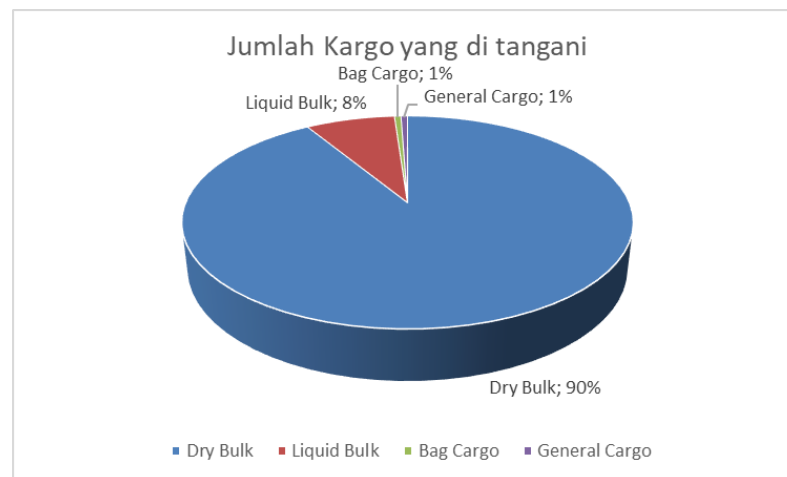


BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pelabuhan Cirebon merupakan salah satu pelabuhan strategis yang berada di wilayah Cirebon, Jawa Barat. Berdasarkan data sistem informasi konsultasi pengelolaan pelabuhan laut (SIKOPPEL) sepanjang tahun 2024 Pelabuhan Cirebon mencatat total volume bongkar muat sebesar 3.646.136 ton, meningkat 4 % dibandingkan tahun 2023 yang mencatatkan volume sebesar 3.150.743. Peran penting pelabuhan Cirebon dalam operasinya dikelola oleh PT. Pelabuhan Indonesia Regional 2 menyumbangkan pertumbuhan industri, ekonomi, perdagangan dan distribusi di wilayah Cirebon dan sekitarnya.

PT. Pelabuhan Tanjung Priok (PTP Nonpetikemas) Cabang Cirebon sebagai operator terminal *multipurpose* di Pelabuhan Cirebon memiliki peran utama dalam mengelola dan memelihara fasilitas di pelabuhan. Selain itu juga menyediakan layanan jasa penanganan muatan curah dan *general cargo* mencakup kegiatan bongkar muat, penyimpanan, dan distribusi barang.



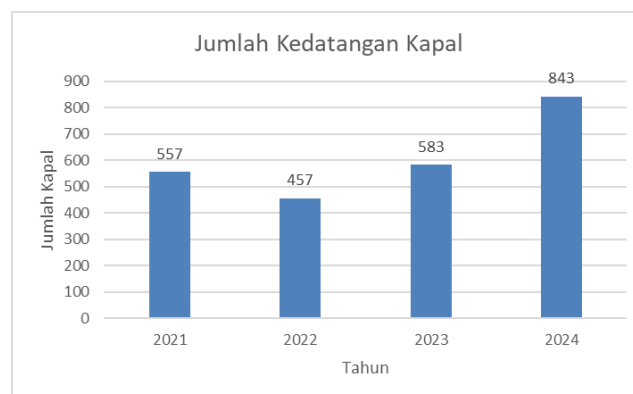
Gambar 1. 1 Grafik Persentase Muatan

Sumber : PTP Nonpetikemas Cabang Cirebon (2024)

Gambar 1.1 grafik persentase muatan di atas menunjukkan komposisi jumlah muatan yang ditangani di pelabuhan Cirebon berdasarkan jenis muatan. Dari data yang ditampilkan, terlihat bahwa muatan *dry bulk* mendominasi aktivitas bongkar

muat dengan proporsi 90% dari total muatan yang ditangani, muatan *liquid bulk* 8%, *bag cargo* 1%, dan *general cargo* 1%. Data ini mencerminkan bahwa sebagian besar aktivitas pelabuhan melayani muatan curah kering., dengan komoditas yang ditangani, antara lain yaitu : *Coal, clay, copper slag, corn bulk, gypsum, palm kernel expeller, sand, silica sand, and quartz sand*.

