

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia memiliki wilayah perairan seluas 6 juta km² dengan 17.054 pulau dan menjadi negara kepulauan terbesar di dunia . Keadaan geografis tersebut tidak hanya menunjukkan potensi besar dari laut sebagai sumber pertumbuhan ekonomi, namun juga pembangunan ekonomi yang hasilnya harus didistribusikan secara merata ke setiap pulau di Indonesia. Karakteristik Indonesia sebagai negara kepulauan yang dua per tiga wilayahnya merupakan perairan dan terletak pada lokasi yang sangat strategis, maka Indonesia berada di persilangan rute perdagangan dunia, sehingga peran pelabuhan dalam mendukung pertumbuhan ekonomi maupun mobilitas sosial dan perdagangan di wilayah ini sangat besar. Sektor ekonomi kelautan yang saat ini mendapat perhatian dari pemerintah dalam membangun konektivitas antar wilayah untuk mewujudkan pertumbuhan ekonomi serta peningkatan daya saing perekonomian nasional. Sub sektor transportasi kelautan yang perlu dikembangkan untuk tujuan tersebut adalah dengan jasa pelayanan kepelabuhanan (Septa Riadi et. al. 2020)

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan atau perairan dengan batas batas tertentu sebagai tempat berkegiatan pemerintah dan perusahaan. Secara fisik, pelabuhan dipergunakan sebagai tempat kapal berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang. Dengan demikian, pelabuhan pada umumnya berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran serta kegiatan penunjang pelabuhan lain. Sebagai salah satu prasarana transportasi, pelabuhan memiliki peran strategis untuk mendukung sistem transportasi karena menjadi titik simpul hubungan antar daerah/negara. Selain itu, pelabuhan menjadi tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. Dengan demikian, pelabuhan memiliki fungsi sosial dan ekonomi. Secara ekonomi, pelabuhan berfungsi sebagai salah satu penggerak roda perekonomian karena menjadi fasilitas yang memudahkan distribusi hasil-hasil

produksi. Agar dapat berfungsi dan mampu memberikan layanan dengan efisien, pelabuhan harus kompetitif dan memenuhi beberapa persyaratan. Pertama, hubungan yang mudah antara transportasi air dan darat, seperti jalan raya dengan kereta api sehingga distribusi barang dan penumpang dapat dilakukan dengan cepat. Kedua, kedalaman dan lebar alur yang cukup. Ketiga, berada pada wilayah yang memiliki daerah belakang yang subur atau memiliki populasi tinggi. Keempat, tersedia tempat untuk membuang sauh selama kapal menunggu untuk merapat ke dermaga atau mengisi bahan bakar. Kelima, dilengkapi dengan tempat untuk reparasi kapal. Keenam, tersedianya fasilitas bongkar muat barang/penumpang serta fasilitas pendukungnya. Namun, penting untuk dikemukakan bahwa kompetitif atau tidaknya suatu pelabuhan tidak hanya dipengaruhi oleh persyaratan-persyaratan tersebut, tetapi juga oleh konektivitasnya dalam suatu mata rantai pasokan (supply chain). (Novia, trianingsih.2024)

Peranan pelabuhan sangat penting bagi perekonomian nasional karena mampu menunjang kegiatan perdagangan dalam dan luar negeri. Dalam konteks domestik, pelabuhan juga dapat memberikan andil terhadap pemerataan ekonomi wilayah melalui terciptanya konektivitas. Namun, hingga saat ini, biaya logistik Indonesia masih yang tertinggi di Asia (Kennedy, 2019). Maka perlu suatu efisiensi agar pelabuhan-pelabuhan Indonesia mampu menekan biaya dan memberikan efisiensi bagi logistik di Indonesia. Akan tetapi setiap pelabuhan memiliki karakteristik yang berbeda sehingga perlakuan yang diberikan untuk mencapai strategi pengembangan pelabuhan juga harus berbeda.

