

**ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI
WAKTU TUNGGU KAPAL PADA PT. ORELA BAHARI
MANDIRI DI PELABUHAN TANJUNG PRIOK**



MUH CHAERUL KARSA SUHADA

NIT : 21.43.060

**KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2025**

**ANALISIS FAKTOR – FAKTOR YANG MEMPENGARUHI
WAKTU TUNGGU KAPAL PADA PT. ORELA BAHARI
MANDIRI DI PELABUHAN TANJUNG PRIOK**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program Studi
Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Disusun dan diajukan oleh

MUH CHAERUL KARSA SUHADA
NIT. 21.43.060

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2025**

PRAKATA

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas rahmat dan karunia-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik. Skripsi ini disusun untuk memenuhi syarat kelulusan program Diploma IV Prodi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar dengan judul: **“Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Waktu Tunggu Kapal pada PT. Orela Bahari Mandiri di Pelabuhan Tanjung Priok”**.

Penulis menyadari bahwa penyelesaian skripsi ini tidak terlepas dari bantuan, doa, dan bimbingan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Capt. Rudy Susanto, M.Pd M.Mar., Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Capt. Faisal Saransi, M.T., M.Mar., Pembantu Direktur 1 Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
3. Ibu Jumriani, S.E., M.Adm.S.D.A., Ketua Prodi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan serta Dosen Pembimbing Pertama yang selalu memberikan bimbingan, saran, dan arahan.
4. Ibu Gradina Nur Fauziah, S.Si., M.Si., Dosen Pembimbing Kedua yang juga memberikan bantuan dan arahan.
5. Seluruh Dosen dan staf Prodi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
6. Bapak Dharma Kalatiku, Direktur Utama PT. Orela Bahari Mandiri yang telah memberi izin untuk penelitian ini.
7. Bapak Ahyar, Manager Operasional PT. Orela Bahari Mandiri yang telah membimbing penulis dalam pelaksanaan penelitian.
8. Seluruh staf PT. Orela Bahari Mandiri yang telah membantu selama penelitian.
9. Kedua orangtua dan saudara yang selalu mendukung dan mendoakan penulis.

10.Seluruh Taruna angkatan 42 yang memberikan dukungan selama penulisan skripsi ini.

Semoga segala kebaikan yang diberikan menjadi berkah. Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan, dan penulis sangat menghargai segala kritik dan saran yang membangun. Semoga skripsi ini bermanfaat, khususnya bagi Taruna/i Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Terimakasih.

Wassalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatu.

Makassar,14 Maret 2025

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Muh Chaerul Karsa Suhada'.

Muh Chaerul Karsa Suhada

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : Muh Chaerul Karsa Suhada
NIT : 21.43.060
Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

Analisis Faktor – Faktor Yang Mempengaruhi Waktu Tunggu Kapal Pada PT. Orela Bahari Mandiri Di Pelabuhan Tanjung Priok

Merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam skripsi ini, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide yang saya susun sendiri.

Jika pernyataan di atas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 14 Maret 2025



Muh Chaerul Karsa Suhada
NIT 21.43.060

ABSTRAK

MUH CHAERUL KARSA SUHADA,2025,"Analisis Faktor – Faktor yang Mempengaruhi Waktu Tunggu Kapal Pada PT. Orela Bahari Mandiri di Pelabuhan Tanjung Priok", (Dibimbing oleh Jumriani dan Gradina Nur Fauziah)

Pelabuhan Tanjung Priok, sebagai pelabuhan terbesar dan tersibuk di Indonesia, memegang peran vital dalam kelancaran arus barang dan logistik nasional. PT. Orela Bahari Mandiri, sebagai salah satu perusahaan pelayaran yang bergerak di bidang agent di Pelabuhan Tanjung Priok, menghadapi tantangan dalam mengelola waktu tunggu kapal yang dapat mempengaruhi efisiensi operasional dan kepuasan pelanggan. Oleh karena itu, tujuan penelitian ini adalah untuk memahami secara mendalam faktor-faktor yang mempengaruhi waktu tunggu kapal pada PT. Orela Bahari Mandiri di Pelabuhan Tanjung Priok.

Penelitian ini dilakukan di PT. Orela Bahari Mandiri selama penulis melaksanakan praktek darat (PRADA) dari Agustus 2023 hingga Juli 2024. Dalam penelitian ini, penulis menggunakan beberapa metode pengumpulan data, yaitu metode observasi (pengamatan langsung) terhadap kegiatan keagenan kapal, serta teknik dokumentasi berupa gambar kapal yang berada di PT. Orela Bahari Mandiri, Pelabuhan Tanjung Priok. Jenis penelitian yang digunakan adalah deskriptif kualitatif, di mana data yang diperoleh data yang berupa kata-kata, gambar, atau informasi lisan atau tertulis lainnya yang berkaitan dengan pembahasan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa Pelabuhan Tanjung Priok mengalami peningkatan kinerja dalam pelayanan kapal. Upaya-upaya yang dilakukan untuk meningkatkan efisiensi waktu tunggu kapal diharapkan dapat dipertahankan dan terus ditingkatkan di masa yang akan datang.

Kata kunci : Kapal, Pelabuhan, Waktu Tunggu.

ABSTRACT

MUH CHAERUL KARSA SUHADA, "Analysis of Factors Affecting Ship Waiting Time at PT. Orela Bahari Mandiri at Tanjung Priok Port", (Supervised by Jumriani and Gradina Nur Fauziah)

The Port of Tanjung Priok, as the largest and busiest port in Indonesia, plays a vital role in facilitating the flow of goods and national logistics. PT. Orela Bahari Mandiri, one of the shipping companies operating as an agent at the Port of Tanjung Priok, faces challenges in managing vessel waiting times, which can affect operational efficiency and customer satisfaction. Therefore, the purpose of this study is to gain an in-depth understanding of the factors influencing vessel waiting times at PT. Orela Bahari Mandiri in the Port of Tanjung Priok.

This research was conducted at PT. Orela Bahari Mandiri during the author's internship (PRADA) from August 2023 to July 2024. The study employed several data collection methods, including observation (direct observation) of ship agency activities and documentation techniques in the form of photographs of vessels at PT. Orela Bahari Mandiri, Port of Tanjung Priok. The type of research used is descriptive qualitative, wherein the data collected consists of words, images, or other verbal or written information relevant to the discussion.

The results of the study indicate that the Port of Tanjung Priok has demonstrated improved performance in vessel services. Efforts to enhance vessel waiting time efficiency are expected to be maintained and further improved in the future.

Keywords: Port, Vessel, Waiting Time.

DAFTAR ISI

PRAKATA	iii
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	v
ABSTRAK	vi
ABSTRACT	vii
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR	xi
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	2
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	4
A. Analisis	4
B. Waktu Tunggu (<i>Waiting Time</i>) Kapal	5
C. Pelabuhan	8
D. Ketersediaan Dermaga	13
E. Kapal	15
F. <i>Pilot</i> (Pandu)	17
G. Pengertian Agen	19
H. Penelitian Terdahulu	21
I. Kerangka Pikir	31
BAB III METODE PENELITIAN	32
A. Jenis Penelitian	32
B. Definisi Konsep	32

C. Unit Analisis	32
D. Teknik Pengumpulan Data	33
E. Prosedur Pengolahan dan Analisis Data	34
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	35
A. Hasil Penelitian	35
B. Pembahasan Hasil Penelitian	43
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	52
A. Simpulan	52
B. Saran	52
DAFTAR PUSTAKA	54
RIWAYAT HIDUP PENULIS	57

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 4.1. Data kapal yang mengalami keterlambatan sandar	43

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 4. 1. Kantor PT. Orela Bahari Mandiri	35
Gambar 4. 2. Struktur Organisasi PT. Orela Bahari Mandiri (2023)	38
Gambar 4. 3. Diagram waktu tunggu kapal	50

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pertumbuhan aktivitas logistik di Pelabuhan Tanjung Priok, sebagai pelabuhan terbesar dan tersibuk di Indonesia, telah menyebabkan peningkatan jumlah kunjungan kapal setiap tahunnya. Pelabuhan ini menjadi pusat utama untuk distribusi barang di Indonesia, baik untuk kebutuhan domestik maupun internasional. Peningkatan volume kunjungan kapal tersebut berbanding lurus dengan intensitas aktivitas bongkar muat barang di pelabuhan. Namun, dengan kondisi sarana dan prasarana pelabuhan yang terbatas serta kurang optimalnya kinerja operasional, muncul tantangan serius berupa antrian kapal yang harus menunggu untuk bersandar di dermaga.

