

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pengertian Peran

“Soerjono Soekanto (2002), peran merupakan aspek dinamis kedudukan (status), apabila seseorang melaksanakan hak dan kewajibannya sesuai dengan tanggung jawabnya, maka ia menjalankan suatu peranan”. Dalam sebuah organisasi setiap orang memiliki berbagai macam karakteristik dalam melaksanakan tugas, kewajiban atau tanggung jawab yang telah diberikan oleh masing-masing organisasi atau lembaga. Dengan peran tersebut, sang pelaku baik itu individu maupun organisasi akan berperilaku sesuai harapan orang atau lingkungannya. Peran juga diartikan sebagai tuntutan yang diberikan secara struktural (norma-norma, harapan, tabu, tanggung jawab dan lainnya). Dimana didalamnya terdapat serangkaian tekanan dan kemudahan yang menghubungkan pembimbing dan mendukung fungsinya dalam mengorganisasi.

Adapun pembagian peran menurut Soekanto (2001), peran dibagi menjadi 3 yaitu sebagai berikut:

1. Peran Aktif

Peran aktif adalah peran yang diberikan oleh anggota kelompok karena kedudukannya didalam kelompok sebagai aktifitas kelompok, seperti pengurus, pejabat, dan lainnya sebagainya.

2. Peran Partisipatif

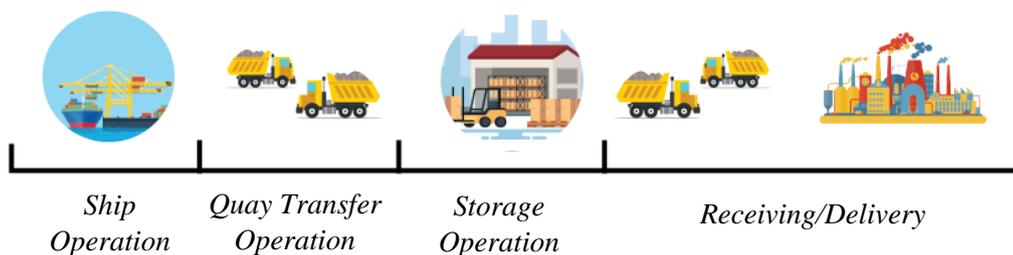
Peran partisipatif adalah peran yang diberikan oleh anggota kelompok kepada kelompoknya yang memberikan sumbangan yang sangat berguna bagi kelompok itu sendiri.

3. Peran Pasif

Peran pasif adalah sumbangan anggota kelompok yang bersifat pasif, dimana anggota kelompok menahan diri agar memberikan kesempatan kepada fungsi – fungsi lain dalam kelompok sehingga berjalan dengan baik.

2.2 Bongkar Muat

Kegiatan Bongkar muat adalah kegiatan membongkar barang-barang impor dan atau barang-barang antar pulau/*interinsuler* dari atas kapal dengan menggunakan *crane* dan sling kapal ke daratan terderakat di tepi kapal, yang disebut dengan dermaga, kemudian dari dermaga dengan menggunakan alat berat dan atau menggunakan moda transportasi dikirim ke gudang/pabrik pemilik barang.



Sumber: PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero)

Gambar 1 Proses Bongkar Muat

Pelaksanaan bongkar muat dibagi menjadi beberapa bagian, antara lain:

1. *Ship Operation (Stevedoring)*

Merupakan rangkaian kegiatan operasi bongkar muat dengan kegiatan pemuatan (*loading cargo*) dan/atau pembongkaran muatan (*unloading cargo/discharging*) dari/ke kapal ke/dari dermaga samping lambung kapal dengan menggunakan *crane*.

2. *Quay Transfer Operation (Cargodoring)*

Merupakan rangkaian kegiatan operasi bongkar muat yang berada di dermaga (*berth operation*), menghubungkan kegiatan disamping lambung kapal dengan area penumpukan atau gudang di pelabuhan, dengan kegiatan pemindahan muatan di dermaga dari sisi lambung kapal ke lokasi penumpukan atau sebaliknya.

