

KAJIAN EVALUASI KINERJA PELAYANAN BONGKAR MUAT BARANG DI PELABUHAN KENDARI

Chairunnisa

Peneliti Bidang Transportasi Laut-Badan Litbang Perhubungan
Jln. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat 10110
e-mail: nisalitbang@yahoo.com

Sunarto

Peneliti Bidang Transportasi Laut-Badan Litbang Perhubungan
Jln. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat 10110

ABSTRACT

Ports is one element in the marine transport services due to lean on and unloading of goods and passengers. Therefore, the service at the port need to be managed properly especially stevedoring services. This study aims to describe the general performance of the loading and unloading of goods in the port related Kendari dock usage rate, the utilization of field buildup, and utilization of port facilities in the Port of Kendari. This research is descriptive qualitative. The instrument used in this study is an open structured interviews and field observations. The results show that the performance of services and non-container freight containers at the Port of Kendari have exceeded the standards set by the Directorate General of Sea Transportation, Kendari Ports operational service performance is still below the standards set by the Directorate General of Sea Transportation and Conditions Kendari utilization of port facilities in 2009 and 2011 the value falls below the standard prescribed by the Directorate General of Sea Transportation.

Key Words: *performance, loading and unloading, Kendari Port*

ABSTRAK

Pelabuhan merupakan salah satu unsur dalam pelayanan angkutan laut karena menjadi tempat bersandar dan bongkar muat barang serta penumpang kapal. Oleh sebab itu, pelayanan di pelabuhan perlu dikelola dengan baik khususnya pelayanan bongkar muat barang. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui gambaran umum kinerja bongkar muat barang di Pelabuhan Kendari terkait tingkat pemakaian dermaga (BOR), utilisasi lapangan penumpukan (YOR), dan utilisasi fasilitas pelabuhan (SOR) di Pelabuhan Kendari. Jenis penelitian ini adalah kualitatif deskriptif. Instrumen yang digunakan dalam penelitian ini adalah wawancara terbuka dan terstruktur serta tinjauan lapangan. Hasil penelitian diketahui bahwa untuk kinerja pelayanan barang peti kemas dan non peti kemas di Pelabuhan Kendari telah melampaui standar yang telah ditentukan oleh Ditjen Perhubungan Laut, kinerja pelayanan operasional Pelabuhan Kendari masih dibawah standar yang telah ditentukan oleh Ditjen Perhubungan Laut dan Kondisi utilisasi fasilitas pelabuhan Kendari dari tahun 2009 hingga 2011 nilainya berada dibawah standar yang telah ditentukan oleh Ditjen

Perhubungan Laut.

Kata Kunci: kinerja, bongkar muat, pelabuhan, Kendari.

PENDAHULUAN

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

Infrastruktur transportasi laut mutlak diperlukan dan memegang peranan yang sangat penting dalam aktivitas perekonomian dan dalam melakukan hubungan antarwilayah (regional, nasional, dan internasional). Oleh karena itu pemanfaatan, pembangunan dan pengembangan fasilitas pelabuhan dalam mendukung aktivitas perekonomian dan sosial perlu diperhatikan secara serius, sebab prasarana ini dapat menjadi penunjang dalam mendorong pengembangan wilayah.¹

Kota Kendari memiliki luas $\pm 295,89 \text{ km}^2$ atau 0,70% dari luas daratan Propinsi Sulawesi Tenggara, merupakan dataran yang berbukit dilewati oleh sungai-sungai yang bermuara ke Teluk Kendari sehingga teluk ini kaya akan hasil lautnya. Secara geografis terletak di bagian selatan garis khatulistiwa, berada diantara $3^{\circ}54'30''$ – $4^{\circ}3'11''$ Lintang Selatan dan $122^{\circ}23'$ – $122^{\circ}39'$ Bujur Timur.

Lokasi pelabuhan Kendari terletak pada Lokasi Pelabuhan Kendari yaitu pada Kota Kendari, Propinsi Sulawesi Tenggara. Posisi geografis Pelabuhan Kendari yaitu

$03^{\circ}58'25''/125^{\circ}11'00''$ E. Luas lahan (DLKRR) pelabuhan seluas 22,125 Ha daratan dan 7,201 Ha perairan. Sedangkan, luas lahan (DLKP) seluas 5.203 Ha. Waktu operasi pelabuhan yaitu 24 jam/hari x 7 hari. Lebar alur pelayaran yaitu 150 m dan panjang alur pelayaran 2,16 mil. Kedalaman alur pelabuhan yaitu 10-20 m, dengan kedalaman kolam 6 m.

Pengguna jasa pelabuhan khususnya pelayanan bongkar muat barang di pelabuhan Kendari diharapkan optimal. Namun berdasarkan kutipan berita kendarinews.com sejumlah pengusaha di Kota Kendari mengeluhkan pelayanan di pelabuhan Kendari yang sudah sempit. Mereka berharap adanya perluasan pelabuhan bahkan bila perlu di pindahkan untuk kenyamanan. Hanya saja pihak pelabuhan menyayangkan bila dilakukan perpindahan, karena akan menelan biaya yang tidak sedikit.²

Kelancaran kinerja pelayanan kapal dan barang di pelabuhan yang ada pada saat ini masih kurang optimal karena masih banyak kekurangan beberapa fasilitas dan daya dukung penunjang lainnya. Tingkat produktivitas bongkar muat akan berdampak pada besar kecilnya investasi yang dibutuhkan untuk menyediakan infrastruktur pelabuhan, semakin rendah tingkat produktivitas, semakin banyak fasilitas yang diperlukan, karena fasilitas yang ada tidak digunakan secara optimal. Dampak yang diterima oleh pihak pelabuhan adalah penambahan investasi untuk penyediaan fasilitas yang lebih banyak.

