

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pelabuhan dan Peranannya

Pelabuhan adalah sebuah fasilitas di ujung samudera, sungai, atau danau untuk menerima kapal dan memindahkan barang kargo maupun penumpang ke dalamnya. Pelabuhan biasanya memiliki alat-alat yang dirancang khusus untuk memuat dan membongkar muatan kapal-kapal yang berlabuh (Mulyono, T 2016).



Gambar 2.1 Jetty PT. Siam Maspion Terminal

(Sumber : Data Perusahaan)

1. Fungsi pelabuhan

Pelabuhan memiliki fungsi sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan perusahaan. Selain itu fungsi perpindahan muatan (*transshipment*) yaitu melayani perpindahan muatan, (barang dan penumpang), baik angkutan laut dalam negeri maupun luar negeri dan fungsi industry yaitu berfungsi sebagai pelabuhan laut yang merupakan industri jasa dan dapat memadu dengan industri-industri pabrik sekitarnya, dengan adanya fasilitas pelabuhan yang baik akan mengundang pertumbuhan industri di sekitar pelabuhan sehingga kawasan pelabuhan akan berkembang. Jenis pelabuhan terdiri atas pelabuhan laut. dan pelabuhan sungai dan danau (Mulyono, T 2016).

Pelabuhan laut adalah Pelabuhan Laut adalah pelabuhan yang dapat digunakan untuk melayani kegiatan angkutan laut dan/atau angkutan penyeberangan yang terletak di laut atau di sungai. Pelabuhan Sungai dan Danau adalah pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan sungai dan danau yang terletak di sungai dan danau. (PP Nomor. 61 Tahun 2009).

Pelabuhan (*port*) adalah tempat yang terdiri atas daratan dan atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan Pemerintah dan kegiatan Perusahaan yang digunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi (PP Nomor. 61 Tahun 2009).

Kepelabuhanan (*harbor*) adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra-dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah (Mulyono, T 2016).

2. Peran Pelabuhan

Pelabuhan merupakan kegiatan ekonomi dasar yang penting sehingga banyak kota di dunia dimana kegiatan ekonomi berpusat sekitar pelabuhan. Sebagai bagian dari sistem transportasi dan sebagai turunan pertama dari ekonomi, pelabuhan dapat mempengaruhi pembangunan ekonomi dan sebaliknya pembangunan ekonomi dapat mempengaruhi kegiatan pelabuhan. Antara lain faktor utama yang mempengaruhi pertumbuhan pelabuhan adalah peningkatan jumlah penduduk dunia, dan sumber-sumber bahan baku.

Pelabuhan menjadi salah satu unsur penentu terhadap aktivitas perdagangan. Pelabuhan yang di kelola secara baik dan efisien akan mendorong kemajuan perdagangan, bahkan industry di daerah akan maju

dengan sendirinya. Dan dari sisnilah pelabuhan sangat berperan penting, apabila kita melihat sejarah jaman dahulu beberapa kota metropolitan di Negara kepulauan seperti Indonesia, pelabuhan turut membesarkan kota kota tersebut. Pelabuhan menjadi jembatan penghubung pembangunan jalan raya, jaringan rel kereta api, dan pergudangan tempat distribusi. Yang tidak kalah pentingnya peran pelabuhan adalah sebagai focal point bagi perekonomian maupun perdagangan dan menjadi kumpulan badan usaha seperti pelayaran dan keagenan, pergudangan, freight forwarding, dan lain sebagainya (Mulyono, T 2016).

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan, peran pelabuhan yaitu :

