

Komentar dari Peer Reviewer

1. Kelengkapan dan kesesuaian Unsur

Masih perlu peningkatan dan kesesuaian unsur dengan penentuan Teknik analisis yg digunakan dan hasil yg didapat dari penelitian.

2. Ruang Lingkup dan Kedalaman

Perlu ya kontennya content materi dan lingkup yg diteliti.

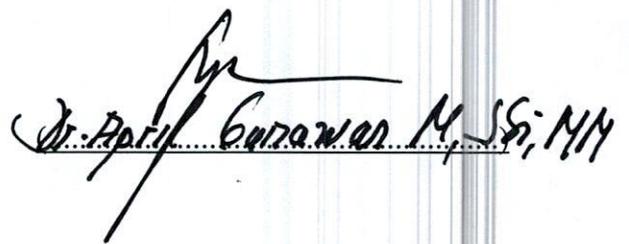
3. Kecukupan dan kemutakhiran data serta metodologi

Masih perlu pengembangan kemutakhiran guna kecukupan permasalahan yg diangkat dan solusi yang lebih keada peningkatan teknologi

4. Kelengkapan unsur Kualitas Penerbit

Perlu memalui utk kelengkapan unsur kualitas penerbit

Reviewer

  
Dr. April Gunawan M, SSi, MM



## Faktor-Faktor Pengaruh Waktu Tunggu Kapal *General Cargo* di Pelabuhan Kelas III Labuan Bajo

Paulus Wawo<sup>1</sup>, Heni Dwi Iryanti<sup>2</sup>, Cahya Purnomo<sup>3</sup>

<sup>1,2,3</sup> Prodi S1 Transportasi, Sekolah Tinggi Maritim Yogyakarta  
Jl. Magelang KM 4.4 Kutu Dukuh, Sinduadi, Kec. Mlati, Kabupaten Sleman, Yogyakarta 55284

disubmit pada : 01/01/01      direvisi pada : 01/01/01      diterima pada : 01/01/01

### ABSTRACT

*This research aims to analyze factors that influence the waiting time for general cargo ships at Class III Labuan Bajo Port. Using a qualitative descriptive approach, this research involved 9 informants including the captain, agent, KSOP employee and goods owner. The data were collected through observation, interview and documentation. The collected data were then analyzed qualitatively to identify factors that influence ship waiting times. To test the data validity, a source triangulation technique was used by comparing various data sources and perspectives from different informants. The research results show that there are a number of factors that influence the waiting time for general cargo ships at Class III Labuan Bajo Port. The first is related to port infrastructure facilities, including limited access to port entrances, inadequate dock facilities, and the absence of goods storage warehouses). The second is related to ship services including the absence of pilot ship services, less than optimal ship scheduling, and the length of the ship document inspection process. The third is related to goods services including the length of time and speed of loading and unloading goods, the minimal readiness of loading and unloading equipment, and the limited number of loading and unloading workers. The last is related to external factors including bad weather, crowds of tourists, and the limited accessibility of Labuan Bajo from supply sources.*

*Keywords : waiting time, general cargo ship, ship and goods services*

### Abstrak

*Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi waktu tunggu kapal general cargo di Pelabuhan Kelas III Labuan Bajo. Dengan menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif, penelitian ini melibatkan 9 informan antara lain nahkoda, agen, pegawai KSOP dan pemilik barang. Pengumpulan data dilakukan dengan metode observasi, wawancara dan dokumentasi. Data yang dikumpulkan kemudian dianalisis secara kualitatif untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi waktu tunggu kapal. Teknik triangulasi sumber digunakan untuk uji validitas data dengan membandingkan berbagai sumber data dan perspektif dari informan yang berbeda. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat sejumlah faktor yang mempengaruhi waktu tunggu kapal general cargo di Pelabuhan Kelas III Labuan Bajo. Pertama, faktor terkait fasilitas infrastruktur pelabuhan, antara lain terbatasnya akses jalan masuk pelabuhan, fasilitas dermaga yang kurang memadai, dan tidak adanya gudang penumpukan barang). Kedua, faktor terkait pelayanan kapal antara lain tidak adanya pelayanan kapal pandu, kurang optimalnya penjadwalan kapal, dan lamanya proses pemeriksaan dokumen kapal. Ketiga, faktor terkait pelayanan barang antara lain lamanya waktu dan kecepatan bongkar muat barang, minimnya kesiapan peralatan bongkar muat, dan terbatasnya jumlah tenaga kerja bongkar muat. Keempat, faktor eksternal meliputi cuaca buruk, padatnya wisatawan, dan aksesibilitas Labuan Bajo yang jauh dari sumber pasokan.*

Copyright © 2018, **METEOR STIP MARUNDA**, ISSN: 1979-4746, eISSN : 2685-4775

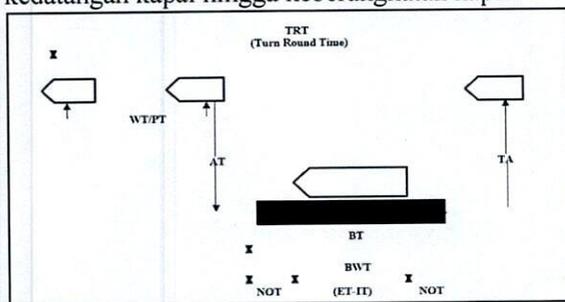
*Kata Kunci : waktu tunggu kapal, kapal general cargo, pelayanan kapal dan barang*

## 1. PENDAHULUAN

Sebagai bagian dari mata rantai perdagangan dan perekonomian, pelabuhan laut mempunyai fungsi dan peran penting dalam melayani semua jenis kapal untuk melakukan bongkar muat barang maupun penumpang. Untuk memberikan pelayanan yang optimal, sebuah pelabuhan harus menyesuaikan dengan tuntutan perkembangan zaman dengan meningkatkan kapasitas pelabuhan, serta sarana dan prasarana penunjang operasional pelabuhan dengan tujuan agar setiap kapal yang melakukan bongkar/muat barang maupun penumpang berjalan lancar dan sesuai dengan waktu yang ditetapkan.

