

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Indonesia adalah Negara maritim terbesar di dunia, 2/3 wilayah Indonesia merupakan wilayah lautan. Dalam UUD 1945 pasal 33 ayat (3) disebutkan bahwa bumi, air, serta kekayaan alam yang terkandung didalamnya dikuasai oleh Negara serta dipergunakan untuk kemakmuran rakyat. Presiden Indonesia juga menegaskan bahwa beliau bertekad menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Poros maritim yang besar, kuat, dan makmur (Santoso, et al, 2013)

Wilayah Provinsi Kepulauan Riau terdiri dari gugusan pulau-pulau besar dan kecil yang letak satu dengan yang lainnya dihubungkan dengan perairan. Beberapa pulau yang relatif besar diantaranya adalah pulau bintan, tanjung pinang, batam yang merupakan Pusat Pengembangan Industri dan Perdagangan, Pulau Rempang dan Galang merupakan kawasan perluasan wilayah industri Batam, Pulau Karimun, Pulau Kundur, Pulau Lingga, Pulau Bunguran, di Natuna, serta Gugusan Pulau Anambas. Selain itu Provinsi Kepulauan Riau memiliki pulau-pulau kecil yang hampir tersebar di seluruh kabupaten/kota yang ada, termasuk diantaranya pulau-pulau kecil yang terletak di perbatasan Negara Indonesia.

Pelayaran merupakan unsur yang sangat menentukan dalam kelancaran transportasi laut untuk menunjang pencapaian sasaran pembangunan nasional. Ketidaksiharasan penanganan sistem dan masalah transportasi laut serta timpangnya perhatian terhadap persoalan keselamatan pelayaran, dapat menghambat penyediaan layanan transportasi di seluruh wilayah Benua Maritim Indonesia.

Pelabuhan memiliki peran penting untuk membangun teritorial maritim yang kuat untuk merangsang pertumbuhan ekonomi, seperti industri, perdagangan, pariwisata, dan sebagai sarana mendorong peningkatan pendapatan negara serta menjadi titik temu antar moda transportasi serta sebagai penghubung interaksi sosial-

ekonomi antar pulau/negara. Dengan demikian kondisi pelabuhan menjadi faktor penentu terbangunnya poros maritim yang kuat melalui peningkatan daya saing efisiensi proses produksi dan distribusi serta terbangunnya intergritas dan konektivitas sistem perekonomian.

Pelabuhan Batu Ampar terletak di Pulau Batam yang merupakan kawasan perdagangan bebas dan Pelabuhan bebas dengan arus kedatangan kapal dan volume bongkar muat barang dan petikemas yang tinggi sehingga lama masa sandar kapal sangat penting.

PT Pelabuhan Indonesia I (Persero) Cabang Batam merupakan salah satu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak dalam bidang jasa Pemanduan dan Penundaan Kapal di Pelabuhan. Dalam hal kegiatan operasionalnya PT Pelabuhan Indonesia I (Persero) Cabang Batam bekerjasama dengan Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam. Dalam hal tersebut PT Pelabuhan Indonesia I (Persero) Cabang Batam melakukan bagi hasil dengan Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam atas kegiatan jasanya.

Dalam realisasinya pihak Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam menerima hasil secara utuh dan pihak PT Pelabuhan Indonesia I (Persero) Cabang Batam yang menanggung seluruh biaya operasionalnya. Dampak dari kebijakan tersebut yaitu pendapatan PT Pelabuhan Indonesia I (Persero) Cabang Batam menjadi lebih kecil dan beban PT Pelabuhan Indonesia I (Persero) Cabang Batam menjadi besar.

Tarif pelayanan pandu merupakan harga jasa dari pelayanan yang diberikan terhadap kapal pada saat akan masuk dan keluar pelabuhan. Tarif pelayanan harus ada keseimbangan antara besarnya tarif dengan tingkat pelayanan yang diterima oleh pengguna jasa, meliputi keselamatan, keamanan, kelancaran dan kenyamanan.

Untuk menghitung tarif terdahulu ditentukan berapa besar biaya operasional kapal sebagai dasar dalam menentukan tarif. Komponen biaya operasional kapal berasal dari biaya langsung dan biaya tidak langsung.

