

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Pelabuhan adalah tempat yang berdiri di daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, 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 (Pasal 1 ayat UU No. 21 Tahun 1992 dan Pasal 1 ayat 1 PP No. 69 Tahun 2001) (Institute, 2008).

Dalam sistem transportasi, pelabuhan merupakan suatu simpul dari mata rantai kelancaran muatan angkutan laut dan darat, yang selanjutnya berfungsi sebagai kegiatan peralihan antar moda transportasi. Pentingnya peran pelabuhan dalam sistem transportasi mengharuskan setiap pelabuhan memiliki kerangka dasar rencana pembangunan pelabuhan dimana kerangka dasar tersebut tertuang dalam suatu tahapan pelaksanaan pembangunan keruangan yang kemudian dijabarkan dalam suatu tahapan pelaksanaan pembangunan jangka pendek, menengah dan panjang. Hal ini diperlukan untuk menjamin kepastian usaha dan pelaksanaan pembangunan pelabuhan yang terencana, terpadu, tepat guna, efisien, dan berkesinambungan.

Transportasi laut merupakan tulang punggung perdagangan dunia, karena 80% perdagangan dunia di transfer lewat laut (*seaborne trade*). Berdasarkan indeks maritim global yaitu *Quality of Port Infrastructure* dan *Liner Shipping Connectivity Index* (indeks pelayaran jaringan global) dapat diketahui bahwa industri transportasi maritim Indonesia pada tahun 2017 mengalami peningkatan dari tahun-tahun sebelumnya yaitu menduduki peringkat 72 dari 137 negara yang di survei, dan berdasarkan indeks jaringan pelayaran global terjadi peningkatan

yang cukup signifikan, dengan nilai indeks sebesar 40.86 lebih tinggi dibanding nilai indeks pada tahun sebelumnya. Hal ini dapat menjadi tolok ukur optimisme untuk meningkatkan industri transportasi maritim Indonesia. Dari penjabaran tersebut dapat diketahui bahwa, negara Indonesia memiliki potensi yang besar sebagai poros maritim dunia. Namun dalam kenyataannya kondisi industri transportasi maritim Indonesia masih belum efisien. Ketidakefisienan tersebut ditandai dengan besarnya industri transportasi maritim yang merupakan penyumbang bagi defisit neraca jasa Indonesia (Ridhwan, Paundralingga, Pratama, & Fridayanti, 2016). Dalam kegiatan perdagangan internasional yang di Indonesia, sekitar 80-90 persen ekspor maupun impor harus melalui pelabuhan di negara lain.

Pulau Batam merupakan pulau yang terletak di wilayah perbatasan, sekaligus menjadi pintu gerbang dari wilayah Indonesia. Posisi pulau Batam yang memiliki akses yang luas terhadap laut, garis pantai yang panjang, dan dengan tingkat kedalaman laut yang tidak terlalu dalam, merupakan modal dasar Batam untuk menjadi pelabuhan berskala internasional. Sedemikian strategisnya pulau Batam untuk dijadikan pelabuhan, maka Orde Baru membangun pulau Batam menjadi pelabuhan Strategis, untuk kepentingan ekonomi perdagangan. Namun dalam perkembangan selanjutnya, terdapat dinamika yang cenderung ekstrim.

BP Batam merupakan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam merupakan wilayah yang dikembangkan dan didorong untuk mendukung kegiatan perekonomian dan menciptakan iklim investasi yang kondusif di bidang industri, perdagangan, logistik, maritim, perhubungan, perbankan, pariwisata, perikanan dan bidang lainnya dalam rangka mewujudkan pertumbuhan ekonomi kawasan khususnya dan Negara Kesatuan Republik Indonesia pada umumnya.

Pada saat tertentu, Pelabuhan di Batam ditingkatkan statusnya dari sekedar pelabuhan biasa menjadi pelabuhan bebas, bahkan pulau Batam diformat menjadi kawasan perdagangan bebas. Status Batam sebagai kawasan perdagangan bebas dan pelabuhan bebas (KPBPB) melalui Undang-Undang No. 44 tahun 2007 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang (Perpu) No 1

Tahun 2007 tentang perubahan atas Undang-Undang No.36 tahun 2000 tentang Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang (Perpu) No 1 tahun 2000 menjadi Undang-Undang. Dengan status pelabuhan bebas dan didukung oleh zona perdagangan, semestinya pelabuhan Batam mampu menjadi pelabuhan hub internasional.

