

**ANALISIS FAKTOR – FAKTOR YANG MEMPENGARUHI
WAKTU TUNGGU KAPAL DI *JETTY* MOROSI
PT. SIRIUS SHIPPING SERVICE KENDARI**



**IIS ELSYA SRIYANTI
NIT : 18.43.085
KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN
(KALK)**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2022**

**ANALISIS FAKTOR – FAKTOR YANG MEMPENGARUHI
WAKTU TUNGGU KAPAL DI *JETTY MOROSI*
PT. SIRIUS SHIPPING SERVICE KENDARI**

Skripsi

Sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program
Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program Studi
Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Disusun dan Diajukan Oleh

IIS ELSYA SRIYANTI

NIT : 18.43.085

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
2022**

SKRIPSI
ANALISIS FAKTOR – FAKTOR YANG MEMPENGARUHI
WAKTU TUNGGU KAPAL DI JETTY MOROSI
PT. SIRIUS SHIPPING SERVICE

Disusun dan Diajukan Oleh

IIS ELSYA SRIYANTI

NIT. 18.43.085

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada Tanggal 15 Juni 2022

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II


Rosliawati A. Kosman, S.E., M.M. Annisa Rahmah, S.Si.T., M.M.Tr.
Penata Tk. I (III/d) Penata (III/c)
NIP. 19761023 199803 2 001 NIP. 19840529 201012 2 002

Mengetahui :

a.n. Direktur
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Pembantu Direktur I

Ketua Program Studi KALK


Capt. Hadi Setiawan, M.T., M.Mar.
Pembina (IV/a)
NIP. 19751224 199808 1 001

Jumriani, S.E., M.Adm., SDA.
Penata Tk. I (III/d)
NIP.19731201 199803 2 008

PRAKATA

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas limpahan kasih dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini dengan baik. Skripsi ini dibuat untuk memenuhi salah satu syarat kelulusan program diploma IV jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan pada Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Dengan judul skripsi : **Analisis Faktor – faktor yang Mempengaruhi Waktu Tunggu Kapal di Jetty Morosi PT. Sirius Shipping Service Kendari**

Penulis memahami tanpa bantuan, doa, dan bimbingan dari semua orang akan sangat sulit untuk menyelesaikan Skripsi ini. Maka dari itu penulis ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada orang-orang yang telah membantu penulis secara langsung maupun tidak langsung, kepada yang terhormat:

1. Bapak Capt. Sukirno, M.MTr., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar ;
2. Bapak Capt. Hadi Setiawan, MT., M.Mar., selaku Pembantu Direktur I Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar ;
3. Ibu Jumriani, S.E., M.Adm.SDA., selaku Ketua Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan ;
4. Ibu Rosliawaty A. Kosman, SE., M.M., selaku Dosen Pembimbing Pertama penulis yang selalu mendukung penulis dengan memberikan saran, kritik, bantuan dan arahan selama penulis menyusun dan menyelesaikan skripsi ini ;
5. Ibu Annisa Rahmah, S.Si.T., M.M.Tr., selaku Dosen Pembimbing Kedua penulis yang selalu mendukung penulis dengan memberikan saran, kritik, bantuan dan arahan selama penulis menyusun dan menyelesaikan skripsi ini ;

6. Seluruh Dosen dan staff jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhan yang meskipun namanya tidak dapat disebutkan satu persatu tapi tetap terkenang di hati penulis ;
7. Bapak Safaruddin, M.MTrans selaku Komisaris yang telah mengizinkan dan memberikan kesempatan kepada penulis untuk melaksanakan praktek darat sehingga penelitian ini berlangsung dengan baik ;
8. Bapak Anwar S,Sos selaku kepala cabang yang telah membimbing penulis selama melaksanakan praktek darat di PT. Siriud Shipping Service Kendari ;
9. Senior Raden Angeline, S.Tr.Pel selaku penanggung jawab dan pembimbing penulis selama melaksanakan praktek darat di PT. Sirius Shipping Service Kendari ;
10. Seluruh staff PT. Sirius Shipping Service Kendari yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang juga selalu mendukung dan membantu penulis selama melaksanakan Prada di PT. Sirius Shipping Service ;
11. Kedua Orangtua saya serta Saudara saya lin Erliana Elias dan Esliani Cristin Tallesang yang selalu mendukung dalam semangat, motivasi, materi dan mendoakan sepanjang waktu ;
12. Senior Nurmina Jafar, S.Tr.Pel yang selalu mendukung dan memberikan saran sehingga skripsi ini bisa terselesaikan dengan baik;
13. Senior Gibran Lenan, S.Tr.Pel selaku pendamping penulis yang selalu membantu dan memberikan support dalam menyelesaikan skripsi.
14. Seluruh Taruni angkatan 39 yang selalu mendukung dan memberikan bantuan dalam penulisan skripsi ini ;
15. Barak D.202 yang senantiasa memberikan motivasi dan dukungan untuk menyelesaikan penulisan skripsi ini ;
16. Adik – adik saya taruni XLII yang senantiasa membantu dalam keseharian saya dikampus.

Semoga ketulusan dan kebaikan yang telah diberikan kepada penulis menjadi berkat bagi kita semua. Sebagai manusia biasa, tentunya

penulis masih memiliki banyak kekurangan pengetahuan dan pengalaman pada topik yang diangkat dalam skripsi ini, begitu pula dalam penulisannya masih jauh dari kesempurnaan karena keterbatasan pengetahuan dan pengalaman penulis. Oleh karena itu, penulis akan sangat senang jika menerima berbagai masukan dari para pembaca baik berupa kritik maupun saran yang sifatnya membangun demi penyempurnaan penulisan – penulisan skripsi di masa yang akan datang.

Akhir kata, penulis berharap agar skripsi ini menjadi suatu karya ilmiah yang berguna bagi pembac, khususnya Taruna/I Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Terimakasih.

Wassalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatu.

Makassar, 15 Juni 2022



IIS ELSYA SRIYANTI

NIT : 18.43.085

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : IIS ELSYA SRIYANTI
Nomor Induk Taruna : 18.43.085
P rogram Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan
Kepelabuhanan

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul :

**ANALISIS FAK TOR – FAKTOR YANG MEMPENGARUHI WAKTU
TUNGGU KAPAL DI *JETTY* MOROSI PT. SIRIUS SHIPPING SERVICE
KENDARI.**

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

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

Makassar, 15 Juni 2022



IIS ELSYA SRIYANTI

NIT : 18.43.085

ABSTRAK

IIS ELSYA SRIYANTI. 2021. Analisis Faktor – Faktor Yang Mempengaruhi Waktu Tunggu Kapal Di *Jetty* Morosi PT. Sirius Shipping Service Kendari (Dibimbing oleh Rosliawati dan Annisa Rahmah).

