

## BAB I PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Mengingat wilayah Indonesia terbentang luas serta didominasi oleh wilayah Kepulauan dan dibatasi oleh perairan yang sangat luas menjadikan sektor perhubungan dalam memegang peran yang sangat penting untuk mendekatkan suatu wilayah dengan wilayah yang lain. Menggunakan sarana prasarana transportasi laut guna menggerakkan pembangunan nasional sebagai perwujudan tumbuhnya perekonomian di Indonesia, antara lain mencakup aktivitas perdagangan, industri ataupun aktivitas dari kegiatan transportasi laut lainnya (Trisalyono, 1996 ; Khaerunnisa, 2017). Kegiatan di bidang perairan juga menjadi tombak dalam ajang membangun citra baik terhadap negara lain.

Menurut Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 mengenai Pelayaran, pelabuhan merupakan tempat yang terdiri atas daratan dan atau perairan sebagai tempat berkegiatan pemerintah dan perusahaan dengan batas-batas tertentu. Saat ini status perseroan bukan lagi sebagai “regulator” melainkan “operator”, pelabuhan yang secara otomatis mengubah bisnis perseroan dari *port operator* menjadi *terminal operator*. Pelabuhan yang berada dibawah naungan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) lebih berpengaruh dalam perkembangan dunia usaha dan masyarakat dalam menjalankan usahanya, mengatur kehidupan dan kebutuhan hidup masyarakat disekitarnya. Oleh karena itu, secara sosial pelabuhan menjadi fasilitas publik tempat berlangsungnya interaksi antarpengguna (masyarakat), termasuk interaksi yang terjadi karena adanya aktivitas perekonomian (Berkoz & Tekba, 1999: 11; Derakhshan, 2005: 66). Badan-Badan usaha tersebut diharapkan dapat memenuhi kebutuhan dan keinginan dari dunia usaha pada umumnya dan masyarakat pada khususnya harus dapat mempertahankan citra yang baik di mata masyarakat. Secara ekonomi, pelabuhan berfungsi sebagai salah satu penggerak roda perekonomian dengan menjadikan fasilitas yang memudahkan distribusi hasil-hasil produksi.

PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) atau biasa disebut Pelindo III merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak dalam sektor perhubungan dan diberikan tugas, wewenang dan tanggung jawab untuk

mengusahakan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya. Pelindo III telah menghubungkan wilayah barat dan timur Indonesia guna mendukung pemerataan ekonomi dan pembangunan di Indonesia. Pelindo III menjalankan bisnis inti dalam bidang perusahaan jasa kepelabuhanan dan jasa terkait dengan kepelabuhanan. Pelabuhan Tanjung Perak memiliki 1 (satu) terminal penumpang dan 4 (empat) terminal sebagai penunjang kegiatan bongkar muat, terdiri atas : Terminal penumpang Gapura Surya Nusantara (GSN), Terminal Jamrud, Terminal Nilam, Terminal Mirah, dan Terminal Kalimas.

Pelindo III memberikan layanan untuk lima kegiatan berikut. Pertama, pelayanan kapal (labuh, pandu, tunda, dan tambat). Kedua, *handling* bongkar muat (petikemas, curah cair, curah kering, general cargo, roro). Ketiga, embarkasi dan debarkasi penumpang. Keempat, jasa penumpukan (general cargo, petikemas, tangki-tangki, silo). Kelima, *bunkering* (mengisi perbekalan seperti air kapal, BBM). Keenam, *reception*, alat, lahan industri. Ketujuh, persewaan, alat, lahan industri (Pelindo: 2013). Dalam rangka meningkatkan pelayanan *handling* bongkar muat, sebagian besar barang-barang domestik dan atau internasional yang dikirim melalui jalur laut membutuhkan tempat untuk bertambat guna memperlancar proses kegiatan bongkar/muat. Terminal Jamrud mempunyai kapasitas lapangan yang jauh lebih luas daripada terminal lainnya, dalam hal ini Terminal Jamrud merupakan terminal yang mengadakan bongkar muat terbesar karena terdapat fasilitas lebih untuk menunjang lancarnya layanan kegiatan tersebut. Pelindo III menjalankan salah satu bisnis inti sebagai penyedia jasa layanan bongkar muat, diharapkan mampu memberikan pelayanan yang prima, sehingga pengguna jasa (agen pelayaran, pemilik barang, industri) tidak dirugikan dengan kepercayaan yang telah diteruskannya akibat pelayanan yang tidak optimal, serta pemerintah dapat menjadi *support system* untuk selalu mendukung setiap perencanaan dan pelaksanaan kegiatan yang diadakan perusahaan dengan selalu berpegang teguh pada aturan dan prinsip tata kelola perusahaan.