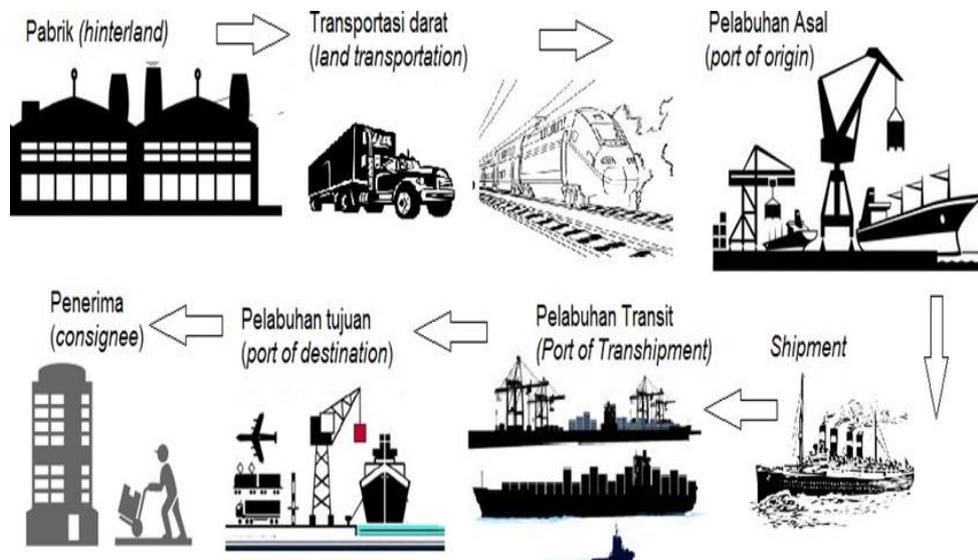
- a. Simpul Jaringan Transportasi.
- b. Pintu Gerbang Kegiatan Ekonomi.
- c. Tempat Kegiatan Alih Moda Transportasi.
- d. Penunjang Kegiatan Industri dan Perdagangan.
- e. Tempat distribusi, produksi dan konsolidasi muatan atau barang.
- f. Mewujudkan wawasan nusantara dan kedaulatan Negara.

Sebagai simpul jaringan transportasi keberadaan pelabuhan pada hakikatnya memfasilitasi pemindahan barang muatan antara moda transportasi darat (inland transport) dan moda transportasi laut (maritime transport) menyalurkan barang masuk dan keluar daerah pabean secepat dan seefisien mungkin. Terdapat tiga unsur penting yaitu :

- a. Meyalurkan atau memindahkan barang muatan dari kapal ke truk.
- b. Operasi pemindahan berlangsung cepat artinya minimum waktu tunggu (*delay time*).
- c. Efisien dalam arti biaya.

Simpul jaringan transportasi dapat dibentuk oleh moda transportasi jalan, kereta api, sungai dan danau, penyeberangan, laut, udara, dan pipa. Masing-masing moda memiliki karakteristik teknis yang berbeda, pemanfaatannya disesuaikan dengan kondisi geografis daerah layanan (Mulyono, T 2016).

Jaringan transportasi terdiri dari jaringan prasarana dan jaringan pelayanan. Jaringan prasarana terdiri dari simpul dan ruang lalu lintas. Keterpaduan jaringan prasarana moda- moda transportasi mendukung penyelenggaraan transportasi antarmoda/multimoda dalam penyediaan pelayanan angkutan yang berkesinambungan. Simpul transportasi merupakan media alih muat yang mempunyai peran yang sangat penting dalam mewujudkan keterpaduan dan kesinambungan pelayanan angkutan. Jaringan pelayanan transportasi antarmoda/multimoda meliputi pelayanan angkutan penumpang dan/atau barang.



Gambar 2.1 Simpul transportasi multimoda

(Sumber : Mulyono, T 2016)

Jaringan prasarana transportasi laut terdiri dari simpul yang berwujud pelabuhan laut, dan ruang lalu lintas yang berwujud alur pelayaran. Jaringan pelayanan transportasi laut dibedakan menurut hirarki dan sifat pelayanannya (Mulyono, T 2016).

Pelabuhan berperan sebagai *Gateway*, *Interface*, *Link*, Industri yaitu :

- a. (*Gateway*) yang dilalui orang dan barang ke dalam maupun ke luar pelabuhan yang bersangkutan. Karena pelabuhan adalah area resmi bagi lalu lintas perdagangan. Masuk dan keluarnya barang harus melalui prosedur kepabeanan dan kekarantinaan, jadi ada proses yang sudah tertata di pelabuhan.

- b. Tempat kegiatan alih moda transportasi merupakan (Interface) antar moda transportasi.