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor – faktor yang mempengaruhi waktu tunggu kapal di *Jetty* Morosi PT. Sirius Shipping Service Kendari.

Penelitian ini dilaksanakan di *Jetty* Morosi PT. Sirius Shipping Service Kendari selama 8 bulan sejak November 2020 sampai Juli 2021. Sumber data yang diperoleh adalah data kuantitatif yaitu datayang diperoleh berupa informasi – informasi sekitar pembahasan, baik secara lisan maupun tulisan.

Hasil yang diperoleh dari penelitian ini menunjukkan bahwa pembahasan mengenai peranan PT. Sirius Shipping Service Kendari terhadap waktu tunggu kapal di *Jetty* Morosi disebabkan karena adanya pengaruh kurangnya komunikasi dan informasi pada saat keberangkatan kapal dari pelabuhan semula, keadaan cuaca yang kurang mendukung disebabkan karena pengaruh ymusim yang terjadi suatu daerah, kurangnya petugas keagenan kapal, dan belum siapnya dermaga dan banyaknya kapal yang akan sandar.

Kata Kunci: Waktu tunggu kapal

ABSTRACT

IIS ELSYA SRIYANTI. 2021. Analysis of Factors Affecting Waiting Time for Ships at Jetty Morosi PT. Sirius Shipping Service Kendari (Supervised by Rosliawati and Annisa Rahmah).

The purpose of this study was to determine the factors that affect the waiting time of ships at Jetty Morosi PT. Sirius Shipping Service Kendari.

This research was conducted at Jetty Morosi PT. Sirius Shipping Service Kendari for 8 months from November 2020 to July 2021. The source of the data obtained is quantitative data, namely data obtained in the form of information about the discussion, both orally and in writing.

The results obtained from this study indicate that the discussion on the role of PT. Sirius Shipping Service Kendari on ship waiting times at Jetty Morosi is due to the influence of the lack of communication and information at the time of the ship's departure from the original port, unfavorable weather conditions due to the influence of the season that occurs in an area, lack of ship agency officers, and the dock is not ready. and the number of ships that will dock.

Keywords: Waiting time of ships

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGAJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PRAKATA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	vii
ABSTRAK	viii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Tujuan Penelitian	4
D. Manfaat Penelitian	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Pengertian Analisis	5
B. Pengertian Waktu Tunggu Kapal	6
C. Hal – Hal Yang Mempengaruhi Waktu Tunggu Kapal	7
D. Pengertian Kapal	8
E. Jenis – jenis Kapal	8
F. Pengertian Pelabuhan	10
G. Fungsi Pelabuhan	12
H. Kerangka Pikir	14
I. Hipotesis	14
BAB III METODE PENELITIAN	

A. Jenis, Desain Dan Variabel Penelitian	15
B. Definisi Operasional Variabel	15
C. Populasi Dan Sampel Penelitian	16
D. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian	16
E. Teknik Analisis Data	18

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian	19
B. Pembahasan Hasil Penelitian	25

BAB V SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan	30
B. Saran	30

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR TABEL

Nomor	Halaman
Tabel 1.1 : Data kunjungan kapal yang mengalami waktu tunggu kapal selama Bulan Nov 2020 – Jan 2021	24

DAFTAR GAMBAR

Nomor		Halaman
Gambar 2.1	: Kerangka Pikir	14
Gambar 4.1	: Struktur Organisasi PT. Sirius Shipping Service	21
Gambar 4.2	: Kapal yang dikarenakan cuaca yang buruk	26
Gambar 4.3	: Kondisi dermaga yang penuh	27

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kebijakan publik adalah produk rekayasa berupa keputusan yang dibuat dan diberlakukan untuk semua dan adil untuk semua. Dunia kemaritiman pun memerlukan kebijakan publik karena maritim menyangkut banyak pihak. Kebanyakan kebijakan publik yang ada di Indonesia dibuat setelah ada kejadian atau permasalahan. Sebagai contoh permasalahan Waktu Tunggu Kapal (*Waiting Time*) yang ada di pelabuhan. Tentunya beserta kebijakan hasil dari permasalahan tersebut Waktu Tunggu Kapal (*Waiting Time*) yang ada di Indonesia masih sangat tertinggal dibandingkan dari beberapa negara tetangga kita, seperti Singapura, Malaysia, Thailand, Vietnam dan Filipina. World Bank menyebutkan bahwa kinerja logistik Indonesia diukur dari komponen *Logistics Performance Index* (LPI) yang masih belum efisien. Lemahnya dukungan sektor logistik nasional menjadi pemicu berbagai permasalahan dalam distribusi barang dikarenakan kurangnya efisiensi pelayanan kepelabuhan serta infrastruktur terutama terkait masalah lamanya waktu tunggu kapal di pelabuhan (*waiting time*).

Wilayah Indonesia sebagian besar terdiri dari perairan atau lautan. Sehingga transportasi angkutan lewat laut merupakan salah satu jenis transportasi favorit yang sering digunakan di Indonesia. Sejak beribu tahun silam kegiatan ekonomi pedagang domestik maupun internasional di Indonesia.

Meskipun ada jenis angkutan lain seperti angkutan darat, angkutan laut melalui kapal dinilai lebih efektif dan efisien apabila dilakukan pengiriman dengan jumlah besar. Dikarenakan kapal laut mempunyai daya angkut yang lebih besar dibandingkan angkutan lain dan biaya dengan angkutan laut dinilai relatif murah. Dengan

pertimbangan itulah sampai dengan zaman modern saat ini, fasilitas angkutan melalui laut masih digunakan dan kapal laut merupakan alternative yang sangat cocok bagi para importir maupun eksportir.

Perusahaan pelayaran mengoperasikan kapal – kapal miliknya dari pelabuhan satu kepelabuhan lainnya baik didalam maupun diluar negeri. Untuk dapat menangani pekerjaan – pekerjaan yang berkaitan dengan kedangan kapal miliknya dipelabuhan yang disinggahi, perusahaan pelayaran akan membuka kantor cabang atau menunjuk agen dipelabuhan yang menjadi tempat singgah kapal miliknya. Suatu kapal yang berlabuh disuatu pelabuhan akan membutuhkan pelayanan dan memiliki keperluan disuatu pelabuhan akan membutuhkan pelayanan dan memiliki keperluan yang harus dipenuhi. Kemudian perusahaan pelayaran atau agen akan melakukan pelayanan terhadap kapal – kapalnya yang singgah di pelabuhan tersebut. Melakukan tugas persiapan dari sebelum kapal tiba, kapal melakukan kegiatan di pelabuhan sampai kapal tersebut lepas sandar untuk melakukan kegiatan di pelabuhan berikutnya.

