

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dalam perkembangan dan kemajuan zaman dewasa ini sistem transportasi laut di Indonesia kian menunjukkan tajinya sebagai tulang punggung transportasi antarnegara yang sangat memiliki pengaruh yang besar terhadap keberlangsungan perekonomian bangsa kita sekarang, hal tersebut tidaklah mengherankan mengingat bangsa kita merupakan bangsa yang telah lama mengarungi luasnya samudera. Transportasi laut juga sebagai bagian dari sistem transportasi nasional perlu dikembangkan dalam rangka mewujudkan wawasan nusantara yang mempersatukan seluruh wilayah Indonesia, termasuk lautan nusantara sebagai kesatuan wilayah nasional. Pengembangan transportasi laut harus mampu menggerakkan pembangunan Indonesia. Transportasi laut banyak memberikan kontribusi yang sangat besar bagi perekonomian dunia di mana pengangkutan barang merupakan bagian terpenting dalam bisnis transportasi laut di era modernisasi sekarang ini.

Efektifitas terhadap operasional pelayaran laut dapat menurunkan biaya-biaya operasional yang dikeluarkan sehingga memberikan dampak sangat besar baik bagi konsumen maupun penyedia layanan jasa transportasi itu sendiri. Perlu diketahui juga bahwa kontribusi transportasi laut menjadi semakin penting karena nilai biaya yang dikeluarkan adalah yang paling kecil bila dibandingkan dengan biaya transportasi darat ataupun udara. Selain itu efisiensi dalam proses transportasi dan distribusi menjadi salah satu hal yang penting. Mengingat keadaan geografis Indonesia sebagai Negara kepulauan terbesar di dunia dan dua per tiga wilayahnya merupakan perairan, Indonesia membutuhkan angkutan laut massal dalam jumlah yang cukup besar untuk mendukung distribusi barang serta untuk mobilisasi penumpang. Sistem transportasi yang efektif dan efisien serta terpadu antar-moda transportasi, merupakan hal yang penting menciptakan sesuatu kesatuan rangkaian pola distribusi nasional yang handal dan dinamis. Tidak dapat dipungkiri bahwa sarana transportasi laut di negara kepulauan seperti Negara Indonesia telah menjadi

tulang punggung utama pergerakan distribusi barang dalam skala besar dengan menggunakan moda kapal laut.

Perkembangan dan pertumbuhan ekonomi nasional masih sangat bergantung pada sektor transportasi laut terintegrasi yang berperan penting sebagai sarana transportasi alternatif yang dominan dengan biaya yang murah bagi angkutan barang maupun penumpang, karena sifat angkutan laut adalah volume angkutannya besar dan memerlukan manajemen perpindahan barang yang lebih terorganisir. PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) sebagai Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang diatur menurut Undang-undang No. 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Pelabuhan masuk dalam bentuk perusahaan Persero, yang tujuannya adalah Profitabilitas yang maksimal. Pemegang Saham PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) adalah Pemerintah. PT. Pelindo II (Persero), Cabang Panjang merupakan Badan Usaha Milik Negara yang bergerak dalam bidang jasa transportasi laut. Dalam melakukan semua kegiatan pelayanan kepelabuhanan khususnya bongkar muat barang baik dari kapal ke pelabuhan atau sebaliknya dari pelabuhan ke dalam kapal.

