

<https://jocet.uho.ac.id/index.php/journal>

Analisis Kinerja Pelayanan Pelabuhan Nusantara Kendari Prov. Sulawesi Tenggara

Andri¹, Sulha², Januar Saleh Kaimuddin³, Rudi Balaka⁴, Fikri Aris Munandar⁵, Muhammad Syarif Prasetya

Mahasiswa Jurusan Teknik Sipil, Program Studi Teknik Kelautan, Universitas Halu Oleo¹

Dosen Jurusan Teknik Sipil, Program Studi Teknik Kelautan, Universitas Halu Oleo²³⁴⁵⁶

Koresponden*, Email: arandry@gmail.com

Info Artikel	Abstract
Diajukan Diperbaiki Disetujui Keywords: <i>Port Performance, Waiting Time, Approach Time, Effective time: Berth Time, Berth Occupancy Ratio, Kendari Nusantara Port</i>	Kendari Nusantara Port is a regional port that plays an important role in supporting the smoothness of sea transportation and logistics distribution in Southeast Sulawesi Province, so that an evaluation of operational service performance is needed to ensure that ship services run effectively and according to standards. This study aims to analyze the performance of ship operational services at Kendari Nusantara Port based on the indicators of Waiting Time (WT), Approach Time (AT), Effective Time to Berth Time (ET/BT), and Berth Occupancy Ratio (BOR) and compare them with the operational service performance standards set by the Directorate General of Sea Transportation. The research method used is a quantitative descriptive method with data collection through field observations and secondary data in the form of official port documents. The research objects include 13 ships that docked during the observation period. The results of the analysis show an average WT of 0.51 hours and AT of 0.14 hours, which are below the service standards, thus indicating that the ship service process is running smoothly. The ET/BT value of 87% indicates effective utilization of berthing time, while the BOR value of 14.7% indicates that the level of dock utilization is still low and the dock capacity is in adequate condition. Overall, the operational service performance of ships at Kendari Nusantara Port is classified as good and has met port service performance standards, although optimization of facility utilization is still needed to support increased port activities in the future.
Kata kunci: kinerja pelabuhan, waiting time, approach time, E:BT, BOR, Pelabuhan Nusantara Kendari.	Abstrak Pelabuhan Nusantara Kendari merupakan pelabuhan pengumpan regional yang berperan penting dalam mendukung kelancaran transportasi laut dan distribusi logistik di Provinsi Sulawesi Tenggara, sehingga diperlukan evaluasi kinerja pelayanan operasional guna memastikan pelayanan kapal berjalan efektif dan sesuai standar. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kinerja pelayanan operasional kapal di Pelabuhan Nusantara Kendari berdasarkan indikator Waiting Time (WT), Approach Time (AT), Effective Time terhadap Berth Time (ET/BT), dan Berth Occupancy Ratio (BOR) serta membandingkannya dengan standar kinerja pelayanan operasional yang ditetapkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Metode penelitian yang digunakan adalah metode deskriptif kuantitatif dengan pengumpulan data melalui observasi lapangan dan data sekunder berupa dokumen resmi pelabuhan. Objek penelitian meliputi 13 kapal yang sandar selama periode pengamatan. Hasil analisis menunjukkan rata-rata WT sebesar 0,51 jam dan AT sebesar 0,14 jam, yang berada di bawah standar pelayanan, sehingga menunjukkan proses pelayanan kapal berjalan lancar. Nilai ET/BT sebesar 87% mengindikasikan pemanfaatan waktu sandar yang efektif, sedangkan nilai BOR sebesar 14,7% menunjukkan tingkat pemanfaatan dermaga masih rendah dan kapasitas dermaga dalam kondisi memadai. Secara keseluruhan, kinerja pelayanan operasional kapal di Pelabuhan Nusantara Kendari tergolong baik dan telah memenuhi standar kinerja pelayanan pelabuhan, meskipun optimalisasi pemanfaatan fasilitas masih diperlukan untuk mendukung peningkatan aktivitas pelabuhan di masa mendatang.

