

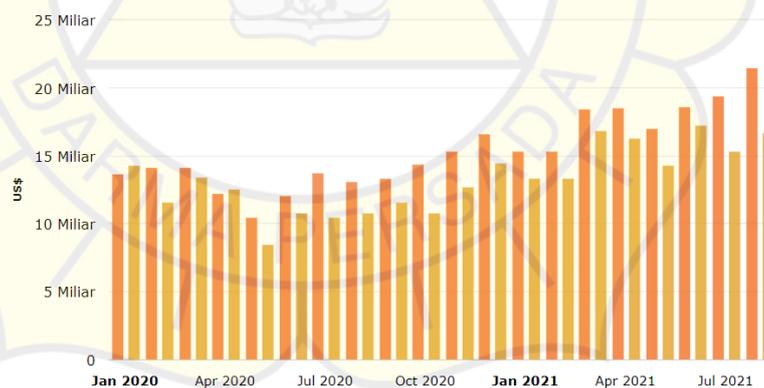
## BAB I

### PENDAHULUAN

#### 1.1. Latar Belakang

Indonesia adalah salah satu negara kepulauan terbesar di dunia dimana wilayah negara Indonesia dua pertiga yaitu perairan. Letak negara Indonesia juga sangat strategis berada di persinggahan rute perdagangan dunia atau internasional.

Perdagangan internasional memiliki beberapa efek menguntungkan. Dengan kata lain, persaingan yang semakin ketat, peningkatan perbaikan (inovasi), dan percepatan kemajuan teknologi mengarah pada masalah efisiensi melalui struktur biaya yang kompetitif dan peningkatan produktivitas. Salah satu kegiatan perdagangan internasional yang dapat meningkatkan perekonomian negara Indonesia adalah kegiatan ekspor. Menurut Badan Pusat Statistik Indonesia memiliki ekspor nilai hingga US\$21,42 miliar pada bukan Agustus tahun 2021. Angka tersebut terus bertambah hingga 20,95% dibandingkan dengan \$17,710 juta pada bulan Juli 2021.



Sumber : Badan Pusat Statistik

Gambar 1.1 Grafik Nilai Kegiatan ekspor dan impor Indonesia pada 2021

Salah satu faktor pendukung untuk kegiatan ekspor dan impor, salah satunya yaitu Pelabuhan. Maka dari itu Pelabuhan juga memainkan peran yang sangat penting dalam bidang ekonomi negara. Pelabuhan juga merupakan sarana penting untuk menghubungkan wilayah dan negara.

Berdasarkan undang – undangan No. 21 Tahun 1992 tentang pelayaran, Pelabuhan adalah suatu tempat yang terdiri dari daratan dan perairan yang mengelilinginya, dengan batas tertentu, yang digunakan untuk kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi, digunakan sebagai tempat berlabuh, mengangkut penumpang, dan menurunkan barang, dilengkapi dengan fasilitas dan kegiatan keamanan laut untuk mendukung pelabuhan dan sarana transportasi sebagai tempat intermodal dan transshipment.

Barang yang dikirim melalui laut biasanya menggunakan kontainer. Saat kegiatan seperti bongkar muat peti kemas juga bisa memperkuat peran pelabuhan. Pelabuhan peti kemas tersibuk di Indonesia ada di Tanjung Priok. Menurut *Lloyd's List* Pelabuhan Tanjung Priok naik dari peringkat 26 tahun lalu menjadi peringkat 22. *Throughput* peti kemas pada tahun 2018 meningkat menjadi 7,8 juta teus atau 12,7%. Dengan demikian, peringkat Pelabuhan Tanjung Priok semakin meningkat dari peringkat 27 naik hingga ke peringkat 22 dalam tiga tahun terakhir. Menurut *Lloyd's List*, salah satu majalah tertua di dunia yang menerbitkan berita maritim sejak 1734, Terminal Kalibaru atau *New Priok Container Terminal 1* (NPCT1) membantu meningkatkan *throughput* Tanjung Priok. Dengan kapasitas tahunan 1,5 juta teus, NPCT1 memproses 1 juta teus pada Februari 2018, mencatat total 1,2 juta teus sepanjang tahun,” menurut publikasi *Lloyd's List*. Walaupun terbilang Pelabuhan petikemas *New Priok Container Terminal 1* (NPCT1) masih terbilang pelabuhan baru, disahkan pada tahun 2016 oleh Presiden Joko Widodo, terletak di Kalibaru Tanjung Priok.