PT Pelindo II Cabang Panjang memulai sejarahnya dari hasil bentukan pelabuhan yang dibangun oleh Belanda kala Bangsa Indonesia sedang dalam keadaan dijajah kala itu. Pada abad ke-17 Pemerintah Hindia Belanda membangun Pelabuhan Panjang dengan dermaga sepanjang 500 meter, menggunakan konstruksi caisson dengan kedalaman-7 meter LWS beserta satu unit gudang seluas 1000 m². Pelabuhan Panjang kemudian berkembang menjadi pelabuhan besar di Pulau Sumatera dan berperan sebagai urat nadi pertumbuhan ekonomi Provinsi Lampung hingga dekade ini. Berada pada titik persilangan Pulau Sumatera dan Pulau Jawa, Pelabuhan Panjang merupakan pelabuhan yang sangat prospektif di masa mendatang. Luas area/lahan pelabuhan masih dapat dikembangkan untuk kerja sama pembangunan berbagai terminal guna melayani kebutuhan jasa kepelabuhan. Di samping itu lahan pertanian dan perkebunan yang membentang di Provinsi Lampung sangat subur untuk kegiatan agrobisnis. Untuk saat ini lingkup *hinterland* tersebut masih menunggu para investor masuk agar berkembang secara optimal. Pelabuhan Panjang melayani kapal dengan berbagai jenis barang, seperti barang umum, barang dalam kantung, curah cair, curah kering dan peti kemas. Menurut

Asisstant Deputy General Manager Pelabuhan Panjang, Bapak Herba Pinara selaku spesialis di bidang usaha terminal pelabuhan panjang di bawah garis komando divisi operasional pelabuhan, arus peti kemas terus bertumbuh setiap tahunnya seiring pertumbuhan kegiatan industri, pertambangan, dan perkebunan di wilayah Lampung. Dengan tersedianya terminal peti kemas yang dilengkapi dengan tiga *container crane*, lima *transtainer*, dan *top loader* serta didukung terminal khusus curah yang ada saat ini, Pelabuhan Panjang siap memberikan pelayanan yang lebih baik kepada pengguna jasa. Realisasi arus peti kemas pada tahun 2018 sebesar 154.502 TEUS dan 114.518 box. (Divisi Operasional Pelabuhan Panjang, 2019).

Seiring dengan perkembangan teknologi dan kuantitas pengiriman, maka pilihan metode pengiriman dengan peti kemas sudah mulai menjadi perhatian masyarakat Provinsi Lampung dalam hal ini pengguna jasa pelabuhan, yang berarti semakin tinggi minat masyarakat dalam hal pengiriman barang melalui peti kemas, hal ini disampaikan oleh Bapak Drajat Sulistyio selaku General Manager PT. Pelindo II Cabang Panjang, ketika beliau menyampaikan sebuah pidatonya di kalangan mahasiswa magang kerja dengan tajuk “GM Mengajar” dan hal tersebut dibuktikan dengan semakin meningkatnya arus peti kemas dan barang yang melalui Pelabuhan Panjang Lampung dalam beberapa tahun terakhir ini, dengan realisasi arus peti kemas pada tahun 2018 akhir sebesar 154.502 TEUs. Dapat dilihat dalam **Tabel 1.1** sebagai berikut :

Tabel 1. 1 Realisasi Arus Peti Kemas Pelabuhan Panjang Provinsi Lampung

REALISASI ARUS PETI KEMAS PELABUHAN PANJANG			
(TEUs)			
2015	2016	2017	2018
112.321	121.448	146.372	154.502

Dari data tabel di atas terlihat peningkatan yang cukup signifikan, sehingga produktivitas kerja di Pelabuhan Panjang dapat dikatakan mengalami peningkatan yang cukup signifikan, mengingat status Pelabuhan Panjang telah berubah menjadi pelabuhan internasional yang melayani kapal-kapal dari luar negeri masuk ke pelabuhan. Untuk hal tersebut, maka kinerja pelayanan pelabuhan juga harus lebih

ditingkatkan untuk menjaga kelancaran bongkar muat barang dapat tepat waktu dengan *dwelling time* yang efektif dan efisien.

Kinerja pelayanan yang dimaksud dimulai pada saat kapal akan bersandar, kapal melakukan bongkar muat dan kapal lepas sandar dari pelabuhan. Sebuah pelabuhan dikatakan memiliki tingkat pelayanan yang baik jika waktu yang diperlukan untuk bongkar dan muat barang lebih singkat dari jadwal yang diberikan sehingga tidak mengganggu jadwal kapal-kapal lain yang akan berlabuh (Tedy Herdian, 2019). Untuk mengetahui kinerja pelayanan dari suatu pelabuhan, perlu dilakukan suatu pengukuran semua kegiatan pelabuhan agar diperoleh suatu ukuran produk jasa semua komponen yaitu kinerja operasional pelabuhan.