Informasi merupakan elemen penting dalam kegiatan keagenan. Informasi yang selalu diperbaharui akan menjadi kunci keberhasilan agen dalam proses kegiatannya. Disinilah peran agen dalam menerima dan memberikan informasi menjadi sangat penting agar pelayanan terhadap kapal menjadi maksimal dan meminimalisasi hambatan – hambatan yang terjadi di lapangan. Kurangnya informasi akan dapat mengakibatkan kapal mengalami hambatan keterlambatan penyandaran yang tidak sesuai dengan jadwal.

Setiap kapal yang berada diwilayah pelabuhan akan dikenakan biaya selama dalam kegiatan diwilayah pelabuhan yang disandarinya. Oleh karena itu pihak pengusaha selalu, berkeinginan agar kapalnya tidak mengalami hambatan dalam kegiatan operasionalnya sehingga dapat bekerja secara efektif dan efisien.

Jika Pelabuhan tidak optimal maka akan berdampak langsung terhadap pelayanan di lapangan sehingga akan menimbulkan permasalahan baru yaitu waktu menunggu kapal (*Waiting Time*) semakin tinggi, sehingga akan menimbulkan ekonomi biaya tinggi, yang berdampak langsung dengan harga barang di pasaran.

Pertumbuhan sektor industri di Sulawesi Tenggara telah menyebabkan jumlah kunjungan kapal di *Jetty* Morosi menjadi meningkat, sehingga aktivitas bongkar muat barang di *Jetty* juga menjadi meningkat. Dengan kondisi sarana dan prasarana yang tetap serta seringkali tidak disertai pengoptimalan kinerja pelabuhan, tentunya hal tersebut berpotensi menimbulkan antrian kapal untuk sandar di *Jetty* Morosi sehingga menimbulkan waktu tunggu kapal semakin besar akibatnya kinerja Pelabuhan kurang optimal yang akan menimbulkan biaya ekonomi yang tinggi, yang akan berdampak langsung dengan harga barang dipasaran.

Dengan demikian dalam upaya untuk memenuhi kebutuhan yang diperlukan oleh kapal laut, dan disadarinya bahwa peranan agen begitu penting dalam usaha mempermudah pemilik kapal dalam mengoperasikan kapalnya sebelum mengadakan kerjasama dan perjanjian dan banyak hal yang harus diperhatikan dan dipertimbangkan oleh agen sebelum kedatangan kapal, agen dapat melakukan persiapan dan dalam hal ini agen berperan sangat besar untuk menunjang kelancaran tersebut. Banyak di Pelabuhan-Pelabuhan besar di Indonesia ditemukan kasus seperti ini, yaitu semakin tingginya waktu menunggu kapal yang disebabkan oleh kinerja Pelabuhan yang kurang optimal. Berdasarkan fakta yang telah dikemukakan di atas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Waktu Tunggu Kapal di *Jetty* Morosi PT. Sirius Shipping Service Kendari”**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka penulis merumuskan masalah sebagai berikut :“Faktor – faktor apa saja yang mempengaruhi waktu tunggu kapal di *Jetty* Morosi PT. Sirius Shipping Service Kendari” ?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor – faktor yang mempengaruhi waktu tunggu kapal di *Jetty* Morosi PT. Sirius Shipping Service Kendari.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penulisan proposal 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. Pengertian Analisis

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 (sebab-sebab, 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;

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 (Komaruddin 2001:53).

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

Analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa (perbuatan, karangan dan sebagainya) untuk mendapatkan fakta yang tepat (asal usul, sebab, penyebab sebenarnya, dan sebagainya). Analisis adalah penguraian pokok persoalan atas bagian-bagian, penelaahan bagian-bagian tersebut dan hubungan antar bagian untuk mendapatkan pengertian yang tepat dengan pemahaman secara keseluruhan.

Analisis adalah penjabaran (pembentangan) sesuatu hal, dan sebagainya setelah ditelaah secara seksama.

Analisis adalah proses pemecahan masalah yang dimulai dengan hipotesis (dugaan, dan sebagainya) sampai terbukti kebenarannya melalui beberapa kepastian (pengamatan, percobaan, dan sebagainya).

Analisis adalah proses pemecahan masalah (melalui akal) ke dalam bagian-bagiannya berdasarkan metode yang konsisten untuk mencapai pengertian tentang prinsip-prinsip dasarnya (Peter Salim dan Yenni Salim, 2002).

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

Waktu Tunggu Kapal (*Waiting Time*) 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 Pelabuhan X pada pukul 10.30 WIB. Kemudian petugas pandu datang menjemput Kapal pukul 11.30 WIB maka Waktu Tunggu kapalnya 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 :

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

2. *Effective Time* (ET) atau waktu efektif adalah jumlah waktu efektif yang digunakan untuk melakukan kegiatan bongkar muat selama Kapal di tambatan.
3. *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).
4. *Not Operation Time* (NOT) adalah waktu jeda, waktu berhenti yang direncanakan selama Kapal di Pelabuhan. (persiapan b/m dan istirahat kerja).
5. *Berth Time* (BT) adalah waktu tambat sejak first line sampai dengan last line.
6. *Berth Occupancy Ratio* (BOR) atau tingkat penggunaan Dermaga adalah perbandingan antara waktu penggunaan Dermaga dengan waktu yang tersedia.
7. *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).

C. Hal – hal Yang Mempengaruhi Waktu Tunggu Kapal

Adapun beberapa uraian permasalahan sebagai berikut :

1. 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 (*WaitingTime*) Kapal di Pelabuhan.
2. Kinerja Peralatan Bongkar Muat di Pelabuhan sampai pada tahun 2010 diketahui tingkat utilitas peralatannya tidak seimbang dan masih sangat rendah (Siswadi, 2015).

3. Faktor cuaca, hujan, badai, menyebabkan gangguan pada aktifitas bongkar muat barang dan penumpang, sehingga sangat mengganggu kelancaran pengangkutan barang dan penumpang.

D. Pengertian Kapal

Pengertian kapal dapat didefinisikan sebagai *“a ship is a floating vessel which is self propelled and capable of carrying cargo or passenger”* (*The Marine Encyclopaedic Dictionary by Eric Sullivan*) dimana dapat kita ambil pengertian yaitu kapal adalah sarana angkutan terapung di air yang dapat bergerak/berpindah sendiri dari satu tempat ke tempat lain dan mampu mengangkut atau memindahkan muatan/barang atau penumpang.

Dalam perencanaan suatu kapal penentuan tipe atau jenis kapal merupakan hal yang paling utama, karena kapal yang akan dibangun dapat didesain sesuai dengan kriteria tertentu baik dari segi konstruksi, stabilitas, jenis muatan, maupun dari segi ekonominya

E. Jenis – jenis Kapal

Berikut beberapa jenis kapal laut yang ada di dunia dan fungsinya berdasarkan jenis kapal laut tersebut.

