

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Efektivitas sistem logistik merupakan pilar utama bagi perkembangan industri dan perdagangan nasional serta daya Tarik investasi asing. Kinerja logistik di tingkat makro atau nasional dievaluasi dengan menggunakan LPI (*Logistic Performance index*) yang dikeluarkan oleh Bank Dunia diadakan dalam kurun 2 tahun, yaitu 2012, 2014, 2016 dan 2018 untuk 160 negara survei.

Country	Year	LPI Rank	LPI Score	Customs	Infrastructure	International shipments	Logistics competence	Tracking & tracing	Timeliness
Indonesia	2012	59	2.94	2.53	2.54	2.97	2.85	3.12	3.61
Indonesia	2014	53	3.08	2.87	2.92	2.87	3.21	3.11	3.53
Indonesia	2016	63	2.98	2.69	2.65	2.90	3.00	3.19	3.46
Indonesia	2018	46	3.15	2.67	2.89	3.23	3.10	3.30	3.67

Gambar 1.1 Skor LPI negara Indonesia 2012-2018

Terdapat 6 indikator yang dijadikan rumusan untuk perhitungan survei, yaitu 1. *Effeciency of the clearance process* (Efisiensi dalam proses izin). Indikator customs menunjukkan seberapa besar efisiensi customs (kepabeanan) dan pemeriksaan perbatasan (border control) 2. *Quality of trade and transport related to infrastructure*. Indikator yang menunjukkann kualitas infrastruktur perdagangan dan transportasi 3. *Ease of arranging competitively priced shipments*. Biasa disebut international shipments merupakan indikator kemudahan mengatur pengiriman dengan harga bersaing 4. *Competence and quality of logistics services*. Seberapa tinggi kompetensi atau kualitas layanan logistik 5. *Ability to track and trace consignments*. Menunjukkan kemampuan untuk melacak dan mengetahui jejak kiriman 6. *Timeliness of shipments in reaching destination within the scheduled or expected delivery time* Menunjukkan frekuensi ketepatan waktu pengiriman dalam

mencapai tujuan dalam waktu yang dijadwalkan atau yang diharapkan. Indonesia apabila melihat skor LPI dalam waktu 2012-2018 terlihat bahwa terjadi peningkatan dalam skor keseluruhan yaitu 2,94 pada tahun 2012, meningkat menjadi 3,08 pada tahun 2014, lalu menurun pada tahun 2016 menjadi 2,98 dan meningkat kembali di tahun 2018 menjadi 3,15 yang merupakan pencapaian terbaik Indonesia. Peningkatan kinerja logistik tertinggi jatuh pada indikator infrastruktur meningkat sebesar 0,36. Disusul indikator: International shipments (0,26), Logistics competence and quality (0,25), Tracking and tracing (0,18), Custom (0,14) dan Timeliness (0,06).

Dengan skor LPI yang mengalami peningkatan, negara Indonesia tidak berpuas diri dan terus melakukan pembenahan untuk proses logistik. Penguatan ekonomi dengan basis kemaritiman terus dilakukan oleh pemerintah dengan pembangunan pelabuhan-pelabuhan baru dan pembuatan jalur pelayaran, yang diharapkan membentuk sinergitas transportasi barang antar wilayah.

Untuk pengiriman barang sendiri, pemerintah mengupayakan agar dilakukan menggunakan petikemas karena daya muatnya. Selain itu penggunaan petikemas sendiri mampu mengefisienkan waktu bongkar muat, dari non petikemas hanya 50 ton perjam sedangkan dengan petikemas dapat 500 ton perjam, serta dapat meminimalisir kejadian *truck losing*.

