

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang Masalah**

Pelabuhan merupakan titik temu dari rantai sistem transportasi serta merupakan pintu gerbang khususnya bagi transportasi laut dalam rangka kegiatan laut lintas barang, peti kemas, penumpang dan hewan. Dengan demikian, pelabuhan mempunyai peran dan fungsi yang penting dalam menunjang pertumbuhan ekonomi dinegeri ini.

Pelabuhan adalah tempat terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal sandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi (Suranto, 2004).

Pelabuhan sebagai tumpuan tatanan kegiatan ekonomi dan kegiatan pemerintah, merupakan sarana untuk menyelenggarakan pelayanan jasa kepelabuhanan. Dalam pelaksanaan fungsinya sebagai servis (penyelenggaraan jasa layanan) pelabuhan harus dapat memberikan layanan sebagaimana yang diharapkan pelanggan agar tercipta rasa puas atas layanan jasa kepelabuhanan.

Transportasi laut menjadi transportasi utama dibidang perdagangan. Hampir 90% kegiatan perdangan luar negeri dilakukan lewat laut. Angkutan barang yang dilakukan melewati laut menjadi sangat efisien karena daya angkut yang besar sehingga peran pelabuhan sebagai tempat dimana kapal dapat melakukan bongkar muat barang ataupun menaik turunkan penumpang menjadi sangat penting dengan ditunjang sarana maupun prasarana yang memadai (Natalia Damastuti, Aulia Siti Aisjah 2015).

Laju kedatangan kapal petikemas maupun kapal-kapal cargo dipelabuhan Tanjung Emas mengalami fluktuasi sepanjang tahun, mengikuti

perkembangan perdagangan dalam negeri maupun luar negeri. Hal ini terjadi karena transportasi laut merupakan kegiatan turunan dari kegiatan perdagangan (ship follow trade).

Pada saat puncaknya arus peti kemas maupun general cargo impor/ekspor terjadi penumpukan petikemas yang cukup memakan waktu cukup lama terutama dilapangan penumpukan, dengan demikian kelancaran arus keluar masuk petikemas sangat terganggu. Oleh sebab itu, perlu adanya parameter dan indikator-indikator untuk menilai apakah suatu pelabuhan memiliki kinerja yang optimal dalam melayani perkembangan perdagangan terutama untuk pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

Pelabuhan sebagai mata rantai angkutan laut, yang tidak hanya dari satu pelabuhan ke pelabuhan yang lainnya, tetapi juga meliputi berbagai jenis usaha lainnya meliputi berbagai jenis usaha yang berhubungan dengan angkutan laut. Dimana salah satu hal yang perlu diperhatikan dalam menunjang angkutan laut adalah operasional pelayanan kapal dan barang di pelabuhan yang meliputi kegiatan labuh, tunda, sandar kapal, bongkar muat, pindah, dan air kapal (Nuryanto dan Haryono, 2002).

Waktu tunggu kapal adalah antara kedatangan kapal di lokasi lego jangkar sampai dengan pelayanan pemanduan (Buku Referensi kepelabuhanan seri 3 pengoperasian pelabuhan). Waktu tunggu kapal menjadi salah satu faktor cukup dominan dalam mempengaruhi performansi atau kinerja operasional pelabuhan Tanjung Emas, karena secara umum bahwa keinginan pemilik kapal terhadap pelayanan jasa kepelabuhanan adalah waktu pelayanan kapal yang singkat salah satunya adalah waktu tunggu kapal. Semakin rendah waktu tunggu kapal semakin rendah, maka semakin baik kualitas pelayanan.

Pekerjaan memandu kapal ternyata termasuk pekerjaan yang tidak saja memerlukan sumber daya manusia berketerampilan khusus untuk pelaksanaan pemanduan kapal karena akibat yang dapat ditimbulkan dari suatu kelalaian atas kegiatan pemanduan kapal dapat berpengaruh pada

kelancaran lalu lintas kapal dalam pelabuhan, bahkan juga terhadap perairan lingkungannya (Haryono, Benny Agus Setiono 2012).

