

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota Palopo adalah sebuah kota di Provinsi Sulawesi Selatan, Indonesia. Kota Palopo sebelumnya berstatus kota administratif sejak 1986 dan merupakan bagian dari Kabupaten Luwu yang kemudian berubah menjadi kota pada tahun 2002 sesuai dengan UU Nomor 11 Tahun 2002 tanggal 10 April 2002, Secara Geografis, Kota Palopo terletak antara 2o53'15" – 3o04'08" Lintang Selatan dan 120o03'10" – 120o14'34" Bujur Timur. Kota Palopo sebagai sebuah daerah otonom hasil pemekaran dari kesatuan Tanah Luwu yang saat ini menjadi empat bahagian, dimana di sebelah Utara berbatasan dengan Kecamatan Walenrang Kabupaten Luwu, di sebelah Timur dengan Teluk Bone, di sebelah Selatan berbatasan dengan Kecamatan Bua Kabupaten Luwu, dan di sebelah Barat berbatasan dengan Kecamatan Tondon Nanggala Kabupaten Tana Toraja.

Pelabuhan dalam aktivitasnya mempunyai peran yang strategis untuk pertumbuhan industri dan perdagangan serta merupakan segmen usaha yang dapat memberikan kontribusi bagi pembangunan daerah dan nasional . Hal ini membawa konsekuensi terhadap pengelolaan segmen usaha pelabuhan tersebut agar pengoperasiannya dapat dilakukan secara efektif, efisien dan profesional sehingga pelayanan pelabuhan menjadi lancar, aman, dan cepat dengan biaya yang terjangkau. Pada dasarnya pelayanan yang diberikan oleh pelabuhan adalah pelayanan terhadap kapal dan pelayanan terhadap muatan (barang dan muatan).

Pelabuhan Tanjung Ringgit Palopo merupakan salah satu pelabuhan barang yang berada dibawah lingkup Kementerian Perhubungan dan dikelola oleh Kantor Unit Pelabuhan Kelas II Palopo. Pelabuhan Tanjung Ringgit memiliki peranan penting dalam kemajuan perkembangan ekonomi khususnya daerah-daerah yang berada dibagian utara Provinsi Sulawesi Selatan antara lain Kota Palopo, Kabupaten Luwu, Kabupaten Luwu Utara, dan Kabupaten Luwu Timur, Kabupaten Tanah Toraja dan Kabupaten Toraja Utara. Selain mendatangkan barang keperluan dari luar Kota Palopo, Pelabuhan Tanjung Ringgit juga melayani muat barang komoditas lokal untuk dikirim keluar daerah

Oleh karena itu perlu adanya perhatian dan pengawasan khusus untuk meningkatkan kemajuan pelayanan yang diberikan oleh Pelabuhan Palopo, Sehingga dapat memberikan jasa yang baik agar pengguna jasa pelabuhan merasa puas atas kinerja yang diberikan. Maka dari itu saya mengangkat judul ini :

EFEKTIFITAS OPERASIONAL PELABUHAN TANJUNG RINGGIT KOTA PALOPO

1.2 Teori

1.2.1 Teori efektifitas

Pada dasarnya pengertian Efektifitas berasal dari kata dasar efektif. kata efektif mempunyai arti efek, pengaruh, akibat atau dapat membawa hasil. Jadi efektivitas adalah keaktifan, daya guna, adanya kesesuaian dalam suatu kegiatan orang yang melaksanakan tugas dengan sasaran yang dituju. Efektivitas pada dasarnya menunjukkan pada taraf tercapainya hasil, sering atau senantiasa dikaitkan pengertian efisien, meskipun sebenarnya ada perbedaan diantara keduanya. Efektivitas menekankan pada hasil yang dicapai, sedangkan efisien lebih melihat pada bagaimana cara mencapai hasil yang dicapai itu dengan membandingkan antara input dan output-nya.

Menurut Ravianto (2014:11), pengertian efektivitas adalah seberapa baik pekerjaan yang dilakukan, sejauh mana orang menghasilkan keluaran sesuai dengan yang diharapkan. Artinya, apabila suatu pekerjaan dapat diselesaikan sesuai dengan perencanaan, baik dalam waktu, biaya, maupun mutunya, maka dapat dikatakan efektif. Berdasarkan pendapat para ahli di atas dapat disimpulkan bahwa efektivitas adalah suatu proses yang sesuai dengan perencanaan nya maka proses tersebut akan berjalan dengan baik dan efektif dalam pekerjaannya.

Menurut Wiyono (2007:137), efektivitas diartikan suatu kegiatan yang dilaksanakan dan memiliki dampak serta hasil sesuai dengan yang diharapkan. Menurut para ahli di atas bahwa efektivitas harus mempunyai kejelasan yang berdampak memajukan perusahaan atau seseorang kedepannya dan efektivitas terbilang berhasil jika suatu kegiatan dilaksanakan dan memiliki dampak hasil sesuai harapan maka kegiatan tersebut bisa dikatakan efektif

menurut Handoko berpendapat “efektivitas adalah kemampuan untuk memilih tujuan yang tepat atau peralatan yang tepat untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan”. (Handoko, 1993:7). Berdasarkan pendapat di atas, dikatakan bahwa efektivitas merupakan kemampuan menggunakan segala peralatan yang ada serta dapat memilih tujuan secara tepat agar dicapainya suatu tujuan. Apabila tujuan yang telah ditetapkan tersebut dapat dicapai maka dapat dikatakan pekerjaan atau organisasi tersebut tepat dan berhasil.

Menurut pendapat David Krech, Richard S. Cruthfied dan Egerton L. Ballachey dalam Danim (2012: 119 –120) menyebutkan indikator efektivitas sebagai berikut:

1. Jumlah hasil yang dapat dikeluarkan
2. Tingkat kepuasan yang diperoleh
3. Produk kreatif
4. Intensitas yang akan dicapai

(Dari David Krech, Ricard S. Cruthfied dan Egerton L. Ballachey yang di kutip (Danim dalam Motivasi Kepemimpinan dan Efektivitas Kelompok, 2012:119- 120).

