

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Penelitian Terdahulu

Untuk memperkuat penelitian yang dibahas ini maka diambil beberapa penelitian terdahulu yaitu :

Jurnal “Evaluasi Kinerja Operasional Pelabuhan ASDP Indonesia Ferry Bitung”. Ribka R. Plangiten¹, Sisca V. Pandey², Lucia G. J. Lalamnetik³. (2019). Jurusan Teknik Sipil/Fakultas Teknik/Universitas Sam Ratulangi, Manado. Tujuan penelitian ini adalah untuk mendapatkan hasil kinerja operasional dari Pelabuhan ASDP Indonesia Ferry Bitung menggunakan keputusan Dirjen Perhubungan Laut No. HK 103/2/2/DJPL-17 Tahun 2017 tentang pedoman perhitungan kinerja pelayanan operasional pelabuhan. Kemudian disesuaikan dengan Keputusan Dirjen Perhubungan Laut Nomor UM. 002/38/18/DJPL-11 Tahun 2011 tentang standar kinerja operasional pelabuhan.

Berdasarkan dari hasil penelitian pada jurnal ini sebagai berikut :

Berikut informasi yang diperoleh mengenai pelayanan kapal yang dilakukan di Pelabuhan Feri ASDP Indonesia Bitung:

1. Kinerja Operasional Pelabuhan berdasarkan keputusan Dirjen Perhubungan Laut No. HK 103/2/2/DJPL-17 Tahun 2017 sebagai berikut:

- a. Pelayanan kapal di Pelabuhan Ferry ASDP Indonesia Bitung :

Waktu tunggu (*WT*) 30 menit, waktu tunda (*PT*) tidak ada, waktu pendekatan (*AT*) 1 Jam, waktu tambat (*BT*) 6 jam, waktu penjangkaran

(*BWT*) 4 jam, waktu efektif (*ET*) 4 jam, tanpa waktu operasi (*NOT*) 2 jam, *idle time* (*IT*) tidak ada, waktu total kapal (*TRT*) 8 jam, *ET/BT* 66,67%.

- b. Pelayanan bongkar muat di Pelabuhan Ferry ASDP Indonesia Bitung :

Ton/Gang/Hour (*T/G/H*) = 0,93

Ton/Ship/Hour (*T/S/H*) = 0,248

- c. Pelayanan Utilitas/Fasilitas di Pelabuhan Ferry ASDP Indonesia Bitung:

Rasio okupansi dermaga (*BOR*) 51,19%, *throughput* dermaga (*BTP*) 5,22 ton/meter², rasio keterisian dermaga (*YOR*) 22,58% dan *throughput* dermaga (*YTP*) 0,0075 ton/meter².

2. Berdasarkan kesesuaian dengan keputusan Dirjen Perhubungan Laut Nomor UM. 002/38/18/DJPL-11 Tahun 2011 tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan sebagai berikut :

Waiting Time (*WT*) = Baik

Approach Time (*AT*) = Baik

ET/BT = Cukup Baik

T/G/H = Kurang Baik

Berth Occupancy Ratio (*BOR*) = Baik

Yard Occupancy Ratio (*YOR*) = Baik

Jurnal “Penggunaan Model Regresi untuk Memprediksi Arus Lalu Lintas Laut yang Berdampak pada Kebutuhan Fasilitas Pelabuhan (Studi Kasus : Pelabuhan Yos Sudarso Ambon)”. (2015). Jurusan Teknik Sipil/Fakultas Teknik/Politeknik Negeri Ambon, Ambon. Tujuan penelitian ini adalah menggunakan metode regresi untuk memperkirakan pertumbuhan arus lalu lintas, yang meliputi kapal, bongkar muat dan penumpang untuk menunjukkan kelayakan dari keadaan infrastruktur Pelabuhan Yos Sudarso.

