

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia merupakan negara maritim yang terdiri dari pulau-pulau yang terbentang dari Sabang sampai Merauke, dengan jumlah pulau sebanyak 17.508. jarak antarpulau tersebut tentunya memerlukan konektivitas pendukung untuk menunjang stabilitas perekonomian bangsa secara merata. Berdasarkan data Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, Indonesia memiliki luas wilayah 5.180.053 km² dengan luas daratan, 1.922.570 km² (37,11%) dan luas perairan 3.257.483 km² (62,89%). Data tersebut jelas memperlihatkan bahwa sebagian besar terdiri dari perairan. Melihat hal tersebut, konektivitas sangat di perlukan mengingat kondisi geografis Indonesia yang sebagian besar adalah perairan.

Konektivitas antarpulau di Indonesia salah satunya di tunjang dengan ketersediaan pelabuhan. Menurut Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pelabuhan : 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 di lengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

Pemerintah Indonesia telah merumuskan kebijakan logistik nasional dengan menerbitkan Peraturan Presiden Nomor 26 Tahun 2012 tentang Cetak Biru (Blueprint) Pengembangan Sistem Logistik Nasional (SISLOGNAS) sebagai salah satu upaya dalam mendorong peningkatan daya saing nasional dan untuk mendukung pelaksanaan Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) dari 2011 hingga 2025. Salah satu aspek yang menjadi fokus pengembangan strategi peningkatan daya saing logistik nasional dalam SISLOGNAS adalah pengembangan Pelabuhan.

Pelabuhan memiliki peran dan fungsi yang sangat penting dalam pergerakan barang dan pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Beberapa pelabuhan pusat dan pelabuhan perintis saat ini telah di bangun. Namun terdapat ketimpangan biaya logistik antara wilayah Indonesia Barat dan Indonesia Timur, dimana biaya logistik di wilayah Indonesia timur masih mahal dibandingkan dengan wilayah barat. Hal ini berkaitan dengan konektivitas yang rendah antar pelabuhan di Indonesia Timur, yang menjadi kendala utama. (Zaman et al., 2015).

Provinsi Nusa Tenggara Barat merupakan salah satu provinsi yang ada di Indonesia yang berada di bagian timur Indonesia. Provinsi Nusa Tenggara Barat banyak memiliki keunggulan, salah satunya tingkat perekonomian yang didukung melalui sektor Pelabuhan. Pelabuhan lembar sebagai salah satu pelabuhan pintu gerbang di Indonesia bagian timur memiliki peranan penting dalam memajukan perdagangan di kawasan timur Indonesia. Pelabuhan Lembar terletak di Lombok, yang merupakan terminal yang ditujukan untuk melayani kegiatan bongkar muat kapal bermuatan *container* dan juga penyebaran orang. Pelabuhan Lembar merupakan satu-satunya pelabuhan yang melaksanakan kegiatan bongkar muat peti kemas pada saat ini di Provinsi Nusa Tenggara Barat. Jumlah arus barang yang menggunakan peti kemas di Dermaga Lembar dari tahun ke tahun semakin meningkat, untuk itu perlu untuk mempertahankan kualitas dalam pelayanannya agar dapat menunjang dan mengatasi permasalahan agar pendistribusian barang di Nusa Tenggara Barat dapat terjaga dengan baik.

Pelabuhan Laut Lembar merupakan salah satu cabang pelabuhan di bawah manajemen PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III. Sebagai operator terminal pelabuhan, Pelindo III mengelola 43 pelabuhan dengan 16 kantor cabang yang tersebar di tujuh provinsi di Indonesia meliputi Jawa Tengah, Jawa Timur, Bali, Nusa Tenggara Barat, Nusa Tenggara Timur, Kalimantan Tengah, dan Kalimantan Selatan. Keberadaan Pelindo III merupakan jembatan penghubung antar pulau maupun antar negara, peranan pelabuhan sangat penting dalam keberlangsungan dan kelancaran arus distribusi logistik. Pelindo III menjadi salah satu perusahaan

BUMN besar di Indonesia dengan tingkat jumlah aset yang meningkat setiap tahunnya.(www.pelindo.co.id)