Pada pelayanan bongkar muat, alat *Harbour Mobile Crane* (HMC) merupakan salah satu alat mekanik yang digunakan sebagai penunjang kegiatan bongkar muat yang dimiliki oleh PT Pelabuhan Indonesia III (Persero). *Harbour*

*Mobile Crane* selanjutnya disebut dengan HMC, terletak di wilayah Terminal Jamrud. Dalam hal ini, HMC mempunyai peran penting sebagai alat untuk memperlancar dan mensukseskan kegiatan bongkar/muat non petikemas di Terminal Jamrud guna meningkatkan produktivitas alur layanan perpindahan arus barang di terminal yang optimal. Terdapat 9 Unit HMC dengan kapasitas masing masing 95-120 ton.

**Tabel 1. 1 Utilisasi Kapal dan Peralatan Bongkar Muat**

No	URAIAN	SATUAN	ANGGARAN TAHUN 2019	REALISASI		KECEND (%)	
				TAHUN 2019	TAHUN 2018	5/4	5/6
1	2	3	4	5	6	7	8
<b>Alat Apung</b>							
1	Kapal Tunda	%	60	50	56	83	90
2	Kapal Pandu	%	50	55	49	111	113
3	Kapal Kepil	%	0	0	11	0	0
<b>Alat Angkat</b>							
1	Container Crane	%	55	54	55	98	99
2	Harbour Mobile Crane (HMC)	%	50	36	38	72	95
3	Forklift :	%					
	Jamrud	%	20	10	8	49	126
	Nilam Mirah	%	17	14	17	83	83
4	Fixed Crane	%	55	41	49	74	83
5	Mobile Crane	%	0	10	13	0	75
6	Rubber Tyred Gantry	%	43	43	42	101	103
7	Wheel Loader	%	0	6.87	0	0	0
8	Excavator	%	0	9.65	0	0	0
<b>Alat Bantu</b>							
1	Timbangan	%	70	34	32	49	108
2	Grab	%	50	15	17	30	85
3	Hopper	%	45	17	16	38	105

Tabel 2.2.3.5: Utilisasi Kapal dan Peralatan B/M

Sumber : data internal perusahaan , 2019

Berdasarkan data Laporan Manajemen 2019 PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) Regional Jawa Timur, terpapar hasil utilisasi alat HMC menurun, yang terealisasi hanya 36 pemakaian dari anggaran tahun 2019 yang ditetapkan sebesar 50 pemakaian dengan jumlah 72%. Serta tidak tercapainya target pada tahun tersebut, dengan ditetapkan sebesar 50% tetapi hanya terealisasi sebesar 36% atau 72% dari hasil pembagian antara jumlah realisasi dan anggaran. Hal ini karena adanya kerusakan alat yang mengharuskan mengadakan perbaikan (*maintenance*) dan penurunan dari beberapa kemasan/komoditi seperti General Cargo pada bulan Oktober di Terminal Jamrud sehingga Utilisasi HMC menjadi rendah. Banyaknya jenis alat berat di wilayah Terminal Jamrud juga harus

dipertimbangkan serta pengguna jasa (agen pelayaran atau pemilik barang) yang lebih dominan memilih menggunakan alat berat (*Ship Crane*) yang sudah tersedia di kapal pada saat bertambat daripada harus mengeluarkan biaya yang cukup menguras modal perusahaan. (tabel 1.1)

Menimbang hasil laporan manajemen diatas, PBM Pelindo III melakukan tindakan tegas dengan melakukan evaluasi terhadap kinerja pada penggunaan alat HMC atas faktor-faktor yang menjadi kurang optimal. Perusahaan Bongkar Muat (PBM) adalah Badan Hukum selain Perusahaan yang melakukan usaha pelayanan jasa bongkar muat sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Berdasarkan laporan tersebut, divisi Komersial masih kewalahan mengenai penurunan utilitas tersebut, mencari solusi bagaimana cara meningkatkan utilitas HMC agar dapat kembali menjadi optimal. Dilihat dari tersedianya alat HMC, terdapat 9 unit yang tersedia akan tetapi hanya 6 unit HMC yang siap pakai.

Divisi Komersial khususnya subdiv Pemasaran harus memikul beban yang cukup berat menjadikan sebuah PR setelah melihat fenomena ini. Butuh bertahun-tahun agar investasi HMC tidak menjadi sia-sia, tidak hanya persoalan untuk memperoleh profit tetapi juga untuk mempertahankan kelangsungan masa depan perusahaan. Mengutip dari Peraturan Direksi PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) tahun 2019, pada Bab IV Pasal 12 Ayat 4 Bagian 4 jika ingin meningkatkan utilitas HMC maka Divisi Komersial selaku Subdiv Pemasaran terkait dengan fungsi membuat dan mengusulkan Strategi Pemasaran dan pengembangan bisnis & kerjasama usaha baru untuk produk/jasa agar lebih mengoptimalkan strategi pemasaran untuk mencapai penjualan efektif dan efisien. Strategi tersebut akan sangat efektif jika didukung dengan perencanaan yang terstruktur dengan baik. Dalam hal ini, Pelindo III harus mempertahankan alat HMC sebagai alat bongkar muat yang unggul diwilayahnya, karena melihat PBM lain yang masih jarang memiliki alat HMC ini.

