

EVALUASI JUMLAH TENAGA PANDU YANG DIBUTUHKAN PADA SUB DINAS PEMANDUAN DINAS PELAYANAN KAPAL PT (PERSERO) PELABUHAN INDONESIA III CABANG TANJUNG INTAN CILACAP

Capt Pantjadjatmika Rahmadarta , S.E., M.M., M.Mar

ABSTRAK

Penelitian ini mengambil judul “EVALUASI JUMLAH TENAGA PANDU YANG DIBUTUHKAN pada SUB DINAS PEMANDUAN DINAS PELAYANAN KAPAL PT (PERSERO) PELABUHAN INDONESIA III CABANG TANJUNG INTAN CILACAP”. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menganalisis penggunaan jumlah tenaga Pandu pada Sub Dinas Pemanduan, Dinas Pelayanan Kapal PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III, cabang Tanjung Intan Cilacap. Dan untuk mengetahui apakah penggunaan jumlah tenaga Pandu yang sesuai dengan kebutuhan tenaga Pandu akan mampu menunjang kelancaran pelayanan pemanduan kapal di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap.

Hipotesis dalam skripsi ini adalah jumlah tenaga Pandu yang digunakan pada Sub Dinas Pemanduan, Dinas Pelayanan Kapal PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III cabang Tanjung Intan Cilacap, belum sesuai dengan analisis kebutuhan tenaga kerja (*workforce analysis*), dan dengan penggunaan tenaga Pandu yang sesuai dengan kebutuhan akan mampu menunjang kelancaran pelayanan pemanduan kapal di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, Jawa Tengah.

Berdasarkan hasil dari perhitungan, didapat jumlah tenaga Pandu yang digunakan pada Sub Dinas Pemanduan, Dinas Pelayanan Kapal PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III cabang Tanjung Intan Cilacap, sudah sesuai dengan jumlah kebutuhan tenaga Pandu, berdasarkan analisis kebutuhan tenaga kerja (*workforce analysis*), di mana rata-rata jumlah tenaga pandu yang digunakan berjumlah 4 (empat) orang Pandu sedangkan rata-rata jumlah tenaga pandu yang digunakan berjumlah 4 (empat) orang. Pada hasil uji t, dengan tingkat signifikansi 0,05 dan derajat kebebasan $n_1 + n_2 - 2 = 6 + 6 - 2 = 10$, menunjukkan -t tabel (- 2,228 > nilai -t hitung (- 0,706), sehingga Hipotesis pertama yang menyatakan bahwa jumlah tenaga Pandu yang digunakan pada Sub Dinas Pemanduan, Dinas Pelayanan Kapal PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III cabang Tanjung Intan Cilacap belum sesuai dengan analisis kebutuhan tenaga kerja ditolak.

Perhitungan untuk menentukan tingkat kelancaran pelayanan pemanduan kapal, jika petugas Pandu yang digunakan sesuai dengan analisis kebutuhan tenaga kerja dengan kriteria pengujian 50 % di mana akan menerima Hipotesis kedua jika didapat lebih dari atau sama dengan 50 % dan menolak jika kurang dari 50 %, ternyata dari perhitungan didapat hasil tingkat kelancaran pelayanan pemanduan kapal, jika menggunakan tenaga Pandu yang sesuai dengan analisis kebutuhan tenaga kerja adalah 62,5 % yang berarti lebih besar dari 50 %, dengan demikian Hipotesis kedua diterima.

Implikasi yang diajukan adalah dengan memberikan masukan kepada perusahaan PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III cabang Tanjung Intan Cilacap, sebaiknya menambah jumlah petugas Pandu sesuai dengan kebutuhan berdasarkan analisis

kebutuhan tenaga kerja, dalam mengantisipasi ke depan, sehingga kelancaran pelayanan pemanduan kapal di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, dapat tercapai seperti yang diharapkan.

Kata Kunci : Petugas Pandu, Kapal, Pelayanan kapal, Pelabuhan

ABSTRACT

This research is entitled “THE EVALUATION OF THE NUMBER OF PILOT OFFICERS IN PILOTAGE UNIT, SHIP’S SERVICE OFFICE PT (PERSERO) PELABUHAN INDONESIA III BRANCH OF TANJUNG INTAN CILACAP”. The aims of this research are, first, to find out and analyze the number of pilot officers in the pilotage unit at the ship’s service office PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III, branch of Tanjung Intan Cilacap, and second, to determine whether using the appropriate workforce analysis for the number of pilot officers will enhance the capability to expedite pilotage services at the pilotage unit, Port of Tanjung Intan Cilacap.

The hypotheses of this thesis are that the number of pilot officers in pilotage at the ship’s service office PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III branch of Tanjung Intan Cilacap hasn’t been suitable with workforce analysis and if using the number of pilot officers suitable with workforce analysis will have the capability to speed up pilotage service in the pilotage unit office ship’s service Port of Tanjung Intan Cilacap, Central Java

Based on the results of the calculation, it appears that the number of pilot officers at the Port of Tanjung Intan Cilacap has been suitable with the need of pilot officers. According to the workforce analysis, the average number of pilot officers needed was 4 (four) pilot officers, and the average number of pilot officers used at the Port of Tanjung Intan Cilacap was also 4 (four) Pilot officers.

By the results of t-test with a significance level of 0,05 and degrees of freedom of $n_1 + n_2 - 2 = 6 + 6 - 2 = 10$, ($df = 10$), the value of the t-table (- 2,228) and the computed-t value (- 0,706) were obtained. Consequently, the first hypothesis, which suggests that the number of pilot officers used in the pilotage unit of the ship’s service at PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III branch of Tanjung Intan Cilacap, is not suitable according to the workforce analysis, is rejected.

The result of the calculation aims to determine the extent to which pilotage services can be expedited at the Port of Tanjung Intan Cilacap if the number of pilot officers used is suitable according to workforce analysis. Using a test criterion of 50 %, the second hypothesis will be accepted if the result of the calculation equals or exceeds 50 %, and rejected if it falls below 50 %. The calculation reveals that the level of speed in pilotage service when using the number of pilot officers suitable with workforce analysis is 62.5%, which exceeds 50%. Therefore, the second hypothesis is accepted.

The implication of this research is to provide suggestions to the management of PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III branch of Tanjung Intan Cilacap. It is advisable to increase the number of pilot officers to align with workforce analysis for future planning. This adjustment is crucial to accelerate pilotage services at the Port of Tanjung Intan Cilacap, meeting the expectations set forth.

Key words : Marine Pilot, Ship service, Port

PENDAHULUAN

Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan negara yang berbentuk kepulauan, yang membentang dari Sabang sampai Merauke, di mana wilayah perairannya lebih luas daripada wilayah daratan, dengan kondisi Indonesia yang merupakan negara berkembang, maka bukanlah hal baru jika di dalamnya banyak tumbuh bidang-bidang usaha yang bergerak, baik dalam bidang pertanian, peternakan, kepariwisataan, jasa angkutan (darat, laut maupun udara) dll.

Mengingat kondisi geografi, negara Indonesia yang terdiri dari banyak pulau, baik besar maupun kecil, dengan jarak antara pulau yang satu dengan pulau yang lainnya berjauhan, maka sangat diperlukan sarana transportasi baik lewat darat, udara maupun transportasi laut, sedangkan untuk menunjang sarana transportasi antar pulau yang terpisah oleh lautan, ada alternatif sarana transportasi yang dapat digunakan, yaitu sarana transportasi udara dan laut, namun untuk sarana transportasi yang paling murah dan sering digunakan oleh masyarakat umum adalah sarana transportasi angkutan laut.

Seperti halnya transportasi darat yang memerlukan terminal ataupun stasiun sebagai tempat persinggahan atau tempat tujuan naik/turunnya penumpang, maka transportasi laut pun memerlukan sarana yang fungsinya sama yaitu pelabuhan atau yang lebih dikenal dengan nama Pelabuhan Laut.

Karena ukuran dan jenis kapal yang beraneka ragam, dan untuk menciptakan kelancaran, ketertiban dan keamanan kapal selama berada di pelabuhan, baik itu pada saat kapal masuk, kapal keluar maupun kapal berpindah dari satu tempat ke tempat lain di sekitar wilayah pelabuhan, maka diperlukan pihak yang dapat mengatur lalu-lintas pergerakan kapal-kapal tersebut selama berada di wilayah pelabuhan, pihak yang dimaksud adalah petugas Pandu yang merupakan unit atau pegawai Pelabuhan Indonesia, sedangkan untuk wilayah perairan pelabuhan yang belum mempunyai petugas pandu, karena wilayah tersebut belum ditetapkan sebagai perairan wajib pandu, maka pengaturan untuk kelancaran dan ketertiban olah-gerak kapal masuk, keluar maupun berpindah tempat adalah Administrator Pelabuhan (ADPEL) selaku penguasa pelabuhan yang wewenangnya berada di bawah Direktorat Jendral Perhubungan Laut, Departemen Perhubungan, sedangkan untuk wilayah perairan pelabuhan yang ditetapkan sebagai perairan wajib Pandu, maka pengaturan dan pengendalian untuk kelancaran dan ketertiban kapal-kapal yang akan masuk, keluar maupun berpindah tempat dilakukan oleh petugas Pandu, dan berkoordinasi dengan Administrator Pelabuhan, petugas Pandu sendiri berada di bawah naungan PT (Persero) Pelabuhan Indonesia.

Pelabuhan Tanjung-Intan Cilacap adalah salah satu pelabuhan yang telah menjadi perairan wajib Pandu, dan merupakan salah satu pelabuhan terbesar yang terletak di pesisir pantai selatan Pulau Jawa, di mana sebelum perang dunia ke II, Pelabuhan Cilacap merupakan salah satu pelabuhan terbesar di Indonesia dan bahkan satu-satunya pelabuhan yang terbesar di sepanjang pantai selatan Pulau Jawa, di mana pada saat ini pengelolaan pelabuhan diserahkan kepada pihak PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III cabang Tanjung Intan Cilacap, dengan kantor pusat di Surabaya.

Sebagai salah satu pelabuhan besar di Indonesia, maka kapal-kapal yang mengunjungi wilayah perairan Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap juga cukup besar, baik

kuantitas (jumlah kapal) maupun kualitas (ukuran/panjang kapal), untuk itu pengaturan lalu-lintas pergerakan kapal sangat diperlukan dalam menunjang kelancaran dan ketertiban kapal. Sebagaimana diketahui Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap merupakan pelabuhan yang telah ditetapkan sebagai perairan wajib pandu, berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 31 tahun 1997 tanggal 27-Agustus 1997, sebagai pelabuhan yang sudah ditetapkan sebagai perairan wajib pandu, maka Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap wajib menyediakan sarana pemanduan berupa petugas Pandu, motor pandu, perangkat radio telekomunikasi dll., yang berhubungan dalam menunjang operasional pemanduan, sedangkan salah satu unit yang ada dalam PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III cabang Tanjung Intan Cilacap yang ikut berperan dalam menciptakan kelancaran pelayanan pemanduan dan ketertiban serta keamanan lalu-lintas kapal-kapal di dalam wilayah perairan pelabuhan adalah sub dinas pemanduan, dan di dalam sub dinas pemanduan tersebut terdapat salah satu unsur yang langsung menangani pelayanan pemanduan kapal yaitu petugas Pandu.

Jumlah petugas Pandu yang tersedia juga sangat mempengaruhi akan kelancaran pelayanan pemanduan kapal, dan Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, dan sebagai salah satu pelabuhan terbesar di Indonesia dengan frekuensi kunjungan kapal yang banyak, sudah tentu membutuhkan jumlah tenaga Pandu yang cukup untuk melayani pemanduan kapal, sehingga untuk menunjang kelancaran pelayanan pemanduan kapal diperlukan jumlah tenaga Pandu yang sesuai dengan kebutuhan, karena dengan jumlah tenaga Pandu yang sesuai dengan kebutuhan diharapkan akan cukup mampu untuk menunjang kelancaran pelayanan pemanduan kapal di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, dan sebaliknya jumlah tenaga Pandu yang tidak sesuai dengan kebutuhan akan mempengaruhi atau mengurangi kelancaran pelayanan pemanduan kapal di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap.

Perumusan Masalah

Peran serta PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III cabang Tanjung Intan Cilacap, dalam menunjang pengembangan perekonomian Indonesia dirasa semakin penting dan perlu mendapat perhatian dari semua pihak atau unsur-unsur terkait, yaitu kegiatan dibidang ekspor-impor yang sebagian besar dikirim melalui laut dengan demikian setiap unsur yang ada di pelabuhan ikut berperan dalam menunjang kelancaran pelayanan kapal, terutama pemanduan kapal dalam hal ini para petugas Pandu yang bertugas dalam menjaga dan mengatur pengendalian lalu-lintas kapal untuk menjaga keselamatan dan ketertiban kapal selama di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap.

Petugas Pandu merupakan petugas yang pertama kali menjemput atau menaiki kapal pada saat kapal akan memasuki wilayah perairan pelabuhan dan petugas Pandu pulalah yang terakhir kali melepas atau meninggalkan kapal pada saat kapal bertolak atau keluar wilayah pelabuhan, kelancaran pelayanan pemanduan kapal terutama di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap sangat bergantung terhadap kesiapan para petugas Pandu, sehubungan dengan hal tersebut di atas, maka jumlah tenaga Pandu yang tersedia di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap akan ikut berperan dalam menunjang kelancaran pelayanan pemanduan kapal.

Berdasarkan keadaan tersebut di atas penulis ingin mengetahui:

1. Apakah jumlah tenaga Pandu yang digunakan sudah sesuai dengan jumlah tenaga Pandu yang dibutuhkan berdasarkan analisis kebutuhan tenaga kerja.
2. Apakah dengan jumlah tenaga Pandu yang sesuai dengan kebutuhan analisis tenaga kerja, akan memperlancar pelayanan pemanduan kapal di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap.

TINJAUAN PUSTAKA

Pengertian Kapal

Secara umum kapal dapat diartikan sebagai alat transportasi yang digunakan di laut, namun ada beberapa pengertian tentang kapal, antara lain:

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (1989 : 300) disebutkan : yang dimaksud dengan kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut.

Sedangkan menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 66 tahun 1994, tentang tarif jasa ke pelabuhan untuk angkutan laut luar negeri pada pelabuhan yang diusahakan disebutkan bahwa “kapal adalah semua alat pengangkut di permukaan air, baik bermotor maupun tidak bermotor”

Sedangkan dalam Undang-Undang Republik Indonesia No. 21 tahun 1992 tentang Pelayaran Bab I Pasal 1 ayat 1 disebutkan bahwa pengertian kapal adalah sbb:

Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang bergerak dengan tenaga mekanik, tenaga angin, atau ditunda termasuk yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah”

Dengan demikian dapat disimpulkan pengertian kapal adalah : **Kendaraan yang bergerak baik di bawah maupun di atas permukaan air yang berguna sebagai alat pengangkut penumpang maupun barang.**

Kapal sendiri dapat dikategorikan menjadi 5 (lima) macam berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. 66 tahun 1994 tentang Tarif Jasa Kepelabuhan untuk angkutan laut luar negeri pada pelabuhan laut yang diusahakan yaitu:

a. Kapal Niaga

Adalah kapal yang digunakan untuk mengangkut barang, penumpang dan hewan yang berkunjung ke pelabuhan untuk kepentingan niaga, termasuk kapal pemerintah, ABRI/TNI yang mengangkut barang, penumpang dan hewan untuk kepentingan komersil/niaga.

b. Kapal Bukan Niaga

Adalah kapal yang selama berkunjung di pelabuhan tidak menaikkan atau menurunkan penumpang, membongkar maupun memuat barang dan atau hewan, kecuali dalam keadaan darurat dan tidak mempunyai maksud lain kecuali untuk mengambil air, bahan makanan, alat, bahan bakar serta keperluan lain yang dipergunakan dalam melanjutkan perjalanannya, menambah ABK, mendapatkan pertolongan dokter, pertolongan kebakaran, pembasmian tikus, menerima perintah serta menyerahkan atau mengambil barang-barang pos.

c. Kapal Angkutan Laut Luar Negeri

Adalah kapal yang melakukan kegiatan angkutan laut ke dan atau dari luar negeri yang dilakukan dengan menggunakan semua jenis kapal, kecuali kapal motor yang

berukuran sampai dengan 35 Grt, atau perahu layar/kapal layar motor yang berukuran sampai dengan 300 Grt.

d. Kapal Liner Angkutan Luar Negeri

Adalah kapal angkutan laut luar negeri yang melakukan kunjungan ke Pelabuhan Indonesia dan pelabuhan-pelabuhan di luar negeri atau sebaliknya dengan trayek tetap/teratur.

e. Kapal Tramper Angkutan Luar Negeri

Adalah kapal angkutan laut luar negeri yang melakukan kunjungan ke pelabuhan-pelabuhan di Indonesia dari pelabuhan di luar negeri dan atau sebaliknya dengan trayek tidak tetap dan tidak teratur.

Pengertian Pelayaran

Kapal merupakan alat angkutan yang digunakan untuk melakukan *pelayaran*, ada beberapa pengertian pelayaran antara lain:

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (1989:352) pengertian pelayaran adalah perjalanan melalui laut, sedangkan menurut Undang-Undang Republik Indonesia No. 21 tahun 1992 tentang Pelayaran (Bab I Pasal 1 ayat 1) disebutkan: *Pelayaran adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan di perairan, ke pelabuhan serta keamanan dan keselamatannya.*

Dari kedua pengertian di atas maka dapat disimpulkan bahwa pengertian dari **Pelayaran** adalah : **Perjalanan melalui laut dengan menggunakan angkutan laut atau kapal.**

Karena ada perbedaan tujuan dan jarak yang ditempuh dalam melakukan pelayaran, maka pelayaran dapat dibedakan menjadi 3 (tiga) jenis, yaitu:

a. Pelayaran Dalam Negri, meliputi:

- Pelayaran Nusantara, yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antar Pelabuhan Indonesia, tanpa memandang jurusan yang ditempuh.
- Pelayaran Lokal, yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antar Pelabuhan Indonesia yang ditujukan untuk menunjang kegiatan pelayaran nusantara dan pelayaran luar negeri dengan menggunakan kapal-kapal berukuran sampai dengan 500 Grt.
- Pelayaran Rakyat yaitu pelayaran nusantara dengan menggunakan perahu-perahu layar.
- Pelayaran Pedalaman, Terusan dan Sungai yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan di perairan pedalaman terutama terusan dan sungai.
- Pelayaran Penunda Laut yaitu pelayaran nusantara dengan menggunakan tongkang-tongkang yang ditarik oleh kapal-kapal tunda (*Tug Boat*).

b. Pelayaran Luar Negri, meliputi:

- Pelayaran Samudra Dekat yaitu pelayaran ke pelabuhan-pelabuhan negara tetangga yang tidak melebihi jarak 3.000 mil laut dari pelabuhan terluar Indonesia, tanpa memandang jurusan
- Pelayaran Samudra yaitu pelayaran dari dan ke luar negeri yang bukan merupakan Pelayaran Samudra Dekat.

- c. **Pelayaran Khusus, yaitu:** Pelayaran dalam dan luar negeri dengan menggunakan kapal-kapal pengangkut khusus untuk mengangkut hasil industri, pertambangan dan hasil-hasil usaha lainnya yang bersifat khusus seperti minyak bumi, batu-bara, biji besi, biji nikel, timah, dll.

