

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



MAKALAH

**OPTIMALISASI PELAYANAN PEMANDUAN KAPAL GUNA
PENINGKATAN PELAYANAN DI PELABUHAN
TANJUNG REDEB KALIMANTAN TIMUR**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Menyelesaikan Program ANT - I**

Oleh:

FATAH KHOIRULANAM
NIS. 02595 /N-1

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - I

JAKARTA

2022

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : FATAH KHRIDUL ANAM
No. Induk Siswa : 02595/N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI PELAYANAN PEMANDUAN KAPAL
GUNA PENINGKATAN PELAYANAN DI PELABUHAN
TANJUNGPEDAKKALANTAN TIMUR

Penguji I

Pande Raja Sijabat S.Kom
Penata TK, I
NIP. 19730114 199803 1 001

Penguji II

Capt. Zainal Abidin Ahmad
Dosen STIP

Penguji III

Capt. Bhima Siswo Putro, MM
Penata (III/c)
NIP. 19730526 200812 1 001

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika

Capt. Bhima Siswo Putro, MM
Penata (III/c)
NIP. 19730526 200812 1 001

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : FATAH KHOIRUL ANAM
No. Induk Siswa : 02595741
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT-I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI PELAYANAN PEMANDUAN KAPAL
GUNA PENINGKATAN PELAYANAN DI PELABUHAN
TANJUNG REDEB KALIMANTAN TIMUR

Jakarta, Maret 2022

Pembimbing I,

Pembimbing II

Capt. Bhima Siswo Putro, MM

PENATA (III/c)

NIP. 19730526200812 1 001

Agus Widodo, MM

PENATATK. I (III/d)

NIP. 19730402 199808 1 001

Mengetahui
Kepala Jurusan Nautika

Capt. Bhima Siswo Putro, MM

Penata (III/c)

NIP. 19730526200812 1 001

KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puja dan puji syukur kehadirat Allah SWT. Karena atas berkat rahmat, taufik dan hidayah-Nya sehingga dapat menyelesaikan makalah ini tepat pada waktunya dan sesuai dengan yang diharapkan. Adapun penyusunan makalah ini guna memenuhi persyaratan penyelesaian Program Diklat Pelaut Ahli Nautika Tingkat I (ANT- I) pada Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Pada penulisan makalah ini penulis tertarik untuk menyoroti atau membahas tentang keselamatan kerja dan mengambil judul :

"OPTIMALISASI PELAYANAN PEMANDUAN KAPAL GUNA PENINGKATAN PELAYANAN DI PELABUHAN TANJUNG REDEB KALIMANTAN TIMUR"

Tujuan penulisan makalah ini adalah untuk memenuhi salah satu persyaratan yang wajib dilaksanakan oleh setiap perwira siswa dalam menyelesaikan pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta pada jenjang terakhir pendidikan. Sesuai Keputusan Kepala Badan Pendidikan dan Latihan Perhubungan Nomor 233/HK-602/Diklat-98 dan mengacu pada ketentuan Konvensi International STCW-78 Amandemen 2010

Makalah ini diselesaikan berdasarkan pengalaman bekerja penulis sebagai Petugas Pengawas Pemanduan di tambah pengalaman lain yang penulis dapatkan dari buku-buku dan literatur. Penulis menyadari bahwa makalah ini jauh dari kesempurnaan Hal ini disebabkan oleh keterbatasan-keterbatasan yang ada ilmu pengetahuan, data-data, buku-buku, materi serta tata bahasa yang penulis miliki.

Dalam kesempalan yang baik ini pula, penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang tak terhingga disertai dengan doa kepada Allah Tuhan Yang Maha Kuasa untuk semua pihak yang turutmembanin hingga terselesainya penulisan makalah ini, terutama kepada Yang Terhormat:

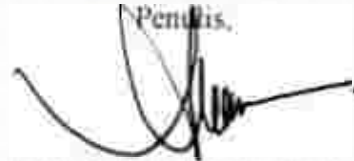
1. Capt. Sudiono, M.Mar, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Capt. Bhima Siswo Puro, MM, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Dr. Ali Muktar Sitompul, MT, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha.

4. Capt. Bhima Siswo Putro, S.Si.T., M. M. sebagai Dosen Pembimbing I atas seluruh waktu yang diuangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
5. Bapak Agus Widodo, M. M. sebagai Dosen Pembimbing II atas seluruh waktu yang diuangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
6. Para Dosen Pengajar STIP Jakarta yang secara langsung ataupun tidak langsung yang telah memberikan bantuan dan petunjuknya.
7. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LXI tahun ajaran 2022 yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materi maupun moril sehingga makalah ini akhirnya dapat terselesaikan.

Akhir kata penulis mengharapkan semoga makalah ini dapat bermanfaat bagi penulis sendiri maupun pihak-pihak yang membaca dan membutuhkan makalah ini terutama dari kalangan Akademis Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Jakarta, Maret 2022

Penulis,



FATAH KHOIRUL ANAM

NIS. 02595 /N-1

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
 BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah	3
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	4
D. Metode Penelitian	5
E. Waktu dan Tempat Penelitian	6
F. Sistematika Penulisan	b
 BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	8
B. Kerangka Pemikiran	18
 BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data	19
B. Analisis Data	20
C. Pemecahan Masalah	27
 BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	39
B. Saran	39
 DAFTAR PUSTAKA	
DAFTAR ISTILAH	

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Pelabuhan merupakan salah satu mata rantai (*link*) sistem transportasi yang menghubungkan angkutan laut dengan angkutan darat, dimana perpindahan barang dari angkutan laut ke angkutan darat dilakukan (*Interface*). Salah satu pelayanan jasa pelabuhan adalah pelayanan pemanduan kapal oleh pandu laut (*Sea Pilot*) maupun pandu bandar (*Harbour Pilot*) untuk kapal-kapal yang masuk dan keluar pelabuhan. Peranan Panduan kontribusinya terhadap performa Pelabuhan cukup penting, karena ia merupakan "*first contact person*" yang menerima kedatangan kapal dan "*first contact person*" yang utemberangkatkan kapal dari Pelabuhan.

Indikator utama sebagai tolak ukur tingkat kualitas pelayanan pemanduan antara lain sebagai berikut: Pertama, sesuai fungsi pandu sebagai advisor di atas kapal yang membantu nakhoda agar dapat melayarkan kapalnya dengan aman, maka "terjaminnya keselamatan pelayaran di perairan wajib pandu" menjadi faktor yang mempengaruhi kualitas pelayanan pemanduan. Kedua, lamanya waktu kapal di pelabuhan (*ships time in port*) utenjadi isu menarik terkait dengan masalah efisiensi biaya angkutan laut, karenanya masalah "ketepatan waktu pelayanan pemanduan" merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi kualitas pelayanan pemanduan. Selain kedua faktor dimaksud sudah barang tentu masih banyak faktor- faktor lain seperti keterampilan teknis dan komunikasi pandu, ketersediaan fasilitas dan peralatan pemanduan, *traffic information system* dan sebagainya yang secara keseluruhan mempengaruhi kualitas pelayanan pemanduan di suatu pelabuhan.

Bagi setiap organisasi atau perusahaan selalu dihadapkan pada masalah yang sama yaitu bagaimana mengelola sumber daya yang dimilikinya agar tujuan yang telah ditetapkan dapat terrealisasi dengan efektif dan efisien. Pada dasarnya setiap perusahaan membutuhkan kinerja kapalnya berjalan sesuai dengan keinginan manajemen. Demikian juga dengan peran kapal tunda yang digunakan untuk

membantu proses penunduan yang meliputi kegiatan mendorong, menarik atau menggandeng kapal yang berolah gerak untuk bertambal ke atau untuk melepas dari dermaga, jety, trestle, pier, pelampung, dolphin, kapal dan fasilitas tambat lainnya.

Tabel 1.1 Data keterlambatan pemanduan di Pelabuhan Tanjung Redeb Kalimantan Timur

NO	NAMA KAPAL	GRT	PILOT	KEGIATAN			
				MASUK		KELUAR	
				ON	OFF	ON	OFF
1	TB. TRANS 15 / BG. TSM 15	3,225	RAHMAT			9:30	13:00
2	TB. TRANS 20 / BG. TSM 17	3,138	SONI	5:50	6:40		
3	TB. KSA 16 / BG. RMG 72	3,135	SONI			12:00	14:15
4	TB. KSA 98 / BG. RMN 101	3,125	SURRADI	8:05	9:25		
5	TB. KSA 35 / BG. TSM 113	3,025	HERRY			10:30	11:20
6	TB. TRANS 3 / BG. TSM 3	3,016	BUDI			7:00	8:00
7	TB. PANCARAN 812 / BG. PSM 213	3,116	DIONA			23:00	0:00
8	TB. PANCARAN 213 / BG. PST 313	3,110	ROLDI	15:47	16:45		
9	TB. PRIMA STAR 17 / BG. PRIMA SAKTI 17	3,019	SONI	13:30	15:05		
10	TB. PRIMA STAR 21 / BG. PRIMA SAKTI 26	3,111	HERRY	7:35	8:15		
11	TB. PRIMASTAR 03 / BG. PRIMA SAKTI 16	3,121	SURRADI			11:30	17:00

Pemanduan merupakan kegiatan pandu dalam membantu, memberikan saran dan informasi kepada nakhoda tentang keadaan perairan setempat yang penting agar navigasi pelayaran dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib, dan lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan. Keberadaan anak buah kapal tunda sangat penting karena dituntut untuk bekerja maksimal selama 24 jam mengikuti proses pemanduan dan penundaan kapal di pelabuhan. Kapal tunda harus mampu menerjemahkan perintah pandu dalam proses olah gerak kapal sehingga dapat menjamin keselamatan kapal dan lingkungan.

Divisi pelayanan kapal di pelabuhan Tanjung Redeb khususnya pemanduan kapal, melaksanakan tugas pelayanan jasa kepelabuhanan selama dua puluh empat jam, termasuk hari libur dan hari raya, akan tetapi disisi lain dalam menjalankan tugasnya kinerja pelayanan jasa pemanduan kapal relatif rendah, sering mengalami keterlambatan pelayanan karena keterbatasan tenaga pandu. Seiring dengan terus meningkatnya arus kunjungan kapal di daerah perairan Tanjung Redeb, serta komitmen pelayanan pemanduan kapal. Masih ditemui data keterlambatan pelayanan pemanduan (*waiting time*) sehingga dapat memperpanjang komponen waktu-waktu kapal selama mengunjungi dan melaksanakan kegiatan di Pelabuhan (*turn round time*). Adanya masalah tersebut menyebabkan pelayanan pemanduan di alur pelabuhan Tanjung Redeb kurang maksimal, sehingga perlu dicari solusi yang tepat untuk mengatasinya.

Berdasarkan uraian tersebut di atas, maka penulis tertarik untuk membuat makalah dengan judul

"OPTIMALISASI PELAYANAN PEMANDUAN KAPAL GUNA PENINGKATAN PELAYANAN DI PELABUHAN TANJUNG REDEB KALIMATAN TUMUR".