1. PENDAHULUAN

Indonesia sebagai negara kepulauan membutuhkan sistem transportasi laut yang handal ((Lakawa et al. 2024)). Transportasi laut memberikan kontribusi yang sangat besar bagi perekonomian nasional dan daerah sebagaimana yang tercantum dalam Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, yang dinyatakan mampu menjadi hal yang strategis bagi wawasan nusantara serta sarana vital dalam menunjang persatuan dan kesatuan nasional. Salah satu sarana prasarana dalam transportasi laut itu adalah Pelabuhan. Peran pelabuhan memegang peranan penting dalam menunjang perekonomian Indonesia. Dalam pembangunan perekonomian wilayahnya, Kota Kendari dan daerah sekitarnya ditunjang oleh Pelabuhan Nusantara Kendari sebagai pelabuhan laut terpadu yang dioperasikan oleh PT. Pelindo IV. Pelabuhan Nusantara Kendari merupakan pelabuhan utama keluar masuknya logistik untuk pertumbuhan industri, perdagangan, serta segmen usaha lainnya di Kota Kendari.(Abdillah Takdir, Ngurah, and Buana 2019).

Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK.103/2/18/DJPL-16, telah menetapkan *Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan* sebagai pedoman dalam pengelolaan dan evaluasi pelayanan di pelabuhan. Standar ini mencakup berbagai indikator kunci seperti waktu tunggu kapal, waktu sandar, waktu layanan, dan pemanfaatan fasilitas pelabuhan. Namun, sejauh mana standar tersebut telah diterapkan secara efektif di Pelabuhan Nusantara Kendari.(Diusahakan et al. 2015). Melihat adanya kesenjangan antara standar pelayanan dengan kondisi operasional di lapangan, maka perlu dilakukan analisis kinerja pelayanan di Pelabuhan Nusantara Kendari. Penelitian ini dilakukan untuk mengukur pencapaian indikator pelayanan, menganalisis faktor penyebab kinerja, dan memberikan rekomendasi perbaikan. Tujuan dalam penelitian ini untuk menganalisis pencapaian indikator Waiting Time, Approach Time, Effective Time terhadap Berth Time (ET/BT), dan Berth Occupancy Ratio (BOR) pada Pelabuhan Nusantara Kendari berdasarkan standar pelayanan pelabuhan yang ditetapkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan mengevaluasi kesesuaian hasil perhitungan WT, AT, ET/BT, dan BOR terhadap standar kinerja pelayanan operasional pelabuhan yang ditetapkan oleh Dirjen Perhubungan Laut HK/103/2/18/DJPL-16.

Pelabuhan (port) adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga di mana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, kran-kran (crane) untuk bongkar muat barang gudang laut (transito) dan tempat-tempat penyimpanan di mana kapal membongkar muatannya, dan gudang-gudang di mana barang-barang dapat disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan (triadmodjo 2009).

Fasilitas pelabuhan Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 tentang kepelabuhanan adalah fasilitas yang terdiri atas fasilitas pokok, dan fasilitas penunjang. Dalam PP Nomor 61 tahun 2009 tentang Kepelabuhanan diklasifikasi menjadi dua jenis yaitu fasilitas pokok dan fasilitas penunjang. Fasilitas ini dibagi berdasarkan fungsi dan letaknya baik di daratan maupun di perairan.

Penelitian terdahulu yang dilakukan triadmodjo2019 yaitu tentang Kinerja Dan Pelayanan Operasional Pelabuhan Penumpang Tenau. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kualitas pelayanan yang diberikan oleh pengelola pelabuhan berdasarkan persepsi penumpang dan juga dilihat dari Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 37 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimum Penumpang Angkutan Laut. Kinerja terminal berdasarkan persepsi pengguna jasa terminal diperoleh dari hasil kuisioner dengan skala Likert menggunakan metode Importance Performance Analysis (IPA). Dari hasil analisa IPA, wawancara dilakukan dengan pihak pengelola pelabuhan Tenau menggunakan metode Strength Weakness Opportunities Threats (SWOT) dan hasilnya dianalisis untuk strategi penyelesaian masalah. Hasil analisis pelayanan diketahui bahwa terminal penumpang Tenau masih belum sesuai dengan standar pelayanan minimum penumpang angkutan laut yang ditetapkan.

