

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dalam sistem transportasi, pelabuhan dikenal sebagai terminal point yang merupakan komponen logistik yang tidak dapat dipisahkan. Pelabuhan adalah tempat berlabuh atau tambatnya kapal laut serta kendaraan air lainnya untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, bongkar muat barang dan hewan serta merupakan daerah lingkaran kerja ekonomi dan pelaksanaan kegiatan pemerintahan yang ditata secara terpadu dalam suatu tatahan kepelabuhan.

Fungsi pelabuhan itu sendiri dapat dikategorikan menjadi suatu interface pelabuhan sebagai tempat pertemuan moda sistem transportasi (laut dan darat) karena pelabuhan dapat menyediakan berbagai fasilitas dan pelayanan jasa yang diperlukan untuk pemindahan (transfer) barang dari kapal darat atau sebaliknya (Gultom, 2017). Pelabuhan merupakan mata rantai dari sistem transportasi, karenanya baik dari segi performansi maupun biaya akan mempengaruhi kegiatan transportasi secara keseluruhan.

Pelayanan pandu merupakan bantuan kepada nahkoda atau pemimpin kapal untuk dapat mengambil tindakan yang tepat dalam rangka menjamin keselamatan, keamanan berlayar dan perlindungan lingkungan maritim (Muchsin, 2021). Nakhoda membutuhkan bantuan seorang tenaga ahli, terutama apabila kapal yang dipimpinnya akan memasuki wilayah pelabuhan lain. Pelayanan pemanduan diberikan untuk pelayanan kapal keluar masuk pelabuhan maupun kapal yang melakukan gerakan pindah. Pelayanan pemanduan diwajibkan untuk setiap kapal yang melakukan gerakan di perairan wajib pandu dengan ukuran GRT minimal 500 GT atau untuk kapal dibawah 500 GRT yang meminta pelayanan.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal No.57 Tahun 2015 Pasal 1 (4), pandu merupakan seorang yang memiliki

keahlian dalam bidang nautika yang telah memenuhi syarat untuk melaksanakan kegiatan pemanduan kapal (Grant Stoyer Lumiu, 2022). Personel pandu akan membantu nahkoda dalam informasi maupun petunjuk kepada nahkoda tentang keadaan kedalaman dan kondisi perairan pelabuhan sekitar. Personel pandu memiliki peranan penting dalam menciptakan keselamatan kapal yang akan masuk ataupun keluar suatu pelabuhan dan juga memperlancar kegiatan distribusi logistik nasional.

Pengukuran kinerja pemanduan berdasarkan pada standar lokal dan internasional (*ISO standart*) (Abdul Wakhid1, 2015). Pelabuhan besar di dunia mempergunakan *zero waiting time for pilot* dan *zero accident* dalam mengukur target keberhasilan pelayanan pemanduan, sedangkan di Indonesia menggunakan *waiting time for pilot (WT)*, *zero accident* dan *approach time (AT)* sebagai acuan keberhasilan kinerja pelayanan pemanduan.

Terdapatnya beberapa keterlambatan *waiting time* dan *approach time*, maka harus dilaksanakannya penelitian mengenai pengukuran tingkat kinerja dalam pelayanan pemanduan tersebut. Pengukuran kinerja pemanduan dapat dihitung dari segi *waiting time* dan *approach time* kemudian standar yang digunakan untuk mengukur ialah menggunakan standar kinerja yang ditetapkan oleh divisi pelayanan kapal PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional 2 Bengkulu.

PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional 2 Bengkulu merupakan sebuah perusahaan milik negara Indonesia yang bergerak di bidang kepelabuhanan, terutama pengelolaan dan pengembangan pelabuhan, sebagai sarana penunjang kegiatan logistik dengan kegiatan lalu lintas kapal yang cukup tinggi, maka personel pandu, sarana dan prasarana bantu pemanduan (motor pandu, kapal tunda) serta waktu (*waiting time* dan *approach time*) dan berbagai hal yang berhubungan terhadap peningkatan pelayanan pemanduan harus semakin ditingkatkan.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan hasil pengamatan penulis pada divisi pelayanan kapal dan telah diuraikannya latar belakang, maka dalam penulisan tugas akhir ini penulis mengidentifikasi masalah yang terjadi sebagai berikut :

1. Bagaimana tingkat kinerja pemanduan kapal di PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional 2 Bengkulu dilihat dari waktu tunggu pandu (*waiting time*) untuk melaksanakan kegiatan pemanduan kapal masuk ke kolam pelabuhan maksimal adalah 30 menit dari jam penetapan pelayanan.
2. Bagaimana tingkat kinerja pemanduan kapal di PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional 2 Bengkulu dilihat dari kinerja waktu saat pandu memandu kapal (*approach time*), yang mana sesuai standar kinerja maksimal waktu pemanduan 60 menit dihitung sejak kapal bergerak dari lokasi labuh maupun luar alur sampai ikat tali (tambat) atau sebaliknya.
3. Bagaimana upaya mencegah melebihnya batas standar kinerja dengan pendekatan teori 9 komponen logistik.

1.3 Batasan Masalah

Untuk memfokuskan pembahasan masalah pada skripsi ini, maka penulis membatasi masalah agar pemecahan masalah lebih terperinci dan lebih terarah, penulis membatasi masalah pada beberapa hal :

1. Lokasi penelitian atau wilayah studi dan pengambilan data hanya pada lingkup PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional 2 Bengkulu.
2. Analisis yang dimaksud dalam skripsi ini yaitu bagaimana pengaruh peran *waiting time* dan *approach time* dalam menilai pengukuran kinerja pemanduan di PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional 2 Bengkulu.
3. Data yang digunakan dalam penelitian kinerja pemanduan hanya menggunakan data waktu tunggu (*waiting time*) dan waktu pelayanan pemanduan (*approach time*) periode 26 Januari – 25 April 2022.
4. Pembahasan *waiting time* dan *approach time* pemanduan hanya dibandingkan dengan standar kinerja operasional PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional 2 Bengkulu.

1.4 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian identifikasi masalah serta pembatasan masalah di atas, bagaimana mengetahui variabel-variabel dan faktor serta besaran waktu dari *waiting time* dan *approach time* sistem logistik pemanduan agar tingkat waktu menjadi lebih baik pelayanan pemanduan dalam tingkat pelayanan jasa pemanduan menjadi optimal di PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional 2 Bengkulu.

1.5 Tujuan Penulisan

Adapun tujuan penulisan tugas akhir ini adalah sebagai berikut :

1. Menganalisis variabel-variabel, faktor tingkat kinerja pelayanan pemanduan di PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional 2 Bengkulu dilihat dari ketepatan waktu tunggu (*waiting time*) dan kegiatan suplai pemanduan (*approach time*).
2. Mengetahui tingkat kinerja pelayanan pemanduan dalam segi waktu tunggu dan waktu operasional pemanduan
3. Mengetahui alur proses pelayanan pemanduan di PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional 2 Bengkulu.

1.6 Manfaat Penulisan

1.6.1. Bagi Penulis

Dapat memperluas, memperdalam pengetahuan serta wawasan mengenal pelayanan jasa kapal khususnya pelayanan jasa pemanduan dan mengetahui tingkat kinerja pemanduan dalam segi waktu yang harus tercapai agar pengguna jasa merasa puas. Manfaat lainnya bagi penulis merupakan salah satu sarana untuk mencoba menerapkan dan mengembangkan ilmu yang telah didapat dari bangku kuliah.

1.6.2. Bagi Perusahaan

Memungkinkan perusahaan PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional 2 Bengkulu untuk melakukan evaluasi yang mempengaruhi terhadap kinerja pelayanan pemanduan.

1.6.3. Bagi Universitas

Menjadi salah satu sumber informasi mengenai kinerja pelayanan pemanduan dan sebagai koleksi bahan bacaan untuk mahasiswa/i yang ingin mempelajarinya lebih jauh lagi tentang pemanduan.



*Mencerdaskan dan
Memartabatkan Bangsa*