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, penulis mengidentifikasi permasalahan yang terjadi sebagai berikut :

- a. Keterlambatan pelayanan (*delay service*) pemanduan kapal
- b. Kurang terampilnya petugas pandu dalam membawa kapal, penguasaan alur pelayanan (karakteristik perairan) serta kemampuan komunikasi
- c. Sarana bantu pemanduan yang masih terbatas
- d. Kondisi alur pemanduan yang padat
- e. Kurangnya koordinasi antara agent kapal dengan kapal yang dilayaninya

2. Batasan Masalah

Oleh karena luasnya pembahasan mengenai pelayanan pemanduan di pelabuhan Tanjung Redeb, maka penulis perlu membatasi pembahasan makalah ini berdasarkan pengalaman penulis. Pembahasannya difokuskan pada

2 (dua) masalah pokok yaitu :

- a. Keterlambatan pelayanan (*delay service*) pemanduan kapal
- b. Kurang terampilnya petugas pandu dalam membawa kapal, penguasaan alur pelayaran (karakteristik perairan) serta kemampuan komunikasi

3. Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah dan batasan masalah di atas, maka dapat dirumuskan pembahasan masalahnya sebagai berikut :

- a. Mengapa terjadi keterlambatan pelayanan (*delay service*) pemanduan kapal?
- b. Apa yang menyebabkan kurang terampilnya petugas pandu dalam membawa kapal, penguasaan alur pelayaran (karakteristik perairan) serta kemampuan komunikasi

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui penyebab masalah yang menjadi prioritas yaitu masih terjadi keterlambatan pelayanan (*delay service*) pemanduan kapal dan kurang terampilnya petugas pandu dalam membawa kapal, penguasaan alur pelayaran (karakteristik perairan) serta kemampuan komunikasi
- b. Untuk mencari pemecahan masalah tersebut sehingga kinerja anak buah kapal dalam pelayanan pemanduan di pelabuhan dapat ditingkatkan.

2. Manfaat Penelitian

a. Aspek Teoritis

- 1) Sebagai bahan pengetahuan bagi pembaca dalam mengoptimalkan pelayanan pemanduan kapal di pelabuhan.
- 2) Diharapkan dapat digunakan untuk menambah perbendaharaan di perpustakaan STIP Jakarta.

b. Aspek Praktisi

- 1) Agar supaya makalah ini bermanfaat sebagai bahan masukan bagi kawan seprofesi tentang upaya yang dapat dilakukan dalam mengoptimalkan pelayanan pemanduan kapal di pelabuhan.

- 2) Agar supaya makalah ini dapat memberi masukan kepada pihak terkait mengenai permasalahan dalam meningkatkan pelayanan pemanduan di pelabuhan.

D. METODE PENELITIAN

1. Metode Pendekatan

Dalam pembuatan makalah ini penulis melakukan penelitian dengan menggunakan metode pendekatan antara lain :

a. Studi Kasus

Penulis mengadakan penelitian dalam rangka mengatasi masalah yang nyata dalam kehidupan serta banyaknya kejadian-kejadian yang dapat mengثرangi pelayanan pemanduan kapal di pelabuhan Tanjung Redeb Kalimantan Timur. Untuk itu perlu dicari sesuatu yang lebih baik agar apa yang diinginkan dapat tercapai.

b. Deskriptif Kualitatif

Suatu proses penelitian dan pemahaman yang berdasarkan pada metodologi yang menyelidiki suatu fenomena sosial masalah manusia. Pada pendekatan ini dibuat suatu gambaran komplek memilih kata-kata, laporan secara terperinci dan melakukan study pada situasi yang dialami. Dalam penulisan makalah ini dijelaskan berdasarkan pengalaman dan pengamatan selama bekerja sebagai pengawas pemanduan berupa gambaran nyata yang terjadi dalam pelayanan pemanduan kapal di pelabuhan Tanjung Redeb Kalimantan Timur.

2. Teknik Pengumpulan Data

Dalam pengumpulan data-data makalah ini, penulis menggunakan teknik-teknik sebagai berikut:

a. Observasi (pengamatan)

Yaitu berdasarkan pengalaman yang pernah dialami penulis selama bertugas di pelabuhan Tanjung Redeb Kalimantan Timur.

b. Metode Perpustakaan

Dimana data informasi didapat dari buku-buku dan literatur yang berkaitan dengan pelayanan pemanduan kapal di pelabuhan Tanjung Redeb Kalimantan Timur.

c. Deskripsi Kualitatif

Berdasarkan fakta-fakta yang penulis amati sewaktu penulis bertugas di di Pelabuhan Tanjung Redeb Kalimantan Timur.

3. Subjek Penelitian

Dalam penyusunan makalah ini penulis mengambil Pelabuhan Tanjung Redeb Kalimantan Timur sebagai subyek pada penelitian yang mana penulis bekerja dan mengadakan pengamatan berkaitan dengan pelayanan pemanduan kapal.

4. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang penulis gunakan dalam pembuatan makalah ini adalah teknik analisis deskriptif kualitatif yaitu dengan cara menggambarkan data-data yang sudah penulis dapatkan sebelumnya. Analisis berdasarkan survei, pengamatan dan pengalaman penulis sendiri di Pelabuhan Tanjung Redeb Kalimantan Timur.

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan selama penulis bertugas di di Pelabuhan Tanjung Redeb Kalimantan Timur dalam periode tanggal 10 Mei 2020 sampai dengan 13 Agustus 2021.

2. Tempat Penelitian

Penelitian dilaksanakandi Pelabuhan Tanjung Redeb Kalimantan Timur, yang dititikberatkan pada Pelayanan Pemanduan.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Penulisan makalah ini disajikan sesuai dengan sistematika penulisan makalah yang telah ditetapkan dalam buku pedoman penulisan makalah yang dianjurkan oleh

STIP Jakarta. Dengan sistematika yang ada maka diharapkan akan mempermudah penulisan makalah ini secara benar dan terperinci. Makalah ini terbagi dalam 4 (empat) bab sesuai dengan urutan penelitian ini. Adapun sistematika penulisan makalah ini adalah sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini berisi Latar Belakang Masalah pemilihan judul, identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah yang diambil, Tujuan dan Manfaat Penelitian yang didapat, Metode Penelitian yang digunakan, Waktu dan Tempat Penelitian yang dialokasikan serta Sistematika Penulisan yang sistemik dalam penyusunannya.

BAB II LANDASAN TEORI

Pada bab ini dijelaskan teori-teori yang digunakan untuk menganalisa data-data yang didapat melalui buku-buku sebagai referensi untuk mendapatkan informasi dan juga sebagai tinjauan pustaka. Pada landasan teori ini juga terdapat kerangka pemikiran yang merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting.

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisikan data-data yang diambil dari lapangan sesuai dengan pengalaman penulis selama bertugas di Pelabuhan Tanjung Redeb. Data-data ditunuskan dalam deskripsi data, kemudian dianalisis permasalahan yang terjadi dan menjabarkan pemecahan dari permasalahan tersebut. Dengan demikian permasalahan yang sama tidak terjadi lagi. Dengan kata lain menawarkan solusi terhadap penyelesaian masalah tersebut.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini dijelaskan kesimpulan pembahasan masalah-masalah yang dibahas pada bab-bab sebelumnya dan saran yang berasal dari evaluasi pemecahan masalah yang dibahas didalam penulisan makalah ini dan merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Berdasarkan Latar belakang, batasan masalah, identifikasi dan rumusan masalah sebagaimana telah diuraikan pada BAB I, maka tinjauan pustaka sebagai bagian dari landasan teori yang menjadi dasar kerangka pemikiran adalah sebagai berikut :

1. Optimalisasi

Dalam beberapa literatur manajemen, tidak dijelaskan secara tegas pengertian optimalisasi, namun dalam Kamus Bahasa Indonesia, W.J.S. Poerwadarminta (2017:75) dikemukakan bahwa : "Optimalisasi adalah hasil yang dicapai sesuai dengan keinginan, jadi optimalisasi merupakan pencapaian hasil sesuai harapan secara efektif dan efisien". Optimalisasi banyak juga diartikan sebagai ukuran dimana semua kebutuhan dapat dipenuhi dari kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan.

Menurut Winardi (2019:363) bahwa, "optimalisasi adalah ukuran yang menyebabkan tercapainya tujuan sedangkan jika dipandang dari sudut usaha, optimalisasi adalah usaha memaksimalkan kegiatan sehingga mewujudkan keuntungan yang diinginkan atau dikehendaki". Dari uraian tersebut diketahui bahwa optimalisasi hanya dapat diwujudkan apabila dalam pewujudannya secara efektif dan efisien. Dalam penyelenggaraan organisasi, senantiasa tujuan diarahkan untuk mencapai hasil secara efektif dan efisien agar optimal.

2. Pelayanan

a. Definisi Pelayanan

Menurut Moenir, (2010:26) pelayanan adalah kegiatan yang dilakukan oleh seseorang atau sekelompok orang dengan landasan faktor materi melalui sistem, prosedur dan metode tertentu dalam rangka usaha memenuhi kepentingan orang lain sesuai dengan haknya. Pelayanan

hakikatnya adalah serangkaian kegiatan, karena itu pelayanan merupakan sebuah proses.

Sebagai proses, pelayanan berlangsung secara rutin dan berkesinambungan, meliputi seluruh kehidupan orang dalam masyarakat secara umum.

b. Aspek Pelayanan Pemanduan

Ketepatan waktu pelayanan pemanduan atau *zero waiting time* dapat diartikan : Pertama, pandu harus sudah berada di atas kapal yang akan dipandunya dan siap untuk melaksanakan tugas pemanduan tepat sesuai waktu yang telah ditetapkan sebagai waktu dimulainya pelayanan pemanduan. Kedua, kapal tunda sebagai sarana bantu pemanduan dengan jumlah unit dan daya yang diperlukan harus sudah berada pada posisi yang ditentukan dan siap menerima komando dari pandu untuk melaksanakan tugas membantu pandu dalam olah gerak kapal di kolam pelabuhan.

Keputusan Administrator Pelabuhan tentang Petunjuk Teknis Tata Cara Pemanduan Kapal di Pelabuhan pasal 10 ayat (9) dan (c) antara lain mengatur bahwa, kapal-kapal ukuran lebih dari 70 meter wajib menggunakan kapal tunda dan alas pertimbangan keselamatan dilarang meninggalkan dermaga tanpa menggunakan kapal tunda. Dengan demikian ketepatan waktu pelayanan tidak hanya membutuhkan kesiapan perwira kapal tetapi juga ketersediaan (*availability*) sarana bantu pemanduan.