Menurut Budiyanto (2017: 168), tingkat pencapaian pelayanan kegiatan atau atribut kerja dalam kegiatan operasional pelabuhan dapat diukur dan dijadikan pedoman dalam pemberian pelayanan jasa di pelabuhan. Secara universal, kinerja operasional pelabuhan di seluruh dunia hampir sama atau ditetapkan dengan mengikuti ketentuan-ketentuan yang dilakukan oleh *The United Nations Conference on Trade and Development* (UNCTAD). Kinerja operasional tersebut secara keseluruhan dapat dikelompokkan terdiri atas kinerja pelayanan kapal, kinerja pelayanan barang/produktivitas bongkar muat dan utilisasi fasilitas dan peralatan. Indikator yang digunakan dalam menggambarkan tingkat kinerja pelayanan kapal antara lain: (1) Waktu Kapal di Pelabuhan (*Turn Round Time/TRT*) terdiri atas *Waiting time* (WT), *Approaching Time* (AT), dan *Berthing Time* (BT); (2) *Berthing Working Time* (BWT); (3) *Effective Time* (ET); (4) Waktu Terbuang/*Idle Time* (IT); dan (5) Non Operating Time (NOT).

Waktu Tunggu kapal (*Waiting Time*/WT) merupakan waktu yang dipakai untuk menunggu pelayanan kapal masuk atau keluar pelabuhan. Indikator ini digunakan untuk menggambarkan waktu tunggu yang diakibatkan oleh faktor-faktor kesiapan pemanduan maupun kesiapan dermaga atau sebab lain yang ditimbulkan oleh pihak kapal sendiri. Berikut merupakan ilustrasi proses kedatangan kapal hingga keberangkatan kapal:



Gambar 1. Waktu kedatangan kapal hingga keberangkatan kapal

Sumber: Diadaptasi dari Budiyanto (2017)

Dari gambar di atas terlihat bahwa waktu tunggu yang dimaksud dalam penelitian ini adalah *waiting time* kapal saat kapal masih berada di area perairan pelabuhan lini I. Jadi bukan termasuk waktu tunggu setelah kapal berada di pelabuhan atau dermaga. Totalitas waktu yang dikeluarkan oleh pihak kapal selama berada di perairan pelabuhan lini I, tanpa mendapatkan pelayanan dinamakan *waiting time*. Dari gambar di atas juga terlihat dengan jelas bahwa indikator-indikator kinerja pelabuhan memiliki karakteristik yang berbeda dilihat dari aspek aktivitas sehingga dapat dipahami bagaimana proses terjadinya pelayanan kapal di pelabuhan atau dermaga sejak kapal datang (TA) hingga kapal kembali pulang meninggalkan dermaga (TD).

Menurut Ramadani & Virandika (2022), waktu tunggu kapal sangat berpengaruh pada tingginya biaya logistik di pelabuhan. Hal serupa juga diungkapkan oleh Sembor (2013), apabila kinerja pelabuhan tidak optimal maka akan berdampak langsung terhadap pelayanan di lapangan sehingga akan menimbulkan permasalahan baru yaitu waktu menunggu kapal (*waiting time*) semakin tinggi, sehingga akan menimbulkan ekonomi biaya tinggi, yang berdampak langsung dengan harga barang di pasaran. Hasil analisis data menunjukkan adanya 3 variabel atau faktor yang berpengaruh terhadap waktu tunggu kapal penumpang, kapal *general cargo* dan kapal petikemas di Pelabuhan Manokwari antara lain permintaan kapal pandu, kesiapan peralatan bongkar muat, dan produktivitas bongkar muat. Banyak di pelabuhan-pelabuhan besar di Indonesia ditemukan kasus seperti ini, yaitu semakin tingginya waktu menunggu kapal yang disebabkan oleh kinerja pelabuhan yang kurang optimal. Oleh karena itu perlu dikaji lebih mendalam faktor-faktor yang mempengaruhi waktu tunggu Kapal (*Waiting Time*) di pelabuhan untuk mengantisipasi permasalahan yang muncul di masa mendatang.

Sebagai pelabuhan yang ramai pengunjung di Indonesia, Pelabuhan Kelas III Labuan Bajo melayani segala kegiatan yang berhubungan dengan kebutuhan orang yang akan bepergian menggunakan jasa angkutan laut. Pelabuhan Labuan Bajo termasuk Pelabuhan Kelas III berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 71 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan. Pelabuhan Kelas III Labuan Bajo merupakan salah satu objek vital di kota Labuan Bajo yang menjadi pintu gerbang utama bagi masuknya wisatawan lokal maupun manca negara untuk menuju kota Labuan Bajo dan tempat pariwisata yang ada di Labuan Bajo. Sehingga berpotensi besar untuk

menjadi salah satu penyumbang pendapatan daerah Labuan Bajo untuk menunjang kebutuhan dalam perekonomian masyarakat dan juga sebagai tempat untuk melakukan perpindahan barang maupun penumpang dari tempat yang satu ke tempat yang lain secara efektif dan efisien. Oleh karena itu tuntutan penyelenggara pelabuhan untuk menyediakan pelayanan jasa yang berkualitas serta harus mengetahui hal-hal yang penting bagi pengguna jasa secara optimal.

Berdasarkan hasil observasi peneliti, ditemukan sejumlah permasalahan di Labuan Bajo, terutama pada fasilitas pelabuhan. Banyak kapal yang harus menunggu atau mengantri ketika ingin bersandar di pelabuhan dikarenakan ukuran dermaga yang masih sangat kecil sehingga belum bisa memuat beberapa kapal lain yang ingin berlabuh, pembongkaran muatan kapal berlangsung lama dikarenakan tidak adanya fasilitas gudang penumpukan barang, sehingga kapal harus menunggu truk pengangkut muatan. Ada banyak aspek yang harus ditingkatkan oleh pihak yang bertanggung jawab atas pelabuhan tersebut seperti masalah-masalah yang menghambat kinerja pelabuhan dan proses pelayanan yang masih belum maksimal yang menyebabkan terjadinya penumpukan barang di kapal dalam jangka waktu yang lama sehingga mempengaruhi perekonomian masyarakat.