Definis dari bongkar yaitu proses saat menurunkan kontainer dari kapal, sedangkan muat yaitu proses saat menaikkan kontainer ke dalam kapal. Yang dimaksud dengan produktivitas pada proses bongkar muat dalam memindahkan kontainer dari vessel menuju trailer dan sebaliknya dengan menggunakan kontainer per jam (Hendra gunawan, Suhartono, Martinus Edy Sianto 2008)

Sistem pelayanan bongkar muat saat ini didasarkan pada aturan penjadwalan dengan algoritma first come first served (FCFC). Kapal paling awal akan dilayani terlebih dahulu. Namun ada beberapa kasus yang menyebabkan sebuah kapal dilayani terlebih dahulu walaupun kapal tersebut masih dalam antrian, misalnya karena bahan baku digudang kritis. Hal ini memungkinkan kapal-kapal yang antri terlebih dahulu terlambat dan terkena denda demurrage.

Sifat kargo berkaitan dengan apakah muatan tersebut sangat dibutuhkan. Jika pada saat kapal sedang mengantri untuk bongkar, kemudian diketahui bahwa kondisi gudang sedang keritis, maka kapal akan segera dibongkar, walaupun kapal baru datang. Sebaliknya, bila inventory dari muatan kapal sedang penuh maka kapal akan delay. Biasanya muatan cairan yang akan mengalami penundaan bongkar hingga tangki tidak penuh (Anis Ustanti, I Nyoman Pujawan 2012).

Semua kegiatan tersebut membutuhkan adanya sarana maupun prasarana yang mencukupi. Pada Pelabuhan Tanjung Emas Semarang mempunyai kelebihan yaitu diantaranya sebagai gateway link, industrial port, dan serta sebagai pusat distribusi logistik muatan kapal di Provinsi Jawa Tengah. Pelabuhan Dwikora juga memiliki hinterland yang mendukung kinerja pelabuhan seperti kawasan industri, maupun pariwisata di Jawa Tengah (Harun Al Rasyid M, dkk, 2008).

Adanya indikasi Waiting Time dipelabuhan Tanjung Emas Semarang apabila kinerja pelabuhan kurang optimal maka akan berdampak langsung

terhadap pelayanan sehingga akan menimbulkan permasalahan baru yaitu Waktu tunggu kapal (waiting time) semakin tinggi, sehingga akan menimbulkan biaya tinggi, yang berdampak langsung ke harga barang-dipasaran.

Banyak pelabuhan-pelabuhan besar di Indonesia ditemukan kasus seperti ini, yaitu semakin tingginya waktu tunggu kapal yang disebabkan oleh kinerja pelabuhan yang kurang optimal. Oleh karenanya perlu dikaji lebih dalam pada faktor-faktor yang mempengaruhi waktu tunggu kapal (waiting time) di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

Dengan demikian diharapkan akan dapat mengantisipasi permasalahan yang akan timbul untuk masa mendatang. Dari uraian diatas, ada beberapa permasalahan yang bisa diangkat atau dijadikan formula dalam penelitian ini, sehingga penelitian ini penting untuk dikaji, diantaranya ialah :

1. Pelabuhan Tanjung Emas Semarang memiliki potensi yang sangat besar untuk dikembangkan dimasa mendatang. Hal ini menimbulkan kekhawatiran bahwa pertumbuhan dalam Volume, tanpa peningkatan mutu yang memadai dalam kapasitas pelayanan bongkar muat kapal dermaga akan menyebabkan semakin meningkatnya waktu tunggu kapal (waiting time) kapal dipelabuhan.
2. Pemandu dipelabuhan juga dapat menyebabkan waktu tunggu kapal, dikarenakan gerakan masuk dan keluar kapal dipelabuhan wajib menggunakan pandu dan tunda.
3. Produktivitas bongkar muat dipelabuhan Tanjung Emas Semarang seharusnya masih dapat dimaksimalkan agar penjadwalan kapal dapat dipercepat.
4. Penjadwalan kapal tambat sangat berpengaruh pada waktu kapal karena kapal yang dijadwalkan datang lebih awal dapat mengalami keterlambatan dikarenakan ombak besar dan lain sebagainya, serta jenis muatan yang tak bertahan lama dapat sampai tepat waktu.