Peningkatan kinerja pelabuhan Kendari, khususnya yang berkaitan dengan

pelayanan bongkar muat barang, sangat dipengaruhi antara lain : fasilitas peralatan bongkar muat yang tersedia, tenaga kerja bongkar muat, kualitas SDM, jam operasi pelabuhan, serta sistem pengawasan yang tepat, sehingga akan tercipta kelancaran arus bongkar muat barang di pelabuhan Kendari yang akan memberikan kontribusi yang signifikan dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi daerah *hinterland* pelabuhan tersebut.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tingkat pemakaian dermaga (BOR), utilisasi lapangan penumpukan (YOR), dan utilisasi fasilitas pelabuhan (SOR) di Pelabuhan Kendari.

TINJAUAN PUSTAKA

1. Bongkar Muat Barang

Jenis peralatan bongkar muat yang digunakan di pelabuhan sangat tergantung kepada jenis barang yang akan di bongkar/muat. Secara umum jenis barang dikelompokkan menjadi 3 jenis, yaitu: barang yang dikemas dengan petikemas, *general cargo*, dan barang curah (kering/cair).

Adapun rangkaian kegiatan bongkar muat petikemas adalah kegiatan bongkar/muat dari/ke kapal, kegiatan di lapangan penumpukan dan kegiatan di gudang. Dalam pengoperasian petikemas digunakan peralatan yang terdiri dari *Ship To Shore (STS) Container Crane, Harbour Mobile Crane, (HMC), Rubber Tyred Gantry (RTG) Crane, Rail Mounted Gantry Crane (RMGC), Yard Tractor, Head Truck, Chasis/trailer, Reach Stacker, Forklift, Side Loader*

2. Formula Perhitungan Produktivitas Bongkar Muat

Perhitungan produktivitas bongkar muat, meliputi produktivitas kerja buruh dan

produktivitas alat.

a. Produktivitas Kerja Gang Buruh

Jumlah tonase barang yang dibongkar atau dimuat dalam satu jam operasi tiap alat bongkar muat yang dipakai. Dibedakan menurut jenis kemasan barang (*general cargo, bag cargo, unitized, curah cair, dan curah kering*).

- 1) Petikemas: jumlah box petikemas rata-rata yang dibongkar atau dimuat oleh tiap crane pada tiap satuan waktu. Jika satuan waktu tersebut dalam tiap jam, maka satuan yang digunakan adalah $\text{box/crane/jam} \times B/C/H$;
- 2) Curah kering: jumlah rata-rata ton barang yang dibongkar atau dimuat oleh tiap alat pada tiap satuan waktu. Jika satuan waktu dalam jam, maka ukuran untuk produktivitas curah kering adalah dalam $\text{ton/alat/jam} (T/A/J)$;
- 3) Curah cair: Jumlah rata-rata ton barang yang dibongkar atau dimuat pada tiap satuan waktu. Jika satuan waktu dihitung dalam jam, maka ukuran untuk produktivitas bongkar muat adalah $\text{ton/jam} (T/J)$.

3. Produktivitas Alat Bongkar Muat

Dihitung dari jumlah tonase barang yang dibongkar atau dimuat dalam satu jam operasi tiap alat bongkar muat yang dipakai. Dibedakan menurut jenis kemasan barang dipakai. Dibedakan menurut jenis kemasan barang (*general cargo, bag cargo, unitized, curah cair, dan curah kering*).

- a. Petikemas: Jumlah box petikemas rata-rata yang dibongkar atau dimuat oleh tiap crane pada tiap satuan waktu. Satuan waktu dihitung dalam jam maka satuan untuk produktivitas alat

petikemas adalah $\text{box/crane/jam (B/C/H)}$;

- b. Curah kering: Jumlah rata-rata ton barang yang dibongkar atau dimuat oleh tiap alat pada tiap satuan waktu. Satuan waktu dihitung dalam jam maka satuan untuk produktifitas alat curah kering adalah $\text{ton/alat/jam (T/A/J)}$;
- c. Curah cair: jumlah rata-rata ton barang yang dibongkar atau dimuat pada tiap satuan waktu. Satuan waktu dihitung dalam jam maka satuan untuk produktivitas alat curah cair adalah $\text{ton/alat/jam (T/A/J)}$.

4. Perhitungan Utilisasi dan Peralatan

Perhitungan utilisasi dan peralatan, meliputi daya lalu tambatan, tingkat pemakaian dermaga, rata-rata lama barang menumpuk di gudang, daya lalu barang di gudang atau lapangan penumpukan, tingkat pemakaian gudang atau lapangan penumpukan, daya lalu petikemas di CY, serta tingkat pemakaian CY.

- a. Daya Lalu Tambatan atau *Berth Throughput*

Jumlah ton barang atau TEU's petikemas dalam suatu periode, yang melalui tiap meter panjang dermaga atau tambatan yang tersedia.