Interface di sini adalah dalam arus distribusi suatu barang mau tidak mau harus melewati area pelabuhan dua kali, yakni satu kali di pelabuhan muat dan satu kali di pelabuhan bongkar. Kegiatan ini membutuhkan peralatan mekanis maupun non mekanis. Peralatan untuk memindahkan muatan menjembatani kapal dengan truk atau kereta api atau truk dengan kapal. Kelancaran, keamanan dan ketepatan waktu, dalam sistem multi moda transportasi yang efisien merupakan kunci keberhasilan bisnis yang dapat meningkatkan daya saing Indonesia. Oleh karena itu, diperlukan keterpaduan multimoda transportasi dan sistem logistik nasional dalam penetapan kebijakan dan pembangunan infrastruktur fisik.

- c. Link (Mata rantai)

Pelabuhan merupakan bagian dari mata rantai transportasi angkutan darat dan angkutan laut. Di pelabuhan berbagai moda transportasi bertemu dan berkeja. Oleh karena itu, akses jalan mobil, rel kereta api, jalur darat dan kebandar udara sangatlah penting bagi suatu pelabuhan. Selain itu, sarana pendukung seperti perahu kecil dan tongkang akan sangat membantu kelancaran aktivitas pelabuhan sebagai salah satu mata rantai transportasi.

- d. Peran sebagai penunjang kegiatan industri dan perdagangan

pada pelabuhan adalah sebuah bagian dalam entitas industri. Pelabuhan yang diselenggarakan secara baik akan bertumbuh dan akan mengembangkan bidang usaha lain, sehingga area pelabuhan menjadi zona industri terkait dengan kepelabuhanan, diantaranya akan tumbuh perusahaan pelayaran yang bergerak di bidang, keagenan, pergudangan, PBM, trucking, dan lain sebagainya (Mulyono, T 2016).

Sebagai tempat distribusi, produksi dan konsolidasi muatan atau barang maka pelabuhan harus menjalankan empat peran sebelumnya yang akhirnya akan mewujudkan wawasan nusantara dan kedaulatan negara Indonesia. Oleh karena itu kebijakan pelabuhan nasional mendorong Investasi Swasta, persaingan global, pemberdayaan peran penyelenggara pelabuhan, terwujudnya integrasi perencanaan, menciptakan kerangka kerja hukum dan peraturan yang tepat dan fleksibel, mewujudkan sistem operasi pelabuhan yang aman dan terjamin, meningkatkan perlindungan lingkungan maritim dan mengembangkan sumber daya manusia (Mulyono, T 2016).

3. Pengusahaan Pelabuhan

Kegiatan dalam pengusahaan pelabuhan terdiri atas penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan dan jasa terkait dengan kepelabuhanan yang meliputi penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang dan barang terdiri atas :

- a. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk bertambat.
- b. Penyediaan dan/atau pelayanan pengisian bahan bakar dan pelayanan air bersih.
- c. Penyediaan dan/atau pelayanan fasilitas naik turun penumpang dan/atau kendaraan.
- d. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat dan peti kemas.
- e. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa gudang dan tempat penimbunan barang, alat bongkar muat, serta peralatan pelabuhan.
- f. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa terminal peti kemas, curah cair, curah kering, dan Ro-Ro.
- g. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang.
- h. Penyediaan dan/atau pelayanan pusat distribusi dan konsolidasi barang.
- i. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa penundaan kapal (Mulyono, T 2016).

2.2 Kondisi Pelayanan Pelabuhan Saat Ini

Kondisi pelayanan pelabuhan dapat dilihat dari beberapa aspek, yakni ketersediaan prasarana pelabuhan, kinerja operasional pelabuhan, keterpaduan jaringan antarmoda, serta sumber daya manusia di bidang kepelabuhanan.