Di Pelabuhan Labuan Bajo terdapat banyak kapal *general cargo* yang singgah dan melakukan pembongkaran muatan seperti biji-bijian, semen, besi, kaca dan lainnya. Rata-rata kapal tersebut membutuhkan waktu sehari-hari bahkan berminggu-minggu untuk membongkar muatannya. Hal tersebut menyebabkan terjadinya antrian kapal yang cukup panjang sehingga dapat menimbulkan kerugian biaya yang dikeluarkan oleh kapal. Data yang diambil oleh peneliti dari salah satu agen kapal yang beroperasi di KSOP Kelas III Labuan Bajo, menunjukkan sejumlah kasus lamanya waktu tunggu kapal. Adapun data tersebut dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 1. Data kapal *general cargo* di Pelabuhan Kelas III Labuan Bajo

No	Nama Kapal	Kedatangan kapal		Keberangkatan kapal		Waktu tunggu
		Hari/tanggal	Jam	Hari/ tanggal	Jam	
1	KLM. Bunga Buana Karya	Senin,10/04/2023	15.10	Jumat,28/04/2023	11.15	18 hari
2	KLM. Surya Putra	Rabu,05/07/2023	15.45	Rabu,19/07/2023	09.00	14 hari
3	KLM. Berkah Selebes	Kamis,06/04/2023	13.12	Selasa,18/04/2023	10.00	12 hari

Sumber: Agen kapal *general cargo* (PT Bahtera Karisma Mandiri)

Dari tabel di atas dapat disimpulkan bahwa total waktu tunggu kapal (*general cargo*) di Pelabuhan Kelas III Labuan Bajo cukup lama, rata-

rata 1 kapal membutuhkan waktu satu sampai dua minggu selama singgah di pelabuhan untuk melakukan pembongkaran barang. Akibatnya biaya yang dikeluarkan oleh pihak kapal juga semakin tinggi. Sejumlah penelitian terdahulu telah mengkaji faktor-faktor yang mempengaruhi waktu tunggu kapal di pelabuhan dengan temuan yang berbeda-beda (Wibowo, 2010). Sembor, 2013; Saputra, 2021; Rusmiyanto & Sumardiatna, 2021; Ramadani & Virandika, 2022). Pengetahuan mendalam terkait faktor-faktor yang mempengaruhi waktu tunggu kapal dapat membantu dalam perencanaan dan pengelolaan pelabuhan yang lebih efektif. Faktor-faktor seperti kapasitas dermaga, jumlah alat bongkar muat, dan sistem penjadwalan dapat dipertimbangkan lebih baik untuk mengoptimalkan proses bongkar muat barang. Berdasarkan fakta tersebut, peneliti tertarik untuk menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi waktu tunggu kapal *general cargo* di Pelabuhan Kelas III Labuan Bajo. Dalam hal ini peneliti mengumpulkan data-data melalui pengamatan secara langsung dan berdialog dengan pihak-pihak terkait untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi waktu tunggu kapal.

## 2. METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif yang menurut Creswell & Creswell (2018) merupakan proses penyelidikan pemahaman yang mengeksplorasi masalah sosial. Peneliti membangun gambaran yang kompleks dan holistik dan berusaha menggali informasi secara mendalam, serta terbuka terhadap segala tanggapan dan bukan hanya jawaban ya atau tidak. Moleong (2011: 6) mendefinisikan penelitian kualitatif sebagai penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan dan lain-lain secara holistik, dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah. Dalam penelitian ini, peneliti fokus pada analisis faktor-faktor yang mempengaruhi waktu tunggu kapal di Pelabuhan kelas III Labuan Bajo. Peneliti mengumpulkan data-data yang relevan terkait infrastruktur pelabuhan, pelayanan kapal dan pelayanan barang yang seluruhnya berpotensi dapat mempengaruhi waktu tunggu kapal.

Adapun informan dalam penelitian ini dipilih melalui teknik *purposive sampling* (Lodico et al., 2010) untuk memperoleh sejumlah individu yang dapat memberikan data secara mendalam terkait topik yang diteliti sebagaimana disajikan dalam tabel berikut:

Tabel 2. Data Informan

No	Nama Inisial	Jabatan informan
1	GF (Staf)	Agen
2	DN (Staf)	Agen
3	AF (Staf)	Agen
4	AJ (Admin)	Agen
5	IM (Bandahara)	Pegawai KSOP Kelas III Labuan Bajo
6	AG (Perwira)	Pegawai KSOP Kelas III Labuan Bajo
7	MD (Nahkoda)	Nahkoda
8	TN (Nahkoda)	Nahkoda
9	AN (Pemilik Barang)	Shipper

Sumber: Diolah peneliti (2023)

Pada penelitian ini, peneliti berperan sebagai instrumen utama dalam mengumpulkan data yang diperlukan, dibantu dengan pedoman wawancara, kamera, alat perekam suara. Untuk melengkapi instrumen yang digunakan dibuat pula catatan lapangan, yaitu catatan tertulis tentang apa yang didengar, dilihat, dialami, dan dipikirkan selama berlangsungnya pengumpulan dan refleksi data. Pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan teknik observasi, interview dan dokumentasi. Data yang terkumpul dari penelitian ini kemudian dianalisis secara kualitatif mengikuti 6 langkah dalam menganalisis data kualitatif yang dikemukakan oleh Lodico et al. (2010: 180) antara lain menyiapkan dan mengatur data, meninjau dan mengeksplorasi data, mengkodekan data ke dalam kategori, membuat deskripsi detail tentang orang, tempat, dan aktivitas, membangun tema, melaporkan dan menginterpretasikan data.

