

**ANALISIS *DWELLING TIME* TERHADAP BEBAN
BIAYA KAPAL YANG DI AGENI OLEH PT. BAHARI EKA
NUSANTARA PADA PELABUHAN DUMAI**

SKRIPSI

**Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat
Untuk Memperoleh Gelar Diploma IV (D.IV)
Program Studi Transportasi Laut**



Oleh

MUHAMMAD REZKY

NIT. 130403191026

**PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT
POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT**

2023

LEMBAR PERSETUJUAN

		POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT	No. Dokumen	: FR-PRODI-TL-25	
			Tgl. Ditetapkan	: 03/01/2022	
			Tgl. Revisi	: -	
			Tgl. Diberlakukan	: 03/01/2022	
PERSETUJUAN MENGIKUTI SEMINAR SKRIPSI					

Nama : Muhammad Rezky
NIT : 130403191026
Program Studi : D-IV Transportasi Laut
Judul : Analisis *Dwelling Time* Terhadap Beban Biaya Kapal MV.
THOR Di Pelabuhan Dumai

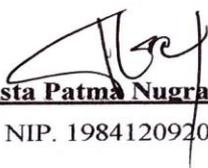
Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan.

Padang Pariaman, 07 Juli 2023

Menyetujui :

Pembimbing I

Pembimbing II


Markus Asta Patma Nugraha, S.Si.T., M.T.

NIP. 198412092009121003


Riki Wanda Putra, M.Pd.

NIP. 198104072009121001

Mengetahui :

Ketua Program Studi Transportasi Laut


ADHI PRATISTHA SILEN, S.ST., M.M.

NIP. 197911072002121001

LEMBAR PENGESAHAN

 	POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT	No. Dokumen	: FR-PRODI-TL-25	
		Tgl. Ditetapkan	: 03/01/2022	
		Tgl. Revisi	: -	
		Tgl. Diberlakukan	: 03/01/2022	
PENGESAHAN SKRIPSI				

ANALISIS *DWELLING TIME* TERHADAP BEBAN BIAYA KAPAL YANG DI AGENCI OLEH PT. BAHARI EKA NUSANTARA PADA PELABUHAN DUMAI

Disusun oleh :

Muhammad Rezky

130403191026

Program Studi Transportasi Laut

Telah dipertahankan di depan penguji skripsi

Politeknik Pelayaran Sumatera Barat

Pada tanggal, Juli 2023

Menyetujui :

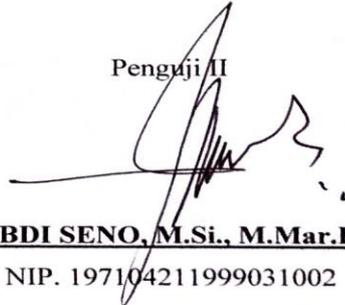
Penguji I



JULIANDRI HASNUR, S.ST. Mar, M.M.

NIP. 198107192009011001

Penguji II



ABDI SENO, M.Si., M.Mar.E.

NIP. 197104211999031002

Mengetahui :

Ketua Program Studi/Transportasi Laut



ADHI PRATISTHA SILEN, S.ST., M.M.

NIP. 197911072002121001

LEMBAR PERNYATAAN

	POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT	No. Dokumen	: FR-PRODI-TL-25	
		Tgl. Ditetapkan	: 03/01/2022	
		Tgl. Revisi	: -	
		Tgl. Diberlakukan	: 03/01/2022	
PERNYATAAN KEASLIAN				

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Muhammad Rezky
NIT : 130403191026
Program Studi : D-IV Transportasi Laut

Menyatakan bahwa Skripsi yang saya tulis dengan

Judul : Analisis *Dwelling Time* Terhadap Beban Biaya Kapal Yang Di
Ageni Oleh PT. Bahari Eka Nusantara Pada Pelabuhan Dumai.

Merupakan hasil karya saya sendiri, kecuali tema dan naskah yang saya nyatakan
sebagai kutipan.

Jika pernyataan di atas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang
ditetapkan oleh Politeknik Pelayaran Sumatera Barat.

Padang Pariaman, 01 Agustus 2023




Muhammad Rezky

MOTO DAN PERSEMBAHAN

MOTO

"If you don't go after what you want, you'll never have it. And if you don't ask, the answer is always no, Also if you don't step forward, you're always in the same place."

- Nora Roberts

PERSEMBAHAN

Puji syukur saya ucapkan kepada Allah SWT yang telah memberikan saya kesehatan dan semangat dalam mengerjakan skripsi ini sampai selesai, karena tanpa rahmat dan karunia-Nya, mungkin saya tidak bisa menyelesaikan skripsi ini dalam waktu yang terbatas. Dengan ini akan saya persembahkan skripsi ini kepada:

1. Kedua orang tua, Bapak M. Ludin dan Ibu Yurnalisa yang terus menyertai do'a untuk saya dalam setiap langkahnya. Semangat, motivasi, dan pelajaran hidup yang membuat saya terus maju dan bangkit dalam setiap keterpurukan. Kebahagiaan mereka adalah tugas utama saya.
2. Kakak dan adik yang terus membangkitkan semangat saya dalam setiap langkah. Kehadiran mereka, menjadikan kaki saya lebih kokoh untuk berdiri dan bangun dalam tidur saya. Kebahagiaan mereka adalah tugas utama saya.
3. Teruntuk Rizka Aulia Nissa terimakasih yang selalu menemani serta terus memberi dukungan dan motivasi dalam penyusunan skripsi ini.
4. Bapak/Ibu dosen dan pembina sekaligus orang tua saya di kampus Politeknik Pelayaran Sumatera Barat ini yang terus memberikan semangat dan mengingatkan setiap hari.
5. Seluruh Karyawan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Dumai yang telah mengizinkan saya melaksanakan penelitian ini.
6. Senior, junior dan rekan-rekan angkatan IV (empat) yang selalu memberikan dukungan dan optimis dalam mengerjakan skripsi ini. Terutama kelas Transportasi Laut B yang selalu kompak melakukan apapun, kelas ternyaman, dan keluarga baru bagi saya.

