

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### I.1 Latar Belakang

Indonesia memiliki sumber daya alam yang sangat kaya. Hal ini berarti akan menempatkan eksploitasi laut sebagai primadona industri, baik dari segi kekayaan alam maupun sebagai transportasi, panorama alam, kekayaan bawah laut dan lainnya. Perairan yang sangat luas itu sebenarnya merupakan modal besar apabila penanganannya dilakukan oleh orang - orang yang mempunyai kemampuan dan pengetahuan di bidangnya tersebut, yang cerdas dan tidak hanya melihat pemberdayaan dari satu sektor saja, tetapi bisa melihat dari segala aspek yang berhubungan dengan itu.

Berdasarkan dari letak geografisnya, Negara Indonesia 2/3 nya merupakan wilayah perairan. Dimana luas wilayah maritim Indonesia sebesar 3.272,231  $Km^2$  dari luas teritorialnya. Dengan memperhatikan kondisi geografis Indonesia yang merupakan Negara kepulauan, tentunya kita juga harus memperhatikan sarana apa saja yang harus digunakan untuk memberdayakan potensi geografis itu. Dalam hal ini sarana transportasi yang tepat adalah kapal laut. Sebab angkutan laut memegang peranan yang sangat penting di dalam kegiatan sosial, budaya, perekonomian, dan pertahanan keamanan di Negara maritim Indonesia (*Abdul Jalal Latif*, 2003) <sup>[6]</sup>.

Maka dari itu peran angkutan laut di Indonesia sangat penting. Hampir semua barang impor, ekspor dan muatan dalam jumlah yang sangat besar diangkut dengan menggunakan kapal laut. Untuk mendukung sarana angkutan laut

diperlukan prasarana yang berupa pelabuhan. Kapal yang akan masuk kepelabuhan untuk melakukan berbagai kegiatan melakukan bongkar muat barang atau menaik-turunkan penumpang.

Dengan berkembangnya kehidupan sosial dan ekonomi penduduk suatu daerah atau Negara maka kebutuhan akan sadang, pangan dan fasilitas hidup lainnya meningkat. Hasil produksi suatu daerah baik yang berupa hasil bumi maupun industri semakin banyak, sehingga diperlukan pemindahan atau pemasaran barang ke daerah lain. Dalam penanganan muatan di pelabuhan ada yang dinamakan perpindahan moda transportasi, yaitu dari angkutan laut ke angkutan darat dan sebaliknya. Perpindahan jenis angkutan tersebut harus dapat berjalan dengan lancar, aman dan efektif. Untuk itu diperlukan penanganan muatan yang dilakukan oleh para pekerja dengan menggunakan peralatan yang tersedia di pelabuhan. Jenis peralatan tergantung pada jenis muatan yang ditanganinya. Jenis muatan dapat dikelompokan dalam bentuk :

1. Muatan umum (*General Cargo*)
2. Muatan curah (*Bulk Carierr*)
3. Muatan peti kemas (*Container*)

Dari jenis muatan, maka kapal petikemas sangat baik, karena memiliki keuntungan dalam segi transportasi yaitu; kecepatan bongkar-muat, sehingga waktu kapal di pelabuhan dapat ditekan yang berdampak pada ongkos transport lebih rendah dari kapal barang jenis lainnya. Oleh sebab itu Pemerintah Indonesia sebagai salah satu Negara berkembang, berusaha membangun fasilitas pelabuhan di Indonesia yang mampu melayani kapal petikemas.

Pelabuhan Tanjung Priok merupakan pelabuhan terbesar di Indonesia yang pengelolannya di bawah PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II, terletak di Teluk Jakarta di Pantai Utara Pulau Jawa, tepatnya di Daerah Khusus Ibukota Jakarta. Secara geografis terletak pada posisi  $106^{\circ} 52' 00''$  Bujur Timur dan  $6^{\circ} 6' 00''$  Lintang Selatan. Pelabuhan Tanjung Priok selain berfungsi untuk melayani cargo dan penumpang dari dan ke daerah Indonesia lainnya, juga menjadi tempat transit muatan cargo internasional untuk wilayah Indonesia bagian barat. Peranan pelabuhan Tanjung Priok dalam perdagangan Internasional tetap dominan, namun struktur perdagangannya mengalami pergeseran dari impor menjadi ekspor.