Jasa pelayanan pelabuhan yang ditawarkan oleh perusahaan, dituntut untuk memberikan pelayanan yang efektif dan efisien serta berorientasi kepada kepuasan pelanggan. T. E. Notteboom & Winkelmanns, (2001) menyatakan bahwa efektivitas dan efisiensi dalam pelayanan pelabuhan menjadi faktor utama dalam meningkatkan daya saing pelabuhan serta kepuasan pengguna jasa. Hal ini yang berarti bahwa pelayanan yang diberikan harus sesuai dengan standar ketepatan waktu kerja yang diberikan dengan waktu yang telah ditentukan (Dwi Wahyu Wiranata et al., 2021). Oleh karena itu operasional pelabuhan harus menggambarkan seberapa efektif dan efisien pelayanan yang diberikan mulai dari kapal tambat, ikat tali, melakukan proses bongkar muat, sampai kapal lepas tali dan meninggalkan pelabuhan.



Gambar 1. 2 Jumlah Kedatangan Kapal

Sumber : PTP Nonpetikemas Cabang Cirebon (2024)

Berdasarkan data kunjungan kapal di pelabuhan Cirebon pada periode waktu 2021 hingga 2024 mengalami fluktuasi. Pada tahun 2021 jumlah kapal yang bersandar sebanyak 557 kapal, kemudian mengalami penurunan pada tahun 2022 menjadi 457 kapal, namun terjadi peningkatan menjadi 583 kapal pada tahun

2023, dan lonjakan peningkatan terbesar kunjungan kapal yang bersandar terjadi pada tahun 2024 yaitu mencapai 843 kapal.

Lonjakan peningkatan kunjungan kapal yang tinggi di tahun 2024 menunjukkan adanya peningkatan aktivitas operasional pelabuhan, kondisi ini berpotensi menimbulkan tantangan terhadap efisiensi operasional pelabuhan. Apabila proses bongkar muat tidak berlangsung secara optimal maka hal tersebut dapat menyebabkan peningkatan waktu sandar kapal (Najoan et al., 2017). Oleh karena itu, pada bagian berikut disajikan data contoh kapal yang mengalami waktu sandar melebihi perencanaan, dengan fokus pada kapal-kapal dengan durasi sandar terlama sebagai indikasi potensi ketidakefisienan operasional di pelabuhan.

Tabel 1. 1 Perencanaan dan Realisasi Lepas Tali Kapal

Nama Kapal	Kedatangan Kapal	Rencana Lepas Tali	Realisasi Lepas Tali	Idle Time	NOT	Selisih Waktu Sandar
BG.HIGHLINE 55	21/10/2024 13:30	25/10/2024 01:30	25/10/2024 15:00	32,75	21,48	13,5
SEJAHTERA 30	27/10/2024 19:00	30/10/2024 07:00	30/10/2024 20:00	17,25	11,30	13
SENO HIADAYAT VII	14/10/2024 17:45	16/11/2024 15:30	17/11/2024 05:00	12,25	21,50	12,5
GULF DAOUD	13/11/2024 06:00	17/11/2024 06:15	17/11/2024 19:15	8,48	32,73	13
GRESIK 5	25/11/2024 09:04	26/11/2024 21:00	27/11/2024 02:30	4,25	16,25	5,5

Sumber : PTP Nonpetikemas Cabang Cirebon (2024)

Berdasarkan data operasional kapal yang tercantum dalam tabel 1.1, terlihat adanya masalah terkait keterlambatan realisasi lepas tali kapal curah kering yang bersandar di pelabuhan Cirebon dengan waktu rencana lepas tali kapal yang seharusnya. Kapal BG. HIGHLINE 55 selisih waktu sandar mencapai 13,5 jam, kapal SEJAHTERA 30 selisih waktu sandar 13 jam dan kapal SENO HIADAYAT VII dengan selisih waktu sandar mencapai 12,5 jam. Sementara itu, kapal GULF DAOUD dengan selisih waktu sandar 13 jam dan GRESIK 5 bersandar lebih lama 5,5 jam di dermaga dari yang seharusnya.

Berdasarkan temuan awal dari laporan kinerja bongkar muat kapal curah kering di Pelabuhan Cirebon, diketahui bahwa selisih waktu sandar kapal terjadi cukup signifikan akibat adanya waktu berhenti. Waktu berhenti tersebut muncul karena berbagai faktor, antara lain dari sisi tenaga kerja, dari sisi transportasi, serta faktor alam seperti hujan deras dan kondisi pasang surut air laut.

