

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia merupakan negara kepulauan dan negara maritim terbesar di dunia yang dua pertiga wilayahnya merupakan wilayah laut. Dari pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa transportasi laut mempunyai peranan yang sangat vital dalam perdagangan di Indonesia. Transportasi laut dapat mengangkut barang dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainya dengan volume yang besar, walaupun secara nasional barang yang diangkut dengan moda laut baru sekitar 7 % (tujuh persen), sedangkan melalui moda darat mencapai 91 % (sembilan puluh satu persen), sisanya melalui udara dan lainnya.

Seiring perkembangan moda transportasi laut di Indonesia, maka bisnis dibidang pengangkutan barang juga meningkat dari tahun ke tahun, begitu pula cara pengangkutan barang atau kargo yang menggunakan petikemas dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya semakin meningkat. Kapal petikemas di Indonesia merupakan salah satu moda andalan bagi pelaku bisnis dibidang pelayaran, karena petikemas dianggap solusi terbaik untuk mengurangi atau meniadakan kerusakan serta mencegah berkurangnya jumlah muatan terutama pada saat muatan kapal dimuat atau dibongkar disuatu pelabuhan.

Pada sisi lain dari 144 (seratus tiga puluh empat) negara, menurut *Global Competitiveness Report 2013-2014*, daya saing pelabuhan di Indonesia berada di peringkat ke 34 (tiga puluh empat). Posisi itu kalah dengan negara lain seperti Singapore, Jepang, Hongkong, Taiwan, Selandia Baru, Malaysia, Australia, Korea Selatan dan Thailand. Kelemahan Indonesia terletak pada kualitas infrastruktur dan suprastruktur. Indonesia juga kalah dalam produktivitas bongkar muat, kondisi kongesti yang parah, dan pengurusan dokumen yang lama menjadi salah satu penyebab lemahnya produktifitas bongkar muat di pelabuhan-pelabuhan Indonesia.

Para pengusaha pun sudah lama mengeluhkan kurangnya fasilitas kepelabuhanan di Indonesia. Untuk bersandar dan bongkar muat, sebuah

kapal harus menunggu sehari-hari untuk sandar. Seringkali waktu menunggu ditempat berlabuh lebih lama daripada waktu berlayar, ini berakibat tersendatnya distribusi barang antar pulau. Dampak lanjutannya adalah harga barang melonjak dan biaya ekonomi menjadi tinggi.

Sesuai Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : 002/38/18/DJPL-11 tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan, telah diberikan standar untuk waktu tunggu kapal dipelabuhan yaitu 2 (dua) jam untuk *Waiting Time/ WT* dan 4 (empat) jam untuk *Approaching UM Time/AT*. Akan tetapi kenyataannya, masih banyak kapal-kapal yang menunggu untuk sandar. Dari kondisi yang terjadi, timbul perbedaan antara ketentuan dengan kenyataan yang ada, maka penulis memberi judul makalah ini yaitu **"PENERAPAN *WINDOWS SYSTEM* DI PELABUHAN TANJUNG PERAK DAN BANJARMASIN UNTUK MEMPERCEPAT KEGIATAN BONGKAR MUAT PETIKEMAS"**

B. Tujuan dan Manfaat Penulisan

a. Tujuan Penulisan

Tujuan yang ingin dicapai dalam penulisan makalah ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk memberikan gambaran secara umum mengenai pelabuhan Indonesia dalam memberikan pelayanan terhadap kapal-kapal terutama kapal pengangkut petikemas;
2. Diperuntukan bagi pelaku bisnis dibidang pengangkutan barang khususnya kapal pengangkut petikemas yang beroperasi di Indonesia untuk menerapkan *windows system* agar bisa mendapatkan kepastian bagi kapal-kapalnya melakukan kegiatan bongkar muat dengan jadwal yang baik/teratur, sehingga dapat meningkatkan produktivitasnya dan terhindar dari kerugian akibat waktu untuk menunggu yang lama.

b. Manfaat Penulisan

Manfaat dari karya ilmiah ini antara lain untuk penulis sendiri dan manfaat untuk pembaca.

