

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan Negara maritim terbesar di dunia yang terletak di antara benua Asia dan Australia, berada di posisi yang sangat strategis, memiliki berbagai kekayaan alam dan potensi-potensi lainnya. Potensi wilayah Indonesia yang sangat besar membutuhkan peran sektor transportasi sebagai roda penggerak perekonomian nasional.

Indonesia sebagai negara besar di dunia memiliki lebih dari 17.000 (tujuh belas ribu) pulau yang membentang dari garis lintang 6° LU - 11° LS dan garis bujur 95° BT – 141°BT serta memiliki posisi silang yang sangat strategis di antara benua Asia dan Australia dengan garis pantai sepanjang kurang lebih 95.000 km. Indonesia juga memiliki kekayaan alam yang melimpah yang meliputi sumber daya alam terbarukan dan tidak terbarukan, serta jumlah penduduk yang cukup besar sebagai salah satu potensi sumber daya pembangunan perekonomian.

Konstelasi negara Indonesia sebagai negara kepulauan menuntut keterhubungan dan keterjangkauan antar pulau dan atau wilayah di dalamnya. Oleh karena itu, kegiatan transportasi laut, sungai, danau dan penyeberangan yang menghubungkan daerah pedalaman dan pulau-pulau di Indonesia serta menghubungkan Indonesia dengan luar negeri, mempunyai peran yang sangat strategis dan penting sebagai pendukung kegiatan pembangunan perekonomian, industri dan perdagangan. Saat ini transportasi laut, sungai, danau dan penyeberangan di Indonesia digunakan oleh sekitar 90% perdagangan domestik dan internasional. (Bappenas, 2012)

Transportasi laut merupakan salah satu bagian dari sistem transportasi nasional yang merupakan titik atau node dimana pergerakan barang dan atau penumpang dengan menggunakan moda laut akan dimulai, diakhiri atau transit. Transportasi laut sebagai jalur utama penghubung pulau-pulau di

Indonesia harus memenuhi kriteria sebagai pendukung kegiatan industri dan jasa lainnya. (Rais, 2017)

Namun peran penting transportasi laut, sungai, danau dan penyeberangan tentunya tidak akan terwujud tanpa kehadiran pelabuhan yang berfungsi juga sebagai titik simpul antara transportasi darat, laut, sungai, danau dan penyeberangan. Pelabuhan dapat dikatakan sebagai salah satu mata rantai dalam rangka penyelenggaraan total transport atau berpindahya barang/penumpang dari tempat asal ke tujuan akhir yang memerlukan paling tidak 2 (dua) jenis moda transportasi yang berbeda. Bahkan dalam perkembangan saat ini, pelabuhan dapat pula dipandang sebagai bagian dari kegiatan logistik yang keberadaannya di suatu daerah akan menumbuh kembangkan kegiatan perekonomian di daerah tersebut.

Keberadaan suatu pelabuhan dengan berbagai jenis jasa kepelabuhanan tidak terlepas dari wilayah pendukung di belakangnya, termasuk kelengkapan sarana dan prasarana pelabuhan serta adanya kegiatan pengelolaan pelabuhan baik dari aspek penyediaan maupun pelayanan jasa kepelabuhanan. Hal tersebut harus dirancang dan ditata kelola sedemikian rupa sehingga dapat memenuhi kebutuhan akan jasa kepelabuhanan baik untuk kapal, penumpang maupun barang, untuk kurun waktu sekarang maupun di masa yang akan datang, yang akan terus berkembang secara dinamis sesuai dengan perkembangan lingkungan strategis baik nasional maupun internasional. (KP 432 Tahun 2017)

Pelabuhan berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran merupakan 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.

Demi berlangsungnya kegiatan transportasi laut, pemerintah menjadikan PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) sebagai pengelola dan operator kegiatan

kepelabuhanan di Indonesia. PT. Pelindo terdiri dari PT. Pelindo I , PT. Pelindo II, PT. Pelindo III, dan PT. Pelindo IV. Sebagai Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang diberi kewenangan untuk mengelola prasarana kepelabuhanan, PT. Pelindo diharapkan dapat memberikan pelayanan yang maksimal agar pergerakan barang melalui laut dapat berjalan dengan baik.

