

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang Masalah**

Salah satu komponen penting dari sistem transportasi laut untuk negara kepulauan seperti Indonesia adalah pelabuhan. Pelabuhan berperan sebagai simpul moda transportasi laut dengan darat dalam menunjang dan menggerakkan perekonomian, dan berfungsi sebagai gerbang komoditi perdagangan dalam suatu wilayah serta merupakan tempat bongkar dan muat barang, embarkasi dan debarkasi bagi penumpang kapal laut (Mislich dan Zulkifli, 2013:370) dalam Siahaan (2015). Dengan demikian perencanaan sistem transportasi laut perlu memperhatikan aspek pelayanan kapal dan kecepatan bongkar muat barang.

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau 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 (Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008).

Pelabuhan adalah daerah perairan yang terlindungi terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas laut yang meliputi dermaga dimana kapal dapat merambat untuk bongkar muat barang, kran-kran untuk bongkar muat barang, gudang laut (*transito*) dan tempat-tempat penyimpanan dimana kapal membongkar muatannya, dan gudang-gudang dimana barang-barang dapat disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan, terminal ini dilengkapi dengan jalan raya atau saluran pelayaran darat, dengan demikian daerah pengaruh pelabuhan bias sangat jauh dari pelabuhan tersebut Triadmodjo, (2015) dalam Selasdini (2018).

Fungsi pelabuhan adalah sebagai *interface*, sebagai titik singgung atau tempat pertemuan dua moda atau sistem transportasi. *Link*, sebagai salah satu mata rantai dari sistem transportasi. Sebagai bagian dari mata rantai transportasi, pelabuhan tidak terlepas dari mata rantai transportasi lainnya baik dilihat dari kinerja maupun dari segi biaya sangat mempengaruhi tingkat efisiensi dan tingkat biaya transportasi secara keseluruhan. *Gateway*, sebagai pintu gerbang dari suatu negara atau daerah untuk menunjang kegiatan industri dan/atau perdagangan (Sari, 2011:370) dalam Siahaan (2015).

Di dalam pelabuhan peran dermaga cukup strategis yang merupakan unsur utama dan merupakan fasilitas tempat sandar kapal serta melakukan kegiatan bongkar muat. Waktu kunjungan kapal di pelabuhan secara keseluruhan ditentukan oleh kualitas pelayanan kapal dan kecepatan bongkar muat dengan didukung penyediaan pelayanan jasa pelabuhan untuk tambat/sandar, bongkar dan muat barang serta penyediaan gudang dan lapangan penumpukan barang. Hal ini berfungsi agar navigasi pelayaran dalam lingkup perairan pelabuhan dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib dan lancar demi keselamatan kapal, manusia, barang, dan lingkungan. Pelabuhan Tanjung Priok terletak di pantai utara pulau Jawa tepatnya di Teluk Jakarta termasuk dalam wilayah administrasi pemerintahan, yaitu kelurahan Tanjung Priok, Jakarta Utara, Provinsi DKI Jakarta. Pelabuhan Tanjung Priok pada posisi 6°12' Lintang Selatan dan 106°48' Bujur Timur.

Pelabuhan Tanjung Priok mempunyai beberapa terminal dan terminal tersebut terbagi atas 2 ( dua) bagian yaitu Terminal Umum dan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS). Dan terminal umum pada pelabuhan Tanjung Priok secara eksisting terdiri dari beberapa terminal dilingkungan wilayah kerjanya, yaitu Kawasan Terminal Operasi I yang meliputi Zona Nusantara dan Zona Kalijapat, Terminal Operasi II yang meliputi Birai 1 dan Birai 2, Terminal Operasi III yang meliputi Birai 3, dan yang terakhir Terminal Petikemas. Sementara di dalam pengembangannya Pelabuhan Tanjung Priok ini dapat dibagi menjadi 3 (tiga) wilayah pengembangan

diantaranya Kawasan Tanjung Priok *Eksisting*, Terminal Kalibaru, Terminal Ancol Timur.