- b. Tingkat Pemakaian Dermaga atau *Berth Occupancy Ratio (BOR)*

Perbandingan antara jumlah waktu pemakaian tiap dermaga yang tersedia dengan jumlah waktu siap operasi dermaga selama periode waktu tertentu, yang dinyatakan dengan prosentase (%). BOR hanya dihitung untuk kapal yang bertambat secara merapat di dermaga. Untuk

dermaga yang terbagi menjadi beberapa tambatan, maka pemakaian dermaga tidak dipengaruhi oleh panjang kapal. Dermaga yang tidak terbagi menjadi beberapa tambatan (*continues berth*), perhitungan pemakaian dermaga didasarkan pada panjang kapal ditambah 5 meter sebagai faktor pengaman.

- c. Rata-rata Lama Barang Ditumpuk atau *Dwelling Time (DT)*

Lama rata-rata hari untuk tiap ton/m^3 barang atau tiap TEU's petikemas yang ditumpuk di gudang, lapangan penumpukan, atau *container yard (CY)*.

- d. Daya Lalu Gudang atau Lapangan Penumpukan atau *Shed Throughput (STP)*

Jumlah ton/m^3 barang dalam suatu periode, yang melalui tiap meter persegi (m^2) luas efektif gudang atau lapangan penumpukan.

- e. Tingkat Pemakaian Gudang atau Lapangan Penumpukan atau *Shed Occupancy Ratio (SOR)*

Perbandingan yang dinyatakan dalam prosentase (%), antara jumlah pemakaian ruang penumpukan gudang atau lapangan penumpukan yang dihitung dengan satuan ton atau m^3 , dengan kapasitas gudang atau lapangan penumpukan.

- f. Daya Lalu Lapangan Penumpukan Petikemas atau *Yard Throughput (YTP)*

Jumlah TEU's petikemas dalam suatu periode, yang melalui tiap meter persegi (m^2) luas efektif lapangan penumpukan petikemas.

- g. Tingkat Pemakaian Lapangan Penumpukan Petikemas atau *Yard Occupancy Ratio (YOR)*

Perbandingan yang dinyatakan dalam prosentase (%), antara jumlah pemakaian ruang penumpukan petikemas yang dihitung dengan satuan TEU's dengan kapasitas lapangan penumpukan petikemas.

Penelitian Sebelumnya

1. Studi Tolok Ukur Kinerja Operasional Pelabuhan Pada PT (Persero) Pelabuhan Indonesia (1993)

Studi ini bertujuan untuk memperoleh dan merumuskan tolak ukur kinerja operasional pelabuhan terhadap pemakaian fasilitas pelabuhan, untuk menentukan langkah kebijaksanaan dalam upaya meningkatkan prestasi seluruh jajaran PT (Persero) Indonesia I dan untuk memperoleh informasi ilmiah tentang ukuran keberhasilan faktor-faktor produksi PT (Persero) Pelabuhan Indonesia I, yang terdiri dari sarana, prasarana, dan fasilitas pelabuhan, yang semuanya bermuara pada aspek pelayanan operasional.

Dari hasil studi, yang diukur adalah pelayanan kapal, produktivitas, dan utilisasi. Pelayanan kapal, meliputi waktu pelayanan kapal di pelabuhan, yang terdiri dari WT, AT, BT, TRT, ET, IT, BWT, NOT. Produktivitas bongkar muat meliputi produktivitas alat bongkar muat di dermaga konvensional, dermaga petikemas, BTP, STP, dan YTP. Utilisasi meliputi utilisasi dermaga, gudang, dan lapangan penumpukan, serta utilisasi alat. Alat analisis yang digunakan adalah metode kuantitatif deskriptif.

2. Kajian Kinerja Peralatan Bongkar Muat Peti Kemas di Terminal Peti Kemas Semarang (TPKS), Siswadi (2005)

Studi ini melakukan analisa mengenai

kinerja peralatan bongkar muat di terminal peti kemas Semarang (TPKS) di Pelabuhan Peti Kemas Tanjung Emas Semarang, titik berat studi ini ditekankan pada analisa sistem pelayanan bongkar muat dari dermaga sampai lapangan penumpukan peti kemas, khususnya peralatan *Container Crane* (CC), *Rubber Tyred Gantry* (RTG) dan *Head Truck* (HT) dengan menggunakan metode antrian yang penyelesaiannya menggunakan dua model yaitu model peramalan dan model simulasi sebagai alat perhitungan.

Hasil Penelitian menunjukkan bahwa kinerja peralatan bongkar muat peti kemas sampai pada tahun 2010 diketahui tingkat utilitas peralatan yang tidak seimbang dan masih sangat rendah. Untuk meningkatkan utilitas masing-masing peralatan tersebut maka dari running simulasi didapatkan jumlah kombinasi peralatan antara lain 4 CC, 8 HT, dan 9 RTG dengan utilitas masing-masing 41,46%, 40,75%, dan 39,96%.

METODOLOGI

Bentuk penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif kualitatif. Penelitian deskriptif menurut Arikunto (2005:234) adalah penelitian yang dimaksudkan untuk mengumpulkan informasi mengenai status gejala yang ada, yaitu keadaan gejala menurut apa adanya pada saat penelitian dilakukan. Lebih lanjut Arikunto menjelaskan bahwa penelitian deskriptif tidak dimaksudkan untuk menguji hipotesis tertentu, tetapi hanya menggambarkan apa adanya tentang suatu variabel, gejala, atau keadaan.