Pengertian Alur Pelayaran

Alur pelayaran adalah bagian dari perairan yang alami maupun buatan yang dari kedalaman dan lebarnya serta hambatan lainnya dianggap aman untuk dilayari (Undang-Undang Republik Indonesia No. 21 tahun 1992 tentang Pelayaran).

Berdasarkan kriterianya alur pelayaran dapat dibedakan dalam dua kategori yaitu **Alur Pelayaran Wajib Pandu** dan **Alur Pelayaran Pandu Luar Biasa**, hal ini berdasarkan Ordonansi Dinas Pandu (*Loodsdiens Ordonantis*) stbl 1927 No. 62, di mana disebutkan perbedaannya adalah sebagai berikut:

- Alur Pelayaran Wajib Pandu yaitu alur pelayaran yang mana telah ditentukan dinas Pandu berdasarkan ketentuan pasal 2 (dua).

Pasal 2 (dua) : oleh dan atau atas nama Kepala Negara ditunjuk perairan di mana ditentukan Dinas Pandu

- Alur Pelayaran Pandu Luar Biasa yaitu alur pelayaran di mana tidak diwajibkan menggunakan pertolongan tenaga Pandu.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa kapal-kapal yang akan melayari perairan wajib pandu, maka diwajibkan menggunakan tenaga Pandu demi untuk keselamatan dan keamanan pelayaran, sedangkan bagi kapal-kapal yang akan melayari perairan pandu luar biasa, tidak diwajibkan menggunakan tenaga Pandu, namun boleh meminta pertolongan tenaga Pandu, dengan mempertimbangkan untuk keamanan dan keselamatan pelayaran, hal ini sebagaimana disebutkan dalam Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 24 tahun 2002 tanggal 09 April 2002 tentang Penyelenggaraan Pemanduan, pada bab I pasal 1 ayat 6 (enam) dan 7 (tujuh), yang berbunyi sebagai berikut:

Ayat 6 (enam) : Perairan wajib Pandu adalah wilayah perairan yang karena kondisi perairannya wajib dilakukan pemanduan bagi kapal-kapal yang berukuran tonase kotoran tertentu.

Ayat 7 (tujuh) : Perairan pandu luar biasa adalah suatu wilayah perairan yang karena kondisi perairannya tidak diwajibkan dilakukan pemanduan, namun apabila nahkoda kapal/pemimpin kapal memerlukan pemanduan dapat mengajukan permintaan untuk menggunakan fasilitas pemanduan.

Pengertian Pandu

Pada dasarnya pengertian pandu hampir sama dengan *Guide* dalam kepariwisataan, yaitu sebagai penunjuk jalan, di mana dalam istilah pelayaran yang dimaksud dengan jalan adalah alur pelayaran/perairan yang harus dilalui kapal-kapal yang akan masuk atau keluar maupun berpindah-pindah tempat diwilayah pelayaran/perairan/pelabuhan.

Ada beberapa pengertian tentang Pandu, antara lain:

Menurut buku Teritorial dan Perairan Indonesia (Hamzah, 1984:48), disebutkan bahwa **Pandu** adalah seseorang yang diangkat sebagai Pandu oleh Negara atau diterima sementara sebagai Pandu.

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (1989 : 643) disebutkan bahwa **Pandu** adalah penunjuk jalan kapal di pelabuhan.

Sedangkan berdasarkan Ordonansi Dinas Pandu (Stbl 1972 No. 62) disebutkan **Pandu** adalah seseorang yang diangkat sebagai Pandu atau yang diterima sebagai demikian.

Berdasarkan beberapa pengertian di atas maka dapat disimpulkan bahwa yang dimaksud dengan **Pandu** adalah **orang yang ditunjuk oleh negara yang memiliki wawasan, pengetahuan mengenai alur pelayaran dan bertugas sebagai penunjuk jalan bagi kapal-kapal di perairan wajib pandu.**

Dalam Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 24/2002 tanggal 09 April 2002, tentang Penyelenggaraan Pemanduan, dijelaskan petugas Pandu adalah pelaut nautis yang telah memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh pemerintah untuk melaksanakan tugas-tugas pemanduan, selanjutnya dalam bab VIII pasal 18 disebutkan, untuk menjadi petugas Pandu harus mengikuti pelatihan pandu dengan persyaratan sebagai berikut:

- a. Pelaut Nautis berijazah minimal ANT-III.
- b. Berpengalaman sebagai perwira kapal atau Nahkoda (diutamakan) dikapal, dengan masa berlayar minimal 3 (tiga) tahun.
- c. Sehat jasmani dan rohani yang dibuktikan dengan keterangan kesehatan dari Rumah Sakit resmi yang ditunjuk oleh Balai Kesehatan Kerja Pelayaran.

Selanjutnya bagi para calon lulusan petugas Pandu yang telah memenuhi persyaratan dan dinyatakan lulus dalam pelatihan Pandu diberikan Sertifikat Pandu dan dapat diangkat sebagai petugas Pandu.

Pengertian Pemanduan

Pemanduan adalah perihal pandu, urusan (gerakan dan sebagainya) Pandu (Kamus Besar Bahasa Indonesia 1989 : 643).

Dalam Undang-Undang Republik Indonesia No. 21 tahun 1992, bab V pasal 7 dikatakan **Pemanduan** adalah **kegiatan Pandu dalam membantu Nahkoda kapal, agar Navigasi dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib dan lancar dengan memberikan informasi tentang keadaan perairan setempat yang penting demi keselamatan kapal dan lingkungannya.**

Sedangkan dalam Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 24/2002 tanggal 09 April 2002 tentang Penyelenggaraan Pemanduan (bab I pasal 1 ayat 1) disebutkan: Pemanduan adalah bagian dari kegiatan petugas pandu dalam membantu nahkoda kapal.

Pemanduan itu sendiri merupakan salah satu unit usaha di lingkungan PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III cabang Tanjung Intan Cilacap, yaitu sub dinas pemanduan, di mana di dalam sub dinas pemanduan tersebut mengatur kegiatan pemanduan, sehingga pemanduan di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap dapat aman, lancar dan terkendali.

Pengertian Pelabuhan

Setiap kapal yang melakukan perjalanan atau pelayaran, tentunya mempunyai tujuan atau tempat yang akan dituju, di mana tempat-tempat tersebut memiliki sarana sebagai tempat untuk berlabuh dan menambatkan kapal-kapal tempat tersebut dinamakan **Pelabuhan**.

Dalam Bahasa Indonesia dikenal dua istilah yang berhubungan dengan arti Pelabuhan, yaitu Bandar dan Pelabuhan (Bambang Triatmojo, 1996), kedua istilah tersebut sering tercampur aduk sehingga sebagian orang mengartikan sama, padahal arti sebenarnya kedua istilah itu berbeda.

Bandar (*Harbour*) adalah perairan terlindung terhadap gelombang dan angin, untuk berlabuhnya kapal-kapal, bandar hanya merupakan daerah perairan dengan bangunan yang diperlukan untuk perlindungan dan perawatan seperti, pemecah gelombang (*break water*), *Jetty* (dermaga) dan lain-lain, dan hanya merupakan bersinggahnya kapal untuk berlindung, mengisi bahan bakar, reparasi dll.

Pelabuhan (*Port*) adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang yang dilengkapi dengan fasilitas-fasilitas terminal laut, meliputi dermaga tempat kapal tambat untuk bongkar muat barang, gudang laut (transit) dan tempat untuk menyimpan barang dalam waktu yang lebih lama, selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan pengapalan.

Dari uraian di atas dapat dijelaskan bahwa pelabuhan merupakan bandar yang dilengkapi dengan bangunan-bangunan untuk pelayanan bongkar muat barang dan hewan serta naik turunnya penumpang, seperti dermaga, tambatan, dan segala perlengkapannya, jadi suatu pelabuhan juga merupakan bandar, tetapi suatu bandar belum tentu suatu pelabuhan.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (1989 : 484) disebutkan bahwa pelabuhan adalah tempat berlabuh dan menurunkan saur/jangkar.

Undang-Undang Republik Indonesia No. 21 tahun 1992 tentang Pelayaran dijelaskan bahwa **Pelabuhan** adalah **tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turunnya penumpang dan atau bongkar muat barang dan hewan, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang kepelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.**

Pelabuhan itu sendiri dapat dikategorikan menjadi 2 (dua) macam, berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 70 tahun 1996 tentang kepelabuhan, yaitu:

- a. Pelabuhan Umum** adalah pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum, di mana Pelabuhan Umum dapat dibagi menjadi dua, yaitu:
- i. Pelabuhan Umum yang Diusahakan, yaitu pelabuhan laut yang diselenggarakan oleh PT (Persero) Pelabuhan Indonesia, untuk memberikan fasilitas-fasilitas yang diperlukan bagi kapal-kapal yang memasuki pelabuhan untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang dan lain-lain.
 - ii. Pelabuhan Umum yang tidak diusahakan, yaitu pelabuhan laut yang dikelola oleh Unit Pelaksana Teknis Kepelabuhan Kantor Wilayah Departemen Perhubungan, yang pembinaannya dilakukan oleh Direktorat Jendral Perhubungan Laut,

sedangkan tugas dan fungsinya sama dengan pelabuhan yang diusahakan, tetapi fasilitas yang dimiliki belum selengkap pelabuhan yang diusahakan.

b. Pelabuhan Khusus, adalah pelabuhan yang dibangun dan dioperasikan untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu.

Sedangkan ditinjau dari pola pelayaran dalam dan luar negeri pelabuhan dapat dibagi menjadi 4 (empat) menurut Peraturan Pemerintah No. 70 tahun 1996 tentang Kepelabuhan, yaitu:

- i. Pelabuhan Lokal, yang fungsinya untuk kegiatan perahu layar dan tongkang dengan kedalaman air sampai dengan 3 (tiga) meter.
- ii. Pelabuhan Perintis, yang fungsinya untuk menampung kegiatan kapal-kapal perintis dengan kedalaman air antara 4 meter s/d 5 meter.
- iii. Pelabuhan Nusantara, yang fungsinya untuk menampung kegiatan kapal-kapal perintis dengan kedalaman air antara 5 meter s/d 7 meter.
- iv. Pelabuhan Samudra, yang fungsinya untuk menampung kegiatan kapal-kapal perintis dengan kedalaman lebih dari 8 (delapan) meter.

Jadi pelabuhan dapat dikatakan sebagai salah satu mata rantai dalam transportasi pada umumnya. Karena merupakan penghubung transportasi darat dan laut yang menghubungkan antar pulau dan antar negara, antara kapal, pelayaran dan pelabuhan memiliki hubungan yang sangat erat, di mana kapal itu ada karena adanya masyarakat yang memerlukan kegiatan perekonomian, kemudian adanya kapal dan kegiatan perekonomian mendorong orang untuk melakukan pelayaran, dengan banyaknya kapal yang berlayar mendorong dibangunnya pelabuhan di daerah-daerah yang ramai dikunjungi kapal.

Perencanaan Tenaga Kerja

Perencanaan tenaga kerja dalam arti sempit berarti peramalan, yaitu ramalan tentang jumlah orang akan diterima, yang akan diberi pelatihan atau yang akan dinaikkan pangkatnya dalam jangka waktu tertentu. Sedangkan dalam arti luar, perencanaan tenaga kerja menunjukkan suatu pendekatan sistem-sistem terhadap pegawai-pegawai, di dalam mana titik berat adalah pada hubungan di antara bermacam-macam kebijakan dan program kepegawaian (Moekiyat, 1982). Tanpa adanya tenaga kerja yang baik, perusahaan akan sulit mendapatkan jumlah dan macam pegawai yang tepat, dalam tempat dan waktu yang tepat, yang dapat melaksanakan pekerjaan secara efisien. Oleh karena itu, perencanaan tenaga kerja merupakan suatu pandangan secara menyeluruh tentang sistem-sistem kepegawaian dari organisasi/perusahaan, yang menginginkan manajer masing-masing membuat keputusan-keputusan jangka panjang dari perusahaan secara menyeluruh.

Menurut Prof. Eric Vetter, perencanaan tenaga kerja adalah suatu proses di mana suatu perusahaan menentukan bahwa perusahaan tersebut mempunyai jumlah dan jenis orang-orang yang tepat, pada tempat dan waktu yang tepat, melakukan pekerjaan-pekerjaan di mana mereka secara ekonomi paling sempurna. Perencanaan tenaga kerja merupakan bagian perencanaan sumber perencanaan dari suatu perusahaan. Perencanaan tenaga kerja mempengaruhi rencana-rencana usaha perusahaan, saling pengaruhi-

mempengaruhi dengan rencana-rencana, misalnya pengembangan produk-produk dan sebagainya (Moekiyat, 1982).

Proses perencanaan tenaga kerja ini meliputi tiga unsur pokok, sebagai berikut:

1. Daftar tenaga kerja, yaitu data yang menggambarkan tenaga kerja sekarang, baik secara kualitatif maupun kuantitatif.
2. Ramalan tenaga kerja, yaitu tenaga kerja yang diperlukan pada waktu-waktu yang terinci untuk waktu-waktu yang akan datang, yang digambarkan baik dalam jumlah kasar maupun dalam kategori khusus, seperti kecakapan, tingkat pendidikan dan pengalaman, dll.
3. Rencana tenaga kerja, yaitu rencana tindakan khusus untuk menjembatani celah antara ramalan tenaga kerja dan daftar tenaga kerja.

Analisis Terhadap Kebutuhan Tenaga Kerja (*Workforce Analysis*)

Fungsi operasional manajemen personalia yang pertama adalah pengadaan tenaga kerja bagi keperluan organisasi/perusahaan. Pada berbagai perusahaan besar, fungsi pengadaan ini biasanya didelegasikan pada para ahli di bagian personalia. Sedangkan untuk perusahaan-perusahaan kecil, seringkali fungsi ini dijalankan sendiri pemimpin perusahaan. Guna menentukan kebutuhan akan tenaga kerja ini lebih dahulu diperlukan penentuan jenis mutu karyawan yang diinginkan sesuai dengan persyaratan jabatannya dan jumlah tenaga kerja yang akan ditarik (Heidjrachman Ranupandoyo dan Suad Husnan, 1990 : 7).

Masalah penentuan kebutuhan tenaga kerja, tidak hanya menyangkut bagian personalia, tetapi juga seluruh bagian dalam perusahaan tersebut. Sebab akan memungkinkan karyawan-karyawan tersebut akan bekerja pada bagian di luar bagian personalia, sesuai dengan kebutuhan. Karena itulah diperlukan kerja sama antara bagian yang memerlukan tenaga kerja dengan bagian personalia sebagai pelaksana operasi. Fungsi keseluruhan manajemen personalia adalah pengembangan, pemberian kompensasi, penginterogasian dan pemeliharaan tenaga kerja dengan maksud untuk membantu tujuan perusahaan.

Pengadaan adalah satu fungsi operasional manajemen personalia untuk memperoleh jenis dan jumlah karyawan yang tepat untuk mencapai tujuan organisasi, fungsi ini terutama menyangkut mutu maupun jumlah tenaga kerja.

Salah satu kebijakan perusahaan dalam menentukan kebutuhan tenaga kerjanya adalah dengan menggunakan metode *Workforce Analysis* atau Analisis terhadap Kebutuhan Tenaga Kerja.

METODOLOGI PENELITIAN DAN ANALISIS

Metodologi Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah studi kasus.

Obyek Penelitian

Penelitian ini dilakukan pada sub dinas pemanduan, dinas pelayanan kapal PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III cabang Tanjung Intan Cilacap.

Cara Pengambilan Data

- a. Data Primer diperoleh langsung dari perusahaan dalam hal ini PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III cabang Tanjung Intan Cilacap, terutama pada sub dinas pemanduan,

dinas pelayanan kapal yang berupa data-data kunjungan kapal dan informasi jumlah tenaga pandu serta kegiatan pemanduannya.

- b. Data Sekunder yaitu data-data yang diperoleh dari luar perusahaan baik dari buku-buku, maupun literatur-literatur yang ada kaitannya dengan topik penelitian ini.

Jenis Data

a. Data Kualitatif

Data kualitatif yaitu data yang tidak berupa angka-angka akan tetapi berupa informasi-informasi dan keterangan-keterangan yang berhubungan dengan penelitian.

b. Data Kuantitatif

Data kuantitatif yaitu data yang berupa angka-angka yang mendukung informasi atau keterangan-keterangan yang berhubungan dengan penelitian ini.

Jenis-jenis data kuantitatif, meliputi:

- Jumlah Tenaga Pandu di Pelabuhan Tanjung Intan.
- Rekapitulasi gerakan pemanduan kapal di Pelabuhan Tanjung Intan selama dalam penelitian (bulan Mei s/d Oktober 2002)
- Rekapitulasi Kerja Pandu di Pelabuhan Tanjung Intan, selama dalam penelitian (bulan Mei s/d Oktober 2002)

Teknik Pengumpulan Data

Di dalam pengumpulan data-data untuk penyusunan penelitian ini, digunakan beberapa cara diantaranya:

a. Observasi

Observasi yaitu teknik pengumpulan data dengan cara pencatatan-pencatatan, maupun pengamatan-pengamatan langsung pada obyek yang berguna untuk mendukung penulisan penelitian ini.

b. Interview

Interview yaitu teknik pengumpulan data dengan mengadakan wawancara langsung dengan pihak perusahaan dan pegawai yang menangani pelayanan pemanduan.

c. Studi Kepustakaan

Studi kepustakaan yaitu teknik pengumpulan data dengan cara membaca buku-buku ataupun literatur-literatur yang berhubungan dengan masalah dalam penulisan penelitian ini.