Dalam bongkar muat masalah waktu menjadi penting, dimana beberapa hal yang mendukung kelancaran bongkar muat. Hal ini tersebut yaitu *planning* (perencanaan), *schedulling* (penjadwalan), *monitoring* (pengawasan), dan *controlling* (pengendalian). Kesemuanya adalah satu kesatuan proses guna tercapainya kelancaran dan kecepatan dalam bongkar muat. Lapangan penumpukan di pelabuhan Tanjung Priok memiliki jumlah lapangan *konvensional* yaitu 33 unit, luas lapangan *konvensional* yaitu 282,981 m<sup>2</sup> (28,30 ha), jumlah lapangan petikemas 66 unit, luas lapangan petikemas 1,880,634 m<sup>2</sup> (188,06 ha), jumlah total lapangan penumpukan 99 unit, dan luas total lapangan penumpukan 2,163,614 m<sup>2</sup> (216,36 ha). Dalam melakukan pembongkaran harus dilengkapi dengan fasilitas atau peralatan pembongkaran yang baik. Peralatan pembongkaran harus sesuai dengan jenis muatan yang dibongkar. Peralatan pembongkaran yang digunakan untuk membongkar suatu muatan mempunyai kapasitas dan kemampuan tertentu serta memiliki kecepatan standar untuk membongkar dalam periode waktu tertentu. Terkadang alat-alat bongkar yang digunakan dalam kegiatan bongkar muat mengalami kerusakan contohnya seperti kerusakan alat B/M dan antrian kapal sehingga memperlambat kinerja bongkar muat.

Waktu Sandar Kapal (*Berthing Time*), menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (2017), *Berthing Time* adalah jumlah jam selama kapal berada di tambatan sejak tali pertama (*first line*) diikat di dermaga sampai tali terakhir (*last line*) dilepaskan dari dermaga. Menurut Abrianto (2017). Pada saat proses penyandaran mekanisme yang digunakan untuk menentukan urutan dan penggunaan dermaga dengan fasilitas yang ada untuk mencapai hasil yang maksimal. Dalam hal kegiatan perencanaan kapal untuk sandar masih sering terlambat dan tidak sesuai dengan jadwal. Hal ini bisa disebabkan karena beberapa faktor contohnya seperti kerusakan alat B/M dan antrian kapal. Sehingga kinerja bongkar muat menjadi lama maka terjadi antrian kapal yang cukup banyak dan perencanaan sandar kapal menjadi tidak

sesuai dengan jadwal yang sudah ditetapkan oleh perusahaan. Realisasi waktu sandar kapal terkadang tidak sesuai dari rencana yang sudah ditetapkan dikarenakan kurangnya Sumber Daya Manusia yang bertugas dalam kegiatan penyandaran kapal. Dalam hal ini Sumber daya Manusia sangat dibutuhkan untuk bisa menangani dan mengurus kegiatan sandar kapal seperti mengurus dokumen, mengurus persediaan bahan bakar kapal, dan mengurus persediaan *fresh water*. Maka dari itu Sumber Daya Manusia yang dibutuhkan tidak sedikit agar kapal yang ingin melakukan sandar dan bongkar muat di pelabuhan tidak mengalami keterlambatan dan tidak terjadi antrian kapal yang cukup banyak. Dengan sebuah mekanisme atau sistem yang tepat dengan keadaan fasilitas yang dimiliki sebuah pelabuhan, maka masalah seperti antrian kapal yang panjang dan waktu tunggu yang lama, dimana kedua hal tersebut merupakan masalah yang sering terjadi akan dapat diminimalisir.

Utilitas alat sebagai pemenuhan dan mengukur kendala operasi dan peralatan bongkar muat, maka diperlukan standar operasi alat untuk mengukur kinerja suatu peralatan yang di operasikan. Peralatan yang tersedia di pelabuhan Tanjung Priok seperti alat bongkar muat, alat apung dan alat teknil. Pertumbuhan arus barang yang meningkat mengakibatkan banyaknya jumlah barang yang membutuhkan penanganan khusus dengan kemasan, yang lebih sering dikenal dengan nama *container*. Penanganan *container* memberikan banyak keuntungan dibandingkan penanganan muatan secara konvensional, diantaranya dapat mengurangi resiko kerusakan muatan, meminimalisir biaya pengiriman, serta tidak membutuhkan banyak tenaga kerja. Kegiatan bongkar muat sangat berpengaruh pada kelancaran arus pengiriman barang baik didalam maupun diluar pelabuhan. Namun pada kenyataannya ada beberapa kendala yang dihadapi yaitu sering terjadinya keterlambatan proses bongkar muat sehingga menghambat keluar masuknya kapal. Bukan hanya itu saja, masih banyak kerugian yang dapat ditimbulkan diantaranya biaya yang dikeluarkan selama keterlambatan bongkar muat semakin tinggi. Keterlambatan adalah waktu yang terbuang karena hal-hal