ABSTRAK

Muhammad Rezky, 2022, NIT. 130403191026, “*Analaisis Dwelling Time Terhadap Beban Biaya Kapal Yang Di Ageni Oleh PT. Bahari Eka Nusantara Pada Pelabuhan Dumai*”. ”. Skripsi. Program Studi Transportasi Laut, Program Diploma IV, Politeknik Pelayaran Sumatera Barat, Pembimbing I: Markus Asta Patma Nugraha, S.Si.T.,M.T. Pembimbing II: Riki Wanda Putra, M.Pd.

Dwelling time pada setiap pelabuhan di Indonesia masih belum bisa berjalan dengan lancar. Hal ini dapat dilihat dari beberapa pelabuhan di Indonesia yang *dwelling time* cukup lama. Pada proses *dwelling time* kegiatan *loading* ampas/PKE berjalan tidak lancar karena dipengaruhi oleh beberapa faktor sehingga terjadi keterlambatan yang berdampak pada timbulnya beban biaya yang semakin besar.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi tingginya proses *dwelling time* dan untuk mengetahui upaya untuk mengatasi tingginya proses *dwelling time* pada kapal yang di ageni oleh PT. Bahari Eka Nusantara. Adapun jenis penelitian adalah deskriptif kualitatif. Pengumpulan datanya dilakukan dengan cara wawancara, observasi dan dokumentasi.

Faktor-faktor yang mempengaruhi tingginya *dwelling time* di pelabuhan Dumai yaitu 1. Kerusakan alat bongkar muat, 2 menunggu kedatangan truk ke dermaga (*waiting truck*) dan 3. Kelalaaian *surveyor* dalam menangani *cargo* sisa sehingga terjadi keterlambatan proses *dwelling time* kegiatan *loading* ampas/PKE di kapal yang di ageni oleh PT. Bahari Eka Nusantara menimbulkan beban biaya yang semakin besar. Upaya untuk mengatasi permasalahan ini adalah 1. melakukan perbaikan alat bongkar muat, 2. Pengoptimalan dalam penggunaan truk dan 3. Melakukan pembongkaran terhadap yang terkontaminasi.

Kata Kunci: *Dwelling time, loading, biaya.*

ABSTRACT

Muhammad Rezky, 2022, NIT. 130403191026, "Analysis of Dwelling Time on the Cost of the MV THOR Ship at the Port of Dumai". Thesis. Sea Transportation Study Program, Diploma IV Program, Shipping Polytechnic of West Sumatra, Supervisor I: Markus Asta Patma Nugraha, S.Si.T., M.T. Supervisor II: Riki Wanda Putra, M.Pd.

Dwelling time or waiting time, sometimes referred to as waiting time for loading and unloading at the port, is a classic problem that has not been resolved in Indonesia, especially at the port of Dumai. In the dwelling time process, the activity of loading dregs/PKE of the MV THOR ship did not run smoothly because it was influenced by several factors such as technician factors, human factors, and natural factors resulting in delays which resulted in increasing costs being incurred.

This study aims to determine the factors that influence high process of dwelling time and to find out the factors the efforts to overcome the high process of dwelling time on the ships that are agented by PT. Bahari Eka Nusantara. The type of research is descriptive qualitative. The data collection is done by means of interviews, observation and documentation.

The factors that affect the high dwelling time in the Dumai port are 1. Damage to the loading and unloading equipment, 2. waiting for trucks to arrive at the wharf (waiting trucks) and 3. negligence of the surveyor in handling residual cargo resulting in the delays in the dwelling time process for loading dregs/PKE activities at ships that are agented by PT. Bahari Eka Nusantara creates an ever increasing cost burden. Efforts to overcome this problem are 1. maintenance of loading and unloading equipment, 2. optimizing the use of truck and 3. Dismantling the contaminated ones.

Keywords: *Dwelling time, loading, Disbursement.*

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur peneliti ucapkan atas kehadiran Tuhan Yang Maha Esa karena atas berkat dan rahmanya sehingga peneliti dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul “Analisis Dampak *Dwelling Time* Terhadap Beban Biaya Kapal MV THOR Di Pelabuhan Dumai”. Penyusunan skripsi ini merupakan salah satu syarat yang harus dipenuhi untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Transportasi (S.Tr.Tra).

Peneliti menyadari dalam menyusun skripsi ini, peneliti banyak mendapatkan arahan, dukungan, masukan, bimbingan dan kemudahan dari berbagai pihak sehingga skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik dan tepatwaktu. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini peneliti ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih kepada:

1. Bapak Dr. H. Irwan, S.H., M.Mar.E. selaku Direktur Politeknik Pelayaran Sumatera Barat yang telah memberikan fasilitas kepada kami untuk menyelesaikan studi kami.
2. Bapak Adhi Pratistha Silen, S.ST., M.M. sebagai Ketua Program Studi Transportasi Laut yang telah banyak memberi motivasi selama menempuh studi di Politeknik Pelayaran Sumatera Barat.
3. Bapak Markus Asta Patma Nugraha, S.Si.T.,M.T. sebagai Pembimbing I yang telah meluangkan waktunya untuk membimbing dan mengarahkan peneliti dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini.
4. Bapak Riki Wanda Putra, M.Pd. sebagai Pembimbing II yang telah meluangkan waktunya untuk membimbing dan mengarahkan peneliti dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini.
5. Bapak Juliandr Hasnur, S.ST. Mar, M.M. sebagai Penguji I dan Bapak Abdi Seno, M.Si., M.Mar.E. sebagai Penguji II yang telah meluangkan waktunya untuk menguji dan mengarahkan peneliti dalam menyelesaikan skripsi kami.
6. Bapak/Ibu Dosen dan Pengasuh serta Civitas Akademik Politeknik Pelayaran Sumatera Barat yang dengan sabar mendampingi dan mengasuh peneliti selama menjadi Taruna/I.
7. Bapak/Ibu Kepala cabang dan Karyawan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Dumai yang telah mengizinkan peneliti untuk melaksanakan Praktek Darat

(Prada) dan penelitian selama ini.