Dengan berkembangnya teknologi di bidang transportasi, pengiriman barang melalui moda transportasi laut juga mengalami kemajuan. Sistem perpipaan merupakan salah satu dari kemajuan tersebut. Salah satu dampak positif yang ditimbulkan dari teknologi perpipaan ini yaitu adanya peningkatan yang pesat dalam penanganan barang, dari 1 ton menjadi 30 ton. Banyaknya keuntungan yang ditimbulkan dari penggunaan perpipaan sebagai sarana pengiriman logistik, membawa peningkatan jumlah ekspor dan impor perpipaan. Salah satunya adalah Terminal Pipa Perawang sebagai salah satu pusat industri terbesar di Riau, Perawang memiliki akses langsung ke Sungai Siak yang

menghubungkannya dengan jalur perdagangan Internasional Selat Malaka, Terminal Petikemas Perawang berperan penting dalam mendukung ekspor produk industri.

Selain itu juga Terminal Petikemas (TPK) Perawang di Riau melayani bongkar muat petikemas domestik dengan arus yang terus meningkat mencapai 150.010 TEUs pada 2025. TPK Perawang mencatat pertumbuhan arus petikemas yang positif sepanjang 2025. Sepanjang tahun tersebut, terminal membukukan realisasi arus petikemas sebesar 150.010 TEUs, melampaui target Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP) 2025 sebesar 131.574 TEUs. Capaian tersebut juga meningkat dibandingkan realisasi tahun 2024 yang tercatat sebesar 129.910 TEUs. Dengan demikian, arus petikemas TPK Perawang pada 2025 tumbuh sekitar 15,5 persen secara tahunan (year-on-year), mencerminkan meningkatnya aktivitas logistik di wilayah Riau serta kinerja operasional terminal yang relatif stabil. Meskipun tarif spesifik secara terperinci sering kali berubah mengikuti penyesuaian biaya bongkar muat (Lolo/Lift On-Lift Off), penumpukan (Storage), dan pelayanan dermaga.

Tabel 1.1 Arus Petikemas

Tahun	Target RKAP(TEUs)	Realisasi(TEUs)	Selisih dari target	Pertumbuhan Year on Year
2024	-	129.910	-	-
2025	131.574	150.010	18.436	15,5%

Sumber: TPK Perawang

Keterangan:

1. Realisasi 2025 melampaui target RKAP sebesar 18.436 TEUs.
2. Dibandingkan tahun 2024, terjadi peningkatan arus sebesar 20.100 TEUs.
3. Pertumbuhan tahunan (Year-on-Year) tercatat sekitar 15,5%.

Penetapan biaya yang tepat akan menghasilkan harga pokok produksi atau jasa yang lebih akurat. Biaya angkutan laut merupakan semua jenis biaya yang terjadi atau timbul karena adanya proses pemberian jasa oleh kapal berupa angkutan muatan melalui kapal. Diperkirakan pada waktu yang akan datang kebutuhan biaya tetap ini akan semakin meningkat karena perusahaan harus meningkatkan kualitas

SDM dan menerapkan teknologi yang berkembang. Besar tarif pelayanan jasa bongkar muat petikemas dari dan ke kapal dipelabuhan ditetapkan atas dasar kesepakatan bersama antara penyedia jasa bongkar muat dan pengguna jasa bongkar muat. Penentuan satuan ukuran berat (ton) atau isi (m³) dalam perhitungan tarif pelayanan jasa bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan.

Semakin lama kapal dan barang di pelabuhan, maka biaya logistik akan semakin naik, kapal akan membayar biaya tambat, yang nilainya tergantung dari kapasitas kapal dan waktu sandar, sementara petikemas juga akan terkena biaya THC (*Terminal Handling Container*) di pelabuhan, jika petikemas terkena jalur merah dan harus dilakukan inspeksi maka pemilik cargo juga harus membayar demurage atas kelebihan pemakaian petikemas longstay. Permasalahan biaya logistik di pelabuhan, bisa diselesaikan dengan meningkatkan kinerja di pelabuhan. Kinerja pelabuhan/ terminal petikemas dapat dilihat dari 2 sisi, yakni kinerja pelayanan kapal, dan kinerja pelayanan barang/petikemas. Kinerja pelayanan kapal dilihat dari port stay (lama kapal sandar di pelabuhan, yang ditentukan oleh kinerja bongkar muat petikemas dalam satu kapal, atau yang lebih dikenal dengan *vessel operating rate* (VOR), sementara kinerja pelayanan petikemas dilihat dari dwelling time petikemas, lama petikemas berada di pelabuhan semakin rendah biaya yang ditimbulkan. (Safuan,2023).

