BAB II
TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian *Integrated Port Time*

Berdasarkan Buku Pedoman *Integrated Port Management*, *Integrated Port Time* (IPT) didefinisikan sebagai total akumulasi waktu yang digunakan kapal selama berada di pelabuhan atau Badan Usaha Pelabuhan, mulai sejak kapal tiba atau berada di wilayah pelabuhan maupun kolam labuh hingga kapal lepas dan meninggalkan pelabuhan. Dengan kata lain, *Integrated Port Time* merupakan istilah lain yang merujuk pada *Turn Round Time* kapal di suatu pelabuhan.

Menurut UNCTAD (2016) *Integrated Port Time* (IPT) adalah total waktu kapal berada di wilayah pelabuhan, mulai dari tiba di area pandu sampai kapal meninggalkan pelabuhan, yang mencakup seluruh kegiatan operasional seperti labuh, sandar, bongkar muat, hingga keberangkatan. Menurut Kementerian Perhubungan RI (2020) *Integrated Port Time* merupakan waktu total yang diukur sejak kapal tiba di perairan pelabuhan hingga kapal berangkat kembali, mencakup seluruh aktivitas pelayanan kapal dan barang yang dilakukan secara terintegrasi. Menurut *Pertamina Port & Logistics* (2021) *Integrated Port Time* adalah indikator kinerja utama yang digunakan untuk menilai efisiensi pelayanan kapal di terminal, dengan memperhitungkan waktu sandar, bongkar muat, dan penyelesaian dokumen yang terintegrasi dalam satu sistem operasional pelabuhan.

Penerapan metode *Integrated Port Time* (IPT) bermula dari inisiatif salah satu Badan Usaha Milik Negara, yaitu PT Pertamina (Persero), yang mengembangkan suatu mekanisme pencatatan lamanya waktu kapal berada di pelabuhan. Metode ini bertujuan agar setiap pelabuhan dapat mengetahui aktivitas serta tingkat efisiensi operasionalnya, sehingga kinerja pelabuhan dalam memberikan pelayanan jasa kepada kapal dapat dinilai, baik atau buruk.

Integrated Port Time (IPT) adalah total waktu yang diperlukan kapal sejak tiba di area pelabuhan (*arrival*), proses pemanduan, tambat, bongkar muat, hingga kapal meninggalkan pelabuhan (*departure*). Sementara itu, *Vessel Turnaround Time* (VTT) adalah lamanya kapal berada di pelabuhan dari kedatangan hingga keberangkatan yang menjadi indikator utama produktivitas pelabuhan. Keduanya memiliki hubungan yang sangat erat karena IPT merupakan komponen utama yang menentukan panjang atau pendeknya VTT.

Integrated Port Time memiliki beberapa komponen waktu yang saling berhubungan. Komponen tersebut yaitu:

1. *Estimated Time Arrival* (ETA)

   Estimated Time Arrival (ETA) merupakan perkiraan waktu kedatangan kapal di area tujuan hingga berlabuh di kolam perairan yang telah ditetapkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut atau Syahbandar. Perhitungan ETA harus dilakukan secara akurat, baik dari aspek pengurusan administrasi, koordinasi, maupun penyampaian informasi kepada pihak-pihak terkait dalam pelayanan kapal, sehingga proses penyandaran kapal di pelabuhan dapat berjalan dengan lancar

   ETA merupakan waktu yang dihitung berdasarkan jarak yang harus ditempuh dan kecepatan rata-rata perjalanan, dengan mempertimbangkan faktor-faktor seperti kondisi cuaca, arus laut, dan jadwal operasi pelabuhan (Branch, 2007).

2. *Actual Time Arrival* (ATA)

   Actual Time of Arrival (ATA) adalah waktu aktual atau nyata ketika kapal benar-benar tiba di lokasi tujuan, biasanya dicatat pada saat kapal melewati titik masuk pelabuhan atau ketika sandar di dermaga. Perhitungan *Actual Time Arrival* dimulai dari ATA NOR sampai dengan ATA +6 jam dimana dalam perhitungan ini menghitung lamanya kapal saat menunggu untuk melakukan proses sandar pada kapal.