Lokasi penelitian bertempat di Kantor Administrator Pelabuhan Kendari, Kantor PT Pelabuhan Indonesia IV Cabang

Kendari, dan Pelabuhan Nusantara Kendari.

Teknik pengumpulan data primer yang dilakukan yaitu melakukan pengamatan langsung terhadap objek penelitian (observasi) dan wawancara langsung dengan informan.

Informan dalam penelitian ini adalah Kepala Kantor Administator Pelabuhan dan General Manager PT Pelindo IV Cabang Kendari.

Teknik Pengumpulan Data Sekunder dalam penelitian ini melalui studi kepustakaan dengan mengumpulkan, mempelajari, mendalami, mengutip teori-teori dan konsep dari buku, pemberitaan, dan hasil penelitian sebelumnya serta studi dokumentasi dengan memanfaatkan dokumen tertulis, gambar, foto atau benda-benda yang berkaitan dnegan aspek-aspek yang diteliti.

Prosedur Pengumpulan Data dalam penelitian ini yaitu melalui

- a. Tahap Orientasi, untuk menentukan informasi yang diperlukan terkait masalah yang hendak diteliti.
- b. Tahap Eksplorasi, untuk menentukan informasi secara fokus dengan tujuan penelitian.
- c. Tahap *member check* yaitu tahap yang digunakan untuk mengecek kebenaran dari informasi hasil wawancara, observasi, dokumentasi, dan kuesioner yang telah terkumpul.
- d. Tahap Triangulasi dengan merujuk pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: UM.002/38/18/DJPL-11 tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan.

- e. Tahap Analisa Data dimulai dengan menelaah seluruh data yang tersedia, baik data primer maupun data sekunder. Proses analisa data yang dilakukan dalam penelitian ini mengacu pada proses analisis data yang disampaikan oleh Miles & Huberman, yaitu: "setelah data di baca, dipelajari, dan ditelaah, maka selanjutnya data direduksi, disajikan, dan ditarik kesimpulan serta verifikasinya" (miles & Huberman, 1962)

HASIL DAN PEMBAHASAN

Inventarisasi data sekunder, meliputi data fasilitas pelabuhan, peralatan bongkar muat, ketersediaan tenaga kerja bongkar muat barang, kunjungan kapal, volume bongkar muat barang, di pelabuhan Kendari. Data sekunder diperoleh secara *time series* dalam kurun waktu 5 tahun terakhir.

1. Fasilitas Pelayanan Kapal

Jumlah Dermaga:

- a. Dermaga Pangkalan Nusantara
 - Panjang : 270 Meter
 - Lebar : 15 Meter
- b. Dermaga Pangkalan Perahu (finger) : 4 Dermaga (2 rusak)
 - Panjang : 21 Meter
 - Lebar : 6 Meter

2. Fasilitas Pelayanan Barang

- a. Gudang : 1000 M²
- b. Lapangan Penumpukan Peti Kemas : 12.430 M², terdiri dari:
 - CY 1 : 5.380 M²
 - CY 2 : 2.600 M²
 - CY 3 : 4.450 M²
 - Panjang : 12.430 M²

Tabel 1 Aspek Peralatan Bongkar Muat

	Nama Peralatan	Tahun 2011			
		Jumlah (Unit)	Tahun Pembuatan	Kapasitas	Utilitas
1.	Container Yard	3	2001 & 2006	51.040 TEUS	85 %
2.	Gantry Crane / Container Crane	Nihil			
3.	Transtainer (TT)	Nihil			
4.	Rubber Tyred Gantry (RTG)	Nihil			
5.	Mobile Crane	Nihil			
6.	Reach Stacker	Nihil			
7.	Top Loader	Nihil			
8.	Side Loader	Nihil			
9.	Forklift	Nihil			
10.	Head Truck	Nihil			
11.	Chasis	Nihil			
12.	Lain-lain	Nihil			

Sumber: PT.(Persero) Pelabuhan Indonesia Cabang Kendari Tahun 2012

Keterangan:

Hingga saat ini, PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Kendari belum memiliki fasilitas peralatan bongkar muat. Peralatan bongkar muat yang beroperasi di Pelabuhan Kendari adalah merupakan milik dari masing-masing operator pelayanan petikemas yang beroperasi di Pelabuhan Kendari, yaitu:

- a. PT. Meratus memiliki/mengoperasikan peralatan bongkar muat (tabel 2)

Tabel 2. Peralatan Bongkar Muat PT. Meratus Kendari

No	Nama Peralatan	Tahun 2012			
		Jumlah (Unit)	Tahun Pembuatan	Kapasitas	Utilitas
1.	Mobile Crane	2	1999	27 ton	30 %
2.	Reach Stacker (Kalmar)	1	2010	45 ton	25 %
3.	F. Loader	2	1980/1981	15/20 ton	30 %
4.	Forklift 2,5 Ton	1	1995		15 %
5.	Head Truck	7	2000-2010		30 %
6.	Chasis 20'	16	2000-2010		30 %
7.	Chasis 40''	6	2000-2010		30 %

Sumber: PT.(Persero) Pelabuhan Indonesia IV Cabang Kendari Tahun 2012

- b. PT SRIL memiliki/mengoperasikan peralatan bongkar muat (tabel 3)