Metode Analisis

- a. Untuk menganalisa Kebutuhan Tenaga Pandu, digunakan Analisa Kebutuhan Tenaga Kerja (*Workforce Analysis*), dengan menggunakan rumus sbb, (Heidjrachman Ranupandoyo dan Suad Husnan, 1989 : 33)

$$\text{Workforce Analysis} = \frac{\text{Beban Kerja} + \% \text{ Absensi} + \% \text{ LTO}}{\text{Total Produksi} \times \text{Jam Kerja per Unit}} \dots\dots\dots (1)$$

$$\text{Beban Kerja} = \frac{\text{Jumlah Jam Kerja dalam satu periode}}{\text{Total Hari Kerja yang Hilang}} \dots\dots\dots (2)$$

$$\% \text{ Absensi} = \frac{\text{Jumlah Hari Kerja yang Tersedia}}{\text{(Jml TK yg masuk – jml TK yang keluar):2}} \times 100 \% \dots (3)$$

$$\% \text{ Turn Over} = \frac{\text{Rata-rata Tenaga Kerja per bulan}}{\text{Rata-rata Tenaga Kerja per bulan}} \times 100\% (4)$$

- b. Untuk menguji hipotesis pertama (Apakah tenaga Pandu yang ada saat ini sudah sesuai atau belum berdasarkan Analisa Kebutuhan Tenaga Kerja/*Workforce Analysis*), digunakan alat analisis “*t*” test.
(Pasaribu, 1983 : 142)

$$t = \frac{\bar{X}_1 - \bar{X}_2}{\sqrt{\frac{(n_1 - 1) S_1^2 + (n_2 - 1) S_2^2}{n_1 + n_2 - 2}} \sqrt{\frac{1}{n_1} + \frac{1}{n_2}}} \dots \dots \dots (5)$$

Keterangan :

$\bar{X}_1$ = Rata-rata tenaga kerja yang digunakan

$\bar{X}_2$ = Rata-rata tenaga kerja menurut Analisis Kebutuhan Tenaga Kerja

S_1 dan S_2 = Standar deviasi dari X_1 dan X_2

n_1 dan n_2 = Jumlah periode dalam X_1 dan X_2

Dengan tingkat signifikansi yang digunakan 5 % (*level of significance* $\alpha/2 = 0.025$) dan derajat kebebasan ($n_1 + n_2 - 2$), kriteria pengujian:

$H_0 : \bar{X}_1 = \bar{X}_2$: Tenaga Pandu yang ada saat ini, sudah sesuai dengan Analisis Kebutuhan Tenaga Kerja

$H_a : \bar{X}_1 \neq \bar{X}_2$: Tenaga Pandu yang ada saat ini, belum sesuai dengan Analisis Kebutuhan Tenaga Kerja

H_0 Diterima jika $-t \text{ tabel} \leq t \text{ hitung} \leq t \text{ tabel}$

H_0 Ditolak jika $t \text{ hitung} < -t \text{ tabel}$, atau $t \text{ hitung} > t \text{ tabel}$

- c. Untuk mengetahui pengujian hipotesa kedua (dengan penggunaan jumlah tenaga Pandu yang sesuai dengan kebutuhan akan dapat menunjang kelancaran pelayanan pemanduan kapal di Pelabuhan Tanjung Intan) digunakan rumus sbb: (Kuncoro Ningrat, 1985)

$$T_p = \frac{\text{Jumlah Tenaga Kerja}}{\text{Jumlah Rata-rata Produksi}} \times 100 \% \dots \dots \dots (6)$$

Keterangan :

Jumlah Tenaga Kerja = Jumlah tenaga Pandu yang dibutuhkan di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, berdasarkan analisa kebutuhan tenaga kerja (*workforce analysis*)

Jumlah Rata-rata Produksi = Jumlah rata-rata gerakan pemanduan kapal per hari di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, (diambil dengan mengolah data, yaitu jumlah

gerakan pemanduan kapal selama penelitian dibagi jumlah hari selama dalam penelitian / 6 bulan, bulan Mei 2002 s/d Oktober 2002)

Tp = Tingkat Pelayanan yaitu Tingkat kelancaran pelayanan pemanduan kapal di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap.

Perumusan Hipotesa sebagai berikut:

$Tp \geq 50 \%$ (Dengan penggunaan tenaga Pandu sesuai kebutuhan analisis tenaga kerja akan memperlancar pelayanan pemanduan kapal di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap)

$Tp < 50 \%$ (Dengan penggunaan tenaga Pandu sesuai kebutuhan analisis tenaga kerja tidak/belum dapat memperlancar pelayanan pemanduan kapal di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap)

Kriteria Pengujian :

Apabila prosentase pengujian tingkat kelancaran pelayanan pemanduan kapal di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap adalah $\geq 50 \%$, dengan demikian Hipotesis kedua diterima.

Apabila prosentase pengujian tingkat kelancaran pelayanan pemanduan kapal di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap adalah $< 50 \%$, dengan demikian Hipotesis kedua ditolak.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Gambaran Umum Perusahaan

Sejarah umum Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap

Pelabuhan Tanjung Intan dulunya bernama Pelabuhan Cilacap, yang dibangun oleh Bupati Cilacap RMAA Tjakrawerdya IV, pada tahun 1888, di mana lokasi Pelabuhan Cilacap pada awalnya adalah perkampungan nelayan, dan sebelum perang dunia kedua Meletus, Pelabuhan Cilacap termasuk salah satu diantara 5 (lima) pelabuhan terbesar di Indonesia, bahkan merupakan satu-satunya pelabuhan di sepanjang Pantai Selatan Pulau Jawa pada masa itu.

Pada masa kemerdekaan Republik Indonesia, Pelabuhan Cilacap merupakan Pelabuhan yang keberadaannya langsung berada di bawah pengawasan dan pengelolaan Kepala Jawatan Pelabuhan, selanjutnya terhitung mulai tanggal 01 Januari 1966 yang mana tertuang dalam Peraturan Pemerintah No. 104, maka Jawatan Pelabuhan pusat dilebur menjadi Badan Perusahaan Umum (BPU) Pelabuhan, kemudian berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Laut No. Kab.4/5/11 tanggal 05 April 1962, organisasi Jawatan Pelabuhan resmi dihapuskan dalam rangka program aksi pemerintah untuk menuju kesempurnaan di bidang organisasi perhubungan laut, dan mulai tanggal 01 Januari 1965 telah diadakan perubahan kedudukan dan daerah lingkup masing-masing Perusahaan Negara menjadi (PN) menjadi 9 (sembilan) daerah, adapun Pelabuhan Cilacap masuk ke dalam Perusahaan Negara (PN) Pelabuhan daerah VIII yang berpusat di Semarang, hal ini berdasarkan Ketetapan Menteri Perhubungan Laut melalui surat keputusan Menteri Perhubungan Laut No. 5/1/14 tanggal 13 Januari 1965.

Dengan dikeluarkannya Peraturan Pemerintah (PP) No. 18 tahun 1969 tentang Pembubaran Perusahaan Negara (PN) Pelabuhan dan pengalihan pembinaan ke dalam

organisasi pembinaan Pelabuhan, serta berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. AK.67/V/1969 tanggal 16 Desember 1969 telah ditetapkan daerah-daerah Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP), selanjutnya pemerintah mengeluarkan peraturan melalui Peraturan Pemerintah (PP) No. 6 tahun 1985, tentang Perusahaan Umum (PERUM) Pelabuhan III, maka berdasarkan peraturan tersebut Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP) berubah menjadi PERUM (Perusahaan Umum) Pelabuhan.

Selanjutnya dimulai pada tahun 1992, Perusahaan Umum (PERUM) diubah kembali menjadi PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III, sesuai dengan landasan hukum sebagai berikut:

1. Anggaran Dasar PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III, Akta Notaris Imas Fatimah SH. No. : 5 tanggal 01 Desember 1992, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Akta Notaris Rachmat Santosa SH, No. : 128 tanggal 25 Juni 1998, yang telah disahkan dengan Keputusan Menteri Kehakiman Republik Indonesia No. : C2-15948.HT.01.01 tahun 1998 tanggal 29 September 1998.
2. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 58 tahun 1991, tentang pengalihan bentuk Perusahaan Umum (PERUM) Pelabuhan III, menjadi Perseroan Terbatas (PERSERO).
3. Undang-undang Republik Indonesia No. 21 tahun 1992, tentang Pelayaran.
4. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 70 tahun 1996, tentang Kepelabuhan.
5. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 12 tahun 1998, tentang Perusahaan Perseroan Terbatas (PERSERO).
6. Surat Keputusan Direksi PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III, No. : KEP.16.A/RP.1.16/P.III-97, tanggal 10 April 1997, tentang penetapan kelas Pelabuhan dilingkungan PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III.

Struktur Organisasi Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap

Dalam suatu perusahaan sangat diperlukan adanya kerja sama antara orang-orang yang ada di dalamnya, sehingga tujuan perusahaan dapat tercapai. Untuk dapat terlaksananya kerja sama tersebut perlu adanya pembagian tugas-tugas antara orang-orang yang ada dalam bagian tersebut, suatu bentuk kerja sama antara unsur-unsur atau orang-orang guna mencapai tujuan yang telah ditetapkan biasa disebut dengan istilah organisasi, sedangkan bagian yang lain disebut struktur organisasi, sebagaimana juga Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap juga mempunyai struktur organisasi, dengan nama struktur organisasi Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, dipimpin oleh seorang kepala cabang.

Kepala Cabang Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, mempunyai tugas dan wewenang menyelenggarakan dan melaksanakan pengelolaan, penyediaan, pengusahaan dan pemasaran pelayanan jasa-jasa ke pelabuhan dan usaha jasa-jasa ke pelabuhan lainnya, sesuai dengan arahan, sasaran dan strategi bisnis pengusahaan perusahaan yang telah ditetapkan oleh direksi PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III.

Berdasarkan Surat Keputusan Direksi PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III, No. : KEP.09.1/RP.1.08/P.III-01 tanggal 01 Februari 2001, Kepala Cabang Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap dalam menyelenggarakan dan melaksanakan tugas sehari-hari dibantu oleh

3 (tiga) Kepala Divisi yaitu Kepala Divisi Usaha, Kepala Divisi Umum dan Teknik serta Kepala Divisi Keuangan dan Personalia, seperti terlihat pada gambar berikut:

Gambar 1
Struktur Garis Koordinasi Kepala Cabang Pelabuhan Tanjung Intan dengan
Ketiga Kepala Divisi



Dalam struktur di atas setiap kepala divisi bertanggung jawab kepada kepala cabang dan dalam menjalankan tugasnya setiap kepala divisi harus sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan oleh Direksi PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III.

Adapun tugas dan wewenang serta tanggung jawab Kepala Cabang Pelabuhan Tanjung Intan adalah sebagai berikut:

- a. Dalam menjalankan tugas pokok selaku Kepala Cabang berpedoman dengan ketentuan yang telah ditetapkan dan digariskan oleh Direksi PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III.
- b. Merencanakan dan melaksanakan pengelolaan, penyediaan, penundaan, pengepulan kapal dan jasa pelayanan labuh, tambat dermaga, penumpukan, air kapal dan darat, listrik, persewaan peralatan, properti, persewaan perairan, serta usaha jasa terminal dan usaha-usaha yang lainnya.
- c. Perencanaan dan pelaksanaan, pengelolaan keuangan dan logistik cabang pelabuhan, serta perencanaan dan pelaksanaan pengelolaan kepegawaian, kesejahteraan, kesejahteraan pegawai beserta keluarganya.
- d. Perencanaan dan pelaksanaan tata usaha dan administrasi perkantoran, rumah tangga, perlengkapan kantor, keamanan dan pengamanan lingkungan hukum dan hubungan masyarakat, sistem informasi dan statistik serta penyiapan rencana penilikan dan pelaksanaan kegiatan pembangunan serta pemeliharaan bangunan, peralatan dan instalasi pelabuhan serta kolam pelabuhan beserta alur pelayarannya.

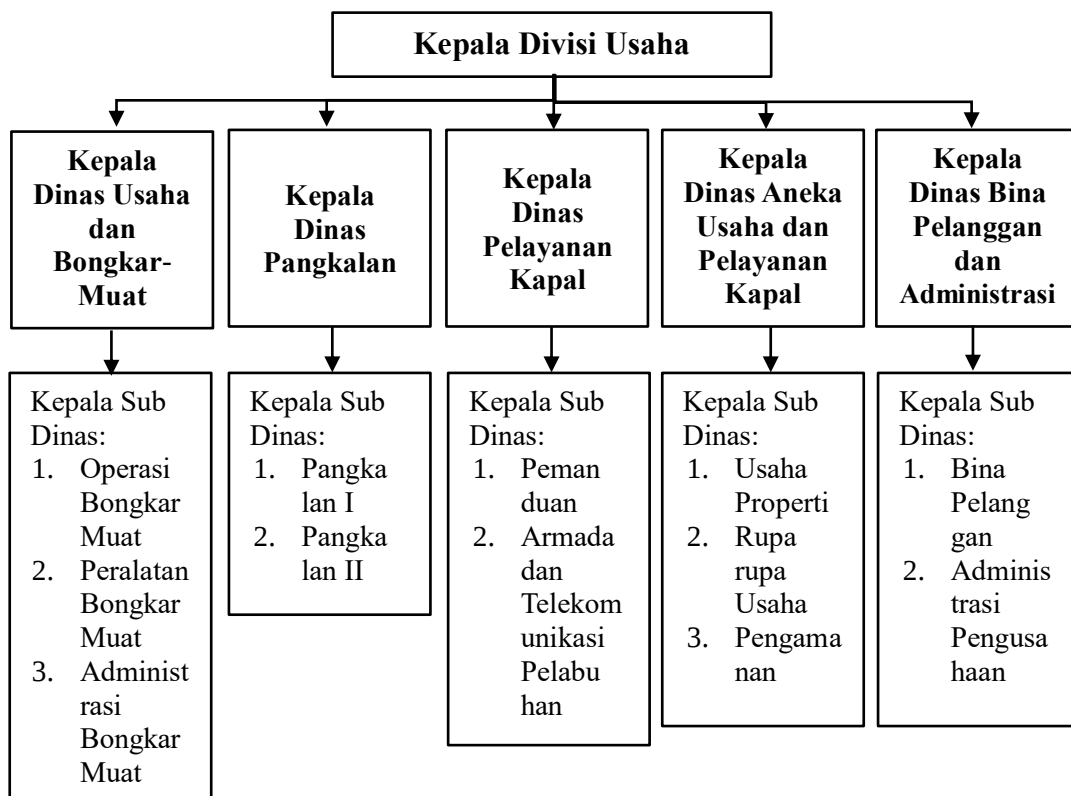
Sebagaimana dijelaskan di atas bahwa Kepala cabang dalam menjalankan tugas kesehariannya dibantu oleh 3 (tiga) orang Kepala Divisi, sehingga pendelegasian tugas dan wewenang dari kepala cabang ke para Kepala Divisi dapat berjalan, adapun uraian tugas dan wewenang serta tanggung jawab para Kepala Divisi adalah sebagai berikut:

Kepala Divisi Usaha, tugas sbb:

- a. Perencanaan dan pelaksanaan, pengelolaan, penyediaan, pengusahaan, pemasaran serta pelaksanaan dan pengendalian kegiatan operasional jasa pelayanan labuh, tambat, dermaga dan penumpukan barang serta perencanaan dan pengawasan kegiatan operasional jasa pelayanan kapal barang dan operasional bongkar muat pada dermaga umum dan dermaga non milik (dermaga khusus/dermaga untuk kepentingan sendiri).
- b. Perencanaan dan pengelolaan penyediaan, pengusahaan, pemasaran serta pelaksanaan pengendalian kegiatan operasional jasa pelayanan pemanduan kapal, penundaan dan pengepilan kapal, menjaga kelancaran dan keselamatan olah gerak kapal di pelabuhan serta melaksanakan persiapan dan pelaksanaan kegiatan operasional telekomunikasi pelabuhan.
- c. Perencanaan dan pelaksanaan pengelolaan, penyediaan, pengusahaan dan pemasaran usaha-usaha properti sewa perairan, catu daya listrik, penyediaan air kapal dan air darat, rupa-rupa usaha dan penyediaan pas pelabuhan.

Dalam melaksanakan tugas-tugas tersebut Kepala Divisi Usaha dibantu oleh 5 (lima) Kepala Dinas, dan masing-masing kepala dinas dibantu oleh Kepala Sub Dinas, dengan struktur garis koordinasi seperti gambar berikut:

Gambar 2
Struktur Organisasi Kepala Divisi Usaha dengan para Kepala Divisi



Kepala Divisi Keuangan dan Personalia

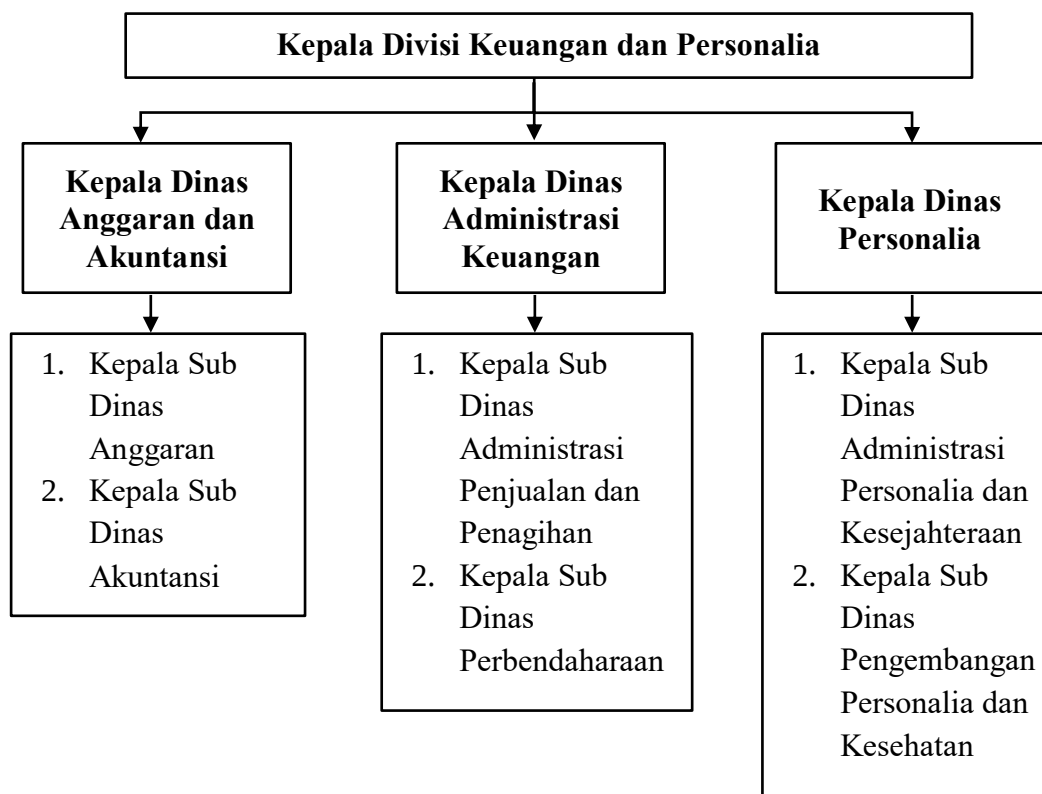
Kepala Divisi Keuangan dan Personalia selain bertanggung jawab kepada Kepala Cabang, juga mempunyai tugas, wewenang dan tanggung jawab lain sebagai berikut:

- a. Perencanaan, pelaksanaan, pengawasan dan pengendalian anggaran, akuntansi umum dan analisa keuangan cabang.
- b. Perencanaan, pelaksanaan dan pengendalian penjualan dan penagihan serta perbendaharaan cabang Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap.
- c. Mengadakan perencanaan dan pelaksanaan serta pengelolaan kepegawaian, kesejahteraan pegawai, administrasi kesehatan pegawai, peningkatan produktivitas pegawai serta keselamatan dan kesehatan kerja.