ATA merupakan waktu kedatangan yang tercatat secara resmi oleh otoritas pelabuhan atau operator terminal dan menjadi dasar perhitungan berbagai aspek operasional, seperti durasi sandar kapal, perhitungan demurrage, dan analisis keterlambatan (Branch, 2007).

3. *Waiting time*

Waktu Tunggu Kapal *(Waiting Time)* Berdasarkan Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Laut Nomor: UM.002/38/18/DJPL-11 Tahun 2011 Tentang Standar Kinerja Operasional Pelabuhan, waktu tunggu kapal adalah jumlah waktu sejak pengajuan permohonan tambat setelah kapal tiba di lokasi labuh sampai kapal digerakkan menuju tambatan sampai dengan tiba di tambatan. Selain itu, waktu tunggu kapal merupakan waktu antara kedatangan kapal di lokasi lego jangkar sampai dengan pelayanan pemanduan kapal merapat ke dermaga untuk menjalani proses kegiatan di dalam area perairan pelabuhan, bertujuan untuk mendapatkan pelayanan sandar di pelabuhan atau dermaga, serta melakukan kegiatan bongkar dan muat barang di suatu pelabuhan.

Menurut Wibowo (2010), waktu tunggu kapal didefinisikan sebagai selang waktu antara penetapan pelayanan kapal masuk dengan saat pandu naik ke kapal atau *pilot on board* (POB) hingga kapal memperoleh pelayanan masuk dan berhasil bertambat.

Waiting time adalah waktu tunggu yang dikeluarkan oleh kapal untuk menjalani proses kegiatan di dalam area perairan Pelabuhan, bertujuan untuk mendapatkan pelayanan sandar di Pelabuhan atau dermaga, guna melakukan kegiatan bongkar dan muat barang di suatu Pelabuhan (Wibowo, 2010). *Waiting time* adalah waktu yang dihabiskan kapal dalam kondisi tidak aktif di area labuh, biasanya karena menunggu ketersediaan dermaga, kesiapan muatan, atau izin dari otoritas pelabuhan (Stopford, 2009).

Menurut Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (2018) Waktu tunggu (*waiting time*) adalah waktu yang dibutuhkan kapal dari saat tiba di perairan pelabuhan sampai kapal mendapatkan izin tambat untuk melakukan kegiatan bongkar muat di dermaga.

Dalam perhitungan *waiting time*, apabila kapal mengalami waktu tunggu yang terlalu lama di area perairan pelabuhan, maka pihak kapal maupun pengguna jasa akan mengalami kerugian. Kondisi tersebut dapat menimbulkan biaya *demurrage* yang harus ditanggung oleh pemilik kapal.

4. *Lay Time*

Menurut Adascalitei Oana dalam buku *Legal Provisions on Laytime and Demurrage in Charterparties* (2013), *laytime* merupakan penetapan jangka waktu dan jumlah hari yang disepakati secara langsung dalam perjanjian untuk suatu periode tertentu. Kondisi cuaca buruk tidak diperhitungkan dalam *laytime* karena dapat memengaruhi kelancaran proses muat atau bongkar. *Laytime* dihitung sejak kapal sandar di dermaga dan kegiatan bongkar muat dimulai hingga seluruh proses bongkar muat selesai.

Sementara itu, menurut John Schofield dalam buku *Laytime and Demurrage* Edisi Keempat (2000), *laytime* adalah waktu yang telah disepakati oleh para pihak, di mana pemilik kapal menyediakan kapalnya untuk kegiatan bongkar muat tanpa dikenakan biaya tambahan pengiriman.

Menurut Institute of Chartered Shipbrokers (2019) *laytime* adalah waktu yang dialokasikan dalam perjanjian *charter party* untuk kegiatan pemuatan dan/atau pembongkaran, yang dinyatakan dalam satuan hari atau jam, dan mulai dihitung saat kapal dinyatakan siap memuat atau membongkar muatan.