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut, bernomor UM.002/38/18/DJPL-11, yang dikeluarkan sejak 5 Desember 2011 yang berisi Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan, terdapat sembilan indikator yang menjadi tolak ukur nilai standar kinerja pelayanan operasional pelabuhan. Kesembilan indikator itu terdiri dari waktu tunggu kapal (*waiting time*), waktu pelayanan pemanduan (*approach time*), waktu efektif (*effective time* dibanding *berth time*), produktivitas kerja *receiving/delivery* petikemas, tingkat penggunaan dermaga (*berth occupancy ratio/BOR*), tingkat penumpukan gudang (*shed occupancy ratio/SOR*), tingkat penggunaan lapangan (*yard occupancy ratio/YOR*), dan kesiapan operasi peralatan. Standar kinerja pelayanan operasional adalah standar hasil kerja dari tiap-tiap pelayanan yang harus dicapai oleh operator terminal atau pelabuhan dalam pelaksanaan pelayanan jasa kepelabuhanan termasuk dalam penyediaan fasilitas dan peralatan pelabuhan.

Komponen yang dibahas dalam penelitian ini adalah mengetahui kinerja pelabuhan dilihat dari sembilan indikator standar kinerja pelayanan operasional pelabuhan baik dari segi kinerja pelayanan (*Waiting Time*, *Approach Time* dan *Effective Time*) dan kinerja utilitasnya (*BOR*, *SOR*, *YOR*, dan Kesiapan Operasi Peralatan). Jika komponen yang dibahas mempunyai kinerja yang baik, maka pelabuhan mempunyai potensi yang besar untuk ditingkatkan pada masa yang akan mendatang. Terlebih dari hal itu apabila indikator kinerja di Pelabuhan Panjang masih ada yang berada di bawah standar Dirjen Perhubungan Laut maka

penggunaan metode kuantitatif SWOT untuk mengetahui posisi pelabuhan pada saat ini, sehingga pemberian solusi ke depannya akan mudah diterapkan terhadap problematika tersebut.

1.2 Rumusan Masalah Penelitian

Berdasarkan pembahasan permasalahan di latar belakang yang dijelaskan di atas, maka terdapat sejumlah pertanyaan yang akan dibahas di penelitian ini yaitu:

1. Bagaimana tingkat kinerja Pelabuhan Panjang Lampung dilihat dari kinerja pelayanan (*Waiting Time*, *Approach Time* dan *Effective Time* dibanding *Berth Time*) berdasarkan kriteria kinerja pelabuhan?
2. Bagaimana tingkat kinerja Pelabuhan Panjang Provinsi Lampung dilihat dari kinerja utilitas (BOR, SOR, dan YOR) berdasarkan kriteria kinerja pelabuhan?
3. Bagaimana penggunaan metode analisis kuantitatif SWOT dan evaluasi terhadap kinerja Pelabuhan Panjang Provinsi Lampung terhadap hasil standar kinerja yang telah ditetapkan oleh pihak Direktorat Jenderal Perhubungan Laut?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan masalah yang telah dirumuskan, maka tujuan penelitian ini dapat diidentifikasi sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui tingkat kinerja Pelabuhan Panjang Provinsi Lampung dilihat dari kinerja pelayanan berdasarkan kriteria kinerja pelabuhan.
2. Untuk mengetahui tingkat kinerja Pelabuhan Panjang Provinsi Lampung dilihat dari kinerja utilitas berdasarkan kriteria kinerja pelabuhan.
3. Untuk mengetahui posisi pelabuhan dan mendapatkan hasil evaluasi serta solusi terbaik terhadap peningkatan kinerja Pelabuhan Panjang Provinsi Lampung yang telah ditetapkan standar kinerja oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut Republik Indonesia.