Di dalam melaksanakan tugas keseharian tersebut Kepala Divisi Keuangan dan Personalia dibantu oleh 3 (tiga) orang Kepala Dinas, dan masing-masing Kepala Dinas dibantu oleh beberapa orang Kepala Sub Dinas, seperti terlihat pada gambar berikut:

Gambar 3

Struktur Garis Koordinasi Kepala Divisi Keuangan dan Personalia dengan para Kepala Divisi



Kepala Divisi Umum dan Teknik

Dalam tugasnya selain bertanggung jawab terhadap Kepala Cabang Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, Kepala Divisi Umum dan Teknik, juga mempunyai tugas dan wewenang lain, yaitu sebagai berikut:

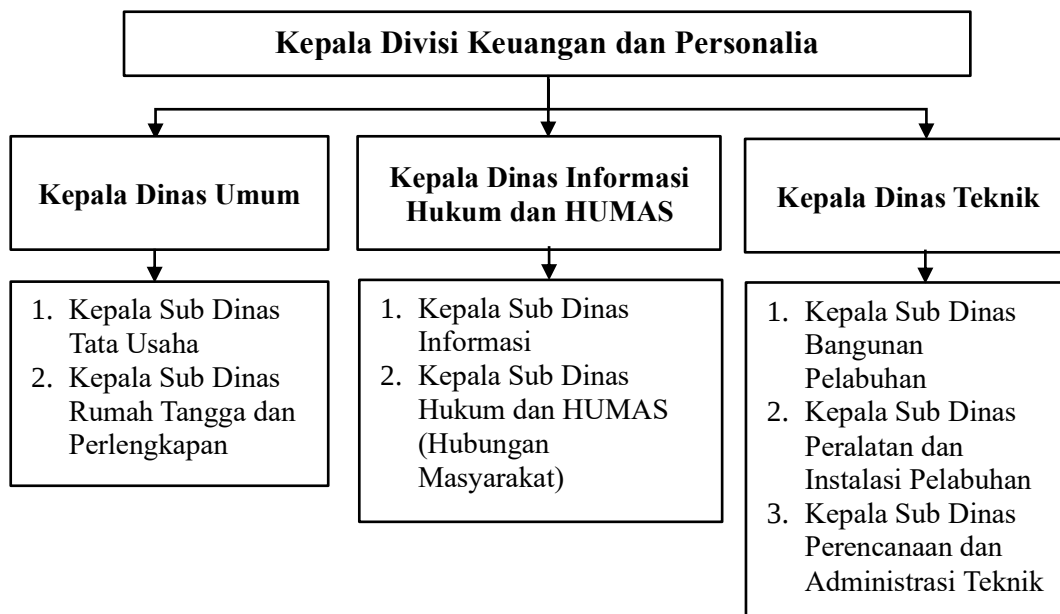
- a. Melakukan perencanaan dan pelaksanaan pengelolaan tata usaha dan administrasi perkantoran, rumah tangga dan perlengkapan kantor serta pengamanan kantor.
- b. Melakukan perencanaan dan pelaksanaan pengelolaan, pengumpulan dan penyajian data, informasi dan statistika serta pelaksanaan penanganan klaim/keluhan-keluhan

pelanggan, masyarakat, masalah hukum dan kegiatan hubungan masyarakat (HUMAS).

- c. Melakukan perencanaan, penilaian, evaluasi atas pelaksanaan program pembangunan, pengadaan, perbaikan dan pemeliharaan bangunan, peralatan instalasi pelabuhan serta pelaksanaan program kebersihan lingkungan.

Di dalam melaksanakan tugas-tugas tersebut Kepala Divisi Umum dan Teknik dibantu oleh 3 (tiga) orang Kepala Dinas, dan masing-masing Kepala Dinas tersebut dibantu oleh beberapa orang Kepala Sub Dinas, seperti terlihat pada gambar berikut:

Gambar 4
Struktur Garis Koordinasi Kepala Divisi Umum dan Teknik kepada Masing-Masing Kepala Dinas



Adapun secara garis besar struktur organisasi PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III cabang Tanjung Intan Cilacap adalah sebagai berikut:

Kepala cabang, dibantu oleh 3 (tiga) orang Kepala Divisi, yaitu:

1. Kepala Divisi Usaha
2. Kepala Divisi Keuangan dan Personalia
3. Kepala Divisi Umum dan Teknik

Kepala Divisi Usaha, dibantu oleh 5 (lima) orang Kepala Dinas, yaitu:

- A. Kepala Dinas Usaha dan Bongkar Muat, membawahi 3 (tiga) orang Kepala Sub Dinas, yaitu:
- i. Kepala Sub Dinas Operasi Bongkar Muat
 - ii. Kepala Sub Dinas Peralatan Bongkar Muat
 - iii. Kepala Sub Dinas Administrasi Bongkar Muat

- B. Kepala Dinas Pangkalan, membawahi 2 (dua) orang Kepala Sub Dinas:
 - i. Kepala Sub Dinas Pangkalan I
 - ii. Kepala Sub Dinas Pangkalan II
- C. Kepala Dinas Pelayanan Kapal, membawahi 2 (dua) orang Kasubdin:
 - i. Kepala Sub Dinas Pemanduan
 - ii. Kepala Sub Dinas Armada dan Telekomunikasi Pelabuhan
- D. Kepala Dinas Aneka Usaha dan Pelayanan Umum, membawahi 3 (tiga) orang Kepala Sub Dinas, yaitu:
 - i. Kepala Sub Dinas Usaha Properti
 - ii. Kepala Sub Dinas Rupa-rupa Usaha
 - iii. Kepala Sub Dinas Pengamanan
- E. Kepala Dinas Bina Pelanggan dan Administrasi, membawahi 2 (dua) orang Kepala Sub Dinas, yaitu:
 - i. Kepala Sub Dinas Bina Pelanggan
 - ii. Kepala Sub Dinas Administrasi Pengusahaan

Kepala Divisi Keuangan dan Personalia, membawahi 3 (tiga) orang Kepala Dinas, yaitu:

- A. Kepala Dinas Anggaran dan Akuntansi, yang membawahi 2 (dua) orang Kepala Sub Dinas, antara lain:
 - i. Kepala Sub Dinas Anggaran
 - ii. Kepala Sub Dinas Akuntansi
- B. Kepala Dinas Administrasi dan Keuangan, yang membawahi 2 (dua) orang Kepala Sub Dinas, antara lain:
 - i. Kepala Sub Dinas Administrasi Penjualan dan Penagihan
 - ii. Kepala Sub Dinas Perbendaharaan
- C. Kepala Dinas Personalia, di mana membawahi 2 (dua) orang Kepala Sub Dinas, antara lain:
 - i. Kepala Sub Dinas Administrasi Personalia dan Kesejahteraan
 - ii. Kepala Sub Dinas Pengembangan Personalia dan Kesehatan

Kepala Divisi Umum dan Teknik, yang membawahi 3 (tiga) orang Kepala Dinas, masing-masing:

- A. Kepala Dinas Umum, membawahi 2 (dua) orang Kepala Sub Dinas:
 - i. Kepala Sub Dinas Tata Usaha
 - ii. Kepala Sub Dinas Rumah Tangga dan Perlengkapan
- B. Kepala Dinas Sistem Informasi, Hukum dan HUMAS membawahi 2 (dua) orang Kepala Sub Dinas, yaitu:
 - i. Kepala Sub Dinas Informasi
 - ii. Kepala Sub Dinas Hukum dan HUMAS
- C. Kepala Dinas Teknik, membawahi 3 (tiga) orang Kepala Sub Dinas:
 - i. Kepala Sub Dinas Bangunan Pelabuhan
 - ii. Kepala Sub Dinas Peralatan dan Instalasi Pelabuhan
 - iii. Kepala Sub Dinas Perencanaan dan Administrasi Teknik

Adapun gambar struktur organisasi PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III cabang Tanjung Intan Cilacap, berdasarkan surat keputusan Direksi PT (Persero) Pelabuhan

Indonesia III, No. KEP.09.1/RP.I.08/P.III-01, tanggal 01 Februari 2001 jo keputusan Direksi PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III, No. KEP.09.2/RP.1.08/P.III-01, tanggal 05 Februari 2001, dapat dilihat pada gambar 5, terlampir.

Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap sebagaimana dijelaskan adalah merupakan pelabuhan:

- Pelabuhan yang terbuka untuk perdagangan luar negeri
- Menurut klasifikasinya termasuk pelabuhan kelas I
- Menurut jenisnya termasuk pelabuhan umum, yang digunakan untuk melayani kepentingan umum
- Menurut penyelenggaraannya termasuk pelabuhan umum yang diselenggarakan oleh Badan Usaha Pelabuhan (PT Pelabuhan)
- Menurut kegiatannya adalah pelabuhan yang melayani kegiatan angkutan laut, yang selanjutnya disebut pelabuhan laut

Dengan kegiatan-kegiatan dan operasional PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III, cabang Tanjung Intan Cilacap antara lain mengoperasikan terminal pelabuhan dan terminal laut dan untuk mencapai kelancaran yang maksimal dari arus barang, maka diperlukan sarana yang memadai dan tenaga kerja atau pegawai-pegawai yang profesional, baik tenaga kerja bongkar muat maupun tenaga kerja yang bekerja di bidang pelayanan pemanduan kapal.

Gambar 5
Struktur Organisasi PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III cabang Tanjung Intan Cilacap




 KEPALA CABANG
ARIWOTO

Rencana Induk Pengembangan Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap

Untuk mengetahui prospek perkembangan Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap dimasa yang akan datang, maka Direksi PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III, merasa perlu untuk memikirkan dan mengadakan suatu rencana pengembangan pelabuhan jangka panjang, rencana pengembangan tersebut harus sesuai dengan *master plan* Kota Cilacap yang mana nantinya diharapkan Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap dapat berfungsi serta mampu menunjang perkembangan perekonomian nasional pada umumnya dan Provinsi Jawa Tengah pada khususnya. Perkembangan Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap itu sendiri harus pula sesuai dengan tingkat perkembangan kegiatan perkembangan lalu-lintas kapal yang akan singgah di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap yang selalu mengalami peningkatan dari tahun ke tahun.

Suatu studi kelayakan pengembangan Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap yang dibuat atas permintaan Pemerintah Daerah Tingkat I Jawa Tengah, disusun oleh PT Asmico Bara Utama bekerja sama dengan Pemerintah Daerah Queensland, Connel Wagner Pty, Ltd dan CV Identitas yang dimulai pada bulan November 1995, Connel Wagner bekerja sama dengan Departemen Transportasi Queensland dan penguasa Pelabuhan Brisbane telah membuat pra studi kelayakan, yang bertujuan untuk mengetahui lingkup pekerjaan dan data-data yang diperlukan.

Dengan dasar laporan final dari tim studi yang terdiri dari unsur Pemerintah Jawa Tengah, Kabupaten Cilacap serta dari unsur perhubungan Jawa Tengah maka dicapai kata sepakat bahwa Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, dipandang perlu untuk diadakan pengembangan, hal itu dikaitkan dengan kebijakan transportasi nasional yang bertujuan untuk mewujudkan tatanan transportasi yang terorganisir secara konsisten, yang terdiri dari transportasi darat, transportasi laut dan transportasi udara yang masing-masing sebagai sub sistem dari sistem transportasi nasional (SISTRANAS).

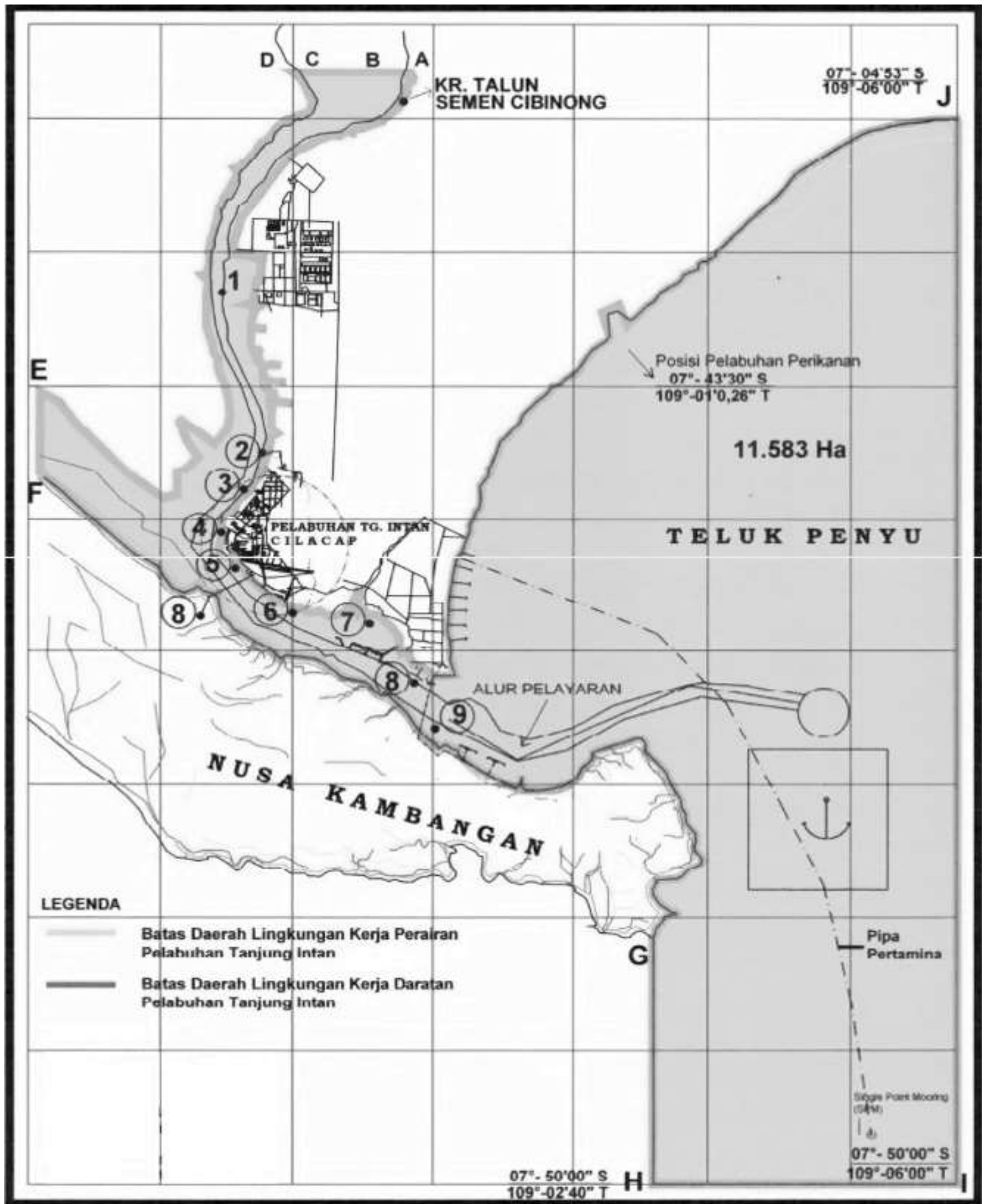
Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap saat ini mempunyai fasilitas 5(lima) buah dermaga yang dapat menampung kapal yang akan merapat di dermaga dengan aman, karena didukung oleh faktor alam yang melindungi Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap dari deburan ombak pantai selatan Pulau Jawa, yaitu Pulau Nusakambangan, untuk dapat mengetahui serta memberikan gambaran tentang lokasi fasilitas Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap yang berhubungan dengan alur pelayaran, dapat dilihat pada gambar 6, terlampir berikut ini, yaitu gambar alur pelayaran dan batas-batas wilayah perairan dan daerah lingkungan kerja Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap.

Strategi pengembangan Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap terdiri dari 2 (dua) jenis strategi yang antara lain internal dan eksternal, di mana strategi internal (domestik) adalah bahwa penyelenggaraan pelabuhan merupakan mata rantai produksi dan distribusi barang, transaksi serta informasi bisnis dalam dan luar negeri secara efektif dan efisien, dan dalam kaitannya dengan skala pengembangan pelabuhan ditempuh strategi sebagai berikut:

- Mengembangkan sistem pelayanan operasi pelabuhan melalui peningkatan efisiensi dan produktivitas pelabuhan serta penerpaan pertukaran data elektrik antara penyelenggara pelabuhan dan pemakai jasa.

- Menggerakkan posisi Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap yang selama ini sebagai pelabuhan pengumpan menjadi pelabuhan utama.
- Mengimplementasikan pengembangan pelabuhan ke arah spesialisasi pelayanan barang, antara lain, peti kemas, *multi purpose*, *general cargo*, dan barang curah.
- Mengembangkan kegiatan usaha penunjang kepelabuhan.

Gambar 6
Batas-batas Daerah Lingkungan kerja Perairan dan Daratan Pelabuhan Tanjung
Intan Cilacap



Kegiatan Operasional Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap

Kegiatan operasional Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap adalah mengoperasikan terminal pelabuhan dan terminal laut serta kegiatan-kegiatan kepelabuhan lainnya, antara lain menyediakan pelayanan bagi kemandirian umum dan sekaligus menumpuk keuntungan berdasarkan prinsip pengelolaan perusahaan, adapun jenis pelayanan yang diberikan yaitu:

1. Pelayanan jasa kapal, yang meliputi:
 - Jasa pemanduan dan penundaan kapal
 - Jasa labuh dan tambat kapal
 - Dll.
2. Pelayanan jasa penumpukan barang
3. Pelayanan jasa alat-alat
4. Pelayanan jasa rupa-rupa

PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III cabang Tanjung Intan Cilacap dalam menyediakan dan mengusahakan jasa kepelabuhan bertujuan untuk menunjang kelancaran angkutan laut dalam rangka menunjang pelaksanaan pembangunan nasional, dan untuk mencapai kelancaran yang maksimal dalam memberikan jasa-jasa pelayanan kepelabuhan, diperlukan sarana-sarana yang memadai dan untuk membiayai peralatan pelabuhan serta mengusahakan tercapainya suatu terminal laut yang modern dan untuk mencapai suatu efisiensi kerja yang optimal, maka Direksi PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III, mempunyai kewajiban untuk menyediakan sarana yang diperlukan, dan untuk menunjang hal tersebut di atas Direksi memerlukan bantuan dari para pengguna jasa yang memanfaatkan pelabuhan sebagai sarana penunjang usahanya, yang berupa sewa kapal, sewa labuh, sewa tambat, sewa pemanduan dan penundaan, sewa peralatan dan sewa-sewa lainnya, sebagai tindak lanjut masalah kegiatan dan operasional Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap yang dimulai dari kapal tiba hingga kapal meninggalkan perairan pelabuhan, untuk itu akan dijelaskan dalam beberapa hal antara lain:

- Daerah perairan pelabuhan adalah permukaan perairan pelabuhan tempat kapal-kapal dapat berlabuh dengan tenang dan aman.
- Dermaga adalah suatu bangunan yang digunakan untuk merapat dan menambatkan kapal yang akan melakukan kegiatan bongkar-muat barang atau menarik turunkan penumpang dan hewan.
- Kapal tiba adalah kapal yang mulai memasuki perairan yang terlebih dahulu untuk mendapatkan ijin dari kesehatan pelabuhan atau kapal dikatakan bebas karantina dari instansi yang terkait.
- Kapal labuh adalah kapal yang telah berada di dalam lingkungan pelabuhan, yaitu sejak kapal menyentuh permukaan perairan pelabuhan dan berakhir dengan meninggalkan kegiatan di pelabuhan.
- Kapal tambat adalah setelah kapal mendapat ijin memasuki perairan pelabuhan yang dilanjutkan dengan dilakukan dengan pemanduan dan penundaan kapal untuk merapat di dermaga dan mulai melakukan kegiatan bongkar muat kapal.

Fasilitas operasional pelabuhan yang ada pada Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap secara umum memenuhi persyaratan yang diperlukan untuk Pelabuhan Samudra dengan fasilitas utama pelabuhan sbb:

- a. Kolam pelabuhan yang cukup terlindung dari ombak karena adanya Pulau Nusakambangan sehingga dapat beroperasi sepanjang tahun, adanya penahan lumpur dengan panjang 600 meter, sangat berfungsi untuk memperlambat pendangkalan kolam pelabuhan, apur pelayaran dari kolam pelabuhan dengan kedalaman -10,2 meter sangat menunjang kegiatan keluar masuk kapal dengan kapasitas muatan sekitar 30.000 ton.
- b. Fasilitas dermaga, dengan luas dermaga keseluruhan 10.022 m², yang dapat digunakan untuk muatan curah, *general cargo*, peti kemas, hewan dan penumpukan dengan cara *multi purpose*/multi guna, fasilitas bangunan dan gudang, dengan luas gudang 7.100 m², terdapat di lini I dan lini II yakni gudang 101 dengan luas 3.500 m² dan gudang 201 dan 202 masing-masing dengan daya dukung 3 ton/m², yang dapat digunakan untuk *general cargo* maupun *bag cargo* dalam kondisi baik.
- c. Fasilitas lapangan penumpukan, lapangan penumpukan terbuka dengan pengerasan aspal/penetrasi seluar 30.055,50 m².
- d. Fasilitas pemadam kebakaran berkapasitas 5 ton, untuk perlengkapan penanggulangan kebakaran didarat, sedangkan pada kapal tunda dengan nama KT BIMA VI, tersedia *fire fighting* untuk penanggulangan kebakaran kapal dan bangunan tepi laut.
- e. Fasilitas komunikasi radio telekomunikasi yang terdapat di stasiun kepanduan dari jenis *SSB transceiver* dan *VHF transceiver/receiver*, masing-masing 1 unit, yang berguna untuk menunjang kelancaran pemanduan kapal di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap.