B. Pengertian Efektivitas

Efektivitas berasal dari kata efektif yang berarti terjadinya suatu efek atau akibat yang dikehendaki dalam sesuatu perbuatan

(Administrasi, 1989). Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, efektif diartikan sebagai sesuatu yang mampu menghasilkan hasil atau berdaya guna. Sementara itu, menurut Handoko (1993), efektivitas merupakan kemampuan untuk menentukan tujuan yang tepat maupun memilih sarana yang sesuai guna mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Dengan demikian, efektivitas dapat dipahami sebagai kondisi atau kemampuan suatu pekerjaan yang dilakukan oleh manusia dalam memberikan manfaat sesuai dengan yang diharapkan.

Hal tersebut menunjukkan bahwa konsep efektivitas lebih menitikberatkan pada pencapaian hasil atau tujuan yang telah ditetapkan. Dengan demikian, efektivitas pelayanan kapal dapat diartikan sebagai tingkat keberhasilan pelabuhan dalam menyelenggarakan seluruh proses pelayanan kapal, mulai dari kedatangan, pemanduan, penundaan, sandar, kegiatan bongkar muat, hingga keberangkatan, secara tepat waktu, aman, lancar, dan sesuai dengan standar operasional yang berlaku, sehingga tujuan pelayanan kapal dapat tercapai tanpa kendala berarti.

Faktor – faktor yang mempengaruhi efektivitas pelayanan kapal di Pelabuhan yaitu:

1. Fasilitas Pelabuhan

   Fasilitas Pelabuhan seperti dermaga, peralatan bongkar muat, sistem perpipaan, pompa, tangki timbun, navigasi, dan sarana keselamatan merupakan faktor utama yang menentukan tingkat efektivitas pelayanan kapal. Fasilitas yang memadai dan dalam kondisi siap operasi akan mempercepat proses sandar, bongkar muat, hingga keberangkatan kapal.

2. Sumber Daya Manusia

   SDM adalah faktor strategis yang sangat menentukan efektivitas pelayanan kapal. Keterampilan operator, pandu, petugas HSSE, *loading master*, serta agen kapal sangat memengaruhi kelancaran operasi.

3. Sistem Informasi Pelabuhan

   Sistem informasi modern membuat proses pelayanan lebih transparan, cepat, dan akurat. Sistem informasi membantu pelabuhan mengelola jadwal kapal, ketersediaan dermaga, pergerakan muatan, hingga dokumen *clearance*.

4. Prosedur dan Regulasi

   Prosedur pelayanan kapal yang jelas, konsisten, dan sesuai regulasi akan membuat proses operasional berjalan efektif. Pelabuhan yang memiliki SOP yang rapi akan mampu meminimalkan waktu tunggu, memperlancar *clearance*, dan menjaga keselamatan.

C. Pelayanan Kapal

Pelayanan kapal adalah seluruh rangkaian kegiatan yang diberikan oleh otoritas pelabuhan, terminal operator, dan instansi terkait kepada kapal sejak kapal mendekati pelabuhan, selama berada di pelabuhan, hingga meninggalkan pelabuhan. Kegiatan pelayanan kapal meliputi pemanduan (*pilotage*), penundaan (*tug assistance*), tambat labuh, pemberian izin sandar, bongkar muat, pelayanan administratif, hingga clearance keberangkatan.

Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (2018), pelayanan kapal merupakan proses terpadu yang bertujuan memastikan kapal dapat beroperasi secara aman, efisien, dan sesuai ketentuan maritim. Sementara itu, menjelaskan bahwa pelayanan kapal merupakan bagian penting dari *port operations* karena menentukan kecepatan rotasi kapal, efisiensi waktu pelabuhan, dan kelancaran rantai logistik.