Berdasarkan dari hasil penelitian pada jurnal ini sebagai berikut :

1. Hasil analisis regresi menunjukkan bahwa jumlah arus penumpang, arus bongkar muat, dan arus kapal di Pelabuhan Yos Sudarso Ambon, di pengaruhi oleh tingkat pertumbuhan penduduk, PDRB (Produk Domestik Regional Bruto) dan pendapatan per kapita.
2. Kecenderungan peningkatan terlihat pada data arus penumpang, arus bongkar muat, dan arus kapal. Artinya, semakin banyak orang yang naik dan turun, semakin banyak pula muatan yang dimuat dan dibongkar, serta semakin banyak pula kunjungan kapal. Faktor-faktor ini akan mempengaruhi kinerja dan pelayanan pelabuhan di tahun mendatang, yang kemungkinan besar akan meningkat lagi.
3. Hasil perhitungan fasilitas di Pelabuhan Yos Sudarso Ambon yang ada saat ini harus ditingkatkan dalam waktu dekat. Ruang fasilitas dapat ditingkatkan, dan produktivitas bongkar muat dapat ditingkatkan dua kali lipat, agar dapat memperbaiki situasi dan mengurangi waktu tunggu kapal di pelabuhan.

Jurnal “Kinerja dan Pelayanan Operasional Pelabuhan Penumpang Tenau”. John H. Frans¹, Rosmiyati A. Bella², Benny T. Siahaan³. (2018). Jurusan Teknik Sipil/Fakultas Teknik/Universitas Negeri Nusa Cendana, Kupang. Tujuan dari sebuah penelitian ini adalah mendapatkan hasil tingkat standar pelayanan dan fasilitas untuk penumpang di Pelabuhan Tenau, yang menjadi penyebab turunnya jumlah penumpang yang akan berdampak pada beralihnya penumpang ke transportasi lain dengan menggunakan analisis metode *Important Performance Analysis (IPA)*, wawancara dengan pihak pengelola Pelabuhan Tenau menggunakan metode *SWOT*.

Berdasarkan dari hasil penelitian pada jurnal ini sebagai berikut :

1. Metode *Important Performance Analysis (IPA)* digunakan untuk mengukur persepsi penumpang terhadap kinerja dan pelayanan di Pelabuhan Tenau sebagai berikut :
 - a. Kelengkapan peralatan keselamatan di ruang tunggu terminal, kebersihan, dan kenyamanan. Faktor ini menjadi prioritas utama pelayanan Pelabuhan Tenau yang di anggap sangat penting namun tidak terpenuhi menurut para pengguna jasa (penumpang) dan faktor ini perlu di perbaiki secepatnya.
 - b. Kemampuan petugas dalam memberikan pelayanan secara tepat dan cepat kepada penumpang, kepedulian terhadap penumpang selama melayani, kemandirian dan kenyamanan selama berada di Pelabuhan, keamanan barang bawaan penumpang, serta kemampuan komunikasi dari petugas dalam

memberikan informasi jadwal kedatangan kapal, faktor ini dianggap penting untuk dipertahankan dalam pelayanan di Pelabuhan Tenau.

- c. Suhu udara ruang tunggu dan keterbukaan petugas dalam menerima kritik dan saran dianggap tidak penting, namun masih belum cukup baik sehingga para penyedia jasa merasa harus fokus melakukan perbaikan di Pelabuhan Tenau.
 - d. Ketepatan waktu keberangkatan dan kedatangan kapal, ketanggapan petugas pelabuhan terhadap permintaan penumpang dan perilaku petugas ruang tunggu yang sopan ramah yang memberikan perhatian terhadap semua keluhan para penumpang, faktor ini dianggap berlebihan karena dianggap tidak penting namun berkontribusi terhadap pelayanan yang melebihi ekspektasi.
2. Matriks perencanaan strategi dipilih S-O (*Strength-Opportunities*) sebagai berikut :
- a. Memanfaatkan keunggulan dari lokasi Pelabuhan Tenau untuk mendorong ekspor-import perekonomian di wilayah NTT.
 - b. Memanfaatkan peluang pertumbuhan penumpang dengan meningkatkan kualitas pelayanan yang baik dari pengelola kepada para pengguna jasa.
 - c. Melakukan perluasan terminal tunggu penumpang dengan menambah luas lantai dan menambah fasilitas pendukung.

