

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang Masalah**

Transportasi laut menjadi peran penting dalam sistem logistik dunia karena menjadi sarana utama dalam mendukung kegiatan perdagangan internasional maupun domestik. Hingga saat ini, angkutan laut tetap menjadi tulang punggung perdagangan global, sebagaimana dibuktikan oleh kemampuannya mengangkut lebih dari 80% volume barang dalam perdagangan internasional. Dominasi ini menunjukkan bahwa sebagian besar aktivitas perdagangan global masih sangat bergantung pada jalur laut sebagai moda utama distribusi barang (Perdagangan et al., 2025). Dalam kegiatan tersebut, pelabuhan memegang peranan penting sebagai tempat berlangsungnya berbagai aktivitas keluar masuknya kapal, barang, dan distribusi logistik antar wilayah. Pelabuhan juga memegang peranan penting dalam mempengaruhi kelancaran kegiatan kapal (Ginting & Geofany Ginting, 2021). Pelayanan operasional pelabuhan yang baik akan sangat berpengaruh terhadap kelancaran arus barang serta kelancaran proses distribusi.

Pelabuhan memiliki peran strategis dalam mata rantai layanan logistik nasional dan menjadi pusat kegiatan ekonomi yang mendukung pertumbuhan perdagangan serta industri di berbagai wilayah Indonesia. Salah satu pelabuhan yang memiliki peran penting di wilayah Jawa Barat yaitu Pelabuhan Cirebon, yang dikelola oleh PT. Pelindo Regional 2 Cabang Cirebon. Pelabuhan ini melayani berbagai jenis komoditas seperti curah kering, curah cair, dan general cargo, serta menjadi gerbang utama distribusi barang untuk kawasan Ciayumajakuning (Cirebon, Indramayu, Majalengka, dan Kuningan) (PELINDO, 2025).

Operasional pelabuhan menjadi faktor penting dalam menunjang kelancaran aktivitas pelayanan transportasi laut di pelabuhan. Menurut Sucahyowati & Suryani (2023) kinerja pelayanan operasional di pelabuhan merupakan pencapaian hasil kerja pelabuhan yang terukur dalam memberikan pelayanan kapal, barang, utilitas fasilitas

dan alat dalam periode waktu dan satuan tertentu. Tingkat kelancaran pelayanan kapal di pelabuhan dapat dilihat melalui waktu pelayanan kapal, seperti *Waiting Time* dan *Turn Round Time* kapal. Kedua indikator tersebut digunakan untuk mengetahui seberapa baik pelabuhan dalam memberikan pelayanan terhadap kapal yang datang untuk melakukan kegiatan bongkar muat. Oleh karena itu, peningkatan kinerja operasional pelabuhan menjadi hal yang penting untuk diperhatikan agar kegiatan transportasi laut dapat berjalan lebih efisien serta mampu mendukung kelancaran sistem logistik nasional (Suchayowati & Suryani, 2023b)

Indikator yang sering digunakan untuk mengukur kelancaran pelayanan kapal di pelabuhan yaitu *Turn Round Time*. *Turn Round Time* atau total waktu layanan di pelabuhan merupakan jumlah jam yang dihabiskan kapal di pelabuhan, dihitung sejak kapal tiba di tempat berlabuh hingga berangkat dari tempat berlabuh, yang dinyatakan dalam satuan jam (Sipahutar, Irma, Sartika, et al., 2025). Waktu tersebut mencakup seluruh aktivitas kapal selama berada di pelabuhan, mulai dari proses kedatangan kapal, kegiatan sandar, kegiatan bongkar muat, hingga kapal meninggalkan pelabuhan. Semakin singkat *Turn Round Time* kapal, maka semakin lancar pelayanan operasional pelabuhan tersebut.

*Turn Round Time (TRT)* kapal di PT Pelindo Regional 2 Cabang Cirebon dapat dipengaruhi oleh berbagai faktor operasional yang terjadi selama kapal berada di pelabuhan. Salah satu faktor yang memiliki pengaruh signifikan terhadap lamanya *Turn Round Time* adalah *Waiting Time* kapal. *Waiting Time* merupakan waktu tunggu yang dikeluarkan oleh kapal untuk menjalani proses kegiatan di dalam area perairan Pelabuhan, yang dihitung sejak permintaan pemanduan oleh pihak perusahaan pelayanan sampai dengan petugas pandu naik kapal (Sipahutar, Irma, Sartika, et al., 2025).

*Waiting Time* kapal di pelabuhan dipengaruhi oleh beberapa faktor, seperti kondisi cuaca buruk yang membuat kapal sulit merapat di dermaga sehingga memperpanjang *Waiting Time* kapal, ketidaksesuaian jadwal kedatangan kapal, serta efektivitas pelayanan pandu yang tidak optimal dalam situasi perairan padat (Sepfani et al., 2025).