Pelayanan kapal di pelabuhan mencakup berbagai kegiatan operasional dan administratif yang diberikan kepada kapal sejak kedatangannya hingga keberangkatannya. Pelayanan kapal bertujuan untuk memastikan keselamatan, kelancaran, dan efisiensi pergerakan kapal di pelabuhan. Berikut adalah jenis – jenis pelayanan kapal di Pelabuhan:

1. Jasa Labuh

   Jasa labuh merupakan layanan yang diberikan kepada kapal agar dapat berlabuh dengan aman sambil menunggu pelayanan lainnya, seperti tambat, kegiatan bongkar muat, maupun layanan operasional lain. Layanan ini bertujuan untuk mencegah terjadinya tabrakan dengan kapal lain yang sedang berlabuh serta memastikan kedalaman perairan mencukupi sehingga kapal terhindar dari risiko kandas.

2. Jasa Pandu

   Jasa pandu merupakan layanan yang diberikan dengan cara membantu Nakhoda melalui penyampaian saran serta informasi mengenai kondisi perairan setempat yang bersifat penting. Layanan ini bertujuan agar kegiatan navigasi pelayaran dapat berlangsung secara aman, tertib, dan lancar, sehingga keselamatan kapal serta perlindungan terhadap lingkungan tetap terjaga.

3. Jasa Tunda

   Jasa Tunda merupakan bagian dari kegiatan pemanduan yang mencakup aktivitas mendorong, menarik, menggandeng, mengawal, serta membantu kapal saat melakukan olah gerak di alur pelayaran, area labuh jangkar, maupun kolam pelabuhan. Layanan ini diberikan baik pada saat kapal akan bertambat maupun saat melepaskan diri dari dermaga, jetty, kapal lain, atau fasilitas tambat lainnya dengan menggunakan kapal tunda sesuai ketentuan yang berlaku.

4. Jasa Tambat

   Jasa tambat merupakan layanan yang diberikan agar kapal dapat bertambat di fasilitas tambatan secara teknis dan dalam kondisi yang aman, sehingga kegiatan bongkar muat dapat berlangsung dengan lancar dan selamat. Layanan ini juga

bertujuan mencegah terjadinya inefisiensi akibat pemanfaatan fasilitas tambatan yang tidak optimal.

D. Rantai Pasok Logistik

Rantai logistik maritim adalah keseluruhan proses pergerakan barang melalui jalur transportasi laut yang melibatkan kapal, pelabuhan, terminal, dan berbagai aktor pendukung untuk memastikan barang dapat berpindah dari produsen ke konsumen dengan efisien. Proses ini mencakup perencanaan, pengangkutan, penyimpanan, bongkar muat, pemeriksaan dokumen, dan distribusi lanjutan di *hinterland*.

Menurut Rodrigue (2020), rantai logistik maritim merupakan bagian inti dari sistem logistik global yang menghubungkan produsen dan pasar melalui jaringan pelayaran, pelabuhan, terminal, dan fasilitas transportasi darat. Menurut UNCTAD (2021), rantai logistik maritim memainkan peran strategis dalam perdagangan internasional karena lebih dari 80% volume perdagangan dunia diangkut melalui laut.

Menurut Lam & Gu (2016), rantai pasok maritim mencakup koordinasi aktivitas mulai dari pengadaan barang, pengangkutan melalui laut (*ocean freight*), penanganan di pelabuhan (*port logistics*), hingga distribusi ke konsumen akhir. Efisiensi rantai pasok maritim sangat ditentukan oleh kelancaran layanan kapal, keandalan jadwal, integrasi sistem informasi, dan kualitas infrastruktur pelabuhan. Jika salah satu elemen rantai pasok maritim mengalami gangguan misalnya keterlambatan kapal, kerusakan peralatan pelabuhan, atau lambatnya clearance maka seluruh rantai suplai dapat terganggu.

