

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang Masalah**

Tendensi kenaikan globalisasi ekonomi dunia dan pertumbuhan hubungan perdagangan internasional yang tiada henti telah menimbulkan ledakan besar pada industri transportasi, terutama dukungan dari rantai pasok maritim (Nugroho et al., 2020). Salah satu sektor ekonomi kelautan yang memberikan harapan besar untuk dapat menjadi pundi penerimaan negara yang potensial adalah jasa transportasi laut. Diperkirakan sekitar 80% dari total volume perdagangan barang dunia didistribusikan melalui laut. Pembangunan pelabuhan dan pengembangan infrastruktur terminal peti kemas yang berkualitas dan dikelola secara efisien dapat mendorong peningkatan ekspor impor dan pertumbuhan ekonomi.

Terminal peti kemas merupakan titik sentral dalam jaringan logistik perdagangan internasional yang memiliki peran kunci dalam distribusi dan pengubahan moda transportasi kargo. Skala dan kuantitas terminal peti kemas keduanya telah tumbuh secara konstan dalam pengaruh globalisasi ekonomi dan dengan pesatnya perkembangan angkutan peti kemas skala besar. Terminal peti kemas juga cenderung mengadopsi tren perairan yang pasti, spesialisasi operasional, dan terintegrasi. Secara keseluruhan, terminal peti kemas mampu melayani beberapa kapal secara simultan dan operator terminal harus mampu menangani volume peti kemas yang besar dalam waktu singkat (Li et al., 2022).

Fasilitas terminal merupakan elemen krusial sebagai tempat kapal bersandar dan melakukan proses bongkar muat. Durasi kunjungan kapal di pelabuhan secara keseluruhan ditentukan oleh kualitas pelayanan kapal dan efisiensi proses bongkar muat, yang didukung oleh pelayanan jasa pelabuhan dalam hal sandar kapal, bongkar muat barang, dan lapangan penumpukan barang. Tujuannya adalah memastikan navigasi kapal di perairan pelabuhan dilakukan secara aman, tertib, dan lancar untuk menjaga keselamatan kapal, manusia, barang, dan lingkungan (Jukrisno et al., 2023).

Jumlah kedatangan kapal di Pelabuhan Indonesia mencapai 15.019 kapal dengan kapasitas angkut peti kemas rata-rata 1,509 TEUs per kapal dan waktu tunggu 0,99 hari dengan waktu perpindahan per kontainer rata-rata 1,69 menit (T. Nugroho, 2022). Dengan peningkatan jumlah kapal dan peti kemas yang perlu ditangani, perusahaan pelayaran memiliki keinginan agar kapal mereka dapat segera dilayani saat tiba di pelabuhan sesuai dengan perencanaan estimasi kedatangan dan proses bongkar muat dapat diselesaikan dalam jangka waktu yang ditentukan. Di sisi lain, operator terminal bertanggung jawab untuk memastikan bahwa semua panggilan kapal dapat ditambatkan dan semua peti kemas terkait dapat ditangani, meskipun dalam batas waktu yang terbatas. Jika alokasi sumber daya produksi oleh operator terminal tidak dilakukan dengan efisien, kemungkinan terjadinya penundaan keberangkatan kapal menjadi tinggi. Penundaan tersebut tidak hanya berdampak pada kemacetan di terminal peti kemas, tetapi juga mempengaruhi jadwal kedatangan kapal peti kemas di pelabuhan berikutnya dan meningkatkan biaya operasional kapal tersebut.

Hasil studi empiris yang dilakukan oleh Hadi et al., (2023) mengungkapkan beberapa kelemahan yang timbul akibat bergantung pada sistem windows dalam mengalokasikan dermaga, terutama saat waktu kedatangan kapal tidak dapat dipastikan. Pada alokasi penyandaran kapal, beberapa penelitian memperhatikan ketepatan waktu waktu kedatangan kapal karena mempengaruhi waktu mulai berlabuh dan ketidakpastian waktu pengoperasian kapal yang disebabkan oleh pengoperasian truk internal (Xiang & Liu, 2021), kondisi cuaca (Liming et al., 2021) dan ketidakpastian kedatangan truk eksternal dan jadwal penyandaran kapal (Yu et al., 2021).

Terminal Petikemas Koja berlokasi di Pelabuhan Tanjung Priok, tepatnya di Jl. Digul No. 1 Tanjung Priok, Jakarta Utara merupakan salah satu operator terminal peti kemas bertaraf internasional yang melayani jasa kegiatan bongkar muat dan penumpukan peti kemas. KSO Terminal Petikemas Koja saat ini melayani tujuh layanan *ocean going service* setiap minggunya untuk kapal-kapal internasional, dan juga melayani layanan interinsuler untuk kapal-kapal *feeder* domestik yang mengangkut peti kemas ekspor dan impor *transshipment* yang jadwal layanan

disesuaikan dengan layanan *ocean going service* yang tersedia. KSO Terminal Petikemas Koja telah mengimplementasikan sistem *window* sebagai upaya untuk memberikan kepastian terhadap alokasi dermaga dan layanan penyandaran serta bongkar muat kepada operator pelayaran yang secara terjadwal melayani rute reguler dari dan ke KSO Terminal Petikemas Koja. Melalui sistem *window* ini, semua kegiatan telah terencana mulai dari kedatangan kapal, durasi sandar kapal, perkiraan jumlah kontainer yang akan dibongkar atau dimuat, hingga keberangkatan kapal (Kusnoaji, 2021).

