eva 2018)

Waktu tunggu kapal di Pelabuhan khusus PLTU di kabupaten Rembang mengalami proses waktu tunggu yang tidak menentu untuk melaksanakan pelayanan sandar di pelabuhan ataupun di dermaga. Keterlambatan dan ketidakpastian estimasi waktu pelayanan kapal dapat dikatakan sebagai waktu terbuang (non produktif) yang harus di emban oleh pihak kapal yang di sebabkan faktor ketersediaan dermaga, pelayanan pemanduan kapal, produktivitas bongkar muat dan faktor lainnya. Berdasarkan uraian diatas maka penulis ingin mengkaji lebih dalam dan menuangkannya dalam bentuk skripsi dengan judul **“ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI LAMANYA WAKTU TUNGGU KAPAL DI PELABUHAN KHUSUS PLTU REMBANG”**.

1.2 Rumusan Masalah

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

1. Apakah faktor Ketersediaan dermaga berpengaruh terhadap waktu tunggu kapal di Pelabuhan khusus PLTU Rembang ?
2. Apakah faktor Jasa pemanduan berpengaruh terhadap waktu tunggu kapal di Pelabuhan khusus PLTU Rembang ?
3. Apakah faktor Produktivitas bongkar muat berpengaruh terhadap waktu tunggu kapal di Pelabuhan khusus PLTU Rembang ?

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 penelitian dapat berjalan lancar dan hasil yang dicapai sesuai dengan yang diharapkan. Adapun tujuan penelitian adalah:

1. Untuk menganalisis pengaruh faktor ketersediaan dermaga terhadap waktu tunggu kapal di pelabuhan khusus PLTU Rembang.
2. Untuk menganalisis pengaruh faktor jasa pemanduan terhadap waktu tunggu kapal di Pelabuhan khusus PLTU Rembang.
3. Untuk menganalisis pengaruh faktor produktivitas bongkar muat terhadap waktu tunggu kapal di Pelabuhan khusus PLTU Rembang.

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 yang berkaitan dengan ketersediaan dermaga, jasa pemanduan, dan produktivitas bongkar 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 I PENDAHULUAN

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

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

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

BAB III 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 IV 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 V PENUTUP

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

DAFTAR PUSTAKA

Berisi semua pustaka yang menjadi rujukan dalam penulisan keseluruhan skripsi, sesuai kaidah penulisan dalam buku ini, serta diurutkan sesuai abjad.

LAMPIRAN

Berisi apabila halaman dalam bagian utama skripsi dirasa terlalu panjang, maka dapat memasukkan kedalam lampiran.