3. *Storage Operation*

Kegiatan penimbunan sementara muatan setelah dibongkar atau akan dimuat dari/ke kapal. Penumpukan muatan di pelabuhan merupakan tahap penting dalam pengalihan muatan antara angkutan laut dan angkutan darat,

merupakan infrastruktur keperluan mendasar di pelabuhan, khususnya bagi muatan *general cargo* yang diangkut kapal konvensional.

4. *Receiving/Delivery*

Merupakan rangkaian kegiatan operasi bongkar muat di dermaga, dengan kegiatan penerimaan dan pengiriman barang-barang muatan yang berlangsung dari/ke luar pelabuhan ke/dari dalam pelabuhan. Kegiatan penerimaan dan penyerahan muatan merupakan bertemunya sistem angkutan laut dan darat sebagai mata rantai antara pelabuhan dengan para importir/eksportir di *hinterland*.

2.3 Curah Kering

Menurut Nugroho Dwi Priyohadi dan Devik Ristiano (2019), Curah kering merupakan suatu muatan yang bersifat kering dan berbentuk biji-bijian, serbuk, butiran dan dimuat ke dalam ruangan palka kapal tanpa menggunakan pembungkus atau tidak dikemas dan dikapalkan sekaligus dalam jumlah yang banyak dan homogen. Contoh muatan curah kering antara lain: biji gandum, garam, *raw sugar* (gula), kedelai, jagung, batu bara, koprah dan pupuk.

2.4 Alat Bongkar Muat Curah Kering

Dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat curah kering dibantu dengan menggunakan alat-alat yang bertujuan untuk mempercepat dan mempermudah kegiatan bongkar muat, antara lain:

1. HPC (*Harbour Portal Crane*)



Sumber: Dokumentasi Pengamatan

Gambar 2 *Harbour Portal Crane* (HPC)

Harbour Portal Crane (HPC) merupakan alat angkat yang digunakan untuk memindahkan berbagai jenis muatan (*general cargo*, curah kering, curah cair atau petikemas). Alat ini berbentuk *crane* atau derek yang memiliki roda sebagai sarana berpindah tempat. Kerangka yang menopang bagian utamanya seperti portal yang efisien untuk dilewati truk yang antri isi muatan.

2. HMC (*Harbor Mobile Crane*)



Sumber: Dokumentasi Pengamatan

Gambar 3 *Harbour Mobile Crane* (HMC)

Harbour Mobile Crane (HMC) merupakan alat angkat yang digunakan untuk memindahkan berbagai jenis muatan (*general cargo*, curah kering, curah cair atau petikemas). Alat ini berbentuk *crane* atau derek yang memiliki roda sebagai sarana berpindah tempat. Alat ini sama dengan HPC (*Harbour Portal Crane*), perbedaannya bentuk kerangka alatnya yang seperti mobil.

3. *Excavator*

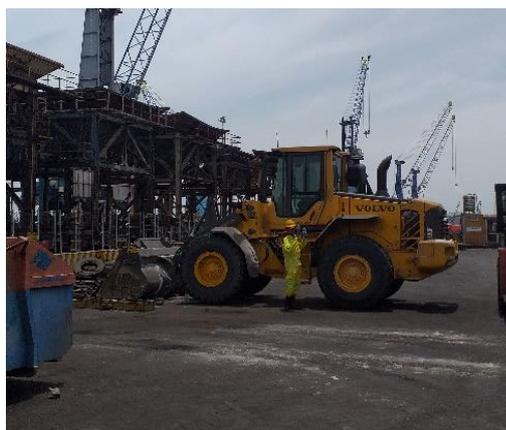


Sumber: Dokumentasi Pengamatan

Gambar 4 *Excavator*

Excavator merupakan alat berat serbaguna yang digunakan untuk membantu mengumpulkan, meratakan, dan memindahkan muatan yang memiliki lengan, bahu, serta alat keruk yang digerakkan oleh hidrolis dan roda rantai sebagai sarana berpindah tempat.