Tabel 3. Peralatan Bongkar Muat PT. SRIL Kendari

No	Nama Peralatan	Tahun 2012			
		Jumlah (Unit)	Tahun Pembuatan	Kapasitas	Utilitas
1.	Mobile Crane 10	1	2009	10 ton	20 %
2.	Mobile Crane 20	1	2010	20 ton	20 %
3.	Mobile Crane 25	1	2010	25 ton	25 %
4.	Reach Stacker (Kalmar)	1	2010	35 ton	20 %
5.	Reach Stacker (Kalmar)	1	2011	35 ton	30 %
6.	Forklift 2,5 Ton	1	2000	2,5 ton	25 %
7.	Forklift 3,5 Ton	1	2000	3,5 ton	25 %
8.	Forklift 15 Ton	1	2000	15 ton	10 %
9.	Head Truck	7	2009-2011		25 %
10.	Chasis 20'	18	2009-2011		25 %
11.	Chasis 40'	2	2011		20 %
12.	Tronton	10	2010-2012		30 %
13.	Sprider 40'	1	2011	40 lift	25 %

Sumber: PT.(Persero) Pelabuhan Indonesia IV Cabang Kendari Tahun 2012

c. PT. Tanto Intim Lines memiliki/mengoperasikan peralatan bongkar muat (tabel 4)

Tabel 4. Peralatan Bongkar Muat PT. Stanto Intim Kendari

No	Nama Peralatan	Tahun 2012			
		Jumlah (Unit)	Tahun Pembuatan	Kapasitas	Utilitas
1.	Reach Stacker (Kalmar)	1	2002	35 ton	40 %
2.	Forklift Loader 01	1	1996	28 ton	35 %
3.	Forklift 5 ton	1	2001	5 ton	30 %
4.	Head Truck	2	2005		25 %
5.	Chasis 20'	4	2011		25 %
6.	Tronton	1	2008		20 %
7.	Spider 40'	1	2010		20 %

Sumber: PT.(Persero) Pelabuhan Indonesia IV Cabang Kendari Tahun 2012

d. PT. Samas memiliki/mengoperasikan peralatan bongkar muat (tabel 5)

Tabel 5. Peralatan Bongkar Muat PT. Samas Kendari

No	Nama Peralatan	Tahun 2012			
		Jumlah (Unit)	Tahun Pembuatan	Kapasitas	Utilitas
1.	Mobile Crane	1	1987	28 ton	35 %
2.	Reach Stacker (Kalmar)	1	2010	45 ton	35 %
3.	Forklift 3,5 Ton	1	-	3,5 ton	25 %
4.	Head Truck	4	2011		25 %
5.	Chasis 20'	8	2011	20'	25 %
6.	Chasis 40'	2	2011	40'	20 %
7.	Tronton	2	2012		25 %
8.	Spider 40'	1	2011	30 ton	20 %

Sumber: PT.(Persero) Pelabuhan Indonesia IV Cabang Kendari Tahun 2012

3. Ketersediaan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM)

a. Menurut Umur:

Tabel 6. Ketersediaan Tenaga Kerja Bongkar Muat Berdasarkan Usia

No	Interval Umur	Jumlah
1	➢ 25 Tahun	-
2	25-35 Tahun	-
3	35-45 Tahun	25 orang
4	45-55 Tahun	200 orang
5	Lanjut	25 orang

Sumber: PT.(Persero) Pelabuhan Indonesia IV Cabang Kendari Tahun 2012

b. Menurut Pendidikan:

Tabel 7. Ketersediaan Tenaga Kerja Bongkar Muat Berdasarkan Pendidikan

No	Interval Pendidikan	Jumlah
	Tidak Lulus SD	100 Orang
	SD	75 Orang
	SMP	75 orang
	SMA	-
	Diploma	-

Sumber: PT.(Persero) Pelabuhan Indonesia IV Cabang Kendari Tahun 2012

4. Produktivitas Bongkar Muat (Kinerja Operasional)

Tabel 8. Utilisasi Fasilitas dan Peralatan Pelabuhan PT. Pelabuhan Cabang Kendari Tahun 2007 s.d 2011

