

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Kalimantan Barat adalah provinsi yang memiliki potensi ekonomi bertumbuh seiring waktu. Menurut data BPS, Kalimantan Barat memiliki nilai ekspor sebesar US\$183,23 juta yang didominasi oleh sektor industri pengolahan, pertambangan dan pertanian. Nilai impornya sendiri di bulan Juni 2021 mencapai US\$23,68 juta atau naik 9,73% dibanding Mei 2021 (BPS, 2021). Hasil ini menunjukkan bahwa dalam pandemi sekalipun, ekonomi Kalimantan Barat masih tetap berjalan dengan baik.

Arus perekonomian ini sebagian besar terjadi melalui jalur laut, seperti menurut Arianto, et al, dalam Khusyairi dan Hisyam (2016) sebesar 85% perdagangan dunia melalui jalur laut, sementara perdagangan Indonesia 90% melalui jalur laut. Untuk mendukung sarana angkutan laut diperlukan prasarana berupa pelabuhan. Untuk masuk ke suatu wilayah atau negara dan sebagai prasarana penghubung antardaerah, antarpulau atau bahkan antarnegara, benua dan bangsa. (Khusyairi dan Hisyam, 2016).

Pelabuhan Pontianak adalah pelabuhan yang menjadi pusat arus perekonomian di Kalimantan Barat dengan cara menghubungkan area seluas 146,8 ribu kilometer. Puluhan perusahaan dari berbagai bidang industri di wilayah Pontianak, Sintete, Sambas, Sintang, Sanggau, Kapuas, Hulu, Telok Air, Ketapang dan Singkawang, terhubung melalui pelabuhan ini.

Sebagai pelabuhan utama di Kalimantan Barat, sebanyak 9,53 juta ton ekspor atau sekitar 50,89% dari total nilai ekspor Kalimantan Barat terjadi di Pelabuhan Pontianak. Nilai bersih kegiatan impor di tahun yang sama sebesar 125,77 ribu ton atau mencapai 36,19% dari keseluruhan nilai impor Kalimantan Barat tahun 2020. (BPS, 2021)

Untuk mendukung produktifitas operasional, Pelabuhan Pontianak memiliki beberapa layanan di antaranya adalah layanan kapal, layanan barang, layanan penumpang, serta pengusahaan tanah dan bangunan. Sederet tawaran

pelayanan ini memerlukan pengelolaan yang efektif dan efisien agar kegiatan operasional berjalan dengan baik.

Dalam realisasinya banyak faktor yang mempengaruhi kinerja pelabuhan Pontianak dalam memberikan pelayanan jasa kepada pengguna sehingga hasilnya masih belum optimal. Salah satu pelayanan yang belum optimal adalah produktifitas bongkar muat barang Curah Kering di Terminal *Multipurpose* Pelabuhan Pontianak.

Tabel 1.1 Hasil Kinerja Pelayanan Jasa Kapal dan Jasa Barang

Pelabuhan Pontianak Januari-Juni 2021

KINERJA PELAYANAN JASA KAPAL PELABUHAN PONTIANAK (TERMINAL MULTIPURPOSE)											
NO	URAIAN	SATUAN	Standar Dirjenla No. HK.103/2/18/DJ PL-16	REALISASI 2020 LN	ANGGARAN TAHUN 2021 LN	REALISASI TAHUN 2021					
						JANUARI LN	FEBRUARI LN	MARET LN	APRIL LN	MEI LN	JUNI LN
1	Turn Round Time (TRT)	Jam	-	120,03	131,65	88,75	148,43	144,00	139,00	202,91	189,79
2	Waiting Time (WT)	Jam	1,00	0,03	0,72	0,00	0,00	0,01	0,01	0,00	0,08
3	Approach Time (AT)	Jam	15,00	3,57	3,54	3,34	3,61	4,04	3,38	2,95	3,52
4	Postpone Time (PT)	Jam	-	33,83	18,95	16,66	50,50	54,03	34,00	111,36	124,29
5	Berthing Time (BT)	Jam	-	82,59	108,45	68,75	94,33	85,92	101,62	88,59	61,90
6	Not Operating Time (NOT)	Jam	-	15,07	15,07	15,13	17,99	20,42	23,23	17,51	16,70
7	Berth Working Time (BWT)	Jam	-	67,52	93,37	53,62	76,33	65,50	78,38	71,08	45,20
8	Effective Time (ET)	Jam	-	32,32	58,17	19,67	33,99	32,70	42,81	35,92	14,35
9	Idle Time (IT)	Jam	-	35,20	35,20	33,95	42,34	32,80	35,58	35,17	30,85
10	ET/BT	%	50,00	40%	54%	29%	36%	38%	42%	41%	23%
KINERJA PELAYANAN JASA BARANG PELABUHAN PONTIANAK (TERMINAL MULTIPURPOSE)											
NO	URAIAN	SATUAN	Standar Dirjenla No. HK.103/2/18/DJ PL-16	REALISASI 2020 LN	ANGGARAN TAHUN 2021 LN	REALISASI TAHUN 2021					
						JANUARI LN	FEBRUARI LN	MARET LN	APRIL LN	MEI LN	JUNI LN
1	CURAH KERING	T/G/H	80,00	72,14	54,82	111,86	70,61	70,34	51,39	64,23	100,49