Peran pelabuhan yang pada dasarnya hanya menjadi tempat bersandarnya kapal, saat ini berkembang menjadi pusat kegiatan perekonomian sebab Pelabuhan menjadi jalur pendistribusian barang di suatu wilayah, yang artinya naik turunnya perekonomian wilayah tersebut, salah satunya tergantung pada peran pelabuhan. O'Sullivan (2007) menyatakan terdapat empat sumber pertumbuhan ekonomi kota. Pertama, akumulasi kapital, yaitu pertumbuhan jumlah kapital per pekerja. Kedua, peningkatan modal manusia, yaitu ilmu pengetahuan dan keahlian yang didapat dari pendidikan dan pengalaman kerja. Ketiga, perkembangan teknologi seperti teknik produksi hingga penemuan baru. Keempat, aglomerasi ekonomi, yaitu peningkatan produktivitas melalui berbagai inpiut, pengumpulan tenaga kerja, penyamaan tenaga kerja, dan luapan pengetahuan.

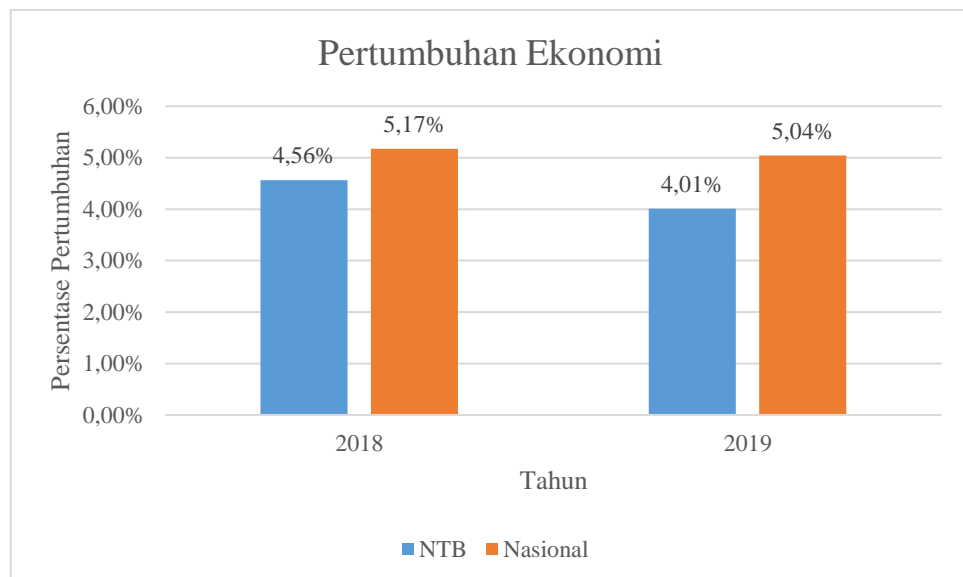
Pelabuhan merupakan pintu gerbang utama arus barang, baik ekspor maupun impor, dan pemindahmuatan antar moda transportasi. Adanya pelabuhan sebagai infrastruktur ekonomi menciptakan lapangan pekerjaan. Selain itu, pelabuhan merangsang aktivitas ekonomi yang lebih besar, misalnya tumbuhnya perusahaan dan pabrik di sekitar pelabuhan. Aktivitas ekonomi yang tinggi pada akhirnya akan menarik lebih banyak penduduk untuk tinggal didekatnya, sehingga akan membentuk suatu kota.

Krugman (1998) menyatakan pelabuhan secara natural membentuk pusat kegiatan ekonomi. Keunggulan kompetitif dari industri yang berlokasi di sekitar pelabuhan dan kemudahan hubungan transportasi antara pelabuhan dan pusat area adalah penentu utama pertumbuhan ekonomi lokal.

Di banyak negara, kota-kota besarnya terbentuk dan berkembang karena adanya pelabuhan (termasuk pelabuhan laut, sungai, dan danau). Di hampir semua negara Asia Timur, misalnya, sebagian besar populasi dan industri manufaktur terkonsentrasi di kota-kota utama yang berlokasi dekat pelabuhan (seperti Indonesia, Filipina, dan Thailand). Namun ada juga kota-kota besar yang

pelabuhannya tidak berperan penting lagi pada masa kini, walaupun pertumbuhan kota itu pada awalnya di dorong karena mudahnya akses pelabuhan (seperti Chicago dan Paris). Secara geografis, peran pelabuhan dalam proses terbentuknya kota adalah karena pelabuhan mempresentasikan lokasi paling mudah dan nyaman untuk ekspor dan impor.