1. Prasarana Pelabuhan

Dalam menunjang kelancaran, keamanan dan ketertiban lalu lintas kapal, penumpang dan barang, tersedia sebanyak 2.654 pelabuhan laut, terdiri dari 1.240 pelabuhan umum dan 1.414 terminal khusus dan terminal untuk kepentingan sendiri. Dilihat dari hirarki pelabuhan umum diatas, 33 pelabuhan diantaranya merupakan pelabuhan utama, 217 pelabuhan pengumpul, 249 pelabuhan pengumpan regional dan 741 pelabuhan pengumpan lokal. Sedangkan dilihat dari aspek perusahaan, 110 pelabuhan umum diantaranya merupakan pelabuhan yang diusahakan, dan 14 pelabuhan telah dilengkapi dengan Terminal Peti Kemas. Disamping itu, dari sejumlah pelabuhan umum diatas, 70 pelabuhan diantaranya merupakan pelabuhan yang terbuka untuk perdagangan luar negeri. Dalam pelayanan kapal dan barang, pengusaha pelayaran masih sering mengeluhkan karena kualitas pelayanan pelabuhan masih rendah, sebagai akibat keterbatasan fasilitas dan peralatan serta belum mampu menangani kapal besar generasi terbaru (Edward Marpaung, 2013).

Menurut Ketua Umum National Indonesia Shipowners Association (INSA), sebagian besar kolam pelabuhan di Indonesia, rata-rata berada dibawah 12 meter LWS, sehingga kapal generasi ketiga dengan kapasitas 3.000 Twenty Foot Equivalent Units (TEUs) hanya dapat sandar di pelabuhan tertentu, karena kapasitas kapal tersebut membutuhkan draft 12-14 meter (Pelindomarine, 2013).

2. Kinerja operasional pelayanan pelabuhan

Dilihat dari kondisi geografi Indonesia, terutama dari luasnya wilayah perairan nasional dan memiliki 17.504 pulau membutuhkan pelabuhan yang relative banyak terutama pelabuhan non komersial, rendahnya kualitas pelayanan pelabuhan tercermin pada kinerja pelayanan

operasional kapal dan barang diberbagai pelabuhan nasional yang masih rendah, antara lain: dilihat dari indikator pelayanan waktu tunggu sandar (waiting for berth/WT), lama kapal di dermaga (berthing time/BT), Idle time (IT) dan non operating time (NOT). Waktu tunggu kapal untuk bisa sandar di pelabuhan (Edward Marpaung, 2013).

3. Keterpaduan jaringan prasarana antar moda

Keterpaduan penyelenggaraan pelayanan pelabuhan antara berbagai Stakeholder dirasakan belum berjalan sebagaimana yang diharapkan, terutama terkait dengan pelaksanaan otonomi daerah. Kegiatan pembangunan, perusahaan, pemberian perizinan dan pengawasan sarana, prasarana dan kegiatan operasional belum terlaksana secara terpadu, mulai dari kegiatan perencanaan sampai pelaksanaan strategi dan upaya yang harus dilakukan untuk mengembangkan jaringan pelayanan dan jaringan prasarana seluruh moda transportasi secara terpadu di setiap wilayah. Hal lain yang menjadi permasalahan, sebagian besar jalan akses dari pusat produksi menuju pelabuhan belum memiliki kualitas yang memadai, sebagai contoh : kondisi jalan akses dari Lamongan menuju Terminal SMT yang begitu semrawut macet, mengakibatkan waktu tempuh kendaraan truk, dengan jarak hanya 55,4 km, dapat mencapai 3-4 jam.

4. Sumber Daya Manusia

Sumber daya manusia yang mendukung penyelenggaraan pelayanan pelabuhan kurang optimal, sehingga membawa dampak rendahnya kualitas kinerja operasional pelabuhan. Pelayanan kapal dan barang, seperti: tenaga kerja bongkar muat, dan aparat pengelola pelabuhan yang terlibat langsung dalam pelayanan kapal dan barang belum memiliki kualitas yang optimal. Kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan didukung oleh ketersediaan tenaga kerja bongkar muat (TKBM), dikelola oleh Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat. Dilihat dari usia, diantaranya 35% berada pada usia kurang produktif (41-50 tahun) dan 14% non produktif (51-55 tahun), sehingga ketahanan fisiknya kurang dapat mendukung proses bongkar muat. Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) kurang memberikan

pelatihan keterampilan sesuai dengan perkembangan teknologi, fasilitas dan peralatan bongkar muat di pelabuhan (INKOP TKBM, 2012).

