

# **BAB 1**

## **PENDAHULUAN**

# BAB 1

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar belakang masalah

Tahun 2010 merupakan awal tahun dimulainya pasar bebas atau globalisasi untuk semua bidang terutama bidang perekonomian dan pendidikan di Asia, saat ini di Indonesia sudah mulai maraknya produk-produk dari luar yang masuk dan sudah diterima oleh masyarakat Indonesia sendiri dengan tangan terbuka sehingga perusahaan lokal dengan sendirinya dituntut untuk lebih berkembang. Diterbitkannya Instruksi Presiden 5/2005 tentang “Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional” tidak bisa berjalan sesuai dengan jadwal. Khususnya terhadap muatan angkutan cair, minyak dan gas. Sebab hingga kini angkutan itu sebagian besar masih menggunakan kapal berbendera asing dan kapal berbendera kemudahan atau *flag of convenience (FoC)*, namun pada awal tahun 2008 keluarlah prinsip “*cabotage*”. “*Cabotage*” berarti prinsip yang memberi hak untuk beroperasi secara komersial di dalam suatu negara hanya kepada perusahaan angkutan dari negara itu sendiri secara eksklusif. Pada akhir tahun 2008 disahkannya UU 17/2008 tentang Pengimplementasian asas “*cabotage*” sesuai “*roadmap*” (peta jalan) yang telah ditetapkan yakni selambat-lambatnya 1 Januari 2011. Pada bulan April 2009, Menhub Jusman Syafii Djamal menegaskan target tahun mulai tahun 2010 harus tetap berjalan untuk menjalankan asas *cabotage*. Penerapan asas *cabotage* adalah kewajiban penggunaan kapal nasional untuk melayani angkutan dalam negeri bakal mendatangkan berkah bagi industri pelayaran nasional. Jika peraturan ini berjalan, perusahaan pelayaran nasional berpeluang meraup pendapatan dari jasa angkut (*freight*) sekitar 26,6 miliar dolar AS per tahun. Peluang itu berasal dari potensi muatan kargo laut domestik dan

internasional yang mencapai 759,8 juta ton tiap tahun yang selama ini dilayani oleh kapal asing. Selama ini, pendapatan dari jasa angkut laut ini lebih banyak dinikmati perusahaan pelayaran asing. Perusahaan kapal domestik berpeluang meraup rezeki ekstra dari pengangkutan minyak dan gas bumi (migas) serta batubara. “Karena tahun 2010, tahun 2009, perusahaan pelayaran banyak fokus berinvestasi ke kapal angkutan energi. Salah satu contoh perusahaan dalam negeri yaitu Pertamina yang menggunakan 56 kapal berbendera asing untuk pengangkutan mereka ini merupakan hambatan penerapan asas *cabotage*, jika diserahkan ke domestik industri pelayaran bisa meraup 1,5 milyar dolar AS per bulan.

Dengan adanya perdagangan bebas Indonesia akan memanfaatkan penetrasi pasar-pasar di Afrika dan Amerika Latin melalui dua negara yaitu Tunisia dan Chili dalam membuka pasar-pasar non tradisional. Untuk itu kerjasama perdagangan bebas (*Free Trade Agreement*) Indonesia dengan kedua negara tersebut sedang disiapkan atau “*joint study*”. Kerjasama perdagangan bebas dengan Chili dari sisi potensi pasar tidak terlalu besar. Namun posisi Chili amat penting sebagai pintu masuk (*entry point*) ke pasar Amerika Latin secara umum. Untuk pasar Amerika Latin, Indonesia memiliki keunggulan produk utama ekspor yaitu CPO, karet dan lain-lain. Hal ini sangat penting sebagai upaya diversifikasi pasar ekspor sehingga Indonesia harus bisa masuk ke beberapa negara di dua benua tersebut, sebagai langkah awal Indonesia telah membuka kantor promosi perdagangan di Chili pada pertengahan Maret 2009. Karena perusahaan merupakan sebuah organisasi yang teratur dan kompleks, yang terdiri dari berbagai macam divisi, sumber daya dan kemampuan yang berbeda. Yang terpenting semuanya

adalah terjadinya pertukaran informasi antar semua bagian dalam perusahaan supaya menjadi kekuatan internal untuk menghadapi persaingan yang ada didunia luar.