Table 1.1 Nilai Ekspor Impor Melalui Pelabuhan Batam 2017

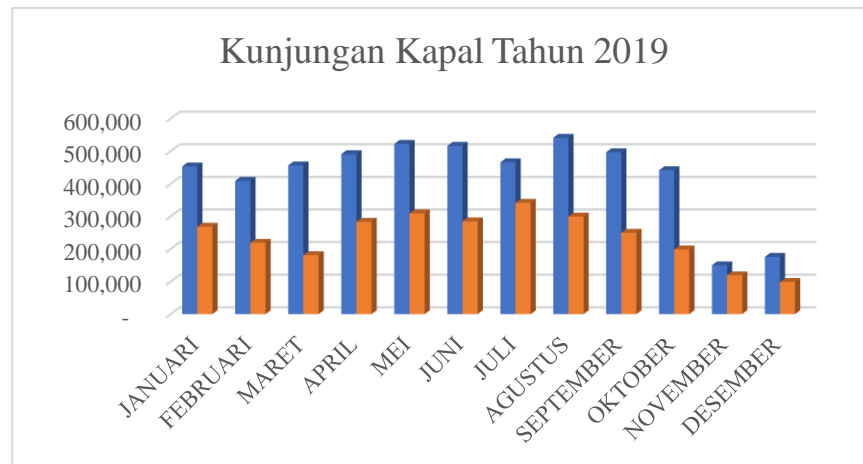
Pelabuhan	Nilai Ekspor	Nilai Impor
Batu Ampar	3.438.705.821,29	3.406.578.274
Belakang Padang	1.208.167.529,68	13.200.000
Kabil/Panau	1.772.009.805,19	285.466.889
Pulau Sambu	11.725.110,09	229.997.725
Sekupang	2.095.007.610,65	2.125.489.383

Sumber: Kantor Pelabuhan Batu Ampar Batam

Tabel 1.1 menunjukkan bahwa Pelabuhan Batu Ampar memiliki lalu lintas tertinggi baik untuk kegiatan ekspor maupun kegiatan impor. Hal ini dikarenakan Pelabuhan Batu Ampar merupakan pelabuhan barang terbesar di Kota Batam.

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 enam indikator yang menjadi tolak ukur nilai standar kinerja pelayanan operasional pelabuhan. Keenam indikator itu terdiri dari waktu tunggu kapal (*waiting time*), waktu pelayanan pemanduan (*approach time*), waktu efektif (*effective time* dibanding *berth time*), tingkat penggunaan dermaga (*berth occupancy ratio/BOR*), dan tingkat penggunaan lapangan (*yard occupancy ratio/YOR*).

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 dibawah ini merupakan data kunjungan kapal petahun 2019 di Pelabuhan batu ampar batam.



Gambar 1.1 Kunjungan Kapal Tahun 2019

Sumber: Data Pelabuhan Batam

Dari gambar 1.1 dapat dilihat bahwa kedatangan kapal merupakan bagian dari permasalahan kinerja pelayanan yang akan diangkat. Dari gambar diatas menunjukkan Pelabuhan Batu Ampar memiliki *traffic* Pelabuhan Batu Ampar pada tahun 2019 yang terus berkembang kedatangan kapal dari dalam negeri (Bar Biru) maupun luar negeri (Bar Oren), sehingga seharusnya pihak pengelola pelabuhan dalam hal ini Badan Pengelola Pelabuhan sudah seharusnya melakukan demand forecasting guna meningkatkan kinerja pelayanan terhadap pengguna jasa di pelabuhan.

Kecepatan masa sandar sangat penting mengingat banyaknya kapal yang beraktivitas bongkar muat di Pelabuhan Batam yang merupakan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas. Jika masa bongkar muat di pelabuhan lama, maka akan berdampak pada ongkos tinggi, maka dalam hal ini membuat tingkat kinerja utilitas Pelabuhan (BOR dan YOR) tidak optimal. Selama ini kinerja pelabuhan Batu Ampar masih dikeluhkan lamban karena layanan dermaga tidak

maksimal. Seharusnya BP Batam bisa mengimbangi layanan Singapura dan Malaysia. Kondisi pelabuhan yang belum terkelola secara efisien mengakibatkan pelabuhan belum secara optimal berperan sebagai pendorong daya saing perekonomian nasional. Pengaturan, pembangunan, dan pengelolaan layanan pelabuhan menjadi salah satu faktor yang menghambat upaya peningkatan efisiensi pelabuhan.