Untuk menguji keabsahan data, peneliti menggunakan teknik triangulasi yang direkomendasikan oleh Stake (2005: 454) sebagai proses menggunakan berbagai persepsi untuk memperjelas makna dan memverifikasi keterulangan semua observasi atau interpretasi. Hal ini dilakukan dengan membandingkan berbagai sumber data dan perspektif informan yang berbeda. Memotret fenomena tunggal dari sudut pandang yang berbeda-beda dapat memungkinkan tingkat kebenaran yang handal. Oleh karena itu, triangulasi dilakukan untuk mengecek kebenaran data atau informasi yang diperoleh peneliti dari berbagai sudut pandang yang berbeda dengan cara mengurangi sebanyak mungkin perbedaan yang terjadi pada saat pengumpulan dan analisis data. Dalam hal ini, peneliti menggunakan metode

triangulasi sumber, dimana peneliti menguji data yang didapat dari para narasumber dengan membandingkan antara satu narasumber dengan narasumber lainnya.

### 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Penelitian ini pada dasarnya bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi waktu tunggu kapal di Pelabuhan Kelas III Labuan Bajo. Peneliti menganalisis beberapa faktor terkait infrastruktur pelabuhan, pelayanan kapal (kapal pandu, penjadwalan kapal, dan pemeriksaan dokumen kapal), serta pelayanan barang (Utilisasi fasilitas lapangan atau gudang dan alat bongkar muat) yang seluruhnya berpotensi dapat mempengaruhi waktu tunggu kapal. yang seluruhnya berpotensi dapat mempengaruhi waktu tunggu kapal di Pelabuhan Kelas III Labuan Bajo. Penelitian dilakukan pada 3 kapal jenis *general cargo* yang melakukan aktivitas bongkar muat barang di Pelabuhan Kelas III Labuan Bajo sebagaimana disajikan dalam tabel berikut:

Tabel 3. Data Kapal *General Cargo*

No	Nama Kapal	Gross Tonnage
1	KLM. Bunga Buana Karya	106
2	KLM. Surya Putra	145
3	KLM. Berkah Selebes	477

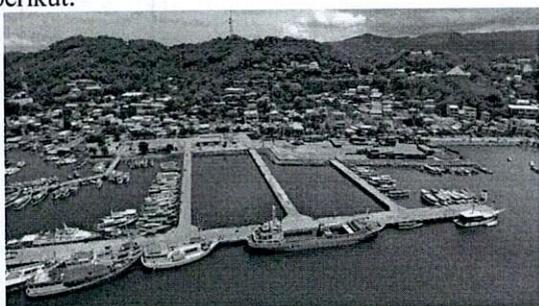
Sumber: Dokumen dari Agen kapal (PT. Bahtera Karisma Mandiri)

#### a. Faktor Terkait Fasilitas Infrastruktur Pelabuhan

Waktu tunggu kapal *general cargo* di Pelabuhan Kelas III Labuan Bajo dapat dipengaruhi oleh berbagai faktor, termasuk fasilitas infrastruktur pelabuhan yang belum memadai. Seperti akses jalan masuk pelabuhan yang saat ini di Pelabuhan Labuan Bajo hanya memiliki satu jalur jalan untuk masuk dan keluarnya manusia dan kendaraan yang menyebabkan kepadatan dan kemacetan mengingat Pelabuhan Labuan Bajo merupakan pelabuhan umum yang memuat beberapa jenis kapal terkecuali kapal penyeberangan (*feri*) yang memiliki pelabuhan sendiri. Ada juga lahan parkir truk muatan barang, pengunjung, serta semua orang yang berkepentingan terhadap pelabuhan yang belum mencukupi lahan parkir menyebabkan kepadatan dan mempengaruhi pada saat ingin keluar atau masuk kendaraan yang sulit dikarenakan banyak kendaraan yang memarkir tidak sesuai tempat yang disediakan. Maka berpengaruh juga terhadap truk

muatan barang dari atas kapal untuk menghindari kemacetan dan penundaan dalam transportasi barang.

Selain itu, fasilitas dermaga di Pelabuhan Kelas III Labuan Bajo belum memadai. Pernyataan tersebut sesuai dengan pengamatan secara langsung oleh peneliti terhadap fasilitas dermaga disana. Dermaga ini digunakan untuk merapat dan menambatkan kapal yang melakukan bongkar muat barang dan naik turun penumpang. Tipe umumnya yaitu *wharf* dengan bentuknya yang paralel dengan pantai, tipe dermaga terdiri dari *on pile*, *kaison*, *turap* serta *jetty* yang bentuknya menjorok ke laut dan ditambah dengan *mooring dolphin*. Kapasitas dermaga yang tersedia dan kapasitas terminal dapat mempengaruhi waktu tunggu kapal. Jika kapasitas dermaga terbatas atau tidak memadai untuk menangani volume lalu lintas yang tinggi, kapal mungkin harus menunggu giliran untuk bongkar muat barang. Seperti yang terjadi di Pelabuhan kelas III Labuan Bajo saat ini, banyak kapal yang saling menunggu akibat dari terlalu pendeknya dermaga, seperti pada Gambar 1 berikut:



Gambar 2. Dermaga Pelabuhan Labuan Bajo  
Sumber: Dokumentasi peneliti (2023)

Dari gambar tersebut terlihat bahwa dermaga Pelabuhan Labuan Bajo sangat berpengaruh pada antrian kapal dan menunggu giliran untuk berlabuh dikarenakan Panjang dermaga yang terbatas, sehingga hanya beberapa kapal yang dapat berlabuh secara bersamaan yang mengakibatkan meningkatnya waktu tunggu kapal yang lain guna melakukan aktivitas bongkar muat barang. Hal ini dapat mengganggu efisiensi operasional pelabuhan dan aktivitas pelayaran secara keseluruhan serta berdampak pada perekonomian masyarakat labuan bajo.

