

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia adalah Negara kepulauan dimana lebih dari 17000 pulau yang membentang pada jarak 5100 km dan mempunyai lebih dari 2100 pelabuhan, sehingga sektor kelautan memegang peranan yang sangat penting dalam sistem transportasi lokal. Pembangunan transportasi pada dasarnya diarahkan agar dapat berperan lebih besar dalam pembangunan ekonomi, sosial, budaya, politik dan pertahanan keamanan. (*semanticsscholar.org*)

Dalam kondisi seperti hal diatas yaitu perkembangan yang begitu pesat dalam segala bidang, pelabuhan juga akan mengalami peningkatan serta perkembangan. Dimana kegiatan-kegiatan sejak kedatangan kapal, aktifitas bongkar muat barang, keberangkatan kapal dan hubungan pelabuhan dengan pelabuhan lain.

Pelabuhan Tanjung Wangi merupakan pelabuhan yang terletak di Jl.Situbondo – Banyuwangi, Bulusan Kalipuro, Banyuwangi. Dengan melihat keunggulan internal berupa kedalaman kolam pelabuhan yang mencapai 12 meter hingga 14 meter, serta lokasi yang berada di kawasan kaya hasil agro, Pelabuhan Tanjung Wangi dinilai memiliki potensi besar sebagai penyangga Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya. Bahkan memungkinkan menjadi pelabuhan yang memiliki kemampuan menjadi gerbang ekspor bagi kawasan timur Propinsi Jawa Timur yang biasa disebut kawasan Tapal Kuda, meliputi Kabupaten Banyuwangi, Situbondo, Bondowoso dan Jember.

Dikutip dari website resmi PT.Pelindo III, Pelabuhan Tanjung Wangi memiliki luasan dermaga dengan panjang 543 meter yang mampu menampung 5 kapal. Pada tahun 2022 Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tanjung Wangi (KSOP) Kabupaten Banyuwangi mencatat jumlah kunjungan kapal ke

Pelabuhan Tanjung Wangi sebanyak 877 unit kapal. Setiap bulannya Pelabuhan Tanjung Wangi mampu menangani ribuan ton bongkar muat.

Sebagai pelabuhan yang menjadi salah satu transportasi utama di Banyuwangi, maka kegiatan kelautan ataupun kapal berlabuh dan berlayar semakin meningkat, tentunya sarana dan prasarana sudah harus disiapkan. Namun seiring dengan perkembangannya dan terjadinya *waiting time* yang terlalu lama pada beberapa kapal yang akan bersandar. Manajer PT.Pelindo Multi Terminal, Tonny Hendra Cahyadi mengatakan bahwa kondisi saat ini produktivitas pelabuhan Tanjung Wangi sering tidak sampai target karena kapal-kapal yang bawa pupuk itu mempunyai alat angkut kurang memadai. (*Eka Rimawati.detikjatim.20 September 2023*). Dari latar belakang tersebut maka perlunya dilakukan evaluasi kinerja pada dermaga pelabuhan Tanjung Wangi.

Pembahasan pada penelitian ini ialah untuk mendapatkan hasil kinerja dari dermaga sesuai dengan Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut No. UM.002/38/18/DJPL.2011, indikator dari peraturan tersebut meliputi, waktu tunggu kapal (*waiting time*), waktu pelayanan pemanduan (*approach time*), waktu efektif (*effective time*) di banding (*berth time*), produktivitas kerja, menerima dan mengirimkan petikemas, tingkat penggunaan dermaga (*berth occupancy ratio*), tingkat penggunaan gudang (*shed occupancy ratio*) dan tingkat penggunaan lapangan (*yard occupancy ratio*) sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

1.2 Identifikasi Masalah

Permasalahan penelitian yang penulis ajukan ini dapat diidentifikasi permasalahannya sebagai berikut:

1. Besarnya tingkat arus bongkar muat pada pelabuhan Tanjung Wangi.
2. Berdasarkan data dari BPS Kabupaten Banyuwangi selama tahun 2018 – 2022 terdapat 7807 unit kapal yang berkunjung ke Pelabuhan Tanjung Wangi. Karena banyaknya jumlah kunjungan

kapal di setiap tahunnya mengakibatkan kurang maksimalnya tingkat pelayanan dermaga.

3. Jumlah bongkar muat barang tidak sebanding dengan kapasitas alat yang tersedia di pelabuhan Tanjung Wangi.

1.3 Rumusan Masalah

Adapun rumusan masalah dalam studi ini adalah sebagai berikut :

1. Berapakah jumlah arus bongkar muat pada tahun 2018 - 2022 di Pelabuhan Tanjung Wangi ?
2. Apakah kinerja dermaga pelabuhan Tanjung Wangi saat ini masih memenuhi standar kinerja yang berlaku ?
3. Apakah kapasitas *crane* yang digunakan pada pelabuhan Tanjung Wangi sudah memenuhi dengan jumlah arus bongkar muat barang pada tahun 2018 - 2022 ?

1.5 Batasan Masalah

Melihat luasnya cakupan penelitian ini maka pembahasan studi ini di batasi sebagai berikut :

1. Evaluasi kinerja hanya pada terminal bongkar muat barang.
2. Hasil analisis kinerja pelayanan dermaga pelabuhan Tanjung Wangi hanya dibandingkan dengan ketentuan Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut No. UM.002/38/18/DJPL.2011.
3. Dikarenakan kurangnya data yang diperoleh, maka hanya menganalisa 5 indikator dari ketentuan yang berlaku yaitu, waktu tunggu kapal (*waiting time*), waktu pelayanan pemanduan (*approach time*), waktu efektif (*effective time*) di banding (*berth time*), tingkat penggunaan dermaga (*berth occupancy ratio*) dan tingkat penggunaan lapangan (*yard occupancy ratio*).

4. Pembatasan fasilitas alat bongkar muat hanya melakukan analisa pada alat crane dan lapangan penumpukan pada pelabuhan Tanjung Wangi.

1.6 Maksud dan Tujuan

Maksud dari studi ini adalah untuk mengevaluasi kinerja dermaga Pelabuhan Tanjung Wangi berdasarkan Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut No. UM.002/38/18/DJPL.2011.

Adapun tujuan dari studi ini adalah ;

1. Mengetahui jumlah arus bongkar muat dan kunjungan kapal yang beroperasi di pelabuhan Tanjung Wangi pada tahun 2018 - 2022.
2. Menganalisa serta mengevaluasi kinerja operasional dermaga saat ini sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
3. Menganalisa serta mengevaluasi fasilitas alat bongkar muat barang yang digunakan di dermaga pelabuhan Tanjung Wangi.