Begitu potensialnya Pelabuhan Batu Ampar Batam yang merupakan pelabuhan bebas (*free port*) dan kawasan perdagangan bebas (*free trade zone*) maka perlu diadakan studi tentang kinerja pelayanan pelabuhan dan solusi peningkatan pelayanan pelabuhan baik sisi operasional maupun sisi fasilitas, dari sisi operasional perlu adanya peningkatan kecepatan pelayanan di Terminal Peti Kemas supaya tidak terlalu banyak antrian kapal yang hendak bertambat di dermaga, dan dari sisi fasilitas perlu adanya penambahan peralatan bongkar muat yaitu *container crane* (CC), dan *rubber tired gantry* (RTG), untuk menunjang kecepatan operasi di lapangan.

Melakukan evaluasi kinerja, diharapkan dapat mengetahui langkah-langkah yang harus diambil untuk pengoptimalan 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 Batu Ampar dengan kinerja pelayanan dan utilitas. Dibawah ini merupakan aktivitas keluar masuk kapal datang, yang dikategorikan sebagai kinerja pelayanan (WT, AT, ET:BT). Dimulai dari waktu memulai kegiatan dan waktu berakhirnya kegiatan (keluar meninggalkan pelabuhan) dapat dilihat pada tabel 1.2.

Table 1.2 Kinerja Pelayanan Pelabuhan Batu Ampar Batam

No	Nama Kapal	Negara Asal	Waktu Mulai Kegiatan	Waktu Akhir Kegiatan
1	SEA TIMBER, MV	Vietnam	28/Agust/2019 21:30	03/Sept/2019 7:00
2	TANTO MANDIRI, KM	Indonesia	30/Agust/2019 18:00	04/Sept/2019 13:00
3	WINSTAR GRACE, TB	Singapore	02/Sept/2019 06:00	05/Sept/2109 3:00
4	PROFIT VENTURE, TB	Singapore	03/Sept/2019 7:00	07/Sept/2109 7:00
5	CAPRICORN 120, TB	Singapore	03/Sept/2019 9:00	07/Sept/2109 9:00
6	ORIENTAL SILVER, KM	Indonesia	07/Sept/2019 11:00	12/Sept/2109 23:00
7	BUANA OCEAN 09, TK	Singapore	12/Sept2019 8:00	17/Sept/2109 2:00
8	BUANA ALPHA, TB	Singapore	18/Sept/2019 8:00	23/Sept/2109 2:00
9	CAPRICORN 120, TB	Singapore	21/Sept/2019 14:00	26/Sept/2109 14:00
10	APOLLO BAY 1207, TK	Singapore	25/Sept/2019 9:00	30/Sept/2109 9:00

Sumber: Pelabuhan Batu Ampar Batam

Dilihat pada tabel 1.2 bentuk dari beberapa kegiatan kapal atau sampel kapal yang terjadi di pelabuhan batu ampar pada bulan September 2019, yang di dalamnya terdapat waktu mulai kegiatan dan waktu akhir kegiatan, dari data tersebut jika dibandingkan dengan ketentuan dari Standar Kinerja Operasional Angkutan Laut Dalam Negeri dan Luar Negeri, waktu yang digunakan sangatlah jauh dari ketentuan yang telah ditetapkan, ketentuan yang tertera pada Standar Kinerja Operasional Angkutan Laut Dalam Negeri dan Luar Negeri yaitu Usulan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP), (WT: 2 Jam, AT: 1 Jam, ET:BT: 57%) yang bersumber dari Direktorat Jendral Perhubungan Laut 2016. Contoh kegiatan kapal nomer 1, SEA TIMBER, MV dari negara vietnam yang dimana waktu mulai kegiatan 28/Agust/2019 pada jam 21:30 dan waktu akhir kegiatan 03/Sept/2019 pada jam 7:00 yang dapat dihitung rentang waktu kegiatan tersebut selama 6 hari 9.30 jam untuk menuntaskan kegiatan di pelabuhan, sangat jauh berbeda dengan ketentuan dari yaitu maksimal 4 hari pengerjaan kegiatan

yang dilakukan dipelabuhan Kinerja Operasional Angkutan Laut Dalam Negeri dan Luar Negeri.