Peneliti juga menemukan tidak adanya gudang penumpukan di Pelabuhan Kelas III Labuan Bajo. Hal ini sesuai dengan hasil wawancara dengan pegawai KSOP pada kutipan berikut:

*“Pelabuhan Labuan Bajo ini merupakan pelabuhan umum untuk berbagai jenis kapal. Saat ini masih dalam tahap pembangunan pelabuhan baru yang khusus untuk kapal kargo, sehingga*

*kapal general cargo masih menggunakan pelabuhan Labuan Bajo. Jika pembangunan pelabuhan baru telah selesai, maka pelabuhan Labuan Bajo ini akan dialihfungsikan menjadi pelabuhan penumpang. Oleh karena itu, disini tidak disiapkan gudang penumpukan, karena lokasinya di tengah kota dan merupakan pusat destinasi wisata yang selalu ramai pengunjung.”* (Wawancara 11: AG).

Dari kutipan wawancara tersebut terlihat bahwa pelabuhan bukan hanya berfungsi sebagai pintu gerbang perdagangan internasional dan nasional, tetapi juga memiliki peran dalam proses konsolidasi dan distribusi barang. Hal itu dapat dibuktikan dengan banyaknya porsi kargo yang melewati area pergudangan di pelabuhan. Tidak tersedianya gudang penumpukan barang di Pelabuhan Kelas III Labuan Bajo menyebabkan kapal membongkar muatan secara *truck lossing* atau membongkar muatan dari atas kapal langsung ke dalam truk untuk mengantar ke pemilik barang. Selain itu, ada beberapa kendala yang sering terjadi saat bongkar muat barang di Pelabuhan Kelas III Labuan Bajo, antara lain, kapal harus menunggu truk dengan waktu tunggu yang cukup lama untuk membongkar barang, minimnya persediaan truk untuk memuat barang dari atas kapal, tidak tersedianya truk dari pemilik barang yang menyebabkan pihak kapal yang harus menunggu dan mencari persediaan truk muatan barang dari atas kapal.

#### **b. Faktor Terkait Pelayanan Kapal**

Operasional pelayanan kapal meliputi kegiatan-kegiatan perencanaan dan pelaksanaan tambatan kapal yang diarahkan agar pemanfaatan lokasi tambatan dapat sesuai dengan jenis dan tipe kapal, jenis muatan yang akan dibongkar atau dimuat, penggunaan peralatan bongkar muat secara optimal. Kegiatan operasional pelayanan kapal tidak dapat dipisahkan dari rencana pelayanan penanganan barang. Oleh karena itu untuk dapat menentukan dan melaksanakan penyandaran kapal, maka perlu dilaksanakan perhitungan yang akurat. Sebelum kapal memasuki area pelabuhan dari luar perairan pelabuhan bahwa sudah dipastikan terlebih dahulu dermaga sudah dalam keadaan kosong atau dermaga siap untuk menampung kapal tersebut dan pihak pelayaran atau agen kapal terlebih dahulu memastikan keadaan di dermaga sebelum meminta pandu. Pelabuhan Kelas III Labuan Bajo merupakan pelabuhan yang juga melayani jenis kapal *general cargo* yang tidak menutup kemungkinan juga membutuhkan pelayanan untuk memasuki area pelabuhan sesuai dengan prosedur yang ditetapkan oleh Pelabuhan

Kelas III Labuan Bajo. Hal ini dilakukan untuk menjaga keamanan dan keselamatan dalam pelayaran dan pelayanan kapal pandu untuk masuk ke pelabuhan atau bersandar di dermaga untuk melakukan bongkar muat barang. Mengingat bahwa kapal *general cargo* adalah jenis kapal yang dirancang untuk mengangkut berbagai jenis kargo umum, seperti barang-barang konsumen, bahan baku, peralatan, dan produk manufaktur, maka karakteristik utama dari kapal ini adalah kemampuannya untuk mengangkut barang dengan berbagai ukuran dan bentuk, termasuk barang berbentuk padat, cair, atau barang berat dan besar.

Adapun sejumlah faktor terkait pelayanan kapal yang dapat mempengaruhi waktu tunggu kapal, yaitu:

#### 1. Pelayanan Kapal Pandu

Pemanduan kapal merupakan layanan yang perlu dilakukan untuk memberikan saran dan informasi yang penting kepada nahkoda tentang keadaan perairan setempat. Namun, pelabuhan Labuan Bajo tidak memiliki fasilitas kapal pandu untuk memandu kapal saat masuk dan keluar pelabuhan. Hal ini juga diperkuat oleh pernyataan salah satu nahkoda pada kutipan wawancara berikut:

*"Pelabuhan Labuan Bajo tidak memiliki layanan kapal pandu untuk memandu kapal saat masuk dan keluar pelabuhan sehingga membutuhkan waktu yang cukup lama untuk menunggu antara kapal masuk dan kapal keluar dari pelabuhan. Tidak adanya kapal pandu sangatlah berpengaruh pada keselamatan kapal, terutama pada saat pengawasan serta pengamatan alur pelayaran untuk masuk dan keluarnya kapal di pelabuhan." (Wawancara: MD)*

Berdasarkan hasil wawancara tersebut terlihat bahwa tidak adanya fasilitas pelayanan kapal pandu ini sangat memberikan dampak pada lamanya waktu tunggu antara kapal masuk dan kapal keluar dari pelabuhan. Hal ini juga sangat berpengaruh pada keselamatan kapal dan juga pengawasan serta pengamatan alur pelayaran untuk masuk dan keluar kapal di Pelabuhan Kelas III Labuan Bajo yang merupakan jenis pelabuhan umum untuk berbagai jenis kapal. Dengan tidak adanya kapal pandu, setiap kapal membutuhkan waktu yang cukup lama untuk bisa masuk dan keluar pelabuhan pada alur pelayaran yang ramai.

