

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Indonesia adalah salah satu negara kepulauan (*archipelagic state*) terbesar di dunia dengan potensi ekonomi maritime sebesar Rp. 2026 Triliun, yang terdiri dari pesisir sebesar Rp 650 triliun, bioteknologi Rp 480 triliun, perikanan Rp 380 triliun, minyak bumi Rp 252 triliun, transportasi laut Rp 240 triliun, dan wisata bahari sebesar Rp 24 triliun. Adapun dasar Indonesia sebagai negara kepulauan tersirat dalam pasal 25A Undang-Undang dasar 1945 pasal dinyatakan, bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah sebuah negara kepulauan yang berciri Nusantara dengan wilayah yang batas-batas dan hak-haknya ditetapkan dengan undang-undang. Berkaitan dengan wilayah negara Indonesia, pada 13 Desember 1957 pemerintah Indonesia mengeluarkan Deklarasi Djuanda. Deklarasi itu menyatakan bahwa segala perairan di sekitar, di antara, dan yang menghubungkan pulau-pulau yang termasuk dalam daratan Republik Indonesia, dengan tidak memandang luas atau lebarnya, adalah bagian yang wajar dari wilayah daratan Negara Republik Indonesia dan dengan demikian merupakan bagian dari pada perairan pedalaman atau perairan nasional yang berada di bawah kedaulatan Negara Republik Indonesia. Penentuan batas laut 12 mil yang diukur dari garis-garis yang menghubungkan titik terluar pada pulau-pulau Negara Republik Indonesia akan ditentukan (A Junaedi Karso, 2022)

Sebagai sebuah negara kepulauan, Indonesia sangat tergantung pada sektor maritim untuk menjamin keberlangsungan pembangunan dan pertumbuhan ekonominya. Menurut Kantor Biro Pusat Statistik pada tahun 2017 tercatat 278.458 kunjungan kapal dalam negeri, sedangkan sejumlah 41.139 kunjungan kapal dari luar negeri yang mengunjungi pelabuhan-pelabuhan yang diusahakan di seluruh Indonesia. Masih ada ribuan pelabuhan

disepanjang garis pantai Indonesia dengan berbagai jenis pelabuhan dan berbagai jenis kapal yang menyinggahinya, sehingga angka tersebut bisa bertambah besar lagi. Kombinasi antara pertumbuhan ekonomi dan kunjungan kapal menempatkan industri maritim sebagai sektor yang sangat penting, khususnya pelayaran, dalam kerangka kesejahteraan bangsa sehingga perlu adanya efisiensi di berbagai bidang. Petugas pandu atau tunda memainkan peran yang sangat penting bagi kelancaran, keselamatan dan keamanan pelayaran. Di sektor pelayaran, petugas pandu atau tunda merupakan pusat interaksi antara laut dan pelabuhan. Petugas pandu atau tunda dituntut memiliki pengetahuan yang luas atas alur pelayaran setempat dan menuntun kapal melalui wilayah yang tidak dipahami atau beresiko terhadap keamanan dan keselamatan pelayaran. (Bagaskoro, Fausil, Jonggung Sitorus, Wahyu Widayat, 2019)

PT. Pelabuhan Indonesia I Persero didirikan berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 56 tahun 1991 dengan akte Notaris Imas Fatimah SH No. 1 tanggal 1 Desember 1992 sebagai mana dimuat dalam Tambahan Berita Negara RI No. 8612 Tahun 1994, beserta perubahan terakhir sebagai mana telah diumumkan dalam Tambahan Berita Negara RI No.1 tanggal 2 Januari 1999. Pada masa penjajahan Belanda perseroan ini diberi nama Haven Badrift. Selanjutnya setelah kemerdekaan RI tahun 1945 sampai dengan 1950 perseroan berstatus sebagai Jawatan Pelabuhan. Pada tahun 1960 sampai dengan 1969 jawatan pelabuhan berubah menjadi Badan Usaha Milik Negara dengan status perusahaan negara pelabuhan disingkat dengan nama PN pelabuhan. Pada periode 1969 sampai dengan tahun 1983 pelabuhan berubah menjadi lembaga penguasa pelabuhan dengan nama badan perusahaan pelabuhan disingkat BPP. Pada tahun 1983 berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 11 tahun 1983 badan perusahaan pelabuhan dirubah menjadi perusahaan umum pelabuhan I disingkat perumpel I.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 56 Tahun 1991 Perumpel I berubah status menjadi PT. Persero Pelabuhan Indonesia I berkedudukan dan berkantor pusat di Medan. Universitas Sumatera Utara Berdasarkan Peraturan

Pemerintah No. 64 tahun 2001 BUMN. Pembinaan Teknis operasional berada ditangan Departemen Perhubungan dan dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut PT. Pelabuhan Indonesia I Cabang Dumai adalah cabang dari PT. Pelabuhan Indonesia I Medan, suatu perusahaan yang bergerak dibidang jasa kepelabuhanan. Pelabuhan Dumai beralamat di jalan Datuk Laksamana Dumai, Riau Daratan Indonesia.