8. Kedua orang tua, kakak dan adik yang selalu ada dengan memberikan semangat dan motivasi kepada peneliti selama mengerjakan skripsi ini.
9. Kepada Rizka Aulia Nissa terimakasih yang selalu menemani serta terus memberi dukungan dan motivasi dalam penyusunan skripsi ini.
10. Teman-teman dan staf resimen angkatan IV yang selalu saling mengingatkan dan mensupport satu sama lain.
11. Dan kepada semua pihak yang tidak dapat peneliti sebutkan satu persatu yang telah banyak membantu peneliti dalam do'a dan semangat untuk dapat menyelesaikan skripsi ini.

Peneliti menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini masih terdapat kekurangan. Dengan segala kerendahan hati, peneliti mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun guna perbaikan skripsi ini.

Padang Pariaman, Juli 2023

Peneliti

Muhammad Rezky
NIT. 130403191026

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN	i
LEMBAR PENGESAHAN.....	ii
LEMBAR PERNYATAAN	iii
MOTO DAN PERSEMBAHAN.....	iv
ABSTRAK.....	v
ABSTRACT.....	vi
KATA PENGANTAR.....	vii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR TABEL	xii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Rumusan Masalah	3
1.3. Tujuan Penelitian.....	4
1.4. Manfaat Penelitian.....	4
1.5. Sistematika Penulisan.....	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	8
2.1. Kerangka Teoritis.....	8
2.2. Kajian Penelitian yang Relevan.....	19
2.3. Kerangka Berpikir	22
BAB III METODE PENELITIAN.....	24
3.1 Pendekatan dan Jenis Penelitian	24
3.2 Waktu dan Tempat Penelitian.....	26
3.3 Sumber Data.....	26
3.4 Teknik Pengumpulan Data	28
3.5 Teknik Analisis Data	31
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	33
4.1. Gambaran Umum Objek Penelitian.....	33
4.2. Hasil Penelitian	36
4.3. Pembahasan.....	41
BAB V PENUTUP.....	47

5.1. Kesimpulan	47
5.2. Saran	47
DAFTAR PUSTAKA	49
LAMPIRAN	51
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	69

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Denah Lokasi Pelabuhan Pelindo 1 Persero Cabang.....	18
Gambar 2.2	kerangka pikir.....	23
Gambar 3.1	Model Analisis Interaktif Milles dan Huberman.....	32
Gambar 4. 1	Kerusakan Pada <i>Belt Mobile Conveyor</i>	37
Gambar 4. 2	Kerusakan Kelistrikan Pada <i>Mobile Conveyor</i>	37
Gambar 4. 3	Menunggu Kedatangan Truk Di Dermaga	38
Gambar 4. 4	Kerusakan <i>loader</i> digudang.....	38
Gambar 4. 5	Cargo yang terkontaminasi.....	39
Gambar 4. 6	Perbaikan Pada <i>Belt Mobile Conveyor</i>	40
Gambar 4. 7	Pengalihan Truk.....	40
Gambar 4. 8	Pembongkaran <i>cargo</i> sisa yang basah.....	41
Gambar 4. 9	Kerusakan <i>belt</i> pada <i>mobile conveyor</i>	43

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1	Penelitian Terdahulu.....	20
------------	---------------------------	----

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Menurut Peraturan Pemerintah RI No. 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan, yang dimaksud Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Pelabuhan merupakan sistem terpadu yang berfungsi untuk melayani kapal dan berbagai instansi yang berlangsung di pelabuhan. Dalam sistem tersebut terdapat berbagai instansi pemerintah maupun perusahaan swasta yang bekerja saling mendukung untuk melayani kapal serta muatannya. Salah satu instansi swasta yang melayani kapal pada sebuah pelabuhan yaitu keagenan kapal. Keagenan kapal sebagai pihak yang bertugas mewakili pemilik kapal dalam mempersiapkan segala sesuatu yang dibutuhkan oleh kapal. Hal ini dilakukan agar kegiatan kapal selama di pelabuhan dapat berjalan sesuai dengan rencana. Agen juga harus mempersiapkan fasilitas sebelum kapal tiba dan memastikan kegiatan bongkar muat (*Dwelling time*) dapat berjalan dengan lancar dan baik.

Menurut Tombol Sebastian (2019) *dwelling time* pelabuhan adalah jumlah waktu yang dihabiskan *cargo* atau kapal dalam pelabuhan. Ini adalah

indikator kunci seberapa efisiensi sebuah pelabuhan beroperasi, seberapa cepat *cargo* mengalir melalui terminal dan berapa lama sebuah kapal menghabiskan waktu di pelabuhan.

Dwelling time pada setiap pelabuhan di Indonesia masih belum bisa berjalan dengan lancar. Hal ini dapat dilihat dari beberapa pelabuhan di Indonesia yang *dwelling time* cukup lama. Di pelabuhan Tanjung Priok *dwelling time* mencapai 6,7 (enam koma tujuh) hari dan di Pelabuhan Tanjung Perak *dwelling time* mencapai 5 (lima) hari. Berdasarkan dua (2) contoh pelabuhan Tanjung Perak dan Tanjung Priok terlihat bahwa *dwelling time* masih tinggi maka akan berpengaruh terhadap tingginya beban biaya kapal di pelabuhan.

Perusahaan pelayaran PT. Bahari Eka Nusantara cabang Dumai adalah perusahaan *agency* memiliki layanan yang berkualitas dan perusahaan terbaik di Indonesia untuk mengurus serta melayani *shipping agency* dan *crewing*. Berdasarkan observasi dan pengalaman yang penulis alami selama praktek darat (PRADA) pada Januari sampai dengan Agustus 2022 di PT BAHARI EKA NUSANTARA cabang Dumai. Penulis menemukan *dwelling time* yang tinggi yaitu ketika kapal MV THOR yang akan melakukan kegiatan *loading* dengan muatan *palm kernel expeller*. Kapal ini memiliki 7 palka serta tidak dilengkapi dengan *crane* kapal sehingga dibutuhkan alat bantu yaitu *mobile conveyor* yang berada di dermaga. Pengangkutan muatan dari gudang ke dermaga menggunakan truk yang menjadi kendaraan dermaga satu-satunya. Pada kegiatan *loading* ini sering terhenti akibat dari buruknya koordinasi antara pihak kapal dengan pihak yang terkait. Buruknya koordinasi ini seperti

terkontaminasinya kargo didalam palka, waktu kedatangan truk (*waiting truck*) ke dermaga yang lama serta kerusakan pada alat bongkar muat sehingga proses *dwelling time* kegiatan *loading* ini membutuhkan waktu 8,3 hari kerja, dengan hal ini tentu saja melewati batas waktu yang ditetapkan oleh pihak pelabuhan selama 6 hari kerja.