Dari sudut kepentingan pengguna jasa, ketepatan waktu pelayanan di pelabuhan sangat penting dan terkait dengan masalah efisiensi biaya. Lamanya waktu tunggu kapal menyebabkan semakin panjangnya waktu kapal di pelabuhan (*Ships Time in Port*). Memang lamanya waktu kapal di pelabuhan tidak semata disebabkan waktu tunggu (*waiting time*), tetapi dapat juga disebabkan karena lamanya penyelesaian kegiatan bongkar muat di dermaga terutama general cargo disamping sebab-sebab seperti gangguan cuaca.

c. Bentuk dan Sifat Penyelenggaraan Pelayanan Umum (*Public Service*)

Adapun bentuk dan sifat penyelenggaraan pelayanan umum harus mengandung sendi-sendi : kesederhanaan, kejelasan, kepastian, keamanan, keterbukaan, efisiensi, ekonomis, keadilan, dan ketepatan waktu (Boediono, 2003:68). Uraiananya sebagai berikut :

1) Kesederhanaan

Yang dimaksud dengan kesederhanaan meliputi mudah, lancar, cepat, tidak berbelit-belit, mudah dipahami dan mudah dilaksanakan.

2) Kejelasan dan kepastian

Arti adanya kejelasan dan kepastian di sini adalah hal-hal yang berkaitan dengan :

- a) Prosedur atau tata cara pelayanan umum;
- b) Persyaratan pelayanan umum, baik teknis maupun administratif;
- c) Unit kerja dan atau pejabat yang berwenang dan bertanggung jawab dalam memberikan pelayanan umum;
- d) Rincian biaya/tarif pelayanan umum dan tata cara pembayarannya;
- e) Jadwal waktu penyelesaian pelayanan umum;
- f) Hak dan Kewajiban, baik bagi pemberi pelayanan maupun penerima pelayanan umum berdasarkan bukti-bukti penerimaan permohonan / kelengkapannya, sebagai alat untuk memastikan pemrosesan pelayanan umum;
- g) Pegawai terkait yang menerima keluhan pelanggan.

3) Keamanan

Artinya bahwa dalam proses dan hasil pelayanan umum dapat memberikan kepastian hukum.

4) Keterbukaan

Hal-hal yang berkaitan dengan proses pelayanan umum wajib diinformasikan secara terbuka agar mudah diketahui dan dipahami oleh masyarakat.

5) Efisiensi

- a) Persyaratan pelayanan umum hanya dibatasi pada hal-hal yang berkaitan langsung dengan pencapaian sasaran pelayanan dengan tetap memperhatikan keterpaduan antara persyaratan dengan produk pelayanan umum yang diberikan;
- b) Dicegah adanya pengurangan pemenuhan kelengkapan, persyaratan dalam hal proses pelayanannya mempersyaratkan kelengkapan persyaratan dari satuan kerja / instansi pemerintah lain yang terkait.

6) Ekonomis

Dalam arti pengenaan biaya pelayanan umum harus ditetapkan secara wajar dengan memperhatikan :

- a) Nilai barang dan atau jasa pelayanan umum dan tidak menuntut biaya yang tinggi di luar kewajiban;
- b) Kondisi dan kemampuan masyarakat untuk membayar secara umum;
- c) Ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

7) Keadilan

Dinaksud dengan sendi keadilan disini adalah keadilan yang merata, dalam arti cakupan / jangkauan pelayanan umum harus diusahakan seuas mungkin dengan distribusi yang merata dan diperlakukan secara adil.

8) Ketetapan Waktu

Yang dimaksud dengan ketetapan waktu disini adalah dalam pelaksanaan pelayanan umum dapat diselesaikan dalam kurun waktu yang telah ditentukan.

3. Pemanduan Kapat

a. Aspek Pemanduan

Pemanduan adalah kegiatan pandu dalam membantu, memberikan saran, dan informasi kepada Nakhoda tentang keadaan perairan setempat

yang penting agar navigasi pelayaran dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib, dan lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan. (Pasal 48 III Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran).

Pertimbangan utama dilakukannya pemanduan kapal adalah untuk kepentingan keselamatan dan keamanan berlayar pada perairan yang oleh pemerintah telah ditetapkan sebagai perairan wajib pandu yang salah satunya adalah perairan pelabuhan. Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pasal 198 bahwa "untuk kepentingan keselamatan dan keamanan berlayar, serta kelancaran berlalu lintas di perairan dan pelabuhan, Pemerintah menetapkan perairan tertentu sebagai perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa". Selanjutnya pasal 198 menegaskan bahwa, "Setiap kapal yang berlayar di perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa wajib menggunakan jasa pemanduan".

Menurut PM 57 Tahun 2015 tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal, pasal 29 ayat (1) bahwa ukuran kapal yang wajib menggunakan pelayanan pemanduan adalah kapal-kapal dengan GT 500 (lima ratus *Gross tonnage*) atau lebih. Sedangkan apa yang dimaksud dengan pemanduan, PM 57 Tahun 2015 pasal 1 ayat (1) merumuskan bahwa pemanduan adalah kegiatan pandu dalam membantu, memberikan saran dan informasi kepada Nakhoda tentang keadaan perairan sempit yang penting agar navigasi-pelayaran dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib, dan lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan.

b. Sarana Bantu Pemanduan / Sarana Bantu Navigasi

Sarana Bantu Navigasi Pelayaran di alur Pelabuhan Tanjung Redeb masih kurang memadai seperti rambu-rambu *buoy* untuk menandai daerah yang benar-benar dangkal. Sarana Bantu Navigasi Pelayaran adalah peralatan atau sistem yang berada diluar kapal yang didesain dan dioperasikan untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi bernavigasi kapal dan/atau lalu lintas kapal (Pasal 1 Angka 46 III Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran).

Sesuai dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2010 Tentang Kenavigasian, sebagai berikut :

1) Pasal 21

a) Jenis Sarana Bantu Navigasi Pelayaran terdiri atas:

- (1) Visual;
- (2) Elektronik; dan
- (3) Audible.

b) Sarana Bantu Navigasi Pelayaran berfungsi untuk:

- (1) Menentukan posisi dan arah haluan kapal;
- (2) Memberitahukan adanya bahaya rintangan pelayaran;
- (3) Menunjukkan batas-batas alur pelayaran yang aman;
- (4) Menandai garis pemisah lalu lintas kapal;
- (5) Menunjukkan kawasan dan/atau kegiatan khusus di perairan;
- (6) Batas wilayah suatu negara.

2) Pasal 22

Visual sebagaimana dimaksud dalam pasal 21 ayat (1) huruf a meliputi:

- a) Menara suar;
- b) Rambu suar;
- c) Pelampung suar; dan
- d) Tanda siang.

3) Pasal 23

Elektronik sebagaimana dimaksud dalam pasal 21 ayat (1) huruf b meliputi:

- a) *Global Positioning System* (GPS);
- b) *Differential Global Position System* (DGPS);
- c) *Radar beacon*;
- d) *Radio beacon*.

- e) Radar *surveillance*; dan
- f) *Afected wave radio beam*.

4) Pasal 24

Audible sebagaimana dimaksud dalam pasal 21 ayat (1) huruf (c) wajib ditempatkan pada daerah berkabut atau pandangan terbatas. Dalam menunjang terselenggaranya berbagai fungsi tersebut di atas peranan pelayanan jasa Pelabuhan Tanjung Redeb sangat berperan penting. Untuk terselenggaranya pelayanan di Pelabuhan Tanjung Redeb secara efektif dan efisien selain tersedia fasilitas dan peralatan pelabuhan, tidak kalah pentingnya adalah alur pelayanan.

c. Alur perairan wajib pandu

Perairan wajib pandu adalah wilayah perairan yang karena kondisi perairannya mewajibkan dilakukan pemanduan kepada kapal yang melayarnya (Pasal 1 nomor 49 UU Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran).

Sesuai dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2010 Tentang Kenavigasian, menjelaskan pada BAB IX tentang Pemanduan Pasal 108

- 1) Untuk kepentingan keselamatan dan keamanan pelayaran serta kelancaran berlalu lintas di perairan dan pelabuhan, pemerintah menetapkan perairan tertentu sebagai perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa.
- 2) Penetapan perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi kriteria:
 - a) Faktor diluar kapal yang mempengaruhi keselamatan berlayar
 - b) Faktor kapal yang mempengaruhi keselamatan berlayar.
- 3) Kriteria faktor diluar kapal yang mempengaruhi keselamatan berlayar meliputi:
 - a) Panjang alur perairan;
 - b) Banyaknya tikungan;

- c) Lebar alur perairan;
 - d) Rintangan bahaya navigasi di alur perairan
 - e) Kecepatan arus;
 - f) Kecepatan angin;
 - g) Tinggi ombak;
 - h) Ketebalan, kecepatan kabut;
 - i) Jenis tambatan kapal; dan
 - j) Jenis Keadaan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran.
- 4) faktor kapal yang mempengaruhi keselamatan berlayar meliputi:
- a) Frekuensi kepadatan lalu lintas kapal;
 - b) Ukuran kapal (tonase kotor, panjang, dan sarat kapal);
 - c) kapal; dan
 - d) Jenis muatan kapal.

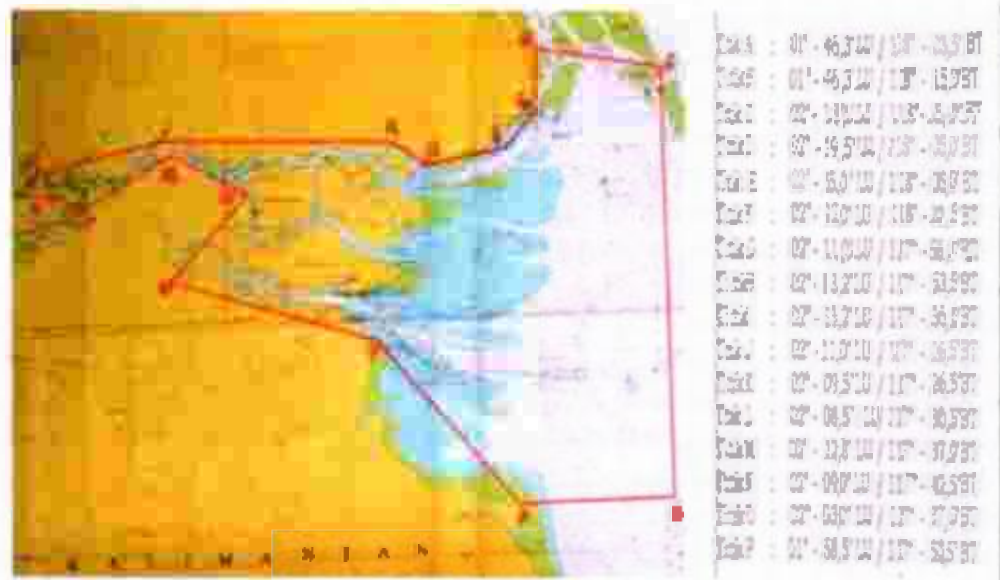
d. Aspek Persyaratan seorang Pandu

Pandu harus berkeahlian kombinasi antara pengetahuan biasanya dari bidang mengendalikan kapal atau bernavigasi dengan pengetahuan tentang kondisi unik perairan setempat. Dikatakan lingkungan setempat bersifat unik karena setiap perairan wajib pandu atau pelabuhan mempunyai environment yang berbeda-beda satu sama lain, seperti karakteristik arus laut, angin, perubahan tingginya pasang-surut dan berbagai muatan alam" (Lase, Keselamatan Pelayaran di Lingkungan Teritorial Pelabuhan-Pernanduan kapal, Jakarta : Nika 2006, p42)

Fungsi pandu di atas kapal adalah sebagai advisor kepada nakhoda atau perwira kapal, maka untuk dapat meyakinkan atas *advice* atau nasehat dan saran yang diberikan haruslah didukung dengan kemampuannya dalam berkomunikasi. Disebutkan bahwa salah satu keterampilan yang berkembang dinamis bagi personil pandu adalah "kemampuan menanamkan saling pengertian dengan nakhoda atau perwira kapal" (Lase, 2006, p47).