1. Kapal Tanker

Adalah kapal yang dirancang untuk mengangkut minyak atau produk turunannya. Jenis utama kapal tanker termasuk tanker minyak, tanker kimia, dan pengangkut LNG. Di antara berbagai jenis kapal tanker, super tanker dirancang untuk mengangkut minyak sekitar Afrika dan Timur Tengah. Super tanker *Knock Nevis* adalah jenis kapal tanker terbesar di dunia.

2. Kapal Kontainer

Adalah kapal yang khusus digunakan untuk mengangkut peti kemas yang standar. Memiliki rongga (*cells*) untuk menyimpan peti kemas ukuran standar. Peti kemas diangkat ke atas kapal di terminal

peti kemas dengan menggunakan kran/derek khusus yang dapat dilakukan dengan cepat, baik derekderek yang berada di dermaga, maupun derek yang berada di kapal itu sendiri.

3. Kapal Barang (*Cargo Ship*)

Adalah segala jenis kapal yang membawa barang-barang dan muatan dari suatu pelabuhan ke pelabuhan lainnya.

4. Kapal *Bulk Carrier*, Kargo Curah, atau Bulker

Adalah kapal dagang yang dirancang khusus untuk mengangkut kargo curah unpackaged, seperti biji-bijian, batu bara, bijih, dan semen dalam kargo.

5. Kapal Pesiar

Adalah kapal penumpang yang dipakai untuk pelayaran pesiar. Penumpang menaiki kapal pesiar untuk menikmati waktu yang dihabiskan di atas kapal yang dilengkapi fasilitas penginapan dan perlengkapan bagaikan hotel berbintang. Sebagian kapal pesiar memiliki rute pelayaran yang selalu kembali ke pelabuhan asal keberangkatan. Lama pelayaran pesiar bisa berbeda-beda, mulai dari beberapa hari sampai sekitar tiga bulan tidak kembali ke pelabuhan asal keberangkatan.

Kapal pesiar berbeda dengan kapal samudra (*ocean liner*) yang melakukan rute pelayaran reguler di laut terbuka, kadang antar benua, dan mengantarkan penumpang dari satu titik keberangkatan ke titik tujuan yang lain. Kapal yang lebih kecil dan sarat air, kapal yang lebih rendah digunakan sebagai kapal pesiar sungai.

6. Kapal *Ferry Ro-Ro (roll-on/roll-off)*

Adalah kapal yang bisa memuat kendaraan yang berjalan masuk ke dalam kapal dengan penggeraknya sendiri dan bisa keluar dengan sendiri juga, sehingga disebut sebagai kapal roll on-roll off atau disingkat Ro-Ro. Oleh karena itu, kapal ini dilengkapi dengan pintu rampa yang dihubungkan dengan moveable bridge atau dermaga apung ke dermaga.

Kapal Ro-Ro memiliki desain yang landai sehingga memungkinkan muatan secara efisien “keluar-masuk” kapal saat di pelabuhan. Kapal Ro-Ro biasanya memiliki pintu/rampa/ramp door di haluan dan buritan, kendaraan.

7. Kapal Tongkang (*Barge*)

Adalah kapal yang dibangun untuk transportasi sungai dan kanal dengan membawa muatan seperti batu bara, kayu, dll. Beberapa tongkang tidak memiliki mesin (*Propelled*) sehingga harus ditarik oleh kapal tunda atau didorong oleh tow boats.

8. Kapal Tunda (*Tug Boat*)

Adalah kapal yang dapat digunakan untuk melakukan manuver/ pergerakan, utamanya menarik atau mendorong kapal lainnya di pelabuhan, laut lepas, atau melalui sungai atau terusan. Kapal tunda digunakan pula untuk menarik tongkang, kapal rusak, dan peralatan lainnya. Kapal tunda memiliki tenaga yang besar bila dibandingkan dengan ukurannya.

F. Pengertian Pelabuhan

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 perusahaan 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:

1. 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.

2. 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.

3. Pelabuhan Penumpang

Adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, merupakan pengumpan 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:

- a. Kegiatan perusahaan di pelabuhan terdiri atas penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan dan jasa terkait dengan kepelabuhanan.
- b. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan sebagaimana dimaksud diatas meliputi penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang.
- c. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang sebagaimana dimaksud terdiri atas:
 - 1) Penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk bertambat.

- 2) Penyediaan dan/atau pelayanan pengisian bahan bakar dan pelayanan air bersih.
 - 3) Penyediaan dan/atau pelayanan fasilitas naik turun penumpang dan/atau kendaraan.
 - 4) Penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat dan peti kemas.
 - 5) Penyediaan dan/atau pelayanan jasa gudang dan tempat penimbunan barang, alat bongkar muat, serta peralatan pelabuhan.
 - 6) Penyediaan dan/atau pelayanan jasa terminal peti kemas, curah cair, curah kering, dan Ro-ro.
 - 7) Penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang.
 - 8) Penyediaan dan/atau pelayanan pusat distribusi dan konsolidasi barang.
 - 9) Penyediaan dan/atau pelayanan jasa penundaan kapal.
- d. Kegiatan jasa terkait dengan kepelabuhanan sebagaimana dimaksud meliputi kegiatan yang menunjang kelancaran operasional dan memberikan nilai tambah bagi pelabuhan.

G. Fungsi Pelabuhan

Ada beberapa jenis fungsi pelabuhan diantaranya:

1. Gateway (pintu gerbang)

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 kekarantinaaan, jadi ada proses yang sudah tertata di pelabuhan dan jika lewat di luar jalan resmi itu tidak dibenarkan.

2. Link (mata rantai)

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:

- a. Meyalurkan atau memindahkan barang muatan dari kapal ke truk.
- b. Operasi pemindahan berlangsung cepat artinya minimum delay
- c. Efisien dalam arti biaya

3. Interface (tatap muka)

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*).

4. Industry 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.

H. Kerangka Pikir

Gambar 2.1 Kerangka Pikir



I. Hipotesis

Dari rumusan masalah di atas maka hipotesis dalam penulisan ini adalah diduga faktor waktu tunggu kapal memiliki pengaruh yang cukup besar sehingga kelancaran arus bongkar muat di *Jetty Morosi PT. Sirius Shipping Service Kendari* kurang optimal.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis, Desain Dan Variabel Penelitian

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan oleh penulis pada saat melakukan penelitian adalah jenis penelitian deskriptif Kuantitatif, adalah data yang diperoleh berupa informasi – informasi sekitar pembahasan, baik secara lisan maupun tulisan.

