

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Transportasi laut memiliki kontribusi yang cukup berpengaruh dalam pertumbuhan ekonomi baik secara nasional dan daerah, sebagaimana diamanatkan di Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran yakni, menjadi suatu yang sangat strategis dalam pengembangan pengetahuan nasional dan juga menjadi sarana vital yang mendukung tujuan persatuan dan kesatuan nasional. Moda transportasi laut menjadi salah satu sektor utama dalam menunjang aktivitas perdagangan ekspor impor demi perkembangan ekonomi negara yang akan secara otomatis dapat meningkatkan devisa negara. Pentingnya peran transportasi laut semakin meningkat karena biaya yang diperlukan jauh lebih rendah karena kapal dapat mengangkut barang dalam jumlah yang besar. Kapal memiliki kapasitas angkut yang lebih besar daripada kendaraan darat atau pesawat, sehingga dapat mengangkut lebih banyak barang dalam satu perjalanan. Terdapat pelabuhan dengan fasilitas yang memadai di suatu daerah Indonesia, menjadi aset yang baik dalam membangun daerah maritim yang kuat

Menurut Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 tentang kebijakan kelautan, yakni: 1) Bahwa Indonesia memiliki wilayah perairan yang sangat luas dengan potensi sumber daya kelautan yang melimpah sehingga perlu dikelola secara optimal dan berkelanjutan; 2) Bahwa pengelolaan sumber daya kelautan dilakukan dalam rangka mewujudkan cita-cita Indonesia sebagai poros maritim dunia dan dalam upaya memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi kemakmuran rakyat; 3) Dengan demikian, perlu menetapkan Peraturan Presiden tentang

kebijakan kelautan Indonesia. Selaku negara yang terdiri dari banyaknya kepulauan dengan perairan yang luas dan garis pantai yang panjang, sektor maritim dan kelautan memiliki peranan yang sangat strategis untuk Indonesia bilamana ditinjau pada aspek manapun tak terkecuali aspek ekonomi di sistem perdagangan transportasi laut. Menurut Trianawati (2021) bahwa sektor maritim di Indonesia memainkan peran krusial dalam mendukung pertumbuhan ekonomi, terutama dalam mengatasi ketimpangan antara wilayah pesisir dan pedalaman.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 50 Tahun 2021 pasal 1 ayat (1) tentang penyelenggaraan pelabuhan laut, pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intramoda dan antarmoda transportasi.

Menurut Baihaqi (2021) pelabuhan adalah suatu infrastruktur yang memiliki peran yang sangat signifikan dalam mendukung kegiatan pelayaran serta perdagangan. Pelabuhan juga berperan penting dalam menggerakkan pertumbuhan ekonomi di wilayah pesisir. Sedangkan menurut Soedarsono (2019) pelabuhan harus mampu memberikan pelayanan yang prima kepada pengguna jasa, seperti fasilitas bongkar-muat yang modern, keamanan dan keselamatan yang terjamin, serta dukungan teknologi informasi. Seiring dengan perkembangan industri, fungsi pelabuhan di Indonesia sangat penting dalam menentukan kelancaran aktivitas perdagangan. Pelabuhan berfungsi sebagai fasilitator untuk memudahkan transfer

barang antara transportasi darat dan laut, maupun sebagai titik masuk dan keluar barang dari daerah pabean dengan efisiensi dan kecepatan yang optimal.

Tantangan serta ancaman yang nampak jelas antar pelabuhan ialah terkait kendala antara kapal, muatan, serta jasa pelabuhan. Menurut Hadihardjono (2020) bahwa salah satu tantangan antar pelabuhan adalah kesenjangan infrastruktur antara pelabuhan di wilayah pesisir dan pelabuhan di wilayah pedalaman. Sedangkan menurut Soedarsono (2019) salah satu tantangan antar pelabuhan adalah kurangnya koordinasi dan integrasi antara pelabuhan-pelabuhan di Indonesia. Menurut Putra (2021), salah satu tantangan antar pelabuhan adalah kurangnya dukungan teknologi informasi dalam pengelolaan dan pelayanan pelabuhan. Proses ekspor impor harus sesuai dengan tempat pelabuhan berada, pelabuhan yang kurang memadai dapat mempengaruhi kualitas pelayanan dan efisiensi proses bongkar muat.

Adapun permasalahan yang sering sekali menjadi topik pada lingkup pelabuhan yaitu mengenai *dwelling time* atau disebut waktu tunggu bongkar muat petikemas, hingga saat ini permasalahan tersebut masih menjadi isu yang belum teratasi di Indonesia. Menurut Setyawan (2018) *dwelling time* adalah waktu tunggu yang diperlukan untuk mengeluarkan muatan dari kapal di pelabuhan. Waktu ini meliputi proses bongkar muat, pengambilan sampel, dan proses administrasi. Adanya *dwelling time* ini mengakibatkan banyaknya pro dan kontra dalam perekonomian, terutama konsumen dihadapkan dengan harga produk yang tinggi akibat biaya tambahan yang timbul dari *dwelling time* yang mempengaruhi penumpukan barang dan kelancaran aliran barang (Ricadianto, 2018). Sedangkan menurut Joko (2020), *dwelling time* merupakan waktu yang diperlukan untuk menyelesaikan proses bongkar muat barang di pelabuhan sebelum barang dapat

meninggalkan pelabuhan.