*Berthing window* adalah alokasi rencana waktu penyandaran kapal kepada perusahaan pelayaran sebagai pihak kedua untuk melakukan proses bongkar muat di terminal sebagai pihak pertama, berdasarkan kontrak sandar yang disepakati. Namun, meskipun jadwal *berthing window* telah ditetapkan, terdapat perbedaan waktu dengan waktu penyandaran yang sebenarnya di KSO Terminal Petikemas Koja. Perbedaan waktu ini disebabkan oleh keterlambatan kedatangan kapal, serta perbedaan signifikan antara waktu aktual dengan estimasi rencana penyandaran kapal. Fenomena ini mengakibatkan perubahan jadwal dan berpotensi mengganggu tingkat kecepatan layanan terminal, serta berdampak pada seluruh rencana jadwal penyandaran kapal memiliki risiko kemunduran mempengaruhi kapal-kapal yang akan sandar dan jadwal kedatangan ex-kapal di pelabuhan selanjutnya.

Berdasarkan uraian yang telah dijabarkan sebelumnya, maka penulis tertarik untuk meneliti lebih lanjut terkait kesesuaian perencanaan jadwal *berthing window* pada realisasi kegiatan penyandaran kapal di Terminal Petikemas Koja dengan fokus penelitian terhadap judul “**Analisis Kesesuaian Kegiatan Sandar Kapal di Terminal Petikemas Koja**”.

## **1.2 Identifikasi Masalah**

Berdasarkan latar belakang Skripsi, serta untuk memberikan gambaran secara nyata tentang apa yang diuraikan, maka penulis mengidentifikasi masalah yang terjadi adalah sebagai berikut :

1. Apakah realisasi pelaksanaan kegiatan sandar kapal telah sesuai dengan perencanaan jadwal *berthing window*?

2. Apa faktor permasalahan yang menyebabkan realisasi kegiatan sandar kapal tidak sesuai dengan perencanaan jadwal *berthing window*?
3. Apa dampak yang ditimbulkan dari ketidaksesuaian tersebut pada kegiatan sandar kapal?

### 1.3 Batasan Masalah

Sehubung dengan keterbatasan waktu dan cangkupan yang luas dalam kegiatan sandar kapal agar pembahasan dan pemecahan masalahnya tidak menyimpang, maka penulis membatasi masalah pada beberapa poin :

1. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data penyandaran kapal-kapal internasional yang telah memiliki kontrak sandar dengan Terminal Petikemas Koja dan terjadwal rencana aktivitas penyandarannya ke dalam *berthing window*, diantaranya pelayanan penyandaran 12 kapal milik perusahaan pelayaran OOCL (KTX 3 dan ASAL Service) periode Januari hingga Maret 2022
2. Hasil analisis ini berfokus pada kesesuaian antara realisasi kegiatan sandar kapal dengan perencanaan jadwal *berthing window*. Selain itu, mengidentifikasi faktor-faktor penyebab ketidaksesuaian dan dampaknya pada operasi penyandaran kapal di Terminal Petikemas Koja

### 1.4 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian identifikasi dan batasan masalah yang telah dipaparkan diatas, maka rumusan masalah yang akan dibahas dalam Skripsi ini adalah “Apakah realisasi kegiatan sandar kapal telah sesuai dengan perencanaan jadwal *berthing window*?”

### 1.5 Tujuan Penulisan

Sesuai dengan judul yang diangkat penulis, adapun tujuan dari penulisan Skripsi ini adalah sebagai berikut :

1. Mengetahui kesesuaian antara realisasi pelaksanaan kegiatan sandar kapal dengan perencanaan jadwal *berthing window* yang telah dibuat oleh Terminal Petikemas Koja



2. Mengetahui faktor permasalahan penyebab ketidaksesuaian yang terjadi selama proses kegiatan penyandaran kapal di Terminal Petikemas Koja
3. Mengetahui dampak yang timbul apabila terjadi ketidaksesuaian pada kegiatan sandar kapal

### **1.6 Manfaat Penulisan**

Manfaat yang diharapkan dari penyusunan Skripsi ini adalah sebagai berikut :

1. Secara Teoritis

Menambah sumber pengetahuan dan wawasan baru sehingga dapat dipergunakan sebagai acuan pada penelitian berikutnya tentang pelayanan penyandaran kapal di Terminal Petikemas Koja.

2. Secara Praktis

Temuan dari penelitian ini akan digunakan sebagai masukan, pertimbangan, dan evaluasi terhadap pelaksanaan proses penyandaran. Dengan demikian, perusahaan dapat mengembangkan strategi perencanaan yang efektif untuk memaksimalkan upaya dalam mengurangi dampak dari keterlambatan dalam kegiatan penyandaran kapal.



*Mencerdaskan dan  
Memartabatkan Bangsa*