5. Kondisi Pelabuhan yang diharapkan
 - a. Meningkatnya kinerja operasional pelabuhan Pelayanan berbagai aparat atau instansi terkait di pelabuhan, seperti : instansi Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, Badan Usaha Pelabuhan Bea Cukai, Imigrasi, dan Karantina, harus memiliki standar yang sama dan transparan serta menggunakan teknologi informasi yang terpadu dengan national single windows.
 - b. Meningkatnya keterpaduan transportasi antar moda, Lemahnya keterpaduan berbagai stakeholder penyelenggara kegiatan transportasi laut menyebabkan terjadinya hambatan kelancaran distribusi barang. Kementerian Perhubungan harus menetapkan standar pelayanan minimal pelayanan dan menetapkan berbagai norma, standar, prosedur dan kriteria penyelenggaraan pelabuhan.
 - c. Meningkatnya kualitas sumber daya manusia Profesionalisme operator pelabuhan baik tenaga yang bertugas dilapangan maupun administrasi, dapat ditingkatkan melalui berbagai pelatihan dibidang manajemen pelabuhan, operasi material handling pelabuhan, sistem operasi pelabuhan, survey, perawatan fasilitas dan peralatan pelabuhan, rekayasa pantai, sistem informasi pelabuhan, 8 Warta Penelitian Perhubungan, Volume 26, Nomor 1, Januari 2014 pemanduan, manajemen mutu, dan international ship and port facility security. meningkatkan pelayanan pelabuhan.
 - d. Meningkatnya Pelayanan Pelabuhan Guna Mendukung Sistem Logistik Nasional.
 - 1) Efektif diartikan dengan tersedianya prasarana pelabuhan yang mencukupi dan sesuai dengan perkembangan teknologi serta mendukung keterpaduan antar moda transportasi dengan biaya terjangkau oleh pengguna jasa kepelabuhanan.

- 2) Efisien diartikan sebagai pelabuhan yang handal, berkemampuan tinggi dan berdaya saing. Untuk mewujudkan kebijakan diatas, maka ditetapkan strategi sebagai langkah atau cara menggunakan daya dan sarana, serta prasarana dalam melaksanakan kebijakan yang telah ditetapkan, yakni peningkatan kualitas pelayanan pelabuhan nasional untuk mewujudkan kinerja operasional pelabuhan yang sesuai dengan standar kinerja yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut, antara lain : waiting time kapal berkisar antara 1- 2 jam, berthing time (BT) kapal maksimum 40 jam, idle time (IT) maksimum 2 jam, non operating time (NOT) dibawah 5 jam, produktivitas bongkar muat barang general cargo minimum 40 T/G/H (Edward Marpaung, 2013).

2.3 Fasilitas Pokok Pelabuhan

1. Alur Pelayaran

Alur pelayaran berfungsi sebagai area lintasan kapal yang akan masuk dan keluar dari kolam pelabuhan. Besaran kedalaman alur pelayaran biasanya ditentukan dengan formula: 1,1 draft kapal penuh + 1 m. Sedangkan lebarnya dapat diestimasi bila satu jalur minimal 4,8 lebar kapal sedangkan bila dua jalur minimal 7,6 lebar kapal.

2. Kolam Pelabuhan

Kolam pelabuhan merupakan tempat dimana kapal dapat labuh dengan kedalaman aman sekitar 1,1 draft (sarat kapal) kapal penuh, dengan luas kolam: Tambatan tunggal: Lingkaran dengan jari-jari (LOA + 25 m) Tambatan ganda: Segiempat dengan panjang (LOA + 50 m) x lebar (LOA/2).

3. Penahan Gelombang

Berfungsi untuk melindungi daerah perairan dari gangguan gelombang air laut. Pada umumnya bertipe miring, tegak (kaison) dan campuran.

4. Mooring Buoy

Berfungsi untuk mengikat kapal pada saat labuh agar tidak terjadi pergeseran yang disebabkan oleh angin dan arus gelombang. Selain itu mooring buoy juga dapat membantu kapal untuk berputar. Mooring buoy terbuat dari pelampung penambat, beton pemberat, jangkar dan rantai antara jangkar dan pelampung (Idari Lestari, Zunarmin, dkk, 2019)

2.4 Fasilitas Penunjang di Pelabuhan

1. Dermaga

Merupakan bangunan pelabuhan yang berfungsi untuk merapat dan menambatkan kapal yang melakukan B/M (bongkar/muat) barang dan naik turunnya penumpang. Pada umumnya, dermaga memiliki tipe dengan bentuknya yang paralel dengan pantai (tipe terdiri dari on pile, caisson, turap) serta jetty yang bentuknya menjorok ke laut (tipe jari, miring, kompleks dan atau ditambah dengan mooring dolphin). Panjang dermaga harus mampu menampung seluruh panjang kapal atau minimum 80% dari panjang kapal terbesar, karena posisi posisi bongkar muat barang dilakukan melalui bagian depan, tengah dan belakang kapal.