Pelabuhan merupakan simpul (hub) utama dalam jaringan logistik maritim karena menjadi titik temu antara moda transportasi laut dan darat. Pelabuhan berfungsi sebagai pusat konsolidasi, distribusi, dan pengaliran barang dalam rantai suplai global. Menurut Notteboom (2001) pelabuhan modern tidak lagi hanya berperan sebagai tempat bongkar muat, tetapi telah berkembang menjadi *logistics node* yang

menyediakan berbagai layanan nilai tambah seperti penyimpanan, pengolahan dokumen, depot, dan integrasi rantai suplai. UNCTAD (2021) juga menegaskan bahwa pelabuhan adalah elemen kunci untuk memastikan kelancaran perdagangan internasional, efisiensi logistik nasional, dan stabilitas rantai pasok.

Kelancaran rantai logistik maritim tidak hanya ditentukan oleh kecepatan kapal beroperasi, tetapi juga oleh integrasi antar sistem, infrastruktur, regulasi, dan konektivitas antarmoda. Faktor-faktor berikut merupakan aspek utama yang memengaruhi seberapa lancar suatu rantai logistik dapat berjalan secara efisien di sektor maritim:

1. Kinerja Layanan Kapal

   Kinerja layanan kapal mencerminkan sejauh mana proses pelayanan kapal di pelabuhan berlangsung secara cepat, efisien, dan terkoordinasi. Semakin baik kinerja pelayanan, semakin singkat waktu tunggu (*waiting time*) dan waktu sandar (*berthing time*) yang dibutuhkan kapal untuk menyelesaikan kegiatan bongkar muat. Hal ini berimplikasi langsung terhadap percepatan aliran barang ke rantai distribusi selanjutnya.

2. Infrastruktur Pelabuhan

   Kapasitas dermaga *Integrated Terminal* Kendari terbatas dalam menangani kapal di atas ukuran tertentu. Jumlah dan kapasitas tangki timbun mempengaruhi kemampuan terminal menerima volume BBM dari kapal.

3. Keterhubungan Transportasi Darat – Laut

   Tidak semua daerah terhubung lewat moda laut/*hinterland* otomatis, sehingga distribusi BBM bergantung pada armada darat Pertamina. wilayah Sulawesi Tenggara memiliki banyak daerah yang masih bergantung pada moda darat seperti mobil tangki, sehingga kondisi jalan sangat mempengaruhi kelancaran logistik.

E. Pelabuhan dan Dermaga

Menurut Triatmodjo (2010), pelabuhan merupakan kawasan perairan yang terlindung dari pengaruh gelombang dan dilengkapi dengan berbagai fasilitas terminal laut. Fasilitas tersebut meliputi dermaga sebagai tempat kapal bertambat untuk melakukan kegiatan bongkar muat, peralatan seperti *crane* untuk memindahkan barang, gudang laut atau transit, serta area penyimpanan yang digunakan untuk menampung muatan, baik sementara maupun dalam jangka waktu lebih lama sebelum didistribusikan ke daerah tujuan atau dikapalkan kembali.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 1 nomor 16 pelabuhan diartikan sebagai: “Tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi”.

Pelabuhan merupakan area yang terhubung dengan laut, samudra, atau sungai melalui jalur perairan dan pada dasarnya dianggap sebagai suatu entitas. Pelabuhan dilengkapi dengan infrastruktur dan fasilitas teknis dari berbagai jenis yang memungkinkan mereka untuk menangani jenis muatan sesuai dengan spesialisasinya. Fungsi utamanya adalah memberikan perlindungan dalam berbagai tingkat kepada kapal, serta memungkinkan terjadinya pemindahan barang dari satu moda transportasi ke moda transportasi lainnya. Selain itu, pelabuhan juga berfungsi sebagai simpul penghubung antara laut dan daratan, serta menjadi contoh nyata dari intermodalitas (Tarantola, 2005).