Kegemaran untuk melakukan pengiriman barang menggunakan petikemas sendiri, menyebabkan kenaikan arus petikemas di pelabuhan Tenau Kupang. Pelabuhan Tenau Kupang merupakan pelabuhan *Hub* untuk wilayah Provinsi Nusa Tenggara Timur bagi 5 pelabuhan *Spoke* (Atambua, Ende, Kalabahi, Labuan Bajo, dan Waingapu)

Pelabuhan Tenau kupang sendiri baru mengalami perenovasian pada tahun 2014 yaitu dengan penambahan 110 m dari sisi luar dan 90 m dari sisi dalam, dikarenakan nilai BOR pelabuhan mencapai 65% dan lonjakan petikemas pada tahun 2013 mencapai 79.628 TEU's dari tahun 2012 sejumlah 60.305 TEU's. Sejalan dengan prediksi, intensitas arus petikemas juga mengalami peningkatan pasca renovasi pelabuhan tersebut. Tercatat untuk tahun 2016 arus petikemas telah

menembus 100.000 TEU's, untuk 2019 sendiri mencapai 128.246 TEU's, dan untuk data arus petikemas dalam 5 tahun terakhir adalah sebagai berikut :

Tabel 1.1 Data arus petikemas 2015-2019

Tahun	TEU's
2015	99.064
2016	115.075
2017	126.829
2018	124.588
2019	128.246

(sumber: Pelindo III, Tenau Kupang 2020)

Peningkatan untuk arus petikemas di pelabuhan berdampak pada kunjungan kapal untuk dermaga petikemas, tercatat peningkatan jumlah *call* yaitu 318 pada tahun 2019 dengan tahun 2018 dengan total 297 *call*.

Pelabuhan sebagai tempat penampungan kapal dan petikemas harus selalu menyediakan kebutuhan untuk tempat singgah kapal serta menunjang kebutuhan bongkar muat petikemas. Pelabuhan juga harus melaksanakan pelayanan yang memadai baik untuk di waktu *peak* dan *of peak*. Pada tahun 2019 tingkat BOR mencapai 44,78 % , sedangkan nilai BOR yang dianjurkan oleh UNCTAD sebesar 50% terhadap 2 tambatan, apabila dipaksakan untuk tetap melakukan pelayanan terhadap kapal pada tahun setelahnya, dapat mengurangi efektifitas, sehingga dibutuhkan perencanaan untuk mengoptimalkan pelayanan di pelabuhan Tenau kupang.

Dalam pelayanan bongkar muat kapal juga sering terjadi kendala, salah satunya adalah masalah kebudayaan (berkaitan dengan kepercayaan masyarakat setempat). Diketahui pada tanggal 25 agustus 2017 terjadi kecelakaan dan menimbulkan korban pada salah satu supir truck Pelindo ketika melakukan perpindahan petikemas dari kapal ke lapangan penumpukan. Sehingga pada tanggal tersebut para pekerja tidak melakukan pelaksanaan bongkar muat dikarenakan takut pada tanggal tesebut dapat terulang lagi kejadian yang sama (timbul korban), padahal terjadi antrian dalam sandaran kapal ke dermaga. Tingkat hembusan angin yang tinggi juga menjadi kendala dalam proses sandar kapal. Dengan kendala yang masih terjadi, bongkar muat petikemas masih tetap dilakukan dengan perhatian

pada tingkat keamanan yang tinggi, meski kadang mengorbankan untuk munculnya antrian kapal ke dermaga.

Maka penelitian ini diadakan dengan tujuan agar mengetahui tingkat pemanfaatan dermaga untuk kapal di pelabuhan petikemas Tenau Kupang dalam kurun waktu tahunan. Dan nantinya bisa dijadikan pertimbangan bagi pihak operator (Pelindo III Tenau Kupang) dalam pelaksanaan pelayanan bongkar-muat petikemas.

1.2 Rumusan Masalah

Dari latar belakang yang mendasari penelitian ini, peneliti merumuskan pertanyaan penelitian sebagai berikut :

1. Berapa nilai YOR untuk tahun 2015-2019?
2. Berapa nilai BOR untuk tahun 2015-2019?
3. Berapa proyeksi arus kapal untuk 10 tahun mendatang?
4. Apakah *strength* yang dimiliki saat ini mampu melayani arus petikemas dan arus kapal pada tahun proyeksi?
5. Berapa kapasitas panjang dan jumlah tambatan dermaga?