Demikian halnya arus petikemas yang melalui Pelabuhan Tanjung Priok pada Unit Terminal Petikemas I, berdasarkan perkembangan arus bongkar muat petikemas dari tahun 2010 sampai dengan tahun 2014 mengalami peningkatan rata-rata sebesar 4% per tahun dalam TEU's.

## **I.2 Perumusan Masalah**

1. *Turn Round Time* kapal di Pelabuhan Tanjung Priok mempunyai waktu yang lama sehingga menjadi tidak efisien
2. Bahwa penurunan waktu di dermaga akan menurunkan TRT kapal di pelabuhan.

## **I.3 Batasan Masalah**

Dalam penyusunan tugas akhir ini permasalahan-permasalahan yang dibatasi sebagai berikut :

1. Tidak menghitung biaya-biaya operasi kapal.

2. Perencanaan hanya difokuskan dalam menghitung waktu kapal datang sampai kapal meninggalkan pelabuhan ( *Turn Round Time* )
3. Tinjauan ini dilakukan di Unit Terminal Petikemas I, Pelabuhan Tanjung Priok.

#### **I.4 Tujuan Penelitian**

Berdasarkan permasalahan – permasalahan diatas maka, tugas akhir ini kiranya dapat memberikan solusi yang lebih baik untuk menjadi perbaikan kedepannya. Untuk itu tugas akhir ini bertujuan untuk :

1. Mengetahui komponen-komponen yang termasuk dalam waktu pelayanan kapal di pelabuhan.
2. Mengetahui *Turn Round Time* pada kapal petikemas di Pelabuhan Tanjung Priok serta kinerjanya.

#### **I.5 Manfaat Penelitian**

Berdasarkan hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat kepada seluruh bagian – bagian yang berhubungan/terkait dengan penelitian tugas akhir ini, baik dengan pihak secara tidak langsung, maupun pada pihak – pihak lain yang ingin menggunakan tugas akhir ini sebagai referensi. Adapun manfaat tugas akhir ini sebagai berikut, yaitu :

a. Kegunaan Teoritis

Secara teoritis, penelitian tugas akhir ini bertujuan untuk meninjau produktivitas bongkar muat pada kapal peti kemas (*Container*) di Pelabuhan Tanjung Priok dan fasilitas pendukungnya.

b. Kegunaan Praktis

Bagi pelabuhan yang ada di Indonesia dapat melihat waktu yang efisien dan cepat dalam kegiatan bongkar muat di pelabuhan.

c. Kegunaan akademis

Bagi seluruh akademis, khususnya akademis Fakultas Teknologi Kelautan, Universitas Darma Persada dapat memberi kontribusi pemikiran yang berhubungan dengan pelayanan pelabuhan dalam melakukan kegiatan bongkar muat.

## I.6 Sistematika Penulisan`

### **BAB I Pendahuluan**

Berisi tentang latar belakang, rumusan masalah, batasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

### **BAB II Tinjauan Pustaka**

Berisi tentang pengertian pelabuhan, fungsi dan peranan pelabuhan, kapasitas dan kinerja pelabuhan, pengertian petikemas, pelayanan pelabuhan, waktu operasi bongkar muat, fasilitas dan peralatan bongkar muat petikemas, serta alur tahapan pergerakan petikemas di pelabuhan.

### **BAB III Metode Penelitian**

Berisi tentang pengukuran waktu pelayanan *Turn round Time* di pelabuhan, pengukuran produktivitas kerja untuk bongkar muat dan pengukuran utilitas dermaga / tambatan.

#### **BAB IV Pengumpulan Data**

Penelitian dilaksanakan di Pelabuhan Tanjung Priok, data yang diambil berupa jumlah volume bongkar muat, fasilitas dan peralatan operasional, distribusi kunjungan kapal. Distribusi waktu pelayanan kapal, tingkat penggunaan dermaga.

#### **BAB V Tinjauan *Turn Round Time* Studi Kasus : Unit Terminal**

##### **Petikemas 1 Pelabuhan Tanjung Priok**

Semua hasil pengumpulan data akan dibahas dengan cara diolah berupa waktu pelayanan kapal di perairan (T1), waktu pelayanan kapal di tambatan (T2), waktu pelayanan kapal di perairan setelah kapal bongkar muat (T3), waktu pelayanan kapal selama di pelabuhan (TRT) dan juga perbandingan *Turn Round Time* kapal di Pelabuhan Tanjung Priok dengan pelabuhan domestik lainnya.

#### **BAB VI Kesimpulan**

Berisi uraian kesimpulan beserta saran-saran yang diambil sesuai dengan pembahasan.