Meningkatnya waktu proses *dwelling time* di pelabuhan, tentu saja dapat menimbulkan dampak yang signifikan terutama terhadap kerugian waktu dan biaya bagi pemilik kapal maupun pemilik barang. Permasalahan ini menimbulkan pembengkakan biaya sandar/tambat (*quay dues*) yang harus ditanggung oleh pihak kapal. Oleh karena itu, semakin lama kapal di pelabuhan, maka biaya sandar/tambat (*quay dues*) kapal semakin besar sehingga berpotensi menimbulkan kerugian bagi perusahaan angkutan laut.

Berdasarkan uraian diatas, maka penulis tertarik melakukan studi penelitian yang berkaitan dengan permasalahan tersebut dengan mengambil judul: **“Analisis *Dwelling Time* Terhadap Beban Biaya Kapal Yang Di Ageni Oleh PT. Bahari Eka Nusantara Pada Pelabuhan Dumai”**.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut maka perumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- 1.2.1. Apa faktor-faktor yang mempengaruhi tingginya proses *dwelling time* pada kapal yang di ageni oleh PT. Bahari Eka Nusantara di pelabuhan Dumai?
- 1.2.2. Bagaimanakah upaya untuk mengatasi tingginya proses *dwelling time* pada kapal yang di ageni oleh PT. Bahari Eka Nusantara?

1.3. Tujuan Penelitian

Setiap kegiatan penelitian selalu mempunyai tujuan untuk memperoleh data atau informasi, baik yang dilakukan secara umum maupun tujuan yang dilakukan secara khusus. Adapun tujuan dalam bentuk skripsi ini antara lain sebagai berikut:

- 1.3.1 Untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi tingginya proses *dwelling time* pada kapal yang di ageni oleh PT. Bahari Eka Nusantara.
- 1.3.2 Untuk mengetahui upaya untuk mengatasi tingginya proses *dwelling time* pada kapal yang di ageni oleh PT. Bahari Eka Nusantara.

1.4. Manfaat Penelitian

Penelitian ini tidak terlepas dari manfaat yang diperoleh oleh peneliti dari hasil penelitian ini :

1.4.1 Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat meningkatkan dan mengembangkan ilmu pengetahuan pelabuhan khususnya yang berkaitan dengan proses *Dwelling time* yang berdampak pada beban biaya kapal di pelabuhan.

1.4.2 Manfaat praktis

Penelitian ini diharapkan akan memberikan manfaat dan sumbangan yang berarti bagi pihak-pihak yang terkait dengan dunia kepelabuhanan, dunia keilmuan dan pengetahuan serta bagi perorangan. Beberapa manfaat penelitian ini yaitu:

a. Bagi Pelabuhan

Bagi pihak pelabuhan dumai skripsi ini dapat dijadikan sebagai masukan dan pedoman untuk lebih memahami standar atau kualitas

dalam kegiatan bongkar muat terutama dalam kegiatan *dwelling time* dan juga sebagai pertimbangan yang bermanfaat dalam kebijakan operasional dan sebagai bahan referensi dalam memecahkan masalah-masalah dalam kegiatan *dwelling time* di pelabuhan Dumai.

b. Bagi Instansi

Penulisan skripsi ini diharapkan dapat dijadikan referensi akademis terutama bagi taruna/i transportasi laut dapat menambahkan ilmu pengetahuannya tentang dampak *dwelling time* terhadap beban biaya kapal di pelabuhan.

c. Bagi Taruna

Hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai ilmu pengetahuan bagi masyarakat untuk mengetahui seluk beluk masalah *dwelling time* di pelabuhan dan sebagai sumbangan ilmu pengetahuan di perpustakaan daerah.

d. Bagi Pekerja Agen Pelayaran

Hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai ilmu pengetahuan bagi pekerja agen pelayaran dalam mengetahui, menanggapi dan mengatasi dalam proses *dwelling time* di pelabuhan.

1.5. Sistematika Penulisan

Penelitian ini dibagi dalam lima bab. Adapun sistematika penulisannya sebagai berikut :

BAB 1 Pendahuluan

Pada bab ini terdiri dari latar belakang, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, sistematika penulisan. Latar belakang

masalah berisi tentang alasan memilih judul dan pentingnya judul skripsi dan diuraikan BAB-pokok pikiran tentang judul yang dipilih. Perumusan masalah adalah uraian tentang masalah yang diteliti. Ruang lingkup masalah berisi tentang ruang lingkup penelitian. Tujuan penelitian berisi tujuan spesifik yang ingin dicapai melalui kegiatan penelitian. Manfaat penelitian berisi uraian tentang manfaat yang diperoleh dari hasil penelitian bagi pihak-pihak yang terkait.

BAB 2 Kajian Pustaka

Pada bab ini penulis menjelaskan teori-teori yang ada kaitannya dengan topik yang dibahas oleh peneliti dengan menggunakan sumber-sumber data yang diperoleh dari buku-buku yang berkaitan dengan topik pembahasan penelitian. Diantaranya adalah tentang lamanya proses *dwelling time*, biaya kepelabuhanan serta pelabuhan.

BAB 3 Metode Penelitian

Dalam bab ini akan diuraikan mengenai pendekatan-pendekatan dan ruang lingkup penelitian, jenis dan sumber data, prosedur pengumpulan data, struktur *interview*, tahapan analisis, dan juga tahapan penelitian.