Pelabuhan peti kemas terbesar di Indonesia berada di Tanjung Priok yaitu *Jakarta International Container Terminal* (JICT). *Jakarta International Container Terminal* (JICT) merupakan faktor penting bagi perekonomian Indonesia. Peran JICT dalam kegiatan impor dan ekspor tidak bisa dipandang sebelah mata. Pada tahun 2017, JICT diperluas menjadi terminal peti kemas terbesar di Indonesia. JICT menggunakan 12.000 truk kontainer per hari. Tetapi dalam realitanya tak jarang Pelabuhan menemukan masalah salah satunya yaitu *dwelling time*. Menurut *World*

*Bank* (2011) di Narindra, Musadieg, Supriono (2016), *dwelling time* adalah waktu dari bongkar (kontainer) dan pengangkatan (unloading) hingga keberangkatan peti kemas dari kapal ke pintu utama terminal. Menurut Januarita dan Maulana (2017), *dwelling time* di Pelabuhan Tanjung Priok mencapai 5,5 hari, dibandingkan dengan target pemerintah sebesar 4,7 hari. Dengan ini, harga barang lebih tinggi untuk tingkat konsumen. Penumpukan peti kemas mengganggu batas waktu kinerja operasional lapangan karena peti kemas terakumulasi lebih lama di lapangan (Dhela, dkk. 2018). Di Peraturan Pasal 2 No. 3 menyatakan bahwa batas waktu penimbunan untuk barang di lapangan penumpukan adalah sampai dengan 3 hari sejak barang ditumpuk di lapangan penumpukan di Pelabuhan.

Berdasarkan data yang di dapat penulis tertarik untuk menganalisa bongkar muat dari Pelabuhan *Jakarta International Container Terminal* (JICT) dan *New Priok Container Terminal 1* (NPCT1). Untuk mengetahui perbedaan kecepatan proses bongkar muat dari masing – masing Pelabuhan.

## 1.2. Rumusan Masalah

Dari penjelasan di atas, didapatkan rumusan masalah yang akan dikaji dalam tugas akhir ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana efektif pelabuhan dengan data *Key Performance Indicator* (KPI) di pelabuhan JICT dan NPCT1.
2. Bagaimana perbandingan cepatnya pelayanan di Pelabuhan JICT dan NPCT1.
3. Bagaimana perbandingan *dwelling time* di Pelabuhan JICT dan NPCT1.
4. Bagaimana perbandingan peralatan dan Sumber Daya Manusia (SDM) di Pelabuhan JICT dan NPCT1.
5. Bagaimana perbandingan *turn round time* di Pelabuhan JICT dan NPCT1

## 1.3. Batasan Masalah

Adapun batasan masalah yang dibahas dalam tugas akhir ini adalah sebagai berikut :

1. Analisa penelitian hanya menggunakan data *Key Performance Indicator* (KPI), *dwelling time*, peralatan serta Sumber Daya Manusia (SDM), dan *turn round time* dari perusahaan masing – masing.

#### 1.4. Maksud dan Tujuan

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka maksud dan tujuan dari tugas akhir ini adalah :

1. Untuk mengetahui efektif pelabuhan dengan data *Key Performance Indicator* (KPI) di Pelabuhan JICT dan NPCT1.
2. Untuk mengetahui perbandingan cepatnya pelayanan di Pelabuhan JICT dan NPCT1.
3. Untuk mengetahui perbandingan *dwelling time* di Pelabuhan JICT dan NPCT1.
4. Untuk mengetahui perbandingan peralatan dan Sumber Daya Manusia (SDM) di Pelabuhan JICT dan NPCT1.
5. Untuk Mengetahui bagaimana *turn round time* di Pelabuhan JICT dan NPCT 1

#### 1.5. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dalam tugas akhir ini adalah sebagai berikut:

- |         |   |
|---------|---|
| BAB I   | :PENDAHULUAN  |
|         | Berisi latar belakang, rumusan masalah, maksud dan tujuan, batasan masalah dan sistematika penulisan. |
| BAB II  | :STUDI PUSTAKA  |
|         | Pada bab ini berisikan tentang penjelasan Pelabuhan, Bongkar muat, <i>Dwelling time</i>               |
| BAB III | :METODOLOGI   |
|         | Pada bab III berisi tentang metode yang digunakan untuk mendukung hasil penelitian yang dilakukan.    |
| BAB IV  | :PENGUMPULAN DATA   |
|         | Pada bab ini dilakukan pengumpulan data untuk proses analisis Kinerja Pelabuhan.                      |

**BAB V :ANALISA DAN HASIL**

Pada bab ini merupakan Analisa dan hasil dari data – data yang diperoleh.

**BAB VI :KESIMPULAN**

Pada bab ini berisikan tentang kesimpulan akhir dari hasil penelitian yang dilakukan dan saran.

**DAFTAR PUSTAKA** :Berisi tentang daftar sumber – sumber yang dijadikan pedoman dan referensi dalam penyelesaian tugas akhir yang dapat berupa jurnal, makalah, buku kuliah dan internet,