1. Manfaat bagi Penulis

Diharapkan dengan penulisan makalah ini dapat sebagai sarana untuk menambah/memperdalam pengetahuan dan wawasan bagi penulis sendiri, mengenai pelayanan kapal petikemas dipelabuhan melalui penerapan *window system* .

2. Manfaat Bagi Pembaca

Untuk menambah wawasan bagi para pembaca mengenai pelayanan kapal petikemas yang dikelola PT Pelabuhan Indonesia dengan menerapkan *window system* , serta untuk menciptakan pemikiran yang kritis dalam mencari solusi terhadap permasalahan yang ada sebagai upaya untuk meningkatkan produktivitas bongkar muat dipelabuhan.

3. Manfaat praktis

Sebagai panduan praktis bagi pelaku usaha/*users* (terutama pemilik/operator kapal petikemas) maupun pihak penyedia jasa untuk memanfaatkan *windows system* dalam upaya mempercepat kelancaran arus barang di pelabuhan.

C. Ruang Lingkup

Mengingat luasnya bahasan apabila semua aspek dimasukan kedalam makalah ini, maka dalam penyusunan makalah ini penulis memberi batasan dalam pembahasannya, agar mencapai sasaran penulisan, yaitu **”PENERAPAN WINDOW SYSTEM DI PELABUHAN INDONESIA (PERSERO) UNTUK MEMPERCEPAT KEGIATAN BONGKAT MUAT BARANG”**.

Dalam pemaparan makalah ini penulis akan memaparkan tentang *windows system* yang didasarkan pada jadwal/kapal *Base on Schedule* untuk kapal-kapal petikemas yang melayari rute dipelabuhan Tanjung Perak ke Banjarmasin atau sebaliknya.

D. Metode Penelitian

Metode penelitian dalam makalah ini menggambarkan dari mana data diperoleh atau referensi, kemudian bagaimana cara menganalisanya. Untuk mendukung penyajian makalah ini, penulis menggunakan 2 (dua) metode penelitian, yaitu :

a. Metode pengumpulan data, yang terdiri dari :

1. Penulis mengumpulkan data dan informasi yang diambil dari kantor PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Banjarmasin dan Cabang Tanjung Perak-Surabaya yang berupa data *traffic* kapal-kapal petikemas di dua pelabuhan tersebut yang tercatat pada aplikasi Sistem Informasi dan Usaha Keuangan/SIUK.
2. Penulis mengumpulkan data yang berhubungan dengan penulisan makalah, mengoperasikan kapal petikemas yang melayari rute Tanjung Perak ke Banjarmasin atau sebaliknya. *observasi* dan pengalaman kerja, serta informasi dari perusahaan pelayaran yang

b. Studi dan pengamatan dilapangan

Dalam penulisan makalah ini penulis juga melakukan kunjungan kedermaga-dermaga tempat sandar kapal pengangkut petikemas yang berada di pelabuhan Banjarmasin dan Tanjung Perak, antara lain :

- a. Dermaga Terminal Petikemas pelabuhan-Banjarmasin
- b. Dermaga Mirah-Tanjung Perak
- c. Dermaga Multi-purpose Nilam-Tanjung Perak

Berikut data *traffic* kapal petikemas dalam unit dan muatan peti kemas di pelabuhan Tanjung Perak dan Banjarmasin.

TROUGHPUT KAPAL PETIKEMAS PELABUHAN BANJARMASIN

No	Item	2014	2015
1	Kapal	1.012	974
2	Container (TEUS)	413.734	386.284
3	Box	371.640	344.175

Tabel: 1.1

TROUGHPUT KAPAL PETIKEMAS PELABUHAN TANJUNG PERAK

No	Item	2014	2015 s.d Sept
1	Kapal	991	673
2	Container (TEUS)	600,128	400,259
3	Box	555,744	368,950

Tabel: 1.2

E. Metode Analisa Data

Metode analisa data yang digunakan oleh penulis dalam pembuatan makalah ini adalah teknik analisis *deskriptif kualitatif* yaitu dengan menggambarkan data-data atau informasi yang sudah diperoleh atau didapatkan oleh penulis sebelumnya, dan menganalisa permasalahan-permasalahan yang menyebabkan kegiatan bongkar muat kapal petikemas tidak *efektif*, kemudian menganalisa untuk mendapatkan pemecahan masalahnya.