Seperti yang diketahui pelabuhan memiliki peranan dalam perekonomian nasional. Perekonomian Nusa Tenggara Barat selama dua tahun terakhir mengalami fluktuasi yang cukup terlihat pada Gambar 1.1 pertumbuhan ekonomi di bawah.

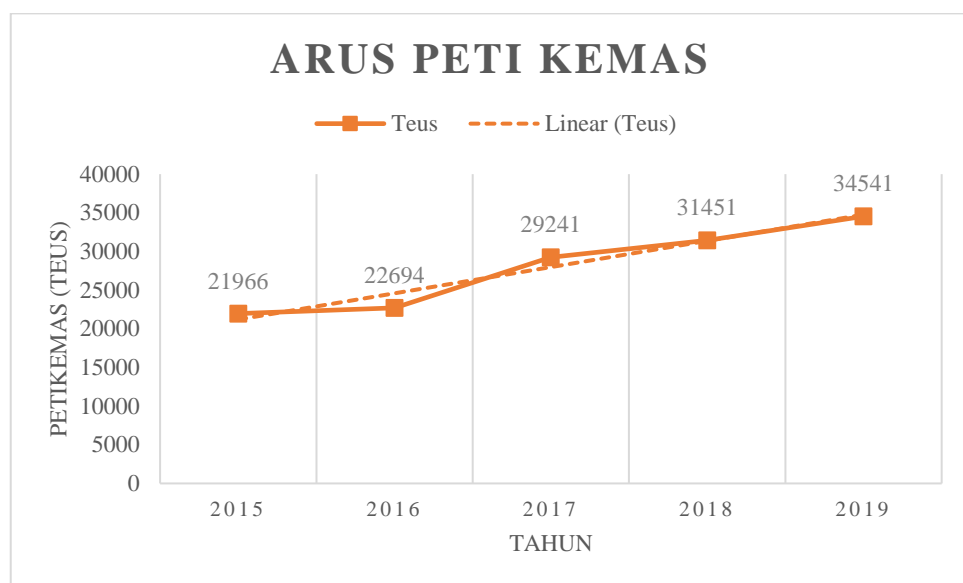


Gambar 1. 1 Pertumbuhan Ekonomi

Dari Gambar tersebut kita dapat melihat pertumbuhan ekonomi di Nusa Tenggara Barat cenderung lebih rendah dibandingkan dengan Pertumbuhan Ekonomi Nasional. Dapat dilihat pertumbuhan ekonomi Nusa Tenggara Barat pada Tahun 2018 hingga 2019 meningkat sebesar 4,56% pada Tahun 2018 dan 4,01% pada Tahun 2019. Angka tersebut lebih rendah daripada pertumbuhan ekonomi nasional yang pada Tahun 2018 mencapai 5,17% dan 5,04% pada Tahun 2019. (<https://ntb.bps.go.id/>)

Berdasarkan hasil wawancara dengan manajer Peti Kemas PT. Pelindo III Cabang Lembar mengungkapkan bahwa, Pelabuhan Laut Lembar memiliki potensi yang cukup besar untuk dikembangkan di masa yang akan datang, seiring dengan

berkembangnya teknologi dan kuantitas pengiriman, hal tersebut mempengaruhi kebiasaan dalam memilih metode dalam pengiriman dari yang sebelumnya menggunakan *General Cargo*, berubah menjadi menggunakan Peti Kemas. Perhatian masyarakat dalam menggunakan Peti Kemas berakibat pada pergerakan arus Peti kemas yang semakin meningkat, hal ini dapat di buktikan dari peningkatan arus peti kemas yang melalui Pelabuhan Laut Lembar dalam beberapa tahun terakhir terus mengalami peningkatan, dapat dilihat pada Gambar 1.2 berikut:



Gambar 1. 2 Jumlah Arus Peti Kemas Pelabuhan Laut Lembar

Sumber: PT. Pelindo III Cabang Lembar

Dari data tersebut dapat dilihat arus peti kemas yang melalui pelabuhan peti kemas PT. Pelindo III Cabang Lembar 5 tahun terakhir yang memiliki kecenderungan meningkat tiap tahunnya. Peningkatan yang signifikan dapat dibuktikan dari garis linear yang terus meningkat dengan rata-rata peningkatan pertahun sebesar 14%. Peningkatan arus petikemas tersebut tidak luput dari sistem kinerja operasional yang baik. Berdasarkan dari Gambar 1.2 di atas terlihat *trend* kenaikan dari jumlah arus peti kemas, yang berarti produktivitas kerja di pelabuhan harus terus sejalan dengan kenaikan tingkat kinerja pelayanan untuk menjaga kelancaran bongkar muat barang dapat tepat waktu dengan *dwelling time* yang sesuai.

Dalam kinerja operasional terminal petikemas memiliki banyak faktor yang menjadikan pendukung keberhasilan pencapaian kinerja atau target yang pada setiap tahunnya selalu mengalami peningkatan seperti yang tertera pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut, bernomor HK.103/2/18/DJPL-16, yang dikeluarkan pada tanggal 12 juli 2016 yang berisi Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan.

Pada Tahun 2019 untuk ukuran terminal peti kemas sebagai penyedia jasa yang memiliki kapasitas lapangan penumpukan atau *Container Yard* (CY) seluas 2,4 Ha atau 2556 Teus. Dengan total bongkar muat sebesar 34.541 Teus. PT. Pelindo III Cabang Lembar memiliki total tingkat penggunaan lapangan penumpukan/*Yard Occupancy Ratio* (YOR) Sebesar 46%, yang berarti YOR PT. Pelindo III Cabang Lembar berada di atas Rancangan Kerja Anggaran (RKA) Tahun 2019 yaitu sebesar 40%. Dengan hasil tersebut menyatakan bahwa YOR PT. Pelindo III Cabang Lembar masih dinilai cukup baik berdasarkan Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan Direktur Jendral Perhubungan Laut. Arus peti kemas yang selalu meningkat tiap tahunnya dan belum adanya rencana penambahan atau perluasan CY dikhawatirkan pada periode 10 tahun kedepan atau Tahun 2030 akan terjadi penumpukan container yang lama di CY, sehingga dapat mengganggu kinerja operasional lapangan dan dapat diartikan pula belum tercapainya penekanan *dwelling time*.

Permasalahan pada YOR tersebut dikarenakan masih banyak peti kemas yang memiliki ketidakcocokan posisi antara di sistem komputer dan layout yang dibuat oleh *yard planner*. Karena perbedaan tersebut, mengakibatkan banyaknya shifting peti kemas yang terjadi di CY pada saat bongkar/muat peti kemas. Dengan adanya hal tersebut, berimbas pada penumpukan peti kemas yang tidak serasi pada satu *row* atau satu area CY. Penumpukan peti kemas yg dimaksud adalah penumpukan peti kemas yang tidak rata menggunakan 3 *tier* seperti pada Gambar 1.3 berikut.



Gambar 1. 3 Penumpukan Peti Kemas Yang Tidak Serasi

Selain Hal Tersebut Perilaku dari pemilik barang yang seakan sengaja menggunakan *Container Yard* milik PT. Pelindo III Cabang Lembar sebagai tempat menumpuk barang, menjadi faktor yang mendukung terjadinya *dwelling time* yang lama pada lapangan penumpukan.

Berdasarkan Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Laut, bernomor HK.103/2/18/DJPL-16, yang dikeluarkan pada tanggal 12 juli 2016 yang berisi Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan, terdapat delapan indikator yang menjadi tolak ukur nilai standar kinerja pelayanan operasioal pelabuhan. Kedelapan 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* peti kemas, tingkat penggunaan dermaga (*Berth Occupancy Ratio/BOR*), tingkat penumpukan gudang (*shed occupancy ratio/SOR*), 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 termasuk dalam penyediaan fasilitas dan peralatan pelabuhan.