2. Desain Penelitian

Merupakan rencana menyeluruh dari penelitian mencakup hal – hal yang akan dilakukan peneliti mulai dari membuat hipotesis dan implikasinya secara operasional sampai pada analisis akhir data yang selanjutnya disimpulkan dan diberikan saran.

3. Variabel Penelitian

Apabila di sesuaikan dengan Jenis Penelitian maka penulis mengambil jumlah variabel penelitian yaitu pengaruh waktu tunggu kapal di pelabuhan.

B. Definisi Operasional Variabel / Deskripsi Fokus

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 berlabuh dengan aman dan dapat melakukan kegiatan bongkar / muat.

C. Populasi Dan Sampel Penelitian

1. Populasi

Populasi merupakan jumlah obyek secara keseluruhan atau generalisasi dari obyek atau subyek yang memiliki kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan diambil kesimpulannya. Adapun populasi dalam penelitian ini adalah kapal – kapal yang diageni perusahaan PT. Sirius Shipping Service 11 kapal selama bulan November 2020 – Januari 2021.

2. Sampel

Sampel adalah bagian dari populasi atau bagian dari karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Adapun sampel yang diambil adalah kurang lebih sebanyak 11 kapal yang diageni oleh perusahaan PT. Sirius Shipping Service.

D. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian

Metode pengumpulan data merupakan suatu bagian yang penting dan harus ada dalam suatu penelitian ilmiah. Berhasil tidaknya suatu penelitian tergantung dari cara penelitian di dalam pengumpulan data.

Dalam pelaksanaannya, seorang peneliti harus menggunakan metode-metode tertentu untuk mengumpulkan data yang tersusun secara sistematis sesuai dengan tujuan penelitian. Ada bermacam – macam yang dapat digunakan untuk mengumpulkan data seperti interview, observasi, kepustakaan, dan lain-lain.

Namun tidak satu teknikpun yang dianggap paling baik, karena masing-masing alat pengumpulan data memiliki kelebihan dan kekurangan sendiri-sendiri oleh karena itu lebih baik mempergunakan suatu alat pengumpulan data lebih dari satu, sehingga dapat saling Pada penelitian ini penulis menggunakan beberapa teknik pengumpulan data yang penulis anggap paling tepat yaitu:

1. Teknik Observasi

Di dalam suatu penelitian, selain menggunakan metode pokok juga menggunakan perlengkapan untuk saling mengisi atau melengkapi. Observasi adalah metode pelengkap. Teknik observasi digunakan dengan maksud untuk mendapatkan atau mengumpulkan data secara langsung mengenai gejala-gejala tertentu dengan melakukan pengamatan serta mencatat data yang berkaitan dengan pokok masalah yang akan diteliti. Observasi yang penulis lakukan adalah dengan mengadakan pengamatan langsung sewaktu penulis melaksanakan proyek darat di pelabuhan. Di samping itu observasi adalah alat pengumpulan data secara langsung dan sangat penting dalam penelitian secara deskriptif. Maka instrumen penelitian dari teknik observasi adalah *checklist*.

2. Teknik Studi Dokumentasi

Adalah cara memperoleh data-data dari literature karya ilmiah melalui perpustakaan. Pada hakekatnya data yang diperoleh dengan jalan studi pustaka dapat dijadikan fungsi dasar dan alat utama bagi praktek penelitian di tengah lapangan. Selain itu penulis juga mempelajari dokumen-dokumen serta peraturan-peraturan yang berhubungan dengan waktu tunggu kapal di pelabuhan. Maka instrumen penelitian dari teknik studi dokumentasi adalah *checklist*.

E. Teknik Analisis Data

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. Analisa dalam penelitian ini dilakukan dengan mencari faktor-faktor yang mempengaruhi waktu tunggu kapal di *jetty* Morosi PT. Sirius Shipping Service.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

1. Sejarah Singkat PT. Sirius Shipping Service

PT. Sirius Shipping Service telah berkembang menjadi salah satu yang terbaik, dilembaga pelayaran dan Jasa kelautan dan domisili di Kendari, Sulawesi Tenggara Indonesia. PT. SSS merupakan perusahaan yang menangani Jasa agen di semua pelabuhan dan *Jetty – jetty* yang berpengalaman dalam operasi manajemen profesional dan berkualitas.

PT. Sirius Shipping Service mengembangkan kemitraan jangka panjang dengan para pelanggan PT. SSS untuk memberikan berbagai layanan yang disesuaikan untuk memenuhi kebutuhan khusus dengan kualitas terbaik. Sebagai perusahaan keagenan kapal memiliki komitmen untuk menyediakan jasa yang diperlukan oleh penyewa jasa.

Bisnis inti PT. Sirius Shipping Service adalah agen pengiriman untuk menyediakan agen pengiriman, *charter* kapal, kapal *chandler*, dan *lay up vessel* untuk menawarkan layanan peternakan lengkap kepada prinsipalnya selama panggilan mereka di semua Pelabuhan Indonesia, PT. SSS siap melayani selama 24 jam, 7 hari, dan satu minggu. Dengan manajemen profesional PT. SSS selalu melayani dan memberikan prinsip – prinsip layanan terbaik PT. SSS dengan harga yang kompetitif di semua pelabuhan di Indonesia tanpa mengurangi rasa layanan profesional kami.

2. Visi dan Misi Perusahaan

PT. Sirius Shipping Service dibentuk dan memulai akti dengan menyediakan jasa layanan angkutan laut. Adapun Visi Misi perusahaan sebagai berikut :

Visi Perusahaan

Menjadi Perusahaan Konsersium yang kuat dalam ikatan pekerjaan yang tetap mempertahankan integritas, kualitas dan kuantitas. Menjadi perusahaan Profesional, bertaraf International dan terkemuka dalam sektor pertambangan, pengangkutan dan kegenan kapal.

Misi Perusahaan

Ada beberapa misi yang dimiliki PT. Sirius Shipping Service yaitu :

- a. Mengedepankan pelayanan yang ramah, tepat waktu, tepat jumlah, kooperatif dan kualitas terjamin.
- b. Menciptakan dan memelihara hubungan usaha yang saling menguntungkan yang didasarkan kepada kepercayaan, rasa hormat, dan etika berbisnis yang bermatabat.
- c. Menjadi perusahaan penyedia tenaga kerja yang handal dan professional.
- d. Memberikan pelayan yang bernilai tambah, didasarkan pada tekad untuk menghasilkan kepuasan pelanggan.
- e. Menjadi terciptanya lingkungan kerja baik dengan memenuhi ketentuan keselamatan dan kesehatan kerja serta bertekad untuk meningkatkan kemampuan SDM yang dimiliki melalui program – program pelatihan yang memadai.
- f. Mendesain sebuah jasa layanan keagenan yang bertanggung jawab untuk menangani pengiriman dan karga dipalabuhan dan.