Kemampuan berkomunikasi tidak hanya dibutuhkan untuk menciptakan saling pengertian dengan nakhoda atau perwira kapal, tapi juga dalam hal memberi perintah dan mengkoordinasikan operator kapal tunda yang membantu operasi pemanduan, komunikasi dengan menara pengawas dan dengan kapal-kapal lain yang berolah gerak pada saat yang sama.

4. Perairan Wajib Pandu Kelas II Tanjung Redeb



Gambar 2.1 Peta Perairan Wajib Pandu Tg Redeb

Keterangan

- A. Tanjung Perupu
- B. Muara Pantai
- C. Pulau Panjang
- D. Tanjung Pandang
- E. Tanjung Bolalang
- F. Tanjung Ulingan / Kasai
- G. Muara Kasai
- H. Tidung - Badak
- I. Santul / Plu Lati
- J. Sungai Birang
- K. Rinding

- L. Sambaliung - Sungai Kelay
- M. Sukan - Pulau Besing
- N. Sodang
- O. Suaran
- P. Tanjung Buasin

Kegiatan pemanduan di Pelabuhan Tanjung Redeb dilakukan oleh pandu bandar karena masuk di area perairan wajib pandu dan berada di pelabuhan umum. Mekanisme kegiatan pemanduan di Pelabuhan Tanjung Redeb dilakukan sesuai protap yang telah ditemukan yaitu dengan melihat kondisi draft kapal yang akan dipandu dan muatan yang dimuat karena permasalahan pasang surut di alur pelayaran Tanjung Redeb, serta dari kelengkapan kapal berupa Surat Persetujuan Berlayar (SPB) maupun ijin olah gerak kapal. Hal ini dikarenakan apabila tidak adanya surat tersebut maka tidak akan dilayani dalam kegiatan pemanduan di alur pelayaran maupun demaga pelabuhan umum.

Proses kegiatan pemanduan yaitu dari pengguna jasa membuat permohonan kepada Badan Usaha Pelabuhan (Pelindo) untuk melakukan kegiatan pemanduan di alur Tanjung Redeb dan diteruskan kepada petugas pandu yang sedang melaksanakan tugas jaga pandu untuk melakukan kegiatan pemanduan di perairan wajib pandu di pelabuhan umum maupun di alur perairan Tanjung Redeb.

Untuk kegiatan di pelabuhan maupun di alur pelayaran utama yang didahulukan adalah kapal tongkang dengan muatan batu bara yang melewati pelabuhan umum, karena dampak pada arus pasang surut dibandingkan dengan kapal yang membawa muatan container / cargo yang kosong.

B. KERANGKA PEMIKIRAN



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Obyek penelitian dalam makalah ini yaitu pemanduan di pelabuhan Tanjung Redeb. Pelabuhan Tanjung Redeb satu-satunya Pelabuhan yang terletak pada Posisi $2^{\circ}-10'-00''$ LU dan $117^{\circ}-29'-00''$ BT dengan jarak dari Muara Pantai masuk menyusuri sungai menuju Pelabuhan Tanjung Redeb 65 Mil dan dilayari dengan kapal waktu tempuh 10 jam.

Berdasarkan barasan masalah yang diambil sebagaimana dijelaskan pada bab I, berikut beberapa kejadian yang pernah penulis alami, diantaranya yaitu :

1. Fakta I

Rata-rata lamanya waktu pelayanan pemanduan (*approaching time*) per kapal yang keluar dan masuk Pelabuhan Tanjung Redeb, berdasarkan data kegiatan pemanduan periode tahun 2021, tercatat 1,33 jam atau 1 jam 20 menit. Sedangkan lamanya waktu keterlambatan pelayanan pemanduan (*waiting time for pilot*) Tahun 2021 tercatat rata-rata 26 menit dan periode Januari sampai September 2021, rata-rata 0,43 jam atau kurang lebih 45 (empat puluh lima) menit dari target maksimal 50 menit.

Kategori faktor penyebab keterlambatan pelayanan pemanduan, dari waktu kewaktu menunjukan karakteristik sebagai berikut :

- a. Menunggu kapal tunda
- b. Menunggu pandu
- c. Menunggu kesiapan dermaga
- d. Kapal belum siap/belum tiba

2. Fakta II

Pada awal Januari 2021 pengurusan ABK dipindahkan kepada perusahaan lain, yang mana perusahaan tersebut memiliki kebijakan yang berbeda

khususnya dalam hal gaji ABK. Pendapatan ABK menjadi berkurang / mendapatkan gaji lebih sedikit dari perusahaan sebelumnya. Saat penulis berada di atas kapal, penulis sering mendapati pekerjaan yang tidak sesuai dengan arahan yang diberikan kepada mereka. Sebagian ABK hanya sungguh-sungguh bekerja pada saat Perwira sedang memperhatikan mereka bekerja. Tetapi setelah Perwira pergi, mereka memperlambat kegiatan mereka. Para ABK hanya menganggap perintah kerja sebagai sesuatu yang membebaskan mereka, sehingga hasil kerjanya juga tidak memuaskan. Mereka akhirnya tenggelam dalam rutinitas kerja yang menimbulkan perasaan bosan yang pada akhirnya bisa berakibat pada hilangnya semangat untuk bekerja. Tidak adanya kesadaran akan tanggung jawab ABK atas pekerjaannya disebabkan motivasi yang kurang pada diri mereka untuk dapat bekerja dengan lebih baik.

B. ANALISIS DATA

Berdasarkan batasan masalah yang diambil dan uraian pada deskripsi data di atas, maka penulis dapat menganalisisnya sebagai berikut :

1. Keterlambatan Pelayanan (*Delay Service*) Pemantuan Kapal

Hasil analisa penulis yaitu sebagai berikut :

a. Jumlah Sarana Pemantuan Tidak Sebanding Dengan Kedatangan Kapal

Sarana Bantu Pemantuan adalah peralatan atau sistem yang berada di luar kapal serta didesain dan dioperasikan secara langsung digunakan pandu dalam melakukan tugas-tugas pemantuan untuk meningkatkan keselamatan, efisiensi dalam berolahgerak kapal.

Kapal Tunda yang berfungsi sebagai sarana bantu pemantuan adalah Kapal dengan karakteristik tertentu digunakan untuk kegiatan mendorong, menarik, menggandeng, mengawal (*escort*) dan membantu (*assist*) kapal yang berolah-gerak di alur pelayaran, daerah labuh jangkar maupun kolam pelabuhan, baik untuk bertambat ke atau untuk melepas dari dermaga, jetty, trestle, pier, pelampung, *dolphin*, kapal dan fasilitas tambat lainnya.

Kapal tunda (*harbour tug*) merupakan sarana bantu pemantuan yang sangat penting untuk membantu pandu dalam mengolah gerak kapal yang

dipandunya terutama pada saat memasuki pelabuhan, penyandaran dan ketika kapal meninggalkan dermaga. Di perairan pelabuhan yang sempit dipenuhi konstruksi dermaga dan kegiatan *cargo handling* kapal-kapal yang bertambat di sepanjang dermaga, tidak memungkinkan sebuah kapal berolah gerak bebas seperti di laut lepas, sehingga kemampuan olah geraknya menjadi sangat terbatas. Petunjuk Teknis Tata Cara Pemanduan, melarang pandu menggunakan mesin kapal secara berlebihan sehingga dapat merusak dermaga dan fasilitas lainnya dan menggunakan *bow thruster*, kecuali dalam keadaan tertentu dan pada jarak minimal 20 meter dari dermaga. (pasal 14 ayat (1) butir a dan b).

b. Sebagian Sarana Bantu Pemanduan Tidak Berfungsi Dengan Baik

Dalam melaksanakan tugas pemanduan kapal, penundaan kapal merupakan salah satu bagian penting yang berperan sebagai unsur penunjang dan ujung tombak dalam pelayanan jasa kapal di pelabuhan. Sarana bantu pemanduan merupakan alat pertama dan utama yang mengawali dan mengakhiri tugas pelayanan jasa di pelabuhan terhadap para peatakar jasa angkutan laut, dimana kapal-kapal yang akan masuk dan keluar pelabuhan akan dibantu dengan sarana bantu pemanduan yaitu kapal tunda. Kondisi kapal tunda di pelabuhan haruslah benar-benar siap mengingat jumlah kunjungan atau gerakan kapal yang makin meningkat dengan ukuran kapal yang bervariasi.

Berdasarkan aturan pemanduan bahwa kapal tunda yang digunakan harus memenuhi syarat kelaiklautan dan telah dilakukan pemeriksaan terkait kekuatan mesin induk maupun mesin bantu, kekuatan tarik *bollard pull*, peralatan penundaan dan peralatan keselamatan penunjang lainnya.

Kesiapan operasi kapal-kapal tunda sangat berperan penting dalam menunjang kecepatan pelayanan kapal yang berlabuh disepanjang perairan Tanjung Redeb, saat ini jumlah sarana bantu kapal tunda yang ada di Tanjung Redeb adalah 1 (satu) unit dimana kapal tunda TB. Artha 01 telah berusia 9 (sembilan) tahun. Meskipun satu kapal tunda tersebut mendapatkan perawatan yang memadai dan masih memiliki kekuatan mendorong yang baik tetapi tetap saja riskan mengingat usianya yang

sudah tua, hal ini akan sangat berbahaya jika dalam melakukan tugas penundaan dan tiba-tiba kapal tunda tersebut mengalami kerusakan, ini akan menghambat kerja dalam melakukan jasa di pelabuhan.

Kurangnya personil Pandu merupakan salah satu faktor terjadinya keterlambatan pelayanan pemanduan sehingga pelayanan menjadi tidak memuaskan bagi pengguna jasa sebagai mitra kerja dikarenakan jarak alur pelayan yang jauh sehingga menyebabkan keterlambatan dalam melayani kapal yang melakukan olah gerak.

2. Kurang terampilnya petugas pandu dalam membawa kapal, penguasaan alur pelayaran (karakteristik perairan) serta kemampuan komunikasi

Hasil analisa penulis yaitu sebagai berikut :

a. Terbatasnya Jumlah dan Kemampuan SDM Pandu

Jumlah Petugas Pandu yang ada di Pelabuhan Tanjung Redeb adalah 6 orang (enam) orang, dengan jumlah gerakan kapal wajib pandu rata-rata dalam satu bulan adalah 480 gerakan, dan ada 10 sampai 15 gerakan kapal wajib pandu perhari baik untuk gerakan masuk maupun keluar dan gerakan tersendiri, sementara pandu yang standby hanya 6 orang sedangkan yang 2 orang sedang cuti.