BAB 4 Hasil Penelitian dan Pembahasan

Bab ini berisikan gambaran umum perusahaan, analisis kinerja perusahaan, identifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja yang diperoleh dari hasil pengamatan serta wawancara, biaya yang

ditanggung pihak kapal akibat lamanya proses *dwelling time* dan juga usulan perbaikan yang di usulkan.

BAB 5 Penutup

Pada bab ini berisi kesimpulan dan saran dari pembahasan penelitian. Kesimpulan merupakan hasil pemikiran yang deduktif dari hasil penelitian. Pemaparan kesimpulan dilakukan secara kronologis, jelas dan singkat. Saran merupakan sumbangan pemikiran peneliti sebagai alternatif terhadap upaya pemecahan masalah.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Kerangka Teoritis

2.1.1. Analisis

Analisis adalah menguraikan suatu informasi dari beberapa komponen untuk mengevaluasi dan mengidentifikasi permasalahan yang ada sehingga dapat menemukan solusi dari permasalahan tersebut untuk solusi yang diharapkan (Hanik Mujiati, 2014).

Analisis adalah suatu proses pengolahan dan penyusunan secara sistematis data yang telah diperoleh dari hasil pengamatan, wawancara dan bahan-bahan lainnya sehingga data dapat mudah dipahami dan diinformasikan kepada orang lain (Moleong, 2012).

Tujuan dasar analisis adalah mengenali sejumlah data yang didapat dari populasi tertentu, dalam rangka mendapatkan kesimpulan. Nantinya, kesimpulan tersebut akan digunakan para pelaku analisis untuk menetapkan kebijakan, mengambil keputusan dalam mengatasi suatu permasalahan.

2.1.2. *Dwelling time*

Menurut Tombol Sebastian (2019) *dwelling time* pelabuhan adalah jumlah waktu yang dihabiskan *cargo* atau kapal dalam pelabuhan. Ini adalah indikator kunci seberapa efisiensi sebuah pelabuhan beroperasi, seberapa cepat *cargo* mengalir melalui terminal dan berapa lama sebuah kapal menghabiskan waktu di pelabuhan.

Dwelling time ini sering disebut-sebut sebagai permasalahan pada beberapa lini pengiriman barang. Terutama pada sektor pelayaran, pengiriman barang melalui laut merupakan pengiriman yang paling efisien dan efektif. Akan tetapi apabila timbul proses *dwelling time* yang tinggi maka tidak bisa disebut sebagai pengiriman yang efisien.

Dwelling time ini merupakan waktu yang harus diperbaiki guna mendukung kelancaran arus barang. Pada beberapa kapal dan perusahaan asing *dwelling time* ini merupakan salah satu parameter yang digunakan sebagai pertimbangan sebelum singgah dan melakukan bongkar muat di pelabuhan tersebut.

Menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No. Um 002/38/18/DJPL. 11 tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan yang mengatakan bahwa Standar kinerja pelayanan operasional dan fasilitas ditetapkan dengan memperhatikan tingkat kualitas pelayanan kapal, pelayaran barang, fasilitas-fasilitas, kesiapan peralatan pelabuhan dan disesuaikan dengan karakteristik dimasing-masing lokasi terminal pada pelabuhan.

Pencapaian kinerja operasional dari masing-masing indikator sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (1) ditentukan sebagai berikut:

- a. apabila nilai pencapaian dibawah nilai standar kinerja pelayanan operasional yang ditetapkan dinyatakan baik;
- b. apabila nilai pencapaian 0% sampai dengan 10% diatas nilai standar

- kinerja layanan operasional yang ditetapkan dinilai cukup baik
- c. apabila nilai pencapaian diatas 10% dari nilai standar kinerja pelayanan operasional yang ditetapkan dinilai kurang baik.

Pencapaian kinerja operasional dari masing-masing indikator sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) ditentukan sebagai berikut:

- a. apabila nilai pencapaian diatas nilai standar kinerja pelayanan operasional yang ditetapkan, dinyatakan baik;
- b. apabila nilai pencapaian diatas 90% sampai dengan 100% dari nilai standar kinerja pelayanan operasional yang ditetapkan, dinilai cukup baik; dan
- c. apabila nilai pencapaian kurang dari 90% dari nilai standar kinerja pelayanan operasional yang ditetapkan, dinilai kurang baik.

Berdasarkan Menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No. Um 002/38/18/DJPL. 11 tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan yang menyatakan bahwa standar kinerja bongkar muat barang non peti kemas pada pelabuhan Dumai dinilai belum baik dan standar fasilitas dan kesiapan operasi peralatan pada pelabuhan Dumai dinilai kurang baik.

2.1.3. Kegiatan *Loading*

Pengertian *loading* dalam hal ini adalah kegiatan memindahkan barang dari dermaga ke atas kapal, sedangkan *unloading* adalah kegiatan memindahkan barang dari kapal ke dermaga atau moda transportasi lainnya. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 60 tahun 2014

pelaksanaan kegiatan bongkar muat dibagi menjadi 3 (tiga) kegiatan yaitu :

1. *Stevedoring*

Adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/tongkang/truk atau memuat barang dari dermaga/tongkang/truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun ke dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau derek darat atau alat bongkar muat lainnya. Kegiatan ini dilaksanakan oleh Perusahaan Bongkar Muat.

2. *Cargodoring*

Adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali/jala-jala di dermaga dan mengangkut dari dermaga ke gudang/ lapangan penumpukan kemudian selanjutnya di susun di gudang-gudang/ lapangan penumpukan atau sebaliknya. Kegiatan ini dilaksanakan oleh Perusahaan Bongkar Muat (PBM).

3. *Receiving/Delivery*

Adalah pekerjaan memindahkan barang dari tempat penumpukan di gudang/lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang/ lapangan penumpukan atau sebaliknya. Kegiatan ini dilaksanakan oleh Perusahaan Bongkar Muat (PBM).

Loading juga berarti pemuatan material seperti batubara dengan alat muat atau manusia kedalam truk atau wadah penampung lainnya. Menurut Sudjarmiko (2007:264) dalam buku yang berjudul Pokok-Pokok Pelayaran Niaga, bongkar muat berarti pemindahan muatan dari dan ke atas kapal untuk ditimbun ke dalam atau langsung diangkut ke tempat pemilik barang dengan melalui dermaga pelabuhan dengan mempergunakan alat pelengkapan bongkar muat, baik yang berada di dermaga maupun yang berada di kapal itu sendiri.

