

# **BAB 1**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang**

Indonesia adalah Negara Kepulauan terbesar di dunia yang terdiri dari puluhan ribu pulau yang terletak di Asia Tenggara yang dilintasi garis khatulistiwa dan diantara dua benua yaitu Benua Asia dan Australia, serta antara dua samudera yaitu Samudera Pasifik dan Samudera Hindia, maka Indonesia sering juga disebut sebagai kepulauan/nusantara. Sebagai negara besar yang dikelilingi oleh laut maka perlu adanya dari sektor maritim untuk kelancaran bagi perekonomian dan moda transportasi, di Indonesia sendiri memiliki banyak pelabuhan yang tersebar di segala penjuru yang ada di Indonesia menjadikan Indonesia sebagai negara kepulauan yang memiliki peran penting dalam perdagangan, Indonesia mengoptimalkan perhubungan laut sebagai media penghubung dengan negara lain.

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 penyediaan 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 melalui laut memegang peranan yang sangat penting bagi transportasi nasional maupun pertumbuhan ekonomi nasional yang secara otomatis akan dapat meningkatkan perolehan devisa negara. Infrastruktur transportasi laut dalam hal ini infrastruktur pelabuhan sangat penting sebagai penunjang dalam kegiatan perdagangan internasional baik ekspor maupun impor. Kualitas infrastruktur transportasi yang terkoneksi dengan baik, akan berimplikasi pada perputaran barang dagang yang sangat cepat sehingga akan berdampak pada peningkatan volume perdagangan serta pertumbuhan ekonomi. Sehingga pelabuhan menjadi simpul

penting untuk membangun teritorial maritime yang kuat. Selain menambah dan memperbesar infrastruktur pelabuhan juga mempunyai sistem informasi pelabuhan yang memiliki kemampuan dalam membuat pelayanan kapal terkait pelayanan dokumen maupun prosedur penanganan kapal yang hendak sandar menjadi lebih baik dan diharapkan dapat mengefisiensi waktu yang digunakan.

PT. Pelabuhan Indonesia 1 (Persero) Cabang Tanjungpinang mengelola tiga pelabuhan, yakni Pelabuhan Sri Bintan Pura, Pelabuhan Sri Payung, dan Pelabuhan Penumpang dan peti kemas Sei Kolak Kijang. Pelabuhan Sei Kolak Kijang yang melayani berbagai macam muatan kargo hingga peti kemas juga melayani jasa angkutan laut di antaranya Pelayanan Pemanduan Kapal, Pelayanan Tambat/Jasa Dermaga, Pelayanan Air, dan Jasa Penumpukan Barang. Kegiatan bongkar muat peti kemas (isi dan kosong) melalui pelabuhan Sei Kolak Kijang, Provinsi Kepulauan Riau tahun 2019 hanya 25,212 TEUs (23,513 box), meningkat dibandingkan tahun 2018 yang tercatat 19,513 box (20,374 TEUs). Pelabuhan Sei Kolak Kijang juga melayani terminal penumpang setiap minggunya hingga tiga pelayaran Pelni yaitu KM Kelud, KM Bukit Raya, KM Sabuk Nusantara.

Waktu tunggu kapal/waiting time berdasarkan Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Laut Nomor: UM.002/38/18/DJPL-11 Tahun 2011 tentang Standar Kinerja Operasional Pelabuhan yakni jumlah waktu sejak pengajuan permohonan tambat setelah kapal tiba di lokasi labuh sampai kapal digerakkan menuju tambatan sampai dengan tiba di tambatan. Atau bisa diartikan sebagai 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 Bintan mengajukan permohonan sandar kepada PT. Pelindo I Cabang Tanjungpinang pada pukul 10.30 WIB, kemudian petugas pandu datang menjemput kapal pukul 11.30 WIB maka *Waiting Time*-nya 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. Pengaruh dari waktu tunggu yang lama dapat menyebabkan kerugian mencapai sekitar Rp 7 juta per hari per kapal yang cukup merugikan pengguna jasa. Tidak hanya membengkaknya biaya, waktu tunggu (*waiting time*) berakibat juga pada produksi barang dan sebagian pekerja tidak dapat berkerja akibat menunggu bahan baku produksi jika kedatangan kapal sampai mengeluarkan barang/petikemas (*container*) memerlukan waktu yang cukup lama hingga 20 hari sehingga dapat merugikan pemilik barang (*consignee*)/pembeli (*buyer*). (Andrianto Yudha, 2016)