Daerah Perairan Tanjung Redeb merupakan daerah perairan wajib pandu dengan panjang perairan 65 NM dimana kapal-kapal yang berukuran GT 500 atau lebih yang keluar masuk area pelabuhan wajib menggunakan jasa pemanduan.

Dengan tetap mengacu pada aturan yang ada, sesuai keputusan menteri perhubungan nomor 53 tahun 2011 tentang penyelenggaraan pemanduan pada pasal 9 disebutkan bahwa persyaratan-persyaratan untuk dapat mengikuti pelatihan pandu adalah sebagai berikut:

- 1) Pelaut nautis berijazah minimal ANT III
- 2) Berpengalaman sebagai perwira atau nahkoda (diutamakan) di kapal dengan masa layar minimal 3 tahun

- 3) Sehat jasmani dan rohani yang dibuktikan dengan keterangan kesehatan dari rumah sakit resmi yang di tunjuk oleh balai kesehatan kerja pelayaran (BPK2B).

Apabila dilihat dari persyaratan tentunya banyak pelaut indonesia yang memenuhi persyaratan tersebut namun bila dilihat dari segi kesejahteraannya yang masih tergolong kecil mengakibatkan minat pelaut untuk menjadi pandu menjadi sedikit padahal kebutuhan pandu cukup banyak. ini merupakan kendala tersendiri bagi perusahaan swasta untuk mencari tenaga pandu karna untuk masuk persero saja masih sangat kurang pelaut yang berminat, sehingga sampai pada saat ini masih kekurangan petugas pandu, sehingga hanya bisa merekrut pandu yang sudah purnabakti untuk di pekerjaan.

Jumlah personil pandu saat ini hanya berjumlah 6 orang personil jika dibandingkan dengan jumlah kunjungan kapal atau gerakan kapal yang semakin hari semakin mengalami peningkatan maka jumlah ini masih kurang sehingga hal ini menyebabkan banyak kapal yang dilayani tidak sesuai waktu yang ditetapkan, sehingga menyebabkan keterlambatan pemanduan kapal.

Ditinjau dari faktor kesiapan perwira pandu dan sarana bantu pemanduan lamanya waktu keterlambatan pelayanan pemanduan relatif kecil dan masih dibawah batas toleransi (target) maksimal 30 menit. Sebab-sebab keterlambatan yang dominan justru bersumber dari kesiapan kapal yang akan dilayani dan oleh sebab lain seperti masalah cuaca. Ketepatan waktu pelayanan pemanduan, meskipun tidak terlalu signifikan dapat memperpendek waktu kapal di pelabuhan namun berpengaruh terhadap aspek kepuasan pelanggan, karenanya waktu tunggu (*waiting time*) oleh sebab apapun harus diminimalisasi sebagai bagian dari upaya peningkatan pelayanan pemanduan di Pelabuhan.

- a) Faktor kemampuan teknis dan penguasaan perairan setempat

Dari sisi kemampuan teknis, bahwa setiap perwira pandu memiliki latar belakang pendidikan dan kompetensi sebagai pelaut nautis serta berpengalaman. disamping memenuhi syarat kesehatan baik jasmani,

maupun rohani. Selanjutnya perwira pandu yang belum terampil dalam hal olah gerak kapal tunda. Hal ini dikarenakan perwira merasa bahwa tugas olah gerak kapal bukan merupakan tugas pokoknya. Kurangnya Keterampilan petugas pandu Dalam Olah Gerak Kapal Tunda diketahui saat cuaca buruk, perwira lambat dalam olah gerak kapal sehingga lambat mendeteksi kapal yang akan ditunda.

Dari sisi penguasaan perairan, bahwa sebelum bertugas di suatu perairan wajib pandu atau pelabuhan, perwira pandu harus melalui proses familiarisasi untuk memastikan penguasaannya terhadap detail perairan setempat termasuk karakteristik alamnya.

Dalam kaitannya dengan perwira pandu di Pelabuhan Tanjung Redeb, bahwa ia merupakan perwira senior yang telah melalui perjalanan panjang dan proses familiarisasi. Maka baik dari sisi keterampilan teknis maupun penguasaan perairan, perwira pandu di Pelabuhan Tanjung Redeb dapat dianggap lebih dari cukup. Persoalan mendasar adalah sikap sebagian perwira pandu yang menganggap bahwa tugas olah gerak kapal bukan merupakan tugas pokoknya. Sikap demikian dapat mengarah pada kelalaian dalam mematuhi prosedur dan standard.

b) Faktor kemampuan dalam berkomunikasi

Pelabuhan Tanjung Redeb merupakan pelabuhan dengan aktivitas yang cukup padat di Indonesia dan terbuka bagi perdagangan luar negeri, karenanya kapal-kapal yang berkunjung dari berbagai negara dengan nakhoda dan perwira pandu dari berbagai bangsa dan bahasa yang berbeda-beda.

Kunci suksesnya pelayanan penanduan adalah bagaimana antara perwira pandu dan nakhoda dapat saling berkomunikasi dengan baik sehingga tercipta saling pengertian. Pandu dalam posisinya sebagai advisor harus mampu memberikan penjelasan detail unik perairan setempat dan memberikan nasehat atau saran dengan bahasa yang dimengerti oleh nakhoda atau perwira pandu, sebaliknya nakhoda atau perwira pandu menjelaskan kondisi kapalnya, sifat-sifat uniknya

serta peralatan navigasi yang ada dikapalnya juga dengan bahasa yang bisa dimengerti oleh perwira pandu.

Dengan demikian kemampuan berkomunikasi sangatlah penting bagi perwira pandu seperti di Pelabuhan Tanjung Redeb. Terjadinya salah pengertian antara nakhoda dengan perwira pandu dapat berakibat fatal, terutama dalam situasi kritis yang berisiko terjadinya kecelakaan kapal. Memang dalam dunia pelayaran tersedia istilah-istilah standar dalam komunikasi yaitu *Standard Maritime Communication Phrases* (SMCP) baik oleh setiap pelaut, tetapi dalam keadaan tertentu dibutuhkan juga kemampuan komunikasi dalam bahasa internasional (Bahasa Inggris) yang lebih bersifat umum. Hal ini sering menjadi kendala tersendiri dalam kegiatan pemanduan kapal.

b. Kondisi Alur Pemanduan yang Padat

Kondisi alur perairan dan kesibukan lalu-lintas kapal yang sedemikian rupa jelas mempengaruhi keselamatan berlayar, karena itu pada saat ini banyak larangan yang di atur dalam Petunjuk Teknis Tata Cara Pemanduan Kapal di Pelabuhan Tanjung Redeb seperti larangan berpapasan di alur yang sempit, larangan memutar kapal dengan ukuran tertentu di lokasi tertentu dan sebagainya.

Untuk saat ini LWS alur perairan Tanjung Redeb adalah 5 meter dengan bertambahnya dermaga dan juga galangan kapal disepanjang perairan dipulau Kalimantan Timur. Bertambahnya dermaga dan galangan kapal di pulau Kalimantan Timur dan semakin meningkatnya kunjungan kapal maka akan sangat mempengaruhi tingkat pelayanan pemanduan khususnya terhadap *waiting time* bagi kapal yang wajib pandu jika jumlah personil pandu tidak bertambah, maka pelayanan pemanduan akan jauh dari harapan oleh semua pihak khususnya pemakai jasa kepadatan alur yang terjadi di daerah wajib pandu disebabkan karena banyak kapal-kapal maupun tongkang yang bertambah secara tidak beraturan diluar galangan kapal tersebut juga dengan banyaknya kapal-kapal tongkang berlabuh jangkar ataupun yang bertambat di pohon sepanjang alur juga

mempengaruhi kepadatan di alur pelayaran juga banyaknya pulau-pulau kecil dan barang kayu disepanjang alur hal ini juga berpengaruh pada saat pelayanan pemanduan kapal.

Isi dari Keputusan Menteri Perhubungan KM. Nomor 24 Tahun 2002 tentang penyelenggaraan pemanduan mengatakan bahwa setiap kapal yang berukuran GT. 500 atau lebih yang masuk keluar pelabuhan ataupun melakukan gerakan tersendiri wajib menggunakan jasa Pemanduan. Kondisi alur banyak terdapat batang kayu dengan beberapa pulau kecil sehingga bisa menyebabkan kecelakaan bagi kapal-kapal yang baru masuk di daerah perairan Tanjung Redeb sehingga diwajibkan memakai jasa pandu. Berangkat dari keputusan tersebut maka di perairan Tanjung Redeb terdapat beberapa lokasi pemanduan yang merupakan lokasi kegiatan bongkar muat, tempat berlabuh dimana lokasi pemanduan dengan lokasi pemanduan lainnya jaraknya bervariasi. Sedangkan jarak tersebut merupakan salah satu indikator yang mempengaruhi pelayanan pemanduan sehingga selalu mengakibatkan keterlambatan dalam melayani pemanduan kapal yang akan bersandar di dermaga. Adapun lokasi-lokasi pemanduan tersebut antara lain:

- 1) Dermaga-dermaga yang ada disepanjang Tanjung Redeb dimana kapal-kapal tongkang maupun tug boat sering bersandar di daerah ini.
- 2) Dermaga Terminal Petikemas maupun kapal kargo
- 3) Dermaga kapal Pelabuhan Rakyat
- 4) Dermaga-dermaga yang ada untuk kapal-kapal masyarakat.

Dengan jumlah dermaga dan luasnya daerah perairan wajib pandu dengan tenaga pandu yang ada sekarang di wilayah Tanjung Redeb masih sangat kurang sehingga menyebabkan terjadinya keterlambatan dalam pelayanan pemanduan sehingga menjadi masalah tersendiri di perairan Tanjung Redeb sehingga menjadi tidak optimal.

C. PEMECAHAN MASALAH

1. Alternatif Pemecahan Masalah

a. Keterlambatan Pelayanan (*Delay Service*) Pemanduan Kapal

Alternatif pemecahan masalah keterlambatan pelayanan pemanduan kapal yaitu sebagai berikut :

1) Mengusulkan Untuk Panambahan Sarana Pemanduan

Terbatasnya sarana bantu pemanduan menyebabkan pemanduan di alur Pelabuhan Tanjung Redeb belum berjalan lancar. Untuk mengatasi masalah tersebut, diantaranya dapat dilakukan dengan cara penambahan station Pandu khususnya di pelabuhan Tanjung Redeb. Adapun untuk merealisasikannya pihak terkait perlu mengalokasikan dana untuk penambahan station pandu.

Ketentuan syarat mengenai sarana prasarana stasiun pandu, hal ini diatur dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No PU.63/1/4/DTAL.07 BAB III Pasal 12 yaitu: Stasiun pandu harus dapat digunakan sesuai dengan fungsi dalam memonitor gerakan kapal di wilayah perairan pandu dan berlabuh jangkar, dengan persyaratan sebagai berikut:

- a) Dalam setiap keadaan dan segala cuaca tetap dapat digunakan secara optimal.
- b) Tersedia lampu penerangan dan dapat menyala dengan baik.
- c) Terdapat petugas operator pemanduan yang siap 24 (dua puluh empat) jam;
- d) Terletak pada tempat yang luas dan tidak terhalang serta menghadap ke laut lepas sehingga dapat memonitor setiap kegiatan kapal yang berlalu lalang diperairan dan dilengkapi dengan alat pengintai / teropong;
- e) Bisa dimungkinkan tersediannya radar yang dapat dipergunakan setiap dibutuhkan.
- f) Tersedia radio VHF.