Antrian ini pada akhirnya berdampak langsung pada meningkatnya waktu tunggu kapal, atau yang dikenal dengan istilah *waiting time*. Waktu tunggu kapal yang panjang dapat menyebabkan penurunan efisiensi pelabuhan dan peningkatan biaya ekonomi. Biaya tinggi ini berdampak langsung pada rantai distribusi barang, sehingga memengaruhi harga barang di pasar. Dengan demikian, mengelola waktu tunggu kapal di pelabuhan menjadi tantangan yang harus segera diatasi guna menjaga kelancaran arus logistik nasional.

Dalam upaya mengurangi waktu tunggu kapal, peran agen pelayaran menjadi sangat penting. Agen pelayaran merupakan pihak yang bertugas mempermudah operasional kapal, terutama sebelum kapal tiba di pelabuhan. Tugas utama agen meliputi pengurusan dokumen kapal, perizinan sandar, koordinasi dengan otoritas pelabuhan, dan memastikan fasilitas yang dibutuhkan telah tersedia. Dengan manajemen yang baik, agen pelayaran dapat mempercepat proses administrasi dan teknis, sehingga kapal dapat segera

melakukan kegiatan sandar, bongkar muat, dan keberangkatan tanpa hambatan yang berarti.

Sebagai salah satu perusahaan agen pelayaran yang beroperasi di Pelabuhan Tanjung Priok, PT Orela Bahari Mandiri memiliki tanggung jawab besar dalam memastikan kelancaran operasional kapal-kapal yang mereka tangani. Melalui peran aktif agen pelayaran, banyak kendala yang dapat diminimalkan, seperti keterlambatan pengurusan dokumen, kurangnya informasi terkait jadwal kapal, atau koordinasi yang tidak efektif dengan pihak pelabuhan. Oleh karena itu, agen pelayaran memegang kunci utama dalam upaya menekan waktu tunggu kapal, meningkatkan efisiensi operasional, dan pada akhirnya mendukung kinerja keseluruhan pelabuhan.

Melihat pentingnya pengelolaan waktu tunggu kapal, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang memengaruhi waktu tunggu kapal di Pelabuhan Tanjung Priok, khususnya pada operasional PT Orela Bahari Mandiri. Penelitian ini juga akan mengeksplorasi langkah-langkah strategis yang dapat dilakukan oleh agen pelayaran untuk mengatasi berbagai tantangan tersebut. Dengan pendekatan yang terintegrasi, diharapkan hasil penelitian ini dapat memberikan kontribusi nyata dalam mendukung efisiensi pelabuhan dan meningkatkan daya saing logistik nasional.

Berdasarkan fakta yang telah dikemukakan di atas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Waktu Tunggu Kapal Pada PT. Orela Bahari Mandiri di Pelabuhan Tanjung Priok”**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka penulis merumuskan masalah sebagai berikut:

1. Faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi waktu tunggu kapal pada PT. Orela Bahari Mandiri di Pelabuhan Tanjung Priok ?

2. Upaya apa yang dilakukan untuk mengurangi waktu tunggu kapal pada PT. Orela Bahari Mandiri ?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui sebagai berikut:

1. Faktor- faktor yang mempengaruhi waktu tunggu kapal pada PT. Orela Bahari Mandiri di Pelabuhan Tanjung Priok.
2. Upaya yang dilakukan untuk mengurangi waktu tunggu kapal pada PT. Orela Bahari Mandiri.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penelitian skripsi ini adalah:

1. Secara Teoritis
Menambah khasanah ilmu pengetahuan program studi ketatalaksanaan angkutan laut dan kepelabuhanan khususnya mengenai penanganan faktor-faktor yang mempengaruhi waktu tunggu kapal di Pelabuhan.
2. Secara Praktis
Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran kepada pihak perusahaan mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi waktu tunggu kapal di Pelabuhan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Analisis

Menurut Komaruddin dalam Septiani, Y., dkk, (2001:53) Pengertian analisis adalah kegiatan berpikir untuk menguraikan suatu keseluruhan menjadi komponen sehingga dapat mengenal tanda-tanda komponen, hubungannya satu sama lain dan fungsi masing-masing dalam satu keseluruhan yang terpadu.

Pengertian analisis adalah kegiatan berpikir untuk menguraikan suatu keseluruhan menjadi komponen sehingga dapat mengenal tandatanda komponen, hubungannya satu sama lain dan fungsi masingmasing dalam satu keseluruhan yang terpadu Komaruddin, (2001:53).

Menurut Harahap bahwa pengertian analisis adalah memecahkan atau menguraikan sesuatu unit menjadi berbagai unit terkecil Harahap, (2004:189).

Menurut KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia), ada beberapa pengertian analisis sebagai berikut:

1. Penyelidikan terhadap suatu peristiwa (karangan, perbuatan, dan sebagainya) untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya (sebabsebab, duduk perkaranya, dan sebagainya).
2. Penguraian suatu pokok atas berbagai bagiannya dan penelaahan bagian itu sendiri serta hubungan antarbagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti keseluruhan.
3. penyelidikan kimia dengan menguraikan sesuatu untuk mengetahui zat bagiannya dan sebagainya.
4. penjabaran sesudah dikaji sebaik-baiknya 5 pemecahan persoalan yang dimulai dengan dugaan akan kebenarannya.

B. Waktu Tunggu (*Waiting Time*) Kapal

1. Pengertian Waktu Tunggu Kapal (*Waiting Time*)

Menurut Sucahyowati, H. & Suryani, D., (2023:40). “*Waiting Time* dan *Approach Time*, erat kaitannya dengan jasa pelayan pemanduan di pelabuhan. Jasa pelayanan pemanduan adalah pelayanan pandu dalam melayani kapal masuk dan keluar, sehingga kapal dapat melewati keadaan perairan pelabuhan dengan selamat, tertib, dan lancar demi keselamatan dan lingkungan pelabuhan. Jasa pelayanan pemanduan mempunyai peranan penting sehingga dapat menunjang pelayanan kapal di Pelabuhan.”

Menurut Wibowo, H. (2010:16), *Waiting Time* (WT) adalah waktu tunggu yang dikeluarkan oleh Kapal untuk menjalani proses kegiatan di dalam area perairan Pelabuhan, bertujuan untuk mendapatkan pelayanan sandar di Pelabuhan atau Dermaga, guna melakukan kegiatan bongkar dan muat barang di suatu Pelabuhan. Misalnya, Kapal yang tengah mengantri di perairan Lampu I mengajukan permohonan sandar kepada PT Pelindo III Cabang Tanjung Emas Semarang pada pukul 10.30 WIB. Kemudian petugas pandu datang menjemput Kapal pukul 11.30 WIB maka *Waiting Time* nya selama 1 jam. Jadi keterlambatan selama 1 jam dapat dikatakan sebagai waktu terbuang (non produktif) yang harus di emban oleh pihak Kapal, pihak pengusaha pelayaran atau pengirim barang (*Shipper*) yang telah menggunakan jasa fasilitas Pelabuhan, yang dikarenakan oleh faktor–faktor tertentu di Pelabuhan. Adapun Indikator kinerja pelayanan yang terkait dengan jasa Pelabuhan terdiri dari :

- a. *Approach Time* (AT) atau waktu pelayanan pemanduan adalah jumlah waktu terpakai untuk kapal bergerak dari lokasi lego jangkar sampai ikat tali di tambatan.