Dalam operasional bunker, informasi yang ada sering terjadi setiap saat tanpa memandang waktu baik dari internal maupun eksternal. Dari segi eksternal, adanya perubahan harga bahan bakar minyak (BBM) yang sangat tinggi serta fluktuaktif dan seringnya naik turun harga bahan bakar minyak setiap saat terutama jika terjadi isu-isu negara mengakibatkan perubahan nilai valas, keterlambatan pengisian minyak oleh pihak Pertamina khususnya di wilayah timur Indonesia serta berkurangnya volume minyak (*short*) saat pengisian oleh pihak bunker service sebagai transporter dari pihak Pertamina sangat merugikan perusahaan sekitar 100 liter sampai 500 liter tertinggal di dalam selang. Ketatnya memperoleh BBM PSO (*Public Service Obligation*), Disperindag juga ikut menentukan apakah kapal tersebut berhak mendapatkan BBM PSO di tersebut. Sedangkan dari segi internal adanya jadwal kapal yang berubah baik waktu keberangkatan maupun tujuan *port* berikutnya, sering berubahnya jadwal untuk bongkar muat terutama di daerah berkaitan dengan tempat dermaga, kondisi cuaca yang tidak menentu belum lagi sumber daya manusia kapal semuanya saling berkaitan sehingga informasi tersebut dapat membuat salah dalam perhitungan bahan bakar. Seringnya kejadian penjualan minyak diatas kapal pada saat berlayar dan berlabuh oleh awak kapal menyebabkan adanya perselisihan *ready on board* dengan pihak kantor. Perusahaan sebagian besar ditekan oleh lingkungan eksternal sehingga perusahaan secara tidak langsung didorong untuk berubah dan sebagian besar perubahan tersebut dipengaruhi oleh informasi.

Dinamisme dalam lingkungan, perubahan dan perkembangan teknologi, baik teknologi informasi maupun teknologi komunikasi, dari waktu ke waktu yang sangat cepat, membawa dampak pada makin ketatnya persaingan antar perusahaan dalam mendapatkan pangsa pasar dan kesempatan untuk memenangkan persaingan. Bunker merupakan biaya terbesar di dalam perusahaan sekitar 60% dari keseluruhan biaya operasional perusahaan. Bunker adalah kegiatan pembelian bahan bakar kapal serta proses pengisian bahan bakar sampai tiba di tempat semulanya kapal atau kembali ke *home base*. Bunker juga sangat mempengaruhi harga *freight container*, kecepatan pengisiannya juga mempengaruhi kecepatan bongkar muat serta menjaga kualitas barang terutama bahan-bahan yang mudah matang, dan rusak seperti telur, sayur, bawang, udang, daging, ban mobil harus memakai *refeer* dan *refeer* ini menggunakan bahan bakar selama dalam perjalanan. Sistem perekonomian saat ini dikendalikan oleh pelayanan, untuk meraih keunggulan pelayanan harus menjadi bagian terintegrasi dalam pelaksanaan bisnis untuk mewujudkan *superior customer value*. Terutama dalam perusahaan pelayanan, suatu informasi sekecil apapun harus siap didengar agar perusahaan mampu mengikuti persoalan yang disekitar baik di internal dan eksternal sesuai dengan teori *Agile Manufacturing* (Ellitan dan Anatan, 2007: 71). Perusahaan harus melakukan penataan strategi agar mampu memberikan nilai tambah yaitu "*competitive advantage*" dalam persaingan bisnis. Dengan penetapan strategi yang matang dan tepat sasaran merupakan faktor yang sangat penting dan juga penentu kesuksesan apakah perusahaan akan bisa eksis di masa mendatang. Perusahaan bisa mempunyai modal dan sumber daya yang besar, akan tetapi tanpa perencanaan yang matang dan akurat terhadap strategi yang akan dijalankan semua sumber daya tersebut tidak akan banyak membantu. Strategi yang

tepat sasaran dan pelaksanaan yang tepat dapat dilakukan jika perusahaan antara lain memiliki informasi yang berkualitas, informasi yang dapat dipercaya, relevan dan tepat waktu dapat diperoleh dengan cepat lewat teknologi informasi yang berkembang dengan pesat akhir-akhir ini. Sebab itu teknologi merupakan kebutuhan yang mendasar bagi perusahaan serta diharapkan dapat memberikan keunggulan bersaing bagi perusahaan sehingga mampu memenangkan persaingan dalam industri yang sama.