3. Struktur Organisasi Pelayaran

Struktur Organisasi adalah suatu keterangan yang menunjukkan tugas dari masing – masing bagian yang didalam struktur organisasi terdapat orang – orang yang menggerakkan baik langsung maupun tidak langsung. Tanpa struktur organisasi, perusahaan tidak akan memperoleh atau mencapai tujuan yang direncanakan.

Organisasi merupakan wadah bagi sekelompok orang dalam melaksanakan kerjasama untuk mencapai tujuan dan sebagai alat bagi manajemen untuk mengadakan pembagian tugas, tanggung jawab serta wewenang masing-masing bagian yang ada dalam perusahaan. Dengan adanya pengawasan struktur organisasi dapat memudahkan manajemen dalam melaksanakan pengawasan, pengkoordinasian dan penentuan kedudukan seseorang dalam fungsi kegiatan yang ada dalam perusahaan, sehingga garis bertanggung jawab dan hubungan antara bagian dalam perusahaan menjadi lebih jelas kearah terciptanya suatu kinerja yang baik. Adapun struktur organisasi pada PT. Sirius Shipping Service adalah sebagai berikut :

Gambar 4.1 : Struktur Organisasi PT. Sirius Shipping Service



Sumber : PT. Siirus Shipping Service, tahun 2020

4. Persiapan Sebelum Kedatangan Kapal

Persiapan sebelum kedatangan kapal, hal – hal yang perlu diperhatikan oleh agen supaya tidak terjadi hal – hal yang tidak diinginkan, maka agen harus mengetahui hal – hal sebagai berikut :

a. Perkiraan waktu tiba (*Estimate Time Arrival*)

Hal ini penting diketahui oleh agen untuk mempersiapkan segala sesuatu yang dibutuhkan oleh kapal nantinya sebelum tiba di pelabuhan yang dituju.

b. Draft kapal

Draft kapal sangat penting untuk menentukan kapal sandar karena tiap dermaga yang ada mempunyai kedalaman air laut yang berbeda – beda.

c. Panjang kapal

Panjang kapal ini digunakan untuk menentukan kapal tunda yang akan digunakan untuk membantu olah gerak kapal.

d. *Gross register tonnage* (GRT)

Gross register tonnage (GRT) ini digunakan untuk menentukan estimasi tariff yang akan dibayarkan kepada Syahbandar, tariff kapal tunda dan lain sebagainya.

e. Jenis muatan

Muatan yang ada di atas kapal tersebut tentunya memerlukan penanganan yang berbeda sehingga berpengaruh atas penggunaan dermaga tempat sandar kapal yang akan digunakan.

Jauh sebelum kedatangan kapal, pihak pemilik kapal (*owner*) sudah mengirim *master cable* mengenai rencana kedatangan kapal.

Pemilik juga akan mengirimkan :

a. Surat penunjukan keagenan (*Letter Of Appoitment*)

b. Jumlah muatan yang akan dimuat atau dibongkar

c. Data – data mengenai kapal (*ship Particular*)

d. Perkiraan kedatangan kapal (*estimate time arrival*)

5. Proses Penyandaran Kapal

Sebelum kapal tiba, Agen pelayaran membuat Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) yang ditujukan kepada :Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP), Kantor Kesehatan

Pelabuhan, Vessel Traffic Service (VTS) dan Penyedia Jasa Pelabuhan. Proses penyandaran kapal yang dilakukan oleh keagenan PT. Sirius Shipping Service :

a. Agen naik ke atas kapal untuk menemui Nakhoda dan meminta dokumen kapal dan dokumen pendukung yang diperlukan untuk proses perizinan masuk Pelabuhan di beberapa instansi Pelabuhan seperti :

- 1) *Ship Registry Certificate*
- 2) *International Ship Security Certificate*
- 3) *Minimum Safe Manning Certificate*
- 4) *Safety Management Certificate*
- 5) *Port State Control*
- 6) *Document of Compliance*
- 7) *International Tonnage Certificate*
- 8) *International Load Line Certificate*
- 9) *International Oil Pollution Prevention Certificate*
- 10) *Maritime Declaration of Health*

b. Memberitahukan kepada kantor pusat mengenai hari dan jam tiba kapal sandar

c. Melakukan pengurusan dokumen kapal di beberapa instansi di Pelabuhan, yaitu :

- 1) Syahbandar, dengan melampirkan :
 - a) Sertifikat dan surat-surat kapal (Asli)
 - b) *Ship Particular* (Data-Data Kapal)
 - c) Surat Izin Berlayar dari Pelabuhan terakhir yang disinggahi.
- 2) Kantor Karantina dan Kesehatan Pelabuhan, dengan melampirkan dokumen-dokumen :
 - a) Buku Kesehatan
 - b) *Voyage Memo* (Daftar Perjalanan Kapal)
 - c) *Maritime Declaration Health* (Surat Kesehatan Karantina)
 - d) *Derrating Certificate* (Surat Bebas Tikus di Atas Kapal)

- 3) Koordinasi dengan Kapten atau Nakhoda kapal tentang kesiapan bongkar muat atau NOR (*Notice Of Readiness*) yaitu surat yang menyatakan siap melakukan bongkar muat muatan dan kemudian Perusahaan Bongkar Muat (PBM) dapat melakukan kegiatannya.
- 4) Koordinasi dengan Ekspedisi Muatan Kapal Laut untuk segera menyelesaikan dokumen dan muatan yang akan dikapalkan.
- 5) Menyediakan kebutuhan-kebutuhan yang diminta oleh pihak kapal seperti penyediaan bahan bakar, penyediaan air bersih, suku cadang kapal.
- 6) Melayani kru untuk perpanjangan paspor, jika masa berlakunya habis, buku pelaut (*Seaman Book*) dan lain-lain yang dianggap perlu.
- 7) Membantu kru kapal yang akan turun kapal ataupun yang akan naik ke kapal untuk bekerja.