- c. *Effective Time* (ET) atau waktu efektif adalah jumlah waktu efektif yang digunakan untuk melakukan kegiatan bongkar muat selama kapal di tambatan.
- d. *Idle Time* (IT) adalah waktu tidak efektif atau tidak produktif atau terbuang selama kapal berada di tambatan disebabkan pengaruh cuaca dan peralatan bongkar muat yang rusak.
- e. *Not Operation Time* (NOT) adalah waktu jeda, waktu berhenti direncanakan selama kapal di pelabuhan.
- f. *Berth Time* (BT) adalah waktu tambat sejak first line sampai dengan last line.
- g. *Berth Occupancy Ratio* (BOR) atau tingkat penggunaan dermaga adalah perbandingan antara waktu penggunaan dermaga dengan waktu yang tersedia (dermaga siap operasi) dalam periode waktu tertentu yang dinyatakan dalam prosentase.
- h. *Turn around Time* (TRT) adalah waktu kedatangan kapal berlabuh jangkar di dermaga serta waktu keberangkatan kapal setelah melakukan kegiatan bongkar muat barang (TA s/d TD).
- i. *Postpone Time* (PT) adalah waktu tunggu yang disebabkan oleh pengurusan administrasi di pelabuhan (pengurusan dokumen).
- j. *Bert Working Time* (BWT) adalah waktu untuk kegiatan bongkar muat selama kapal berada di tambatan/dermaga.

Waktu tunggu kapal adalah waktu ketika kapal yang akan memasuki alur pelabuhan atau masuk ke pelabuhan harus menunggu bantuan kapal pandu yang fungsinya mengantarkan pandu untuk naik ke atas kapal tersebut dan kapal tunda yang membantu kapal tersebut bersandar ke dermaga. Faktor-faktor yang mempengaruhi cepat atau lambatnya waktu tunggu kapal. Kemungkinan yang pertama adalah kecepatan dari kapal tersebut untuk masuk karna Pelabuhan Dwikora adalah pelabuhan sungai maka kapal yang akan masuk mempunyai batas kecepatan.

Kemungkinan kedua adalah kecepatan dari bongkar muat suatu kapal yang lama bersandar di dermaga sehingga mengakibatkan dermaga penuh dan kapal yang akan masuk harus mengantri lagi. Kemungkinan ketiga kurangnya dermaga yang dimiliki dalam pelabuhan, pelabuhan sendiri memiliki SOP tersendiri dalam hal bongkar muat. Seiring berkembangnya kemajuan teknologi, kapal yang akan sandar di pelabuhan pasti akan mengalami peningkatan yang lebih lebar dan panjang. Muhammad Fauzy, S dkk, (2016:176).

2. Hal-hal Yang Mempengaruhi Waktu Tunggu Kapal

Hal-hal yang memengaruhi waktu tunggu kapal mencakup aspek-aspek yang bersifat situasional, teknis, maupun kebijakan yang terjadi di luar perencanaan yang ideal. Beberapa uraian permasalahannya adalah sebagai berikut:

- a. Pelabuhan memiliki potensi yang sangat besar untuk dikembangkan di masa yang akan datang, hal ini diperkuat dengan data yang ada, yang menyebutkan bahwa terjadi peningkatan arus kedatangan kapal di pelabuhan. Hal ini menimbulkan kekhawatiran bahwa pertumbuhan dalam volume, tanpa peningkatan mutu yang memadai dalam kapasitas, pelayanan bongkar muat Kapal di Dermaga, akan menyebabkan semakin meningkatnya waktu tunggu kapal di pelabuhan.
- b. Kinerja peralatan bongkar muat peralatan teknis pelabuhan belum seimbang dan masih sangat rendah.
- c. Faktor cuaca, hujan, badai, menyebabkan gangguan pada aktivitas bongkar muat barang, penumpang, dan pandu (*Pilot*) sehingga sangat mengganggu kelancaran pengangkutan barang, penumpang dan pemanduan kapal masuk kedalam Pelabuhan.
- d. terjadinya gangguan teknis, seperti kerusakan alat bongkar muat, penundaan karena perawatan dermaga, atau gangguan pada sistem navigasi kapal. Selain itu, kehadiran tenaga kerja

yang tidak sesuai jadwal, seperti keterlambatan operator dermaga atau kurangnya pekerja akibat demo buruh, juga dapat memperpanjang waktu tunggu.

- e. Terlambatnya operator dermaga bisa disebabkan oleh berbagai alasan, seperti masalah transportasi, pergantian shift yang tidak terkoordinasi dengan baik, atau kurangnya tenaga kerja di pelabuhan. Dampaknya tidak hanya memperpanjang waktu tunggu kapal, tetapi juga mengacaukan jadwal kapal-kapal berikutnya yang seharusnya mendapatkan giliran pelayanan. Oleh karena itu, pengelolaan tenaga kerja yang baik, termasuk memastikan kehadiran tepat waktu, sangat penting untuk menjaga efisiensi operasional pelabuhan.

C. Pelabuhan

1. Pengertian Pelabuhan

Menurut Sasono (2012:137) Pelabuhan adalah suatu tempat yang dibentuk oleh daratan dan perairan sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat berlangsungnya kegiatan pemerintahan dan perekonomian, yang digunakan sebagai tempat kapal beristirahat, untuk menurunkan dan menaikkan penumpang dan/atau untuk memuat dan bongkar muat barang digunakan dengan sistem keamanan pelayaran dan kegiatan lainnya.

Menurut Lasse (2014:5-6), “pelabuhan juga diartikan sebagai suatu daerah dimana kapal dapat menurunkan barang, termasuk di daerah yang diperuntukkan bagi kapal untuk menunggu giliran atau dimana dapat diperintahkan untuk bergerak terlebih dahulu.

Undang-undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyatakan: “Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas lautan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusaha yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun

penumpang dan 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 intra dan antar moda transportasi”.

Menurut R.P. Suyono (2007) pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas yang ditentukan, sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi, sebagai tempat berlabuh, berlabuh, naik dan turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keamanan kapal dan kegiatan penunjang pelabuhan, serta lokasi perpindahan intra dan antar moda.

Menurut Bambang T. (2010:3) pelabuhan adalah kawasan perairan yang terlindung dari gelombang dan dilengkapi dengan fasilitas terminal maritim, antara lain dermaga tempat kapal dapat berlabuh untuk bongkar muat barang, crane untuk bongkar muat barang. (transit) dan tempat-tempat lain di mana kapal kapal membongkar muatan dan gudang-gudangnya di mana barang barang dapat disimpan untuk waktu yang lama sambil menunggu pengiriman di tempat tujuan atau pengapalan.

Menurut Triatmodjo (2010:3) Pelabuhan (*port*) adalah daerah perairan yang terlindungi terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, kran-kran (*crane*) untuk bongkar muat barang, gudang laut (*transito*) dan tempat-tempat penyimpanan dimana kapal membongkar muatannya, dan gudang-gudang di mana barang-barang dapat disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pelanggan. Terminal ini dilengkapi dengan jalan kereta api dan/atau jalan raya.

Menurut Kramadibrata (2002:71) Pelabuhan merupakan salah satu simpul dari mata rantai bagi kelancaran angkutan muatan

laut dan darat. Jadi secara umum pelabuhan adalah suatu daerah perairan yang terlindungi dari badai/ombak/arus, sehingga kapal dapat berputar (*turning basin*), bersandar/ membuang sauh dan bongkar muat atas barang dan perpindahan penumpang dapat dilaksanakan.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan, yang dimaksud dengan pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan 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 intra dan antarmoda transportasi.

Adapun jenis jenis pelabuhan yang diantaranya adalah :

a. Pelabuhan Utama

Adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan antar provinsi.

b. Pelabuhan Pengumpul

Adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi.

c. Pelabuhan Penumpang

Adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, merupakan pengumpun bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan provinsi. Kegiatan dalam perusahaan pelabuhan terdiri atas penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan dan jasa terkait dengan kepelabuhanan yang meliputi penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang dan barang. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang dan barang terdiri atas:

- 1) Kegiatan perusahaan di pelabuhan terdiri atas penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan dan jasa terkait dengan kepelabuhanan.
- 2) Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan sebagaimana dimaksud diatas meliputi penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang.
- 3) Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang sebagaimana dimaksud terdiri atas:
 - a) Penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk bertambat.
 - b) Penyediaan dan/atau pelayanan pengisian bahan bakar dan pelayanan air bersih.
 - c) Penyediaan dan/atau pelayanan fasilitas naik turun penumpang dan/atau kendaraan.
 - d) Penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat dan peti kemas.
 - e) Penyediaan dan/atau pelayanan jasa gudang dan tempat penimbunan barang, alat bongkar muat, serta peralatan pelabuhan.