Pelabuhan merupakan simpul utama dalam sistem logistik global karena berfungsi sebagai titik temu antara moda transportasi laut dan darat. Dalam rantai logistik, pelabuhan berperan untuk memastikan perpindahan barang dapat berlangsung efisien, aman, dan tepat waktu, sehingga mendukung kelancaran arus perdagangan domestik maupun internasional. Pelabuhan modern tidak hanya berfungsi sebagai tempat bongkar muat, tetapi juga sebagai pusat logistik yang mengintegrasikan berbagai layanan penunjang perdagangan. Menurut Lasse (2014), pelabuhan memiliki sedikitnya empat fungsi utama, yaitu sebagai *gateway*, *link*, *interface*, dan *industrial entity*, yang dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. *Gateway*

   Istilah pelabuhan atau *port* berasal dari kata Latin *porta* yang berarti pintu gerbang (*gateway*). Dalam fungsi ini, pelabuhan berperan sebagai pintu keluar masuk orang dan barang dari dan ke wilayah tertentu. Pelabuhan disebut sebagai pintu gerbang karena menjadi jalur resmi lalu lintas perdagangan, di mana setiap kegiatan keluar masuk barang wajib memenuhi ketentuan kepabeanan dan kekarantinaan. Di luar jalur resmi tersebut, aktivitas perdagangan tidak diperkenankan.

2. *Link*

   Berdasarkan pengertian yang telah dikemukakan sebelumnya, pelabuhan pada dasarnya berfungsi sebagai penghubung antara moda transportasi darat (*inland transport*) dan moda transportasi laut (*maritime transport*). Melalui fungsi ini, pelabuhan memfasilitasi penyaluran barang masuk dan keluar wilayah pabean secara cepat dan efisien.

3. *Interface*

   Muatan yang diangkut melalui transportasi laut setidaknya akan melewati area pelabuhan sebanyak dua kali, yaitu di pelabuhan muat dan di pelabuhan bongkar. Pada kedua pelabuhan tersebut,

muatan dipindahkan dari atau ke sarana angkut dengan memanfaatkan berbagai fasilitas serta peralatan, baik mekanis maupun nonmekanis. Dalam hal ini, pelabuhan berfungsi sebagai penghubung atau antarmuka (*interface*) antara kapal dengan truk atau kereta api.

4. *Industrial Entity*

   Pelabuhan yang dikelola secara optimal akan mengalami perkembangan dan mendorong tumbuhnya berbagai kegiatan usaha lain. Kondisi ini menjadikan kawasan pelabuhan sebagai pusat atau zona industri yang berkaitan dengan aktivitas kepelabuhanan, seperti jasa pemanduan, penundaan, bongkar muat, penyimpanan, pergudangan berikat, peti kemas, muatan curah, tanker, kapal pesiar, bunker, hingga penyediaan air bersih, yang keseluruhannya mendukung kegiatan perdagangan internasional.

Menurut Triatmodjo (2010), dermaga merupakan bangunan yang terdapat di pelabuhan dan berfungsi untuk melayani berbagai kebutuhan, seperti proses naik dan turun penumpang serta sebagai tempat kapal bertambat saat melakukan kegiatan bongkar muat. Keberadaan dermaga bertujuan agar aktivitas kepelabuhanan dapat berlangsung secara lancar, cepat, dan aman. Bentuk serta ukuran dermaga disesuaikan dengan karakteristik kapal yang bersandar, tipe dermaga, dan jenis dermaga yang direncanakan.

Sementara itu, Suyono (2007) menyatakan bahwa untuk melayani kapal-kapal yang masuk, pelabuhan menyediakan dermaga sebagai lokasi tempat kapal berlabuh atau bersandar guna melaksanakan berbagai kegiatan, baik bongkar muat maupun aktivitas operasional lainnya.

Dermaga adalah bangunan di tepi laut (sungai, danau) yang berfungsi untuk melayani kapal dalam bongkar/muat barang dan/atau menaikkan/menurunkan penumpang (Asiyanto, 2008).

Berikut ini merupakan tiga tipe dari dermaga berdasarkan (Triatmodjo, 2010):

1. Dermaga tipe *wharf/quay*

   Dermaga jenis ini dibangun sejajar dengan garis pantai dan dapat berada tepat di sepanjang pantai atau menjorok ke arah laut.