Dengan permasalahan yang telah dijabarkan di atas, maka perlu adanya dilakukan evaluasi kinerja demi menjaga kualitas kinerja pelayanan di pelabuhan terutama pada kegiatan bongkar muat peti kemas. Indikator yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah mengetahui kinerja pelabuhan dilihat dari delapan faktor yang telah dibahas di atas berdasarkan standar operasional yang dikeluarkan oleh DJPL dan PT. Pelindo III diantaranya yaitu, Kinerja Pelayanan; yaitu lamanya waktu pelayanan kapal di pelabuhan (*Waiting Time, Approach Time, dan Effective Time*), Kinerja Produktivitas; yaitu produktivitas kerja bongkar muat *container, receiving/delivery* peti kemas, dan Kinerja Utilitas; yaitu tingkat kegunaan fasilitas pelabuhan (*Berth Occupancy Ratio, Yard Occupancy Ratio, dan Shed Occupancy ratio*). Jika komponen yang dibahas memiliki kinerja yang baik, maka pelabuhan mempunyai potensi yang besar untuk dikembangkan pada masa yang akan datang. Sehingga akan didapatkan hasil berdasarkan dari perbandingan antara standar operasional yang telah dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (DJPL) dan PT. Pelindo III.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan penjelasan pada latar belakang di atas, terdapat permasalahan pada tingkat penggunaan lapangan penumpukan (YOR) pada Tahun 2019 dimana hal tersebut dapat mengindikasikan adanya permasalahan yang ada pada Kinerja Operasional PT. Pelindo III Cabang Lembar. Sehingga perlu dilakukannya evaluasi pada Kinerja Operasional PT. Pelindo III Cabang Lembar pada Tahun 2020, dengan begitu didapatkan rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana Kinerja Operasional dari PT. Pelindo III Cabang Lembar Pada Tahun 2020?
2. Bagaimana Kesesuaian Kondisi Sekarang dengan kriteria kinerja pelabuhan yang di Buat oleh DJPL dan PT. Pelindo III Cabang Lembar?

3. Bagaimana strategi penyusunan dapat ditingkatkan pada kinerja operasional PT. Pelindo III Cabang Lembar?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah, penelitian ini dilakukan dengan studi lapangan, studi pustaka, pengolahan, dan analisis data untuk melakukan evaluasi pada Kinerja Operasional PT. Pelindo III Cabang Lembar. Hal itu dilakukan untuk melihat keadaan *existing* serta menentukan strategi peningkatan pada Kinerja Operasional. Adapun tujuan dari penelitian yang dilakukan adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui bagaimana kinerja operasional dari PT. Pelindo III Cabang Lembar pada Tahun 2020.
2. Untuk menguji kesesuaian kondisi sekarang dengan kriteria kinerja pelabuhan yang di Buat oleh DJPL dan PT. Pelindo III Cabang Lembar.
3. Untuk mengetahui cara peningkatan strategi penyusunan pada kinerja operasional PT. Pelindo III Cabang Lembar.

1.4 Manfaat Penelitian

Berdasarkan latar belakang, rumusan masalah dan tujuan penelitian maka adapun manfaat yang ingin dicapai dari penelitian ini yaitu sebagai berikut:

1. Bagi Mahasiswa:
 - a. Untuk menerapkan ilmu yang telah diperoleh selama berada di bangku perkuliahan
 - b. Hasil penelitian ini dapat menambah ilmu pengetahuan dan wawasan secara langsung mengenai kepelabuhan dan perhitungan kinerja pada suatu perusahaan.
2. Bagi Perguruan Tinggi:
 - a. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan dari mahasiswa yang ada di Sekolah Tinggi Manajemen Logistik Indonesia dan lainnya.
 - b. Memberikan informasi, masukan, atau sumbangan pemikiran bagi mahasiswa yang ingin melakukan penelitian selanjutnya yang serupa.