#### 2. Penjadwalan Kapal

Pelabuhan yang memiliki sistem penjadwalan yang baik dapat mengoptimalkan waktu kedatangan dan keberangkatan kapal sehingga mengurangi waktu tunggu kapal di pelabuhan. Sesuai pengamatan peneliti di Pelabuhan Kelas III

Labuan Bajo yang terjadi pada kapal *general cargo* yang tidak memiliki penjadwalan yang tetap dikarenakan kapal datang dan pergi sesuai kebutuhan kebutuhan pemilik barang hal ini juga dibuktikan oleh pernyataan pegawai KSOP Labuan Bajo pada kutipan wawancara berikut:

*"Kapal general cargo tidak memiliki penjadwalan yang tetap, kapal datang dan pergi sesuai kebutuhan agen atau pemilik barang sehingga sering menyebabkan waktu tunggu yang cukup lama di pelabuhan untuk bongkar muat barang." (Wawancara: IM)*

Berdasarkan hasil wawancara tersebut, dapat disimpulkan bahwa dengan tidak adanya ketetapan penjadwalan kedatangan dan keberangkatan kapal *general cargo* sangat berpengaruh pada pelabuhan dikarenakan banyaknya kapal yang mengantri untuk melakukan bongkar muat barang.

#### 3. Pemeriksaan Dokumen Kapal

Proses pemeriksaan dokumen kapal berkaitan dengan berbagai aspek administratif, regulasi dan persyaratan yang harus dipenuhi sebelum kapal berlayar atau berlabuh di pelabuhan. Kapal harus mengurus sejumlah dokumen pelabuhan sebelum masuk ke pelabuhan tujuan termasuk laporan kesehatan kapal, laporan muatan, izin panduan pelabuhan dan dokumen lainnya. Jika dalam proses ini memakan waktu yang lama, maka kapal harus menunggu sebelum diizinkan untuk berlabuh. Hasil pengamatan peneliti menunjukkan bahwa pemeriksaan dokumen kapal di Pelabuhan Kelas III Labuan Bajo membutuhkan proses yang cukup panjang. Hal ini juga dibuktikan oleh pernyataan agen pada kutipan wawancara berikut:

*"Salah satu hal yang membuat lamanya proses pemeriksaan dokumen yaitu kapal harus sandar terlebih dahulu sehingga membutuhkan waktu yang lama dikarenakan banyaknya jumlah kapal yang mengantri untuk bersandar. Dibutuhkan waktu sehari-hari untuk menunggu kapal-kapal lainnya selesai melakukan pembongkaran barang" (Wawancara: DN)*

Berdasarkan hasil wawancara tersebut terlihat bahwa pengurusan surat perizinan bongkar muatan dari KSOP dapat mulai diproses oleh agen kapal setelah kapal bersandar di dermaga. Selama kapal belum bersandar, maka surat perizinan tersebut belum dapat diproses. Proses administrasi dan pemeriksaan dokumen tersebut dapat mempengaruhi waktu tunggu kapal, terutama jika prosesnya rumit atau ditemukan masalah pada dokumen kapal.

### c. Faktor Terkait Pelayanan Barang (Kegiatan Bongkar Muat Barang)

Kegiatan Bongkar Muat Barang merupakan suatu gambaran dari kemampuan dan kecepatan pelaksanaan penanganan barang yang dapat dicapai untuk kegiatan pembongkaran barang dari atas kapal sampai ke gudang atau lapangan penumpukan atau sebaliknya untuk kegiatan pemuatan barang sejak dari gudang atau lapangan penumpukan sampai ke atas kapal. Hasil pengamatan peneliti menunjukkan bahwa lamanya waktu bongkar muat sebuah kapal di Pelabuhan Kelas III Labuan Bajo dapat mempengaruhi lamanya waktu tunggu kapal. Dalam hal ini, peneliti melakukan wawancara dengan 4 orang dari pihak agen kapal terkait lamanya waktu bongkar muat tersebut. Semua jawaban yang diberikan hampir sama yaitu antara 1-2 minggu untuk satu kapal. Selain itu, peneliti juga menganalisis faktor-faktor yang menyebabkan lamanya waktu bongkar muat barang pada kapal di Pelabuhan Kelas III Labuan Bajo dan menemukan 5 aspek antara lain:

#### 1. Jenis Muatan Kapal

Beberapa jenis kargo membutuhkan waktu lebih lama untuk bongkar muat karena sifatnya yang kompleks atau perlu penanganan khusus seperti batu bata (bata putih), kaca, semen, besi dan lainnya. Oleh karena itu jika barang tersebut rusak atau tidak dikemas dengan baik, proses bongkar muat tersebut lebih membutuhkan waktu yang cukup lama. Hal ini dapat dilihat pada gambar proses pembongkaran beragam jenis muatan di bawah ini.



Gambar 3. Pembongkaran Muatan Kapal  
Sumber: Dokumentasi peneliti (2023)

#### 2. Kecepatan Bongkar Muat Barang

Kecepatan bongkar muat barang berkaitan dengan efisiensi dan produktivitas proses bongkar muat atau pemuatan dan pembongkaran barang dari kendaraan atau kapal. Ketersediaan peralatan dan fasilitas yang memadai untuk bongkar muat dapat meningkatkan kecepatan proses pembongkaran barang. Hal ini juga dibuktikan oleh

pengamatan peneliti serta pernyataan agen pada kutipan wawancara berikut:

*"Kecepatan bongkar muat tidak menentu karena proses pembongkaran dipengaruhi oleh berbagai faktor, salah satunya truk muatan barang. Jika jumlah truk memadai dan siap di pelabuhan sebelum kapal bersandar, maka proses pembongkaran akan lebih cepat. Namun yang sering terjadi saat ini justru kapal yang harus selalu menunggu truk di pelabuhan, dan jumlah truk yang datang juga sangat terbatas sehingga kecepatan bongkar muat tidak menentu waktunya. Rata-rata kecepatan bongkar muat yang pernah berlangsung yaitu 3x24 jam (3 hari) bahkan lebih." (Wawancara: GF)*