Kegiatan dan Operasional Pemanduan di Pelabuhan Tanjung Intan

Pemanduan kapal di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, merupakan salah satu bagian/sub unit dari kegiatan usaha yang ada ide lingkungan Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, dengan nama sub dinas pemanduan pada dinas pelayanan kapal divisi usaha, sebagai bidang usaha yang bergerak dalam bidang pelayanan kapal maka pemanduan kapal mempunyai beberapa kegiatan operasional antara lain:

- Pemanduan kapal masuk dari ambang laur perairan pelabuhan sampai ke dermaga atau tambatan kapal dan kapal melakukan kegiatan bongkar muat barang/hewan.
- Pemanduan kapal keluar dari dermaga/tambatan sampai di ambang luar, setelah kapal selesai melakukan kegiatan bongkar muat barang atau hewan.
- Pemanduan kapal *shifting*/pindah tempat di wilayah perairan Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, yang meliputi:
 - Kapal pindah tempat dari satu dermaga ke dermaga lainnya
 - Kapal pindah dari dermaga ke tempat berlabuh jangkar
 - Kapal pindah dari tempat berlabuh jangkar ke dermaga

Dalam sub dinas pemanduan yang dipimpin oleh seorang kepala sub dinas ada beberapa unti/unsur yang ikut berperan dalam kegiatan operasional pemanduan kapal, antara lain:

- a. Petugas Pandu (*Pilot*)
- b. Kapal Tunda (*Tug Boat*)
- c. Kapal Pandu (*Pilot Boat*)
- d. Kapal Kepil (*Mooring Boat*)
- e. Petugas radio telekomunikasi
- f. Staf-staf sub dinas pemanduan

Masing-masing mempunyai tugas dan fungsi yang berbeda-beda dengan tugas kerja sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan, antara lain:

- a. Petugas Pandu (*Pilot*), mempunyai tugas sebagai berikut:
 - Melaksanakan pemanduan kapal baik masuk, keluar maupun *shifting* untuk kapal dengan ukuran minimum tonase kotor 500 GT (KM No. 24 tahun 2002).
 - Membantu nahkoda/pemimpin kapl untuk mengambil tindakan yang tepat dalam menjamin keselamatan pelayaran.
 - Memberi semua petunjuk yang diperlukan kepada nahkoda kapal untuk berlayar dengan selamat dan untuk ketertiban lalu lintas kapal.
 - Memenuhi permintaan nahkoda kapal untuk mengambil alih komando dan melakukan olah gerak kapal.

Jumlah petugas Pandu yang ada di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap saat ini berjumlah 4 (empat) orang di mana keempat Pandu tersebut bertugas secara bergantian dalam melakukan pemanduan kapal, Adapun kegiatan tugas jaga para petugas Pandu dalam melaksanakan pemanduan kapal sehari-hari dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 1
Kegiatan Tugas Jasa Pandu Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap Dalam Satu Hari

Nama	Kapal ke 1	Kapal ke 2	Kapal ke 3
Pandu I	Kapal A	Kapal E	
Pandu II	Kapal B	Kapal F	
Pandu III	Kapal C		
Pandu IV	Kapal D		

Sumber : Kantor Kepanduan Kepelabuhan Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap

Keterangan:

Misalkan dalam satu hari terdapat 6 (enam) gerakan pemanduan kapal yaitu, kapal A,B,C,D,E dan F, maka kapal pertama (Kapal A) dikerjakan/dipandu oleh Pandu I, dan kapal kedua (Kapal B) oleh Pandu II, dan seterusnya sampai terakhir kapal F pada Pandu II, maka Pandu III, pada keesokan harisnya akan memandu kapal yang pertama atau menjadi petugas Pandu jaga satu.

b. Kapal Tunda (*Tug Boat*)

Pada saat ini Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap memiliki satu unit kapal tunda yaitu KT BIMA VI dengan kapasitas mesin sebesar 2.400 HP, Adapun fungsi dari kapal tunda membantu Pandu dalam mempercepat olah gerak kapal, baik kapal merapat ke dermaga maupun merenggang dari dermaga, dan setiap gerakan kapal tunda tersebut berada di bawah komando Pandu, sehingga dengan adanya kapal tunda tersebut maka pemanduan untuk kapal sandar maupun lepas dermaga dapat dilakukan lebih cepat dan aman.

Selain satu unit kapal tunda yang dimiliki oleh Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, masih ada lima unit kapal tunda lagi yang dimiliki oleh Pertamina, namun dapat dipergunakan oleh para Pandu dalam membantu penyandaran kapal di dermaga umum Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap maupun dermaga Pertamina Cilacap, kelima unit kapal tunda tersebut antara lain:

- KT MEGA dan KT MIDAI serta KT MUSALA dengan kapasitas mesin masing-masing sebesar 3.400 HP.
- KT SERENE dan KT SKIPPER dengan kapasitas mesin masing-masing sebesar 4.500 HP.

c. Kapal Pandu (*Pilot Boat*)

Kapal Pandu atau *Pilot Boat* adalah kapal kecil yang mempunyai fungsi dan tugas sebagai berikut:

- Mengantarkan Pandu dari stasiun pandu ke kapal untuk pemanduan kapal masuk dan merapat/sandar di dermaga/tambatan.
- Menjemput Pandu dari kapal dan mengantarkan kembali ke stasiun pandu untuk pemanduan kapal keluar.
- Menjemput Pandu dari kapal dan mengantarkan kembali ke kapal untuk pemanduan ganda (pemanduan kapal keluar dan dilanjutkan dengan pemanduan kapal masuk atau sebaliknya).

Kapal Pandu (*Pandu Boat*) yang dimiliki oleh Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap saat ini ada satu unit yaitu MPI 013, bermesin tunggal dengan kemampuan mesin 500 PK dan mampu berlayar dengan kecepatan maksimal 5 Knot.

d. Kapal Kepil (*Mooring Boat*)

Kapal Kepil (*Mooring Boat*) yang dimiliki oleh Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap satu unit yaitu MPS 031, bermesin ganda, dengan kemampuan mesin 400 PK (200 PK mesin kanan dan 200 PK mesin kiri), Adapun fungsi dari kapal kepil/*mooring boat* adalah untuk mengambil tali-tali kapal dari kapal dan membawa ke dermaga/tambatan untuk kapal yang akan merapat ke dermaga dan sebaliknya melepaskan tali-tali kapal dari tambatan untuk kapal yang akan berlayar, lepas dari dermaga.

e. Petugas radio telekomunikasi

Tugas dari petugas radio telekomunikasi Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, antara lain:

- Mencatat ke dalam jurnal gerakan pemanduan kapal, baik kapal-kapal masuk, keluar maupun berpindah tempat (*shifting*).
- Mencatat kapal-kapal yang baru tiba dan berlabuh jangkar di perairan Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap.
- Menanyakan kesiapan kapal-kapal yang akan sandar atau akan lepas dermaga dan menginformasikan kepada Pandu untuk melakukan pemanduan.

Jumlah petugas radio telekomunikasi yang ada di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap sebanyak 3 (tiga) orang, dengan pengaturan tugas jaga seperti tabel di bawah ini:

Tabel 2
Tugas Jasa Petugas Radio Telekomunikasi Pelabuhan Tanjung Intan

Petugas	Jam Jaga	Waktu Jaga	Waktu Jaga
Operator I	08.00 -16.00 wib	16.00 - 08.00 wib	Libur
Operator II	16.00 - 08.00 wib	Libur	08.00 -16.00 wib
Operator III	Libur	08.00 -16.00 wib	16.00 - 08.00 wib

Sumber : Kantor Kepanduan Kepelabuhan Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap

Keterangan:

Dalam suatu hari (24 jam), mulai dari jam 08.00 wib sampai dengan jam 08.00 wib keesokan harinya, satu orang petugas operator jaga mulai dari jam 08.00 wib sampai dengan jam 16.00 wib, selanjutnya dilanjutkan operator kedua mulai dari jam 16.00 wib sampai dengan jam 08.00 wib keesokan harinya dan satu orang operator libur.

f. Staf-staf sub dinas pemanduan

Staf-staf sub dinas pemanduan mempunyai tugas antara lain:

- Menerima dan mencatat permintaan (*booking*) pelayanan pemanduan dari pemilik/keagenan kapal, baik kapal masuk, keluar maupun *shifting*.
- Menginformasikan ke petugas operator radio telekomunikasi perihal permintaan (*booking*) kapal untuk pelayanan pemanduan kapal.
- Mencatat dan mengumpulkan data-data kapal yang telah dilakukan pelayan pemanduan.
- Membuat laporan harian dan laporan bulanan tentang kumlah/rekapitulasi kapal-kapal yang telah dilakukan pemanduan.

ANALISA DATA DAN PEMBAHASAN

Dasar Hukum Perairan Wajib Pandu

Sejak adanya peraturan kepanduan/Loodsdients Besluit 1972, stbl 1972 No. 63, perairan Pelabuhan Cilacap, sudah dinyatakan sebagai perairan wajib pandu, di mana hal ini disebutkan dalam pasal 2 (dua) berbunyi “Dinas-dinas Pandu diadakan untuk air-air pelayaran wajib Pandu atau air pelayaran Pandu luar biasa, dinas-dinas Pandu ini berkedudukan di Tanjung Priok, Surabaya, Cilacap, Teluk Bayur (Padang), Pangkalan Brandan (Teluk Aru), Belawan, Sambu dan Tanjung Uban.

Dalam perkembangan selanjutnya, beberapa tahun setelah Indonesia merdeka dan mengalami kestabilan politik dan ekonomi, Pemerintah Indonesia mengeluarkan ketetapan peraturan melalui Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 159/Phb-74 tanggal 25 Juni 1974, tentang penetapan perairan wajib Pandu di Cilacap, yang selanjutnya keputusan tersebut diperbaharui dengan surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 9/AL.402/Phb-88, tentang Kriteria perairan wajib Pandu dan perairan Pandu luar biasa, di mana dalam keputusan tersebut Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap ditetapkan sebagai perairan wajib pandu, untuk kapal-kapal yang berlayar di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap dengan ukuran kotor minimum 150 GT, wajib menggunakan tenaga Pandu, selanjutnya keputusan tersebut diperbaharui lagi dengan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 21 tahun 1990, tanggal 07 Maret 1990, di mana disimpulkan dalam keputusan tersebut “bertitik tolak pada kondisi perairan dan lalu-lintas kapal yang mempengaruhi keselamatan pelayaran, maka suatu perairan Pelabuhan dapat ditetapkan sebagai perairan wajib Pandu dan perairan Pandu luar biasa, perairan wajib Pandu itu sendiri dibedakan dengan perairan Pandu luar biasa berdasarkan tingkat kerawanan perairan setempat, di mana perairan wajib Pandu memiliki tingkat kerawanan yang lebih tinggi daripada perairan Pandu luar biasa.

Pada tahun 1990, Pemerintah mengeluarkan suatu ketetapan lagi melalui Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 22 tahun 1990, tanggal 07 Maret 1990, tentang penetapan kelas perairan wajib Pandu dan batas-batas wilayah perairan wajib pandu, diantaranya perairan wajib Pandu Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, dalam keputusan tersebut juga disebutkan ukuran minimal kapal wajib Pandu yaitu ≥ 150 GT (*Gross Tanage* = isi kotor kapal), selanjutnya keputusan tersebut diperbaharui lagi dengan surat Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. KM 31 tahun 1997, tanggal 27 Agustus 1997, tentang Penetapan kelas perairan wajib pandu, di mana dalam keputusan tersebut Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, termasuk ke dalam perairan wajib pandu dengan perairan Pelabuhan kelas I (satu) dengan nomor urut penetapan nomor 27.

Sebagaimana disebutkan bahwa tidak semua kapal yang berlayar di perairan wajib Pandu diwajibkan menggunakan tenaga Pandu, namun hanya kapal-kapal dengan ukuran tertentu saja yang diwajibkan menggunakan tenaga Pandu, sebagaimana ditetapkan pertama kali untuk ukuran kapal wajib pandu adalah ukuran minimal 70 GT, sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 159/K/Phb-74 tanggal 25 Juni 1974, dan dalam perkembangan selanjutnya sebagaimana disebutkan di atas, telah terjadi

perubahan untuk ukuran minimal kapal wajib Pandu yaitu dari 70 GT menjadi minimal 150 GT, berdasarkan surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 22 tahun 1990, pada pasal 3 (tiga), menyebutkan “bahwa batas minimal ukuran kapal wajib Pandu di seluruh Indonesia sebesar minimal 150 Grt”, selanjutnya karena mengikuti perkembangan jaman, maka Pemerintah mengeluarkan kebijakan baru melalui surat Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. KM 24 tahun 2002, tanggal 09 April 2002, pada bab IV pasal 7 ayat 1, menyebutkan “bahwa setiap kapal berukuran tonase kotor/*Gross Tonase* 500 GT atau lebih yang berlayar di perairan wajib pandu, wajib menggunakan pelayanan jasa pemanduan”, dan pada ayat 3 disebutkan pula “atas pertimbangan keselamatan pelayaran dari pengawas pemanduan dan atas permintaan nahkoda kapal yang berukuran kurang dari 500 GT, yang berlayar di perairan wajib Pandu, maka kapal tersebut dapat diberikan pelayanan jasa pemanduan.

Dengan demikian jelaslah bahwa setiap kapal yang berukuran minimal 500 GT, pada saat melayari perairan wajib Pandu diharuskan/diwajibkan menggunakan tenaga Pandu, sedangkan bagi kapal-kapal dengan ukuran kurang dari 500 GT, yang berlayar di perairan wajib Pandu tidak diwajibkan menggunakan tenaga Pandu, namun bukan berarti mutlak adanya kebebasan bagi kapal ukuran kurang dari 500 GT < yang berlayar di perairan wajib pandu, karena kapal-kapal yang berukuran kurang dari 500 GT, harus tetap memberitahukan setiap gerakan kapalnya ke stasiun kepanduan dan dikoordinasikan oleh kepanduan, sehingga peranan pemanduan dalam menjalankan fungsi dan tugasnya yang utama yaitu aspek keselamatan pelayaran, disamping memandu dan mengatur kapal yang dipandunya (≥ 500 GT) juga mengendalikan dan mengatur pergerakan kapal-kapal berukuran kurang dari 500 GT, hal ini sebagaimana diatur dalam surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 92/PR-302/Phb-85, pada pasal 7 yang berbunyi “kapal-kapal ukuran kurang dari batas minimal wajib Pandu, tidak dikenakan wajib pandu, dengan ketentuan bahwa kewajiban memberitahukan pergerakan kapal masuk dan atau keluar daerah perairan wajib Pandu ke stasiun kepanduan harus tetap wajib dilakukan”.

Keadaan Umum Perairan Wajib Pandu dan Penetapan Batas-batas Perairan Wajib Pandu Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap

Keadaan perairan wajib Pandu di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap yang merupakan pelabuhan alam dan alur perairan yang panjang, di mana mempunyai kedalaman perairan yang bervariasi mulai dari pintu masuk (ambang luar) sampai dengan bui No.32, kedalaman alur perairan wajib Pandu di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap yang bervariasi (tidak sama) untuk masing-masing tempat tersebut, dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 3
Daftar Kedalaman Alur Pelayaran di Sepanjang Alur Perairan Wajib Pandu
Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap
(mulai dari bui luar/muara sampai dengan bui No. 32)

Lokasi/Bui	Kedalaman Alur dalam Meter (LWS)
Bui Luar s/d Bui No. 02	15.00 meter
Bui No. 02 s/d Bui No. 10	13.00 meter
Bui No. 10 s/d Bui No. 16	12.00 meter
Bui No. 16 s/d Bui No. 18	11.30 meter
Bui No. 18 s/d Bui No. 20	11.00 meter
Bui No. 20 s/d Bui No. 22	10.80 meter
Bui No. 22 s/d Bui No. 24	07.10 meter
Bui No. 24 s/d Bui No. 26	06.00 meter
Bui No. 26 s/d Bui No. 30	05.00 meter
Bui No. 30 s/d Bui No. 32	04.00 meter

Sumber : Surat Edaran Administrator Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap
No. : UM.002/4/7/P.CLP.02 tanggal 20 Maret 2002

Selain dari kedalaman alur perairan yang bervariasi, kedalaman air di sekitar dermaga/tambatan juga bervariasi/tidak sama dengan di setiap dermaga sehingga kapal-kapal yang akan merapat/bertambat di dermaga harus menyesuaikan tempat dengan kedalaman perairan di dermaga dan tidak dapat bertambat disembarang tempat/sembarang dermaga, namun harus bertambat di dermaga yang sesuai dengan kedalaman kapalnya (*draft* kapal). Untuk mengetahui kedalaman perairan di sekitar tambatan dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4
Kedalaman Perairan di sekitar Dermaga di Wilayah Perairan Wajib Pandu
Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap

Lokasi/Dermaga	Kedalaman LWS (Meter)	Maksimal <i>Draft</i> Kapal (Meter)
Dermaga Umum No. 1	10.50 meter	10.20 meter
Dermaga Umum No. 2	10.70 meter	10.50 meter
Dermaga Umum No. 3	Sedang dalam renovasi	-
Dermaga Umum No. 4	09.00 meter	08.50 meter
Dermaga Umum No. 5	05.90 meter	05.50 meter
Dermaga Umum No. 6	11.50 meter	11.10 meter
Dermaga Pasir Besi	11.60 meter	11.00 meter

Sumber : Surat Edaran Administrator Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap
No. : UM.002/4/7/P.CLP.02 tanggal 20 Maret 2002

Selain dari dermaga umum tersebut masih ada beberapa dermaga/tambatan milik Pertamina yang dinamakan DUKS (Dermaga Untuk Kepentingan Sendiri), di mana kapal-kapal yang bertambat/sandar adalah kapal-kapal tanker dengan muatan berbahaya,

antara lain: Solar, Bensin, Minyak Tanah, Avtur, Oli, Aspal dll., sehingga dalam melakukan kegiatan penyandaran lebih berhati-hati, karena jika tidak akan menimbulkan dampak lingkungan berupa pencemaran, kebakaran bahkan nyawa, kedalaman perairan di sekitar tambatan/dermaga Pertamina dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 5
Kedalaman Air di Sekitar Dermaga Khusus (DUKS) Pertamina

