

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dimasa sekarang ini dimana era perdagangan bebas kian menjadi konsep ekonomi yang dianut oleh banyak negara di dunia termasuk Indonesia. Perdagangan bebas dapat diartikan dengan penjualan produk antar negara tanpa pajak ekspor-impor atau hambatan perdagangan lainnya. Dengan diterapkannya perdagangan bebas di Indonesia maka arus barang dari atau ke Indonesia akan meningkat tajam. Sejalan dengan pelaksanaan pembangunan di Indonesia yang sasaran utamanya di bidang pembangunan ekonomi, maka kegiatan perdagangan merupakan salah satu sektor pembangunan ekonomi, senantiasa ditumbuhkembangkan perannya. Untuk memperlancar arus barang dan jasa guna menunjang kegiatan perdagangan tersebut, diperlukan adanya sarana pengangkutan yang memadai, baik pengangkutan melalui darat, laut maupun udara.

Mengingat keadaan geografis Indonesia sebagai Negara kepulauan dimana luas lautan lebih besar dibandingkan dengan luas daratannya, maka sarana pengangkutan melalui laut besar perannya dalam menghubungkan kota-kota maupun pulau-pulau yang ada di tanah air. Pelabuhan sebagai salah satu hal pokok dalam penyelenggaraan transportasi laut memiliki peran yang sangat penting dan strategi dalam menunjang perekonomian nasional dan daerah, karena berdasarkan pada fakta yang ada pada beberapa negara, barang-barang ekspor impor sebagian besar dikirim melalui jalur laut (menggunakan kapal) yang berarti membutuhkan pelabuhan atau tempat untuk bertambat, meskipun rute perjalanan yang dituju dapat dilalui oleh moda transportasi lain. Hal tersebut dapat terjadi mengingat jumlah barang yang dapat diangkut oleh kapal lebih banyak dibandingkan dengan jumlah barang yang dapat diangkut oleh armada lain seperti pesawat.

Pelabuhan memiliki fungsi untuk menunjang kelancaran, keselamatan dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang, barang, dan keselamatan berlayar. Salah satu pelabuhan yang tergolong cukup besar di Indonesia adalah pelabuhan Tanjung Perak yang mana dikelola oleh PT.

Pelabuhan Indonesia III (Persero). PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) lahir sebagai tindak lanjut UU No. 21 tahun 1992 mengenai badan usaha pelabuhan. PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) merupakan salah satu BUMN di sektor perhubungan yang bergerak dalam bidang pengelolaan dan pengusahaan pelabuhan umum. Wilayah operasi perusahaan mencakup tujuh provinsi untuk mengelola 43 pelabuhan. Pelayanan yang diberikan oleh suatu PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) pada umumnya adalah pelayanan terhadap kapal dan pelayanan terhadap barang pelayanan bongkar muat. Pelayanan terhadap kapal meliputi sandar/berlabuh, pemanduan, dan penundaan. Pelayanan bongkar muat barang meliputi *stevedoring, cargodoring, receiving, dan delivery*.

Dalam pengembangan bidang ekonomi, pelabuhan memiliki beberapa fungsi yang sama-sama dapat meningkatkan ekonomi suatu negara. Pelabuhan bukan hanya digunakan sebagai tempat merapat bagi sebuah kapal melainkan juga dapat berfungsi untuk tempat penyimpanan cadangan minyak dan petikemas (*container*), karena biasanya selain sebagai prasarana transportasi manusia pelabuhan juga kerap menjadi prasarana transportasi untuk barang-barang. Dalam segi kepentingan suatu daerah pelabuhan memiliki arti ekonomis yaitu karena pelabuhan mempunyai fungsi sebagai tempat ekspor impor dan kegiatan ekonomi lainnya yang saling berhubungan. Dengan adanya kegiatan di pelabuhan, maka keuntungan secara ekonomi dapat langsung dirasakan adalah terbukanya banyak lapangan kerja.

Seiring berkembangnya perdagangan mengakibatkan volume produksi petikemas terus mengalami peningkatan dan perkembangan, hal ini ditandai dengan semakin besarnya pertumbuhan arus petikemas. Konsekuensi dari pertumbuhan kegiatan tersebut harus didukung dengan menyediakan peralatan bongkar muat untuk menunjang pelayanan kegiatan petikemas. Saat ini, sebagian besar pelabuhan di lingkungan PT. Pelindo III (Persero) Tanjung Perak Surabaya sudah dilengkapi dengan peralatan bongkar muat petikemas penunjang di lapangan, sehingga mempengaruhi potensi terhadap kontribusi pendapatan pelabuhan. Khusus untuk Terminal

Mirah, arus petikemas berdasarkan data realisasi tahun 2019 telah mencapai 91.666 TEUs.