Berdasarkan hasil wawancara tersebut terlihat bahwa kecepatan bongkar muat kapal *general cargo* sangat bergantung pada truk muatan barang di Pelabuhan Kelas III Labuan Bajo sehingga sangat berpengaruh pada kapal yang saling menunggu atau mengantri untuk melakukan bongkar muat barang. Hal serupa juga disampaikan oleh pihak *shipper* terkait kecepatan bongkar muat pada kutipan berikut ini:

*"Ketersediaan jumlah truk sangat berpengaruh pada kecepatan bongkar muat barang. Keterjangkauan lokasi pemilik barang juga berpengaruh karena truk harus menempuh jarak yang cukup jauh untuk mengantar barang. Bahkan disini sering terjadi juga saat kapal harus menunggu truk dari Ruteng Manggarai Tengah, sehingga dapat menyebabkan lamanya bongkar muat barang di pelabuhan." (Wawancara: AN)*

#### 3. Waktu Terbuang

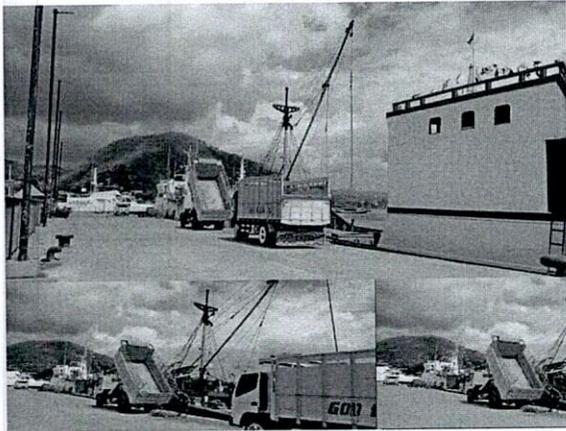
Waktu terbuang merupakan waktu yang diakibatkan dari kondisi cuaca yang buruk, rusaknya alat bongkar muat, atau disebabkan dari lingkungan pelabuhan yang terlalu sempit sehingga menyebabkan kemacetan pada truk muatan barang. Hal ini sesuai dengan pernyataan dari salah satu agen kapal pada kutipan wawancara berikut:

*"Waktu terbuang yang sering terjadi ketika bongkar muat barang disini biasanya disebabkan oleh kemacetan lalu lintas di pelabuhan. Selain itu juga karena kurangnya ketersediaan truk sehingga kapal seringkali menunggu dan tidak melakukan aktivitas bongkar muat. Rata-rata total waktu terbuang yang pernah terjadi antara 1-2 jam." (Wawancara: AF)*

#### 4. Kesiapan Peralatan Bongkar Muat

Ketersediaan dan efisiensi peralatan bongkar muat, seperti derek dan katrol, dapat mempengaruhi waktu yang dibutuhkan untuk memindahkan barang dari kapal ke dermaga atau

ke truk muatan. Peralatan yang rusak atau kurang efisien dapat menyebabkan penundaan. Seperti yang sedang terjadi di Pelabuhan Kelas III Labuan Bajo saat ini masih banyak kekurangan peralatan bongkar muat dan bahkan sangat minim peralatan pembantu untuk bongkar muat barang dari atas kapal. Hampir seluruhnya menggunakan tenaga manusia dan dibantu oleh derek katrol sehingga menyebabkan kapal tidak bisa membongkar barang secara cepat di pelabuhan. Hal ini dilihat pada gambar proses pembongkaran menggunakan derek katrol dari kapal ke truk muatan barang berikut ini.



Gambar 4. Proses pembongkaran menggunakan derek katrol dari kapal ke truk  
 Sumber: Dokumentasi peneliti (2023)

#### 5. Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM)

Ketersediaan jumlah tenaga kerja bongkar muat sangat berpengaruh pada proses bongkar muat barang. Di pelabuhan Labuan Bajo, proses pembongkaran barang dari atas kapal dilakukan secara langsung ke truk sehingga sangat membutuhkan tenaga kerja atau gang buruh yang banyak agar dapat selesai dengan cepat dan lancar. Berdasarkan hasil pengamatan peneliti secara langsung, ketersediaan jumlah tenaga kerja bongkar muat masih jauh dari ideal. Disana hanya terdapat 2 gang buruh TKBM yang beranggotakan 12 orang dengan 1 orang mandor. Sehingga kapal-kapal seringkali saling menunggu giliran untuk bongkar muat barang karena jika salah satu kapal sedang melakukan proses bongkar muat barang maka kapal yang lain harus menunggu hingga proses bongkar muat kapal tersebut selesai. Setelah menyelesaikan bongkar muat di kapal A, maka anggota gang buruh TKBM tersebut berpindah ke kapal B untuk melakukan bongkar muat berikutnya. Rata-rata waktu yang dibutuhkan oleh 2 kapal mencapai kurang lebih 1 bulan untuk melakukan bongkar muat barang. Untuk memastikan efisiensi dalam pembongkaran barang juga memerlukan tenaga kerja yang terampil sehingga dapat selesai tepat waktu. Kurangnya

jumlah TKBM serta minimnya keterampilan yang dimiliki dapat menyebabkan waktu bongkar muat menjadi semakin lama.



Gambar 5. Tenaga Kerja Bongkar Muat  
 Sumber: Dokumentasi peneliti (2023)

#### d. Faktor Eksternal

Faktor eksternal di Pelabuhan Kelas III Labuan Bajo atau di pelabuhan manapun dapat dipengaruhi oleh berbagai faktor eksternal. Pertama, terkait faktor cuaca. Labuan Bajo, sebagai pelabuhan yang berlokasi di wilayah maritim, dapat dipengaruhi oleh cuaca buruk seperti gelombang tinggi, angin kencang, atau hujan lebat dapat mempengaruhi keamanan pelayaran dan operasi kapal di pelabuhan. Jika kondisi cuaca ekstrim maka kapal harus menunggu sampai kondisi itu membaik sebelum dapat berlabuh di dermaga atau berlayar kembali. Kedua, terkait Faktor Wisata. Labuan Bajo merupakan tempat wisata yang memungkinkan pada saat waktu liburan atau waktu-waktu tertentu dimana wisatawan banyak berkunjung disana sehingga kapal pesiar atau kapal pariwisata memadati pelabuhan dan hal ini sangat berpengaruh pada lamanya waktu tunggu kapal *general cargo* yang akan bersandar di pelabuhan. Ketiga, terkait Faktor Geografis. Letak Labuan Bajo yang jauh dari sumber pasokan atau memiliki aksesibilitas yang terbatas juga mengakibatkan lamanya waktu tempuh bagi kapal *general cargo* untuk bersandar di pelabuhan tersebut.