Lokasi/Dermaga	Kedalaman Alur Masuk	<i>Turning Basin</i> (Lingk. Putar)	Kedalaman Kolam	Maksimal <i>Draft</i> Kapal
C I B No. 1	14.00 meter	09.00 meter	15.00 meter	11.50 meter
C I B No. 2	14.00 meter	09.00 meter	15.00 meter	11.50 meter
Yetty A.70 No. 1	12.00 meter	13.00 meter	12.50 meter	09.50 meter
Yetty A.70 No. 2	12.00 meter	13.00 meter	12.50 meter	09.50 meter
Yetty A.70 No. 3	12.00 meter	13.00 meter	12.50 meter	09.50 meter
Donan No. 1	07.00 meter	07.00 meter	05.00 meter	04.50 meter
Donan No. 2	07.00 meter	07.00 meter	06.00 meter	05.00 meter
Donan No. 3	07.00 meter	07.00 meter	05.90 meter	04.90 meter

Sumber : Surat Edaran Kepala Unit Pengelolaan IV Pertamina, Bidang Jasa dan Sarana Umum No. : 183/E.147000/2002.1.7 tanggal 11 Maret 2002

Sebagaimana dijelaskan sebelumnya bahwa alur pelayaran wajib Pandu Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, merupakan alur pelayaran yang cukup panjang dari bui luar (ambang luar) sampai dengan bui No. 32 memiliki panjang alur pelayaran ± 10 mil laut (1 mil laut = 1.850 meter) dan memiliki tikungan-tikungan yang tajam dan berbahaya, sebagaimana dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 6
Lokasi-lokasi Tikungan Tajam dan Berbahaya

Lokasi belokan/tikungan	Derajat belokan/tikungan	Keterangan
Dari bui No. 3 ke bui No. 5	± 60 derajat	Lebar alur < 100 meter
Dari bui No. 7 ke bui No. 10	± 45 derajat	Lebar alur 100 s/d 120 meter
Dari bui No. 16 ke bui No. 17	± 45 derajat	Lebar alur < 100 meter
Dari bui No. 19 ke bui No. 20	± 90 derajat	Lebar alur 100 s/d 150 meter
Dari bui No. 21 ke bui No. 22	± 80 derajat	Lebar alur < 100 meter
Dari bui No. 23 ke bui No. 24	± 90 derajat	Lebar alur < 100 meter

Sumber : Sub Dinas Pemanduan Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap

Sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 22 tahun 1990 tanggal 07 Maret 1990, tentang penetapan kelas perairan wajib pandu, yang selanjutnya diperbaharui dengan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 31 tahun 1997 tanggal 27 Agustus 1997, tentang penetapan batas-batas dan kelas perairan wajib Pandu Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, yang mana disebutkan bahwa Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap ditetapkan sebagai perairan wajib Pandu kelas I (satu), dengan nomor penetapan 27 (dua puluh tujuh), di mana perairan wajib Pandu Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap memiliki

batas-batas wilayah, sesuai yang tercantum dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 31 tahun 1997, yaitu:

- Sebelah Utara, garis hubung titik:
(07° - 40' - 40" LS ; 109° - 00' - 00" BT) dan titik,
(07° - 40' - 40" LS ; 109° - 00' - 39" BT)
- Sebelah Timur, garis hubung titik:
(07° - 45' - 00" LS ; 109° - 01' - 06" BT) dan titik,
(07° - 45' - 00" LS ; 109° - 04' - 00" BT)
- Sebelah Selatan, garis lintang:
07° - 47' - 00" LS (Lintang Selatan)
- Sebelah Barat, garis bujur:
108° - 59' - 07" BT (Bujur Timur)

Rekapitulasi Gerakan Pemanduan Kapal di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap

PT (Persero) Pelabuhan Indonesia II cabang Tanjung Intan Cilacap, merupakan Pelabuhan Kelas I (satu) dan perairan wajib pandu juga merupakan perairan wajib Pandu kelas I (satu), sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 22 tahun 1990 tanggal 07 Maret 1990, yang mana telah diperbaharui dengan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 31 tahun 1997, tanggal 27 Agustus 1997, tentang penetapan kelas perairan wajib Pandu.

Sebagai pelabuhan dengan predikat Pelabuhan Kelas I (satu), dan merupakan salah satu pelabuhan besar di Indonesia, terutama di sepanjang pesisir pantai Pulau Jawa, maka dapat dipastikan kapal-kapal yang singgah di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap tentu juga cukup besar dan banyak, hal ini dapat dilihat pada tabel No. 7, di mana dapat dilihat jumlah kunjungan kapal ke Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap selama penelitian (bulan Mei 2002 sampai dengan bulan Oktober 2002).

Tabel 7
Data Jumlah Kunjungan Kapal di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap (Bulan Mei 2002 s/d bulan Oktober 2002)

Bulan	Jumlah Hari	Jumlah Kapal
Mei 2002	31 hari	118 kapal
Juni 2002	30 hari	116 kapal
Juli 2002	31 hari	118 kapal
Agustus 2002	31 hari	102 kapal
September 2002	30 hari	118 kapal
Oktober 2002	31 hari	124 kapal
Jumlah	184 hari	696 kapal

Sumber : Sub Dinas Pemanduan Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa rata-rata kunjungan kapal ke Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, cukup tinggi, meskipun ada sedikit penurunan pada bulan Agustus 2002, hal ini disebabkan karena adanya perbaikan kilang minyak Pertamina (*Overhaul* kilang Pertamina), sehingga kunjungan kapal mengalami sedikit penurunan,

namun pada bulan berikutnya mengalami kenaikan lagi bersamaan dengan selesainya perbaikan kilang minyak Pertamina dan beroperasi normal kembali, sekilas terlihat bahwa kapal-kapal singgah di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap didominasi kapal-kapal tanker, hal itu memang benar, lebih dari 75% kapal-kapal yang singgah di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap adalah kapal-kapal tanker, sebagaimana diketahui bahwa Cilacap merupakan salah satu tempat dari kilang-kilang minyak besar di Indonesia, sehingga wajar jika kapal-kapal yang singgah sebagian besar adalah kapal-kapal tanker, yang melakukan kegiatan bongkar maupun muat di wilayah Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, dan untuk melihat perbandingan antara jumlah kapal tanker dan non tanker yang berkunjung di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 8
Perbandingan antara Kapal Tanker dan Non tanker yang Berkunjung di
Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap
(Bulan Mei 2002 s/d bulan Oktober 2002)

Bulan Tahun	Jenis Kapal		Jumlah Kapal Seluruhnya
	Tanker	Non Tanker	
Mei 2002	100 kapal	18 kapal	118 kapal
Juni 2002	98 kapal	18 kapal	116 kapal
Juli 2002	99 kapal	19 kapal	118 kapal
Agustus 2002	82 kapal	20 kapal	102 kapal
September 2002	99 kapal	19 kapal	118 kapal
Oktober 2002	105 kapal	19 kapal	124 kapal
Jumlah	583 kapal	113 kapal	696 kapal

Sumber : Sub Dinas Pemanduan Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap

Jika dilihat pada tabel, maka rata-rata kapal yang singgah di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap setiap bulannya lebih banyak kapal tanker, daripada kapal-kapal non tanker, kapal tanker adalah kapal segala kapal curah bermuatan minyak cair, baik kapal-kapal yang dimiliki/diageni Pertamina maupun yang non Pertamina, kapal bermuatan BBM (bahan bakar minyak) maupun Non BBM, seperti:

- Kapal-kapal bermuatan BBM (bahan bakar minyak), antara lain:
 - Kapal Tanker bermuatan Bensin
 - Kapal Tanker bermuatan Solar
 - Kapal Tanker bermuatan Avtur
 - Kapal Tanker bermuatan Minyak Tanah, dll.
- Kapal-kapal Tanker bermuatan Aspal
- Kapal-kapal Tanker bermuatan Paracilin
- Kapal-kapal Tanker bermuatan Oli
- Kapal-kapal Tanker bermuatan Minyak Kelapa Sawit/Minyak Goreng dll.

Sedangkan untuk kapal-kapal non tanker, atau yang biasa disebut kapal kargo/*general cargo*, adalah kapal-kapal yang tidak membawa muatan curah cair, namun membawa muatan padat, baik dalam bentuk curah maupun dalam bentuk kantong, peti, maupun kapal-kapal yang membawa muatan hewan/binatang, jenis-jenis kapal-

kapal kargo/*general cargo* yang singgah di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, antara lain, sbb:

- Kapal bermuatan Pupuk (Pupuk Sriwijaya)
- Kapal bermuatan Gandum Curah
- Kapal bermuatan Semen (baik curah maupun sak/karungan)
- Kapal Tongkang Batu-bara Curah
- Kapal bermuatan Hewan (sapi)
- Kapal bermuatan Pasir Besi Curah

Sebagaimana dilihat pada tabel 8, untuk kunjungan kapal-kapal non tanker/kargo/*general cargo* ke Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, hampir dapat dikatakan konstan/stabil, yaitu antara 18 kapal sampai dengan 20 kapal setiap bulannya, hal ini dikarenakan produk komoditi yang menjadi tujuan kapal-kapal untuk singgah di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, adalah untuk memuat ataupun membongkar beberapa produk/komoditi seperti:

- Semen (Muat dalam bentuk curah maupun kantong)
- Pasir Besi (Muat dalam bentuk curah)
- Pupuk (Bongkar dalam bentuk curah)
- Gandum (Bongkar dalam bentuk curah)
- Batu-bara (Bongkar dalam bentuk curah dari tongkang/*barge*)
- Sapi (Bongkar berupa sapi hidup dari Australia)

Untuk mengetahui berapa prosentase perbandingan yang ada antara kapal tanker dan kapal non tanker yang singgah di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, dapat dilihat pada tabel 9 di bawah ini:

Tabel 9
Prosentase Perbandingan antara Kapal Tanker dan Non Tanker

Bulan	Kapal Tanker		Kapal Non Tanker		Jumlah Kapal	
	Jumlah	(%)	Jumlah	(%)	Jumlah	(%)
Mei	100	84,8%	18	15,2%	118	100%
Juni	98	84,5%	18	15,5%	116	100%
Juli	99	83,9%	19	16,1%	118	100%
Agustus	82	80,4%	20	19,6%	102	100%
September	99	83,9%	19	16,1%	118	100%
Oktober	105	84,7%	19	15,3%	124	100%
Total	583	83,8%	113	16,2%	696	100%

Sumber : Sub Dinas Pemanduan Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap

Sebagaimana dengan jumlah kapal yang singgah di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, lebih banyak kapal tanker, maka prosentase yang didapat pun lebih banyak kapal tanker daripada kapal non tanker/kargo, dengan prosentase lebih dari 75% untuk kapal tanker, sedangkan untuk kapal-kapal non tanker/kargo kurang dari 25%, sehingga dapat dikatakan Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap lebih didominasi oleh kapal-kapal tanker.

Perhitungan Jumlah Tenaga Pandu di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap berdasarkan Analisa Kebutuhan Tenaga Kerja

Sebelum melakukan perhitungan jumlah tenaga Pandu yang dibutuhkan berdasarkan Analisa Kebutuhan Tenaga Kerja, terlebih dahulu perlu diketahui perkembangan jumlah pergerakan pemanduan kapal di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, baik itu pergerakan kapal masuk, pergerakan kapal keluar maupun pergerakan kapal *shifting* (berpindah tempat), selama dalam penelitian yaitu bulan Mei 2002 sampai dengan bulan Oktober 2002, yang dapat dilihat pada tabel di bawah ini adalah jumlah kunjungan kapal ke Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap setiap bulannya, yang selanjutnya dikalikan 2 (dua), hal ini dikarenakan satu kali kapal singgah di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, maka akan ada dua pergerakan pemanduan kapal, yaitu pergerakan kapal masuk dan kapal keluar.

Tabel 10
Jumlah Kapal yang Singgah di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap
(Bulan Mei 2002 s/d bulan Oktober 2002)

Bulan Tahun	Jumlah Hari (Kalender)	Jumlah Kapal	Jumlah Gerakan (K + M)
Mei 2002	31 hari	118 kapal	236 gerakan
Juni 2002	30 hari	116 kapal	232 gerakan
Juli 2002	31 hari	118 kapal	236 gerakan
Agustus 2002	31 hari	102 kapal	204 gerakan
September 2002	30 hari	118 kapal	236 gerakan
Oktober 2002	31 hari	124 kapal	248 gerakan
Jumlah	184 hari	696 kapal	1392 gerakan

Sumber : Sub Dinas Pemanduan Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap

Keterangan:

Jumlah kapal adalah jumlah kapal yang singgah di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, setiap hari dalam satu bulan yang bersangkutan.

Jumlah gerakan adalah jumlah gerakan pemanduan kapal di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, setiap hari, yaitu gerakan keluar + gerakan masuk + gerakan pindah (*shifting*) dalam satu bulan.

Jumlah hari adalah jumlah hari yang tertera menurut kalender Masehi, selama penelitian (bulan Mei 2002 s/d bulan Oktober 2002).

Pada tabel dapat dilihat pergerakan pemanduan di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap cukup signifikan, dengan rata-rata pergerakan antara 7 (tujuh) sampai 8 (delapan) pergerakan pemanduan kapal per hari ($1478 : 184 = 7,565$), dan untuk mengetahui berapa jumlah pergerakan pemanduan kapal masuk dan pergerakan pemanduan kapal keluar, dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 11
Pergerakan Pemanduan Kapal Masuk, Keluar dan Pindah (*Shifting*)

Bulan	Jenis Pergerakan		Total Gerakan
	Masuk	Keluar	
Mei	- 118 -	- 118 -	236
Juni	- 116 -	- 116 -	232
Juli	- 118 -	- 118 -	236

Agustus	- 102 -	- 102 -	204
September	- 118 -	- 118 -	236
Oktober	- 124 -	- 124 -	248
Jumlah	696	696	1392

Sumber : Sub Dinas Pemanduan Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap

Seperti terlihat pada tabel, selain pergerakan pemanduan kapal masuk dan pergerakan pemanduan kapal keluar, juga ada pergerakan pemanduan kapal *shifting* atau pindah (berpindah tempat dari satu dermaga/tambatan ke dermaga/tambatan lain atau dari dermaga/tambatan ke kolam berlabuh jangkar maupun sebaliknya dari kolam berlabuh jangkar ke dermaga/tambatan), namun pergerakan pemanduan kapal *shifting* tersebut tidak sebanyak pergerakan kapal masuk dan keluar, hal ini dikarenakan tidak semua kapal yang singgah di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, melakukan pergerakan *shifting*, namun hanya kapal-kapal tertentu saja, biasanya kapal-kapal tersebut melakukan *bunker* (mengisi bahan bakar, air tawar) maupun untuk menunggu muatan atau *crew*/ABK, kapal-kapal yang biasa melakukan pergerakan *shifting* adalah Kapal PUSRI, Kapal Tunda (*Tug Boat*) Batu Bara, kapal tanker kecil ukuran panjang di bawah 100 meter, dengan demikian pergerakan kapal *shifting* tidak sebanyak pergerakan kapal masuk dan keluar yaitu rata-rata hanya 10 sampai 15 gerakan per bulan, yang berarti hanya $\pm 5\%$, dari rata-rata total gerakan pemanduan dalam setiap bulannya.

Setelah diketahui perkembangan gerakan pemanduan kapal selama dalam penelitian (bulan Mei 2002 s/d bulan Oktober 2002), selanjutnya untuk menghitung kebutuhan jumlah tenaga Pandu berdasarkan analisis kebutuhan beban kerja (*workload analysis*), dan untuk mencari dan menerapkan analisis beban kerja, perlu terlebih dahulu dihitung dan dicari jam kerja atau waktu pemanduan kapal yaitu rata-rata waktu yang dibutuhkan oleh setiap Pandu dalam satu kali melakukan pergerakan pemanduan, baik pergerakan pemanduan kapal masuk maupun pergerakan pemanduan kapal keluar, sebagaimana disebutkan sebelumnya bahwa letak posisi dermaga/tambatan di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, tidak pada satu tempat, namun terpencar ada yang jauh dari ambang luar ada juga yang dekat, dan untuk mengetahui perbedaan letak dermaga/tambatan dari ambang luar, dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 12
Jarak Dermaga/Tambatan dari Ambang Luar (Bui Luar)

Dermaga / Tambatan	Jarak dari Ambang Luar (mil Laut)
CIB (Cruide Island Berth)	$\pm 2,5$ Mil laut
Pasir Besi	$\pm 3,0$ Mil laut
Area 70 (Pertamina)	$\pm 3,5$ Mil laut
Dermaga Umum + Pusri	$\pm 4,5$ Mil laut
Donan (Area 60) Pertamina	$\pm 6,3$ Mil laut
Karang Talun / Semen	$\pm 9,5$ Mil laut

Sumber : Peta laut Indonesia (No. 108), dikeluarkan oleh Dinas Hydro Oceanografi TNI-AL

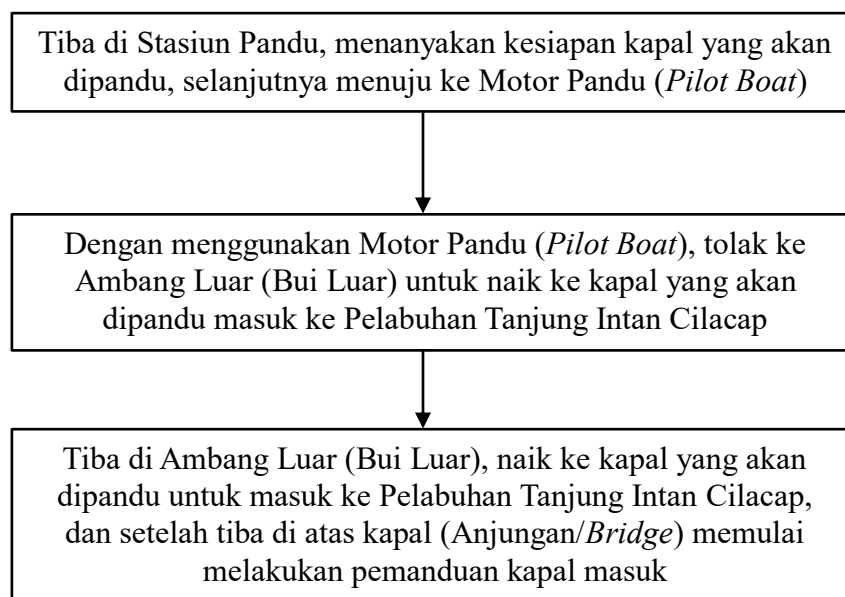
Dengan kondisi dermaga yang berbeda-beda tempat, tidak terletak pada satu tempat, maka dalam melakukan pemanduan kapal ke masing-masing dermaga/tambatan waktu yang dibutuhkan juga berbeda-beda, hal ini dikarenakan selain letak dermaga/tambatan yang berjauhan, juga ukuran kapal yang bertambat di masing-masing dermaga tersebut juga berbeda, yaitu:

- Untuk Dermaga CIB (Cruide Island Berth) kapal-kapal yang bertambat adalah kapal tanker Pertamina, dengan panjang kapal lebih dari 200 meter.
- Untuk Dermaga Area 70, kapal-kapal yang bertambat adalah kapal tanker Pertamina, dengan panjang kapal antara 100 meter sampai dengan 190 meter.
- Untuk Dermaga Area 60 (Donan), kapal-kapal yang bertambat adalah kapal-kapal tanker Pertamina, dengan panjang kapal kurang dari 100 meter.
- Untuk Dermaga Pasir Besi, kapal yang bertambat adalah kapal kargo, dengan panjang antara 70 meter sampai dengan 150 meter.
- Dermaga PUSRI (Pupuk Sriwijaya), digunakan untuk bertambat kapal-kapal milik PUSRI dengan panjang rata-rata 115 meter.
- Dermaga Umum, diperuntukkan untuk bertambat kapal kargo dan tunda serta tongkang, yang memiliki panjang bervariasi, dengan maksimal panjang 195 meter.
- Sedangkan Dermaga Karang Talun diperuntukkan bagi kapal-kapal tunda beserta tongkang (*barge*) yang membawa muatan batu bara untuk dipergunakan Pabrik Semen Nusantara.