1.2.2 Defenisi Pelabuhan

Pelabuhan merupakan simpul sistem perangkutan laut dan darat yang berfungsi sebagai tempat peralihan moda angkutan, sehingga pelabuhan harus terintegrasi dengan sistem transportasi darat dan dilengkapi dengan berbagai fasilitas operasional yang memberikan kemudahan pelayanan. Selain dermaga dan fasilitas sandar kapal, operasional pelabuhan juga perlu dilengkapi dengan berbagai kebutuhan fasilitas pelayanan lainnya seperti kebutuhan jasa terminal untuk proses bongkar-muat atau peralihan muatan dari kapal ke moda angkutan darat maupun sebaliknya, bangunan tertutup untuk ruang pelayanan, perkantoran, pergudangan dan lainnya, serta area terbuka untuk penumpukan muatan, parkir dan lain-lain (Warpani, 1990).

Menurut Gurning dan Budiyo, (2007), pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan dan sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan Pemerintahan dan kegiatan layanan jasa. Utamanya pelabuhan adalah tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Sementara itu Suranto (2004), mengatakan pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas±batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik-turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan dan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan RI No. PM 51 Th. 2015 Pelabuhan adalah tempat kapal bersandar, naik turun penumpang dan / atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal, terdiri dari daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Menurut Peraturan Pemerintah nomor 61 tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, Pelabuhan dibedakan menjadi pelabuhan laut, dan pelabuhan sungai dan danau. Pelabuhan laut dapat terletak di laut atau di sungai dan digunakan untuk melayani angkutan laut, dan/atau angkutan penyeberangan. Pelabuhan berfungsi sebagai tempat yang menjalankan kegiatan pemerintahan dan perusahaan, serta berperan sebagai:

- a. simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya.
- b. pintu gerbang kegiatan perekonomian.
- c. tempat kegiatan alih moda transportasi.
- d. penunjang kegiatan industri dan/atau perdagangan.
- e. tempat distribusi, produksi, dan konsolidasi muatan atau barang.
- f. mewujudkan wawasan nusantara dan kedaulatan negara.

jadi definisi pelabuhan mencakup sarana dan prasarana dan system transportasi, yaitu suatu lingkungan kerja yang terdiri dari area daratan dan perairan yang dilengkapi dengan fasilitas untuk berlabuh guna terselenggaranya bongkar muat serta naik turunya penumpang.

1.2.3 jenis jenis pelabuhan

Menurut Suyono (2007 : 2), Jenis pelabuhan dapat dibagi menurut :

a. Alamnya

Menurut alamnya, pelabuhan laut dibagi menjadi pelabuhan terbuka dan pelabuhan tertutup. Pelabuhan terbuka adalah pelabuhan dimana kapal-kapal bisa masuk dan merapat secara langsung tanpa bantuan pintu-pintu air. Pelabuhan di Indonesia pada umumnya adalah pelabuhan terbuka. Pelabuhan tertutup adalah pelabuhan dimana kapal - kapal yang masuk harus melalui beberapa pintu air. Pelabuhan tertutup ini dibuat pada pantai dimana terdapat perbedaan pasang surut yang besar dan waktu pasang surutnya berdekatan.

b. Pelayanannya

Menurut sasaran pelayanannya, jenis pelabuhan dapat dibagi menjadi pelabuhan umum dan pelabuhan khusus. Sesuai PP 69/2001, Pelabuhan umum adalah pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum. Sedangkan pelabuhan khusus adalah pelabuhan yang penggunaannya khusus untuk kegiatan sektor 9 perindustrian, pertambangan, atau pertanian yang pembangunannya dilakukan oleh instansi yang bersangkutan untuk bongkar/muat dari bahan baku serta hasil produksinya. Contoh dari pelabuhan khususnya adalah pelabuhan khusus angkatan laut, pelabuhan khusus untuk minyak sawit, pelabuhan khusus minyak dan sebagainya (Keputusan Menteri Perhubungan No.KM 55 Tahun 2002).

c. Lingkup Pelayaran Yang Dilayani

Menurut lingkup pelayaran yang dilayani, sesuai PP No. 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan pasal 5 dan 6, peran dan fungsi pelabuhan dibagi menjadi pelabuhan internasional hub, pelabuhan internasional, pelabuhan nasional, pelabuhan regional dan pelabuhan lokal.

- Pelabuhan internasional hub adalah pelabuhan utama primer yang berfungsi melayani kegiatan dan alih muatan angkutan laut nasional dan internasional dalam jumlah besar dan jangkauan pelayaran yang sangat luas serta merupakan simpul dalam jaringan transportasi laut internasional.
- Pelabuhan internasional adalah pelabuhan utama sekunder yang berfungsi melayani kegiatan dan alih muatan angkutan laut nasional dan internasional

dalam jumlah besar dan jangkauan pelayaran yang sangat luas serta merupakan simpul dalam jaringan transportasi laut internasional.