#### 4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, maka dapat disimpulkan sejumlah faktor yang mempengaruhi waktu tunggu kapal *general cargo* di pelabuhan kelas III Labuan Bajo antara lain. Pertama, faktor terkait fasilitas infrastruktur pelabuhan yang belum memadai seperti terbatasnya akses jalan masuk ke pelabuhan yang saat ini hanya memiliki satu jalur jalan untuk

masuk dan keluarnya orang dan kendaraan sehingga menyebabkan kemacetan di pelabuhan, serta terbatasnya kapasitas dermaga dan terminal yang kurang memadai untuk menangani volume lalu lintas yang tinggi sehingga kapal harus menunggu giliran untuk bongkar muat barang. Kedua, faktor terkait pelayanan kapal dan barang yaitu tidak adanya fasilitas kapal pandu dan penjadwalan yang tetap untuk kedatangan dan keberangkatan kapal *general cargo* yang mengakibatkan lamanya waktu tunggu atau giliran kapal untuk melakukan aktivitas bongkar muat, terlebih lagi jika kedatangan kapal terjadi di waktu yang bersamaan. Jenis muatan pada kapal yang bersifat kompleks seperti batu bata, kaca, semen, besi dan lainnya juga berpengaruh karena membutuhkan penanganan khusus oleh TKBM sehingga membutuhkan waktu yang lebih lama dalam proses bongkar muat barang. Kecepatan proses bongkar muat yang sangat tidak menentu yang menyebabkan kapal saling mengantri di pelabuhan untuk saling menunggu giliran bongkar muat barang. Dalam proses bongkar muat juga sering ditemukan banyak waktu terbuang yang disebabkan oleh cuaca atau faktor peralatan yang rusak. Ketiga, faktor terkait eksternal yaitu cuaca, objek wisata dan letak geografis juga berpengaruh pada waktu tunggu kapal di pelabuhan. Berdasarkan permasalahan waktu tunggu kapal yang terjadi di Pelabuhan Kelas III Labuan Bajo, peneliti memberikan saran antara lain perlunya pembangunan infrastruktur pelabuhan serta pengadaan kapal pandu, persiapan peralatan dan tenaga bongkar muat perlu ditingkatkan, dan jadwal kedatangan dan keberangkatan kapal perlu dibuat secara sistematis agar tidak terjadi tumpang tindih yang berlebihan untuk mengurangi waktu tunggu kapal di perairan sekitar pelabuhan. Peneliti selanjutnya hendaknya mengarahkan penelitiannya pada objek peneliti yang lebih luas dengan mengambil sampel yang lebih banyak dan menambah durasi/waktu pengamatan.

#### Daftar Pustaka

Budiyanto, E. H. (2017). Manajemen Pelabuhan. Surabaya: PT. Andhika Prastya Ekawahana.

Creswell, J. W., & Creswell, J. D. (2018). Research design: qualitative, quantitative, and mixed methods approaches. Fifth edition. Los Angeles, SAGE.

Daniel Moehar. (2002). Metode Penelitian Sosial Ekonomi. Jakarta: Bumi Aksara.

Lexy J. Moleong. (2011). Metodologi Penelitian Kualitatif. Bandung: Remaja Rosdakarya.

**METEOR, Vol. XX, No. XX Mei 20XX**

Lodico, M. G., Spaulding, D. T., & Voegtle, K. H. (2010). Methods in educational research: from theory to practice. Jossey-Bass.

Narbuko dan Achmadi. (2005). Metodologi Penelitian. Jakarta: Bumi Aksara.

Nasution S. (2000). Metode Research. Jakarta: Bumi Aksara.

Peraturan Menteri Perhubungan No. 71 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.

Ramadani, A. & Virandika, C. (2022). Analisa Pengaruh Waktu Tunggu Kapal Terhadap Biaya Logistik Di Terminal Peti Kemas Makassar *SENSISTEK: Riset Sains dan Teknologi Kelautan*, Vol 5(2), hal.78-84. DOI: <https://doi.org/10.20956/sensistek.v5i2.24750>

Rusmiyanto, D. & Sumardiatna, I.K.A. (2021). Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Lama Waktu Tunggu Dwelling Time Bongkar Muat di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. *Majalah Ilmiah Gema Maritim*, Vol. 23(1), hal.39-48. DOI: <https://doi.org/10.37612/gema-maritim.v23i1.121>

Saputra, E. (2021). Analisis Faktor Faktor yang Mempengaruhi Waktu Tunggu Kapal di Pelabuhan Sri Bintang Pura Tanjung Pinang. Skripsi, UNIMAR AMNI Semarang.

Sembor, T.S.H. (2013). Faktor-faktor yang mempengaruhi waktu tunggu kapal di Pelabuhan Manokwari. *Jurnal Dinamis*, Vol 1 (12), hal.47-57.

Sudjatmiko F.D.C. (1995). Pokok Pokok Pelayaran Niaga. Jakarta: Bhratara.

Wahyu Purhantara. (2010). Metode Penelitian Kualitatif Untuk Bisnis. Yogyakarta: Graha Ilmu.

Wibowo, H. (2010). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Waktu Tunggu Kapal di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Thesis (Masters), Universitas Diponegoro Semarang.