Untuk mengetahui berapa rata-rata waktu yang dibutuhkan oleh para petugas Pandu dalam melakukan pemanduan kapal masuk mulai dari persiapan sampai selesai/tiba kembali di Stasiun Pandu, dapat dilihat pada tabel dan gambar di bawah ini.

Gambar 7

Skema Persiapan Melakukan Pemanduan Kapal Masuk ke Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap



Untuk rata-rata waktu yang dibutuhkan dalam melakukan persiapan (mulai dari Pandu tiba di Stasiun Pandu sampai dengan tiba di atas kapal) bervariasi bergantung dari jenis kapal dan atau di mana kapal tersebut bertambat, untuk mengetahui rata-rata waktu yang dibutuhkan mulai dari waktu persiapan sampai selesai melaksanakan pemanduan, dan tiba kembali di Stasiun Pandu, dapat dilihat pada tabel berikut.

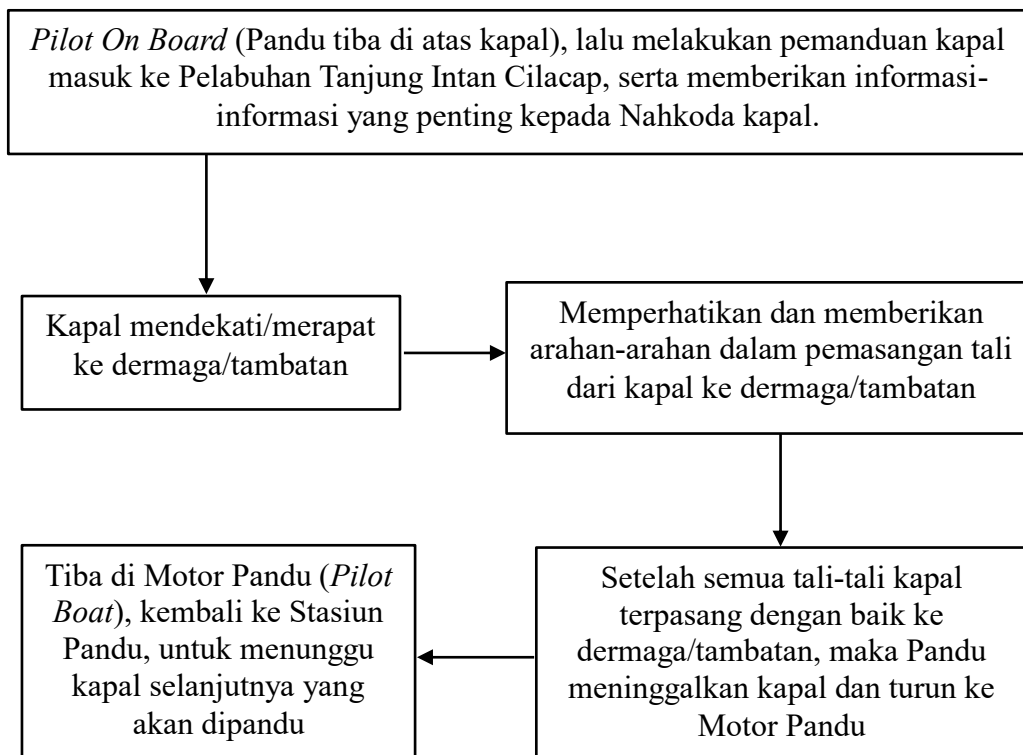
Tabel 13
Rata-rata Waktu yang Dibutuhkan dalam Melakukan Pemanduan Kapal
Masuk, ke Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap

Nama Dermaga/ Tambatan	Rata-rata Waktu Persiapan	Rata-rata Waktu Pemanduan	Total Waktu yang Dibutuhkan
CIB	60 menit	150 menit	210 menit
Pasir Besi	45 menit	100 menit	145 menit
Area 70	30 menit	110 menit	140 menit
Area 60 (Donan)	45 menit	100 menit	145 menit
Dermaga Umum	60 menit	120 menit	180 menit
Dermaga PUSRI	45 menit	90 menit	135 menit
Karang Talun	45 menit	270 menit	315 menit

Sumber : Data primer diolah (Sub Dinas Pemanduan Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap)

Untuk mengetahui proses pemanduan kapal masuk mulai dari Pandu naik di atas kapal (*pilot on board*) sampai selesai dan Pandu tiba kembali di Stasiun Pandu, dapat dilihat pada gambar 8.

Gambar 8
Skema dalam Melakukan Pemanduan Kapal Masuk ke Pelabuhan Tanjung
Intan Cilacap, Sampai Pandu Tiba Kembali di Stasiun Pandu



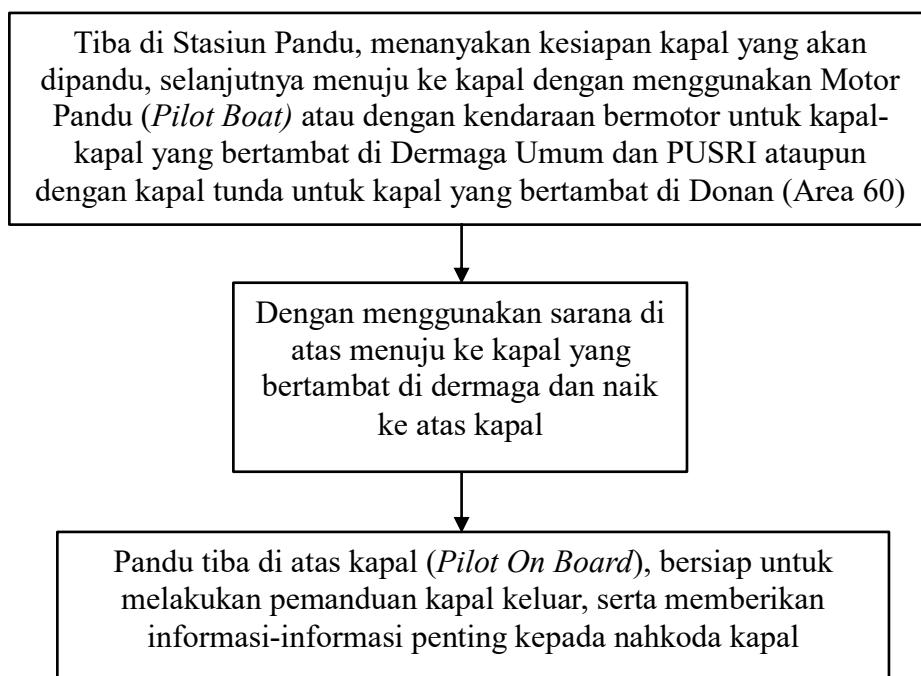
Rata-rata waktu persiapan pemanduan kapal masuk adalah rata-rata waktu yang dibutuhkan mulai Pandu tiba di Stasiun Pandu, sampai Pandu tiba di atas kapal (*Pilot On Board*), dan melakukan pemanduan kapal masuk.

Rata-rata waktu pemanduan kapal masuk adalah rata-rata waktu yang dibutuhkan mulai Pandu tiba di atas kapal (*Pilot On Board*) untuk memandu kapal sampai kapal bertambat, dan Pandu tiba kembali di Stasiun Pandu.

Pada tabel 13 terlihat bahwa total waktu pemanduan untuk memandu kapal masuk (persiapan + waktu pemanduan) adalah 1.270 menit, sedangkan posisi dermaga tersebar di 7 (tujuh) tempat, maka lamanya waktu yang dibutuhkan petugas Pandu dalam satu kali melaksanakan pemanduan kapal masuk ke seluruh dermaga/tambatan, mulai dari Pandu tiba di Stasiun Pandu, lalu tiba di kapal dan memandu kapal, sampai Pandu tiba kembali di Stasiun Pandu membutuhkan rata-rata waktu selama 181,429 menit / 3,024 jam atau ± 3 jam ($1.270 : 7 = 181,429$ menit).

Sedangkan untuk pemanduan kapal keluar dari Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, mulai dari persiapan sampai dengan naik di atas kapal dan memandu kapal keluar, dapat dilihat pada tabel dan gambar berikut.

Gambar 9
Skema Persiapan Melakukan Pemanduan Kapal Keluar dari Pelabuhan
Tanjung Intan Cilacap



Untuk rata-rata waktu yang dibutuhkan dalam melakukan persiapan (mulai dari Pandu tiba di Stasiun Pandu sampai tiba di atas kapal) bervariasi tergantung dari jenis kapal dan atau di mana kapal tersebut bertambat, untuk mengetahui rata-rata waktu yang

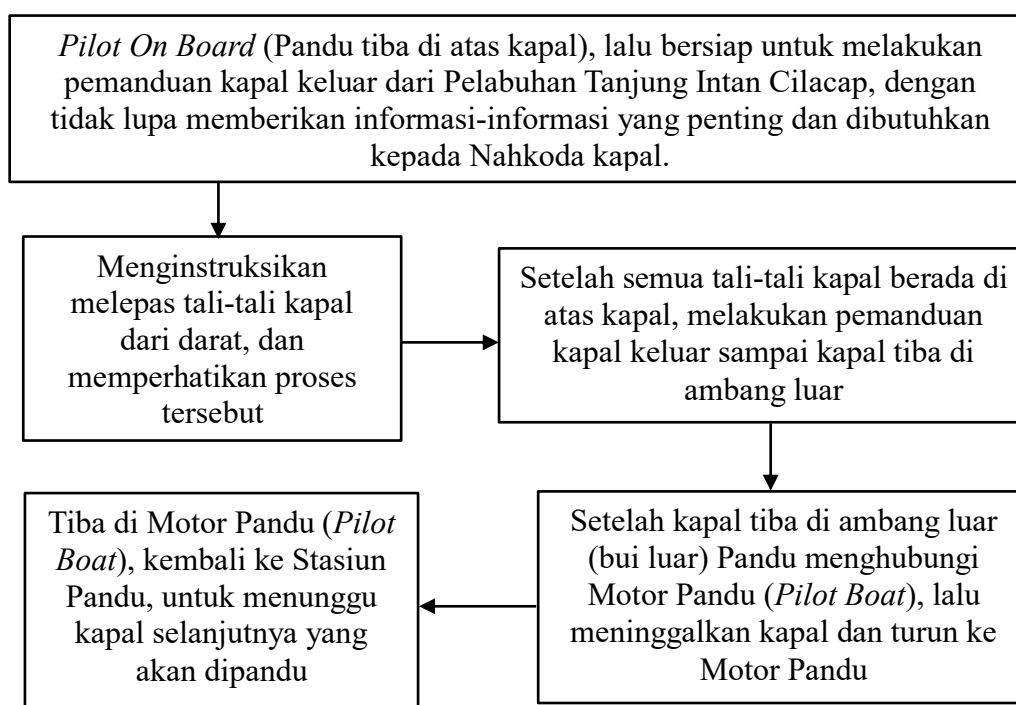
dibutuhkan mulai dari waktu persiapan sampai selesai melaksanakan pemanduan, dan tiba kembali di Stasiun Pandu, dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 14
Rata-rata Waktu yang Dibutuhkan dalam Melakukan Pemanduan Kapal
Keluar dari Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap

Nama Dermaga/ Tambatan	Rata-rata Waktu Persiapan	Rata-rata Waktu Pemanduan	Total Waktu yang Dibutuhkan
CIB	25 menit	165 menit	190 menit
Pasir Besi	20 menit	120 menit	140 menit
Area 70	35 menit	110 menit	145 menit
Area 60 (Donan)	20 menit	120 menit	140 menit
Dermaga Umum	10 menit	125 menit	135 menit
Dermaga PUSRI	10 menit	95 menit	105 menit
Karang Talun	60 menit	180 menit	240 menit

Sumber : Data primer diolah (Sub Dinas Pemanduan Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap)

Gambar 10
Skema dalam Melakukan Pemanduan Kapal Masuk ke Pelabuhan Tanjung
Intan Cilacap, Sampai Pandu Tiba Kembali di Stasiun Pandu



Keterangan tabel No. 14:

Rata-rata waktu persiapan pemanduan kapal keluar adalah rata-rata waktu yang dibutuhkan mulai Pandu tiba di Stasiun Pandu, sampai Pandu tiba di atas kapal (*Pilot On Board*), dan melakukan pemanduan kapal keluar.

Rata-rata waktu pemanduan kapal keluar adalah rata-rata waktu yang dibutuhkan mulai Pandu tiba di atas kapal (*Pilot On Board*) kapal yang bertambat di dermaga/tambatan, selanjutnya melakukan pemanduan kapal keluar sampai kapal di ambang luar (bui luar) dan Pandu tiba kembali di Stasiun Pandu.

Pada tabel 14 terlihat bahwa total waktu pemanduan untuk memandu kapal keluar (persiapan + waktu pemanduan) adalah 1.095 menit, sedangkan posisi dermaga tersebar di 7 (tujuh) tempat, maka lamanya waktu yang dibutuhkan petugas Pandu dalam satu kali melaksanakan pemanduan kapal keluar dari tiap-tiap dermaga/tambatan, mulai dari Pandu tiba di Stasiun Pandu, lalu tiba di kapal dan memandu kapal, sampai Pandu tiba kembali di Stasiun Pandu membutuhkan rata-rata waktu selama 156,429 menit ($1.095 : 7 = 156,429$ menit).

Dengan diketahuinya waktu pemanduan kapal masuk dan pemanduan kapal keluar, maka akan didapat rata-rata waktu yang dibutuhkan oleh setiap petugas Pandu dalam satu kali melaksanakan gerakan pemanduan kapal, baik pemanduan kapal masuk dan atau pemanduan kapal keluar, yaitu dengan cara menjumlahkan lamanya waktu pemanduan kapal masuk dan pemanduan kapal keluar lalu dibagi dua, sehingga didapat rata-rata waktu yang dibutuhkan oleh setiap petugas Pandu dalam melaksanakan satu kali gerakan pemanduan (pemanduan kapal masuk dan pemanduan kapal keluar) adalah selama 168,929 menit $\{(181,429 \text{ menit} + 156,429 \text{ menit}) : 2 = 168,929 \text{ menit}\}$, atau 2,816 jam ($168,9292 \text{ menit} : 60 \text{ menit} = 2,816 \text{ jam}$ atau 2 jam 49 menit).

Setelah didapat lamanya waktu yang dibutuhkan dalam satu kali melaksanakan gerakan pemanduan kapal, baik itu pemanduan kapal masuk dan atau pemanduan kapal keluar maka dicari faktor lain, yang berhubungan dalam menentukan analisa beban kerja (*workload analysis*) yaitu jumlah jam kerja normal petugas Pandu di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap.

Jumlah Hari Kerja dan Jam Kerja Normal

PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III cabang Tanjung Intan Cilacap, dalam melaksanakan aturan jam kerja dalam satu hari, serta jumlah hari kerja dalam satu minggu, mengacu kepada keputusan Direksi dan peraturan DEPNAKER (Departemen Tenaga Kerja), dengan ketentuan jam kerja normal dalam satu hari kerja adalah 8 (delapan) jam, mulai dari jam 08.00 wib sampai dengan jam 16.00 wib, sedangkan jumlah hari kerja dalam satu minggu sebanyak 5 (lima) hari, yaitu hari Senin, Selasa, Rabu, Kamis dan Jumat, untuk hari Sabtu dan Minggu merupakan hari libur, sehingga jam kerja normal petugas Pandu dalam satu bulan adalah 173,333 jam (perhitungan dapat dilihat pada tabel 15).

Setelah diketahui jam kerja normal per bulan dan lamanya waktu yang dibutuhkan untuk satu kali melakukan pemanduan kapal serta total gerakan pemanduan dalam satu bulan, maka akan diketahui dan didapat jumlah kebutuhan tenaga Pandu di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, berdasarkan analisa beban kerja (*workload analysis*) seperti dapat dilihat pada tabel 15 dan untuk perhitungan dapat dilihat pada lampiran 14.

Tabel 15

**Kebutuhan Tenaga Pandu Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, berdasarkan
Analisa Beban Kerja (*Workload Analysis*)**

Bulan Tahun	Total Gerakan	Jam Kerja per Unit	Jam Kerja Normal	<i>Workload Analysis</i>
	(1)	(2)	(3)	(1 X 2) : 3 = 4
Mei 2002	236	2,816	173,333	3,834
Juni 2002	232	2,816	173,333	3,769
Juli 2002	236	2,816	173,333	3,834
Agustus 2002	204	2,816	173,333	3,314
September 2002	236	2,816	173,333	3,834
Oktober 2002	248	2,816	173,333	4,029

Dengan memperhatikan tabel 15, terlihat bahwa kebutuhan tenaga Pandu menurut analisa beban kerja menunjukkan angka yang sama yaitu 4 (empat), meskipun pada bulan Oktober ada peningkatan yaitu 5 (lima), hal ini dikarenakan kemungkinan ada peningkatan jumlah gerakan pemanduan, namun kebutuhan tenaga Pandu yang didasarkan atas beban kerja, belum menjamin akan tercapainya jumlah tenaga Pandu yang senyatanya sesuai kebutuhan (ideal), karena masih harus diperhatikan faktor-faktor lain seperti adanya Pandu yang tidak dapat bertugas, seperti dikarenakan cuti, sakit, izin maupun dinas luar (pendidikan, pelatihan, dll.) untuk itu perlu ditambahkan beberapa faktor di atas dalam menentukan jumlah Pandu senyatanya sesuai kebutuhan.

Analisa Absensi

Jumlah petugas Pandu di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap saat ini ada sebanyak 4 (empat) orang, sehingga tidak mungkin untuk dilaksanakan kerja *shift*, akibatnya para petugas Pandu, harus selalu siap kerja (*stand by*) terus-menerus dalam 24 (dua puluh empat) jam, hal ini tentu akan menurunkan kemampuan fisik dan mental para petugas Pandu, sedangkan waktu libur bagi para petugas Pandu di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, hanya dengan melakukan cuti tahunan, dengan demikian istirahat cuti tahunan dilaksanakan secara bergilir untuk mengantisipasi tidak adanya libur/istirahat resmi, dengan demikian tentunya akan mempengaruhi tingkat absensi dan juga dengan adanya petugas Pandu yang melaksanakan cuti maka akan menambah beban kerja dari Pandu yang lain, belum lagi dengan adanya pandu yang sakit, izin dan tugas lain (pendidikan maupun pelatihan).

Tabel 16
Presensi Petugas Pandu Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap
(karena cuti, sakit/izin dan tugas pendidikan atau pelatihan dll.)
Bulan Mei 2002 s/d bulan Oktober 2002

Bulan Tahun	P A N D U				Jumlah Hari Kalender
	I	II	III	IV	
Mei 2002	27	30	31	30	31 hari
Juni 2002	30	27	30	28	30 hari
Juli 2002	30	31	27	31	31 hari
Agustus 2002	31	28	31	28	31 hari

September 2002	27	30	27	30	30 hari
Oktober 2002	30	28	31	30	31 hari

Pada tabel di atas dapat dilihat, bahwa petugas Pandu, melakukan istirahat cuti secara bergilir setiap bulannya, namun ada juga pada bulan-bulan tersebut petugas Pandu yang tidak bekerja, dikarenakan hal lain seperti pendidikan atau pelatihan dan juga izin atau sakit, sehingga dalam satu bulan terdapat beberapa hari kerja yang hilang, sedangkan untuk melihat pergantian istirahat cuti dapat dilihat pada tabel di bawah ini, dengan perhitungan pergantian cuti dapat dilihat pada lampiran 15.