Berdasarkan hasil dari hasil wawancara awal dengan pihak perusahaan, diketahui bahwa semakin lama kegiatan bongkar muat terhenti, semakin lama pula waktu keberangkatan kapal dari pelabuhan. Kondisi ini sesuai dengan pendapat Najoan et al, (2017) yang menerangkan bahwa tidak sesuai antara rencana dan realisasi ini menunjukkan adanya inefisiensi dalam proses operasional pelabuhan yang berdampak langsung pada bertambahnya waktu sandar kapal atau *berthing time*. Waktu sandar kapal di pelabuhan dihitung ketika kapal sandar dan mulai mengikat tali di dermaga, melakukan kegiatan bongkar muat, hingga kapal melepas tali dan meninggalkan dermaga.

Efisiensi operasional pelabuhan bergantung pada berbagai pengukuran indikator kinerja yang menjadi tolak ukur pelayanan yang optimal. Mengacu terhadap standar kinerja pelayanan operasional pelabuhan yang dikeluarkan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : HK.103/2/18/DJPL.16. tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan Pada Pelabuhan yang Diusahakan Secara Komersial. Dalam mengukur tingkat kinerja *Berthing Time* kapal dapat ditentukan dari 2 indikator, yaitu dari indikator produktivitas bongkar muat yang satuannya adalah ton per jam (T/G/H) serta dari indikator rasio waktu efektif dengan waktu sandar kapal (ET:BT) diukur dengan satuan persen (%).

Fenomena ini menegaskan pentingnya suatu penelitian untuk mengetahui kinerja *Berthing Time* kapal di pelabuhan Cirebon serta mengetahui faktor – faktor apa saja yang memengaruhi *Berthing Time* kapal di pelabuhan Cirebon. Dengan mengetahui faktor – faktor tersebut diharapkan dapat ditemukan solusi untuk mengoptimalkan waktu sandar kapal. Berdasarkan uraian di atas, maka penulis mengangkat penelitian yang berjudul “Analisis kinerja *Berth Time* Kapal Curah Kering di Pelabuhan Cirebon”.

1.2 Fokus Penelitian

Berdasarkan data distribusi jenis kargo yang ditangani, muatan curah kering mendominasi kegiatan bongkar muat di pelabuhan Cirebon sebesar 90% pada tahun 2024, maka pada penelitian ini akan berfokus kepada kapal yang mengangkut muatan kargo curah kering di Pelabuhan Cirebon.

1.3 Rumusan Masalah

Dari penjelasan latar belakang yang telah diuraikan penulis di atas terdapat beberapa pokok masalah yang perlu diidentifikasi agar memudahkan pembahasan masalah serta pemahaman, diantaranya :

1. Bagaimana gambaran kinerja *Berthing Time* kapal curah kering di pelabuhan Cirebon ?
2. Apa faktor - faktor yang memengaruhi kinerja *Berthing Time* kapal curah kering di pelabuhan Cirebon ?
3. Usulan perbaikan apa yang dapat diberikan untuk peningkatan kinerja *Berthing Time* kapal curah kering di pelabuhan Cirebon ?

1.4 Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang yang diuraikan, perlunya tujuan penelitian agar penulisan penelitian ini memberikan jawaban dari rumusan masalah diatas, maka tujuan dari penelitian yang dilakukan sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui kinerja *Berthing Time* kapal curah kering di Pelabuhan Cirebon.
2. Untuk mengidentifikasi dan mengetahui faktor - faktor yang memengaruhi *Berthing Time* kapal curah kering di Pelabuhan Cirebon.
3. Memberikan usulan perbaikan untuk peningkatan kinerja *Berthing Time* kapal curah kering di Pelabuhan Cirebon.

1.5 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan memberikan manfaat pemahaman secara teoritis dan pengembangan pelayanan di pelabuhan Cirebon secara praktis menjadi lebih baik lagi, adapun penjelasan mengenai manfaat yang dapat diberikan sebagai berikut :

1. Manfaat Teoritis

Secara teoritis penelitian ini dapat memberikan pemahaman dan sumber informasi mengenai permasalahan yang terjadi di bidang transportasi laut tentang produktivitas bongkar muat yang berkaitan dengan efisiensi penggunaan dermaga.

2. Manfaat Praktis

Adapun secara praktis penelitian ini sebagai bahan pertimbangan masukan yang bersifat ilmiah bagi perusahaan serta menjadi acuan dalam upaya meningkatkan kinerja operasional pelabuhan untuk ditemukan solusi dan rekomendasi yang efektif untuk mengoptimalkan penggunaan dermaga dan meningkatkan efisiensi operasional pelabuhan.

3. Manfaat Akademis

Manfaat secara akademis penelitian ini diharapkan dapat mengembangkan ilmu pengetahuan di bidang logistik, transportasi dan manajemen kepelabuhan serta rujukan bagi penelitian selanjutnya di masa yang akan datang.