Di dalam memasuki pelabuhan, ada beberapa aktivitas yang harus dilakukan oleh kapal yang datang. Kapal bergerak dari perairan menuju ke dermaga, dari dermaga ke dermaga yang lain, dari dermaga menuju perairan, dimana fasilitas yang digunakan akan diperlukan antara lain adalah gudang penyimpanan, alat angkut, dll. Pola kedatangan kapal tersebut dapat dianggap sebagai sebuah antrian sehingga perlu dibuat suatu pemodelan antrian yang ada secara matematis sehingga dapat diketahui tingkat / pola kedatangan kapal. Sistem penyandaran kapal biasanya mengikuti pola *First Come First Service*, tetapi terkadang ada kapal – kapal jenis tertentu yang harus dilayani terlebih dahulu, semisal ukuran kapal yang tidak mencukupi jika dilakukan proses tambat dan ada kapal dengan ukuran yang lebih kecil sedang dalam antrian sehingga pelayanan akan didahulukan jika ukuran kapal mencukupi dan tidak harus menunggu dalam antrian (*service priority*) (Natalia Damastuti, 2015).

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 keberhasilan kinerja bongkar muat di PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero) Cabang Tanjungpinang (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).

Pelayanan adalah serangkaian kegiatan, karena itu pelayanan merupakan sebuah proses. Sebagai proses, pelayanan berlangsung secara rutin dan berkesinambungan, meliputi seluruh kehidupan orang dalam masyarakat. Pelayanan kepada publik memiliki peran penting dalam kehidupan guna memenuhi kebutuhan dan memberikan kemudahan bagi masyarakat. Pelayanan mengandung makna sesuatu yang bersifat jasa terhadap orang yang memerlukan pelayanan, baik yang diberikan oleh suatu lembaga, yayasan, maupun oleh kelompok dan perorangan. Pada umumnya pengertian jasa akan selalu dikaitkan dengan pelayanan atau kepuasan masyarakat, hal ini disebabkan karena adanya ketentuan misalnya orang yang membutuhkan jasa untuk mempermudah dalam pelaksanaan kegiatan. 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.

Pemanduan kapal adalah salah satu upaya untuk menjaga keselamatan kapal, penumpang, dan muatannya, sewaktu memasuki alur pelayaran menuju dermaga atau kolam untuk berlabuh (H. Tjetjep, 2004). Jasa pandu adalah jasa pemanduan kapal sewaktu memasuki alur pelayaran menuju dermaga dengan tujuan membantu, memberikan saran dan informasi kepada nahkoda tentang keadaan perairan setempat yang penting agar navigasi pelayaran dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib dan lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan, sedangkan petugas pandu adalah pelaut nautis yang memenuhi persyaratan bertugas untuk menuntun kapal

masuk menuju dermaga melalui alur pelabuhan dan juga petugas pandu bertanggung jawab atas keselamatan kapal mulai dari lokasi labuh hingga tambat di dermaga. Ketepatan waktu untuk dapat bersandar di dermaga merupakan penilaian kinerja pelayanan pemanduan kapal, karena mempengaruhi waktu tunggu kapal.