- d. Keterlibatan pemerintah pusat dalam pembangunan terminal baru di Pelabuhan Tenau mengingat sebagai salah satu Pelabuhan Internasional.
- e. Memberikan peluang usaha bagi par awarga kawasan Pelabuhan Tenau untuk membuka took dan restoran guna mendongkrak pendapatan pengelola.

Jurnal “Kajian Pengembangan Pelabuhan Makassar Dalam Menunjang Arus Bongkar Muat di Pelabuhan Makassar”. Sy. Firmansyah¹, M. Ruslin Anwar², Alwafi Pujiraharja³. (2016). Program Magister/Jurusan Teknik Sipil/Fakultas Teknik/Universitas Brawijaya, Malang. Tujuan dari sebuah penelitian ini adalah mendapatkan hasil dari tingkat kinerja operasional Pelabuhan Makassar, akibat dari tersendatnya distribusi barang antar pulau maupun ekspor-ekspor tersendat dengan menggunakan analisis metode *Important Performance Analysis (IPA)* dan metode analisis *SWOT IFAS EFAS* untuk mendapatkan strategi pengembangan pada Pelabuhan Makassar.

Berdasarkan dari hasil penelitian pada jurnal ini sebagai berikut :

1. Analisis metode *IPA* terhadap kinerja operasional Pelabuhan Makassar yang dievaluasi oleh pengguna jasa pelabuhan menunjukkan hal-hal berikut yang memerlukan perbaikan berdasarkan urutan prioritas yaitu :

- a. Aspek Kinerja Pelayanan Kapal

Waktu pemanduan kapal (*approach time*), waktu menunggu sandar (*waiting time berth*), waktu sandar kapal (*berthing time*), waktu tunggu

pandu/tunda diatas kapal (*waiting time pilot*) dan pelayanan dalam kepengurusan dokumen dilakukan agak panjang.

b. Aspek Kinerja Pelayanan Barang

Produktivitas pada bongkar muat *general cargo* dan peti kemas serta tingkat kinerja dari para tenaga bongkar muat masih rendah.

c. Aspek Kinerja Pelayanan Utilitas/Fasilitas

Panjang, kondisi dan jumlah dermaga masih sangat kurang baik, tingkat pemakaian dermaga atau *Berth Occupancy Ratio (BOR)* masih sangat tinggi, luas lapangan penumpukan masih banyak di manfaatkan untuk tempat penyimpanan barang *Yard Occupancy Ratio (YOR)* masih sangat tinggi, area parkir truk/trailer kurang terawat dan kedalaman dari kolam pelabuhan masih belum mencukupi

2. Hasil analisis dengan menggunakan metode *SWOT IFAS EFAS* strategi pendekatan agresif yaitu kuadran I yang memanfaatkan kekuatan untuk memanfaatkan seluruh kemungkinan yang ada untuk di terapkan pada pengembangan yang di lakukan di Pelabuhan Makassar. Strategi tersebut yaitu :

- a. Melakukan penerapan insentif gratis pada penggunaan lapangan penumpukan selama 3 hari pertama (S1,O1,2,3).
- b. Membuka kembali gudang yang tidak terpakai untuk mengatasi peningkatan arus barang di pelabuhan (S2,O2,3)

- c. Perluasan dan pendalaman kolam pelabuhan yang di gunakan oleh kapal (S5,O4)
- d. Memaksimalkan waktu pelayanan pandu kapal dan menambah jumlah pandu, dalam rangka persiapan peningkatan jumlah arus kunjungan kapal (S4, O5)