Sumber: KSOP Kelas II Pontianak

Dari hasil evaluasi kinerja operasional Pelayanan Kapal dan Pelayanan Jasa Barang yang diterima oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas II Pontianak dari Operator Pelabuhan Pontianak di atas, realisasi capaian produktifitas periode Januari sampai Juni 2021, sebagian masih berada di bawah ambang batas minimal yang telah ditetapkan dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No. HK. 103/2/18/DJPL-16. Hal ini mungkin saja dipengaruhi oleh lamanya waktu tidak beroperasi (*Not Operation Time*/NOT) dan *Idle Time* (IT) kapal selama berada di tambatan untuk melakukan bongkar muat.

Selama waktu tidak beroperasi (*Not Operation Time*/NOT), tidak ada kegiatan bongkar muat yang dilakukan. Waktu ini memang direncanakan tidak akan ada kegiatan bongkar muat karena sedang istirahat maupun hari libur

besar, atau waktu operasional pelabuhan yang tidak 24 jam, atau merupakan rencana waktu yang digunakan untuk persiapan bongkar muat, persiapan berangkat, serta waktu istirahat. Namun, semakin lama NOT yang masuk ke dalam waktu rencana kegiatan, maka semakin lama kapal akan bertambat dan semakin banyak biaya yang harus dikeluarkan.

Sedangkan *idle time* terjadi sebab kendala cuaca buruk, menunggu truk/muatan/buruh, peralatan bongkar muat rusak atau kendala lain yang menghambat bongkar muat dan waktu menjadi tidak terpakai. Sama seperti NOT, *idle time* yang terlalu panjang akan menambah waktu tambat dan biaya tambat yang harus dikeluarkan.

Selama kapal berada di tambatan, ada dua standar yang dapat diukur dan standar ini mewakili efektifitas dan efisiensi. Indikatornya adalah produktifitas bongkar muat yang mengacu pada jumlah tonase muatan yang dibongkar/muat oleh tiap Gang kerja setiap jamnya (*Ton/Gang/Hour*). Semakin besar capaian T/G/H maka makin efektif bongkar muat tersebut.