- Pelabuhan nasional adalah pelabuhan utama tersier yang berfungsi melayani kegiatan dan alih muat angkutan laut nasional dan internasional 4 dalam jumlah menengah serta merupakan simpul dalam jaringan transportasi tingkat provinsi.
 - Pelabuhan regional adalah pelabuhan pengumpan primer yang berfungsi melayani kegiatan dan alih muatan angkutan laut nasional dalam jumlah yang relatif kecil serta merupakan pengumpan dari pelabuhan utama.
 - Pelabuhan lokal adalah pelabuhan pengumpan sekunder yang berfungsi melayani kegiatan angkutan laut regional dalam jumlah kecil serta merupakan pengumpan pada pelabuhan utama dan/atau pelabuhan regional.
- d. Kegiatan Perdagangan Luar Negeri
- Kegiatan perdagangan luar negeri yang dilayani, jenis pelabuhan dapat dibagi menjadi pelabuhan impor dan pelabuhan ekspor. Pelabuhan impor adalah pelabuhan yang melayani masuknya barang-barang dari luar negeri. Pelabuhan ekspor adalah pelabuhan yang melayani penjualan barang-barang ke luar negeri.
- e. Kapal Yang Diperbolehkan Singgah
- Menurut kapal yang diperbolehkan singgah, berdasarkan Indische Scheepvaart – Wet (Staatablad 1936 No. 700) jenis pelabuhan dibagi menjadi pelabuhan laut dan pelabuhan pantai. Pelabuhan laut adalah pelabuhan yang terbuka bagi perdagangan luar negeri dan dapat disinggahi oleh kapal-kapal dari negara sahabat. Sedangkan Pelabuhan pantai adalah pelabuhan yang tidak terbuka untuk perdagangan dengan luar negeri dan hanya dapat dipergunakan oleh kapal-kapal dari Indonesia.
- f. Wilayah Pengawasan Bea Cukai
- Dari segi pembagian wilayah bea cukai, jenis pelabuhan dibagi menjadi custom port dan free port. Custom port adalah pelabuhan yang berada dibawah pengawasan bea cukai. Sedangkan free port (pelabuhan bebas) adalah pelabuhan yang berada diluar pengawasan bea cukai.
- g. Kegiatan Pelayarannya
- Dilihat dari segi kegiatan pelayarannya, pelabuhan dibagi menjadi tiga jenis, yaitu pelabuhan samudera, pelabuhan nusantara (pelabuhan interinsuler), dan pelabuhan pelayaran rakyat. Contoh pelabuhan samudera adalah pelabuhan Tanjung Priok di Jakarta. Contoh pelabuhan nusantara adalah pelabuhan

Banjarmasin di Kalimantan Selatan. Sedangkan pelabuhan pelayaran rakyat adalah pelabuhan Sunda Kelapa di Pasar Ikan, Jakarta.

h. Perannya Dalam Pelayaran

Menurut perannya dalam pelayaran, pelabuhan dibagi menjadi dua jenis, yaitu pelabuhan transito dan pelabuhan ferry. Pelabuhan transito adalah pelabuhan yang mengerjakan transshipment cargo. Contohnya adalah pelabuhan Singapura. Pelabuhan ferry adalah pelabuhan penyeberangan. Pelayaran dilakukan oleh kapal ferry yang menghubungkan dua tempat dengan sistem roll on dan roll off dengan membawa penumpang dan kendaraan. Contoh pelabuhan ferry adalah pelabuhan Banyuwangi-Gilimanuk atau Merak-Bakahueni.

1.2.4 Hinterland dan Antar Moda Transportasi

Menurut Adisasmita, menyatakan bahwa Pelabuhan mempunyai peran yang sangat penting dalam pembangunan, yaitu menjembatani wilayah belakang (hinterland) dan wilayah depan (foreland). Lebih lanjut dikatakan bahwa Pelabuhan sebagai suatu fungsi yang menghubungkan pertukaran antara titik asal (origin) dan titik tujuan (destination)

Perkembangan dan pertumbuhan suatu Pelabuhan sangat ditentukan oleh luas wilayah layanannya. Dengan mengetahui wilayah layanan maka jumlah keluar dan masuknya barang melalui Pelabuhan tersebut dapat diketahui. Wilayah layanan suatu Pelabuhan dapat dibagi atas dua yaitu wilayah layanan belakang (hinterland) dan wilayah layanan depan (foreland). Dari kedua wilayah layanan tersebut maka wilayah layanan hinterland yang menjadi pertimbangan utama dalam pengembangan Pelabuhan. Hal ini disebabkan karena dengan mengetahui wilayah hinterland dapat menyebabkan kebutuhan akan barang dari luar wilayah tersebut dapat diketahui. Selain itu penentuan wilayah foreland sangat sulit karena seringnya berubah-ubah sementara yang dibutuhkan bukan wilayah, melainkan jumlah barang yang masuk pada Pelabuhan tersebut.

1.2.5 Peran dan Fungsi Pelabuhan

a. Peran Pelabuhan

- Pelabuhan sebagai *interface* artinya Pelabuhan menyediakan berbagai fasilitas dan pelayanan jasa atau service yang dibutuhkan dalam rangka memindahkan barang dari suatu kapal ke kapal lainnya.
- Pelabuhan sebagai *link* artinya Pelabuhan dipandang sebagai salah satu mata rantai dalam proses transportasi mulai dari tempat asal barang sampai tempat tujuan, sehingga pelabuhan baik di lihat dari *performance* maupun segi biaya akan sangat mempengaruhi kegiatan transportasi keseluruhan.

- Pelabuhan sebagai *gateway* artinya pelabuhan sebagai pintu gerbang dari suatu negara atau daerah sebagai mana halnya pelabuhan (bandara) udara sehingga dapat memegang peran penting bagi perekonomian suatu negara atau daerah.
- Pelabuhan sebagai *industry entity* suatu daerah sekitar pelabuhan berkembang kantong – kantong industri yang berorientasi kepada ekspor dari suatu daerah atau negara.

b. Fungsi Pelabuhan

- Pelabuhan sebagai penyedia jasa dan pelayanan seperti kegiatan labu tambat, penundaan, pengepilan, bongkat muat barang / petikemas, penyimpanan gudang, lapangan penumpukan dan lain – lain.
- Pelabuhan berfungsi sebagai pusat kegiatan yang artinya pelabuhan merupakan tempat melangsungkan kegiatan pemerintah dan ekonomi.