Kondisi ini berdampak langsung terhadap durasi *Turn Round Time* kapal secara keseluruhan. Oleh karena itu, analisis terhadap *Waiting Time* dan durasi *Turn Round Time* kapal di PT Pelindo Regional 2 Cabang Cirebon menjadi penting untuk dilakukan mengevaluasi kinerja pelayanan operasional pelabuhan secara menyeluruh.

Kondisi pelayanan kapal di Pelabuhan Cirebon masih terdapat beberapa hambatan operasional yang dapat mempengaruhi lamanya pelayanan kapal di pelabuhan, khususnya dalam konteks analisis *Waiting Time* dan durasi *Turn Round Time* kapal di PT Pelindo Regional 2 Cabang Cirebon. Tingginya aktivitas kunjungan kapal di pelabuhan berpotensi menyebabkan terjadinya antrean pelayanan kapal, terutama ketika kapasitas pelayanan dermaga dan fasilitas operasional belum sepenuhnya mampu mengimbangi jumlah kapal yang datang. Kondisi tersebut dapat menimbulkan *Waiting Time* kapal sebelum memperoleh pelayanan sandar maupun pelayanan operasional lainnya. Oleh karena itu, kinerja pelayanan operasional pelabuhan dapat diukur dengan berbagai indikator, salah satunya adalah *Waiting Time* kapal, yang dihitung sejak kapal tiba di pelabuhan dan mengajukan permohonan tambat sampai dengan mendapatkan pelayanan pandu menuju ke tambatan. Semakin lama *Waiting Time* kapal, maka akan berdampak pada meningkatnya total waktu kapal berada di pelabuhan, sehingga pada akhirnya dapat menurunkan kelancaran operasional pelabuhan secara keseluruhan. Upaya penurunan *Turn Round Time* kapal di pelabuhan memerlukan penyesuaian waiting time dengan standar kinerja pelabuhan, di antaranya dengan meningkatkan kesiapan operator pelabuhan dan manajemen operasional seluruh pemangku kepentingan terkait di pelabuhan (Royh Savhanta Tonapa, 2021).

Berdasarkan uraian latar belakang, masih terdapat kesenjangan penelitian (*research gap*) dalam kajian mengenai *Waiting Time* dan *Turn Round Time* kapal, khususnya pada konteks operasional PT Pelindo Regional 2 Cabang Cirebon. Penelitian yang dilakukan oleh (Sepfani et al., 2025) menganalisis *Waiting Time* kapal penumpang di Terminal Jamrud Utara Surabaya dan menemukan bahwa *Waiting Time* mencapai 2,53 jam sehingga tidak sesuai dengan standar kinerja pelabuhan, dengan faktor penyebab meliputi cuaca buruk, ketidaksesuaian jadwal kedatangan kapal, serta

efektivitas pelayanan pandu yang tidak optimal dalam situasi perairan padat. Selain itu, penelitian (Mawardi et al., 2024) yang dilakukan di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi jadwal penyandaran kapal, jasa pemanduan, dan produktivitas bongkar muat terhadap *Waiting Time* kapal menggunakan metode regresi linier berganda, dengan hasil bahwa variabel jasa pemanduan memiliki pengaruh paling dominan terhadap *Waiting Time* kapal di pelabuhan tersebut. Kedua penelitian tersebut dilakukan pada lokasi dan karakteristik operasional yang berbeda, yakni di Terminal Jamrud Utara Surabaya dan Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap sehingga belum dapat merepresentasikan kondisi operasional yang terjadi di Pelabuhan Cirebon. Penelitian mengenai *Waiting Time* kapal merupakan salah satu permasalahan yang harus menjadi perhatian serius di setiap pelabuhan, karena sangat berpengaruh terhadap kelancaran proses operasional dan pelayanan kapal secara keseluruhan. Perbedaan fokus kajian dan lokasi penelitian tersebut menunjukkan bahwa belum terdapat kajian yang secara spesifik menganalisis *Waiting Time* dan durasi *Turn Round Time* kapal pada PT Pelindo Regional 2 Cabang Cirebon, sehingga penelitian ini menjadi penting dan relevan untuk dilakukan guna mengisi kekosongan tersebut (Sefani et al., 2025).

Oleh karena itu, penelitian yang berjudul Analisis *Waiting Time* Kapal dan Durasi *Turn Round Time* Kapal di PT Pelindo Regional 2 Cabang Cirebon ini menjadi penting untuk dilakukan. Tingginya arus kapal yang masuk dan keluar serta terbatasnya jumlah dermaga yang menimbulkan antrean yang cukup panjang, sehingga kapal harus menunggu giliran untuk bersandar dan memulai proses pemuatan, yang berdampak pada meningkatnya *Waiting Time* kapal serta menambah beban biaya logistik dan operasional. Melalui analisis terhadap *Waiting Time* dan *Turn Round Time* kapal di Pelabuhan Cirebon, penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran yang lebih spesifik dan terukur mengenai kondisi nyata pelayanan operasional kapal di pelabuhan tersebut.