Dalam proses bongkar muat efektifitas kinerja merupakan pencapaian tujuan secara tepat atau memilih tujuan-tujuan yang tepat dari serangkaian alternatif. Efektivitas dinilai sebagai pengukuran keberhasilan dalam pencapaian tujuan-tujuan yang telah ditentukan, karena sebagai dari nilai produktivitas suatu pelabuhan tentu terdapat ukuran waktu yang baik agar proses bongkar muat berjalan dengan maksimal. Pelayanan kapal diukur dengan satuan waktu, yakni berapa lama kapal berada di terminal dan di pelabuhan untuk melaksanakan bongkar muat barang. Waktu kapal di pelabuhan adalah *Turn Round Time* (TRT), dihitung sejak kapal tiba sampai kapal bertolak meninggalkan pelabuhan. Waktu kapal di terminal/dermaga adalah *Berthing Time* (BT), dihitung sejak ikat tali pertama di dermaga sampai lepas tali terakhir dari dermaga.

Keterawatan teknologi peralatan angkat-angkut mekanis maupun non mekanis merupakan tulang punggung kegiatan bongkar muat di pelabuhan. Tanpa ketersediaan alat yang terawat baik dan kehandalan yang menunjukkan bahwa banyaknya alat dalam kondisi prima, diimbangi dengan kemampuan operator dalam menunjang tercapainya target, aktivitas bongkar muat tidak mampu memenuhi target *output* yang standar. Operator terminal mengelola sistem monitoring parameter tersebut guna pelayanan barang yang berkualitas dan kompetitif. Parameter keterawatan menjadi basis ketersediaan alat untuk pelayanan dengan kehandalan tingkat prima tanpa terjadi *delay* berupa *down time* yang mengganggu jalannya operasi karena gantung sling (*idle*) yang dapat dikonversikan dengan biaya

Operasi kinerja alat teknologi terhadap proses bongkar muat adalah hal yang saling mempengaruhi satu terhadap yang lain. Tatkala operasi kinerja alat berlangsung untuk proses bongkar muat, pihak pelabuhan sebagai penyedia jasa dituntut untuk memberikan pelayanan yang baik. Dalam pelayanan yang baik tentu diperlukan alat yang dapat menunjang dari proses muat agar tidak terjadinya *delay* di pelabuhan itu sendiri, sehingga tidak menurunkan produktivitas pelabuhan itu sendiri.

Penelitian tentang faktor yang mempengaruhi pendapatan Pelabuhan Tanjung Perak Terminal Mirah ini dimaksudkan untuk mengenal dan mengamati pergerakan peti kemas serta proses penanganannya. Untuk mengetahui permasalahan pada pengaturan bongkar muat peti kemas di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya di lapangan penumpukan.

Pada penelitian ini penulis lebih fokus kepada indikator dari dwelling time (waktu tunggu) di dermaga saat bongkar muat. Selain berpengaruh terhadap kinerja operasional pelabuhan dan efektivitas kinerja bongkar muat, serta penggunaan teknologi dalam menunjang kelancaran berlangsungnya proses bongkar muat, apabila kinerja tidak optimal maka akan berdampak pada lamanya waktu kerja kapal di dermaga. Dari tiga faktor yang sudah disebutkan di atas, antara lain yaitu dwelling time (waktu tunggu), efektivitas kinerja bongkar dan teknologi dapat dikatakan memiliki pengaruh terhadap pendapatan dari PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero).

Tabel 1.1
Pendapatan Pelabuhan PT. Pelabuhan Indonesia III Surabaya Tahun 2020 Di Terminal Mirah

No	Bulan	Pendapatan
1	Januari	Rp 1.371.238.000
2	Februari	Rp 1.268.052.000
3	Maret	Rp 1.273.650.000
4	April	Rp 1.265.075.000
5	Mei	Rp 1.263.254.000
6	Juni	Rp 1.278.760.000
7	Juli	Rp 1.252.809.000
8	Agustus	Rp 1.251.006.000
9	September	Rp 1.239.759.000
10	Oktober	Rp 1.240.900.000
11	November	Rp 1.123.690.000
12	Desember	Rp 1.025.968.000
	Jumlah	Rp 14.854.161.000