- f) Penyediaan dan/atau pelayanan jasa terminal peti kemas, curah cair, curah kering, dan Ro-ro.
- g) enyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang.
- h) Penyediaan dan/atau pelayanan pusat distribusi dan konsolidasi barang.
- i) Penyediaan dan/atau pelayanan jasa penundaan kapal.

Kegiatan jasa terkait dengan kepelabuhanan sebagaimana dimaksud meliputi kegiatan yang menunjang kelancaran operasional dan memberikan nilai tambah bagi pelabuhan.

2. Fungsi Pelabuhan

Fungsi sebuah pelabuhan paling tidak ada empat yaitu sebagai *Gateway*, *Link*, *Interface*, dan *Industrial Entity*.

a. *Gateway*

Pelabuhan berfungsi sebagai pintu yang di lalui orang dan barang ke dalam maupun ke luar pelabuhan yang bersangkutan. Disebut sebagai pintu karenan pelabuhan adalah jaran atau area resmi bagi lalu lintas perdagangan. Masuk dan keluarnya barang harus melalui prosedur kepabeanan dan kekarantinaan, jadi ada proses yang sudah tertata di pelabuhan dan jika lewat di luar jalan resmi itu tidak dibenarkan.

b. *Link*

Keberadaan pelabuhan pada hakikatnya memfasilitasi pemindahan barang muatan antara moda transportasi darat (inland transport) dan moda transportasi laut (maritime transport) menyalurkan barang masuk dan keluar daerah pabean secepat dan seefisien mungkin. Fungsinya sebagai link ini terdapat setidaknya ada tiga unsure penting, yaitu:

- 1) Meyalurkan atau memindahkan barang muatan dari kapal ke truk.

2) Operasi pemindahan berlangsung cepat artinya minimum delay

3) Efisien dalam arti biaya

c. *Interface*

Yang di maksud interface di sini adalah dalam arus distribusi suatu barang mau tidak mau harus melewati area pelabuhan dua kali, yakni satu kali di pelabuhan muat dan satu kali di pelabuhan bongkar. Dalam kegiatan tersebut pastinya membutuhkan peralatan mekanis maupun non mekanis. Peralatan untuk memindahkan muatan menjembatani kapal dengan truk atau kereta api atau truk dengan kapal. Pada kegiatan tersebut fungsi pelabuhan adalah antar muka (Interface).

d. *Industrial Entity*

Dalam industry entity ini jika pelabuhan yang diselenggarakan secara baik akan bertumbuh dan akan mengembangkan bidang usaha lain, sehingga area pelabuhan menjadi zona industry terkait dengan kepelabuhanan, diantaranya akan tumbuh perusahaan pelayaran yang bergerak di bidang, keagenan, pergudangan, PBM, trucking, dan lain sebagainya.

D. Ketersediaan Dermaga

Ketersediaan dermaga adalah jumlah kesiapan suatu dermaga untuk dapat digunakan atau dioperasikan dalam waktu yang telah ditentukan. Salah satu fasilitas yang sangat menunjang dalam sebuah pelabuhan adalah penyediaan dermaga, dimana dermaga harus dapat memuat arus kapal yang masuk sehingga tidak ada antrian panjang bagi kapal dalam melakukan bongkar muat barang ataupun menaik turunkan penumpang. Antrian yang semakin panjang akan membawa dampak besar bagi perekonomian suatu wilayah karena tertahannya bahan-bahan pokok yang seharusnya didistribusikan di wilayah tersebut. Damastuti, N. dan Siti, A. dalam Rizky, A. P. (2020:17).

Indikator penelitian untuk faktor Ketersediaan Dermaga Taufik MR, dkk, dalam Bayu, A. S. (2021:11) dapat diukur dengan :

1. Jumlah Dermaga

Jumlah dermaga adalah jumlah dermaga disuatu pelabuhan berupa sarana yang siap untuk digunakan untuk melayani kapal yang akan melakukan kegiatan di pelabuhan mencakup kegiatan penyandaran kapal, kegiatan bongkar muat barang dan kegiatan lainnya yang berhubungan dengan pelayanan kapal baik untuk kapal penumpang, kargo, dan peti kemas.

2. Kondisi Fisik Dermaga

Kondisi fisik dermaga adalah keadaan fisik dermaga yang kelayakannya dapat diketahui melalui tahap uji coba sebelum kondisi fisik dermaga dipergunakan untuk pelayanan kapal yang melakukan kegiatan di pelabuhan dan dapat dinilai kelayakannya secara kasat mata. Kondisi fisik dermaga sangat berpengaruh terhadap pelayanan kapal di karenakan untuk pelayanan kapal di butuhkan kondisi fisik dermaga yang layak agar dermaga bisa digunakan secara optimal dan dapat terhindar dari resiko-resiko kecelakaan kerja terhadap pelayanan kapal di wilayah pelabuhan.

3. Fasilitas Dermaga

Fasilitas dermaga adalah fasilitas kegiatan pelayanan kapal yang berada di dermaga yang berfungsi untuk membantu proses belabuh kapal, kegiatan bongkar muat barang dan kegiatan pelayanan kapal lainnya. Pengoperasian fasilitas dermaga dan kesiapan fasilitas dermaga tentunya sesuai dengan prosedur pengelola pelabuhan agar saat di gunakan untuk pelayanan kapal fasilitas dermaga benar-benar siap untuk dioperasikan secara optimal.

E. Kapal

1. Pengertian Kapal

Secara umum pengertian kapal adalah setiap sarana apung yang digunakan atau dapat digunakan sebagai alat angkut ataupun yang digunakan atau dapat digunakan untuk wadah kerja di air, termasuk alat dan peralatan yang lazim dan merupakan bagian yang tak dapat dipisahkan dari sarana apung tersebut.

Menurut Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik energi lainnya, ditarik atau tunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

2. Jenis-jenis Kapal

Ditinjau dari segi niaga (*commercial*) kita dapat membagi jenis-jenis kapal berdasarkan konstruksi bangunan kapal dan sifat muatan yang diangkut oleh kapal yang bersangkutan, menurut C.D.Sudjatmiko (1994:73) membagi kapal menjadi beberapa golongan antara lain sebagai berikut :

a. Kapal Barang (*Cargo Vessel*)

Kapal barang adalah kapal yang dibangun khusus untuk tujuan mengangkat barang-barang menurut jenis barang masingmasing. Kapal barang ini dapat dibagi menjadi:

1) *General Cargo Carrier*

General Cargo Carrier yaitu kapal yang dibangun untuk tujuan mengangkat muatan umum (*General Cargo*) yaitu muatan yang terdiri dari bermacam-macam barang yang dibungkus dalam peti atau keranjang dan lainnya.

2) *Bulk Cargo*

Bulk Cargo yaitu kapal yang dibangun khusus untuk pengangkutan muatan curah yang dikapalkan dalam jumlah banyak sekaligus.

3) *Tanker*

Tanker yaitu kapal yang digunakan untuk mengangkut muatan cair seperti minyak bumi, minyak nabati, LNG (*Liquified Natural Gas*).

4) *Special Designed Ship*

Special Designed Ship yaitu kapal yang dibangun khusus bagi pengangkutan barang tertentu seperti daging segar yang harus diangkut dalam keadaan beku.

b. *Container Vessel*

Container Vessel yaitu kapal yang dibangun untuk mengangkut muatan yang sudah dimasukkan kedalam *Container* atau peti kemas terlebih dahulu. Kapal peti kemas dapat dibagi lagi menjadi :

1) *Containerized Cargo Ship*

Yaitu kapal *general cargo* biasa yang dirubah untuk dapat memuat container.