Halaman dermaga yang cukup luas untuk bongkar muat barang. Barang yang akan dimuat disiapkan di dermaga dan jika kapal sudah siap, barang akan diangkat dengan crane masuk kapal. Demikian pula pada saat pembongkaran, barang diturunkan dari kapal diangkat dengan crane kemudian diletakkan didermaga yang kemudian diangkat dimasukkan kedalam gudang (Idari Lestari, Zunarmin, dkk, 2019).

2. Gudang

Merupakan bangunan pelabuhan yang digunakan untuk menyimpan barang-barang yang berasal dari kapal atau yang akan dimuat ke kapal. Pada umumnya, lokasi gudang diletakkan jauh ke sisi darat. Gudang di pelabuhan dapat dibedakan berdasarkan fungsi dan kegunaannya. Selain itu, gudang juga dapat dibedakan berdasarkan jenis barang yang disimpan, seperti:

- a. Gudang transit barang umum (*general cargo*)
- b. Gudang pendingin
- c. Gudang untuk biji-bijian
- d. Gudang barang berbahaya
- e. Gudang bijih tambang

Gudang diperlukan untuk mencegah resiko delay kapal. Jika terjadi delay, produktivitas bongkar muat akan menurun sehingga kapal berlabuh lebih lama dan menyebabkan antrian kapal diluar pelabuhan. Jadi secara umum, gudang memiliki fungsi sebagai berikut :

- a. Tempat menunggu penyelesaian dokumen
- b. Tempat mengumpulkan barang-barang yang akan dimuat ke kapal, sehingga kapal tidak menunggu muatan
- c. Tempat konsolidasi, seperti sorting (mengumpulkan dan memilih), marking (pemberian tanda), packing (pembungkusan), weighing (penimbangan) (Idari Lestari, Zunarmin, dkk, 2019).

Jenis gudang dibedakan berdasarkan segi pabean atau lokasi dan penggunaannya. Untuk jenis gudang menurut pabean yaitu :

- a. Gudang Lini I Barang-barang yang ada dilapangan masih didalam pengawasan bea cukai, artinya barang tersebut masih belum diselesaikan bea masuk atau kewajiban lainnya.
- b. Gudang Lini II Barang-barang yang disimpan pada gudang ini sudah dibayar bea masuk dan persyaratan lainnya, tinggal menunggu pengeluarannya dari pelabuhan.
- c. *Verlengstruk* Gudang ini merupakan bangunan yang berada di daerah Lini II tetap statusnya sebagai unit I.
- d. *Enterport* Gudang ini merupakan bangunan yang berada di luar pelabuhan tetapi statusnya sebagai gudang lini I. Gudang masih dalam pengawasan bea cukai dan digunakan untuk menyimpan barang-barang milik suatu perusahaan tertentu.

Sedangkan untuk gudang menurut penggunaannya dibagi menjadi 3 bagian yaitu :

- a. Gudang umum Merupakan bangunan yang dapat digunakan untuk menyimpan berbagai jenis muatan kapal.
 - b. Gudang khusus Merupakan bangunan yang digunakan untuk menyimpan jenis barang khusus seperti barang-barang berbahaya, barang yang mudah terbakar dan barang yang harus dalam suhu tertentu.
 - c. Gudang CFS Merupakan gudang yang digunakan untuk melaksanakan proses striping dan staping dari barang-barang yang berasal dari petikemas.
3. Lapangan Penumpukan

Lapangan penumpukan merupakan bangunan atau tempat yang luas dan terletak didekat dermaga yang digunakan untuk menyimpan barang-barang yang akan dimuat atau setelah dibongkar dari kapal.

