

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

1. Tinjauan Teori

a. Pelabuhan

Pelabuhan merupakan suatu mata rantai jaringan transportasi, Secara umum diartikan sebagai wilayah yang terdiri dari daratan dan perairan, dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai daerah tempat berlabuh dan aktivitas bongkar muat, serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. Dalam melakukan aktivitasnya, pelabuhan dilengkapi dengan fasilitas-fasilitas pelayanan jasa kepelabuhanan, keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan (Pelindo, 2000:1).

Pengertian lain adalah bahwa pelabuhan merupakan prasarana Perhubungan Laut, sebagai titik pertemuan antara moda transportasi laut dan transportasi darat, yang berperan untuk mengumpulkan dan menyalurkan barang, penumpang, hewan, dan informasi, secara signifikan telah menempatkan pelabuhan sebagai pemacu pembangunan dan pertumbuhan ekonomi.

b. Pembinaan Sumber Daya Manusia Pelabuhan

Pembinaan sumberdaya manusia pelabuhan diarahkan pada pemberdayaan SDM terutama pada kualitas dan kuantitas tenaga kerja yang ada, dalam mengantisipasi permintaan layanan atau dari pelanggan maupun mitra kerja yang semakin kompleks, sehingga diperlukan layanan spesifik atau khusus terhadap jasa pelabuhan (Pelindo, 2000:10).

Untuk mewujudkan hal itu diperlukan tenaga-tenaga yang handal, profesional, tangguh, dan ulet. Kepuasan pelanggan menjadi tujuan utama dan yang lain adalah pemupukan keuntungan usaha serta keajahteraan para karyawan. Selanjutnya pembinaan SDM Pelabuhan diarahkan pada pengelolaan SDM dengan kuantitas minimal, kualitas maksimal; pengembangan SDM dengan pola jenjang karier yang jelas dan diklat terarah dan merata dengan titik berat pada ketrampilan; penataan dan penyesuaian struktur penghasilan personil; pemantapan pelayanan kesehatan dan kesejahteraan lainnya; mewujudkan iklim organisasi yang sehat dan dinamis; peningkatan keterlibatan bidang hukum pada setiap produk hukum.

c. Kendala SDM Profesional

Adanya tuntutan layanan yang semakin cepat dan adanya karakteristik layanan jasa, sangat dipengaruhi oleh kemajuan teknologi, terutama pada layanan alat serta pelayanan administrasi dengan sistem komputerisasi (Pelindo, 2000:12).

Maka diperlukan tenaga yang handal dan siap pakai sesuai dengan spesifikasi alat tersebut, dengan adanya kemajuan tersebut dengan sendirinya menuntut terpenuhinya kebutuhan tersebut, karena kurang imbangnya antara kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi, dengan pengembangan sumber daya manusia yang ada maka timbullah kesenjangan pada gilirannya menyebabkan terjadinya permasalahan SDM antara lain; kesenjangan dalam hal ketrampilan; kurangnya ketrampilan secara teknis; wawasan dan pola pikir yang kurang dari pelaksana; adanya upah yang kurang menarik, intensif dan kondisi lingkungan kerja; training yang kurang memadai; kebijakan dan perencanaan pengembangan yang kurang baik; sistem komunikasi kurang; kurang tersedianya tenaga kerja memadai; kurangnya tenaga profesional pengoperasian alat di pelabuhan; kurangnya buku petunjuk praktis mengenai operasi alat kepelabuhanan yang dapat dipakai sebagai pedoman untuk pengoperasian pelabuhan.

d. Kinerja Pelabuhan

Kinerja pelabuhan adalah tingkat keberhasilan pelayanan maupun peralatan pelabuhan pada suatu periode waktu tertentu, yang dinyatakan dalam ukuran satuan waktu, satuan berat, ratio, perbandingan atau satuan lainnya (Pelindo, 2000:31).

Oleh karena itu kinerja pelabuhan meliputi pelayanan kapal barang, produktifitas bongkar muat, utilitas fasilitas pelabuhan, dan kinerja alat produksi. Suatu hal yang mendasar bahwa mutu kinerja pelabuhan sangat tergantung pada sistem pengoperasian dalam pelabuhan itu sendiri.