2) *Semi Container Vessel*

Yaitu kapal yang dibangun untuk mengangkut break bulk dan peti kemas bersama-sama dalam perbandingan tertentu sesuai kehendak pemilik kapal.

c. Kapal penumpang (*Passanger Vessel*)

Yaitu kapal yang dibangun khusus untuk mengangkut penumpang.

d. Kapal Barang Penumpang (*Cargo-Passenger Vessel*)

Yaitu kapal yang dibangun untuk mengangkut penumpang dan muatan secara bersama-sama. Dimana kapal ini mempunyai banyak geladak dan cabin penumpang serta cargo hatches.

- e. Kapal Barang dengan Akomodasi Penumpang Terbatas (*Cargo Vessel With Limited Accomodation for Passenger*)

Yaitu kapal barang biasa, baik yang berupa general cargo carrier maupun bulk carrier, yang diberi cabin untuk mengakomodasikan penumpang umum sampai sebanyak 12 orang

F. *Pilot* (Pandu)

Pilot (Pandu) menurut Hadi, W., (2010) adalah pelaut yang memandu kapal melalui perairan berbahaya atau padat, seperti pelabuhan atau muara sungai. Namun, pilot hanyalah seorang penasihat, karena nakhoda tetap memegang kendali hukum atas kapal tersebut. Tugas pilot adalah membawa kapal masuk dan keluar dari pelabuhan dengan selamat, karena *pilot* memiliki pengetahuan lebih dari nakhoda. *Pilot* memahami area lokal yang sedang dinavigasi sehingga kapal terhindar dari bahaya navigasi. Namun tidak semua daerah yang bisa disinggahi kapal wajib menggunakan *pilot*. Terdapat istilah dalam pelayaran yang pertama daerah yang *compulsory* yaitu suatu daerah dimana diwajibkan untuk menggunakan jasa pandu (daerah tersebut memiliki aturan setempat atau daerah ranjau) dan *voluntary* yaitu suatu daerah dimana tidak diwajibkan untuk menggunakan jasa pandu/*pilot* sesuai aturan setempat atau dapat menggunakan pandu apabila Nakhoda tidak berpengalaman pada daerah tersebut.

Dalam hal ini sangat jelas dinyatakan bahwa Pilot memiliki tanggung jawab penuh atas kegiatan navigasi yang berjalan dan sepenuhnya menjadi bertanggung jawab dalam pelayanan. Di beberapa negara seperti di Inggris, Pilot sendiri berdiri di bawah Harbour Authority, lain halnya dengan di Indonesia Pilot sendiri di bawah naungan BUP (Badan Usaha Pelabuhan) seperti PELINDO dan tidak memiliki satu lingkup kesatuan. Seperti di Inggris, biaya dan

penagihan Pilot ditujukan langsung ke *Port Authority*. Peranan dan Tugas Pilot Pandu Kapal :

1. Memberikan petunjuk dan arahan bagi nakhoda kapal untuk mengambil tindakan yang tepat.
2. Mengambil tindakan pengambilan alih kontrol dalam olah gerak kapal
3. Berkomunikasi dengan kapal lain, VTS (*Vessel Traffic Service*)/ menara control.
4. Melaporkan kepada pengawas pemanduan ketika terjadi kecelakaan.
5. Mengetahui dan memberikan informasi mengenai kedalaman alur pelayaran.
6. Mendapat dan mengumpulkan informasi tentang kecelakaan atau bahaya yang berada disekitar kapal.
7. Menginformasikan tentang adanya perubahan kedalaman dan penghalang pada alur pelayaran.
8. Menginformasikan kepada nakhoda tentang peraturan dan regulasi di pelabuhan setempat.
9. Melaporkan kepada pengawas pandu jika nakhoda melakukan pelanggaran atau penyimpangan yang menyebabkan Keselamatan dan keamanan terganggu.
10. Mengamati draft dan kondisi stabilitas kapal sebelum pemanduan kapal Seorang Pilot baru harus mengikuti familiarisasi terlebih dahulu sebelum melaksanakan tugasnya.

Ini dilakukan untuk mengenalkan dan memberikan wawasan mengenai cara pemanduan yang efektif dan benar sehingga tidak terjadi permasalahan yang tidak diinginkan selama kapal masuk ke pelabuhan. Selain itu seorang pandu juga harus mengikuti beberapa pelatihan untuk menunjang kemampuan dan kompetensinya sehingga dapat membantu kapal dalam melakukan olah gerak dengan aman di

suatu alur pelayaran. Salah satu pelatihan yang diikuti adalah Mooring Master/ POAC (*Personil in Overall Advicer Control*).

G. Pengertian Agen

Menurut Suyono (2005: 211) keagenan adalah hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bilamana dua pihak bersepakat membuat perjanjian, dimana salah satu pihak yang dinamakan agen (*agent*) setuju untuk mewakili pihak lainnya yang dinamakan pemilik (*principal*) dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agennya mengenai kewenangan yang dipercayakan kepadanya.

Menurut Budi Santoso (2015: 70) menyebutkan bahwa dalam Pasal 1 disebutkan bahwa agen adalah perusahaan perdagangan nasional yang bertindak sebagai perantara untuk dan atas nama principal berdasarkan perjanjian untuk melakukan pemasaran tanpa melakukan pemindahan hak atas fisik barang dan atau jasa yang dimiliki / dikuasai oleh principal yang menunjuknya.

Di Indonesia keagenan kapal terhimpun dalam asosiasi keagenan kapal Indonesia (*Indonesian Shipping Agent Association*). Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 tentang angkutan di perairan pasal 90 menyatakan bahwa kegiatan usaha keagenan kapal merupakan kegiatan mengurus kepentingan kapal perusahaan angkutan laut asing dan/atau kapal perusahaan 6 angkutan laut nasional selama berada di Indonesia. Kapal yang membutuhkan pelayanan keagenan adalah, kapal asing dan kapal nasional. Sedangkan usaha keagenan dapat dilakukan oleh perusahaan nasional keagenan kapal dan perusahaan angkutan laut nasional.

Dari beberapa definisi diatas, penulis menyimpulkan bahwa keagenan adalah kegiatan pelayanan jasa atau barang yang dilakukan oleh orang atau badan hukum atau perusahaan yang bertindak untuk melayani atau mewakili dari pemilik barang di wilayah atau negara

tertentu dengan sejumlah imbalan yang telah disepakati dalam perjanjian oleh kedua belah pihak tersebut.

Dari data yang didapat, secara garis besar dikenal tiga jenis agen kapal, yaitu :

1. *General Agent*

General agent atau agen umum adalah perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan asing untuk melayani kapal–kapal milik perusahaan asing tersebut selama berlayar dan singgah di pelabuhan Indonesia.

2. *Cabang Agen*

Cabang agen adalah cabang dari agen di perusahaan tertentu atau sebagai wakil dari general agent untuk melakukan pelayanan kegiatan kapal selama singgah di pelabuhan di Indonesia.

3. *Sub – agent*

Sub – agent adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh general agent untuk melayani kebutuhan kapal di pelabuhan tertentu serta bertanggung jawab atas general agent berkaitan dengan pengurusan clearance kapal di pelabuhan.

Istilah-istilah di Keagenan Kapal :

4. *Booking Agent*

Adalah perusahaan pelayaran atau forwarding yang ditunjuk untuk mengurus muatan kapal dengan sistem liner.

5. *Special Agent* (Agen Khusus)

Adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk untuk melayani kapal dengan sistem tramper pada saat Charter di suatu pelabuhan untuk kegiatan bongkar-muat.

6. *Port Agent*

Adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk untuk melakukan tugas-tugas di suatu pelabuhan. *Port Agent* dapat

menunjuk *Sub - Agent* di pelabuhan lainnya untuk mewakilinya. *Port Agent* tetap bertanggung jawab terhadap principalnya.

7. *Protectual Agent*

Adalah agen yang ditunjuk oleh pencharter yang tercantum dalam *Charter Party* untuk mewakili kepentingannya.

8. *Husbandry Agent*

Adalah agen yang ditunjuk oleh principal untuk mewakili diluar kepentingan B/M, umpama hanya mengurus ABK, Repair, *Supplier* dll.

9. *Boarding Agent*

Adalah petugas dari keagenan yang selalu berhubungan dengan pihak kapal. Biasanya *Boarding Agent* yang pertama naik ke kapal waktu kapal tiba dan terakhir meninggalkan kapal ketika kapal akan berangkat (*Dinas Luar Operasi*).