Berdasarkan latar belakang dan uraian penulis tertarik untuk membuat penelitian dengan judul “Komponen Biaya Operasional Bongkar Muat Petikemas Di PT. Pelindo Terminal Petikemas Perawang Riau”

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah di uraikan tersebut, di rumuskan permasalahan sebagai berikut:.

1. Apa saja komponen biaya operasional bongkar muat petikemas yang timbul dalam pelayanan Terminal Petikemas Perawang?
2. Apa saja faktor yang menyebabkan mahal nya biaya operasional bongkar muat di Terminal Petikemas Perawang?
3. Bagaimana mekanisme penetapan komponen biaya operasional bongkar

muat petikemas di Terminal Petikemas Perawang?

1.3 Pembatasan Masalah

Adapun batasan masalah dalam penelitian tugas akhir penulis adalah mengenai Komponen Biaya operasional Bongkar Muat Peti Kemas di PT.Pelindo Terminal Petikemas Perawang.

1.4 Tujuan Dan Kegunaan Penelitian

1.4.1 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui komponen biaya operasional bongkar muat petikemas yang timbul dalam pelayanan Terminal Petikemas Perawang
2. Untuk mengetahui faktor yang menyebabkan mahal nya biaya operasional bongkar muat petikemas di Terminal Petikemas Perawang
3. Untuk mengetahui mekanisme penetapan biaya operasional bongkar muat petikemas di Terminal Petikemas Perawang

1.4.2 Kegunaan Penelitian

Adapun kegunaan dari penulis ingin capaikan untuk penelitian ini adalah :

1. Bagi perusahaan
 - a. Terciptanya hubungan yang baik antara akademi dengan perusahaan dan juga tugas akhir ini dapat di jadikan pertimbangan dalam menghadapi masalah yang sama yang ada dalam perusahaan
 - b. Dapat menjadi pertimbangan yang bermanfaat dalam mengambil kebijakan manajemen dan sebagai bahan referensi.
2. Bagi Kampus
 - a. Menjadi wacana umum di kampus politeknik Negeri Bengkalis Jurusan Kemaritiman.
 - b. Dapat memberi tambahan pengetahuan tentang biaya operasional bongkar muat petikemas yang ada di PT.Pelindo Terminal Petikemas Perawang, memberikan contoh pengalaman sehingga

para taruna dapat mengembangkan pola pikir serta dapat menjadikan taruna mudah menganalisa dan mengolah data-data yang diperoleh.

3. Bagi Penulis

- A. Penulis berharap dengan adanya penelitian ini dapat menambah wawasan ilmu pengetahuan serta mampu mempraktekkan semua teori-teori dan menjadi pemecah permasalahan yang dapat berguna bagi semua orang.

1.5 Sistematika Penulisan

Guna mempermudah pemahaman dan memberikan gambaran rencana penyusunan Tugas Akhir (TA). Adapun penyusunan adalah sebagai berikut.

HALAMAN JUDUL

ABSTRAK (INDONESIA)

ABSTRACT (*ENGLISH*)

KATA PENGANTAR

DAFTAR ISI

BAB I PENDAHULUAN

- 1.1 Latar belakang
- 1.2 Perumusan Masalah
- 1.3 Pembatasan Masalah
- 1.4 Tujuan Dan Manfaat Penelitian
- 1.5 Sistematika Penulisan

BAB II LANDASAN TEORI/TINJAUAN PUSTAKA

- 2.1 Tinjauan Teoritis
- 2.2 Studi Penelitian Terdahulu

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

- 3.1 Waktu dan Tempat penelitian
- 3.2 Teknik Pengumpulan Data
- 3.3 Teknik Analisis Data

3.4 Jadwal Penelitian

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Deskripsi Data

4.2 Analisis Data

4.3 Alternatif Pemecah Masalah

4.4 Evaluasi Pemecahan Masalah

BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.2 Saran