4. *Wheel Loader*



Sumber: Dokumentasi Pengamatan

Gambar 5 *Wheel Loader*

Wheel Loader merupakan alat berat serbaguna yang digunakan untuk mengangkut dan memindahkan muatan yang memiliki tangan dibagian

depan, *wadah* yang digerakkan oleh hidrolis dan roda karet sebagai sarana berpindahnya tempat.

5. *Forklift*



Sumber: Dokumentasi Pengamatan

Gambar 6 *Forklift*

Forklift merupakan alat berat yang digunakan untuk mengangkat dan memindahkan muatan yang memiliki dua garpu didepan sebagai komponen utama dan roda sebagai sarana bergerak.

6. *Hopper*



Sumber: Dokumentasi Pengamatan

Gambar 7 *Hopper*

Hopper merupakan alat yang digunakan sebagai wadah untuk mengumpulkan muatan yang diangkat dari *crane* yang memiliki lubang

dibagian atas dan bawah untuk menampung dan menumpahkan muatan ke dalam bak truk

7. *Grab*



Sumber: Dokumentasi Pengamatan
Gambar 8 *Grab*

Grab merupakan alat yang digunakan untuk mengeruk dan menampung muatan yang berbentuk seperti *wadah* yang digerakkan oleh hidrolis maupun remote.

8. Jala-Jala Muat



Sumber: Dokumentasi Pengamatan
Gambar 9 Jala-Jala Muat

Jala-Jala Muat merupakan alat yang digunakan untuk menampung muatan curah kering yang berbentuk jala dan sejenis terpal dengan dibantu sling untuk menyambungkan ke *crane* nya

2.5 Web Access Gen-C

Berdasarkan buku panduan yang diterbitkan oleh PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero), *Web Access Gen-C* adalah suatu sistem yang dikelola oleh PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) untuk kegiatan bongkar muat, penumpukan, dan pengeluaran barang yang berbasis web dan bersifat *real activity based*. Dengan *Web Access Gen-C*, para pengguna jasa dan pelayaran dapat memonitor kegiatan bongkar muat kapal *general cargo* dan curah kering secara *realtime*. Selain bertujuan untuk memantau angkutan di terminal, juga digunakan untuk memantau kinerja terminal, *monitoring* gudang/lapangan penumpukan.

Web Access Gen-C mulai dioperasikan di Terminal Jamrud sejak November 2015. Sejak saat itu, kegiatan administrasi dan operasional untuk kegiatan curah kering di lingkungan Terminal Jamrud dibantu dengan *Web Access Gen-C* yang mampu menyediakan data *realtime* dan mampu membantu dalam pengawasan kinerja pelabuhan secara *realtime*. Hasil input data dibagi dalam kegiatan operasional perencanaan, proses, realisasi dan *Gate*.

Pada awal pengoperasian *Web Access Gen-C* belum seoptimal sekarang. Pengevaluasian dan pengembangan yang dilakukan oleh Tim Teknologi Informasi PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) secara bertahap, yang akan membawa dampak baik bagi pengguna terminal dalam mengoperasikan kegiatan administrasi, perencanaan, proses, dan realisasi tanpa adanya kekurangan. Namun, yang dinamakan sistem masih diperlukannya *maintenance* atau perawatan sistem yang membutuhkan waktu yang tidak sedikit. Tetapi, akan lebih jauh optimal daripada sebelumnya.