10. *Cargo Handling Agent*

Adalah Perusahaan Bongkar Muat (PBM) yang ditunjuk untuk melayani kegiatan bongkar-muat di pelabuhan.

H. Penelitian Terdahulu

1. Faktor-faktor yang mempengaruhi waktu tunggu kapal

Permasalahan waktu tunggu kapal sebelumnya sudah pernah ada yang meneliti, baik di tingkat nasional maupun internasional, dengan fokus pada berbagai faktor penyebab seperti kondisi cuaca, efisiensi operasional pelabuhan, kapasitas dermaga, hingga sistem manajemen lalu lintas kapal. Penelitian-penelitian sebelumnya umumnya menyoroti bagaimana ketidakseimbangan antara jumlah kapal yang datang dan kapasitas pelabuhan dapat menyebabkan antrean panjang serta dampak ekonomi yang ditimbulkan akibat keterlambatan tersebut. Selain itu, beberapa studi juga mengusulkan solusi inovatif, seperti penggunaan teknologi digital untuk pemantauan lalu lintas kapal, pengoptimalan sistem jadwal sandar,

serta peningkatan koordinasi antara agen pelayaran dan otoritas pelabuhan guna meminimalkan waktu tunggu kapal.

Terdapat sejumlah faktor yang memengaruhi waktu tunggu kapal di pelabuhan, khususnya pada PT. Orela Bahari Mandiri di Pelabuhan Tanjung Priok. Faktor-faktor ini menjadi kunci dalam upaya meningkatkan efisiensi operasional pelabuhan dan mendukung kelancaran logistik secara keseluruhan. Berikut penelitian sebelumnya yang mendukung hal tersebut, yaitu:

a. Cuaca Buruk

Cuaca ekstrem seperti angin kencang, gelombang tinggi, dan kabut dapat memperlambat proses pemanduan kapal. Dalam kondisi cuaca buruk, kapal harus menunggu lebih lama di area labuh karena keselamatan kapal dan kru harus diprioritaskan. Cuaca buruk ini sering menghambat kapal untuk memasuki pelabuhan dengan aman.

Menurut Nur (2023) dalam penelitiannya yang berjudul Analisis Penyandaran Kapal oleh PT. Orela Bahari Mandiri di Pelabuhan Tanjung Priok, ditemukan bahwa salah satu faktor yang memengaruhi waktu tunggu kapal adalah kondisi cuaca yang buruk. Selama menjalankan tugas dalam proses penyandaran kapal, PT. Orela Bahari Mandiri juga menghadapi berbagai hambatan. Faktor utama yang menghambat kelancaran penyandaran kapal di pelabuhan adalah kondisi cuaca yang tidak menentu, seperti air surut di dermaga, yang menghalangi proses penyandaran.

Selain itu, cuaca buruk seperti hujan deras dan angin kencang sering menyebabkan keterlambatan kapal. Dalam situasi cuaca ekstrem, aktivitas bongkar muat sering kali dihentikan sementara demi alasan keselamatan. Penundaan ini tidak hanya memperpanjang waktu kapal bersandar, tetapi juga memengaruhi kapal lain yang sedang menunggu giliran untuk

bersandar. Akibatnya, waktu tunggu (*waiting time*) kapal dapat meningkat secara signifikan, terutama di pelabuhan dengan tingkat aktivitas yang tinggi.

Sedangkan dalam penelitian Sandi (2022) yang berjudul Analisis Sistem Inaportnet terhadap Waktu Tunggu Pandu dan Waktu Tunggu Sandar pada PT. Orela Bahari Mandiri Jakarta, cuaca buruk disebut sebagai salah satu faktor yang memengaruhi proses pemuatan. Kondisi cuaca yang ekstrem dapat menyebabkan aktivitas pemuatan dihentikan, terutama jika terdapat risiko kerusakan pada muatan akibat terkena air atau menjadi basah.

Dari uraian di atas, dapat disimpulkan bahwa cuaca buruk menjadi salah satu faktor utama yang memengaruhi waktu tunggu kapal, baik dalam proses pemanduan, penyandaran, maupun pemuatan. Kondisi cuaca ekstrem, seperti angin kencang, gelombang tinggi, kabut, dan hujan deras, sering kali menghambat aktivitas di pelabuhan. Demi keselamatan kapal dan kru, aktivitas seperti bongkar muat atau pemanduan kapal kerap dihentikan sementara, yang pada akhirnya memperpanjang waktu tunggu kapal. Selain itu, cuaca buruk juga dapat menyebabkan risiko kerusakan pada muatan, yang semakin menambah tantangan operasional di pelabuhan. Hambatan ini menjadi lebih signifikan pada pelabuhan dengan tingkat aktivitas yang tinggi, seperti Pelabuhan Tanjung Priok.

b. Kurangnya Koordinasi

Koordinasi yang tidak efektif antara agen kapal dan pihak terkait di pelabuhan dapat menyebabkan keterlambatan dalam proses clearance dan pengurusan dokumen kapal. Hal ini mengakibatkan kapal menunggu lebih lama sebelum dapat dipandu masuk ke pelabuhan, memperpanjang waktu tunggu kapal (*waiting time*). Menurut Nur (2023) dalam penelitiannya

yang berjudul Analisis Penyandaran Kapal oleh PT. Orela Bahari Mandiri di Pelabuhan Tanjung Priok, disarankan agar pihak agen lebih memperhatikan prakiraan gelombang hingga tujuh hari ke depan.

Selain itu, kapal yang akan melakukan aktivitas bongkar muat harus menunggu giliran karena jetty yang tersedia hanya mampu melayani satu kapal dalam satu waktu. Oleh karena itu, kapal berikutnya harus menunggu di luar pelabuhan hingga jetty yang ditetapkan kosong dari kapal sebelumnya. Proses ini mencerminkan kegiatan operasional agen dalam menangani penyandaran kapal, persiapan sebelum kedatangan kapal, serta operasional lain yang berkaitan dengan kunjungan kapal di Pelabuhan Tanjung Priok oleh PT. Orela Bahari Mandiri.

Penelitian Pertiwi (2021) yang berjudul Analisis Keterlambatan Penyandaran Kapal pada PT. Orela Bahari Mandiri di Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta menunjukkan bahwa kapal-kapal yang diageni oleh PT. Orela Bahari Mandiri sering mengalami penundaan karena harus menunggu kapal pandu. Salah satu kasus keterlambatan terlama terjadi pada kapal MV Yo Sheng, yang harus menunggu sekitar empat jam pada 26 November 2019 akibat kurangnya kapasitas kapal pandu. Dalam situasi ini, koordinasi yang baik sangat diperlukan untuk mengurangi hambatan tersebut. Sementara itu, berdasarkan penelitian Sandi (2022) yang berjudul Analisis Sistem Inaportnet terhadap Waktu Tunggu Pandu dan Waktu Tunggu Sandar pada PT. Orela Bahari Mandiri Jakarta, ketidaksesuaian antara estimasi waktu bongkar muat dengan jadwal yang diajukan pada PPKB (Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang) menjadi salah satu penyebab keterlambatan.

Ketidaksesuaian tersebut menyebabkan kapal yang sedang berlabuh harus menunggu hingga kapal lain di dermaga

menyelesaikan proses bongkar muat. Selain itu, keterlambatan juga dapat terjadi ketika nakhoda memutuskan untuk menunda proses olah gerak hingga siang hari karena masalah penglihatan saat dini hari. Ditambahkan pula oleh Prasetya (2021) dalam penelitiannya yang berjudul Analisis Pelayanan Clearance In dan Clearance Out Kapal oleh PT. Orela Bahari Mandiri di Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta, hambatan lain yang dihadapi PT. Orela Bahari Mandiri adalah kurangnya koordinasi dengan pemilik muatan. Hal ini menyebabkan keterlambatan dalam pembayaran freight, khususnya freight collect (freight yang dibayar di pelabuhan tujuan), sehingga kapal, terutama kapal tramp, enggan membongkar muatan mereka.