No	URAIAN	SAT	TAHUN				
			2007	2008	2009	2010	2011
1	2	3	4	5	6	7	8
1	PELAYANAN KAPAL						
	a. Kapal Luar Negeri						
	1. Turn Round Time (TRT)	Jam	96.00	-	-	-	-
	2. Berthing Time (BT)	Jam	80.00	-	-	-	-
	3. Waiting Time (WT):						
	a. Waiting Time Net (WTN)	Jam	2.00	-	-	-	-
	b. Waiting Time Gross (WTG)	Jam	4	-	-	-	-
	4. Approach Time (AT)	Jam	4	-	-	-	-
	5. Postpone Time (PT)	Jam	6.00	-	-	-	-
	6. Not Operating Time (NOT)	Jam	24.00	-	-	-	-
	7. Effective Time (ET)	Jam	32.00	-	-	-	-
	8. Idle Time (IT)	Jam	24.00	-	-	-	-
	b. Kapal dalam Negeri						
	1. Turn Round Time (TRT)	Jam	150.00	164.00	129.60	144.71	127.67
	2. Berthing Time (BT)	Jam	126.13	144.00	111.78	108.28	105.86
	3. Waiting Time (WT)						
	a. Waiting Time Net (WTN)	Jam	2.00	2.00	2.70	0.60	2.66
	b. Waiting Time Gross (WTG)	Jam	6.25	4	5	37	6
	4. Approach Time (AT)	Jam	6.25	1	2	36	5
	5. Postpone Time (PT)	Jam	9.38	2.00	7.56	0.60	7.98
	6. Not Operating Time (NOT)	Jam	37.50	83.00	38.88	35.45	34.58
	7. Effective Time (ET)	Jam	50.00	49.00	45.90	43.90	45.22
	8. Idle Time (IT)	Jam	38.63	23.00	27.00	29.22	26.07
2	PELAYANAN BARANG						
	a. Menurut kemasan:						
	1. General cargo	T/GJ	23	18	18	11	35
	2. Bagged Cargo	T/GJ	24	19	83	11	35
	3. Peti Kemas	Box/J	12	8	13	12	13
	b. Menurut Jenis Pelayaran						
	1. Kapal Samudera	T/Kpl/Hr	-	-	-	-	-
	2. Kapal Nusantara	T/Kpl/Hr	288	335	604	2,734	398

No	URAIAN	SAT	Tahun				
			2007	2008	2009	2010	2011
1	2	3	4	5	6	7	8
3	a. UTILISASI FASILITAS						
	1. Dermaga						
	a. BOR	%	82.44	86.63	87.88	74.31	71.50
	b. BIP	T/M ²	1,992.00	2,292.69	2,578.73	195.43	202.62
	2. Gudang						
	a. SOR	%	60.98	49.67	20.77	41.70	-
	b. STP	T/M ²	60.92	114.73	69.29	7.04	-
	3. Lapangan						
	a. YOR	%	154.38	135.19	41.18	41.86	37.53
	b. STP	T/M ²	68.61	109.71	90.83	11.18	12.86
	b. PERALATAN						
	1. Kran Darat	%	-	-	-	-	-
	2. Reach Stacker	%	-	-	-	-	-
	3. Forklift	%	-	-	-	-	-
	4. Kapal Motor Pandu	Kpl/Grk	21.00	-	48.29	0.91	0.43
	5. Pemadam Kebakaran (Tabung)	%	1.48	2.51	2.01	-	-

Sumber: PT. (Persero) Pelabuhan Kendari Tahun 2012

ANALISIS

1. Analisis Kinerja Barang

Berdasarkan tabel 9 menunjukkan kinerja pelayanan barang peti kemas dan non peti kemas pada Pelabuhan Kendari.

Tabel 9. Kinerja Pelayanan Barang PT. Pelabuhan Cabang Kendari 2007-2011

No	URAIAN	SAT	TAHUN				
			2007	2008	2009	2010	2011
1	2	3	4	5	6	7	8
1	General cargo	T/G/J	23	18	18	11	35
2	Bagged Cargo	T/G/J	24	19	83	11	35
3	Peti Kemas	Box/J	12	8	13	12	13

Sumber: PT.(Persero) Pelabuhan Kendari Tahun 2012

Sedangkan menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : UM. 002/38/18/DJPL-11 Tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan untuk kinerja pelayanan barang peti kemas dan non peti kemas di Pelabuhan Kendari adalah sebagai berikut : *General Cargo* (T/G/J) sebesar 20, *Bagged Cargo* (T/G/J) sebesar 25 dan untuk peti kemas di dermaga konvensional (*Box/Crane/Jam*)12. Dari hasil perbandingan antara kondisi di lapangan dengan standar yang telah ditentukan oleh Ditjen Perhubungan Laut menunjukkan bahwa untuk *General Cargo* yang telah melampaui standar adalah pada tahun 2007 sebesar (T/G/J) 23 dan pada tahun 2011 sebesar (T/G/J) 35. Kinerja untuk pelayanan barang *Bagged Cargo* yang telah melampaui standar adalah

pada tahun 2009 sebesar (T/G/J) 83 dan pada tahun 2011 sebesar (T/G/J) 35. Kinerja untuk pelayanan peti kemas di dermaga konvensional yang telah melampaui standar adalah pada tahun 2009 sebesar (Box/Crane/Jam) 13 dan pada

tahun 2011 sebesar (T/G/J) 13.

2. Utilisasi Fasilitas Pelabuhan

Berdasarkan tabel 10 menunjukkan utilisasi fasilitas pelabuhan pada Pelabuhan Kendari.

Tabel 10 Utilisasi Fasilitas Pelabuhan PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia Cabang Kendari Tahun 2007 s.d. 2011

No.	URAIAN	SAT	TAHUN				
			2007	2008	2009	2010	2011
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Dermaga						
	-BOR	%	82.44	86.63	87.88	74.31	71.50
	-BTP	T/M ²	1,992.00	2,292.69	2,578.73	195.43	202.62
	Gudang						
	-SOR	%	60.98	49.67	20.77	41.70	-
	-STP	T/M ²	60.92	114.73	69.29	7.04	-
	Lapangan						
	-YOR	%	154.38	135.19	41.18	41.86	37.53
	-YTP	T/M ²	68.61	109.71	90.83	11.18	12.86

Sumber: PT. (Persero) Pelabuhan Kendari tahun 2012

Sedangkan menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : UM. 002/38/18/DJPL-11 Tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan untuk utilisasi fasilitas pelabuhan (dermaga, gudang dan lapangan penumpukan) di pelabuhan Kendari adalah sebagai berikut : BOR (%) sebesar 70, SOR (%) sebesar 65 dan YOR sebesar (%) 70. Dari hasil perbandingan antara kondisi di lapangan dengan standar yang telah ditentukan oleh Ditjen Perhubungan Laut menunjukkan bahwa untuk BOR pada pelabuhan Kendari telah melampaui standar yang telah ditetapkan oleh Ditjen Perhubungan Laut.