Berdasarkan hasil penelitian diperoleh nilai indeks kepentingan dan kepuasan rata-rata pengguna jasa terhadap 42 indikator faktor pelayanan sebesar 3,01 persendan 4,32 persen. Kemudian dari hasil penelitian ini, ada 10 faktor pelayanan yang perlu mendapat perhatian menurut persepsi penumpang. Hasil wawancara kemudian dimasukkan dalam matriks kuadran SWOT dengan strategi SO (Strengths – Opportunities), yaitu memanfaatkan lokasi pelabuhan Tenau yang strategis dalam rangka meningkatkan pertumbuhan ekonomi di wilayah NTT.

2. METODE

Penelitian ini akan dilaksanakan di Pelabuhan Nusantara Kendari, yang merupakan salah satu pelabuhan untuk layanan kapal cepat dan kapal barang di kawasan tersebut Provinsi Sulawesi Tenggara.

Gambar 3.1 lokasi penelitian



Sumber : google eart

Adapun Langkah-langkah yang digunakan dalam penelitian ini dalam pengumpulan data dalam penelitian ini antara lain:

- 1) Survei waktu tunggu kapal (*Waiting Time*), dimana waktu tunggu kapal dihitung mulai dari saat kapal mengajukan permohonan tambak setelah tiba di lokasi labuh sampai kapal digerakkan menuju tambatan.
- 2) Survei waktu pemanduan kapal (*Approach Time*). Setelah kapal mulai digerakkan menuju tambatan, maka dimulai survei kegiatan pemanduan kapal. Kegiatan ini mulai dihitung ketika kapal digerakkan menuju tambatan oleh pemandu sampai kapal tersebut ikat tali pertama di tambatan (dermaga), surveyor mencatat pukul berapa kapal tersebut ikat tali pertama tambatan.
- 3) Survei *Effective Time dibanding berth time/ ET:BT*, dilakukan dengan menghitung jumlah waktu efektif yang digunakan untuk melakukan kegiatan bongkar muat dibandingkan waktu kapal sandar selama kapal berada didermaga.
- 4) Survei tingkat penggunaan dermaga (*Berth Occupancy Ratio*), dimana dalam hal ini, surveyor melakukan perhitungan pemakaian fasilitas dermaga.

Analisi data pada penelitian ini menggunakan Standar Kinerja Pelayanan Pelabuhan Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Secara matematis nilai Waiting Time dihitung menggunakan rumus berikut.

- Waiting Time = Waktu Penetapan Pelayanan Pob - Waktu Penetapan Pelayanan masuk pencapaian
- Approach Time = (kapal mulai bergerak s/d ikat tali) + (lepas tali s/d pandu turun)
- $ET/BT = \frac{\text{Efetime time (ET)}}{\text{Waktu tersedia (BT)}} \times 100\%$
- $BOR = \frac{\sum (a + j \text{agaan}) \times \text{waktu tambat}}{\text{waktu efektif} \times \text{panjang tambatan}} \times 100\%$

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

- Waiting Time (WT)

Hasil analisis menunjukkan bahwa nilai rata-rata Waiting Time kapal di Pelabuhan Nusantara Kendari sebesar 0,51 jam. Nilai ini berada di bawah standar maksimum 1 jam. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa kapal tidak mengalami antrean yang signifikan sebelum sandar, yang mengindikasikan pengaturan jadwal sandar dan kapasitas dermaga telah dikelola dengan baik.

- Approach Time (AT)

Nilai rata-rata Approach Time sebesar 0,14 jam, jauh lebih rendah dibandingkan standar maksimum 2 jam. Rendahnya nilai AT menunjukkan bahwa proses olah gerak kapal dari alur pelayaran menuju dermaga berlangsung dengan lancar. Hal ini dipengaruhi oleh kondisi alur pelayaran yang relatif aman serta jarak manuver yang dekat.

- Effective Time terhadap Berth Time (ET/BT)

Hasil perhitungan menunjukkan bahwa nilai ET/BT berada di atas standar minimum yang ditetapkan. Hal ini mengindikasikan bahwa sebagian besar waktu sandar kapal dimanfaatkan secara efektif untuk kegiatan pelayanan penumpang, dengan tingkat waktu tidak produktif yang relatif rendah.