1.3 Tujuan Penelitian

Dengan rumusan masalah yang telah diuraikan di atas, tujuan dari penelitian ini dilakukan adalah :

1. Untuk mengetahui tingkat pemanfaatan lapangan penumpukan peti kemas melalui analisis Yard Occupancy Ratio (YOR), selanjutnya dilakukan proyeksi untuk 10 tahun mendatang.
2. Untuk mengetahui tingkat pemanfaatan dermaga petikemas melalui analisis Bert Occupancy Ratio (BOR), selanjutnya dilakukan proyeksi untuk 10 tahun mendatang.
3. Untuk mengetahui dan menganalisis kapasitas panjang dan jumlah tambatan untuk dermaga.
4. Mengetahui kemampuan lapangan penumpukan dan dermaga saat ini mampu untuk melayani arus kunjungan kapal pada tahun proyeksi.

1.4 Manfaat Penelitian

Penyusunan laporan penelitian ini diharapkan mampu memberikan manfaat bagi peneliti, pembaca, dan operator pelabuhan. Sebagai berikut :

Bagi Peneliti

Peneliti dapat mengetahui kapasitas lapangan penumpukan dan dermaga petikemas pelabuhan Tenau Kupang, dan sistem pelayanan untuk kunjungan kapal di dermaga.

Bagi Pembaca

Pembaca dapat mengetahui gambaran kapasitas lapangan penumpukan dan dermaga petikemas pelabuhan Tenau Kupang, karakteristik sistem pelayanan di dermaga, dan kelayakan operasional dermaga untuk tahun proyeksi.

Bagi Operator Pelabuhan

Operator pelabuhan memiliki opsi penanganan bagi risiko yang terjadi pada tahun proyeksi.

1.5 Batasan Penelitian

Untuk mencegah melebar nya penelitian, batasan yang diterapkan untuk penyusunan laporan penelitian ini adalah :

- a. Penelitian dilakukan pada lapangan penumpukan petikemas pelabuhan Tenau Kupang .
- b. Penelitian dilakukan pada dermaga petikemas pelabuhan Tenau Kupang.
- c. Data arus kunjungan kapal yang diolah untuk penelitian, adalah 5 tahun yaitu 2015- 2019.

1.6 Sistematika Penulisan

Untuk memberikan kemudahan dalam pembahasan dan pemahaman laporan Tugas Akhir ini, peneliti menyajikan ke dalam beberapa bab utama yang berurutan, sistematis, dan saling terkait. Adapun sistematika penulisannya adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini menjelaskan tentang latar belakang kenapa penelitian ini dilakukan, perumusan masalah yang disimpulkan, maka dibentuk tujuan penelitian yang akan menjawab rumusan masalah tersebut, batasan penelitian yaitu waktu dan tempat penelitian ini dilakukan, serta manfaat dari diadakannya penelitian ini.

BAB II LANDASAN TEORI

Bab ini berisi teori pendukung yaitu metode-metode yang dibutuhkan sebagai alat yang digunakan dalam penelitian, bertujuan untuk pemecahan masalah.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini berisi langkah-langkah yang dilakukan dalam penelitian, tahapan sistematis yang membentuk suatu alur yang tersusun dalam langkah-langkah, didalamnya digunakan untuk pemecahan masalah.

BAB IV PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA

Bab ini berisi penjelasan bagaimana pengumpulan data serta pengolahannya dengan metode-metode yang dipaparkan pada landasan teori. Maka akan menghasilkan data baru hasil pengolahan.

BAB V ANALISIS

Bab ini berisi pembahasan akan data-data yang diperoleh pada Bab IV, akan dijelaskan secara terperinci risiko dari hasil-hasil olahan data tersebut.

BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini berisi kesimpulan yang dapat dirumuskan dan saran yang dapat dilakukan untuk meminimalisir risiko yang timbul berdasarkan analisis dari hasil pengolahan data.

DAFTAR PUSTAKA

Berisi sumber penelitian ini dilakukan, buku-buku serta makalah yang mendukung operasional penelitian