Web Access Gen-C dapat diakses melalui gen-c.pelindo.co.id di komputer atau ponsel dengan *login* menggunakan akun khusus pegawai PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) yang telah didaftarkan. Setiap akun akan diberikan batasan akses bagian sesuai dengan tugas dan tanggung jawab yang diberikan. *Web Access Gen-C* memiliki beberapa bagian, diantara lain:

Tabel 1 Bagian akses *Web Access Gen-C*

1.	Permohonan	<ul style="list-style-type: none"> a. Bongkar b. Muat c. <i>Delivery</i> d. Penumpukan
2.	Perencanaan	<ul style="list-style-type: none"> a. Operation Plan Bongkar/Muat b. Pentarifan Komersial c. Penumpukan Barang d. Pengeluaran Barang e. <i>Maintenance</i> dan Ijin Alat f. Jadwal Pelayaran g. Konfirmasi Pelayaran
3.	Penetapan	<ul style="list-style-type: none"> a. Proses BPJK (Keuangan) b. Status Tambat Kapal c. Kegiatan Bongkat/Muat d. Penetapan Penumpukan Barang e. Penetapan Pengeluaran Barang
4.	Operasi Terminal	<ul style="list-style-type: none"> a. <i>Gate In/Out</i> b. <i>Tally Sheet</i> c. <i>Time Sheet</i>
5.	Operasi Gudang/Lapangan	<ul style="list-style-type: none"> a. Penerimaan Barang Gudang/Lapangan b. Pengeluaran Barang Gudang/Lapangan
6.	Realisasi	<ul style="list-style-type: none"> a. Verifikasi Kegiatan Bongkar/Muat b. Verifikasi Alat Bongkar/Muat c. Realisasi Bongkar/Muat d. Permohonan Penumpukan Alat e. Realisasi Gudang/Lapangan

		f. Approval Transaksi Penumpukan Alat
7.	<i>Monitoring</i>	a. Aktifitas b. Kegiatan Bongkar/Muat (<i>Real Time</i>)
8.	Pembatalan Admin	a. Pembatalan Permohonan b. Perpindahan

Sumber: PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero)

2.6 Dispatcher

Menurut Har Kani (2020), *Dispatcher* adalah seseorang yang memiliki tugas dan tanggung jawab untuk mengatur suatu objek tertentu. Sedangkan, *Dispatcher* pelabuhan merupakan petugas operator yang bertindak sebagai *tallyman* di pelabuhan yang memiliki tanggung jawab untuk menghitung, mengukur, menimbang dan membuat catatan mengenai muatan. Dengan memanfaatkan infrastruktur Terminal Jamrud, maka *Dispatcher* memiliki tanggung jawab tambahan untuk *me-monitoring* semua pergerakan yang dilakukan saat kegiatan bongkar muat secara *realtime* melalui infrastruktur CCTV (*Closed Circuit Television*), komputer dan layar monitor. Berbeda dengan *tallyman* yang menggunakan kertas untuk mencatat dan merekap, sedangkan *Dispatcher* mencatat dan merekap menggunakan basis teknologi melalui *Web Access Gen-C*.

2.7 Terminal

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan pasal 1 ayat 19, terminal adalah fasilitas pelabuhan yang terdiri atas kolam sandar dan tempat menunggu dan naik turun penumpang, dan atau tempat bongkar barang.

2.8 Pengertian Pelabuhan

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan pasal 1 ayat 1, menyatakan: “Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusaha dan dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berpa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan infrastruktur keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi.”

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan pasal 1 ayat 2, menyatakan: “Kepelabuhanan 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.”

Sebagai negara kepulauan, peranan pelabuhan sangat vital dalam perekonomian Indonesia, Kehadiran pelabuhan yang memadai berperan besar dalam menunjang mobilitas barang dan manusia di negeri ini. Pelabuhan menjadi sarana paling penting untuk menghubungkan antar pulau maupun antar negara.