1.2.6 Fasilitas di Pelabuhan

Fasilitas yang terdapat di pelabuhan berfungsi menunjang keberhasilan pelabuhan terhadap pelayanan kapal dan barang. Fasilitas – fasilitas utama yang terdapat di pelabuhan adalah : (Misiliah, 1995)

- a. Dermaga**
Dermaga merupakan sarana Dimana kapal – kapal bersandar untuk melakukan barang atau penumpang. Dermaga biasa dibangun dengan beton, kayu, / besi, pelampung.
- b. Apron**
Apron ialah area sebelah muka dermaga sampai suatu muka bidang gudang dimana terdapat pengalihan kegiatan angkutan laut / kapal kepada angkutan darat
- c. Gudang dan Lapangan Penumpukan.**
Merupakan lokasi tempat transit barang – barang antara yang akan diangkut ke kapal ataupun dibongkar dari kapal.
- d. Peralatan Penanganan Barang**
Peralatan penanganan barang antara lain adalah peralatan lintas (kereta api, truk, *straddle carrier* dan lain – lain), peralatan evaluasi (Derek, *crane*, *gantry crane*), peralatan penerus (*roller*, *rabber*, *conveyor*), dan peralatan pengganti (*overhead*, *traveling*, *crane*, *container crane*).

e. Tenaga Manusia

Seluruh aktivitas yang ada di tempat manapun tak luput dari tenaga manusia, untuk itu dalam proses di pelabuhan diperlukan tenaga manusia agar terlaksanakan fungsi.

Menurut Edy Hidayat (2009), Fasilitas Pelabuhan pada dasarnya dibagi menjadi dua bagian, yaitu fasilitas pokok dan fasilitas penunjang. Pembagian ini dibuat berdasarkan kepentingannya terhadap kegiatan itu sendiri.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 50 tahun 2021 tentang penyelenggaraan Pelabuhan pada pasal 38 dan 39, maka Adapun Fasilitas pokok dapat dilihat pada table berikut ini :

Table 1. Fasilitas Pokok di Pelabuhan

No	Fasilitas Pokok Di Daratan	Fasilitas Pokok Di Perairan
1	Dermaga	Alur Pelayaran
2	Terminal Penumpang	Perairan tempat labuh
3	terminal daratan	Kolam Pelabuhan
4	fasilitas Penampungan	perairan tempat alih muat kapal
5	fasilitas pemadam kebakaran	perairan pandu
6	fasilitas gudang untuk barang bahaya dan beracun (B3)	
7	fasilitas pemeliharaan dan perbaikan peralatan fasilitas pelabuhan dan sarana bantu navigasi pelayaran	

Sumber : Bahan ajar mata kuliah Kepelabuhanan

Table 2. Fasilitas Penunjang di Pelabuhan

No	Fasilitas Penunjang Di Daratan	Fasilitas Penunjang Di Perairan
1	kawasan perkantoran	perairan untuk fasilitas pembangunan dan pemeliharaan kapal
2	fasilitas pos dan telekomunikasi	perairan tempat uji coba kapal
3	instalasi air bersih, listrik dan telekomunikasi	perairan tempat kapal mati
4	area pengembangan pelabuhan	
5	tempat tunggu kendaraan bermotor	
6	kawasan perdagangan	

7	fasilitas umum lainnya termasuk tempat peribadatan, teman, rekreasi, olahraga, jalur hijau dan kesehatan
---	--

Sumber : Bahan ajar mata kuliah Kepelabuhanan

1.2.7 kinerja Operasional Pelabuhan

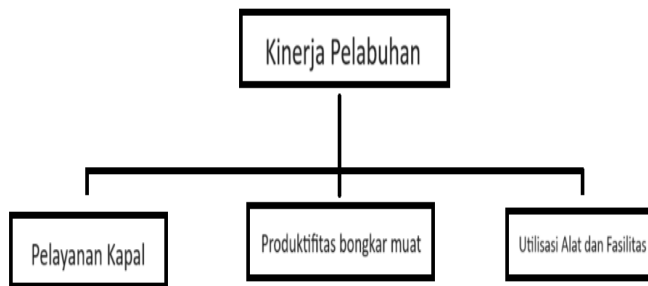
Kinerja dapat digunakan untuk mengetahui tingkat pelayanan kepada pengguna (kapal dan barang), yang tergantung pada waktu pelayanan kapal selama berada di Pelabuhan. Kinerja yang tinggi menunjukkan bahwa dapat memberikan pelayanan yang baik. (Triatmodjo, 2017)

Indikator performace atau kinerja adalah prestasi dari output atau tingkat keberhasilan pelayanan, pada suatu periode waktu tertentu, yang ditentukan dalam ukuran satuan waktu, satuan berat, ratio perbandingan (presentase). Indikator Performance dapat dikelompokkan sedikitnya atas 2 (dua) kelompok indikator, yaitu:

- a. Indikator Output (Kinerja Pelayanan Kapal & Barang dan Produktivitas B/M Barang) indikator yang erat kaitannya dengan informasi mengenai besarnya throughput lalu-lintas barang (daya lalu) yang melalui suatu peralatan atau fasilitas dalam periode waktu tertentu;
- b. Indikator Service (Kinerja Trafik), dasarnya merupakan indikator yang erat kaitannya dengan informasi mengenai lamanya waktu pelayanan kapal selama di dalam daerah lingkungan kerja .

Kinerja pelayanan adalah alat ukur untuk mengetahui tingkat keberhasilan penyelenggaraan transportasi laut. Menurut Triadmojdo (2010), kinerja yang tinggi menunjukan bahwa memberikan pelayanan yang baik. Sehingga diharapkan dapat menciptakan efisiensi dari penggunaan transportasi laut serta dapat menunjang kinerja logistik nasional.

Kinerja dapat digunakan untuk mengetahui tingkat pelayanan kepada pengguna (kapal dan barang), yang tergantung pada waktu pelayanan kapal selama berada di Pelabuhan. Kinerja yang tinggi menunjukkan bahwa dapat memberikan pelayanan yang baik (Triatmodjo, 2010).