Salah satu pelabuhan PT. Pelindo yang memiliki letak strategis dan potensi yang besar adalah pelabuhan Tanjung Wangi. Keberadaan Pelabuhan Tanjung Wangi merupakan salah satu pelabuhan di Propinsi Jawa Timur yang menempati posisi strategis, karena lokasinya terletak di tengah-tengah daerah industri, perkebunan, dan perikanan yaitu Banyuwangi, Jember, Bondowoso, Situbondo dan Propinsi Bali. Secara geografis posisi Pelabuhan Tanjung Wangi sebenarnya sangat diuntungkan karena berada pada teluk yang aman dari pengaruh gelombang dengan posisi 1148 23' 00" BT dan 085 65' 50" LS di selat Bali pada koridor lintasan Selatan yang dalam SISTRANAS dapat menghubungkan Australia, Asia, Timur Tengah berturut-turut ke Eropa, dan dengan kedalaman alami laut mencapai 12 sampai -17 M LWS sangat memungkinkan dapat melayani kapal-kapal sampai dengan ukuran 40.000 DWT. Walaupun keberadannya menempati posisi strategis, akibat sarana dan prasarana pelabuhan belum begitu memadai maka Pelabuhan Tanjung Wangi belum dapat menjangkau pasar secara optimal. Banyak potensi pasar justru melewati barangnya melalui Pelabuhan Celukan Bawang Bali dan Tanjung Perak Surabaya. (Suksesi, 2012)

Salah satu permasalahan yang terjadi di pelabuhan Tanjung Wangi yaitu kapal yang akan bertambat di dermaga umum tidak dapat langsung tambat dan dilayani, karena dermaga umum pelabuhan Tanjung Wangi yang memiliki panjang 543 M sudah penuh oleh kapal-kapal yang sedang melakukan bongkar muat, sehingga kapal-kapal yang baru datang dan akan tambat di dermaga umum pelabuhan Tanjung Wangi harus terpaksa menunggu hingga 5 hari sebelum dapat tambat dan dilayani. Selain itu, terdapat sebuah penelitian yang mendukung penelitian ini, yaitu sebuah jurnal yang ditulis oleh Achmadi dan Gantara, mengenai model pengembangan wilayah untuk pembangunan pelabuhan. Dalam penelitian tersebut disimpulkan bahwa nilai rata-rata

penggunaan dermaga per tahun pelabuhan Tanjung Wangi adalah sebesar 85.57%, dimana masih dibawah standar yang ditetapkan oleh Departemen Perhubungan. Pelabuhan Tanjung Wangi yang berstatus sebagai pelabuhan pengumpul kelas III memikul “beban” anggaran kerja bongkar muat yang harus dipenuhi untuk tahun 2019 yaitu sebesar 1.102.483 ton. Karena itu, dalam penelitian ini akan dilakukan peramalan arus bongkar muat yang dilakukan di dermaga Pelabuhan Tanjung Wangi, untuk melihat bagaimana potensi pelabuhan Tanjung Wangi 5 tahun mendatang.

Selain anggaran kerja, hal lain yang harus dipenuhi oleh sebuah pelabuhan adalah standar kinerja pelabuhan. Untuk mengetahui apakah sebuah pelabuhan telah melakukan pelayanan dengan baik, perlu dilakukan evaluasi kinerja pelabuhan. Tolok ukur tinggi rendahnya tingkat pelayanan suatu pelabuhan dapat dilihat dari kesesuaian kinerja pelabuhan dengan standar yang ditetapkan oleh Departemen Perhubungan. Beberapa kinerja operasional dan kinerja utilitas yang dapat dievaluasi adalah *Waiting Time (WT)*, *Approach Time (AT)*, *Effective Time:Berthing Time (ET:BT)*, *Berth Occupancy Ratio (BOR)*, kinerja bongkar muat dan masih banyak lagi. (Keputusan Dirjen Perhubungan No. UM. 002/38/18/DJPL.II). Dengan melakukan evaluasi kinerja, diharapkan dapat diketahui langkah yang harus diambil untuk penguatan pelabuhan agar target jumlah bongkar muat dapat tercapai atau bahkan terlampaui. Selain itu, analisis kinerja juga dapat mengidentifikasi indikator kinerja apa saja yang menunjukkan kurangnya pelayanan Pelabuhan Tanjung Wangi dengan fasilitas kepelabuhanan yang dimiliki saat ini.