2.1.4. Agen

Menurut Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008 Agen umum adalah perusahaan angkutan laut nasional atau perusahaan nasional yang khusus didirikan untuk melakukan usaha keagenan kapal, yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing untuk mengurus kepentingan kapalnya selama di Indonesia.

Menurut Santoso (2015) agen adalah hubungan antara dua pihak (utamanya) yang dituangkan dalam bentuk perjanjian atau bentuk yang lain, yang mana salah satu pihak (disebut agen) diberikan kewenangan untuk melakukan tindakan untuk atas nama orang lain (dalam hal ini disebut *principal*) dan tindakan agen tersebut akan mengikat *principal*, baik itu disebabkan karena dituangkan dalam perjanjian atau disebabkan karena tindakan.

Menurut Salim (1993) dalam bukunya yang berjudul Manajemen Transportasi, agen pelayaran adalah sebuah badan usaha yang bergerak dalam kegiatan atau aktifitas kapal atau perusahaan

pelayaran. Apabila suatu kapal berlabuh di suatu pelabuhan maka kapal tersebut membutuhkan pelayanan dan memiliki berbagai keperluan yang harus dipenuhi. Untuk melayani berbagai keperluan tersebut, perusahaan pelayaran akan menunjuk sebuah agen kapal. Secara garis besar, di kenal tiga jenis agen kapal, yaitu *general agent*, *sub-agen* atau agen, dan cabang agen.

1. *General agent* adalah suatu perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran asing untuk melayani kapal-kapal miliknya selama berlayar dan singgah di pelabuhan di Indonesia. Persyaratan sebagai *General Agent* (KM 33 Tahun 2001, Bab V, Pasal 45 Ayat (1) s.d (4).
 - a. Perusahaan pelayaran Indonesia yang memiliki kapal berbendera Indonesia berukuran minimal 5.000 GRT baik secara kumulatif.
 - b. Memiliki bukti Perjanjian Keagenan Umum (*Agency Agreement*) atau Surat Keagenan Umum (*Letter of Appointment*).
2. *Sub Agent* adalah suatu perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh *General Agent* untuk melayani kebutuhan kapal di suatu pelabuhan. *Sub agent* ini sebenarnya berfungsi sebagai wakil atau agen dari *general agent*.
3. Cabang Agen adalah cabang dari *General Agent* di suatu pelabuhan tertentu.

Istilah-istilah di keagenan kapal :

1. *Booking Agent* adalah perusahaan pelayaran atau *forwarding* yang ditunjuk untuk mengurus muatan kapal dengan sistem *liner*.
2. *Special Agent* adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk untuk melayani kapal dengan sistem *tramp* pada saat *Charter* di suatu pelabuhan untuk kegiatan bongkar-muat.
3. *Port Agent* adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk untuk melakukan tugas-tugas di suatu pelabuhan. *Port Agent* dapat menunjuk *Sub Agent* di pelabuhan lainnya untuk mewakilinya. *Port Agent* tetap bertanggung jawab terhadap *principal* nya.
4. *Protectual Agent / Protecting Agent* adalah agen yang ditunjuk oleh pen *charter* yang tercantum dalam *Charter Party* untuk mewakili kepentingannya.
5. *Husbandry Agent* adalah agen yang ditunjuk oleh *principal* untuk mewakili di luar kepentingan B/M, umpama hanya mengurus ABK, *Repair, Supplier* dan lain-lain.
6. *Boarding Agent* adalah petugas dari keagenan yang selalu berhubungan dengan pihak kapal. Biasanya *Boarding Agent* yang pertama naik ke kapal waktu kapal tiba dan terakhir meninggalkan kapal ketika kapal akan berangkat. (Dinas Luar Operasi).
7. *Cargo Handling Agent* adalah Perusahaan Bongkar Muat (PBM) yang ditunjuk untuk melayani kegiatan bongkar-muat di pelabuhan.

2.1.5. Biaya (*Disbursement*)

Pengertian *disbursement* diartikan secara berbeda oleh setiap orang ditinjau dari sudut aktivitasnya. *Disbursement* adalah biaya-biaya yang timbul akibat dari pelayanan keagenan, dimana *disbursement* tersebut diselesaikan dan diakui sebagai biaya. Pengertian ini ditinjau dari segi operasionalnya. Dilihat dari segi transaksinya, *disbursement* didefinisikan semua pengeluaran dan pembelian dan atau penerimaan oleh suatu perusahaan (Unit Usaha) dalam proporsinya sebagai agen perusahaan pelayaran lain. Yang berkaitan dengan penanganan pengoperasian kapal dan bukan merupakan beban perusahaan (Unit usaha tersebut). Jika kedua definisi tersebut kita gabungkan, maka kita simpulkan bahwa *disbursement* adalah biaya-biaya yang timbul akibat adanya kegiatan kapal tersebut di pelabuhan maupun setelah meninggalkan pelabuhan.

1. Pengelompokan *Disbursement*

a. *Port Dues* (Biaya Pelabuhan)

Port Dues adalah biaya-biaya kapal yang timbul sebagai akibat adanya kegiatan suatu kapal yang masuk maupun yang keluar dari suatu pelabuhan. Baik mengenai persiapan sebelum kapal itu masuk kepelabuhan dilanjutkan pada saat kapal sandar di dermaga dan selesai melakukan bongkar muat barang dan kemudian meninggalkan pelabuhan.