Gambar 1. Indikator kinerja pelabuhan
Sumber : Bahan ajar mata kuliah Kepelabuhanan

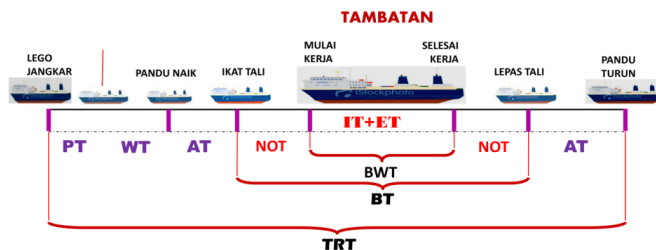
1.2.8 Standar Pelayanan

Skala multi item yang dapat digunakan untuk mengukur persepsi pelanggan atas kualitas layanan yang meliputi lima dimensi (Zeithami, 2004:65), yaitu:

1. Tangibles (bukti langsung), yaitu kemampuan suatu perusahaan dalam menunjukkan eksistensinya kepada pihak eksternal. Penampilan dan kemampuan sarana dan prasarana fisik perusahaan dan keadaan lingkungan sekitarnya adalah bukti nyata dari pelayanan yang diberikan perusahaan.
2. Reliability (kehandalan) yaitu kemampuan untuk memberikan pelayanan yang dijanjikan dengan segera, akurat dan memuaskan. Kinerja harus sesuai dengan harapan pelanggan yang berarti ketetapan waktu, pelayanan yang sama untuk semua pelanggan tanpa kesalahan, sikap simpatik dan akurasi yang tinggi.
3. Responsiveness (daya tanggap) yaitu kemampuan maskapai penerbangan untuk membantu dan memberikan pelayanan yang cepat (responsif) dan tepat kepada para pelanggan dengan penyampaian informasi yang jelas. Membiarkan pelanggan menunggu tanpa adanya suatu alasan yang jelas menyebabkan persepsi yang negatif dalam kualitas pelayanan.
4. Assurance (jaminan), adanya kepastian yaitu pengetahuan, kesopanan santunan dan kemampuan para pegawai perusahaan untuk menumbuhkan rasa percaya para pelanggan kepada pelayanan Perusahaan.
5. Empathy (empati), yaitu memberikan perhatian yang tulus dan bersifat individu atau pribadi yang diberikan kepada para pelanggan dengan berupaya memahami keinginan konsumen.

1.2.9 Perhitungan Kinerja Pelayanan

Menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : HK 103/2/2/DJPL-17 Tentang Pedoman Perhitungan Kinerja Pelayanan Operasional terdiri atas beberapa aspek :



Gambar 2. Alur tambatan kapal dipelabuhan

Sumber : Bahan ajar mata kuliah Kepelabuhanan

1. Waiting Time (WT) berdasarkan waktu pelayanan pandu. Adalah selisih waktu antara waktu penetapan kapal masuk dengan pandu naik ke atas kapal (Pilot on Board/POB) pada pelayanan kapal masuk.
Waiting Time (WT) = Waktu Pelayanan (Pilot on Board/POB) - Waktu Penetapan Pelayanan Masuk
2. Postpone Time (PT) Adalah waktu tertunda yang tidak bermanfaat selama kapal berada di lokasi lego jangkar dan/atau kolam atas kehendak pihak kapal/pihak eksternal, yang terjadi sebelum atau sesudah kapal melakukan kegiatan bongkar muat.
Postpone Time (PT) = Waktu kapal lego jangkar (tiba) sampai dengan waktu penetapan pelayanan masuk
Komponen Postpone Time (PT) antara lain :
 - a. tunggu order pemilik kapal/barang;
 - b. tunggu muatan;
 - c. tunggu dokumen;
 - d. tunggu air pasang;
 - e. tunggu bunker air/Bahan Bakar Minyak (BBM);
 - f. tunggu perbaikan;
 - g. pemeriksaan oleh instansi terkait;
 - h. faktor eksternal lainnya.
3. Approach Time (AT) untuk kapal masuk dihitung saat kapal mulai bergerak dari lokasi lego jangkar sampai ikat tali di tambatan (first line) dan untuk kapal keluar dihitung mulai lepas tali (last line) sampai dengan kapal mencapai ambang luar.
Approach Time (AT) = (kapal mulai bergerak s/d ikat tali) + (lepas tali s/d pandu turun)

4. Berthing Time (BT) Adalah jumlah jam selama kapal berada di tambatan sejak tali pertama (first line) diikat di dermaga sampai tali terakhir (last line) dilepaskan dari dermaga.

Berthing Time (BT) = Berth Working Time (BWT) + Not Operation Time (NOT)

Berthing Time (BT) = Jumlah jam selama kapal berada ditambatan, mulai dari kapal ikat tali sampai dengan kapal lepas tali

5. Berth Working Time (BWT) Adalah jumlah jam kerja bongkar muat yang tersedia (direncanakan) selama kapal berada di tambatan.

Berth Working Time (BWT) = Berthing Time (BT) - Not Operation Time (NOT)

6. Not Operation Time (NOT) Adalah jumlah jam yang direncanakan untuk tidak melaksanakan kegiatan selama kapal berada di tambatan, termasuk waktu istirahat dan pada saat kapal akan berangkat dari tambatan. Komponen Not Operation Time (NOT) antara lain :

- a. Istirahat;
- b. Persiapan bongkar muat (buka tutup palka, buka pasang pipa, penempatan conveyor);
- c. Persiapan berangkat (lepas tali) pada waktu kapal akan berangkat dari tambatan;
- d. Waktu yang direncanakan untuk tidak berkerja (hari besar keagamaan, pola kerja tidak 24 jam dan sebagainya).

7. Effective Time (ET) Adalah jumlah jam yang digunakan untuk melakukan kegiatan bongkar muat.

Effective Time (ET) = Berth Working Time (BWT) - Idle Time (IT)

8. Idle Time (IT) Adalah jumlah jam bagi satu kapal yang tidak terpakai selama waktu kerja bongkar muat di tambatan, tetapi tidak termasuk jam istirahat. Komponen Idle Time (IT) antara lain:

- a. Kendala cuaca;
- b. menunggu truk;
- c. menunggu muatan;
- d. peralatan bongkar muat rusak;
- e. kecelakaan kerja;
- f. menunggu buruh/tenaga kerja;
- g. kendala bongkar muat lainnya.