Penentuan tarif yang terlalu kecil dapat mengakibatkan kerugian bagi perusahaan karena biaya operasional tidak tertutupi, namun tarif yang terlalu tinggi dapat merugikan pengguna jasa. Oleh karenanya dalam menentukan tarif, perusahaan mengambil keputusan berdasarkan biaya yang dikeluarkan. Jika tarif yang diberlakukan tidak mampu menutupi biaya operasional berarti pihak operator mengalami kerugian. Untuk mengurangi kerugian dapat direspon dengan cara menaikkan tarif jasa pelayanan, namun proses pengajuan usulan tarif ke pemerintah memerlukan pertimbangan yang matang, karena keberatan dengan adanya kenaikan tarif. Formula tarif berdasarkan variabel biaya operasional akan sangat memudahkan penetapan tarif, baik statis maupun dinamis.

Berdasarkan data yang diperoleh dari PT Pelabuhan Indonesia I (Persero) Cabang Batam selama 2019 terakhir, maka terdapat beberapa penetapan tarif pemanduan kapal disajikan pada tabel sbb:

TABEL 1.1
JENIS DAN TARIF LAYANAN PEMANDUAN KEPELABUHANAN
BADAN PENGUSAHAAN KAWASAN PERDAGANGAN BEBAS DAN
PELABUHAN BEBAS BATAM 2019

No	Jenis Layanan	Satuan	Tarif Layanan	Keterangan
1	Jasa Pemanduan Kapal			
	a. Dalam Negeri			
	a) Tarif Tetap	per kapal/ gerakan	Rp. 104.000,00	
	b) Tarif Variabel	per GT Kapal/ gerakan		
	b. Luar Negeri		Rp. 29,00	
	a) Tarif Tetap	per kapal/ gerakan		
	b) Tarif Variabel	per GT Kapal/ gerakan	Rp.1.399.200,00	

Sumber : PT Pelabuhan Indonesia I (Persero) Cabang Batam

Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pemanduan Kapal No 57 Tahun 2015 Pasal 1 (4) , pandu adalah pelaut yang memiliki keahlian dibidang nautika yang telah memenuhi persyaratan untuk melaksanakan pemanduan kapal. Personel akan membantu nahkoda dsms memberikan nasihat (advisor), informasi serta petunjuk kepada nahkoda tentang keadaan perairan setempat yang artinya tanggung jawab kapal sepenuhnya berada pada Nahkoda. Personel pandu juga mempunyai peranana yang sangat penting dalam menciptakan tingkat keselamatan kapal-kapal yang akan keluar masuk suatu pelabuhan, sekaligus memperlancar distribusi logistik nasional.

Pengukuran star kinerja pemanduan didasarkan pada standar lokal dan internasional (*ISO standart*) . Pelabuhan-pelabuhan besar didunia mempergunakan *zero accident* dan *zero waiting time for pilot service* sebagai sebagai ukuran target keberhasilan pelayanannya sedangkan di indonesia dalam menilai kinerja jasa pemanduannya mempergunakan *approaching time (AT)* , *waiting time (WT)* dan *zero accident*.

Santosa dan Sinaga (2019) menjelaskan bahwa Keselamatan Pelayaran adalah segala hal yang ada dan dapat dikembangkan dalam kaitannya dengan tindakan pencegahan kecelakaan pada saat melaksanakan kerja di bidang pelayaran. Dalam UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 1 butir 32 menyatakan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim. Selain itu Keselamatan pelayaran juga dapat didefinisikan sebagai segala hal yang ada dan dapat dikembangkan dalam kaitannya dengan tindakan pencegahan kecelakaan pada saat pelaksanaan kerja di bidang pelayaran (Nurhasanah, et al,2015).

Untuk menjamin keselamatan pelayaran sebagai penunjang kelancaran lalu lintas kapal di laut, diperlukan adanya Sistem Komunikasi. Sistem Komunikasi kapal merupakan sistem yang digunakan untuk berhubungan dengan awak kapal yang berada pada satu kapal, kapal lain, prugas darat, dan stakeholder lain yang terkait dengan aktivitas pelayaran. Baiknya sistem komunikasi yang terdapat pada kapal laut

merupakan hal yang penting mengingat angka kecelakaan transportasi di laut Indonesia cukup tinggi disebabkan oleh buruknya sistem komunikasi yang terdapat di kapal. (Wahab dalam Riza, 2016).