Berdasarkan uraian penelitian diatas, permasalahan kurangnya koordinasi antara agen kapal dan pihak terkait di Pelabuhan Tanjung Priok mencerminkan tantangan yang kompleks dalam manajemen operasional pelabuhan. Koordinasi yang lemah, baik dalam pengaturan kapal pandu, estimasi waktu bongkar muat, maupun komunikasi dengan pemilik muatan, menunjukkan perlunya pendekatan yang lebih terintegrasi.

c. Kualitas dan Kuantitas Pandu (Pilot)

Keterlambatan dalam kedatangan pandu untuk memandu kapal sering terjadi karena padatnya arus keluar-masuk kapal dan jumlah pandu yang terbatas. Ketidakseimbangan antara jumlah pandu yang tersedia dan kebutuhan layanan menyebabkan kapal harus menunggu lebih lama untuk mendapatkan pandu, terutama di pelabuhan besar yang memiliki volume lalu lintas kapal tinggi. Jumlah pandu yang tidak seimbang dengan kebutuhan aktivitas kapal sering menyebabkan keterlambatan pelayanan, sehingga kapal harus menunggu lebih lama di area labuh. Selain itu, efektivitas layanan pandu juga diukur melalui indikator waktu tunggu (waiting time)

dan waktu perjalanan kapal menuju dermaga (approach time). Kedua indikator ini mencerminkan sejauh mana layanan pandu mampu mendukung kelancaran arus logistik di pelabuhan.

Optimalisasi layanan pandu menjadi kunci penting untuk meningkatkan efisiensi operasional pelabuhan. Beberapa langkah yang dapat diambil meliputi penambahan jumlah pandu, perbaikan sistem jadwal, dan peningkatan koordinasi antara agen kapal, operator pelabuhan, serta otoritas Pelabuhan.

Menurut hasil penelitian Sandi (2022) dalam Analisis Sistem Inaportnet terhadap Waktu Tunggu Pandu dan Waktu Tunggu Sandar pada PT. Orela Bahari Mandiri Jakarta, terdapat dua faktor utama yang memengaruhi waktu tunggu pandu, yaitu masalah yang timbul saat menggunakan sistem Inaportnet meliputi gangguan teknis seperti sistem eror, atau ketidakmampuan agen pelayaran mengajukan permohonan pandu yang tersambung dan disetujui oleh Pelindo II. Hal ini disebabkan oleh ketidaktersediaan data serta informasi kapal yang diperlukan untuk pelayanan pandu masuk atau keluar pelabuhan. Selain itu, keterbatasan kapal tunda/pandu, yang tidak memiliki cadangan apabila terjadi kerusakan atau perawatan rutin. Akibatnya, kapal yang memerlukan layanan pemanduan harus menunggu lebih lama.

Selain itu, fasilitas operasional untuk petugas pandu, seperti kendaraan operasional dan tempat tinggal yang layak, belum memadai, sehingga petugas hanya dapat ditempatkan di Stasiun Pandu. Penelitian Pertiwi (2021) juga menambahkan bahwa keterlambatan kedatangan kapal pandu berkontribusi pada bertambahnya waktu proses bongkar muat melebihi jadwal yang telah ditentukan. Dari uraian diatas dapat disimpulkan bahwa waktu tunggu pandu pada PT. Orela Bahari Mandiri Jakarta dipengaruhi oleh dua faktor utama, yaitu kendala teknis

pada sistem Inaportnet, seperti sistem eror dan ketidaksiapan data kapal oleh agen pelayaran, serta keterbatasan kapal tunda/pandu yang tidak memiliki cadangan saat terjadi kerusakan atau perawatan.

2. Upaya yang di lakukan untuk mengurangi waktu tunggu kapal

Penelitian yang dilakukan oleh Nur (2022), Pertiwi (2021), Prasetya (2021) dan Sandi (2022) menghasilkan beberapa upaya untuk mengurangi waktu tunggu kapal oleh PT. Orela Bahari Mandiri, diantaranya:

- a. Menurut Prasetya (2021), Untuk mengatasi keterlambatan pembayaran freight, koordinasi dengan pemilik muatan harus dilakukan tepat waktu dengan menginformasikan rencana kedatangan kapal (ETA) 1-5 jam sebelum kapal tiba agar pembayaran dapat diselesaikan lebih cepat. Untuk mengatasi keterlambatan akibat dermaga penuh, PT. Pelindo II menambah fasilitas bongkar muat seperti crane apung, selang pompa penghisap (conveyor), dan pipa yang terhubung langsung ke kapal guna mempercepat proses bongkar muat dan mengurangi waktu antre. Sementara itu, untuk mengatasi kelalaian crew PT. Orela Bahari Mandiri dalam melengkapi dokumen kapal, seperti manifest muatan, copy PPKB, dan bukti pembayaran jasa kepelabuhanan, perusahaan akan menerapkan sanksi tegas agar crew lebih teliti dalam pengurusan dokumen kapal.
- b. Menurut Nur (2022), Perusahaan perlu lebih memperhatikan dan selalu memperbarui laporan "*Perkiraan Harian Tinggi Gelombang 7 Hari Kedepan*" dari BMKG untuk mengantisipasi kondisi cuaca buruk yang dapat menghambat operasional kapal. Selain itu, perusahaan disarankan untuk mengurangi penggunaan kendaraan yang tidak mendesak agar kendaraan tersebut dapat digunakan secara optimal dalam situasi pengurusan dokumen mendadak.

- c. Menurut Pertiwi (2021), karena sering ada hambatan kapal pandu yang datang terlambat maka disarankan sebaiknya pihak pelabuhan menambah kapasitas kapal pandu serta untuk pihak agen berkomunikasi dengan baik kepada orang kapal untuk mempercepat pembongkarannya, lalu pihak agen melakukan pembayaran denda.
- d. Menurut Sandi (2022), Pemerintah perlu segera menerapkan sistem Inaportnet di seluruh pelabuhan Indonesia untuk memudahkan agen pelayaran dalam pengurusan dokumen kedatangan, keberangkatan kapal, serta pelayanan pandu dan tambat, sehingga dapat meningkatkan efisiensi administrasi dan operasional pelabuhan. PT. Pelindo mendukung integrasi sistem ini karena mampu mengurangi waktu tunggu pandu dan sandar, serta mendorong kegiatan antara agen pelayaran, pihak pelabuhan, dan kapal agar berjalan lebih efektif

Berdasarkan uraian penelitian diatas, Peneliti menyimpulkan untuk mengatasi masalah yang muncul selama kapal akan sandar, PT. Orela Bahari Mandiri harus melakukan hal-hal berikut:

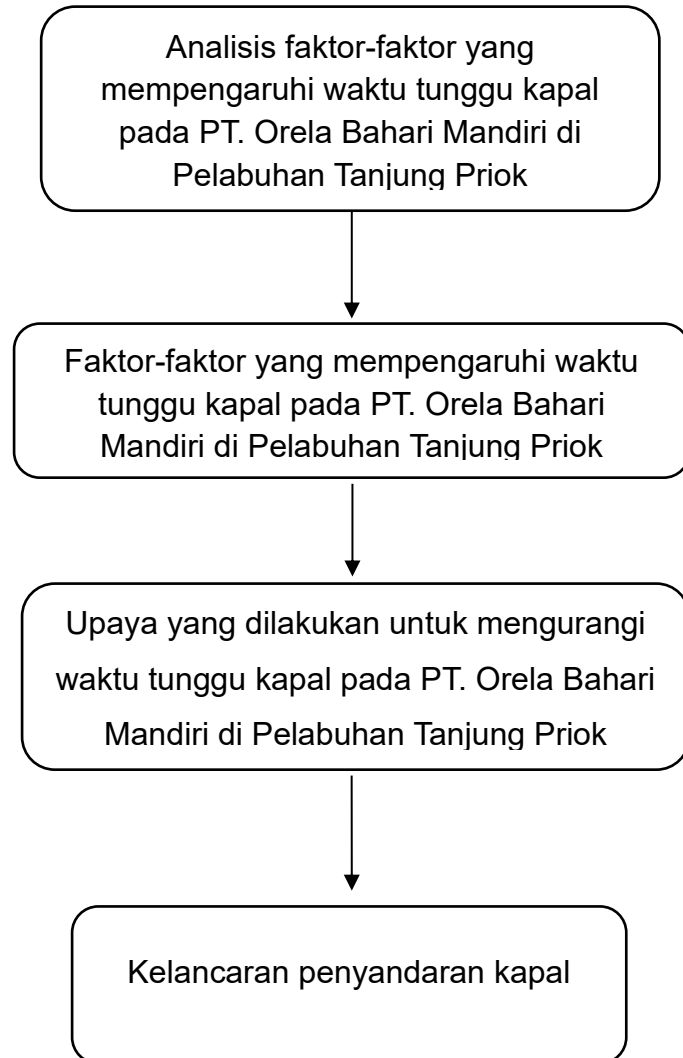
- 1) Peningkatan Pelatihan dan Koordinasi Tim Operasional. Mengadakan pelatihan rutin bagi crew kapal dan staf pelabuhan untuk meningkatkan pemahaman mereka tentang pengelolaan dokumen dan operasional. Selain itu, perusahaan dapat mengadakan pertemuan koordinasi mingguan untuk membahas
- 2) jadwal kapal dan potensi kendala yang mungkin muncul. Penjadwalan Kedatangan Kapal yang Lebih Terstruktur. Membuat sistem penjadwalan manual yang lebih rinci dengan memperhatikan ketersediaan dermaga dan alat bongkar muat. Penjadwalan ini dapat dilakukan melalui perencanaan bersama antara agen pelayaran dan pihak pelabuhan.