- g) Mempunyai ruang istirahat pandu.
- h) Dilengkapialat pengukur kecepatan dan arah angin.
- i) Daftar arus, daftar pasang surut, peta rencana dan buku navigasi lainnya.
- j) Petugas operator radio pemanduan sebagai pengendali dan operator bersertifikat operator radio.

2) Melakukan Perawatan dan Pemeriksaan Sarana Bantu Pemanduan Secara Berkala

Kapal Tunda (*harbour tug*) merupakan sarana bantu pemanduan yang sangat penting untuk membantu pandu dalam mengolah gerak kapal yang dipandunya terutama pada saat memasuki kolam pelabuhan, penyandaran dan ketika kapal meninggalkan dermaga. Sedangkan di Pelabuhan Tanjung Redeb saat ini hanya tersedia sebanyak 1 kapal tunda (*tug boat*) yaitu kapal tunda dengan daya mesin besar 3000 HP. Jumlah tersebut masih kurang memadai mengingat aktivitas pemanduan di pelabuhan Tanjung Redeb yang padat.

Mengingat begitu pentingnya peran kapal tunda dalam pemanduan maka kondisi kapal tunda harus selalu siap operasi. Oleh karena itu, SDM pandu perlu melakukan perawatan kapal sesuai prosedur yang berlaku. Kendala yang dihadapi dalam penerapan prosedur perawatan yaitu tidak dilakukannya perawatan secara teratur, terencana dan menyeluruh terhadap permesinan di kapal karena biaya perawatan yang sangat tinggi dan sebagian dari pemeliharaan perbaikan di kapal hanya ditulis pelaporan sudah dikerjakan sedangkan faktanya belum.

Perawatan juga melihat dari segi biaya yang yang tinggi untuk semua perawatan karena atas intruksi dari perusahaan sehingga dapat mengurangi atau bahkan meniadakan kegiatan perawatan untuk mengontrol biaya-biaya yang tinggi. Dikarenakan biaya perawatan permesinan kapal cukup tinggi juga biaya pemeliharaan kapal yang mempunyai biaya yang besar.

Asumsi yang dipakai adalah bahwa sebagai tenaga penggerak di kapal adalah *engine*, maka seluruh sistem yang ada harus dinyatakan dalam keadaan baik dan layak untuk dioperasikan, sehingga dapat berfungsi optimal sebagai tenaga penggerak. Sebagai tenaga penggerak, maka *engine* membutuhkan perawatan yang prima agar dapat berfungsi dengan baik dan efisien.

Untuk memudahkan pelaksanaan perawatan, maka kegiatan perawatan yang dilakukan sebaiknya berdasarkan :

- a) Sistem perintah kerja atau *work order system* merupakan kegiatan Perawatan yang dilaksanakan berdasarkan pesanan dari kepala kerja pada bagian mesin. *Work order* atau perintah kerja memuat tentang :
 - (1) Apa yang harus dikerjakan.
 - (2) Siapa yang mengerjakan dan bertanggung jawab.
 - (3) Alat-alat yang dibutuhkan serta macamnya.
 - (4) Suku cadang yang dibutuhkan.
 - (5) Waktu yang dibutuhkan untuk mengerjakan pekerjaan Perawatan tersebut dan kapan waktu penyelesaiannya.
- b) *Checklist system* merupakan daftar atau *schedule* yang telah dibuat untuk melakukan kegiatan perawatan dengan cara pemeriksaan terhadap setiap mesin secara berkala.
- c) Rencana kerja bulanan (*monthly maintenance*) atau 3 bulanan (*quarterly maintenance*), yaitu kegiatan *maintenance* yang dilaksanakan berdasarkan pengalaman atau berdasarkan catatan sejarah mesin, misalnya kapan suatu mesin harus dirawat atau diperbaiki.

Selain perawatan kapal tunda secara rutin, mengingat aktivitas pemanduan di pelabuhan Tanjung Redeb yang padat maka perlu adanya penambahan kapal tunda. Untuk itu, Naktoda perlu mengusulkan kepada perusahaan atau BUP (Badan Usaha Pelabuhan) agar menambah 3 (tiga) kapal tunda dengan daya mesin

besar agar kegiatan pemanduan di Pelabuhan Tanjung Redeb dapat berjalan lancar dan keterlambatan pelayanan (*delay service*) pemanduan dapat diminimalisir (berkurang).

- b. Kurang terampilnya petugas pandu dalam membawa kapal, penguasaan alur pelayaran (karakteristik perairan) serta kemampuan komunikasi

Alternatif pemecahannya adalah sebagai berikut :

1) **Penambahan Jumlah SDM pandu dan Peningkatan Kemampuannya**

Agar tidak terjadi keterlambatan pelayanan (*delay service*) pemanduan di daerah wajib pandu wilayah perairan Tanjung Redeb. Maka badan usaha pelabuhan atau BUP sebagai operator pemanduan di perairan Tanjung Redeb harus menambah jumlah SDM pandu dari 6 (enam) orang menjadi 10 (sepuluh) orang sehingga gerakan kapal yang rata rata 480 perbulan bisa di layani secara maksimal sehingga tidak lagi terjadi keterlambatan (*delay service*). Tentunya personil pandu yang di rekrut adalah perwira pandu yang telah memiliki persyaratan dan keterampilan secara teknis serta memiliki kemampuan dalam mengolali gerak kapal.

a) **Menyesuaikan standar sertifikasi SDM Pandu dengan aturan STCW 2010**

Untuk sertifikasi pelaut yang belum memenuhi standard STCW 2010 Amandmemn Manila. Salah satu cara yang paling ampuh adalah dengan mengirim anak buah kapal untuk mengikuti diklat secara bergaliran. Hal ini akan membuka paradigma bahwa anak buah kapal tunda seharusnya dapat berkembang seperti anak buah kapal kapal lain yang bersertifikasi International.

Sebagaimana dalam dalam STCW section B-II / 1 Poin 7 tentang program pelatihan di atas kapal bahwa :

- (1) Peserta pelatihan harus dilakukan dalam kapasitas (peserta pelatihan akan memiliki tugas lain daripada melakukan program pelatihan dan tugas darurat).
- (2) Program pelatihan di atas kapal, harus dikelola dan dikoordinasikan oleh perusahaan yang mengelola kapal yang berlayar di laut layanan harus bersedia dan akan kapal didominasi oleh perusahaan sebagai wadah pelatihan.

(a) *Job instruction training*

Pelatihan ini memerlukan analisa pekerjaan secara teliti. Pelatihan ini dimulai dengan penjelasan awal tentang tujuan pekerjaan, dan menunjukkan langkah-langkah serta prosedur pelaksanaan pekerjaan.

(b) *Apprenticed ship*

Pelatihan ini mengarah pada proses penerimaan Sumber Daya Manusia yang baru yang baru pertama kali bekerja di atas kapal. Diberikan pengarahan dan pelatihan yang intensif dibawah bimbingan Perwira senior di atas kapal untuk beberapa waktu tertentu. Keefektifan pelatihan ini tergantung pada kemampuan Perwira dalam memberikan materi dan mengawasi proses pelatihan.

(c) *Coaching dan counseling*

Pelatihan ini merupakan aktifitas yang mengharapkan timbal balik dalam penampilan kerja penjelasan secara perlahan bagaimana melakukan pekerjaan secara tepat.

Pada setiap waktu, peserta pelatihan harus menyadari dua individu diidentifikasi yang segera bertanggung jawab atas pengelolaan program pelatihan di atas kapal. Yang pertama adalah petugas berlayar di laut berkualitas, disebut sebagai "petugas pelatihan kapal", yang dibawah otoritas Master, harus mengatur dan mengawasi program pelatihan. Kedua harus menjadi orang yang didominasi oleh perusahaan,

disebut sebagai "pelugas pelatihan perusahaan" yang harus memiliki tanggung jawab keseluruhan untuk program pelatihan dan koordinasi dengan organisasi.

Berdasarkan teori di atas maka dapat disimpulkan bahwa SDM pandu dikatakan terampil apabila mereka dapat melakukan pekerjaan dengan cekatan / cepat dan benar.

- b) Meningkatkan pendidikan dan latihan kepelautan sesuai standar STCW2010

Pelatihan melalui pendidikan merupakan hal yang sangat penting guna mewujudkan pelayanan jasa pemundaan yang berkualitas karena dengan pendidikan dan pelatihan dapat meningkatkan pengetahuan dan keterampilan perwira pandu. Peningkatan pendidikan dan keterampilan bisa dilaksanakan melalui pendidikan formal dan informal.

(1) Pendidikan Formal

Pendidikan formal bagi para perwira pandu adalah pendidikan profesi dibidang pelayaran sehingga harus melalui pendidikan khusus atau pendidikan resmi. Dalam hal ini menginstruksikan perwira pandu mengikuti pendidikan ke Balai Pendidikan atau Pusat Pendidikan Ilmu Pelayaran sesuai dengan tingkat kompetensi yang dimiliki hingga nantinya para perwira pandu dapat mencapai pendidikan profesi kepelautan hingga jenjang tertinggi yaitu Ahli Nautika Tingkat I (ANT-I).

Dengan pendidikan setara dengan Ahli Nautika Tingkat I (ANT-I) maka perwira pandu secara otomatis kemampuan pengetahuannya meningkat dan keterampilan yang dimiliki juga meningkat sehingga dapat meningkatkan kualitas pelayanan.

(2) Pendidikan Informal

Selain pendidikan formal, perwira pandu perlu juga adanya pendidikan informal untuk mendukung kelancaran

tugas operasional sehari-hari seperti :

(a) Kursus Bahasa Asing

Kursus bahasa asing khususnya Bahasa Inggris bagi para perwira pandu untuk meningkatkan komunikasi. Karena komunikasi memegang peranan penting dalam penyampaian informasi terutama untuk kapal asing sehingga perwira pandu dituntut untuk menguasai Bahasa Inggris karena sebagai Bahasa Internasional.

(b) Kursus-kursus yang lain yang berhubungan dengan tugas sehari-hari

Dilaksanakan kursus-kursus lain yang berhubungan dengan tugas pemanduan seperti kursus tentang manajemen kepelabuhan dan kursus lainnya.

Untuk meningkatkan Sumber Daya Manusia yang profesional perusahaan harus memberikan pendidikan dan pelatihan yang up to date sehingga para perwira pandu mampu bersaing di tingkat nasional maupun internasional. Para perwira pandu hendaknya disekolahkan secara bergantian dan bertahap untuk ditingkatkan sertifikatnya sampai dengan Master Mariner (ANT 1), serta diikuti sertakan untuk mengikuti pendidikan dan pelatihan untuk mengambil sertifikat yang ada hubungannya dengan tugas pelayaran pemanduan berupa Pandu Tingkat I dan Pandu Tingkat II.