2. Dermaga tipe *pier/jetty*

   Dermaga *pier* atau jetty dibangun dengan posisi tegak lurus terhadap pantai dan memungkinkan kapal untuk bertambat pada kedua sisinya.

3. Dermaga tipe *dolphin*

   Dermaga *dolphin* merupakan dermaga yang dibangun menggunakan trestle, di mana kapal yang bersandar berada pada bagian luar atau tepi struktur dermaga tersebut.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 51 Tahun 2011 tentang Terminal Khusus dan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri terminal untuk kepentingan sendiri (TUKS) adalah terminal yang terletak di dalam daerah lingkup perusahaan di daerah lingkup kerja dimana guna untuk menunjang semua kegiatan usaha pokok yang ada di perusahaan tersebut yang di gunakan untuk kebutuhan perusahaan atau untuk kegiatan ekspor maupun impor dan men-*supply* barang ke tempat lain.

Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS) berfungsi untuk mendukung pelaksanaan usaha atau kegiatan tertentu yang berada di dalam daerah lingkungan kerja maupun daerah lingkungan kepentingan pelabuhan. Fasilitas ini umumnya dimanfaatkan untuk menunjang kegiatan anak perusahaan yang memiliki bidang usaha sejenis, serta sebagai sarana pemasok bahan baku dan peralatan penunjang produksi bagi badan usaha terkait.

Menurut *Pertamina Port & Logistics*, (2021) *Integrated terminal* merupakan sistem terminal yang menggabungkan berbagai fasilitas seperti jetty, tangki penyimpanan, dan dermaga dalam satu kawasan

yang terintegrasi dengan sistem digital untuk mendukung kelancaran distribusi energi dan efisiensi operasional kapal. *Integrated terminal* adalah kawasan pelabuhan yang didesain secara terpusat dengan sistem terintegrasi antara pelayanan kapal, kegiatan bongkar muat, penyimpanan kargo, dan sistem administrasi pelabuhan, sehingga seluruh aktivitas pelabuhan berjalan dalam satu alur waktu yang efisien. (Mulyadi, 2020).

Integrated Terminal Kendari adalah fasilitas terminal energi besar yang terintegrasi, yang berfungsi untuk menerima, menyimpan, dan mengirimkan berbagai jenis bahan bakar minyak dalam satu lokasi yang terintegrasi. Fungsi ustamanya adalah untuk memastikan distribusi energi ke masyarakat berjalan lancar dan aman. Terminal minyak atau *Integrated Terminal* (IT) adalah fasilitas yang digunakan untuk penyimpanan, penyaluran, dan distribusi produk bahan bakar minyak (BBM), LPG, serta produk energi lainnya. Terminal ini merupakan simpul penting dalam rantai pasok energi nasional.

F. Kapal

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Bab 1 Pasal 1 Nomor 36 Tahun 2008 tentang Pelayaran, “kapal” adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait dengan Angkutan di Perairan, Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin atau ditunda termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Sedangkan Menurut Triatmodjo (2010) definisi kapal adalah panjang lebar dan sarat (*draft*) kapal yang akan

menggunakan pelabuhan berhubungan langsung pada perencanaan pelabuhan dan fasilitas-fasilitas yang harus tersedia di Pelabuhan.

Berdasarkan informasi yang dikutip dari PGN LNG, terdapat beberapa jenis kapal laut yang umum digunakan, antara lain sebagai berikut:

1. Kapal Kontainer

   Kapal kontainer merupakan kapal yang dirancang secara khusus untuk mengangkut peti kemas standar. Penggunaan peti kemas ini mempermudah proses bongkar muat karena dapat langsung dipindahkan dari kapal ke moda transportasi darat seperti truk atau kereta api.

2. Kapal Tanker

   Kapal tanker berfungsi untuk mengangkut muatan cair dalam jumlah besar, seperti minyak mentah, gas alam cair (LNG), maupun bahan kimia. Kapal ini dilengkapi dengan tangki khusus yang dirancang untuk menyimpan muatan cair secara aman.