Lama *dwelling time* memiliki dampak negatif pada perekonomian, terutama pada harga barang yang menjadi mahal akibat biaya efisiensi yang harus ditanggung oleh konsumen sebagai akibat dari *dwelling time* yang panjang (Januarita, 2016). Menurut Narindra (2016) tingkat *dwelling time* di beberapa pelabuhan di Indonesia mengalami peningkatan yang signifikan. Menurut Kementerian Perhubungan pada tahun 2020, rata-rata *dwelling time* di pelabuhan-pelabuhan besar di Indonesia adalah sekitar 4-5 hari. Durasi waktu tunggu yang terlalu lama di Indonesia dalam hal *dwelling time* berbeda secara signifikan jika dibandingkan dengan negara lain seperti: 1) Singapura, menurut *Maritime and Port Authority of Singapore* (2019), rata-rata *dwelling time* di Singapura adalah sekitar 2,5 hari untuk petikemas impor dan 1,6 hari untuk petikemas ekspor; 2) Jepang, menurut data *Japan International Freight Forwarders Association* (2019), rata-rata *dwelling time* di Jepang adalah sekitar 1,6 hari untuk petikemas impor dan 1,2 hari untuk petikemas ekspor; 3) Korea Selatan, menurut data *Korea Maritime Institute* (2019), rata-rata *dwelling time* di Korea Selatan adalah sekitar 3,1 hari untuk petikemas impor dan 2,7 hari untuk petikemas ekspor; dan 4) Amerika Serikat, menurut data dari *United States Bureau of Transportation Statistics* (2020), rata-rata *dwelling time* di Amerika Serikat adalah sekitar 3,6 hari untuk petikemas impor dan 3,5 hari untuk petikemas ekspor.

Adapun beberapa faktor terjadinya *dwelling time* yaitu ketidakseimbangan beban kerja antara berbagai aktivitas bongkar muat, kurangnya koordinasi dan komunikasi antara pihak terkait, keterbatasan infrastruktur dan kapasitas terminal, ketidakseimbangan pasokan dan permintaan layanan, kendala administrasi dan

prosedur yang rumit, serta kurangnya efisiensi operasional dan penggunaan teknologi (Salomonsson, 2021).

Dari hasil studi pendahuluan, terdapat indikasi adanya tingkat *dwelling time* yang tinggi di PT. Pelindo Terminal Petikemas Semarang, yakni faktor pengurusan dokumen keluar petikemas, keterbatasan infrastruktur, kondisi alam, serta *material handling* yang kurang efisien. Yang nantinya berdampak pada pelayanan di lapangan penumpukan serta *Yard Occupancy Ratio* (YOR) yang tinggi yang menyebabkan kinerja pelabuhan buruk sehingga dapat menimbulkan permasalahan baru yang semakin lama, dampaknya biaya ekonomi meningkat, dan hal ini berpengaruh langsung terhadap harga komoditas di pasar. Terkait hal ini terdapat fenomena yang menarik, disatu sisi pemerintah berusaha menitikberatkan manajemen pelabuhan guna mengurangi waktu tunggu petikemas, namun di sisi lain terdapat pihak-pihak tertentu yang mendapat keuntungan dari adanya *dwelling time*. Berdasarkan penjabaran diatas, maka peneliti membuat judul penelitian terkait STRATEGI PENURUNAN *DWELLING TIME* (WAKTU TUNGGU) PADA LAPANGAN PENUMPUKAN DOMESTIK DI PT PELINDO TERMINAL PETIKEMAS SEMARANG.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan konteks diatas, maka rumusan masalah pada penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Bagaimana strategi penurunan *dwelling time* (waktu tunggu) pada lapangan penumpukan domestik di PT. Pelindo Terminal Petikemas Semarang?

2. Apa saja faktor-faktor pendukung dan penghambat pada strategi penurunan *dwelling time* (waktu tunggu) pada lapangan penumpukan domestik di PT. Pelindo Terminal Petikemas Semarang?

1.3 Tujuan Penelitian

Setiap aktivitas memiliki tujuan untuk menjadikan langkah-langkah yang diambil menjadi lebih jelas. Penulis memiliki beberapa tujuan yang ingin dicapai, antara lain:

1. Mendeskripsikan strategi penurunan *dwelling time* (waktu tunggu) pada lapangan penumpukan domestik di PT. Pelindo Terminal Petikemas Semarang.
2. Mendeskripsikan faktor-faktor pendukung dan penghambat pada strategi penurunan *dwelling time* (waktu tunggu) pada lapangan penumpukan domestik di PT. Pelindo Terminal Petikemas Semarang.

1.4 Kegunaan Penelitian

1.4.1 Bagi Peneliti

1. Memberikan manfaat serta dapat menyerap ilmu pengetahuan yang diperoleh penulis dari PT. Pelindo Terminal Petikemas Semarang terhadap permasalahan yang ada dilapangan.
2. Menambahkan wawasan serta pengetahuan untuk mengaplikasikan ilmu yang telah didapatkan.
3. Hasil penelitian ini dapat membuat peneliti mengenal praktek pada unit-unit divisi pada PT. Pelindo Petikemas Semarang.

1.4.2 Bagi Program Studi Manajemen & Administrasi Logistik

Memanfaatkan penelitian ini untuk dijadikan referensi kegiatan belajar dan mengajar serta menyempurnakan materi perkuliahan yang sesuai dengan kebutuhan program studi di PT. Pelindo Terminal Petikemas Semarang.

1.4.3 Bagi PT. Pelindo Petikemas Semarang

1. Hasil penelitian ini dapat bermanfaat untuk peningkatan kinerja antar divisi di PT. Pelindo Petikemas Semarang.
2. Hasil penelitian ini dapat meningkatkan sarana dan prasarana di lingkup PT. Pelindo Petikemas Semarang.