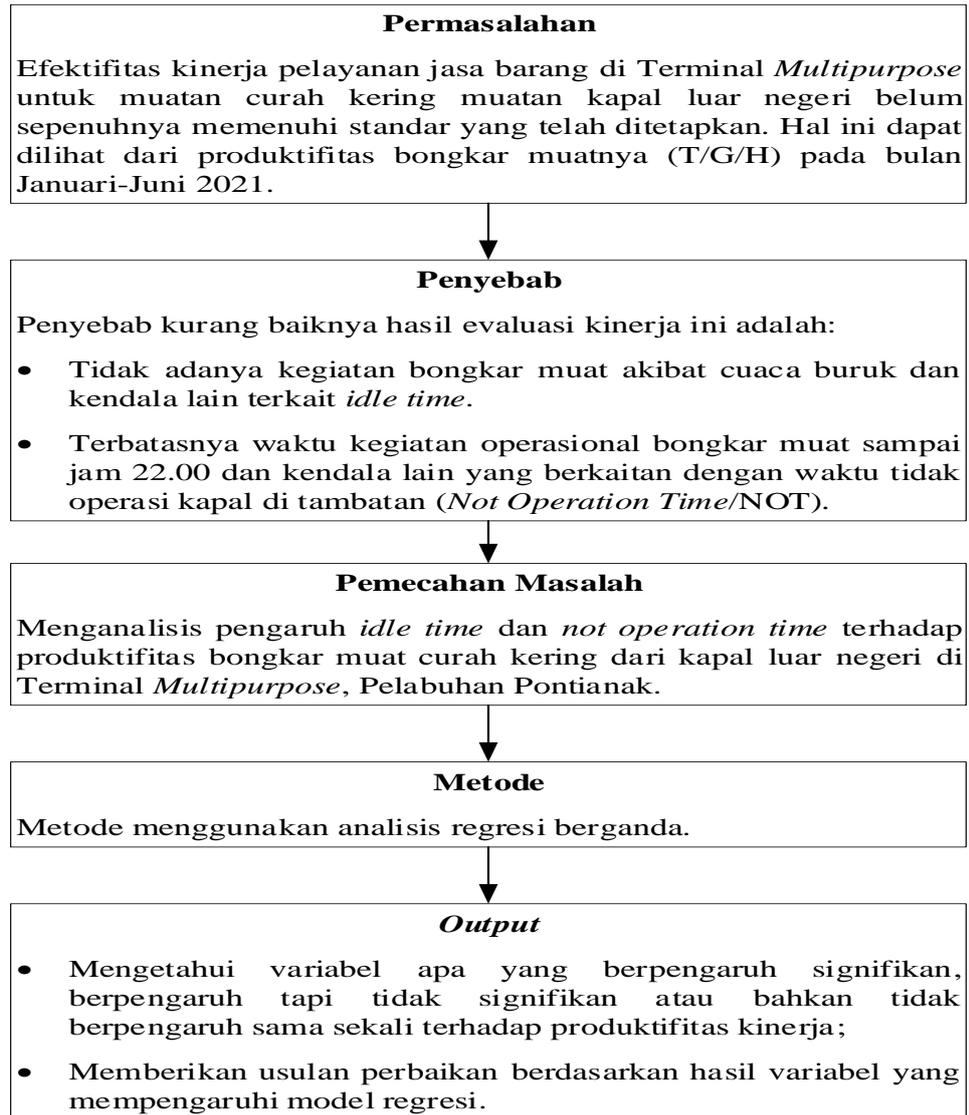
Namun, hipotesa tentang *NOT* dan *Idle Time* berpengaruh pada produktifitas bongkar muat muatan curah kering dari kapal luar negeri perlu diuji validitasnya terlebih dahulu sebelum dapat ditarik suatu kesimpulan.

Oleh sebab itu, berdasarkan hasil Kerja Praktik yang dilakukan di KSOP Kelas II Pontianak perlu dibuat uji validasi atas permasalahan ini yang disajikan dalam sebuah laporan Kerja Praktek berjudul “**Analisis Pengaruh *Idle Time* dan *Not Operation Time* Terhadap Produktifitas Bongkar Muat Curah Kering (Studi Kasus: Terminal *Multi-Purpose* Pelabuhan Pontianak)**”.

## 1.2 Kerangka Pemikiran

Agar laporan kerja praktik ini lebih fokus dan terarah, dibuat sebuah pemaparan mengenai topik yang diteliti selama kerja praktek beserta tujuan yang ingin dicapai dari hasil laporan ke dalam bentuk kerangka pemikiran.

Kerangka pemikiran ini disajikan dalam bentuk bagan alir permasalahan yang terstruktur dan sistematis dan diakhiri oleh hasil akhir yang diinginkan. Berikut adalah kerangka pemikiran yang dimaksud:



Gambar 1.1 Kerangka Pemikiran

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Pontianak adalah pihak yang bertanggung jawab atas penyelenggaraan Pelabuhan Pontianak (*Pontianak Port*). Adapun salah satu kewajiban KSOP Kelas II Pontianak adalah memastikan dan memelihara kelancaran serta ketertiban pelayanan operasional di Pelabuhan Pontianak.

Cara yang dilakukan untuk menjalankan kewajiban tersebut adalah melalui evaluasi agar diketahui tingkat kinerja pelayanan pengoperasian di pelabuhan, kelancaran dan ketertiban pelayanan serta sebagai dasar pertimbangan untuk perhitungan tarif jasa pelabuhan.

Operator Pelabuhan Pontianak adalah pihak yang wajib memenuhi standar kinerja yang telah ditetapkan. Apabila kinerja operasional tidak memenuhi standar yang ada maka operator akan dikenai sanksi administratif baik peringatan tertulis maupun penurunan dan penundaan kenaikan tarif jasa kepelabuhanan.

Apabila hasil evaluasi kurang baik maka penyelenggara pelabuhan juga harus turut mengetahui penyebab dari permasalahan yang terjadi agar memudahkan pemecahan masalah agar standar ini terpenuhi. Sebagai contoh adalah pada tahun Januari-Juli 2021, rata-rata jumlah tonase yang dibongkar muat masih berada di bawah standar (T/G/H).

Hal ini disebabkan oleh terbatasnya waktu operasional pelabuhan (*not operation time*/NOT) disertai dengan faktor cuaca buruk sehingga Tenaga Kerja Bongkar Muat tidak dapat bekerja dengan optimal maupun kendala serupa lainnya (*idle time*).