Pelabuhan sebagai infrastruktur transportasi laut mempunyai peran yang sangat penting dan strategis untuk pertumbuhan industri dan perdagangan serta merupakan segmen usaha yang dapat memberikan kontribusi bagi perekonomian dan pembangunan nasional karena merupakan bagian dari mata rantai sistem transportasi dan logistik.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhan pasal 6 ayat 3, menegaskan bahwa Hierarki Pelabuhan terbagi menjadi 3, yaitu:

1. Pelabuhan Utama, adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang, dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antarprovinsi;
2. Pelabuhan Pengumpul, adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antarprovinsi;
3. Pelabuhan Pengumpan, adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam jumlah terbatas, merupakan pengumpan bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan dalam provinsi.

2.9 Peran dan Fungsi Pelabuhan

Pelabuhan sebagai salah satu unsur dalam penyelenggaraan pelayaran memiliki peranan yang sangat penting dan strategis sehingga penyelenggaraannya dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah dalam rangka menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan nasional, dan memperkuat ketahanan nasional.

Merupakan tempat pergerakan rantai perekonomian yang sanggup mempengaruhi pembangunan ekonomi dengan aktivitas yang berada pelabuhan. Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhan pasal 4, peran pelabuhan yaitu:

1. Simpul dalam jaringan transportasi tepat dengan hierarkinya;
2. Pintu gerbang perekonomian;

3. Area Gerakan alih moda transportasi;
4. Penunjang aktivitas industry dan/atau perdagangan;
5. Lokasi distribusi, produksi, konsolidasi muatan atau barang;
6. Wujudkan pengetahuan nusantara dan kedaulatan negeri.

Menurut hasil paparan materi yang disampaikan oleh PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero), fungsi pelabuhan, sebagai berikut:

1. *Gateway*

Sebagai pintu gerbang suatu negara, dimana setiap kapal yang berkunjung harus mematuhi peraturan dan prosedur yang berlaku di daerah dimana pelabuhan tersebut berada.

2. *Interface*

Sebagai tempat pertemuan dua moda transportasi.

3. *Link*

Sebagai salah satu tempat mata rantai proses transportasi dari tempat asal barang ke tempat tujuan.

4. *Industry Entity*

Sebagai orientasi kegiatan perusahaan dalam perkembangan industri suatu negara/daerah.

2.10 Pengertian Sistem Informasi

Menurut Sutabri (2012) menyimpulkan bahwa, Sistem Informasi adalah suatu sistem di dalam suatu organisasi yang dipertemukan kebutuhan pengolahan transaksi harian yang mendukung fungsi operasi organisasi yang bersifat manajerial dengan kegiatan startegi dari suatu organisasi untuk dapat menyediakan laporan-laporan yang diperlukan oleh pihak luar tertentu. Sistem Informasi merupakan kumpulan *software*, *hardware*, *brainware*, prosedur dan aturan yang disusun untuk mengolah data menjadi informasi yang berguna untuk memecahkan masalah dan membuat keputusan, serta bagian dari kombinasi antara manusia, teknologi informasi dan proses yang terorganisir.

Terjadi komunikasi informasi pekerjaan antara *user* atau pengguna (*Dispatcher*), *Web Access Gen-C*, dan Komputer

2.11 Tally Pelabuhan

Sesuai dengan ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 15 Tahun 2007 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan *Tally* di Pelabuhan pasal 1 ayat 1, menerangkan bahwa kegiatan *tally* merupakan kegiatan usaha menghitung, mengukur, menimbang dan membuat catatan mengenai muatan, untuk kepentingan pemilik muatan dan atau pengangkut.

Penyelenggaraan *tally* yang dilakukan oleh perusahaan *tally* berperan mewakili kepentingan pemilik barang/muatan, pengangkut, perusahaan bongkar muat, jasa pengurusan transportasi, penyelenggaraan/pengelola pelabuhan dan sebagainya. Berfungsi sebagai pelaksana dan penyedia data informasi muatan dalam bentuk dokumen terhadap lalu lintas barang perdagangan baik domestic maupun internasional yang diangkut menggunakan kapal laut.