## 1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang penelitian yang telah diuraikan, maka beberapa permasalahan yang dapat diidentifikasi adalah sebagai berikut:

1. Tingginya aktivitas kunjungan kapal di PT Pelindo Regional 2 Cabang Cirebon berpotensi menimbulkan antrean pelayanan kapal di pelabuhan.
2. *Waiting Time* kapal masih terjadi sebelum kapal memperoleh pelayanan sandar, sehingga memengaruhi kelancaran pelayanan operasional kapal.
3. *Turn Round Time kapal* cenderung menjadi lebih lama akibat lamanya proses pelayanan kapal selama berada di pelabuhan.
4. Belum diketahui kondisi rata-rata *Waiting Time* dan *Turn Round Time* kapal di PT Pelindo Regional 2 Cabang Cirebon berdasarkan data operasional kapal.

## 1.3 Batasan Masalah

Untuk menjaga agar penelitian ini tetap fokus dan sesuai dengan tujuan yang ingin dicapai, maka diperlukan batasan masalah dalam penelitian ini:

1. Penelitian dilakukan pada kegiatan operasional kapal yang melakukan pelayanan di Pelabuhan Cirebon.
2. Data yang digunakan merupakan data operasional kapal dalam periode bulan Januari – Mei 2026 sesuai dengan ketersediaan data di pelabuhan.
3. Penelitian ini hanya membahas analisis *Waiting Time* kapal dan *Turn Round Time* di PT Pelindo Regional 2 Cabang Cirebon, tanpa membahas faktor operasional lain seperti produktivitas bongkar muat dan kapasitas dermaga.

## 1.4 Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah dan batasan masalah yang telah ditetapkan, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana kondisi *Waiting Time* kapal di PT Pelindo Regional 2 Cabang Cirebon berdasarkan data operasional selama bulan Januari hingga Mei 2026?
2. Bagaimana kondisi *Turn Round Time* kapal di PT Pelindo Regional 2 Cabang Cirebon berdasarkan data operasional selama bulan Januari hingga Mei 2026?

## 1.5 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui dan menganalisis kondisi *Waiting Time* kapal di PT Pelindo Regional 2 Cabang Cirebon berdasarkan data operasional selama periode Januari hingga Mei 2026, sehingga dapat memberikan gambaran mengenai lamanya *Waiting Time* kapal sejak tiba di area pelabuhan hingga memperoleh pelayanan sandar.
2. Untuk mengetahui dan menganalisis kondisi *Turn Round Time* kapal di PT Pelindo Regional 2 Cabang Cirebon berdasarkan data operasional selama periode Januari hingga Mei 2026, sehingga dapat memberikan gambaran mengenai total durasi pelayanan kapal sejak tiba di pelabuhan hingga seluruh kegiatan operasional selesai dan kapal meninggalkan pelabuhan.

## 1.6 Kegunaan Penelitian

### 1.6.1 Kegunaan Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat berkontribusi pada pengembangan ilmu pengetahuan, khususnya di bidang manajemen pelabuhan dan logistik maritim yang berkaitan dengan layanan operasional kapal di pelabuhan. Melalui penelitian ini, diharapkan dapat diperoleh pemahaman yang lebih mendalam mengenai *Waiting Time* dan *Turn Round Time* kapal di PT Pelindo Regional 2 Cabang Cirebon berdasarkan data operasional yang diperoleh. Selain itu, penelitian ini juga diharapkan dapat memberikan gambaran umum mengenai proses pelayanan kapal di pelabuhan, sehingga dapat menjadi dasar evaluasi untuk meningkatkan kelancaran dan kualitas layanan operasional kapal.

### 1.6.2 Kegunaan Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan dan informasi yang bermanfaat bagi pengelola pelabuhan dalam upaya mereka meningkatkan kualitas layanan kapal serta kelancaran operasional kegiatan pelabuhan. Melalui hasil penelitian ini, diharapkan PT Pelindo Regional 2 Cabang Cirebon dapat memperoleh gambaran yang lebih jelas mengenai *Waiting Time* dan *Turn Round*

*Time* kapal berdasarkan data operasional yang ada. Selain itu, hasil penelitian ini juga diharapkan dapat menjadi dasar untuk mengevaluasi proses layanan kapal di pelabuhan, sehingga mendukung upaya peningkatan layanan operasional kapal secara lebih efektif.



*Intelligentia - Dignitas*