Catatan : Nilai waktu Idle Time (IT) dan Not Operation Time (NOT) ditentukan dan bersumber dari daily report dan/atau dokumen kegiatan bongkar muat yang telah di evaluasi.

9. Rasio Waktu Kerja Kapal di Tambatan (ET/BT) Adalah perbandingan waktu berkerja efektif (Effective Time/ET) dengan waktu kapal selama di tambatan (Berthing Time/BT).

10. Turn Round Time (TRT) Adalah jam kapal berada di , yang dihitung sejak kapal tiba (Time of Arrival) di lokasi lego jangkar (Anchorage Area) sampai kapal meninggalkan mencapai ambang luar.

Turn Round Time (TRT) = Waiting Time (WT) + Postpone Time (PT) + Approach Time (AT) + Berthing Time (BT).

1.2.10 Indiator tingkat pemanfaatan Dermaga

Tingkat Penggunaan Dermaga/Berth Occupancy Ratio (BOR) Adalah perbandingan antara jumlah pemakaian waktu tiap dermaga yang tersedia dengan jumlah waktu tersedia dalam satu periode (bulan/tahun) yang dinyatakan dalam presentase (%) dan dibedakan menurut jenis dermaga atau tambatan Berdasarkan Peraturan Dirjen Perhubungan Laut (2017), tentang Pedoman Perhitungan Kinerja Operasional Pelabuhan nilai persen BOR dapat dihitung dengan persamaan sebagai berikut :

- Dermaga yang terbagi
Tambatan terbagi atas beberapa tempat tambatan (untuk satu/beberapa kapal) maka penggunaan tidak dipengaruhi oleh Panjang kapal, sehingga menggunakan perhitungan :

$$BOR = \frac{\text{jumlah waktu tambat seluruh kapal satu periode}}{\text{jumlah waktu tambat tersedia}} \times 100 \% \quad (1)$$

- Dermaga yang tidak terbagi
Tambatan terbagi yang tidak terbagi atas beberapa tambatan membutuhkan perhitungan Tingkat pemakaian yang berdasarkan pada Panjang kapal (*Length Over All = LOA*) ditambah 5 meter sebagai faktor pengamanan muka belakang kapal, sehingga perhitungannya adalah sebagai berikut:

$$BOR = \frac{n \text{ Call } \times (\text{panjang kapal} + 5) \times \text{kumlah waktu tertambat}}{\text{Panjang tambatan tersedia } \times 24 \times \text{hari kalender}} \times 100\% \quad (2)$$

- Dermaga yang digunakan untuk penambatan kapal secara susun sirih, Panjang yang diperhitungkan tidak mengikuti Panjang kapal tetapi mengikuti Panjang dermaga yang terpakai.

$$BOR = \frac{\sum (\text{lebar kapal}) \times \text{Berthing Time}}{\text{panjang dermaga } \times \text{Waktu Tersedia dalam satu periode}} \times 100\% \quad (3)$$

Standar untuk nilai tingkat pemanfaatan dermaga atau BOR sudah diatur dalam UNCTAD (*United Nations Conference on Trade and Development*) 1985 sebagai berikut :

Table 3. Nilai Bor yang disarankan

Jumlah Tambatan Dalam Group (Tambatan)	BOR Yang disarankan (%)
1	40 %
2	50 %
3	55 %
4	60 %
5	65 %
6 – 10	70 %

Sumber : UNCTAD (*United Nations Conference on Trade and Development*)

1.2.11 Forecasting (peramalan)

Menurut Manurung Haymans (1990) teknik peramalan dapat dikelompokkan dalam dua kategori yaitu metode kuantitatif dan kualitatif. Bentuk peramalan kuantitatif dapat digunakan jika memenuhi kondisi diantaranya adanya informasi tentang masa lalu, informasi tersebut dapat di kuantifikan dalam bentuk data dan informasi tersebut dapat di asumsikan bahwa pola masa lalu akan terus tersambung sampai kemasa depan dan kondisi tersebut diasumsikan konstan.

- Model Deret Berkala (*Time Series*). Model ini dipandang masa depan dapat dilakukan berdasarkan nilai masa lalu yang bertujuan untuk menemukan pola dalam deret data historis dan mengekstrapolasikan pola tersebut ke masa depan
- Model Regresi (kasual). Pada model ini diasumsikan bahwa faktor yang diramalkan menunjukan suatu hubungan sebab akibat dengans suatu atau lebih variabel bebas. Maksud dari model ini adalah menemukan hubungan dan meramalkan nilai mendatang dari variabel tak bebas.

Kesalahan yang terjadi dalam merencanakan jumlah dan kapasitas kapal dapat mengakibatkan timbulnya masalah seperti terjadinya kelebihan kapasitas (*over capacity*) dan kekurangan kapasitas (*under capacity*). Oleh karena itu kemungkinan terjadinya perlu ditekan seminimum mungkin melalui upaya peramalan (*forecasting*). Adapun jenis pada teknik peramalan yang digunakan, yaitu :

1.2.11.1 Regresi Linear Sederhana

Aspek yang digunakan peramalan cukup luas baik secara waktu, faktor – faktor penentu kejadian sebenarnya, jenis – jenis pola data dan beberapa hal lain. Dalam hal ini peramalan, beberapa teknik telah dikembangkan dan digolongkan kedalam 2 kategori yaitu metode kuantitatif dan kualitatif ini digunakan bila kondisi berikut dipenuhi : (Fadli, 2012).

- Adanya informasi tentang masa lalu
- Informasi tersebut dapat di kuantitatifkan dalam bentuk data

Informasi tersebut dapat diasumsikan bahwa pola masa lau akan terus berkembang sampai ke masa depan dan kondisi ini disebut asumsi yang konstan pada dasarnya metode peramalan kuantitatif dapat dibedakan dua jenis yaitu deret waktu (*time series*) dan metode korelasi (*casual methode*). *Time series* adalah peramalan yang didasarkan pada penggunaan analisa pola hubungan variabel bebas lainnya.