Di satu pihak, sesuai dengan jadwal muatan maka kapal dituntut cepat dalam pergerakannya baik oleh manajemen maupun pihak luar, di lain pihak manajemen tidak mau kecolongan bahan bakar yang ada. Permasalahan yang terjadi didalam operasional bunker sangatlah kompleks oleh sebab itu diperlukan model perancangan sistem operasional bunker agar *output* yang diinginkan sesuai dengan tujuan perusahaan serta dapat efisien, efektif, berkualitas dalam pelayanan serta dapat menciptakan keunggulan bersaing terutama dalam mengembangkan teknologi informasi. Salah satu solusinya adalah menggunakan Sistem Informasi *Enterprise* agar sumber informasi yang ada dapat digunakan secara maksimal dan dapat membantu memonitor secara efisien, efektif serta berkualitas. Sistem Informasi *Enterprise* adalah sistem yang terintergrasi yang dapat memberikan informasi dalam berbagai aspek kondisi internal dan eksternal perusahaan dan sistem ini dapat mendukung pengambilan keputusan yang tujuan utamanya memberikan informasi secara cepat dan akurat dalam proses pengambilan keputusan serta dapat mengontrol sistem-sistem yang ada dalam perusahaan secara detil dan menyeluruh ( Mcleod dan Schell, 2007: 20).

Dari permasalahan yang sering terjadi tersebut, pihak manajemen memutuskan untuk menggunakan Sistem Informasi Operasional sebagai salah satu sarana untuk

pencapaian efisien dan efektifitas kerja. Selain itu juga diharapkan dapat mendukung untuk memonitor perkembangan perusahaan dan mendorong untuk lebih cepat dalam pengambilan keputusan oleh pihak manajemen.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang dijelaskan di atas tersebut maka ada permasalahan yang harus dianalisis, yaitu :

Bagaimana perancangan sistem informasi operasional dapat mengefisiensikan kegiatan operasional bunker serta dapat menciptakan keunggulan bersaing pada PT Salam Pacific Indonesia Lines?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

### **Tujuan Umum :**

Menghasilkan suatu model penerapan sistem informasi operasional yang dapat mengefisiensikan kegiatan operasional bunker serta dapat menciptakan keunggulan bersaing pada PT Salam Pacific Indonesia Lines.

### **Tujuan Khusus :**

1. Menganalisis kemungkinan cara mengembangkan Sistem Informasi Operasional Bunker yang bisa menghasilkan keuntungan kompetitif pada efisiensi, efektifitas dan kualitas baik biaya maupun pelayanan dalam kegiatan perusahaan.
2. Merancang penyempurnaan sistem tersebut agar dapat digunakan oleh manajer dan pihak manajemen untuk memonitor perkembangan kegiatan bunker dan dapat bertindak cepat dan tepat dalam pengambilan keputusan.

## 1.4 Manfaat Penelitian

### 1. Bagi Peneliti

Memperoleh pengetahuan tentang Sistem Informasi Operasional yang dijalankan oleh perusahaan dan apakah sistem ini dapat membantu memonitor perkembangan kegiatan bunker serta mempercepat proses pengambilan keputusan bagi para direksi serta apakah lebih efisien dan efektif bagi produktivitas kinerja bunker dalam menciptakan keunggulan bersaing.

### 2. Bagi Perusahaan

Apakah Sistem Informasi Operasional yang nantinya dalam penyempurnaan sistem informasi operasional dapat memberikan kontribusi pada PT SPIL yang lebih efisien, efektif serta berkualitas pada produktivitas kinerja bunker dalam pencapaian hasil yang diinginkan oleh perusahaan.

### 3. Bagi Dunia Akademik

Sistem Informasi Operasional Bunker ini belum ada yang mengembangkan sistem informasi tersebut serta belum juga banyak dimengerti bagaimana proses operasional Bunker maupun *sounding* baik oleh mahasiswa teknik mesin perkapalan di Indonesia. Sebab Sistem Informasi Operasional Bunker telah melalui proses penelitian oleh penulis selama 4,5 tahun. Manfaatnya bagi dunia akademik khususnya Manajemen Strategik dalam Sistem Informasi Operasional Bunker masih banyak informasi yang perlu digali serta dikembangkan baik pada bidang Sistem Informasi Manajemen maupun bidang yang lainnya seperti teknik mesin perkapalan, teknik informatika, strategi manajemen, *leadership* dan sebagainya.