B. Pembahasan Hasil Penelitian

1. Faktor – faktor yang mempengaruhi waktu tunggu kapal oleh PT. Sirius Shipping Service di *Jetty Morosi*

Tabel 1.1: Data kunjungan kapal yang mengalami waktu tunggu kapal selama Bulan November 2020 – Januari 2021

NO	Nama Kapal	Arrival	Berthing	Keterangan	Alasan
1	TB. SINDO PERKASA 9/BG. BINA SARANA II	02/11/2020 10:20	02/11/2020 15:10	Labuh 08 Jam	Dermaga Penuh / menunggu antrian
2	KM. Fuyo 18	08/11/2020 07:18	11/11/2020 13:00	Labuh 01 jam	Kurangnya komunikasi
3	PB. SARI ANDALAS V/BG. SARI ANDALAS 6	13/11/2020 09:30	20/11/2020 10:50	Labuh 01 Jam	Kurangnya Komunikasi
4	PB. SARI ANDALAS V/BG. SARI ANDALAS 6	12/12/2020 09:30	13/12/2020 07:30	Labuh 05 Jam	Dermaga Penuh / menunggu antrian
5	MV. Ryoko 8	14/12/2020 02:30	14/12/2020 07:00	Labuh 01 jam	Cuaca Buruk
6	KM. Fuyo 18	23/12/2020 10:36	24/12/2020 09:30	Labuh 02 jam	Cuaca Buruk
7	MV. Ryoko 8	29/12/2020 06:48	29/12/2021 12:00	Labuh 01 jam	Kurangnya Komunikasi
8	MV. Shopia	06/01/2021 02:00	06/01/2021 08:30	Labuh 05 Jam	Kurangnya petugas agen
9	Dian Yuspa X	06/01/2021 03:00	06/01/2021 03:00	Langsung Sandar	-
10	MV. Joceline	06/01/2021 02:30	06/01/2021 02:30	Langsung Sandar	-
11	KM. Fuyo 18	26/01/2021 02:00	26/01/2021 03:58	Labuh 05 jam	Dermaga penuh / menunggu antrian

Sumber : PT. Sirius Shipping Service, tahun 2020

- a. Kurangnya komunikasi dan informasi pada saat keberangkatan kapal dari pelabuhan semula

Berdasarkan table diatas, KM. Fuyo 18, PB. Sari Andalas V / BG. Sari Andalas 6 dan MV. Ryoko 8 mengalami keterlambatan pada saat sandar karena pihak agen sebelumnya terlambat dalam memberikan informasi tentang kapan kapal tiba di *Jetty* Morosi, sehingga agen kesulitan untuk memberikan penjelasan kepada pihak pelabuhan dan menentukan tempat sandar.

Kurangnya komunikasi dan informasi yang diberikan dari pelabuhan asal ke pelabuhan tujuan berikutnya, dalam hal ini agen atau pihak kapal dapat berdampak pada keterlambatan sandar kapal. Seharusnya setiap terjadi perubahan jadwal dilaporkan ke pihak yang terkait (agen dipelabuhan tujuan) sehingga pihak operasional kapal pelabuhan tujuan dapat segera mengadakan penyesuaian atas perubahan yang terjadi. Karena berdasarkan informasi dari agen sebelumnya di *departure condition* atau berdasarkan *master cable* yang dikirim oleh nahkoda yang menjadi acuan mengenai informasi kedatangan atau *ETA (Estimate Time Arrival)* dan informasi lainnya yang diberikan nahkoda kapal yang menjadi acuan untuk staf operasional dalam melaksanakan proses penyandaran kapal.

- b. Keadaan cuaca yang kurang mendukung

Berdasarkan table diatas, MV. Ryoko 8 dan KM. Fuyo 18 mengalami keterlambatan akibat angin kencang dan gelombang yang sangat tinggi sehingga menghambat proses penyandaran kapal.

Keadaan cuaca sangat berpengaruh dalam proses penyandaran sebuah kapal, keadaan cuaca yang buruk dapat mengakibatkan kedatangan kapal kesuatu pelabuhan menjadi terhambat, dan mengakibatkan tidak tepat waktu untuk melakukan

kegiatan penyandaran kapal, hal ini dituturkan oleh kepala operasional.

Gambar 4.2 : Kapal yang dikarenakan cuaca yang buruk



Sumber : Koleksi Pribadi, tahun 2020

Sebagai contoh apabila terjadi keadaan cuaca yang buruk demi menjaga keselamatan sebuah pelayaran terpaksa kapal mengganti haluan kearah yang lebih aman, adanya hujan, angin yang berpengaruh pada gelombang, kabut, seluruhnya berpengaruh dalam proses penyandaran kapal tidak sesuai dengan waktu yang telah ditetapkan.

c. Kurangnya petugas keagenan kapal

Berdasarkan table diatas, MV. Shopia mengalami keterlambatan sandar karena banyaknya kapal yang diageni oleh PT. Sirius Shipping Service sedangkan petugas agen masih kurang sehingga menyebabkan kapal yang akan sandar harus menunggu petugas agen yang telah menyelesaikan kegiatan operasional dan petugas tersebut langsung mengambil alih kapal yang akan sandar berikutnya.

Kurangnta petugas keagenan terhadap pelayanan kapal mengakibatkan terjadinya kesulitan pada pelayanan keagenan bagi kapal – kapal yang akan sandar di luar jam kerja perusahaan.

- d. Belum siapnya dermaga dan banyaknya kapal yang akan sandar TB. Sindo Perkasa 9 / BG. Bina Sarana II, PB. Sari Andalas V / BG. Sari Andalas 6, dan KM. Fuyo 18 mengalami keterlambatan sandar karena dermaga yang akan digunakan oleh kapal untuk sandar masih dipakai oleh kapal lainnya yang masih melakukan kegiatan muat atau bongkar, sedangkan penggunaan kode sandar yang mengharuskan pemakaian dermaga tersebut sehingga kapal terpaksa harus menunggu kapal lain menyelesaikan kegiatannya di dermaga tersebut.

Gambar 4.3 : Kondisi dermaga yang penuh



Sumber : Koleksi Pribadi, tahun 2020

2. Upaya yang dilakukan untuk mengurangi waktu tunggu kapal oleh PT. Sirius Shipping Service di Jetty Morosi

Dalam usahanya untuk mengatasi masalah yang dihadapi sewaktu kapal akan sandar, PT. Sirius Shipping Service harus melakukan upaya sebagai berikut :

- a. Pertukaran informasi yang baik antar pihak keagenan dan pihak – pihak yang terkait diibaratkan nyawa dari kegiatan operasional keagenan. Tanpa pertukaran informasi yang baik, kinerja kegiatan operasional menjadi tidak maksimal dan akan menimbulkan masalah – masalah yang sebenarnya tidak perlu terjadi, hal ini diperkuat oleh kepala operasional. Mengetahui kapan kapal

berangkat dari pelabuhan asal dan mengetahui kapan kapal tiba ke daerah pelabuhan bisa memperlancar kegiatan keagenan dan kegiatan operasional penyandaran kapal menjadi lebih terencana dan menghasilkan pekerjaan yang baik pula. Dan pihak *principal* pun akan menjadi lebih percaya kepada pihak keagenan untuk menangani kapalnya di daerah pelabuhan untuk selalu menunjuk pihak keagenan PT. Sirius Shipping Service.

