

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Pelabuhan merupakan simpul transportasi laut yang menjadi fasilitas penghubung dengan daerah lain untuk melakukan aktivitas perdagangan. Pelabuhan memiliki peranan penting dalam perekonomian negara untuk menciptakan pertumbuhan ekonominya (Mukminin, 2010). Pelabuhan adalah prasarana ekonomi atau segala sesuatu yang merupakan penunjang utama terselenggaranya suatu proses baik itu kegiatan sosial maupun ekonomi yang dibangun pemerintah sebagai investasi untuk mendorong atau memajukan suatu wilayah (Jayadinata, 1999).

Sistem pelabuhan merupakan sebuah kumpulan komponen penghubung darat dan laut yang saling bekerja sama untuk menangani arus barang. Arus barang yang dimaksud yaitu mulai dari kapal datang di pelabuhan, barang dibongkar dari kapal di pelabuhan hingga barang tersebut didistribusikan keluar pelabuhan ke tempat-tempat tujuan melalui jalur darat atau kereta api dan sebaliknya (Salminen, 2013).

Pelabuhan di Indonesia dikelola oleh Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yaitu PT Pelabuhan Indonesia (Persero). PT Pelabuhan Indonesia (Persero) atau yang lebih dikenal dengan PT PELINDO (Persero) ini memiliki empat wilayah operasi yang bertugas menyediakan dan mengusahakan jasa kepelabuhan. Salah satunya yaitu PT PELINDO II (Persero) yang memiliki wilayah operasi sebanyak 10 provinsi dan mengelola 12 pelabuhan. Pelabuhan Teluk Bayur merupakan salah satu pelabuhan yang dikelola oleh PT PELINDO II (Persero), yang memiliki peran sebagai salah satu gerbang perekonomian Indonesia bagian Barat. Pelabuhan Teluk Bayur juga menjadi pelabuhan niaga terpenting yang ikut

membangun sektor perekonomian Provinsi Sumatera Barat dan sekitarnya (Hadiguna dan Nisa 2013).

Pelabuhan Teluk Bayur merupakan salah satu pelabuhan di Indonesia yang ikut serta mendukung upaya pemerintah daerah untuk pengembangan ekonomi regional, oleh karena itu Pelabuhan Teluk Bayur terus membenahi diri dan melengkapi dirinya secara berkelanjutan. Hal ini dapat dilihat dari peningkatan berbagai sarana dan prasarana yang mampu mendukung percepatan serta kelancaran kegiatan pelayanan kapal dan barang. Saat ini Pelabuhan Teluk Bayur telah dilengkapi dengan peralatan moderen yang mampu menangani berbagai jenis barang. Berbagai barang yang dilayani oleh Pelabuhan Teluk Bayur antara lain barang curah seperti batu bara, semen, klinker, CPO serta komoditas yang menggunakan peti kemas seperti kayu manis, teh, *moulding*, *furniture* dan karet yang merupakan komoditas unggulan ekspor ke Amerika Serikat, Eropa, Asia, Australia dan Afrika ([www.telukbayurport.co.id](http://www.telukbayurport.co.id))

Nama Pelabuhan Teluk Bayur pada awalnya adalah Emmahaven (Pelabuhan Emma) merujuk pada Ratu Emma. Terdapat jalur kereta ke pelabuhan tersebut, yang letaknya lima Km di Selatan pusat Kota Padang. Pada Tahun 1890 dilakukan renovasi pada Pelabuhan Ratu Emma dan selesai pada tahun 1895. Hal ini menunjukkan bahwa Belanda mengerjakan proyek-proyek infrastruktur sangat disiplin. Renovasi dan pelebaran pelabuhan ini diharapkan dapat meningkatkan perdagangan. Sebelumnya dibutuhkan waktu sampai berpuluh tahun untuk meyakinkan pemerintah pusat Belanda mengenai pentingnya renovasi dan pelebaran Pelabuhan Ratu Emma. Pemerintah Belanda saat itu menganggap letak pelabuhan ini terlalu jauh dan kurang penting jika dibandingkan dengan Batavia. Pada tahun 1850 sudah dirintis pelayaran langsung dari Batavia ke Padang dengan kapal uap. Padang terbukti memiliki cukup potensi untuk berkembang. Untuk mendorong perkebunan dan perdagangan sektor kopi, pemerintah Belanda saat itu menurunkan pajak di ranah Minang untuk komoditas kopi. Sebagai syaratnya, penduduk Minang harus menjual panen kopinya hanya kepada pemerintah ([www.telukbayurport.co.id](http://www.telukbayurport.co.id)). Sejarah ini merupakan bukti bahwa pembangunan

Pelabuhan Teluk Bayur berdasarkan potensi perdagangan yang berkembang pada saat itu. Pada Saat ini Pemerintah Republik Indonesia masih mempertahankan eksistensi pelabuhan ini untuk mendukung kegiatan perdagangan.

Semakin besar perhatian pemerintah terhadap kegiatan pengangkutan melalui jalur laut mendorong pengelola Pelabuhan Teluk Bayur untuk meningkatkan Pelayanan. Terminal Peti Kemas (TPK) merupakan salah satu fasilitas terminal yang dimiliki oleh Pelabuhan Teluk Bayur yang berperan penting dalam pelayanan peti kemas. Aktivitas yang dilakukan pada TPK yaitu aktivitas pengumpulan peti kemas dari *hinterland* atau pelabuhan lain untuk selanjutnya diangkut ke tempat tujuan ataupun Terminal Peti Kemas (*Unit Terminal Container* atau secara umum disingkat “UTC) yang lebih besar lagi. Peti kemas merupakan alternatif yang banyak digunakan oleh banyak perusahaan untuk mendistribusikan barang dari suatu daerah ke daerah tujuan. Keamanan dan jaminan keselamatan barang dalam peti kemas menjadi nilai tambah sehingga *shipper* (pengirim barang) lebih cenderung menggunakan peti kemas. Hal ini dikarenakan fungsi dari peti kemas tersebut berperan penting pada kualitas barang yang didistribusikan (Ernando, 2014). Dalam Terminal Peti Kemas ini harus dilengkapi dengan fasilitas-fasilitas pendukung seperti dermaga, lapangan penumpukan, dan alat-alat bongkar muat agar proses bongkar muat dapat berjalan dengan lancar (Salim, 1994).