Dengan banyaknya Diklat keterampilan perwira pandu mampu dan penuh dengan keyakinan saat bertugas karena dianggap mampu, karena sudah banyak mengikuti kursus keterampilan pelaut tentunya akan menambah wawasan dan pola pikir para pandu untuk akan menambah Sumber Daya Manusia yang profesional.

c) Memberikan Penghargaan Bagi Anak Buah Kapal Yang Berprestasi

Dalam kehidupan sehari-hari seseorang membutuhkan motivasi dalam hidupnya guna untuk memaksimalkan kegiatan agar berjalan dengan sesuai keinginan. Meningkatkan motivasi anak buah kapal di kapal tunda yang masih rendah dapat dilakukan tindakan penyelesaian sebagai berikut:

- (1) Memberikan gaji atau premi anak buah kapal sesuai dengan beban kerja

Perusahaan dapat memberikan formulasi gaji mereka dengan adil. Untuk membangun suasana kerja yang nyaman perusahaan harus memberi kompensasi dan benefit yang layak. Anak buah kapal sangat mungkin tidak termotivasi ketika ukuran kinerja tidak berdasarkan kriteria yang disepakati dan target kinerja yang masuk akal. Dalam memberikan gaji, perusahaan membuat formulasi dengan cara melihat ijazah anak buah kapal dan masa kerja di perusahaan. Selain itu perusahaan juga melihat jam kerja anak buah kapal setiap bulan dengan melihat absensi mereka. Apabila perusahaan menemukan kelebihan jam kerja maka baru diberikan premi sedangkan apabila tidak ditemukan kelebihan jam kerja maka tidak diberikan premi.

- (2) Memberikan penghargaan atas prestasi kerja anak buah kapal

Setiap anak buah kapal butuh untuk dihargai atas eksistensi dan prestasinya. Anak buah kapal tunda adalah asset perusahaan yang harus mendapatkan perhatian terutama ketika mereka telah berhasil melakukan pekerjaan. Keberhasilan kapal tunda yaitu kapal tidak melebihi *waiting time* yang telah ditentukan sebagaimana dapat dilihat pada *log book* harian kapal. Untuk itu maka layak bagi anak buah kapal tunda untuk mendapatkan penghargaan atas prestasi yang telah mereka lakukan untuk memenuhi target perusahaan. Satu contoh lagi apabila terjadi peningkatan jumlah pelayanan penundaan kapal juga mereka harus diberi perhatian karena mereka telah berhasil meningkatkan pendapatan perusahaan.

Ada beberapa bentuk penghargaan terhadap anak buah kapal yang dilakukan perusahaan antara lain:

- (a) Memberikan premi / bonus tambahan setiap bulan sekali.
 - (b) Memberikan acara wisata (*employee gathering*) setiap tahun.
 - (c) Mengadakan acara makan bersama anak buah kapal tunda.
- (3) Memberikan peluang berkembang untuk kemajuan anak buah kapal tunda

Perusahaan dapat menawarkan kesempatan untuk berkembang. Anak buah kapal juga ingin merasa diberi ruang untuk maju. Perusahaan berkewajiban menunjukkan cara agar mereka dapat berkembang, misalnya menyertakan mereka dalam pelatihan dan sistem jenjang promosi yang mantap. Pemberian peluang untuk kemajuan anak buah kapal tunda seperti mengirimkan mereka ke Balai Pendidikan pelayaran untuk peningkatan ijazah dengan biaya dari perusahaan.

- (4) Memberikan peluang anak buah kapal untuk berpikir dan bertindak mandiri

Anak buah kapal membutuhkan ruang gerak untuk menyelesaikan persoalan yang terjadi di kapalnya. Semestinya perusahaan memfasilitasi contohnya apabila terjadi kerusakan yang terjadi di atas kapal seyogyanya perusahaan memberikan sparepart yang cukup supaya anak buah kapal dapat menyelesaikan pekerjaannya secara mandiri.

2) Penambahan Alat Penunjang Seperti Radar Agar Dapat Memantau Kondisi Alur

Guna mendapatkan perairan yang aman perlu dipersiapkan fasilitas prasarana dan sarana yang sesuai dengan rencana dan persyaratan kapal yang melalui wilayah perairan tersebut seperti panjang dan dimensi alur, banyak tikungan, kondisi alam dan teknis perairan, bahaya navigasi dan cuaca serta sistem perambuan.

Sarana dan prasarana bantu navigasi pemanduan di area Tanjung Redeb, yang sampai saat ini masih sering di temukan bouy yang rusak, lampu mati dan perpindahan posisi. Pihak kepanduan sering melaporkan masalah tersebut kepada pihak terkait tentang kerusakan tersebut, karena sarana dan prasarana bantu navigasi sangat berperan vital dalam keselamatan pelayaran. Akibat yang sering timbul dari kurang optimalnya sarana dan prasarana bantu navigasi adalah terjadinya insiden seperti kapal kandas.

Dari analisis penyebab kinerja pelayanan jasa pemanduan yang belum optimal, penyebab utamanya, adalah kurang optimalnya stasiun pandu Tanjung Redeb dan tidak adanya stasiun pandu tambahan yang lebih memadai untuk jarak yang lebih jauh, sehingga pelayanan pemanduan agak lambat dikarenakan alat komunikasi radio VHF tidak menjangkau. Untuk itu kendala-kendala tersebut bisa diatasi diantaranya yaitu:

- a) Perlu adanya stasiun pandu
- b) Menambah jumlah SDM Pandu
- c) Penambahan alat penunjang seperti Radar agar dapat memantau kondisi air.

2. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah

a. Keterlambatan Pelayanan (*Delay Service*) Pemanduan Kapal

1) Mengusulkan Untuk Penambahan Sarana Pemanduan

Keuntungannya :

- a) Sarana pemanduan di pelabuhan Tanjung Redeb sesuai yang diharapkan
- b) Kegiatan pemanduan dapat berjalan lancar (tepat waktu)

Kerugiannya :

- a) Membutuhkan biaya untuk penambahan sarana pemanduan
- b) Diperlukan koordinasi dengan pihak-pihak terkait

2) Melakukan Perawatan dan Pemeriksaan Sarana Bantu Pemanduan Secara Berkala

Keuntungannya :

- a) Sarana bantu pemanduan yang ada dapat difungsikan dengan baik
- b) Terwujudnya ketepatan waktu pemanduan kapal

Kerugiannya :

Membutuhkan waktu dan pemahaman pihak yang bertanggung jawab dalam kegiatan perawatan dan pemeriksaan sarana bantu pemanduan.

b. Kurang terampilannya petugas pandu dalam membawa kapal, penguasaan alur pelayaran (karakteristik perairan) serta kemampuan komunikasi

1) Penambahan Jumlah SDM pandu dan Peningkatan Kemampuannya

Keuntungannya :

- a) Dengan penambahau jumlah SDM Pandu dan peningkatan kemampuannya maka dapat melayani tugas pemanduan dengan maksimal
- b) Dapat meningkatkan pelayanan pemanduan

Kerugiannya :

Membutuhkan pelatihan untuk meningkatkan kemampuan petugas pandu.

2) Penambahan Alat Penunjang Seperti Radar Agar Dapat Memantau Kondisi Alur

Keuntungannya :

- a) Dapat meningkatkan keselamatan dalam kegiatan pemanduan kapal
- b) Sebagai penunjang kelancaran kegiatan pemanduan di Pelabuhan

Kerugiannya :

- a) Membutuhkan biaya penambahan alat penunjang seperti radar
- b) Diperlukan koordinasi dengan pihak pelabuhan atau penyelenggara pemanduan kapal di pelabuhan Tanjung Redeb

3. Pemecahan Masalah yang Dipilih

a. Keterlambatan Pelayanan (*Delay Service*) Pemanduan Kapal

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, solusi yang dipilih untuk mengatasi keterlambatan pelayanan pemanduan kapal di pelabuhan Tanjung Redeb yaitu

Mengusulkan untuk penambahan sarana pemanduan

b. Kurang terampilnya petugas pandu dalam membawa kapal, penguasaan alur pelayaran (karakteristik perairan) serta kemampuan komunikasi

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, solusi yang dipilih untuk meningkatkan keterampilan petugas pandu baru dalam membawa kapal, penguasaan alur pelayaran (karakteristik perairan) serta kemampuan komunikasi petugas pandu yaitu dengan cara penambahan jumlah SDM pandu dan peningkatan kemampuannya

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Dari pembahasan masalah tersebut diatas tentang optimalisasi pelayanan pemanduan di Pelabuhan Tanjung Redeb, maka dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Keterlambatan pelayanan (*delay service*) pemanduan kapal mengakibatkan banyak kapal yang tidak dapat terlayani dengan baik di karenakan jumlah tenaga pandu yang kurang dan sarana bantu untuk pemanduan yang tidak memadai serta Kondisi alur pemanduan yang padat
2. Kurang terampilannya petugas pandu dalam membawa kapal, penguasaan alur pelayaran (karakteristik perairan) serta kemampuan komunikasi mengakibatkan teknis pemanduan tidak berjalan dengan baik

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan di atas, maka untuk meningkatkan pelayanan pemanduan di pelabuhan Tanjung Redeb, penulis menyarankan :

1. Untuk mengurangi keterlambatan pelayanan (*delay service*) pemanduan kapal disarankan kepada BUP atau operator untuk menambah jumlah SDM Pandu dari 6 (enam) orang menjadi 10 (sepuluh) orang. Dengan penambahan petugas pandu yang memadai dengan jumlah yang cukup akan membuat pelayanan pemanduan di Tanjung Redeb akan membuat pelayanan lebih maksimal dan pengguna jasa akan merasa puas akan pelayanan yang prima, guna menciptakan pelayaran yang aman dan lancar di alur peelayaran.
2. Diharapkan perlu adanya Penambahan alat penunjang seperti Radar agar dapat memantau kondisi alur pelayaran sehingga pelayanan pemanduan dapat berjalan dengan lancar dan mendapatkan jangkauan yang lebih akurat

3. Disarankan kepada pihak terkait untuk mengalokasikan dana dalam rangka penambahan station pandu di Pelabuhan Tanjung Redeb guna dalam komunikasi dengan petugas pandu yang ada di laut lebih maksimal dan terjangkau
4. Seharusnya pihak yang bertanggung jawab melakukan perawatan dan pemeriksaan sarana bantu pemanduan secara berkala sehingga semua sarana bantu pemanduan yang ada dapat difungsikan secara maksimal.