Regresi linear adalah merupakan salat satu bentuk *time series* secara sederhana. Notasi regresi sederhana dapat dinyatakan sebagai berikut :

$$Y = a + bx_1 \quad (4)$$

dimana,

Y = nilai taksiran untuk variabel tak bebas

x = nilai variabel bebas

a = intersep

b = koefisien variabel

Koefisien regresi a dan b dapat dihitung dengan rumus :

$$a = \frac{\sum y_i}{n} - b \frac{\sum x_i}{n} \quad (5)$$

$$b = \frac{n \sum x_i y_i - \sum x_i \sum y_i}{n \sum x_i^2 - (\sum x_i)^2} \quad (6)$$

1.2.11.2 Regresi Linear Berganda

Apabila kita menggunakan lebih dari satu variabel yang mempengaruhi (*independent variabel*) untuk menaksir variabel *independent* maka taksiran kita akan mendekati akurat. Proses ini disebut dengan Analisa regresi linear berganda dan prosesnya sama pada regresi sederhana.

Dalam regresi sederhana, X adalah variabel *independent*, oleh karena dalam regresi ganda varibel *independent* lebih dari satu, maka dapat digunakan X_1, X_2, X_3 , dan seterusnya, sehingga persamaan regresi linear berganda dinyatakan dalam persamaan :

$$Y = A + B_1 X_1 + B_2 X_2 + \dots + B_z X_z \quad (7)$$

dimana,

Y = peubah tak bebas

A = konstanta regresi

X_1, X_2 = peubah bebas

B_1, B_2 = koefisien regresi

Pada prinsipnya teknik dan metode yang mendasarkan pada proses analisa pada usaha untuk medapatkan pada persamaan garis regresi yang tepat

dan kesalahan ramalan yang kecil. Kesalahan ramalan diminimalkan dengan cara mengambil turunan parsial jumlah kesalahan menyamakan dengan nol.

1.2.11.3 Koefisien Determinasi Metode Regresi

Koefisien Determinasi dalam metode regresi atau biasa disebut dengan R-square. Menurut (Ghozali, 2016), R-square atau R^2 menunjukkan seberapa besar kontribusi variabel laten independen tertentu terhadap variabel laten dependen. Nilai R-square berada di antara 0 dan 1, menunjukkan seberapa besar pengaruh variabel independen (eksogen) terhadap variabel dependen. Adapun standar nilai korelasi dalam menentukan nilai R Square adalah sebagai berikut.

Table 4. Kategori Korelasi R Square

Kategori Korelasi	
0,00 - 0,199	Sangat Rendah
0,20 - 0,399	Rendah
0,40 - 0,599	Sedang
0,60 - 0,799	Kuat
0,80 - 1,00	Sangat Kuat

1.2.11.4 Model Pertumbuhan Geometri

Model pertumbuhan geometric menggunakan laju pertumbuhan sebagai model geometrik yang menggunakan dasar bunga berbunga yang Dimana angka pertumbuhan variabel adalah sama setiap tahunnya. Persamaan model pertumbuhan geometric dapat dinyatakan sebagai berikut

$$P_n = P_0(1+r)^n \quad (8)$$

Atau

$$r = \left(\frac{P_n}{P_0} \right)^{\frac{1}{n}} - 1 \quad (9)$$

Dimana :

P_n = jumlah variabel pada periode n

P_0 = jumlah variabel di periode awal (dasar)

r = laju pertumbuhan variabel

n = periode waktu

Apabila besar pada nilai $r > 0$ maka dapat diartikan terjadi pertumbuhan variabel yang positif atau terjadi penambahan variabel dari periode sebelumnya. Begitu juga

sebaliknya apabila nilai $r < 0$ maka dapat diartikan pertumbuhan variabel negatif dari periode sebelumnya. Apabila $r = 0$ berarti tidak terjadi perubahan variabel dari periode sebelumnya.

1.3 Tujuan dan Manfaat

Berdasarkan dari latar belakang yang telah ditulis maka rumusan masalah yang dapat diangkat adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana kondisi dan ketersediaan fasilitas Pelabuhan Tanjung Ringgit Kota Palopo.
2. Bagaimana tingkat Kinerja Dermaga Pelabuhan Tanjung Ringgit Kota Palopo dalam 5 tahun Kedepan.

Adapun manfaat dari penelitian adalah sebagai berikut :

1. Sebagai acuan berupa informasi dan sumbangan wawasan ilmu pengetahuan ataupun referensi untuk melakukan penelitian selanjutnya.
2. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi praktis, dan bermanfaat untuk Pelabuhan.

BAB II

METODE PENELITIAN

2.1 Waktu dan Lokasi Penelitian

1. Waktu Penelitian

Waktu pengerjaan tugas akhir ini dimulai dari penentuan judul proposal, pengambilan data, hingga penyusunan akhir yang membutuhkan waktu sekitar 4 bulan, dimulai pada bulan Agustus sampai November.

2. Lokasi Penelitian

Penelitian ini direncanakan akan dilakukan di Pelabuhan Tanjung Ringgit Kota Palopo Sulawesi Selatan. Pelabuhan ini berfungsi sebagai Pelabuhan Barang, serta menjadi salah satu penyalur untuk beberapa kabupaten disekitar wilayah Kota Palopo, diantaranya kabupaten Luwu, kabupaten Luwu Timur, kabupaten Luwu Utara, Kota Palopo, Kabupaten Tanah Toraja Dan Kabupaten Toraja Utara.

Informasi Pelabuhan :

- Alamat : Jalan Yos Sodarso, Palopo Sulawesi Selatan.
- Email : pelabuhanpalopo@gmail.com



Gambar 3. Dermaga Pelabuhan
Sumber : Google Image

2.2 Jenis Data Penelitian

Dalam melaksanakan penelitian ini data diambil secara langsung di instansi terkait yaitu : Kantor Unit Penyelenggaraan Pelabuhan Kelas II Palopo.