Berdasarkan latar masalah tersebut, maka penulis ingin melakukan penelitian dengan judul “**Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Waktu Tunggu kapal (Waiting time) Dipelabuhan Tanjung Emas Semarang**”.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Dari studi pendahuluan yang dilakukan, terindikasi adanya Waiting Time kapal di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, sehingga perlu dipelajari faktor-faktor apa saja yang memengaruhi Waiting Time kapal tersebut.

Dari uraian diatas, maka penulis dapat merumuskan permasalahan sebagai berikut :

1. Apakah variabel pemanduan berpengaruh terhadap waktu tunggu kapal di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.
2. Apakah variabel produktivitas bongkar muat barang berpengaruh terhadap waktu tunggu kapal di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.
3. Apakah variabel penjadwalan berpengaruh terhadap waktu tunggu kapal di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

## **1.3 Tujuan dan Kegunaan**

### **1.3.1 Tujuan**

1. Untuk menganalisis pengaruh pemanduan terhadap waktu tunggu kapal (waiting time) di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.
2. Untuk menganalisis pengaruh produktivitas bongkar muat barang terhadap waktu tunggu kapal (waiting time) di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.
3. Untuk menganalisis pengaruh penjadwalan kapal terhadap waktu tunggu kapal (waiting time) di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

### **1.3.2 Kegunaan**

1. Memberikan masukan Stake Holder di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, khusus nya pada manajemen pengelolaan sarana dan

prasarana peralatan bongkar muat dipelabuhan, untuk meningkatkan kinerja operasional dimasa yang akan datang dalam hal ini PT. Pelindo III Cabang Tanjung Emas Semarang.

2. Memberikan informasi kepada pengguna jasa Pelabuhan Tanjung Emas Semarang (perusahaan pelayaran) tentang kondisi Waiting Time kapal.
3. Memberikan gambaran secara ilmiah kepada seluruh insan pendidikan mengenai permasalahan yang ada di pelabuhan terutama masalah waktu tunggu kapal (waiting time).

#### **1.4 Sistematika Penulisan**

Penulisan skripsi ini diusahakan secara sistematis sehingga mudah untuk dipahami oleh pembaca. Sistematika penulisan ini adalah sebagai berikut :

##### **Bab I PENDAHULUAN**

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

##### **Bab II TINJAUAN PUSTAKA**

Dalam bab ini menjelaskan landasan teori dan penelitian terdahulu dari para ahli yang menjadi dasar pemikiran dan berkaitan dengan masalah yang akan dibahas dalam skripsi ini, hipotesis serta kerangka pemikiran.

##### **Bab III METODOLOGI PENELITIAN**

Membahas Bagian Metodologi Penelitian mencakup 5 (lima) sub bab diantaranya variabel penelitian dan definisi operasional, penentuan sampel, jenis dan sumber data, metode pengumpulan data, dan metode pengolahan dan analisis data. Pada bab ini akan dijelaskan secara rinci tentang deskripsi penelitian secara operasional.

#### BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Bagian hasil dan pembahasan mencakup 3 (tiga) subbab, diantaranya deskripsi objek penelitian, analisis data dan pembahasan dan implikasi manajerial. Bab ini membahas hasil analisis dengan metode penelitian yang telah ditentukan sebelumnya, disertai dengan pembahasan hasil secara rinci.

#### BAB V PENUTUP

Sebagai bab terakhir, bab ini akan menyajikan secara singkat kesimpulan yang diperoleh dari pembahasan dan juga memuat saran-saran bagi pihak yang berkepentingan untuk pengembangan penelitian lebih lanjut.

Daftar Pustaka

Lampiran