- Berth Occupancy Ratio (BOR)

Nilai Berth Occupancy Ratio yang diperoleh berada jauh di bawah ambang batas standar 70%. Kondisi ini menunjukkan bahwa tingkat pemanfaatan dermaga masih relatif rendah dan kapasitas dermaga masih mencukupi untuk melayani arus kapal yang ada. Dari sisi pelayanan, nilai BOR yang rendah mengurangi potensi antrean kapal, namun dari sisi pengelolaan fasilitas menunjukkan adanya peluang optimalisasi pemanfaatan dermaga.

Tabel pencapaian kinerja

Indikator	Hasil	Standar	Keterangan
Waiting Time	0,51 Jam	≤ 1 jam	Baik
Approach Time	0,14 Jam	≤ 2 jam	Baik
ET:BT	87%	≥ 80 %	Baik
Bor	14,7%	≤ 75 %	Baik

(Sumber : Hasil Analisis 2025)

1. Standar kinerja pelayanan operasional kapal dengan indikator terdiri dari Waktu Tunggu Kapal (Waiting Time/WT) dan Waktu Pelayanan Pemanduan (Approach Time/AT) yang ditetapkan dalam Peraturan direktur jendral perhubungan laut merupakan nilai- nilai maksimal
2. Indikator rasio Effective Time: Berthing Time (ET:BT) dan kesiapan operasi peralatan yang ditetapkan dalam Peraturan direktur jendral perhubungan laut merupakan nilai- nilai minimal.
3. Pencapaian kinerja operasional dari masing-masing indikator sebagaimana
 - a. Apabila nilai pencapaian *Waiting Time* Dan *Approach Time* dibawah nilai standar kinerja pelayanan operasional yang ditetapkan, dinyatakan baik.
 - b. Apabila nilai pencapaian *ET:BT* diatas nilai standar minimal, maka kinerja pelayanan operasional yang ditetapkan, di nilai baik.
 - c. Apabila nilai pencapaian Bor di bawah nilai standar maksimal, maka kinerja pelayanan operasional yang ditetapkan di nilai baik.
4. Berdasarkan hasil analisis terhadap empat indikator kinerja pelayanan kapal, seluruh nilai memenuhi standar yang telah ditetapkan dirjen perhubungan laut nomor : hk/103/2/18/djpl-16. Dengan demikian, kinerja pelayanan kapal di pelabuhan nusantara kendari masih cukup baik dan efektif.

4. KESIMPULAN

1. Waiting Time (WT)
Rata-rata Waiting Time sebesar 0,51 jam, berada di bawah standar maksimal 1 jam. Hal ini menunjukkan bahwa proses antrian dan penjadwalan kapal pada saat kedatangan berjalan efektif dan lancar.
2. Approach Time (AT)
Hasil perhitungan menunjukkan rata-rata Approach Time sebesar 0,14 jam. Nilai ini masih jauh di bawah standar 120 menit (2 Jam) sehingga proses pemanduan dan manuver kapal menuju dermaga berjalan efektif tanpa hambatan berarti.
3. Rasio Effective Time terhadap Berth Time (ET:BT)
Nilai ET:BT rata-rata mencapai 87%, melampaui standar minimal 80%. Ini berarti waktu kapal selama sandar telah dimanfaatkan dengan cukup baik untuk kegiatan bongkar muat dan pelayanan penumpang, sehingga efektivitas pelayanan tergolong optimal.
4. Berth Occupancy Ratio
BOR yang diperoleh menunjukkan nilai yang masih rendah, namun kondisi ini tidak menandakan buruknya kinerja, melainkan menunjukkan bahwa kapasitas dermaga masih sangat memadai dan belum mengalami kepadatan. Dengan BOR rendah, pelabuhan masih memiliki peluang untuk menambah frekuensi kunjungan kapal tanpa mengganggu kelancaran pelayanan
5. Pencapaian Kinerja Secara Umum
Keempat indikator yang dianalisis menunjukkan bahwa kinerja pelayanan kapal di Pelabuhan Nusantara Kendari telah memenuhi standar kinerja operasional Dirjen Perhubungan Laut (HK/103/2/18/DJPL-16). Dengan demikian, secara keseluruhan, pelayanan kapal di pelabuhan ini dapat dikategorikan cukup baik dan efektif

REFERENCES

Penulisan daftar pustaka disarankan menggunakan aplikasi Mendeley Reference Manager untuk menjaga konsistensi cara pengutipan dan daftar pustaka.