Barang-barang yang disimpan pada lapangan penumpukan harus mempunyai ketahanan terhadap panas matahari dan hujan. Biasanya barang-barang yang disimpan dilapangan penumpukan berupa kendaraan berat dan barang-barang yang terbuat dari baja seperti tiang listrik, plat baja, baja profil, baja beton, dan sebagainya. Lapangan penumpukan harus mampu menerima beban yang berat dari barang yang ditampungnya. Umumnya konstruksi dari lapangan penumpukan menggunakan konstruksi beton (*Rigid pavement*), konstruksi lentur (*Flexible pavement*), konstruksi semi kaku (*Semi rigid pavement CTB*) (Idari Lestari, Zunarmin, dkk, 2019).

4. Terminal

Merupakan suatu tempat untuk menampung kegiatan yang berhubungan dengan transportasi. Pada terminal biasanya terdapat kegiatan turun naik dan bongkar muat barang, penumpang atau petikemas yang selanjutnya akan dipindahkan ke tempat tujuan. Secara fungsional, terminal mempermudah pelayanan, pengaturan dan pengawasan kegiatan bongkar muat dan turun naik barang, penumpang, maupun petikemas (Idari Lestari, Zunarmin, dkk, 2019).

5. Jalan

Merupakan suatu lintasan yang dapat dilalui kendaraan maupun pejalan kaki yang menghubungkan satu tempat dengan tempat lain. Sehingga jalan ini harus disusun dengan konstruksi tertentu sehingga dapat menahan beban dan kecepatan kendaraan yang direncanakan (Idari Lestari, Zunarmin, dkk, 2019).

2.5 Instansi-instansi yang terkait di Pelabuhan

Instansi-instansi yang ada di pelabuhan menurut (Poernomo Dwi Atmojo, 2018), yaitu :

1. Instansi Pemerintah

a. Bea dan Cukai

Bertugas melakukan pengawasan dan pemeriksaan barang yang keluar masuk pelabuhan.

b. Imigrasi

Bertugas melakukan pemeriksaan administratif terhadap Crew List, Paspur Anak Buah Kapal (ABK).

c. Karantina

Bertugas melakukan pengecekan administratif dan fisik dikapal terhadap kesehatan Anak Buah Kapal (ABK), penumpang dan muatan dalam rangka memastikan ABK / penumpang kapal dan muatan dalam keadaan sehat, tidak mengandung penyakit atau hama yang menular.

d. Keamanan dan Ketertiban Terdiri dari unsur POLRI dibantu KPLP.

e. Syahbandar

Bertugas dalam menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran mencakup pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum dibidang angkutan perairan, kepelabuhan dan perlindungan lingkungan maritim.

f. Administrator Pelabuhan

Bertugas sebagai koordinator pelaksana fungsi pemerintahan di pelabuhan.

g. Badan Usaha Milik Negara (BUMN)

Yaitu PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia sebagai penyedia dan pengelola jasa kepelabuhanan.

2. Instansi Swasta

Sebagai pengguna jasa kepelabuhanan yaitu, Perusahaan pelayaran, Perusahaan Bongkar Muat (PBM), Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL). Dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat.

2.6 Dokumen-dokumen Muatan

Yang termasuk dokumen muatan adalah segala surat-surat yang ada kaitan erat dengan adanya muatan di atas kapal untuk di kirim ke pelabuhan tujuan, baik secara domestik maupun antar negara sangat penting yang menyangkut antara lain :

1. *Shipping Order*

Shipping Order adalah surat perintah atau surat instruksi dari kantor pusat perusahaan pelayaran atau agen untuk memuat *cargo* yang disebut dalam *shipping order* tersebut. Nama kapal, Nama *cargo* atau muatan, *Quantity*, *Loading* atau *Discharge Port*.

2. *Cargo List*

Cargo List adalah suatu daftar dari muatan yang pernah dimuat oleh kapal, *Cargo list* dibuat oleh Mualim I untuk dijadikan arsip.

3. *Cargo Manifest*

Dokumen yang berisi rekapitulasi kumpulan B/L dari barang yang telah dibuat oleh *Shipper/Agen* di pelabuhan muat berdasarkan data-data dari B/L, copy dari document ini terlampir/harus berada di atas kapal sebagai arsip dan juga dikirim untuk pelabuhan bongkar.