- 3) Pengadaan Fasilitas Bongkar Muat Tambahan Secara Bertahap. Menambah jumlah crane apung, conveyor, dan selang pompa pengisap secara bertahap sesuai dengan prioritas kebutuhan di dermaga. Hal ini dapat dilakukan melalui anggaran tahunan yang dialokasikan khusus untuk pengembangan infrastruktur pelabuhan.
- 4) Peningkatan Frekuensi Pemantauan Cuaca. Membentuk tim khusus di perusahaan untuk memantau laporan cuaca harian dari BMKG. Laporan tersebut dapat dibagikan secara manual melalui grup komunikasi internal untuk menginformasikan potensi kendala cuaca kepada semua pihak yang terlibat.
- 5) Penambahan Armada Pandu Secara Manual. Mengajukan permohonan kepada pihak pelabuhan untuk menambah jumlah kapal pandu di lokasi yang sering mengalami keterlambatan. Hal ini dapat dilakukan melalui kerjasama dengan pemerintah daerah dan perusahaan pelayaran lain yang menggunakan pelabuhan yang sama.
- 6) Penguatan Sistem Sanksi Internal. Menerapkan sanksi administratif bagi crew yang lalai melengkapi dokumen kapal, seperti pengurangan bonus atau peringatan tertulis. Kebijakan ini juga harus disertai dengan pengawasan langsung dari supervisor di lapangan.
- 7) Meningkatkan Komunikasi dengan Pemilik Muatan. Menjalin komunikasi yang lebih intensif dengan pemilik muatan untuk memastikan pembayaran freight dilakukan tepat waktu. Komunikasi dapat dilakukan melalui telepon atau email dengan pengingat otomatis 1-2 hari sebelum kapal tiba.
- 8) Optimalisasi Kendaraan Operasional. Mengatur jadwal penggunaan kendaraan operasional agar tidak ada kendaraan yang menganggur. Hal ini dapat dilakukan melalui pencatatan manual kebutuhan kendaraan setiap harinya.

- 9) Sosialisasi Penggunaan Sistem Inaportnet. Mengadakan sosialisasi sederhana tentang manfaat dan langkah-langkah penggunaan sistem Inaportnet kepada agen pelayaran dan operator pelabuhan. Pelatihan ini dapat dilakukan secara tatap muka dengan panduan berbentuk modul cetak.

Evaluasi Rutin Proses Operasional Pelabuhan. Mengadakan evaluasi bulanan terhadap proses operasional untuk mengidentifikasi kendala utama dan memberikan solusi cepat. Evaluasi ini dapat melibatkan semua pihak, termasuk agen pelayaran, crew kapal, dan pengelola Pelabuhan

I. Kerangka Pikir



BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan oleh penulis pada saat melakukan penelitian adalah jenis penelitian deskriptif kualitatif. Data yang diperoleh berupa informasi-informasi terkait pembahasan, baik secara lisan maupun tulisan. Tujuan dari deskriptif kualitatif ini adalah untuk menyajikan gambaran yang sistematis, fakta, dan akurat tentang sifat populasi yang menjadi subjek penelitian. Dalam hal ini, peneliti berupaya untuk membentuk gambaran mengenai faktor-faktor yang memengaruhi waktu tunggu kapal.

Proyek studi kasus memiliki ruang lingkup yang terbatas. Dalam beberapa kasus, hasilnya tidak dapat diterapkan pada konteks atau lokasi yang berbeda. Penulis menggunakan jenis penelitian ini karena permasalahan utama pada judul studi yang diusulkan hanya berfokus pada faktor-faktor yang memengaruhi waktu tunggu kapal.

B. Definisi Konsep

Pada penelitian ini variabel penelitian adalah Pengaruh waktu tunggu kapal di pelabuhan adalah tercapainya sasaran atau tujuan untuk meningkatkan penanganan kedatangan dan keberangkatan kapal melalui peningkatan Pusat Pelayanan Satu Atap (PPSA) yang menerima laporan pra perencanaan kedatangan dan keberangkatan kapal serta menyediakan dan mengusahakan fasilitas pelabuhan yang memungkinkan kapal dapat sandar dengan aman dan dapat melakukan kegiatan bongkar/muat.

C. Unit Analisis

Unit analisis adalah keseluruhan yang diteliti untuk memperoleh gambaran yang memperoleh mengenai ringkasan keseluruhan unit

yang dianalisis, unit analisis juga dapat berupa individu, objek, peristiwa seperti aktivitas individu atau sekelompok orang yang menjadi subjek penelitian

Unit analisis dalam penelitian ini adalah faktor-faktor yang mempengaruhi waktu tunggu kapal di PT. Orela Bahari Mandiri di Pelabuhan Tanjung Priok, dimana peneliti ingin menganalisis faktor yang menjadi penyebab keterlambatan pada proses pelayanan kapal di Pelabuhan.

D. Teknik Pengumpulan Data

Komponen penting dari setiap studi ilmiah adalah metode pengumpulan data hasil studi tidak bergantung pada metode yang digunakan. Selama prosesnya, seorang peneliti harus menggunakan metode yang relevan untuk mengumpulkan data secara sistematis dan sesuai dengan tujuan penelitian. Data dapat dikumpulkan dengan observasi, kepustakaan, dan metode lainnya.

Karena setiap alat pengumpul data memiliki kelebihan dan kekurangan sendiri, tidak ada satu metode yang dapat dianggap terbaik. Akibatnya, satu alat pengumpulan data dapat digunakan lebih efisien daripada yang lain. Berikut ini adalah beberapa teknik pengumpulan data yang paling akurat yang digunakan penulis dalam penelitian ini :

1. Teknik Observasi

Selama agen, Mooring Gang, dan pandu melakukan proses penyandaran di dermaga kapal, penulis tetap diam.

2. Teknik Studi Dokumentasi

Penulis mengumpulkan data melalui kegiatan di Pelabuhan Tanjung Priok di PT. Orela Bahari Mandiri melalui teknik dokumentasi, yang mencakup metode dan prosedur untuk mengumpulkan, mengorganisir, dan mendokumentasikan informasi, data, atau gambar dengan cara tertentu.

E. Prosedur Pengolahan dan Analisis Data

Prosedur pengolahan dan Teknik analisis data yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah analisis kualitatif dimana data-data yang diperoleh disusun secara sistematis dan teratur, kemudian penulis akan membuat analisis agar diperoleh kejelasan tentang masalah yang dibahas dalam penelitian ini. Analisis dalam penelitian ini dilakukan dengan mencari faktor-faktor yang mempengaruhi waktu tunggu kapal pada PT. Orela Bahari Mandiri di Pelabuhan Tanjung Priok.