tertentu serta tidak tepatnya waktu yang digunakan sehingga jadwal yang telah dibuat sesuai dengan kegiatan yang berlangsung tidak dapat berjalan dengan semestinya. Dalam hal ini diharapkan agar pihak pelabuhan dapat memberikan pelayanan yang sebaik mungkin serta memuaskan agar proses bongkar muat dapat berjalan dengan lancar.

Menurut Laeham dan Wexley, seperti yang dikutip oleh Sedarmayanti (2001:65) menyatakan bahwa produktivitas kerja bukan semata-mata ditunjukkan untuk mendapatkan hasil kerja sebanyak-banyaknya, melainkan kualitas untuk kerja juga penting diperhatikan. Produktivitas memiliki dua dimensi, dimensi pertama adalah Efektivitas yang mengarah kepada pencapaian unjuk kerja yang maksimal yaitu pencapaian target yang berkaitan dengan kualitas, kuantitas, dan waktu yang kedua yaitu efisiensi yang berkaitan dengan upaya membandingkan input dengan realisasi penggunaannya atau bagaimana pekerjaan tersebut dilakukan Umar, (2017) dalam Pratama (2017). Jadi produktivitas merupakan perbandingan antara *output* dengan *input* atau suatu ukuran bagaimana sumber daya yang tersedia digunakan untuk mencapai tujuan dengan efektif dan efisien.

**Tabel 1.1**

**Data Kegiatan Penetapan Penyandaran Kapal PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Tanjung Priok**

Data Kegiatan Penyandaran Kapal		
No	Tahun	Kegiatan Penyandaran Kapal
1	2017	27.700
2	2018	31.311
3	2019	29.222
4	2020	27.462

Sumber : Inaportnet, [www.dephub.go.id](http://www.dephub.go.id)

Di pelabuhan Tanjung Priok dermaga kapal niaga berjumlah 42 unit, panjang 13,152 m, kedalaman-4 s/d -14 m.LWS. Sedangkan dermaga kapal non niaga berjumlah 18 unit, panjang 4,608 m. Dalam jasa pelayanan bongkar muat sering terjadi hambatan-hambatan dalam pengoperasian diantaranya cuaca buruk, alat yang kurang memadai, dan keterlambatan kapal yang akan sandar atau lepas. Selain itu juga produktivitas dari Dermaga *Ocean Going* kurang maksimal dikarenakan banyak alat yang sudah tua dan rusak sehingga berdampak langsung pada produktivitas alat bongkar muat jumlah *container crane* dan menurunkan Alat Bongkar Muat (*Crane*). Hambatan tersebut dapat mengakibatkan kerugian bagi perusahaan, tidak efektifnya alat bongkar muat serta jadwal kapal sandar atau lepas terlambat. Pada kondisi alat bongkar muat dan sumber daya manusia yang memadai mempunyai standar BCH-nya adalah 25 box namun realisasinya hanya mencapai rata-rata 18 box. Setiap jenis alat memiliki kapasitas dengan kelebihan dan kekurangan masing-masing yang dapat mempengaruhi produktivitas bongkar dan muat.