Namun hal ini perlu dicermati lebih jauh penyebab pemakaian dermaga yang sudah terlalu padat, berdasarkan hasil tinjauan lapangan salah satu penyebabnya adalah

lamanya waktu bongkar muat barang di pelabuhan sehingga mempengaruhi waktu dan jumlah kapal yang mengalami antrian untuk sandar di dermaga.

Utilisasi gudang atau (SOR) pada umumnya masih dibawah standar yang telah ditentukan. Berdasarkan hasil survai lapangan, hal ini disebabkan barang yang ada di pelabuhan kendari sebagian besar tidak melalui gudang pelabuhan. Proses yang terjadi di lapangan adalah barang yang di bongkar dari kapal langsung didistribusikan ke gudangnya para pedagang atau konsumen.

Utilisasi lapangan penumpukan atau (YOR) yang telah melebihi standar yang telah ditetapkan yaitu pada tahun 2007 sebesar (%) 154,38 dan pada tahun 2008 sebesar (%) 135,19, sedangkan tahun 2009 s.d tahun 2011 masih dibawah standar

yang telah ditentukan. Hal ini disebabkan perilaku barang yang ada di pelabuhan kendari sebagian besar tidak melalui lapangan penumpukan pelabuhan, jadi dari kapal langsung ke gudangnya para pedagang atau konsumen.

3. Kinerja Pelayanan Barang dan Utilisasi Fasilitas Pelabuhan

Menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : UM. 002/38/18/DJPL-11 Tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan untuk kinerja pelayanan barang peti kemas dan non peti kemas di Pelabuhan Kendari adalah sebagai berikut : *General Cargo (T/G/J)* sebesar 20, *Bagged Cargo (T/G/J)* sebesar 25 dan untuk peti kemas di dermaga konvensional (*Box /Crane/Jam*)12. Sedangkan kinerja pelayanan barang di pelabuhan Kendari pada tahun 2011 untuk *General Cargo (T/G/J)* sebesar 35, *Bagged Cargo (T/G/J)* sebesar 35 dan untuk peti kemas di dermaga konvensional (*Box /Crane/Jam*)13. Jadi telah melampaui standar yang telah ditentukan oleh Ditjen Perhubungan Laut. Hal ini disebabkan TKBM yang seharusnya bekerja selama 24 jam atau 3 shift yaitu shift I dari pukul 08.00 s.d 12.00, shift II dari pukul 13.00 s.d 16.00 dan shift III dari pukul 19.00 s.d 24.00 , namun dalam kenyataan di lapangan hanya bekerja sampai dengan pukul 16.00 karena kendala gudang penerima di luar pelabuhan yang tidak siap operasi selama 24 jam. Disamping itu buruh yang bekerja dalam satu gang hanya 4 orang yang seharusnya 12 orang. Armada angkutan truk nya dirasakan kurang karena sering terjadi *waiting* truk , mengingat kebanyakan barangnya pada umumnya angkutan langsung. Kegiatan bongkar muat selama ini hanya menggunakan *crane* kapal. Disiplin jam

kerja TKBM rendah terutama dalam pergantian *shift* antara *shift* I dengan *shift* II waktu istirahatnya seharusnya hanya 1 jam, namun dalam kenyataan dilapangan sering lebih dari 2 jam.

Dari hasil perbandingan antara kondisi di lapangan dengan standar yang telah ditentukan oleh Ditjen Perhubungan Laut menunjukkan bahwa untuk BOR pada pelabuhan Kendari telah melampaui standar yang telah ditetapkan oleh Ditjen Perhubungan Laut. Namun hal ini perlu dicermati lebih jauh penyebab pemakaian dermaga yang sudah terlalu padat salah satu penyebabnya adalah kapal banyak menunggu di dermaga. Utilisasi gudang atau (SOR) pada umumnya masih dibawah standar yang telah ditentukan. Hal ini disebabkan perilaku barang yang ada di pelabuhan kendari sebagian besar tidak melalui gudang pelabuhan , jadi dari kapal langsung ke gudangnya para pedagang atau konsumen. Utilisasi lapangan penumpukan atau (YOR) yang telah melebihi standar yang telah ditetapkan yaitu pada tahun 2007sebesar (%) 154,38 dan pada tahun 2008 sebesar (%) 135,19, sedangkan tahun 2009 s.d tahun 2011 masih dibawah standar yang telah ditentukan, Hal ini disebabkan perilaku barang yang ada di pelabuhan Kendari sebagian besar tidak melalui lapangan penumpukan pelabuhan, jadi dari kapal langsung ke gudangnya para pedagang atau konsumen.