DAFTAR PUSTAKA

- Boediono, (2003), *Pelayanan Prima*. Jakarta : Rineka Cipta
- Johan Handoyo, Jusak (2015), *Manajemen Perawatan dan Perbaikan Kapal*. Jakarta : Djangkar
- Lase, DA. (2006), *Mengenal Fungsi dan Tanggung Jawab Pondu*. Jakarta, Bandar Maju.
- Moenir, (2010). *Manajemen Pelayanan Umum*. Jakarta: Gramedia Utama
- Poerwadarminta. (1997), *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta : Depdiknas
- Winardi. (1999) *Kamus Istilah Bahasa Indonesia*. Jakarta : Gramedia
- Undang-Undang No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2010 Tentang Kenavigasian
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 53 Tahun 2011 tentang Penyelenggaraan Pemanduan
- Peraturan Menteri Nomor PM. 93 Tahun 2014 tentang Sarana Bantu dan Prasarana Pemanduan Kapal
- Peraturan Menteri Nomor PM 57 Tahun 2015 tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP. 258 tentang Peraturan Wajib Pandu Tanjung Redeb
- Keputusan Administrator Pelabuhan tentang Petunjuk Teknis Tata Cara Pemanduan Kapal di Pelabuhan

DAFTAR ISTILAH

<i>Advises</i>	: Nasehat atau saran-saran yang diberikan petugas pandu kepada nakhoda atau perwira kapal
<i>Availability</i>	: Rasio tingkat ketersediaan alat (sarana bantu pemanduan) dibanding jumlah waktu yang mungkin dinyatakan dalam jam atau %.
AT	: Approaching Time Rata-Rata, waktu yang dibutuhkan untuk menyelesaikan pemanduan satu kapal
<i>Accident</i>	: Kecelakaan, yang dalam hal ini kecelakaan kapal dalam pemanduan.
<i>Accident Investigation</i>	: Penyelidikan kecelakaan dengan meneliti sebab-sebab yang sesungguhnya.
<i>Access channel</i>	: Alur masuk dari laut ke pintu dan pelabuhan atau sebaliknya.
<i>Anchorage Area</i>	: Daerah berlabuh jangkar di luar pelabuhan.
ASD	: <i>Azimut Steering Drive</i> , sistem operasi kapal tunda (<i>harbour tug</i>) yang mampu berputar diempat 360°
AIS	: <i>Automatic Identification System</i> , peralatan navigasi yang memungkinkan suatu kapal dapat mengidentifikasi identitas dan koordinat posisi kapal-kapal lain (juga dilengkapi AIS) d' sekitarnya.
ARPA	: <i>Automatic Radar Plotting Aids</i> , peralatan navigasi yang dapat menampilkan posisi, kecepatan dan arah suatu kapal termasuk kapal-kapal lain di sekitarnya dalam satu display.
<i>Acceptable Risk</i>	: Tingkat risiko yang telah dikendalikan sampai batas minimal yang dapat diterima.

Basic Cause	: Sebab-sebab dasar terjadinya kecelakaan kerja.
BT	: <i>Berthing Time</i> , lamanya waktu kapal bertambat di dermaga.
Freeboard	: Bagian badan kapal yang berada di atas permukaan air diukur dari permukaan air sampai geladak utama.
Fatigue and boredom	: Keletihan dan kelesuan seorang pekerja dikarenakan beban tugas yang berlebihan secara kuantitatif.
Failure	: Kegagalan atau kerusakan alat dalam waktu dioperasikan.
Freight rate	: Tarif angkutan laut.
Gateway	: Fungsi pelabuhan sebagai pintu gerbang perekonomian suatu negara atau daerah dimana pelabuhan itu berada.
Gap	: Kesenjangan antara kondisi yang diinginkan dengan kondisi sesungguhnya.
General Cargo Carrier	: Kapal pengangkut muatan umum (<i>general cargo</i>).
GPS	: <i>Global Positioning System</i> , peralatan navigasi yang dapat menentukan koordinat posisi kapal di atas bumi.
GT	: <i>Gross Tonnage</i> atau isi kotor, volume ruangan kapal secara keseluruhan dengan satuan <i>Gross Registered Tonnage</i> (GRT). 1 grt = 100 cuft. = 2,83 m ³
Harbour Tug	: Kapal tunda yang didesain khusus untuk beroperasi diperairan pelabuhan sebagai sarana bantu pemanduan.
Inner Channel	: Alur perairan dalam kolam pelabuhan.
Interface	: Fungsi pelabuhan sebagai tempat bertemunya moda transportasi laut dengan moda transportasi darat.
Immediate cause	: Sebab langsung terjadinya kecelakaan kerja. Terdiri dari perbuatan tidak aman (<i>unsafe action</i>) dan kondisi tidak aman (<i>unsafe condition</i>).

<i>Inland transport cost</i>	: Biaya transportasi darat di pelabuhan muat dan di pelabuhan tujuan.
<i>Idle Time (IT)</i>	: Penundaan atau terselanya kegiatan bongkar muat oleh sebab-sebab gangguan seperti kerusakan <i>crane</i> dsb.
ISO 9001-2008	: Standart Internasional Sistem Manajemen Mutu versi 2008.
LOA	: <i>Length Overall</i> , panjang kapal keseluruhan mulai dari bagian terluar haluan sampai bagian terluar buritan.
OHSAS-2007	: <i>Occupational Health and Safety Assessment</i> , Standard Internasional Manajemen Keselamatan dan Kesehatan kerja yang dikeluarkan oleh British Institution.
<i>One way channel</i>	: Alur perairan di sekitar pintu dam yang hanya bisa dilalui oleh satu kapal, tidak diperbolehkan dua kapal berpapasan atau saling menyusul.
Perairan Wajib Pandu	: Alur perairan dimana setiap kapal ukuran GT 500 atau lebih wajib menggunakan jasa pemanduan.
P2TL/PIMTL	: Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut/ Peraturan Internasional untuk Mencegah Tubrukan di Laut.
<i>Postpone Time (PT)</i>	: Waktu kapal berlabuh di area labuh jangkar sebelum mengajukan permintaan pelayanan.
<i>Production cost</i>	: Biaya yang dibutuhkan untuk menghasilkan suatu produk dagang.
<i>Port dues and Charge</i>	: <i>Port dues</i> , pungutan pelabuhan seperti uang labuh, uang tambat dan uang dermaga. <i>Port charge</i> , uang jasa seperti jasa pemanduan, jasa tunda, biaya bongkar muat, pemindahan muatan di dermaga dan penumpukan.
<i>Possible Time</i>	: Waktu yang mungkin suatu alat dapat dioperasikan untuk sarana bantu pemanduan dan dermaga (24 jam perhari).
<i>Quality Objective</i>	: Sasaran mutu dalam setiap segmen kegiatan manajemen.

mutu, berkaitan dengan KPI.

<i>Quay Handling Charge</i>	: Biaya penanganan muatan di dermaga seperti sewa alat mekanis.
<i>Reliability</i>	: Tingkat kehandalan seperti MTBF dan MTTR.
Resiko	: Ukuran kemungkinan kerugian yang akan timbul dari sumber bahaya tertentu yang terjadi. Tingkat risiko ditentukan berdasarkan kemungkinan terjadinya dan konsekuensinya.
<i>Ship Time in Port</i>	: Lamanya waktu kapal berada di pelabuhan.
SLA	: <i>Service Level Agreement</i> , suatu kontrak dimana dua pihak telah bersepakat tentang <i>term & conditions</i> yang terkait dengan penyediaan layanan.
SLG	: <i>Service Level Guarantee</i> , jaminan kepastian standard mutu pelayanan oleh penyedia jasa yang dinyatakan dan dipublikasikan kepada pengguna jasa.
<i>Shipping Line</i>	: Perusahaan pelayaran atau agent pelayaran
<i>Seahome trade</i>	: Perdagangan melalui laut.
<i>Shore cost</i>	: Biaya-biaya penanganan muatan di pelabuhan seperti pungutan uang dermaga, jasa penanganan di dermaga termasuk sewa alat mekanis dan biaya penumpukan.
<i>Storage charge</i>	: Biaya penumpukan barang di gudang/ lapangan penumpukan di pelabuhan.
<i>Stevedoring charge</i>	: Biaya bongkar muat barang dari/ke kapal.
SMCP	: <i>Standard Marine Communication Phrase</i> , istilah-istilah standard internasional dalam komunikasi maritim.
SBN	: Sarana Bantu Navigasi, rambu-rambu suar, pelampung dan sebagainya.



PENGANTAR SINOPSIS MAKALAH

NAMA FATAH KHOIRUL ANAM
NIS 02595/N-1
BIDANG KEAHLIAN NAUTIKA
PROGRAM DIKLAT DIKLAT PELAUT-1

Mengajukan Sinopsis Makalah sebagai berikut

A. Judul

OPTIMALISASI PELAYANAN PEMANDUAN KAPAL DI PELABUHAN TANJUNG REDEB KALIMANTAN TIMUR

B. Masalah Pokok

1. Keterlambatan pelayanan (delay service) pemanduan kapal
2. Kurang memadainya ketrampilan secara teknis, penguasaan detail dan karakteristik perairan serta kemampuan komunikasi

C. Pendekatan Pemecahan Masalah

1. Meningkatkan kemampuan dan jumlah SDM pandu dalam olah gerak kapal
2. Melakukan perawatan pemeliharaan dan penambahan sarana bantu pemanduan kapal

Menyetujui

Jakarta, Maret 2022

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Penulis

Capt. Bhima Siwo Putro, MM
NIP. 19730526 200812 1 001

Agus Widodo, MM
NIP. 19730402 199808 1 001

FATAH KHOIRUL ANAM
NIS. 02595/N-1

Ka. Dv. Pengembangan Usaha



Dr. Al Nuh tar Setompul, MT
Penata Tk1 (II/d)
NIP. 19730331 200804 1 001

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
DIVISI PENGEMBANGAN USAHA
PROGRAM DIKLAT PELAUT - I







Judul Makalah :

OPTIMALISASI PELAYANAN PEMANBUAN
KAPAL GUNA Peningkatan PELAYANAN
DIPERLAHAN TANJUNGPEDER KAWAN TAN
TIRUR

Dosen Pembimbing I Makalah

Capt. BhimaSiswoPutro, MM

Revisi

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
	01/03 2022	grr judul & kesimpulan grr koreksi & ngasi in bali 1/3/22	
	12/03 2022	bab I	
	21/03 2022	bab I	
	22/03 2022	bab I	
	24/03 2022	bab II	
	28/03 2022	bagian & bimbingan	

Catatan :

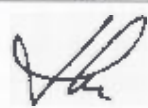

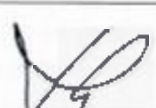


.....
.....
.....

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
DIVISI PENGEMBANGAN USAHA
PROGRAM DIKLAT PELAUT -I

Judul Makalah : OPTIMALISASI PELAYANAN PEMANUNAN KAPAL
GUNA MENINGKATKAN PELAYANAN DI PELABUHAN
TANGUNG PERDES KALIMANTAN TIMUR

Dosen Pembimbing II Makalah : Agus Widodo, MM

Bimbingan II :

No	Tanggal	Urutan	Tanda Tangan Pembimbing
	10/2022 /03	Pengajuan judul makalah	
	18/2022 /03	Pengajuan Bab I	
	21/2022 /03	Pengajuan Bab II	
	23/2022 /03	Pengajuan Bab III	
	24/2022 /03	Pengajuan Bab IV	

Catatan : Kegiatan pembimbingan sudah selesai
selanjutnya makalah yang di submit