Maka dari permasalahan tersebut pelabuhan harus melakukan analisis kinerja pelayanan agar kinerja operasional Pelabuhan optimal. Komponen yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui kinerja pelabuhan dilihat dari enam indikator standar kinerja pelayanan operasional pelabuhan baik dari segi kinerja pelayanan (*Waiting Time, Approach Time dan Effective Time*) dan kinerja utilitasnya (BOR dan YOR). 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 batu ampar batam masih ada yang berada dibawah standar Dirjen Perhubungan Laut maka penggunaan metode dan pemberian solusi akan diterapkan terhadap problematika tersebut.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang diatas, adapun rumusan masalah dari penelitian ini adalah:

1. Bagaimana tingkat kinerja Pelabuhan Batu Ampar Batam dilihat dari kinerja pelayanan (*Waiting Time, Approach Time dan Effective Time dibanding Berth Time*) berdasarkan kriteria kinerja pelabuhan?
2. Bagaimana tingkat kinerja Pelabuhan Batu Ampar Batam dilihat dari kinerja utilitas (BOR dan YOR) berdasarkan kriteria kinerja pelabuhan?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah diatas, adapun tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui tingkat kinerja Pelabuhan Batu Ampar Batam dilihat dari kinerja pelayanan (*Waiting Time, Approach Time dan Effective Time dibanding Berth Time*) berdasarkan kriteria kinerja pelabuhan.
2. Untuk mengetahui tingkat kinerja Pelabuhan Batu Ampar Batam dilihat dari kinerja utilitas (BOR dan YOR) berdasarkan kriteria kinerja pelabuhan.

#### 1.4 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah:

1. Bagi Mahasiswa
  - A. Untuk membantu mencoba menerapkan ilmu yang telah diperoleh selama dibangku perkuliahan terhadap dunia kerja sesungguhnya.
  - B. Hasil penelitian ini dapat menambah ilmu pengetahuan dan wawasan secara langsung mengenai pengukuran kinerja Pelabuhan Batam.
2. Bagi Perguruan Tinggi
  - A. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan dari Mahasiswa yang ada di Sekolah Tinggi Manajemen Logistik dan yang lainnya.
  - B. Memberikan informasi, masukan, atau sumbangan pemikiran bagi Mahasiswa yang ingin melakukan penelitian selanjutnya yang serupa.
3. Bagi Instansi
  - A. Untuk membantu instansi dalam meningkatkan atau mencapai proses alur dokumen di pelabuhan sesuai dengan yang diharapkan.
  - B. Menjadi saran dan bahan pertimbangan bagi pihak manajemen dalam penerapan pengukuran kinerja di Pelabuhan Batu Ampar Batam.

#### 1.5 Batas Penelitian

Adapun batasan dalam penelitian ini dibatasi hanya pada pengukuran kinerja pelabuhan di Pelabuhan Batu Ampar Batam, tingkat pengukuran kinerja pelayanan dan tingkat pengukuran kinerja utilitas yang dimana tingkat pengukuran kinerja utilitas hanya menghitung BOR, dan YOR tidak menghitung SOR serta hanya menggunakan 6 (enam) indikator standar kinerja pelayanan operasional pelabuhan baik dari segi kinerja pelayanan (*Waiting Time, Approach Time dan Effective Time*) dan kinerja utilitasnya (BOR dan YOR).



## **1.6 Sistematika Penulisan**

### **BAB I PENDAHULUAN**

Pada bab ini berisi tentang latar belakang masalah, perumusan masalah atau pokok permasalahan yang terjadi saat kerja praktik, tujuan, batasan masalah, manfaat serta sistematika penulisan laporan kerja praktik.

### **BAB II LANDASAN TEORI**

Pada bab ini berisi tentang teori-teori yang menjadi pedoman dari penulisan kerja praktik ini dan berkaitan dengan permasalahan yang ingin dibahas dalam laporan kerja praktik ini. Landasan teori yang digunakan bertujuan untuk menguatkan metode yang dipakai untuk memecahkan permasalahan di perusahaan.

### **BAB III METODOLOGI PENELITIAN**

Pada bab ini berisi langkah-langkah dari awal hingga akhir yang dilakukan untuk menyelesaikan masalah dan mengenai pendekatan serta model masalah.

### **BAB IV PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA**

Pada bab ini berisikan data hasil pengamatan dan hasil wawancara yang telah dilakukan dan hasil akhirnya akan digunakan sebagai dasar pembuatan analisis.

### **BAB V ANALISIS**

Pada bab ini berisi tentang analisis dari hasil pemecahan masalah yang telah dilakukan pada bab sebelumnya.

### **BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN**

Pada bab ini membahas mengenai kesimpulan dan saran yang diberikan bagi perusahaan yang mungkin dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan untuk melakukan perbaikan bagi perusahaan.