Sesuai dengan ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 15 Tahun 2007 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan *Tally* di Pelabuhan pasal 14, Kegiatan *tally* wajib dilakukan terhadap kapal nasional atau asing yang melakukan kegiatan bongkar muat di wilayah kerja pelabuhan. Dokumen *tally* berfungsi sebagai dokumen pendukung dalam pengajuan klaim bagi para pihak yang memerlukan.

Selain itu, laporan kegiatan *tally* bermanfaat bagi:

1. Perusahaan Angkutan Laut untuk memudahkan pengoperasian dan pembuatan jadwal perjalanan kapal
2. Perusahaan bongkar muat untuk memudahkan penetapan waktu kerja dan penggunaan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM)
3. Administrator Pelabuhan untuk memudahkan pemantauan aktivitas/operasional bongkar muat dan arus lalu lintas barang dari dan ke kapal di pelabuhan
4. Pusat Pelayanan Kapal dan Barang untuk memudahkan pemanfaatan infrastruktur pelabuhan dan perencanaan tambat kapal

5. Kantor Pelayanan Bea dan Cukai untuk memudahkan pengawasan terhadap kebenaran jumlah dan jenis muatan menurut *cargo manifest* dan dokumen pabean lainnya
6. Kantor Dinas Perdagangan untuk memudahkan pengawasan dan pemantauan terhadap distribusi barang/muatan antar pelabuhan laut dalam negeri maupun luar negeri yang diperdagangkan dengan menggunakan transportasi laut
7. Direktur Jenderal Perhubungan Laut untuk memperoleh data yang akurat terhadap lalu lintas barang melalui angkutan laut
8. Kepala Dinas Perhubungan untuk memudahkan pengawasan dan evaluasi terhadap perizinan usaha agar tidak terjadi ketidakseimbangan antara penawaran dan permintaan, menjaga kelangsungan hidup usaha perusahaan *tally* dan mencegah persaingan usaha yang tidak sehat

Tercantum dalam lampiran Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 15 Tahun 2007 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan *Tally* di Pelabuhan, Adapun Tenaga Supervisi *Tally* Independen meliputi:

1. *Chief Tally Clerck* adalah penyusun rencana kerja dan pengendali pelaksana kerja *tally* dan Penulisan kondisi barang yang dibongkar/dimuat dari dan ke kapal, termasuk membuat *Stowage Plan* dan *Bay Plan* serta dokumentasi dan membuat laporan yang diperlukan
2. *Assistan Chief Tally Clerck* adalah tenaga pembantu utama pelaksana tugas *Chief Checker* dalam melakukan pengawasan dan mengumpulkan data kapal, barang, waktu kegiatan, dokumentasi *tally* dan menyiapkan laporan yang diperlukan
3. *Time Keeper* adalah tenaga pencatat waktu kegiatan kapal, kegiatan bongkar muat dan hambatan (*idle/lost time*) dan lain-lain, yang dicatat dalam Buku Jurnal *Tally*
4. *Claim Tally Clerck* adalah pelaksana yang melakukan pemeriksaan fisik barang/muatan yang rusak baik sebelum proses maupun selama kegiatan bongkar muat, melakukan pengukuran dan/atau penimbangan barang/muatan bila diperlukan dan terutama untuk muatan yang belum

memiliki data ukuran (*volume*) dan berat barang yang akan dikapalkan, serta menyiapkan dokumen kerusakan barang dalam bentuk “*Damaged Cargo List*” untuk barang yang dibongkar dan “*Exception List*” untuk barang yang dimuat, Berita Acara, Pengukuran Barang (*Cargo Measuring Statement*) atau Penimbangan Barang (*Cargo Weighting Statement*).

5. *Tally Clerck* adalah pelaksana yang melakukan penghitungan dan pencatatan jumlah, merek dan kondisi setiap Gerakan barang berdasarkan dokumen dan fisik barang serta membuat laporan dalam *Tally Sheet*.