Meski faktor penyebab permasalahan sudah diketahui, namun belum diketahui seberapa besar pengaruhnya terhadap efektivitas dan efisiensi bongkar muat di Terminal *Multipurpose* Pelabuhan Pontianak. Hal ini nantinya akan menyulitkan penentuan prioritas pemecahan masalah bagi KSOP Kelas II Pontianak maupun operator pelabuhan.

Oleh sebab itu, dilakukan analisis pengaruh *idle time* dan NOT terhadap produktivitas bongkar muat tersebut menggunakan metode analisis regresi dengan harapan bisa diketahui faktor mana yang lebih besar pengaruhnya serta menjadi acuan bagi penyelenggara pelabuhan dalam pengambilan keputusan terbaik untuk menangani permasalahan tersebut.

### **1.2.1 Hipotesa Penelitian**

Sebelum validasi dilakukan untuk mengetahui hubungan antara variabel variabel yang ada, perlu adanya penyampaian hipotesis tentang hubungan antarvariabel yang akan diuji kebenarannya dalam sebuah penelitian. Pada penelitian ini, hipotesis yang dimaksud adalah:

H<sub>0</sub>: Tidak ada pengaruh *not operation time* dan *idle time* terhadap produktifitas kegiatan bongkar muat curah kering.

H<sub>1</sub>: Ada pengaruh *not operation time* dan *idle time* terhadap produktifitas kegiatan bongkar muat curah kering.

### 1.2.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan masalah yang melatarbelakangi sebelumnya, maka rumusan masalah pada laporan kerja praktek ini adalah: Apakah *not operation time* dan *idle time* berpengaruh terhadap produktifitas kegiatan bongkar muat curah kering?

### 1.2.3 Batasan Masalah

Dalam laporan kerja praktek ini, diberi pembatasan untuk penelitian pada hal-hal sebagai berikut:

- a. Kinerja pelayanan jasa kapal luar negeri di Terminal *MultiPurpose*, Pelabuhan Pontianak.
- b. Kinerja pelayanan jasa barang dengan muatan Curah Kering dari kapal luar negeri di Terminal *Multi-Purpose*, Pelabuhan Pontianak.
- c. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah rata-rata kinerja operasional untuk jasa barang dan jasa kapal jenis kapal luar negeri di Terminal Multipurpose Pontianak per bulan selama Januari-Juni tahun 2021. Data tersebut adalah *not operation time*, *idle time*, dan produktifitas bongkar muat curah kering dengan satuan T/G/H.

### 1.2.4 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang ingin dicapai dari penulisan laporan ini adalah mengetahui ada atau tidaknya pengaruh *not operation time* dan *idle time* terhadap produktifitas kegiatan bongkar muat curah kering.

### 1.2.5 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan memiliki manfaat kepada diri sendiri maupun orang lain di antaranya adalah sebagai berikut:

- a. Bagi Penulis

Membantu mengasah kemampuan menganalisis data dan memaparkannya ke dalam bentuk informasi tertulis agar dapat digunakan sebagai bahan referensi bagi peneliti lain yang akan melakukan penelitian serupa di masa depan. Pengalaman yang didapat selama kerja praktek juga akan menjadi bekal bagi penulis untuk bergabung di dunia kerja.

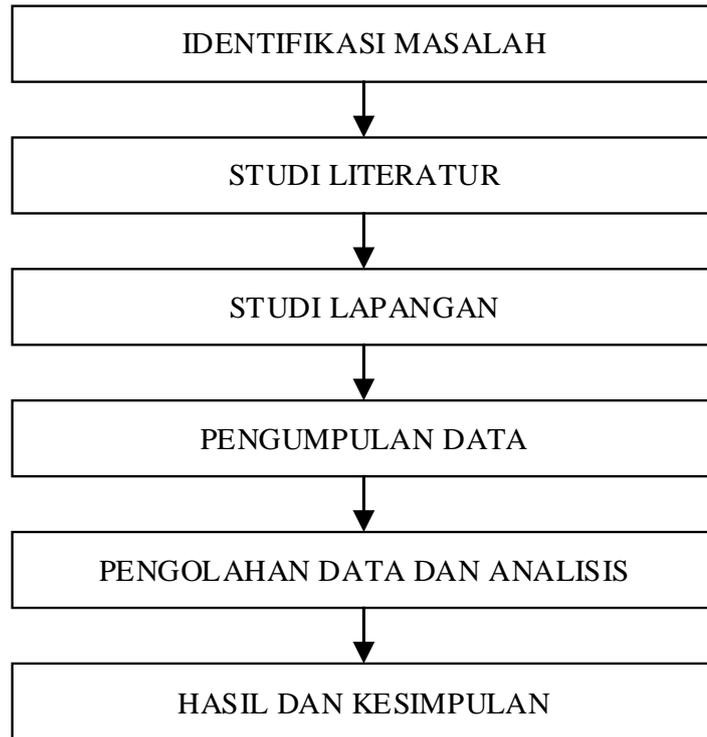
b. Bagi KSOP Kelas II Pontianak

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan KSOP Kelas II Pontianak untuk menentukan prioritas penanganan dari ketidakefektifan kinerja Pelabuhan Pontianak sesuai faktor penyebabnya.