Pelabuhan Sei Kolak Kijang memiliki potensi yang sangat besar untuk dikembangkan dimasa mendatang karena Pelabuhan Sei Kolak kijang merupakan salah satu terminal pintu masuk berbagai macam barang kebutuhan pokok ke Pulau Bintan dan kemudian barang-barang itu disalurkan ke seluruh Kabupaten Bintan maupun ke Tanjungpinang. 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, dikarenakan terlambatnya kapal pandu yang bertugas untuk merapatkan kapal yang akan melakukan kegiatan bongkar muat, kondisi alur pelayaran yang ramai akan mengganggu proses kapal yang akan tambat, 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 prasarana yang tetap dan tidak optimalnya kinerja pelabuhan, tentunya hal tersebut akan mengakibatkan waktu tunggu (*waiting time*) kapal, dan kapasitas pelayanan bongkar muat kapal dermaga akan menyebabkan semakin meningkatnya waktu tunggu (*waiting time*) kapal di pelabuhan Sei Kolak Kijang. Penjadwalan kapal tambat sangat berpengaruh pada waktu kapal akan bongkar muat, karena kapal yang dijadwalkan datang lebih awal dapat mengalami keterlambatan dikarenakan faktor alam dan lain sebagainya, serta jenis muatan yang tak bertahan lama dapat sampai tepat waktu, semua itu akan mengakibatkan adanya waktu tunggu (*waiting time*) kapal maka dari itu harus ada cara untuk memotong alur yang mengakibatkan terjadinya *waiting time*, karena semua itu akan merugikan semua pengguna jasa yang memakai jasa lewat laut.

Dari studi pendahuluan yang dilakukan adanya indikasi terjadinya *waiting time* di Pelabuhan Sei Kolak Kijang, dikarenakan arus peti kemas yang mengalami kenaikan 20-30% setiap tahunnya dan apabila kinerja operasional pelabuhan tidak

optimal maka akan berdampak langsung terhadap pelayanan di lapangan sehingga akan menimbulkan permasalahan baru yaitu waktu tunggu (*waiting time*) kapal semakin tinggi, sehingga akan menimbulkan kerugian ekonomi biaya tinggi, yang berdampak langsung dengan harga barang di pasaran. Maka dari itu harus ada cara untuk mengurangi dampak yang mengakibatkan terjadinya waktu tunggu kapal karena akan merugikan semua pengguna jasa yang memakai jasa lewat laut.

Berdasarkan uraian diatas maka penulis ingin mengkaji lebih dalam dan menuangkannya dalam bentuk skripsi dengan judul “**Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Lamanya Waktu Tunggu (*Waiting time*) Kapal Di Pelabuhan Sei Kolak Kijang**”. Diharapkan setelah mengetahui seberapa besar pengaruh produktivitas bongkar muat, pelayanan dokumen dan jasa pemanduan terhadap waktu tunggu (*waiting time*) kapal di Pelabuhan Tanjungpinang 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 Sei Kolak Kijang?
2. Apakah faktor pelayanan dokumen berpengaruh terhadap waktu tunggu (*waiting time*) kapal di Pelabuhan Sei Kolak Kijang?
3. Apakah faktor jasa pemanduan berpengaruh terhadap waktu tunggu (*waiting time*) kapal di Pelabuhan Sei Kolak Kijang?

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

### **1.3.1. Tujuan Penelitian**

Sebelum melakukan penelitian, maka harus di tentukan terlebih dahulu tujuan dahulu tujuan dari penelitian. Hal ini dimaksud agar dalam melakukan penelitian tidak kehilangan arah sehingga di samping penelitian dapat berjalan lancar juga hasil yang di capai sesuai dengan yang di harapkan.

Adapun tujuan penelitian adalah:

1. Untuk menganalisis pengaruh faktor produktivitas bongkar muat terhadap waktu tunggu (*waiting time*) kapal di Pelabuhan Sei Kolak Kijang.
2. Untuk menganalisis pengaruh faktor pelayanan dokumen terhadap waktu tunggu (*waiting time*) kapal di Pelabuhan Sei Kolak Kijang.
3. Untuk menganalisis pengaruh faktor jasa pemanduan terhadap waktu tunggu (*waiting time*) kapal di Pelabuhan Sei Kolak Kijang.

### **1.3.2. Kegunaan Penelitian**

1. Bagi penulis

Kegiatan penelitian ini dapat digunakan untuk menambah pengetahuan dan menerapkan teori-teori yang diperoleh di bangku 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 jasa pemanduan, pelayanan dokumen dan ketersediaan dermaga terhadap waktu tunggu kapal.

3. Bagi Perusahaan

Hasil penelitian ini 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.

## BAB 5 PENUTUP

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

## DAFTAR PUSTAKA

## LAMPIRAN