Berdasarkan uraian diatas maka penulis tertarik menyusun proposal dengan dengan judul “ **ANALISIS FAKTOR OPERASIONAL KAPAL,PRESEPSI TARIF, DAN KESELAMATAN PERAIRAN TERHADAP PEMANDUAN DI PELABUHAN BATU AMPAR BATAM**” (Studi Kasus pada PT.Pelabuhan Indonesia I (Persero) Cabang Batam)

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang dikemukakan diatas, dapat dirumuskan permasalahan yang dapat digali dalam penelitian antara lain :

- a. Apakah faktor operasional kapal berpengaruh terhadap jumlah kunjungan kapal di Pelabuhan Batu Ampar?
- b. Apakah faktor Presepsi tarif berpengaruh terhadap jumlah kunjungan kapal di Pelabuhan Batu Ampar Batam?
- c. Apakah keselamatan perairan pemanduan berpengaruh terhadap jumlah kunjungan kapal di Pelabuhan Batu Ampar Batam?

1.3 Tujuan dan Kegunaan

1.3.1 Tujuan Penelitian

- a. Untuk menganalisis pengaruh operasional kapal terhadap jumlah kunjungan kapal di Pelabuhan Batu Ampar Batam.
- b. Untuk menganalisis pengaruh perhitungan tarif kunjungan di Pelabuhan Batu Ampar Batam.
- c. Untuk menganalisis pengaruh keamanan perairan terhadap jumlah kunjungan kapal di Pelabuhan Batu Ampar Batam.

1.3.2 Kegunaan Penelitian

1. Bagi Penulis

- a. Dengan penelitian ini di harapkan akan menambah pengetahuan dan pengalaman dalam mengimplementasikan penelitian mengenai analisis faktor Pemanduan Kapal
- b. Memenuhi persyaratan guna memperoleh gelar Sarjana Strata Satu (S1) Program Studi Transportasi di UNIMAR “AMNI” Semarang

2. Bagi Universita Maritim “AMNI” Semarang

- a. Memberikan manfaat dan masukan bagi universitas untuk mengembangkan ilmu pengetahuan tentang Faktor Pemanduan.
- b. Sebagai refrensi untuk taruna/taruni UNIMAR “AMNI” Semarang dan syarat untuk meluluskan taruna/taruninya.

3. Bagi Instansi Terkait

Memberikan masukan yang bermanfaat bagi instansi dalam menentukan langkah-langkah kebijakan atau tindak lanjut pengelolaan pelabuhan, antara lain melalui profesionalitas pelayanan pemanduan kapal, yang memberikan kepuasan kepada *costumer*.

4. Bagi Pembaca

Sebagai referensi penelitian lebih lanjut dan diharapkan dapat menambah pengetahuan bagi pembaca serta pengembangan ilmu pengetahuan tentang Transportasi.

1.4 Sistem Penulisan

Dalam memberikan gambaran yang jelas mengenai penelitian yang akan dilakukan maka disusunlah suatu sistematika penulisan yang berisi informasi mengenai materi dan hal-hal yang dibahas dalam tiap-tiap bab. Adapun sistematika penulisan tersebut adalah sebagai berikut :

Bab 1 Pendahuluan

Pada bab ini menjelaskan mengenai latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan kegunaan penelitian, dan sistematika penulisan.

Bab 2 Tinjauan Pustaka

Bab ini berisi tentang konsep dan teori mengenai pemanduan, operasiaonal kapal, tarif ,dan keamanan. Selanjutnya dari konsep tersebut akan dirumuskan hipotesis dan akhirnya terbentuk suatu kerangka penelitian teoritis yang melandasi penelitian ini.

Bab 3 Metode Penelitian

Bab ini menguraikan tentang variabel penelitian dan definisi operasional, populasi, penentuan sampel, jenis pengumpulan data, sumber data, serta metode analisi data dan keterlibatan berbagai komponen yang bisa memberikan tingkat produktivitas suatu organisasi dalam perusahaan.

Bab 4 Hasil dan Pembahasan

Bab ini menguraikan tentang gambaran umum, obyek penelitian, responden penelitian dan menguraikan tentang analisis data yang terdiri dari uji validitas dan reliabilitas serta analisis regresi linear berganda, implikasi manajerial.

Bab 5 Penutup

Bab ini berisi tentang kesimpulan dan saran

DAFTAR PUSAKA**LAMPIRAN**