3. Kapal Kargo Umum

   Kapal kargo umum digunakan untuk mengangkut berbagai jenis barang, baik dalam bentuk curah maupun kemasan. Kapal ini umumnya dimanfaatkan untuk muatan yang tidak dapat diangkut menggunakan kontainer, seperti mesin berukuran besar, kayu, atau material bangunan.

4. Kapal Penumpang

   Kapal penumpang adalah kapal yang dirancang untuk mengangkut orang. Jenis kapal ini mencakup kapal pesiar dan feri yang berfungsi menghubungkan antarpulau maupun antarnegara.

5. Kapal Ro-Ro

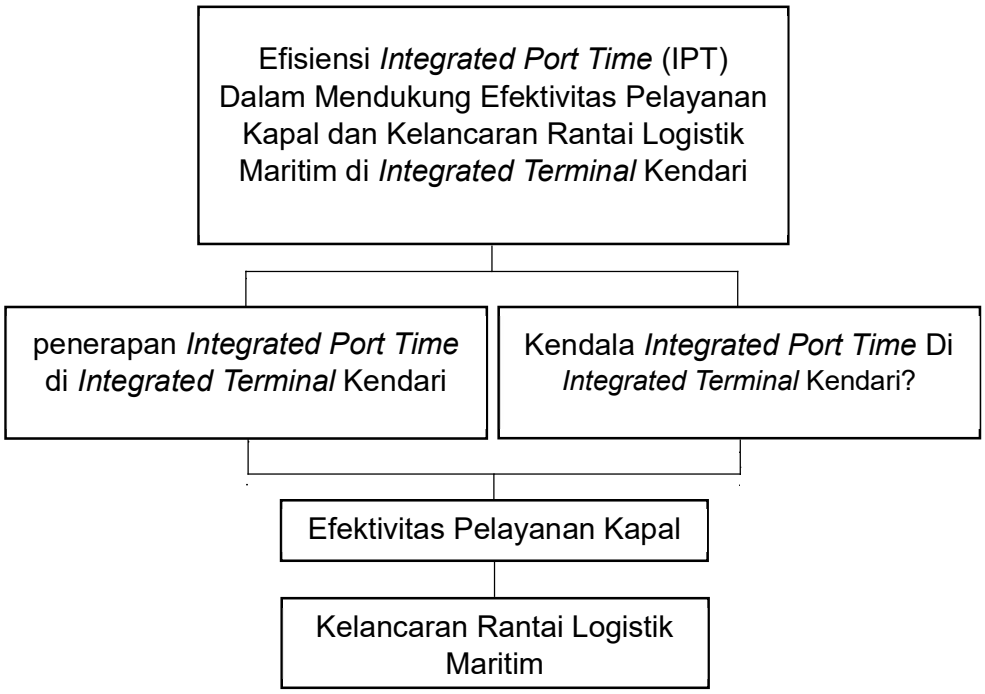
   Kapal Ro-Ro (Roll-on/Roll-off) merupakan kapal yang dirancang untuk mengangkut kendaraan bermotor seperti mobil, truk, dan bus. Proses muat dan bongkar dilakukan dengan cara kendaraan masuk dan keluar kapal secara langsung melalui ramp atau dek khusus.

6. Kapal *Bulk Carrier*

   Kapal *bulk carrier* adalah kapal yang dirancang untuk mengangkut muatan curah, seperti bijih besi, batubara, gandum, dan berbagai bahan mentah lainnya. Kapal ini memiliki ruang muat yang luas tanpa sekat sehingga mampu mengangkut muatan dalam jumlah besar.

G. Kerangka Pikir

Untuk menunjang pembahasan pada bab-bab selanjutnya, diperlukan penyusunan kerangka pemikiran. Berdasarkan uraian sebelumnya, dapat digambarkan secara umum alur bagan pemikiran sebagai berikut:



Gambar 2. 1 Kerangka Pikir