Untuk menentukan langkah terbaik yang perlu dilakukan oleh sebuah perusahaan dalam menangani sebuah masalah ataupun tantangan, harus dilakukan analisis strategi agar tidak terjadi kesalahan dalam penentuan strategi. Selain itu, dalam melakukan analisis strategi, dapat disertai juga dengan analisis kepentingan kinerja, agar diketahui langkah nyata seperti apa yang dapat dilakukan oleh sebuah perusahaan untuk meningkatkan kinerjanya agar lebih optimal.

Berdasarkan latar belakang permasalahan yang telah dipaparkan sebelumnya, penulis tertarik untuk melakukan penelitian mengenai evaluasi

kinerja dan peramalan arus bongkar muat di pelabuhan Tanjung Wangi, untuk selanjutnya dilakukan analisis strategi

1.2 Perumusan Masalah

Dari latar belakang masalah yang telah dipaparkan di atas, maka penulis merumuskan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana potensi arus bongkar muat Pelabuhan Tanjung Wangi 5 tahun mendatang?
2. Bagaimana evaluasi kinerja pelabuhan Tanjung Wangi?
3. Bagaimana analisis strategi untuk meningkatkan kinerja pelabuhan Tanjung Wangi ?

1.3 Tujuan Pemecahan Masalah

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah yang telah dijelaskan sebelumnya, maka tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui potensi arus bongkar muat Pelabuhan Tanjung Wangi 5 tahun mendatang
2. Mengetahui evaluasi kinerja operasional pelabuhan Tanjung Wangi
3. Mengetahui analisis strategi pelabuhan Tanjung Wangi untuk meningkatkan kinerja pelabuhan

1.4 Pembatasan Masalah

Dalam penelitian ini, penelitian hanya dibatasi pada:

1. Penelitian dilakukan di Pelabuhan Tanjung Wangi, Kabupaten Banyuwangi, Jawa Timur
2. Data yang digunakan adalah data sekunder dari PT. Pelindo III cabang Tanjung Wangi 2013-2018
3. Evaluasi kinerja dilakukan berdasarkan standar kinerja yang ditetapkan oleh Departemen Perhubungan
4. Penelitian yang dilakukan tidak melibatkan atau mempertimbangkan Peraturan Pemerintah yang terkait dengan kegiatan kepelabuhanan
5. Objek dan data yang diolah dalam penelitian ini hanya kapal barang dalam negeri di dermaga umum pelabuhan Tanjung Wangi

1.5 Sistematika Penulisan Laporan

BAB I Pendahuluan

Pendahuluan, bab ini berisi dan memaparkan tentang latar belakang, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, batasan penelitian, dan sistematika penulisan yang menjadi landasan utama.

BAB II Studi Pustaka

Landasan teori, bab ini berisi kajian-kajian pustaka yang mendukung penelitian agar penelitian yang dilakukan lebih valid.

BAB III Metodologi Penelitian

Usulan pemecahan masalah, bab ini menjelaskan tentang kerangka penelitian, langkah-langkah penyelesaian masalah, pembahasan *flowchart* dan metodologi yang digunakan dalam penelitian ini.

BAB IV Pengumpulan dan Pengolahan Data

Pengumpulan dan pengolahan data, bab ini menjelaskan tentang pengumpulan dan pengolahan data yang telah diperoleh.

BAB V Analisa

Bab ini menjelaskan tentang analisis data dan penjelasan mengenai hasil pengolahan data yang sudah dilakukan pada bab sebelumnya.

BAB VI Kesimpulan dan Saran

Bab ini menjelaskan tentang Kesimpulan dan Saran dari penelitian yang telah dilakukan