Sumber: PT. Pelabuhan Indonesia III Surabaya 2020

Dari data tabel di atas dapat disimpulkan bahwa masih terjadi penurunan pendapatan dari bongkar muat yang dilakukan oleh PT. Pelabuhan Indonesia III Surabaya di Tahun 2020 di Terminal Mirah. Dari

latar belakang serta uraian beberapa ahli tersebut, maka peneliti akan mengambil judul **“Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Pelabuhan di Terminal Mirah PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Tanjung Perak Surabaya”**.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

1. Apakah Dwelling Time berpengaruh terhadap Pendapatan Pelabuhan di PT. Pelabuhan Indonesia III Terminal Mirah Cabang Tanjung Perak Surabaya ?
2. Apakah Efektivitas Kinerja Bongkar Muat berpengaruh terhadap Pendapatan Pelabuhan di PT. Pelabuhan Indonesia III Terminal Mirah Cabang Tanjung Perak Surabaya ?
3. Apakah Teknologi berpengaruh terhadap Pendapatan Pelabuhan di PT. Pelabuhan Indonesia III Terminal Mirah Cabang Tanjung Perak Surabaya ?

1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1.3.1 Tujuan Penelitian

1. Menganalisis pengaruh Dwelling Time terhadap Pendapatan Pelabuhan pada Terminal Mirah PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya.
2. Menganalisis pengaruh Efektivitas Kinerja Bongkar Muat terhadap Pendapatan Pelabuhan pada Terminal Mirah PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya.
3. Menganalisis pengaruh Teknologi terhadap Pendapatan Pelabuhan pada Terminal Mirah PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya.

1.3.2 Kegunaan Penelitian

1. Bagi Penulis
Menambah pengetahuan dan dapat mengaplikasikan teori yang diperoleh selama kuliah dengan kenyataan di lapangan dan juga untuk memenuhi persyaratan guna memperoleh gelar Sarjana (S-1) Program Studi Transportasi Universitas Maritim AMNI Semarang.

2. Bagi Universitas Maritim AMNI Semarang
Diharapkan penelitian ini dapat memberikan manfaat dan masukan bagi akademis untuk mengembangkan ilmu pengetahuan dan informasi bagi Mahasiswa Universitas Maritim AMNI Semarang.
3. Bagi Terminal Mirah PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya.
Hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai masukan pihak manajemen Terminal Mirah PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya dalam memberi kontribusi bagi pengembangan teori yang berhubungan dengan kinerja operasional pelabuhan dan meningkatkan pendapatan pelabuhan serta dapat memberi referensi dan pertimbangan bagi perusahaan dalam menentukan kebijakan-kebijakan demi kemajuan perusahaan.
4. Bagi Pembaca
Bisa digunakan sebagai bahan penelitian lebih lanjut guna menambah wawasan dan pengetahuan, terutama permasalahan yang berkaitan dengan produktivitas pelabuhan dan pendapatan pelabuhan.

1.4 Sistematika Penulis

Untuk memberikan gambaran yang cukup jelas tentang skripsi ini maka disusunlah suatu sistematika penulisan yang berisi mengenai informasi materi serta hal-hal yang berhubungan dengan proposal ini. Adapun sistematika penulisan proposal tersebut adalah sebagai berikut :

BAB 1 PENDAHULUAN

Membahas tentang latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan dan kegunaan penelitian, serta sistematika penulisan.

BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA

Membahas tentang tinjauan pustaka, pengertian penelitian terdahulu, hipotesis, diagram alur penelitian serta kerangka pemikiran teoritis.

BAB 3 METODE PENELITIAN

Menguraikan metode penelitian yang membahas variabel penelitian dan definisi operasional variabel, populasi dan sampel, jenis dan sumber data, metode pengumpulan data dan metode analisis yang digunakan.

BAB 4 HASIL DAN PEMBAHASAN

Menguraikan hasil penelitian yang telah dianalisis dengan metode penelitian yang telah ditentukan sebelumnya. Hasil penelitian ini akan dibahas secara mendalam untuk mengetahui pengaruh variabel yang digunakan dan implikasi manajerial

BAB 5 PENUTUP

Memuat kesimpulan yang diperoleh dari pembahasan yang telah dilakukan sebelumnya serta saran kepada manajemen PT. Pelabuhan Indonesia III Terminal Mirah Cabang Tanjung Perak Surabaya dalam meningkatkan pendapatan pelabuhan, agar dapat menjadi penilaian atau evaluasi dalam periode setiap tahun.