Biaya-biaya ini terdiri dari:

- 1) Biaya labuh (*Harbour Dues*) Biaya yang dikenakan kepada kapal dikarenakan penggunaan sarana pelabuhan dan tidak bersifat statis dalam artian tidak terbatas selama kapal diam atau membuang jangkar di perairan pelabuhan tetapi selama kapal menggunakan sarana pelabuhan.
- 2) Biaya Sandar (*Quay Dues*) Tarif atau biaya yang dikenakan pada kapal yang bertambat pada tambatan beton, besi atau kayu, pelampung serta kapal yang merapat pada kapal lain yang sandar.
- 3) Biaya Tunda (*Assist tug dues*) Tarif atau biaya yang dikenakan terhadap kapal dikarenakan kapal memerlukan penundaan untuk pertimbangan keselamatan pelayaran. Penundaan ini diwajibkan pada kapal dengan panjang lebih dari 70 meter.
- 4) Biaya Pandu (*Pilotage Dues*) Biaya atau tarif yang dikenakan pada kapal yang GRT-nya lebih dari 150 dan diberlakukan satu kali gerakan masuk dan satu kali gerakan keluar.

2.1.6. Pelabuhan Dumai

Pelabuhan Dumai terletak di Propinsi Riau, merupakan daerah yang terkena dampak atas kerja sama bidang ekonomi antara Indonesia, Malaysia, Singapura dan Thailand, mengakibatkan pertumbuhan pada sektor industri dan pariwisata. PT Pelabuhan Indonesia I (Persero) Cabang Dumai dipimpin oleh seorang *General Manager* yang dalam pelaksanaan tugasnya bertanggung jawab kepada Direksi PT Pelabuhan

Indonesia I (Persero) serta dibantu oleh 8 (delapan) orang Menejer Divisi dan 1 (satu) orang Kepala Perwakilan.

Pelabuhan Dumai juga merupakan salah satu Pelabuhan Utama di Propinsi Riau yang mempunyai letak geografis yang menguntungkan karena merupakan pelabuhan alam yang dilindungi oleh beberapa pulau antara lain Pulau Rumat, Pulau Payung dan Pulau Rampang sehingga mempunyai perairan yang cukup dalam dan tenang dari terpaan ombak serta iklim yang cukup menunjang sepanjang tahun.

Pelabuhan Dumai merupakan pelabuhan umum kelas I yang melayani kapal domestik dan internasional baik kapal barang maupun kapal penumpang. Pelabuhan Dumai terbagi menjadi 3 dermaga yang meliputi dermaga A yang melayani *general cargo*, dermaga B C sebagai dermaga melayani curah kering dan curah cair. Masing-masing dermaga mempunyai fungsi dan pelayanan yang berbeda-beda. Khusus dermaga yang melayani *general cargo* terhadap alat operasional yang lebih di bandingkan dengan dermaga lain. Alat tersebut digunakan untuk melayani proses bongkar muat barang.

Dalam kegiatannya Pelabuhan Dumai melayani kapal-kapal domestik Internasional dengan berbagai jenis kapal baik kapal penumpang maupun barang. Letaknya yang strategis didukung oleh daerah *Hinterland* berupa industri, pertambangan dan perkebunan. Status Pelabuhan Dumai adalah pelabuhan umum yang diusahakan dan terbuka untuk perdagangan luar negeri, dengan predikat pelabuhan kelas 1 (satu).

PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero) Dumai didirikan berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 56 tahun 1991 dengan akte Notaris Imas Fatimah SH No. 1 tanggal 1 Desember 1992 sebagaimana dimuat dalam Tambahan Berita Negara RI No. 8612 Tahun 1994, beserta perubahan terakhir sebagaimana telah diumumkan dalam Tambahan Berita Negara RI tanggal 2 Januari 1999 No. 1.

A. Visi dan misi PT. Pelindo Indonesia I Cabang Dumai adalah ;

Visi adalah “Menjadi nomor satu dibisnis kepelabuhan”.

Sedangkan misinya adalah :

- a. Mewujudkan optimalisasi penerimaan, efisiensi pengeluaran, dan efektivitas pengelolaan kekayaan negara.
- b. Melaksanakan pengurusan piutang negara yang efektif, efisien, transparan dan akuntabel.
- c. Mewujudkan lelang yang efisien, transparan, akuntabel, adil, dan kompetitif sebagai instrumen jual beli yang mampu mengakomodasi kepentingan masyarakat.



Gambar 2. 1 Denah Lokasi Pelabuhan Pelindo 1 Persero Cabang

1. Kantor Pelindo 1 Cabang Dumai
2. Dermaga A
3. Dermaga B
4. Dermaga C
5. Dermaga D dan *Beaching*
6. *Container Yard* (CY)
7. Kantor Kepanduan Pelindo 1 Cabang Dumai
8. Stasiun Pandu Selat Morong
9. Garasi Pelindo 1 Cabang Dumai
10. Gudang Penyimpanan PT Pelindo 1 Cabang Dumai
11. Terminal Penumpang.

2.2. Kajian Penelitian yang Relevan

Penelitian terdahulu atau yang relevan merupakan sebuah instrument yang sangat penting yang memiliki keterkaitan dengan topik penelitian tersebut. Adapun kegunaan dari penelitian yang relevan adalah sebagai referensi untuk mengetahui sebuah hasil yang telah dilakukan oleh peneliti terdahulu dan untuk membandingkan dengan penelitian yang akan dilakukan. Dengan demikian maka akan diperoleh suatu data dari artikel ilmiah dan penelitian-penelitian terkait dengan konsep dari analisis dampak *dwelling time* terhadap beban biaya kapal MV THOR di pelabuhan Dumai.

Tabel 2. 1 Penelitian Terdahulu.