Terminal Peti Kemas (TPK) Teluk Bayur memiliki fasilitas yang mengeluarkan biaya investasi tinggi sebesar 600 Miliar Rupiah pada 2012-2013 untuk pengadaan fasilitas seperti pengadaan dermaga pelabuhan, pengadaan lapangan penumpukan peti kemas, serta pengadaan peralatan kegiatan bongkar muat peti kemas. Sejak 2012 hingga 2016, PELINDO II mengucurkan investasi 1,6 Triliun Rupiah di Teluk Bayur pada Terminal Peti Kemas dan membeli alat bongkar muat yang canggih (Setiawan, 2015). Investasi ini dimaksudkan untuk meningkatkan kemampuan pelayanan melalui perluasan kapasitas pengelolaan peti kemas.

Dalam dunia perkontaineran ada tiga mata rantai yang terhubung yaitu *hinterland*, terminal dan kapal. Dari ketiga mata rantai tersebut terminal merupakan bagian yang krusial dan menentukan, karena baik *hinterland* maupun kapal memberikan/menumpahkan muatannya ke terminal sehingga kedua mata rantai ini (*hinterland* dan kapal) bersifat dinamis, namun yang menerima tumpahan atau dalam hal ini terminal sifatnya statis karena kapasitas atau luas yang tetap, oleh karena itu terminal perlu untuk dikelola baik alat, kapasitas, dan dermaga. Optimalisasi pelayanan di dermaga akan membantu sirkulasi kapal di pelabuhan yang berarti akan mengurangi jumlah antrian kapal dan akan menambah kapasitas sandar kapal yang lebih besar (Mukminin, 2010).

Upaya-upaya yang telah dilakukan manajemen Pelabuhan Teluk Bayur dalam peningkatan kapasitas perlu dinilai (*assesment*) untuk mengetahui kemampuan pelayanan. Hal ini untuk mencegah terjadinya kemacetan pelabuhan yang secara tidak langsung berpotensi mengganggu kelancaran perdagangan. Penilaian kapasitas pelabuhan dimaksudkan sebagai upaya mengetahui pemanfaatan dan performansi pengelolaan pelabuhan sehingga menunjukkan dengan jelas tingkat efektivitas dan efisiensi operasional berbagai fasilitas pelabuhan. Penilaian kapasitas pelabuhan diharapkan bermanfaat sebagai bahan evaluasi dalam pengambilan keputusan investasi, serta perencanaan pengembangan Terminal Peti Kemas di Pelabuhan Teluk Bayur.

## 1.2 Perumusan Masalah

Permasalahan penelitian ini adalah bagaimana tingkat penggunaan kapasitas Terminal Peti Kemas Pelabuhan Teluk Bayur saat ini yang meliputi dermaga Terminal Peti Kemas, lapangan penumpukan peti kemas, serta peralatan bongkar muat peti kemas.

### 1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah menilai kapasitas dari fasilitas pelabuhan yang meliputi Terminal Peti Kemas, lapangan penumpukan peti kemas, serta peralatan bongkar muat peti kemas.

### 1.4 Batasan Masalah

Batasan masalah pada penelitian penilaian kapasitas Terminal Peti Kemas Pelabuhan Teluk Bayur adalah :

1. Tipe peti kemas yang dipilih dalam objek penelitian adalah peti kemas dengan ukuran 20 ft dan 40 ft.
2. Data yang digunakan pada pengolahan adalah data untuk jangka waktu satu tahun periode Agustus 2014 sampai dengan Juli 2015.
3. Peralatan bongkar muat yang diteliti adalah jenis *crane* yaitu *Gantry Luffy Crane (GLC)* dan *Rubber Tyred Gantry Crane (RTGC)*.

### 1.5 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

#### BAB I PENDAHULUAN

Bab pendahuluan berisikan latar belakang, rumusan masalah, tujuan dari penelitian, dan batasan penelitian.

#### BAB II LANDASAN TEORI

Bab landasan teori memaparkan teori-teori yang berkaitan dengan penelitian mengenai sistem Terminal Peti Kemas, kapasitas Terminal Peti Kemas serta metode pengukuran kapasitas Terminal Peti Kemas. Teori-teori ini diperoleh dari berbagai sumber seperti jurnal, buku, tesis dan tugas akhir yang berhubungan dengan penelitian ini.



### BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Bab metodologi penelitian menjelaskan tahapan-tahapan serta langkah dalam melakukan penelitian mulai dari observasi awal ke tempat penelitian hingga mendapatkan kesimpulan dari hasil penelitian ini.

### BAB IV PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA

Bab pengumpulan dan pengolahan data berisikan kumpulan data yang dibutuhkan serta langkah-langkah dalam pengolahan data untuk mencapai tujuan penelitian.

### BAB V PEMBAHASAN

Bab ini berisikan interpretasi dan pembahasan terhadap hasil penelitian serta implikasi terhadap peningkatan utilisasi dari obyek studi.

### BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini berisikan kesimpulan dari hasil penelitian serta saran untuk penelitian selanjutnya.