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah:

1. Dapat mengetahui kinerja dari Pelabuhan Panjang Provinsi Lampung.
2. Dapat menambah pengetahuan dalam menganalisis kinerja operasional pelabuhan.
3. Sebagai bahan pertimbangan dalam upaya meningkatkan kinerja pelayanan operasional pelabuhan guna mengembangkan pelabuhan dalam kurun waktu jangka yang panjang.
4. Dapat dijadikan sebagai bahan pertimbangan untuk penelitian-penelitian selanjutnya yang berhubungan dengan kinerja operasional pelabuhan.

1.5 Batasan Penelitian

Untuk menetapkan fokus permasalahan yang diteliti maka penulis membatasi masalah untuk lebih terperinci sehingga pemecahan masalahnya dapat lebih terarah pada beberapa hal:

1. Data kapal yang digunakan dalam penelitian ini adalah jenis kapal peti kemas (*container*), kapal barang kemasan (*bag cargo*), kapal curah cair (*liquid bulk cargo*) dan kapal curah kering (*dry bulk cargo*) untuk kinerja pelayanannya.
2. Wilayah kerja yang diamati adalah wilayah kegiatan bongkar muat barang, kantor divisi operasional, kantor *controlling room* di bawah otoritas dalam pengawasan divisi operasional pelabuhan PT. PELINDO II Cabang Panjang Lampung, dan dermaga terminal peti kemas.
3. Hasil analisis hanya akan dibandingkan dengan standar kinerja operasional pelabuhan sesuai dengan ketentuan KSOP dan PT. PELINDO untuk mengetahui kinerja dari Pelabuhan Panjang Provinsi Lampung.
4. Penelitian kinerja utilitas data difokuskan pada dermaga peti kemas saja.

1.6 Sistematika Penulisan

Agar isi laporan penelitian tugas akhir ini lebih mudah dibaca dan dipahami, maka dibuatlah suatu sistematika penulisan sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini menjelaskan mengenai latar belakang dilakukannya penelitian, rumusan masalah penelitian, tujuan penelitian, manfaat penelitian, batasan masalah, serta sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Pada bab ini diawali dengan penjelasan mengenai tinjauan pustaka yang mengemukakan hasil-hasil penelitian sebelumnya yang relevan dengan penelitian ini. Selanjutnya adalah tinjauan-tinjauan secara teoritis mengenai Kepelabuhanan berdasarkan UU Pelayaran No.17 Tahun 2008, Sistem Transportasi Laut, Kinerja Pelabuhan berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 51 Tahun 2015, Indikator Kinerja Pelabuhan, *Dwelling Time*, Bongkar Muat Barang Beserta Alat Penunjangnya, mengenai Kecakapan Sumber Daya Manusianya di Pelabuhan Panjang, serta standarisasi kinerja yang telah ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut di tahun 2019.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Metodologi penelitian digunakan untuk menguji masalah yang sedang diteliti secara benar dan runtut. Dalam metodologi penelitian ini menjelaskan mengenai kerangka konseptual, waktu dan tempat penelitian, variabel penelitian, serta langkah-langkah pemecahan masalah yang berisi teknik pengambilan sampel beserta survey lapangan, teknik pengumpulan data, serta teknik pengolahan data.

BAB IV PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA

Pada bagian ini menjelaskan mengenai perhitungan tingkat kinerja Pelabuhan Panjang dilihat dari kinerja pelayanan (*waiting time, approach time, dan effective time*), tingkat kinerja utilitas (BOR, SOR, dan YOR), dan solusi serta metode yang ditawarkan terhadap kinerja yang masih berada di bawah standar ditetapkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut berdasarkan usulan dari KSOP dan PT. Pelindo II Cabang Panjang Provinsi Lampung.

BAB V ANALISIS

Pada bagian ini menjelaskan mengenai analisis dari pengolahan data yang telah dilakukan.

BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bagian ini menjelaskan mengenai kesimpulan-kesimpulan yang diperoleh dari hasil pengolahan dan analisis data sesuai dengan tujuan penelitian. Serta saran-saran yang relevan mengenai *key performance indicator* pelabuhan.