3. Bagi Perusahaan

Bagi PT. Pelindo III Cabang Lembar dapat menjadi bantuan riset yang dapat dimanfaatkan sebagai bahan kajian bagi perusahaan dan dapat dijadikan sebagai referensi perusahaan dalam meningkatkan pelayanannya, terutama yang berkaitan dengan optimasi pelayanan bongkar muat peti kemas

1.5 Batasan Penelitian

Dalam suatu penelitian diperlukan adanya *border* atau batasan-batasan yang diperlukan untuk membuat penelitian tetap pada ruang lingkup dalam suatu permasalahan agar pembahasan yang akan dilakukan fokus dan tidak melenceng dari penelitian. Adapun batasan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Penelitian dilakukan di PT. Pelabuhan Indonesia III Jl. Raya Pelabuhan No.5, Lembar, Gerung, Kabupaten Lombok Barat, Nusa Tenggara Barat, 83363, Cabang Lembar.
2. Penelitian ini berfokus pada Kinerja Operasional PT. Pelindo III Cabang Lembar.
3. Data kapal yang digunakan dalam penelitian ini adalah jenis kapal peti kemas (container), diantaranya adalah data:
 - a. Kinerja Pelayanan (*Service*)
 - b. Kinerja Produktivitas Bongkar Muat *Container*
 - c. Kinerja Pemanfaatan Fasilitas dan sarana penunjang pelabuhan (Utilitas Pelabuhan)
4. Hasil analisis hanya akan dibandingkan dengan standar kinerja operasional pelabuhan berdasarkan standar dari DJPL dan RKA PT. Pelindo III Cabang Lembar.
5. Perhitungan Kriteria Kinerja dilakukan berdasarkan peraturan dari DJPL
6. Penelitian ini dilakukan pada Agustus 2020 sampai Januari 2021.

1.6 Sistematika Penulisan

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini dikemukakan latar belakang permasalahan, yaitu pada Tahun 2019 nilai capaian pada tingkat penggunaan lapangan penumpukan (YOR) PT. Pelindo III Cabang Lembar berada di atas standar dari RKA yang telah ditetapkan. Hal itu dapat mengindikasikan adanya permasalahan yang terjadi pada Kinerja Operasional PT. Pelindo III Cabang Lembar. Karena itu didapatkan rumusan masalah, yaitu perlu dilakukannya evaluasi pada bagian operasional untuk melihat bagaimana kinerja operasional *existing* PT. Pelindo III Cabang Lembar pada Tahun 2020 dengan standar dari RKA dan DJPL, untuk selanjutnya menentukan strategi peningkatan pada kinerja operasional PT. Pelindo III Cabang Lembar. Batasan penelitian, yaitu berfokus pada kinerja operasional terminal peti kemas PT. Pelindo III Cabang Lembar. Serta sistematika penulisan penelitian, yaitu terdapat Pendahuluan, Landasan Teori, Metodologi Penelitian, Pengumpulan dan Pengolahan Data, Analisis dan Pembahasan, dan yang terakhir ialah Penutup.

BAB II LANDASAN TEORI

Pada bab ini membahas tentang landasan teori mengenai kepelabuhanan dan kinerja di pelabuhan khususnya pada kinerja operasional pelabuhan. Beberapa hal yang dibahas pada bab ini yaitu, mengenai Kepelabuhanan, Kinerja Pelabuhan yang terdiri dari Kinerja Pelabuhan Berdasarkan DJPL dan Indikator Kinerja Pelabuhan, dan Regresi.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Pada bab ini membahas mengenai metode yang digunakan untuk menyelesaikan makalah penelitian. Dalam penelitian ini, menggunakan metode penelitian kuantitatif.

BAB IV PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA

Bab ini membahas tentang profil perusahaan PT. Pelindo III Cabang Lembar, aktivitas yang berhubungan dengan kinerja operasional peti kemas, pengumpulan data, dan pengolahannya.

BAB V ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini membahas mengenai hasil realisasi kinerja operasional peti kemas PT. Pelindo III Cabang Lembar pada Tahun 2020 dengan melihat perbandingannya dengan standar yang telah ditentukan oleh DJPL dan RKA, Serta pembahasan mengenai strategi peningkatan kinerja operasional.

BAB VI PENUTUP

Bab ini membahas tentang kesimpulan dari hasil realisasi kinerja operasional PT. Pelindo III Cabang Lembar pada Tahun 2020 dengan standar yang telah ditentukan dan pemilihan strategi untuk peningkatan kinerja pada tahun-tahun yang akan datang, serta saran dari hasil penelitian untuk perusahaan ataupun peneliti selanjutnya.