KESIMPULAN DAN SARAN

1. Kesimpulan

Dari hasil analisis dan evaluasi maka dapat disimpulkan beberapa hal mengenai aspek pelayanan bongkar muat barang antara lain sebagai berikut:

a. Kinerja Pelayanan Barang

Kinerja Pelayanan Barang di Pelabuhan Kendari berdasarkan perbandingan antara kondisi eksisting dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : UM. 002/38/18/DJPL-11 Tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan untuk kinerja pelayanan barang peti kemas dan non peti kemas di Pelabuhan Kendari telah melampaui standar yang telah ditentukan oleh Ditjen Perhubungan Laut.

Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor yaitu, a) Tenaga kerja bongkar muat barang yang seharusnya bekerja selama 24 jam atau 3 shift yaitu shift I dari pukul 08.00 s.d 12.00, shift II dari pukul 13.00 s.d 16.00 dan shift III dari pukul 19.00 s.d 24.00, namun dalam kenyataan di lapangan TKBM hanya bekerja sampai dengan pukul 16.00; b) Jumlah buruh yang bekerja dalam satu gang hanya 4 orang yang seharusnya 12 orang; c) Kurangnya jumlah armada truk untuk mengangkut langsung barang; d) Rendahnya disiplin kerja TKBM, khususnya terkait jam kerja.

b. Utilisasi Fasilitas Pelabuhan

Utilisasi Fasilitas Pelabuhan (SOR) Kendari berdasarkan perbandingan kondisi eksisting dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : UM. 002/38/18/DJPL-11 Tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan masih dibawah standar yang telah ditentukan. Hal ini disebabkan alur distribusi barang yang ada di pelabuhan kendari sebagian besar tidak melalui gudang pelabuhan, sehingga barang dari kapal langsung didistribusikan ke konsumen.

c. Kondisi utilisasi fasilitas pelabuhan

Kendari berpengaruh terhadap utilisasi lapangan penumpukan (YOR), dimana pada tahun 2007 hingga 2008 nilai YOR melampaui standar dan pada tahun 2009 hingga 2011 nilai YOR berada dibawah nilai standar yang telah ditentukan.

2. Saran

Saran yang perlu dilakukan sehubungan dengan peningkatan pelayanan bongkar muat barang di pelabuhan Kendari.

a. Melakukan upaya-upaya peningkatan kinerja pelayanan barang sebagai berikut:

- 1) Menyediakan peralatan yang memadai untuk melakukan bongkar muat di dermaga pelabuhan, sehingga memudahkan pelaksanaan bongkar muat dan diharapkan akan meningkatkan produktivitas,
- 2) Melakukan pembinaan terhadap Tenaga Kerja Bongkar Muat Barang agar dapat bekerja sesuai dengan peraturan yang ada yaitu satu *shift* sebanyak 12 orang
- 3) Melakukan sosialisasi kepada Tenaga Kerja Bongkar Muat Barang agar mematuhi tarip bongkar muat yang telah disepakati bersama dan yang sudah ditandatangani oleh PT. Pelabuhan Cabang Kendari
- 4) Meningkatkan kualitas Tenaga Kerja Bongkar Muat Barang melalui diklat teknis, sehingga dapat meningkatkan ketrampilan TKBM tersebut.

b. Terwujudnya peningkatan utilisasi fasilitas pelabuhan merupakan dampak dari penyelenggaraan bongkar muat barang yang ideal. Oleh sebab itu, perlu upaya-upaya perbaikan kinerja

barang di pelabuhan tercapai. Upaya meningkatkan kualitas pelayanan bongkar muat barang dengan melakukan peningkatan pada aspek berikut:

- 1) Meningkatkan kecukupan jumlah peralatan untuk bongkar muat di dermaga pelabuhan.
- 2) Meningkatkan mutu, kuantitas, dan kualitas peralatan untuk bongkar muat yang ada di dermaga pelabuhan.
- 3) Menyesuaikan jumlah TKBM saat melakukan bongkar muat barang.
- 4) Menyesuaikan biaya bongkar muat barang dengan pelayanan yang diterima pengguna jasa.
- 5) Memperbaiki tingkat disiplin dan perilaku petugas yang melayani pengurusan dokumen barang.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto. 2005. *Manajemen Penelitian*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : UM. 002/38/18/DJPL-11 Tentang *Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan*.
- Laporan SIMOPEL PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia IV Cabang Pelabuhan Kendari Tahun 2012.
- Laporan Tahunan. 2011. Administrator Pelabuhan Kendari.
- Pelabuhan Kendari Sempit, Waktu Pembongkaran Semakin Lama*. 23 Februari 2012. http://www.kendarinews.com/tourism/index.php?option=com_content&task=view&id=24276&Itemid=208
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 46 Tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Syahbandar.
- Studi Tolok Ukur Kinerja Operasional Pelabuhan Pada PT (Persero) Pelabuhan Indonesia. 1993. Puslitbang Perhubungan Laut.
- Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- Latif, Faridawati. 2005. Skripsi. *Kebutuhan Pengembangan Fasilitas Pelabuhan Kolaka untuk Mendukung Pengembangan Wilayah Kabupaten Kolaka*. Semarang: Universitas Diponegoro. Hal. 1-2.
- Siswadi. 2005. *Kajian Kinerja Peralatan Bongkar Muat Peti Kemas di Terminal Peti Kemas Semarang (TPKS)*. Tesis. Universitas Diponegoro. Diterbitkan.