Sub holding PT. Pelindo Jasa Maritim disingkat SPJM adalah satu dari 4 (empat) subholding di bawah PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) yang 3 dibentuk pasca merger 4 (empat) Badan Usaha Milik Negara yaitu PT. Pelabuhan Indonesia I-IV (Persero) pada tanggal 1 Oktober 2022. SPJM mengelola 8 anak perusahaan yaitu PT. Jasa Armada Indonesia Tbk., PT. Subholding Pelindo Jasa Maritim, PT. Equiport Inti Indonesia, PT. Jasa Peralatan Pelabuhan Indonesia, PT. Energi Pelabuhan Indonesia, PT. Pengerukan Indonesia dan PT. Berkah Industri Mesin Angkat, PT. Lamong Energi Indonesia. Selain itu juga mengoperasikan 4 wilayah yaitu Wilayah 1,2,3 dan 4, serta 3 cucu perusahaan yaitu PT. Alur Pelayaran Barat Surabaya, PT. Berkah Multi Cargo, dan PT. Pelindo Energi Logistik. SPJM berkantor pusat di Makassar, sedangkan anak perusahaan berada di Makassar, Jakarta dan Surabaya. (Sejarah Singkat PT. Subholding Pelindo Jasa Maritim)

Sebelum melakukan Pelaksanaan pemanduan diperlukan perencanaan yaitu menerima permintaan Pelayanan kapal dan barang (PPKB) dari agen pelayaran yang telah ditetapkan oleh petugas pusat pelayanan satu atap (PPSA) dan telah ada bukti pengesahan pembayaran dari petugas Uper atau Non upper. Mengevaluasi dan mengoreksi kebenaran data-data kapal dan bukti pembayaran yang disahkan. Merencanakan dan menetapkan jam pelayanan pemanduan. Menanda tangani PPKB yang telah ditetapkan kepada agen pelayaran. Setelah melakukan perencanaan langkah selanjutnya pelaksanaan pemanduan yaitu pandu melaksanakan tugas sesuai nomor urut jaga dan SPK yang telah diterima. Sarana bantu pemanduan disiapkan, pandu menuju kekapal untuk melaksanakan pelayanan pemanduan. Sarana bantu pemanduan melaksanakan tugasnya. Setelah pelayanan pemanduan selesai

dilaksanakan, pandu menyelesaikan administrasi pemanduan. Administrasi pemanduan selesai, pandu dan saran bantu kembali kepangkalan divisi kepanduan untuk stand-by tugas berikutnya. Dalam pelaksanaan pemanduan terdapat beberapa masalah yang berdampak pada perusahaan, yaitu apa saja indikator yang digunakan sebagai standar kinerja layanan dalam pelaksanaan pemanduan, waktu yang dicapai selama pelayanan kapal dan kineja pelayanan operasional yang ditetapkan.

Kemudian keterlambatan pemanduan kapal biasanya disebabkan oleh beberapa faktor, seperti cuaca buruk, kerusakan teknis pada kapal, atau masalah administratif dan logistik. Faktor-faktor ini dapat mempengaruhi jadwal pelayaran dan menyebabkan kapal terlambat tiba di tujuan atau berangkat dari pelabuhan. Pengelola kapal dan pelabuhan umumnya akan berusaha semaksimal mungkin untuk meminimalkan dampak keterlambatan ini. Dalam kegiatan penyandaran kapal sering muncul hambatan-hambatan karena banyaknya aktifitas bongkar muat.

Berdasarkan uraian diatas, penulis ingin mengangkat suatu masalah, maka dari itu penulis tertarik untuk membahas dan mengambil judul **“Pelaksanaan Pemanduan Kapal di PT. Subholding Pelindo Jasa Maritim Cabang Dumai Dalam Melayani Kedatangan dan Keberangkatan kapal“**.

## **1.2 Tujuan Dan Kegunaan Penelitian**

### **1.2.1 Tujuan Penelitian**

Suatu kegiatan penelitian pasti mempunyai suatu tujuan yang jelas, tujuan penelitian ini adalah untuk member arah dalam melangkah sesuai dengan maksud penelitian. Adapun tujuan yang ingin dicapai oleh penulis dalam penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui pelaksanaan pemanduan kapal di PT. Subholding Pelindo Jasa Maritim Cabang Dumai dalam melayani kedatangan dan keberangkatan kapal.