No	Peneliti	Tahun	Judul	Hasil
1.	Milwan Kamil, Misliah Idrus1, Syarifuddin Dewa.	2018	Model Pengaruh <i>Dwelling Time</i> terhadap Biaya Logistik di Terminal Petikemas Makassar	Penelitian ini menggunakan analisa regresi linear dengan software GMDH Shell untuk menjelaskan dan membuat model hubungan pengaruh <i>dwelling time</i> dengan biaya logistik dengan <i>dwelling time</i> sebagai variabel bebas (X) dan total biaya logistik sebagai variabel terikat (Y). Dari hasil penelitian yang diperoleh dapat disimpulkan bahwa <i>dwelling time</i> memiliki pengaruh terhadap peningkatan biaya logistik di Terminal Petikemas Makassar sebesar 100% untuk komoditi ekspor dan impor. Hal ini menunjukkan bahwa semakin lama

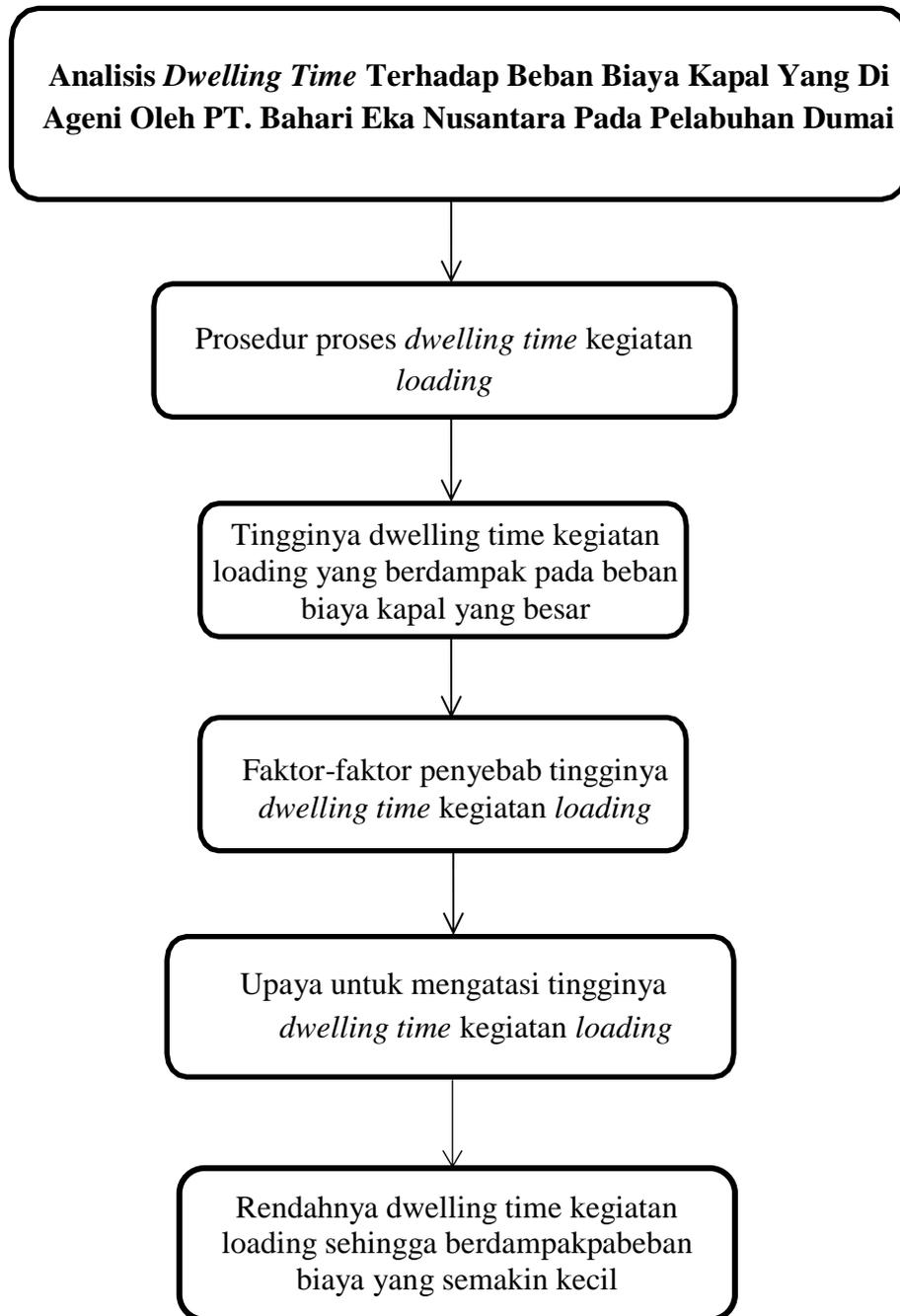
				<i>dwelling time</i> maka semakin mahal biaya logistik yang terjadi di Terminal Petikemas Makassar.
2.	Raka Argiansyah, Arya Narindra, Mochammad Al Musadieq Supriono.	2016	Analisis pengaruh <i>dwelling time</i> terhadap pendapatan (<i>studi PT. Terminal Petikemas Semarang periode 2011-2015</i>).	<i>Dwelling time</i> terdiri atas 3 proses yakni <i>Pre clearance, bea cukai</i> , dan <i>post clearance</i> . Penelitian ini menggunakan analisis <i>Explanatory research</i> dengan pendekatan kuantitatif. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa adanya pengaruh positif signifikan dari <i>Pre clearance, bea cukai</i> , dan <i>post clearance</i> terhadap pendapatan pelabuhan. Pengaruh positif signifikan yang dimaksud berarti semakin lama <i>Pre clearance, customs clearance</i> , dan <i>post clearance</i> maka penumpukkan biaya akan semakin besar serta berujung pada meningkatnya pendapatan

				<p>pelabuhan. Hal ini dikarenakan penerapan tarif penumpukkan secara progresif dimana penumpukkan dari masa ke masa mengalami peningkatan tarif perhari.</p>
--	--	--	--	--

2.3. Kerangka Berpikir

Penelitian adalah suatu konsepsi penelitian yang menyajikan hubungan yang diperkirakan akan terjadi dan diperoleh dari hasil penjabaran tinjauan pustaka. Setelah penulis melakukan tinjauan pustaka, maka berdasarkan uraian kepustakaan tersebut penulis menyajikan konsep yang paling sesuai yang berkaitan untuk digunakan dalam pemecahan masalah penelitian. Oleh karena itu penulis menyajikan konsep penelitian melalui sistematika/bagan yang berkaitan dengan judul: **“ANALISIS *DWELLING TIME* TERHADAP BEBAN BIAYA KAPAL YANG DI AGENI OLEH PT. BAHARI EKA NUSANTARA PADA PELABUHAN DUMAI”**.

Untuk mempermudah pemahaman, peneliti membuat kerangka pikir penelitian dalam bentuk bagan sederhana seperti dibawah ini:



Gambar 2. 2 kerangka pikir