Berdasarkan uraian diatas maka perlu diteliti lebih lanjut seberapa besar pengaruh kecepatan bongkar muat, waktu sandar kapal, dan utilitas alat terhadap produktivitas dermaga di pelabuhan utama Tanjung Priok Jakarta, dan peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul “**Analisis Faktor Kecepatan Bongkar Muat, Waktu Sandar Kapal, Dan Utilitas Alat Terhadap Produktivitas Dermaga Di Pelabuhan Utama Tanjung Priok Jakarta**”. Diharapkan setelah mengetahui tingkat produktivitas dermaga di pelabuhan Tanjung Priok Jakarta, kedepannya agar lebih meningkatkan kualitas, pelayanan dan fasilitas dan lain-lain, untuk mengoptimalkan produktivitas dermaga.

## **1.2. Rumusan Masalah**

Berdasarkan pemaparan latar belakang diatas yang menjadi rumusan masalah dalam penelitian ini yaitu:

1. Apakah faktor kecepatan bongkar muat berpengaruh terhadap tingkat produktivitas dermaga di pelabuhan Tanjung Priok?

2. Apakah faktor waktu Sandar kapal berpengaruh terhadap tingkat produktivitas dermaga di pelabuhan Tanjung Priok?
3. Apakah faktor utilitas alat berpengaruh terhadap tingkat produktivitas dermaga di pelabuhan Tanjung Priok?

### **1.3. Tujuan dan Kegunaan Penelitian**

#### **1.3.1. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah di atas maka tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Menganalisis pengaruh faktor kecepatan bongkar muat terhadap tingkat produktivitas dermaga di pelabuhan Tanjung Priok.
2. Menganalisis pengaruh faktor waktu Sandar kapal terhadap tingkat produktivitas dermaga di pelabuhan Tanjung Priok.
3. Menganalisis pengaruh faktor utilitas alat terhadap tingkat produktivitas dermaga di pelabuhan Tanjung Priok.

#### **1.3.2. Kegunaan Penelitian**

1. Bagi Penulis

Penelitian ini digunakan untuk memenuhi persyaratan guna memperoleh gelar Sarjana Strata Satu (S1) prodi Transportasi, Universitas Maritim AMNI Semarang. Diharapkan dengan adanya penelitian ini dapat menambah ilmu dan pengetahuan serta memberikan pemahaman khususnya tentang pengaruh dari kecepatan bongkar muat, waktu sandar kapal dan utilitas alat dalam meningkatkan produktivitas dermaga.

2. Bagi Universitas Maritim AMNI Semarang

Diharapkan penelitian ini dapat dijadikan referensi atau bahan pertimbangan untuk Universitas Maritim AMNI Semarang dalam meningkatkan pengetahuan tentang pengaruh kecepatan bongkar muat, waktu sandar kapal dan utilitas alat dalam meningkatkan produktivitas dermaga di pelabuhan Tanjung Priok Jakarta.

3. Bagi Instansi

Penelitian ini diharapkan dapat menghasilkan informasi yang bermanfaat sebagai bahan evaluasi dalam meningkatkan produktivitas dermaga di pelabuhan Tanjung Priok Jakarta.

#### 4. Bagi Pembaca

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan ilmu pengetahuan yang bermanfaat bagi pembaca terutama jika ingin melaksanakan penelitian lanjutan.

### **1.4. Sistematika Penulisan**

Dalam penelitian ini penulis menggunakan sistematika yang disusun bab demi bab yang diuraikan sebagai berikut:

#### **BAB I PENDAHULUAN**

Bab ini berisikan latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan dan kegunaan penelitian serta sistematika penulisan.

#### **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Membahas tentang kecepatan bongkar muat, waktu sandar kapal dan utilitas alat, produktivitas dermaga penelitian terdahulu, kerangka pemikiran serta hipotesis.

#### **BAB III METEDOLOGI PENELITIAN**

Membahas tentang variabel penelitian, devinisi operasional, penentuan populasi dan sampel, jenis dan sumber data, metode pengumpulan data serta metode analisis data.

#### **BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN**

Di dalam bab ini berisi tentang deskripsi obyek penelitian, analisis data, pembahasan, dan implikasi manajerial.

#### **BAB V KESIMPULAN DAN SARAN**

Membahas tentang kesimpulan dan saran yang diperoleh dari hasil analisis data, saran dapat diberikan pada pihak yang terkait atau untuk koreksi terhadap studi selanjutnya.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

#### **LAMPIRAN**