Tabel 17
Perputaran Pergantian Cuti Tahunan Petugas Pandu Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, selama Tahun 2002

PANDU BULAN	I	II	III	IV
Januari	3 hari	-	-	-
Februari	-	3 hari	-	-
Maret	-	-	3 hari	-
April	-	-	-	3 hari
Mei	3 hari	-	-	-
Juni	-	3 hari	-	-
Juli	-	-	3 hari	-
Agustus	-	-	-	3 hari
September	3 hari	-	-	-
Oktober	-	3 hari	-	-
November	-	-	3 hari	-
Desember	-	-	-	3 hari

Dapat dilihat pada tabel di atas pergantian pengaturan istirahat cuti dilakukan selama 3 (tiga) hari bergantian setiap bulan, dengan demikian ada beberapa hari kerja hilang, yang dapat dilihat pada tabel 18.

Tabel 18
Jumlah Hari Kerja yang Hilang (Absensi) Petugas Pandu Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap (bulan Mei 2002 s/d bulan Oktober 2002)

Minggu	B U L A N					
	Mei	Juni	Juli	Agustus	September	Oktober
Ke I	4	2	-	-	-	3
Ke II	-	-	4	-	3	1
Ke III	1	-	1	3	3	1
Ke IV	1	3	-	3	-	-
Jumlah	6	5	5	6	6	5

Dengan melihat tabel 18 di atas, menunjukkan bahwa tingkat absensi petugas Pandu, hampir sama setiap bulannya, hal ini menunjukkan bahwa petugas Pandu selain

melakukan cuti, juga masih ada hari-hari lain yang tidak bertugas, kemungkinan hal ini dikarenakan izin atau sakit dikarenakan tidak adanya kerja *shift*, karena jumlah tenaga Pandu yang terbatas, sehingga harus siap kerja (*stand by*) terus-menerus selama 24 (dua puluh empat) jam maupun sebab lain seperti misalnya pelatihan dll. Untuk prosentase absensi petugas Pandu Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, dapat dilihat pada tabel 19, dengan perhitungan dapat dilihat pada lampiran 16.

Tabel 19
Persentase Absensi Petugas Pandu Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap
(bulan Mei 2002 s/d bulan Oktober 2002)

Bulan	Tenaga Pandu	Jumlah Hari Kalender	Jumlah Hari Kerja	Absensi (Hari)	% Absensi
Mei	4	31 hari	124	6	4,839
Juni	4	30 hari	120	5	4,167
Juli	4	31 hari	124	5	4,032
Agustus	4	31 hari	124	6	4,839
September	4	30 hari	120	6	5,000
Oktober	4	31 hari	124	5	4,032

Sama seperti halnya absensi petugas Pandu tiap bulan yang hampir sama, prosentase dari absensi para petugas Pandu juga sama setiap bulannya, kemungkinan dari hal tersebut adalah terbatasnya jumlah tenaga Pandu, yang hanya berjumlah 4 (empat) orang, sehingga setiap bulannya selalu ada petugas Pandu yang tidak dapat bekerja, hal ini bisa diakibatkan kurangnya jumlah tenaga Pandu sehingga petugas Pandu perlu istirahat lebih untuk menghindari kelelahan mental dan fisik atau sebab lain.

Labour Turn Over (LTO)

Labour turn over (LTO) atau perputaran mutasi keluar dan mutasi masuk tenaga kerja dalam satu periode (bulan atau tahun), pada penelitian ini yang dimaksud adalah perputaran mutasi tenaga Pandu di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap (baik mutasi keluar dari Pelabuhan Tanjung Intan maupun mutasi masuk ke Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, *labour turn over* petugas Pandu dapat dikatakan nol persen (0%), hal ini dikarenakan perputaran mutasi Pandu dilaksanakan kurang lebih setiap 2 (dua) tahun sekali, namun jumlah Pandu yang ada jumlahnya tetap yaitu sebanyak 4 (empat) orang Pandu, sehingga dapat dikatakan masuk 1 Pandu keluar 1 Pandu, atau masuk 2 Pandu keluar juga 2 Pandu, begitu seterusnya, sehingga jumlah petugas Pandu Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap jumlah selalu tetap, yaitu 4 (empat) orang Pandu dengan demikian prosentase *labour turn over* adalah 0 persen (% LTO = 0%), dengan perhitungan dapat dilihat pada lampiran 17, selanjutnya setelah semua faktor0faktor yang ikut menentukan dalam melakukan perhitungan untuk mencari analisa kebutuhan tenaga kerja (*workforce*

analysis), sehingga didapat kebutuhan tenaga Pandu yang senyatanya (yang dibutuhkan) di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, dengan hasilnya dapat dilihat pada tabel 20, perhitungan pada lampiran 18.

Tabel 20
Jumlah Kebutuhan Tenaga Pandu Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap,
berdasarkan Analisa Kebutuhan Tenaga Kerja (*Workforce Analysis*) bulan Mei
2002 s/d bulan Oktober 2002

Bulan	<i>Workload</i> (Orang)	Absensi (Orang)	LTO (Orang)	<i>Workforce</i> (Orang)
Mei	3,834	0,186	-	4,020
Juni	3,769	0,157	-	3,926
Juli	3,834	0,155	-	3,989
Agustus	3,315	0,161	-	3,315
September	3,834	0,192	-	4,026
Oktober	4,029	0,163	-	4,192

Dengan diketahuinya kebutuhan tenaga Pandu yang senyatanya, berdasarkan analisa kebutuhan tenaga kerja (*workforce analysis*), maka akan dapat diketahui perbedaan antara jumlah tenaga Pandu yang digunakan dengan jumlah tenaga Pandu yang dibutuhkan pada Sub Dinas Pemanduan, Dinas Pelayanan Kapal, Divisi Usaha PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III cabang Tanjung Intan Cilacap, untuk periode penelitian bulan Mei 2002 sampai dengan bulan Oktober 2002, di mana dapat dilihat pada tabel 21, berikut ini.

Tabel 21
Perbedaan Antara Jumlah Tenaga Pandu yang Digunakan dengan Jumlah
Tenaga Pandu yang Dibutuhkan pada Dinas Pemanduan, Dinas Pelayanan Kapal,
Divisi Usaha PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III, cabang Tanjung Intan Cilacap,
pada bulan Mei 2002 s/d bulan Oktober 2002

Bulan dan Tahun	Tenaga Pandu yang Digunakan	Tenaga Pandu yang Dibutuhkan	Perbedaan Tenaga Pandu
Mei 2002	4	5	1

Juni 2022	4	4	0
Juli 2022	4	4	0
Agustus 2022	4	4	0
September 2022	4	5	1
Oktober 2022	4	5	1
Jumlah	24	27	3
Rata-rata	4	4,5	0,5

Dari tabel 21 nampak bahwa pada bulan September dan Oktober 2002, menunjukkan perbedaan, hal ini dikarenakan adanya kegiatan yang normal kembali dari jumlah kunjungan kapal setelah seluruh kilang-kilang Pertamina beroperasi kembali dengan normal, dengan demikian gerakan pemanduan kapal di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap juga berjalan dengan normal, bahkan ada kecenderungan meningkat. Dengan mengetahui jumlah tenaga Pandu yang digunakan dan jumlah tenaga yang dibutuhkan berdasarkan analisa kebutuhan tenaga kerja (*workforce analysis*), nampak bahwa rata-rata jumlah tenaga Pandu yang digunakan ada selisih dengan jumlah tenaga Pandu yang dibutuhkan berdasarkan analisa kebutuhan tenaga kerja (*workforce analysis*) yaitu sebesar 0,500, dengan demikian berarti jumlah tenaga Pandu yang digunakan belum sesuai dengan jumlah tenaga Pandu yang dibutuhkan berdasarkan analisa kebutuhan tenaga kerja (*workforce analysis*).

Uji beda tenaga Pandu yang digunakan dengan tenaga Pandu yang dibutuhkan di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap

Berdasarkan data jumlah tenaga Pandu yang digunakan dan jumlah tenaga Pandu yang dibutuhkan, diadakan pengujian statistik dengan alat analisis uji “t” (lampiran 19), dengan tingkat keyakinan 95 % dan akan menerima hipotesis apabila $-t \text{ tabel} \leq t \text{ hitung} \leq t \text{ tabel}$, serta menolak hipotesis apabila didapat nilai $t \text{ hitung} > -t \text{ tabel}$ atau $t \text{ hitung} > t \text{ tabel}$.

Pada perhitungan (lampiran 19), menghasilkan nilai $t \text{ hitung}$ sebesar -0,706, sedangkan $t \text{ tabel}$ didapat hasil atau nilai sebesar $\pm 2,228$, yang dengan demikian berarti nilai $t \text{ hitung}$ diantara nilai $-t \text{ tabel}$ dan nilai $t \text{ tabel}$, atau didapat $02,228 < -0,706 < 2,228$, atau H_0 diterima.

Sedangkan dari grafik pembatas antara daerah penerimaan dan daerah penolakan H_0 , nilai $t \text{ hitung}$ (-0,706) berada pada daerah penerimaan H_0 , yang berarti hipotesis pertama menerima H_0 , sebagaimana dapat dilihat pada lampiran 20, sehingga keputusannya adalah menolak hipotesis pertama (H_0 diterima) yang menyatakan bahwa jumlah tenaga Pandu pada Sub Dinas Pemanduan, Dinas Pelayanan Kapal PT (Persero)

Pelabuhan Indonesia III cabang Tanjung Intan Cilacap, sudah sesuai dengan analisa kebutuhan tenaga kerja (*workforce analysis*).

Dengan demikian hipotesis yang menyatakan bahwa jumlah tenaga Pandu yang digunakan pada Sub Dinas Pemanduan, Dinas Pelayanan Kapal PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III cabang Tanjung Intan Cilacap, belum sesuai dengan analisa kebutuhan tenaga kerja (*workforce analysis*) ditolak.

Jumlah Tenaga Pandu yang sesuai kebutuhan akan dapat menunjang kelancaran pelayanan pemanduan kapal di Pelabuhan Tanjung Intan

Berdasarkan analisis kebutuhan tenaga kerja (*workforce analysis*), jumlah rata-rata kebutuhan tenaga Pandu di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, untuk bulan Mei 2002 sampai dengan bulan Oktober 2002 adalah = 4,500 (pembulatan 5), dengan demikian penggunaan tenaga Pandu yang sesuai kebutuhan adalah berjumlah = 5 (lima) orang Pandu sedangkan gerakan pemanduan kapal di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, selama bulan Mei 2002 sampai dengan bulan Oktober 2002 sebanyak = 1.392 gerakan pemanduan kapal, dan jumlah hari kalender selama bulan Mei 2002 sampai dengan bulan Oktober 2002 adalah = 184 hari, sehingga rata-rata gerakan pemanduan kapal setiap harinya di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap adalah = 8 gerakan pemanduan kapal (1.392 gerakan : 184 hari = 7,565, pembulatan = 8 gerakan/hari), dengan demikian sudah diketahui:

- Rata-rata jumlah kebutuhan tenaga pandu = 5 orang Pandu
- Rata-rata jumlah gerakan pemanduan/hari = 8 gerakan pemanduan

Setelah didapat jumlah tenaga Pandu sesuai kebutuhan dan jumlah gerakan pemanduan kapal per hari, maka untuk menguji hipotesis kedua (apakah dengan penggunaan jumlah tenaga Pandu yang sesuai dengan analisis kebutuhan tenaga kerja akan dapat memperlancar pelayanan pemanduan kapal di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, maka digunakan rumus, sbb:

$$Tp = \frac{\text{Jumlah Tenaga Kerja}}{\text{Jumlah Rata-rata Produksi}} \times 100 \%$$

Dimana,

Jumlah rata-rata tenaga kerja adalah jumlah rata-rata tenaga Pandu yang dibutuhkan di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap sesuai dengan analisis kebutuhan tenaga kerja.

Jumlah rata-rata produksi adalah jumlah rata-rata gerakan pemanduan kapal di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap (bulan Mei 2002 s/d Oktober 2002).

Tp adalah Tingkat Pelayanan pemanduan kapal pada Sub Dinas Pemanduan, Dinas Pelayanan Kapal PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III cabang Tanjung Intan Cilacap.

Dengan standar pengujian 50% dan kriteria pengujian sbb:

Hipotesis : Diterima jika $Tp \geq 50 \%$, dan

Hipotesis : Ditolak jika $Tp < 50 \%$

$$Tp = \frac{\text{Rata-rata jumlah tenaga Pandu yang dibutuhkan}}{\text{Jumlah Rata-rata Produksi}} \times 100 \%$$

$$\begin{aligned}
 & \text{Rata-rata jumlah gerakan pemanduan kapal per hari} \\
 & 5 \\
 T_p &= \frac{\quad}{8} \times 100 \% \\
 T_p &= 62,5 \%
 \end{aligned}$$

Dalam kriteria pengujian Hipotesis kedua, ditentukan bahwa Hipotesis akan diterima jika prosentase Tingkat pelayanan pemanduan kapal (T_p) adalah lebih besar atau sama dengan 50 % ($T_p \geq 50 \%$). Dari hasil pengujian diperoleh besarnya prosentase tingkat kelancaran pelayanan pemanduan kapal adalah sebesar 62,5 %, yang berarti lebih besar dari 50 %.

Jadi Hipotesis kedua yang menyatakan bahwa dengan penggunaan jumlah tenaga Pandu yang sesuai dengan kebutuhan analisa tenaga kerja (*workforce analysis*) akan memperlancar pelayanan pemanduan kapal pada Sub Dinas Pemanduan, Dinas Pelayanan Kapal PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III cabang Tanjung Intan Cilacap, dapat DITERIMA karena tingkat pelayanan berdasarkan perhitungan lebih besar dari 50 % yaitu 62,5 %.

KESIMPULAN DAN IMPLIKASI

Kesimpulan

1. Jumlah tenaga Pandu yang digunakan pada Sub Dinas Pemanduan, Dinas Pelayanan Kapal PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III cabang Tanjung Intan Cilacap, sudah sesuai dengan jumlah tenaga Pandu yang dibutuhkan berdasarkan Analisis Kebutuhan Tenaga Kerja (*Workforce Analysis*), hal ini berdasarkan perhitungan bahwa jumlah tenaga Pandu yang dibutuhkan berdasarkan analisis kebutuhan tenaga kerja adalah 5 (lima) orang Pandu, sedangkan jumlah tenaga Pandu yang digunakan pada Sub Dinas Pemanduan, Dinas Pelayanan Kapal PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III cabang Tanjung Intan Cilacap adalah berjumlah 4 (empat) orang pandu, yang berarti terdapat selisih jumlah tenaga Pandu atau perbedaan jumlah tenaga Pandu namun tidak begitu signifikan sehingga dapat dikatakan hampir tidak ada perbedaan, dan hal ini dibuktikan dengan berdasarkan hasil perhitungan uji “t” (*“t” test*) diketahui nilai t hitung sebesar -0,706, yang mana nilai tersebut berapa pada grafik daerah penerimaan H_0 (dapat dilihat pada lampiran 20). Sedangkan nilai t tabel yang didapat adalah $\pm 2,228$, yang berarti dapat disimpulkan sebagai berikut -t tabel (-2,228) < t hitung (-0,706) < t tabel (2,228). Sehingga Hipotesis pertama yang menyatakan bahwa jumlah tenaga Pandu yang digunakan pada Sub Dinas Pemanduan, Dinas Pelayanan Kapal PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III cabang Tanjung Intan Cilacap belum sesuai dengan Analisis Kebutuhan tenaga Kerja (*Workforce Analysis*) ditolak.

2. Sedangkan pada Hipotesis kedua yang menyatakan bahwa dengan penggunaan jumlah tenaga Pandu yang sesuai dengan kebutuhan berdasarkan analisis kebutuhan tenaga kerja (*workforce analysis*) akan dapat memperlancar pelayanan pemanduan kapal di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap. Hal ini dibuktikan dengan hasil uji hipotesis, yang menyatakan H_0 akan menerima hipotesis kedua jika T_p (tingkat pelayanan pemanduan kapal) adalah lebih besar atau sama dengan 50 % ($T_p \geq 50\%$). Di mana pada perhitungan didapat T_p (Tingkat Pelayanan) adalah 62,5 % yang berarti lebih besar dari 50 %, dengan demikian Hipotesis kedua yang menyatakan bahwa dengan penggunaan jumlah tenaga Pandu yang sesuai dengan kebutuhan analisa tenaga kerja (*workforce analysis*) akan memperlancar pelayanan pemanduan kapal di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap diterima.

Implikasi

PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III cabang Tanjung Intan Cilacap, hendaknya memperhatikan jumlah tenaga Pandu sesuai dengan kebutuhan analisis tenaga kerja, hal ini penting karena penggunaan jumlah tenaga Pandu yang sesuai dengan kebutuhan akan dapat memperlancar pelayanan pemanduan kapal di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, sehingga berdasarkan analisis kebutuhan tenaga kerja (*workforce analysis*) sebaiknya jumlah tenaga Pandu yang ada saat ini ditambah sebanyak 1 (satu) orang Pandu sehingga dengan penambahan jumlah Pandu tersebut diharapkan akan dapat mengantisipasi peningkatan kunjungan kapal yang meningkat, dan juga jika ada Pandu yang tidak dapat bertugas lebih dari satu orang, sehingga kelancaran pelayanan pemanduan kapal di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, tetap dapat terlaksana sesuai yang diharapkan.

DAFTAR PUSTAKA

- Algifari DRS 1997, Statistika Induktif untuk Ekonomi dan Bisnis, UPP Akademi Manajemen Perusahaan YKPN, YOGYAKARTA.
- Bambang Triatmojo 1996, PELABUHAN, Balai Pustaka Offset, YOGYAKARTA.
- Departemen Perhubungan 1992, Undang-Undang Republik Indonesia No. 21 tahun 1992, tentang PELAYARAN, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, JAKARTA.
- Departemen Perhubungan 1994, Tarif Jasa Kepelabuhan untuk Angkutan Laut Luar Negeri pada Pelabuhan Laut yang Diusahakan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, JAKARTA.

Departemen Perhubungan 1997, Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 31/97 tanggal 27 Agustus 1997, tentang Penetapan Perairan Wajib Pandu Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap.

Departemen Perhubungan 2002, Keputusan Menteri Perhubungan No. 24 tahun 2002, tanggal 09 April 2002, tentang Penyelenggaraan Pemanduan, Direktorat Perkapalan dan Pelayaran, JAKARTA.

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Peraturan Kependuan (*loodsdients Sapalingen*, stbl 1972 No. 62) Direktorat Perkapalan dan Pelayaran, JAKARTA.

J Supranto 1996, Statistika Teori dan Aplikasi, JAKARTA.

Kamus Besar Bahasa Indonesia 1984, P dan K, Balai Pustaka, JAKARTA.

Kuncoro Ningrat 1985, Metode-Metode Penelitian, Gramedia, JAKARTA.

Pasaribu Amudi 1983, Pengantar Statistik, Ghalia Indonesia, JAKARTA.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 70 tahun 1996, tentang Kepelabuhan, Biro Hukum dan Kerjasama Luar Negeri DepHub, Jakarta.