4. *Mate Receipt*

Mate Receipt adalah dokumen yang di buat oleh Mualim I dalam bentuk ketikan atau tulisan yang menyatakan bahwa barang sudah diterima di atas kapal dimana di dalamnya sudah tercantum data-data mengenai muatan.

5. *Bill of Loading (B/L)*

Bill of Loading adalah suatu dokumen yang sangat penting, yaitu merupakan surat perjanjian atau pernyataan dari pengangkutan muatan (*Carrier*), bahwa *carrier* telah menerima muatan dan berjanji untuk membawa ke pelabuhan tujuan dengan selamat dan menyerahkan kepada penerima (*Consignee*).

6. *Delivery Order (D.O)*

Delivery Order adalah surat pengantar bagi penerima barang/muatan untuk mengambil muatan kembali.

7. *Letter of Indemnity*

Letter of Indemnity adalah surat yang dibuat oleh pengirim muatan yang berisi tentang pengakuan kerusakan-kerusakan muatan *pulp* yang dimuatnya supaya di dalam konosemen tidak ditulis mengenai kerusakan-kerusakan tersebut sehingga pengirim mendapat konosemen yang bersih.

8. *Cargo Outern Report*

Merupakan laporan yang berisi mengenai pembongkaran muatan dan keadaan muatan waktu dibongkar.

(7) *Cargo Damage Report*

Cargo Damage Report adalah laporan yang berisi kerusakan cargo dan penyebab kerusakan. Laporan ini diketahui oleh *Loading Master (forement)* dan diketahui oleh Mualim I.

(8) *Cargo Exception List*

Laporan/daftar mengenai kerusakan muatan pada waktu muat, Jadi, rusaknya sebelum dimuat dikapal ini berguna untuk dasar pembuatan konosement.

(9) *Notice of Readines*

Notice of Readines (NOR) adalah berupa surat dari Nahkoda kapal kepada *Shipper* atau *Pencharter* bahwa kapal telah siap untuk bongkar muat (A, Nasirin & Harcici, 2016).

2.7 Peralatan Bongkar Muat

Peralatan bongkar muat sangat di perlukan dan mendukung dan melaksanakan kegiatan bongkar muat tersebut. Masing-masing jenis pelabuhan memiliki jenis peralatan yang berbeda :

1. Pelabuhan Peti Kemas

Pelabuhan peti kemas adalah pelabuhan khusus yang melayani aktifitas bongkar muat peti kemas. Beberapa jenis peralatan yang terdapat pada pelabuhan peti kemas adalah : *Harbour Mobile Crane, Reach Stacker, Forklift, Rubber Tyred Gantry, Container Crane, Crane Kapal, top loader, Level Luffing Gantry Crane, Mobile Crane dan Truck Container.*

2. Pelabuhan Curah Cair

Pelabuhan Curah Cair merupakan pelabuhan khusus yang melayani aktifitas bongkar muat barang curah cair yang biasanya identik dengan minyak, di pelabuhan tersebut biasanya terdapat banyak pipa yang langsung terhubung dengan tangki-tangki di pelabuhan.

Berikut beberapa peralatan bongkar muat di pelabuhan curah cair : Kapal tanker minyak, pompa dan pipa minyak, tangki minyak dan truk tangki.

4. Pelabuhan *General Cargo*

Pelabuhan yang digunakan sebagai tempat bongkar muat barang jenis umum seperti bahan bangunan, beras, baja, dan lain-lain. Beberapa peralatan di pelabuhan ini juga terdapat pada pelabuhan peti kemas. Berikut peralatan di pelabuhan barang umum yang tidak terdapat di pelabuhan peti kemas : *Wheel loader, Excavator, Dump Truck, Truck dan loss bak truck.*

5. Peralatan Non Mekanis

Selain alat-alat bongkar muat yang berada di masing-masing pelabuhan tersebut, juga terdapat peralatan non mekanis merupakan peralatan pembantu dan pendukung peralatan mekanis dalam melakukan kegiatan bongkar muat di pelabuhan. Berikut beberapa peralatan non mekanis yang terdapat di pelabuhan : Seling kawat, seling tali jala-jala, dan jala-jala lambung (Muhammad Safrianda, Rinaldi & Ferry Fatnanta, 2016).