2. Untuk mengetahui hambatan saat pemanduan kapal di PT. Subholding Pelindo Jasa Maritim Cabang Dumai dalam melayani kedatangan dan keberangkatan kapal.
3. Untuk mengetahui upaya yang harus dilakukan dalam pelaksanaan pemanduan kapal di PT. Subholding Pelindo Jasa Maritim dalam melayani kedatangan dan keberangkatan kapal.

### **1.2.2 Kegunaan Penelitian**

Dengan adanya penyusunan tugas akhir yang telah ditentukan dan merupakan salah satu persyaratan untuk menyelesaikan program diploma III (D-III) maka kegunaan dari penulisan tugas akhir ini adalah sebagai berikut :

1. Bagi Pihak Terkait

Penulisan ini diharapkan dapat memberikan masukan sebagai bahan evaluasi dan kebijakan di masa yang akan datang mengenai pemanduan kapal dalam melayani kedatangan dan keberangkatan kapal di PT. Subholding Pelindo Jasa Maritim Cabang Dumai.

2. Bagi Civitas Politeknik Negeri Bengkalis Jurusan Kemaritiman

Penulisan ini dapat menjadi perhatian untuk lebih meningkatkan mutu pendidikan dan pelatihan untuk dapat menghasilkan sumber daya manusia yang berkualitas dan terampil sehingga mampu bersaing didunia kerja didalam negeri maupun internasional.

3. Bagi Penulis

Bagi penulis, diharapkan dapat menambah wawasan dan ilmu pengetahuan serta mampu mempraktekkan teori-teori yang didapat selama mengikuti pendidikan, dan juga sebagai persyaratan kelulusan dari program Diploma III program studi Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga di Politeknik Negeri Bengkalis.

### **1.3 Perumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan tersebut, dirumuskan permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimana pelaksanaan pemanduan kapal di PT. Subholding Pelindo Jasa Maritim Cabang Dumai dalam melayani kedatangan dan keberangkatan kapal?
2. Apa saja hambatan saat pelaksanaan pemanduan kapal di PT. Subholding Pelindo Jasa Maritim Cabang Dumai dalam melayani kedatangan dan keberangkatan kapal?
3. Apa saja upaya yang harus dilakukan dalam pelaksanaan pemanduan kapal di PT. Subholding Pelindo Jasa Maritim dalam melayani kedatangan dan keberangkatan kapal?

### **1.4 Pembatasan Masalah**

Agar penelitian ini lebih terarah, terfokus, dan menghindari pembahasan menjadi luas, maka penulis perlu membatasinya. Adapun batasan masalah dalam penelitian Tugas Akhir ini terkait pelaksanaan pemanduan kapal di PT. Subholding Pelindo Jasa Maritim Cabang Dumai dalam melayani kedatangan dan keberangkatan kapal.

### **1.5 Sistematika Penulisan**

Guna mempermudah pemahaman dan memberikan gambaran rencana penyusunan Tugas Akhir (TA). Adapun sistematika penulisan tugas akhir ini adalah sebagai berikut :

**HALAMAN SAMPUL**

**LEMBAR PENGESAHAN**

**ACCEPTANCE SHEET**

**LEMBAR ASISTENSI PROPOSAL**

**ABSTRAK (INDONESIA)**

**ABSTRACT (INGGRIS)**

**KATA PENGANTAR**

**DAFTAR ISI**

**DAFTAR TABEL**

**BAB I PENDAHULUAN**

- 1.1 Latar Belakang
- 1.2 Tujuan Dan Kegunaan Penelitian
- 1.3 Perumusan Masalah
- 1.4 Pembatasan Masalah
- 1.5 Sistematika Penulisan

**BAB II LANDASAN TEORI**

- 2.1 Tinjauan Teoritis
- 2.2 Studi Penelitian Terdahulu

**BAB III METODOLOGI PENELITIAN**

- 3.1 Waktu Dan Tempat Penelitian
- 3.2 Teknik Pengumpulan Data
- 3.3 Teknik Analisis Data
- 3.4 Jadwal Penelitian

**BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

- 4.1 Deskripsi Data
- 4.2 Analisis Data

**BAB V PENUTUP**

- 5.1 Kesimpulan
- 5.2 Saran

**DAFTAR PUSTAKA**

**BIODATA PENULIS**

**LAMPIRAN**