Untuk dapat mengoptimalkan utilitas HMC dalam tahun kedepan, Pelindo III harus mengaktifkan atau memperbarui fungsi dari STP dan 7p, karena pada dasarnya konsep strategi pemasaran yang baik adalah dengan memperbaiki faktor-faktor yang dapat menghambat laju dari keunggulan alat

berat tersebut dengan efektif dan efisien. Menurut Tjiptono dan Chandra (2012:193), strategi pemasaran merupakan suatu rencana yang menjabarkan ekspektasi perusahaan terhadap dampak dari berbagai aktivitas atau program pemasaran atas permintaan jasa atau pada *core bisnis* dipasar sasaran tertentu. Berdasarkan dari latar belakang yang telah diuraikan diatas, maka penulis tertarik untuk menyusun tugas akhir ini dengan judul “**Analisis Strategi Pemasaran *Harbour Mobile Crane* (HMC) dan Peningkatan Utilitasnya Pada Jasa Bongkar Muat di Terminal Jamrud PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) Regional Jawa Timur**”

### 1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah disampaikan penulis diatas, maka rumusan masalah dalam karya tulis ini adalah :

1. Bagaimana penerapan *Segmenting, Targeting, Positioning* (STP) PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) ?
2. Bagaimana implementasi Strategi Pemasaran 7P *Harbour Mobile Crane* (HMC) di Terminal Jamrud ?
3. Bagaimana analisis peningkatan utilitas *Harbour Mobile Crane* (HMC) dengan Strategi Pemasaran ?

### 1.3 Tujuan Penulisan Tugas Akhir

Setiap penelitian pasti memiliki tujuan yang ingin dicapai, tujuan penulis yaitu:

1. Untuk mengetahui penerapan *Segmenting, Targeting, Positioning* (STP) PT Pelabuhan Indonesia III (Persero).
2. Untuk mengetahui Strategi Pemasaran 7P *Harbour Mobile Crane* (HMC) di Terminal Jamrud.
3. Untuk mengetahui peningkatan utilitas *Harbour Mobile Crane* (HMC) dengan Strategi Pemasaran.

#### 1.4 Manfaat Penulisan Tugas Akhir

Setiap hasil penelitian pada prinsipnya harus berguna sebagai petunjuk praktek pengambilan keputusan dalam artian yang cukup jelas. Manfaat tersebut baik bagi perkembangan ilmu pengetahuan, manfaat bagi obyek yang diteliti, maupun manfaat bagi peneliti itu sendiri.

1. Manfaat bagi penulis, hasil laporan ini dapat digunakan sebagai tambahan wawasan ilmu pengetahuan dan pengalaman sekaligus pengaplikasian ilmu strategi pemasaran yang di peroleh selama mengikuti kuliah.
2. Manfaat bagi perusahaan, hasil laporan ini dapat dijadikan masukan serta sebagai bahan pertimbangan perusahaan dengan harapan dapat meningkatkan nilai guna alat setiap tahunnya yang berkaitan dengan manajemen pemasaran.
3. Manfaat bagi pembaca, hasil laporan ini dapat dijadikan bahan pembelajaran, wawasan, ilmu pengetahuan, dan sumber referensi mengenai penerapan sistem strategi pemasaran guna bermanfaat sebagai kontribusi dan terjun langsung ke dunia kerja.

#### 1.5 Jadwal Penulisan Tugas Akhir

##### 1. Subyek Penulisan Tugas Akhir

Praktik Kerja Lapangan ini dilaksanakan di PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) Regional Jawa Timur, yang beralamat di Jl. Perak Timur no. 620 Surabaya, Jawa Timur 60165 - Indonesia. Telp : (031) 3291992-6, Fax : (031) 3293994.

##### 2. Obyek Penulisan Tugas Akhir

Topik : Strategi Pemasaran

Judul : Analisis Strategi Pemasaran *Harbour Mobile Crane* (HMC) dan Peningkatan Utilitasnya Pada Jasa Bongkar Muat di Terminal Jamrud PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) Regional Jawa Timur

3. Jadwal kegiatan Praktik Kerja Lapangan dan Penyusunan Tugas Akhir

**Tabel 1. 2 Jadwal Kegiatan PKL dan Penyusunan Tugas Akhir**

Kegiatan	2019				2020																															
	Des				Jan				Feb				Mar				Apr				Mei				Juni				Juli							
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4				
Pengajuan dan Birokrasi Perizinan PKL																																				
Pembekalan Tugas Akhir																																				
Pelaksanaan PKL dan Pengumpulan Data																																				
Penentuan Topik Tugas Akhir																																				
Konsultasi dan Penyusunan Laporan PKL dan Tugas Akhir																																				
Sidang Tugas Akhir																																				