- b. Agen kapal melakukan konfirmasi kepada petugas pandu yang telah menguasai secara menyeluruh keadaan geografis suatu pelabuhan tersebut agar memandu kapal masuk dan sandar ketika cuaca sedang tidak mendukung dengan memperhatikan kemungkinan – kemungkinan yang dapat diambil untuk mengatasi keadaan tersebut sehingga proses penyandaran dapat berjalan sesuai dengan waktu yang telah ditentukan. Serta mencari informasi atas perubahan cuaca yang akan terjadi kepada pihak BMKG.
- c. Pihak keagenan harus memiliki staf operasional yang cukup agar kegiatan operasional berjalan dengan lancar dan sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan sebelumnya, hal ini juga dituturkan oleh staf operasional. Kurangnya petugas keagenan terhadap pelayanan kapal mengakibatkan terjadinya kesulitan pada pelayanan keagenan bagi kapal – kapal yang akan sandar di luar jam kerja perusahaan. Maka perusahaan merekrut pegawai baru atas nama Pak Opiyanto.
- d. Apabila kapal berlabuh dan menunggu dermaga kosong maka agen kapal dapat datang ke kapal dan meminta tentang keperluan kapal yang akan sandar nantinya, sehingga kegiatan yang lain masih dapat dilakukan.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan pada penelitian di lapangan serta hasil dari uraian pembahasan mengenai faktor – faktor yang yang mempengaruhi waktu tunggu kapal oleh PT. Sirius Shipping Service di *Jetty Morosi*, maka dapat diambil kesimpulannya yaitu KM. Fuyo 18, PB. Sari Andalas V / BG. Sari Andalas 6, dan MV. Ryoko 8 mengalami keterlambatan pada saat sandar karena kurangnya komunikasi dan informasi pada saat keberangkatan kapal dari pelabuhan semula, MV Ryoko 8 dan KM. Fuyo 18 mengalami keterlambatan pada saat sandar karena keadaan cuaca yang kurang mendukung disebabkan karena pengaruh musim yang terjadi suatu daerah, MV. Shopia mengalami keterlambatan pada saat sandar karena kurangnya petugas keagenan kapal, dan TB. Sindo Perkasa 9 / BG. Bina Sarana II, PB. Sari Andalas 6, dan KM. Fuyo 18 mengalami keterlambatan sandar karena belum siapnya dermaga dan banyaknya kapal yang akan sandar.

B. Saran

Penulis memberikan saran sebaiknya untuk mengatasi masalah dalam proses penyandaran kapal ini sebaiknya pihak agen mengadakan peningkatan komunikasi kepada pihak kapal dan pihak – pihak yang terkait yang sedang melakukan pelayaran dengan cara pertukaran informasi yang baik, mengetahui kapan kapal berangkat dari pelabuhan asal, mengetahui kapan kapal tiba ke daerah pelabuhan, komunikasi dilakukan setiap jangka waktu tertentu dan diusahakan tidak terjadi kesalahpahaman dalam berkomunikasi, serta memiliki staf operasional yang cukup sehingga bisa memperlancar kegiatan keagenan dan kegiatan operasional penyandaran kapal menjadi lebih terencana dan menghasilkan pekerjaan yang baik pula.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto. (2012). *Metodologi Penelitian*. Edisi Pertama. Penerbit Andi Offset. Yogyakarta.
- Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa. (2017). *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Edisi V*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Darminto, Dwi Prastowo dan Julianty Rifka. (2002). *Pengertian Analisis*. Jakarta : Buana Ilmu.
- Harahap. (2004). *Pengertian Analisis Menurut Para Ahli dan secara umum*. <https://www.zonareferensi.com/pengertian-analisis-menurut-para-ahli-dan-secara-umum/>. Diakses (11 Oktober 2020).
- Huboyo, H. S., Andarani., P., & Mochtar Hadiwidodo, M (2018). *Inventarisasi dan Sebaran Emisi Aktivitas Pelabuhan dengan Aermod View*. Vol. 15, No. 1.
- Indrajit, Eko. (2012). *Teknologi Informasi*. Edisi Pertama. Penerbit Salemba Empat. Yogyakarta.
- Kamus besar bahasa Indonesia (online). *Pengertian analisis* <http://www.kbbi.co.id/arti-kata/analisis>. Diakses tanggal (1 April 2020).
- Komaruddin. (2001). *Pengertian Analisis Menurut Para Ahli dan secara umum*. <https://www.zonareferensi.com/pengertian-analisis-menurut-para-ahli-dan-secara-umum/>. Diakses (11 Oktober 2020).
- Lasse, D.A., (2014) *Manajemen Kepelabuhanan*, Jakarta PT. Raja Grafindo Persada.
- Peter, Yenni salim. (2002). *Pengertian Analisis Menurut Para Ahli dan secara umum*. <https://www.zonareferensi.com/pengertian-analisis-menurut-para-ahli-dan-secara-umum/>. Diakses (11 Oktober 2020).
- Republik Indonesia. (2008). Undang – Undang No. 17 *Tentang Pelayaran*.
- Republik Indonesia. (2009). *Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan*. Sekretariat Negara RI. Jakarta.

- Siswadi. (2005). *Kajian Kinerja Peralatan Bongkar Muat Peti Kemas di Terminal Peti Kemas Semarang (TPKS)*.
<https://eprints.undip.ac.id/15100/>.
Diakses (12 Oktober 2020).
- Sugiyono. (2011). *Metodologi Penelitian*. Edisi Kedua. Penerbit CV Alfabet. Bandung.
- Tim Penyusun PIP Makassar, (2021), "*Pedoman Penyusunan Skripsi Jenjang Pendidikan Diploma IV*", Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, Makassar.

RIWAYAT HIDUP



IIS ELSYA SRIYANTI, Lahir di Jeneponto pada Tanggal 02 Juni 2001 merupakan anak ketiga dari tiga bersaudara dari pasangan Bapak Elias dan Ibu Lina Rimba. Pendidikan sekolah dasar diselesaikan tahun 2012 pada SDI 137 Bontomanai dan melanjutkan pendidikan sekolah lanjutan tingkat pertama SMP Negeri 1 Bangkala Barat diselesaikan pada tahun 2015 dan pada tahun yang sama penulis melanjutkan sekolah menengah atas SMAN 1 Binamu jurusan IPA, diselesaikan pada tahun 2018. Pada tahun yang sama penulis melanjutkan pendidikan diploma IV politeknik Ilmu Pelayaran Makassar,

Pada tahun 2018, tepatnya bulan september 2018, penulis mulai mengikuti diklat Diploma IV di Badan pendidikan dan mengambil Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhan.

Selama semester V dan VI penulis melaksanakan Praktek Darat (PRADA) pada perusahaan Pelayaran PT. Kartarin Navix Indonesia Dan perusahaan Keagenan PT. Sirius Shipping Service Kendari, selama kurang lebih satu tahun. Dan pada Tahun 20202 telah menyelesaikan Pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.