Jenis data yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah :

1 Daata Primer

Merupakan data pokok yang diperoleh langsung dari lapangan melalui observasi atau pengamatan pada objek penelitian dan wawancara dengan pihak yang terkait dengan penelitian di lapangan, yaitu kondisi fasilitas dan pelayanan kapal.

2 Data sekunder

Merupakan data yang diperoleh melalui bahan tertulis dan dari sumber bahan yang mendukung dan memperkuat teori yang terdapat dalam penelitian antara lain ;

- a. Arus Bongkar Muat Branag yang masuk ke Pelabuhan Palopo pada tahun 2019-2023.
- b. Arus kedatangan Kapal yang berkunjung dipelabuhan Palopo Dalam waktu mulai dari 2019-2023.
- c. Data Sarana dan Fasilitas Pelabuhan Tanjung Ringgit Palopo.
- d. Waktu tambat kapal sampai dengan waktu kapal meninggalkan pelabuhan.

2.3 Teknik Pengumpulan Data

1 Survey di Lapangan

Peneliti melakukan survey secara langsung ke lapangan untuk mendapatkan data – data terkait, dan dengan melihat secara langsung kondisi fisik pelabuhan lebih khusus mengenai pelayanan kapal di pelabuhan.

2 Studi Literatur

Studi literatur adalah salah satu metodologi penelitian yang sering digunakan untuk mengumpulkan data dengan cara melakukan pencatatan, kajian pustaka, atau membaca. Fungsi dari studi literatur adalah untuk mengembangkan aspek teoritis dan praktis dalam penelitian. Peneliti mengumpulkan informasi dari buku – buku, catatan, serta laporan yang berhubungan dengan masalah yang akan diteliti.

2.4 Metode Analisis Data

Berdasarkan data – data yang diperoleh kemudian dilakukan analisis perhitungan dengan cara sebagai berikut :

1. Mengidentifikasi daerah hinterland di wilayah Pelabuhan Tanjung Ringgit Kota Palopo, Potensi daerah yang dapat mempengaruhi perkembangan Pelabuhan dijadikan sebagai variabel bebas dalam meramalkan arus kunjungan kapal dan menganalisis kinerja dermaga Pelabuhan.
2. Meramalkan arus barang, arus penumpang, dan arus penumpang kemudian dijadikan sebagai variabel bebas tambahan dalam meramalkan arus kunjungan kapal dan menganalisis kinerja dermaga Pelabuhan

3. Menghitung arus kunjungan kapal, Dalam menghitung arus kunjungan kapal digunakan metode Hilterasi dengan melakukan regresi antara variabel tak bebas (Y) adalah arus kunjungan kapal dengan variabel bebas (X) adalah potensi Hinterland dan beberapa variabel bebas lainnya. Setelah melakukan Analisa, maka diperoleh variabel bebas (X) yang sangat mempengaruhi variabel tak bebas (Y) arus kunjungan kapal yang kemudian menentukan persamaan berdasarkan determinasi yang diharapkan dengan berpacu pada nilai koefisien R Square untuk meramalkan arus kunjungan kapal variabel tidak bebas yang digunakan ataupun menggunakan metode pertumbuhan
4. Mencari Berthing Time dari Dermaga Pelabuhan Tanjung Ringgit Kota Palopo selama 5 tahun terakhir
5. Mencari Kapal yang paling sering berkunjung di dermaga untuk mencari LOA nya
6. Mencari Panjang dari dermaga Pelabuhan Tanjung Ringgit Kota Palopo
7. Menghitung Kinerja Dermaga Pelabuhan Tanjung Ringgit Kota Palopo dengan menggunakan Rumus BOR dengan jenis dermaga Continuous Berth yaitu :

$$BOR = \frac{n \text{ call}(\text{panjang kapal}+5) \times \text{kumlah waktu tertambat}}{\text{Panjang tambatan tersedia} \times 24 \times \text{hari kalender}} \times 100\%$$

8. Menganalisis apakah BOR dari hasil perhitungan sudah sesuai dengan peraturan yang dikeluarkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : HK.103/2/18/DJPL-16 tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan pada Pelabuhan yang Diusahakan Secara Komersial

Table 5. Matrix Analisis

NO	Tahapan	Input	Metode	Output
1	Mengidentifikasi ketersediaan fasilitas Pelabuhan Tanjung Ringgit Kota Palopo yang digunakan untuk pelayanan kapal	Fasilitas Pelabuhan Tanjung Ringgit Kota Palopo.	Obeservasi dan wawancara: PM 50 tentang penyelenggaraan Pelabuhan pada pasal KM 53 tentang Tatanan Kepelabuhan	mengetahui ketersediaan dan kondisi fasilitas Pelabuhan Tanjung Ringgit Kota Palopo
2	Menghitung tingkat produktifitas pelabuhan 5 tahun kedepan 2024-2029	- Data Arus Kunjungan Kapal - Data Arus barang -Data penduduk di wilayah Hinterland -Data PDRB di wilayah Hinterland	Metode Peramalan	Arus Kapal dan Barang lima tahun yang akan datang
3	Melakukan Analisis Tingkat Pemanfaatan Dermaga Pelabuhan Tanjung Ringgit Kota Palopo	-Hasil Peramalan Arus Kapal 10 Tahun - Peraturan Dirjen Perhubungan Laut - Kapasitas Dermaga	Peraturan Direktoral Jendral Perhubungan Laut NO : HK 103/2/2/DJPL-17 Tentang Pedoman Perhitungan Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan : ▪ Perhitungan BOR	Hasil Analisis Tingkat Pemanfaatan Dermaga 5 Tahun Kedepan

2.5 Kerangka Pikir

Setiap sistematis, tahap – tahap pengerjaan penelitian ini di gambarkan ke dalam bentuk sebuah kerangka pemikiran seperti di bawah ini :