Standar yang digunakan adalah style IEEE. Contoh cara penulisan referensi di dalam Daftar Pustaka, diberikan sebagai berikut: Referensi Jurnal[1], [2], Referensi Prosiding[3], [4], Referensi Laporan[5] Referensi Buku[6], [7]

- [1] Abdillah Takdir, Riyan, Gusti Ngurah, and Sumanta Buana. 2019. "Analysis of Kendari Port Development Strategies." 13: 17–24.
- [2] Adam, Farif, Pradono, and Muhammad Zainal Ibad. 2017. "Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan Panjang Provinsi Lampung." *Jurnal Perencanaan dan Kebijakan Publik* 1(1): 1–10. http://repo.itera.ac.id/assets/file_upload/SB2008090001/22116095_20_011402.pdf.
- [3] Adris.A.Putra, and Susanti Djalante. 2011. "Pengembangan Insfratraktur Pelabuhan Dalam Mendukung Pembangunan Berkelanjutan." *Ilmiah Media Engineering Vol.6* 6(2): 84–93.
- [4] Asriyati, Asriyati, Hado Hado, Sufrianto Sufrianto, and Maudhy Satyadharma. 2023. "Analisis Tingkat Kepuasan Masyarakat Terhadap Jasa Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Di Provinsi Sulawesi Tenggara." *Sultra Civil Engineering Journal* 4(2): 67–76. doi:10.54297/sciej.v4i2.509.
- [5] Aulia, Tamara. 2011. "Pengaruh Kualitas Pelayanan Terhadap Kepuasan Pengguna Jasa Pada PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Terminal Petikemas Di Makassar Pengguna Jasa Pada PT. Pelabuhan Indonesia IV." *Skripsi*: 1–81.
- [6] Handajani, Mudjiastuti. 2020. "Analisis Kinerja Operasional Bongkar Muat Peti Kemas Pelabuhan Tanjung Emas Semarang." *Jurnal Transportasi* 4(1): 1–12. <https://journal.unpar.ac.id/index.php/journaltransportasi/article/view/1761>.
- [7] Lakawa, Irwan, Hujiyanto Hujiyanto, Syamsuddin Syamsuddin, and Muhamad Razmi Noris. 2024. "Tinjauan Kinerja Layanan Dan Kepuasan Penumpang Angkutan Penyeberangan Pure - Raha." *Sultra Civil Engineering Journal* 5(1): 268–76. doi:10.54297/sciej.v5i1.595.
- [8] Marasaoly, Nurmaiyasa, Sabaruddin, and Nasrun. 2021. "Analisis Kinerja Pelayanan Operasional Peti Kemas Di Labuhan

- Babang Kabupaten Halmahera Selatan.” *Jurnal Simetrik* 11(2): 451–56. doi:10.31959/js.v11i2.821.
- [9] Raekhan, M Rum, Jurusan Teknik Sipil, Universitas Brawijaya, Ludfi Djakfar, Jurusan Teknik Sipil, Universitas Brawijaya, Alwafi Pujiraharjo, Jurusan Teknik Sipil, and Universitas Brawijaya. 2017. “EVALUASI KINERJA BONGKAR MUAT.” 17(2): 133–44.
- [10] Simamora, Shindy Claudia. 2023. “Kinerja Dan Proyeksi Pelayanan Kapal Di Dermaga 004 Pelabuhan Banten.” *Jurnal Teknik Transportasi* 2(1): 33–49.
- [11] Triatmodjo. 2019. “Kinerja Dan Pelayanan Operasional Pelabuhan Penumpang Tenau.” *Journal Teknik Sipil* VII(2): 206–18.