### **1.3 Metodologi Penelitian**

Untuk mencapai hasil terbaik dari penelitian, ada langkah-langkah yang ditempuh agar penelitian menjadi lebih terarah dan fokus ke tujuan penelitian yang ingin dicapai.

Adapun langkah tersebut disebut sebagai metodologi penelitian yang tersusun dalam skema diagram alir penelitian sebagai berikut:



Gambar 1.2 Metodologi Penelitian

Adapun penjelasan tahapan dari diagram alir penelitian di atas adalah sebagai berikut:

### 1. Identifikasi Masalah

Identifikasi masalah dilakukan untuk merumuskan atau menentukan permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian. Rumusan masalah ini di dapat setelah menganalisis hasil kinerja operasional dan ingin mengetahui apakah dari indikator *not operation time* dan *idle time* yang masih di bawah standar mempengaruhi produktifitas kegiatan bongkar muat di Terminal *Multipurpose*, Pelabuhan Pontianak.

### 2. Studi Literatur

Pada bagian ini dikumpulkan semua penelitian sejenis dan serupa untuk memperkaya pengetahuan mengenai penelitian yang akan dilakukan.

### 3. Studi Lapangan

Pada studi lapangan yang dilakukan berdasarkan kegiatan Kerja Praktik di KSOP Kelas II Pontianak selama dua bulan telah dipelajari

hal-hal yang berhubungan dengan penelitian ini termasuk melakukan pengumpulan data.

#### **4. Pengumpulan Data**

Data sekunder lain dikumpulkan untuk menunjang penelitian melalui internet berupa jurnal, buku, skripsi, tesis, dan sejenisnya.

#### **5. Pengolahan Data dan Analisis**

Data yang telah didapat kemudian diolah menggunakan metode regresi linear berganda untuk mengetahui ada-tidaknya pengaruh antarvariabel beserta validasinya. Hasil ini kemudian dianalisis untuk memudahkan pembaca dalam melihat hasilnya.

#### **6. Hasil dan Kesimpulan**

Setelah informasi yang didapat dari pengolahan data, kemudian ditarik kesimpulan untuk menjawab rumusan masalah yang dibuat sebelumnya. Jika memungkinkan, akan diberikan pula saran untuk persoalan tersebut.

### **1.4 Sistematika Laporan Kerja Praktik**

Adapun sistematika dalam penulisan yang digunakan dalam Laporan Kerja Praktik ini sebagai berikut:

#### **BAB I PENDAHULUAN**

Bab ini akan menjelaskan tentang latar belakang masalah yang menjadi alasan penulisan laporan ini, kerangka pemikiran yang berisi langkah-langkah pemecahan masalah seperti merumuskan masalah, batasan penelitian, tujuan penelitian, dan manfaat penelitian, serta sistematika penulisan laporan.

#### **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Bab ini akan berisi berbagai macam studi literatur yang digunakan sebagai landasan teori yang mendukung pengolahan dan analisis data sebagai upaya pemecahan masalah yang dibahas dalam laporan.

#### **BAB III PEMBAHASAN**

Bab ini berisi profil Kantor Kesyabandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Pontianak, aktivitas yang dilakukan selama kerja praktik, serta pengolahan

data dan analisis yang dijadikan acuan penarikan kesimpulan pemecahan masalah dalam laporan kerja praktik.

#### **BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN**

Bab ini berisi tentang kesimpulan mengenai permasalahan yang dibahas yakni mengetahui ada atau tidaknya pengaruh dari *idle time* dan *not operation time* terhadap produktifitas kegiatan bongkar muat curah kering, serta saran untuk hasil yang didapat.

#### **BAB V REFLEKSI DIRI**

Bagian ini membahas mengenai manfaat kerja praktik untuk pengembangan kognitif dan *soft skills* yang diperoleh selama kegiatan kerja praktik di KSOP kelas II Pontianak, khususnya di Seksi Lalu Lintas Angkutan Laut dan Usaha Kepelabuhanan.