Dalam hal ini SDM pelabuhan yang terdiri dari beberapa instansi terkait yang saling bekerjasama dalam pengoperasian pelabuhan sebagai unit bisnis. Upaya yang ditempuh untuk meningkatkan mutu pelayanan pelabuhan dan produktivitas pelabuhan adalah penetapan tolak ukur kinerja pelayanan pelabuhan, baik untuk pelayanan kapal barang, maupun kinerja pelayanan kapal penumpang.

e. Peran SDM di Pelabuhan

Relevansi yang fundamental antara SDM pelabuhan dengan pelabuhan sebagai tempat berlabuhnya kapal, tempat transfer barang dan penumpang. SDM merupakan pelaku motor penggerak pelabuhan dalam mencapai tujuan, fungsi, visi dan misi pelabuhan sebagai salah satu unit bisnis. Untuk menunjang terselenggaranya angkutan laut dan pembangunan, disamping fasilitas pelabuhan dan peralatan yang memadai diperlukan juga pelayanan jasa yang harus dilakukan secara efektif dan efisien. Artinya pelayanan sesuai dengan objek yang dilayani dengan mempergunakan teknik atau metode yang canggih sehingga pelaksanaan bongkar muat dapat dilakukan dengan cepat, lancar, aman, murah serta terjangkau oleh masyarakat.

Untuk menunjang terselenggaranya angkutan laut dan pembangunan, disamping fasilitas dan peralatan pelabuhan, sebagai penunjang terdapat jasa-jasa lainnya seperti jalur pelayaran, rambu-rambu, stasiun, radio pantai, pengamanan keselamatan pelayaran, pengawasan cukai atau barang, karantina, imigrasi, keamanan pelabuhan, dan jasa

TKBM. Dalam memberikan pelayanan diperlukan suatu koordinasi terpadu antara instansi terkait guna menjamin kelancaran dan performansi pelabuhan yang baik.

f. Komponen Pelabuhan

Pelabuhan di Indonesia bermacam- macam jenisnya, statusnya berbeda dan pengusahaanya juga berlain-lainan. Terdapat pelabuhan yang diusahakan oleh Perum Pelabuhan Unit I sampai IV, ada pelabuhan yang diusahakan oleh Kepala Pelabuhan dan ada yang tidak diusahakan sama sekali. Berikut ini adalah komponen- komponen utama dalam kegiatan di pelabuhan :

1). *Loading - Unloading*

Dalam operasional kepelabuhanan tidak dapat terlepas dari kegiatan bongkar muat atau *loading dan unloading*. Pengertian *loading* dalam hal ini adalah kegiatan memindahkan barang dari dermaga ke atas kapal, sedangkan *unloading* adalah kegiatan memindahkan barang dari kapal ke dermaga atau moda transportasi lainnya. Menurut PM no 60 tahun 2014 pelaksanaan kegiatan bongkar muat dibagi menjadi 3 (tiga) kegiatan yaitu :

a) *Stevedoring*

Adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/tongkang/truk atau memuat barang dari dermaga/tongkang/truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun ke

dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau derek darat atau alat bongkar muat lainnya. Kegiatan ini dilaksanakan oleh Perusahaan Bongkar Muat.

b) *Cargodoring*

Adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali/jala-jala di dermaga dan mengangkut dari dermaga ke gudang/lapangan penumpukan kemudian selanjutnya disusun di gudang-gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya. Kegiatan ini dilaksanakan oleh Perusahaan Bongkar Muat (PBM)

c) *Receiving/Delivery*

Adalah pekerjaan memindahkan barang dari tempat penumpukan di gudang/lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya. Kegiatan ini dilaksanakan oleh Perusahaan Bongkar Muat (PBM).

g. CPO

CPO adalah minyak nabati edibel yang didapatkan dari mesocarp buah pohon kelapa sawit, umumnya dari spesies *Elaeis guineensis*, dan sedikit dari spesies *Elaeis oleifera* dan *Attalea maripa*.

Minyak sawit secara alami berwarna merah karena kandungan beta-karoten yang tinggi. Minyak sawit berbeda dengan minyak inti kelapa sawit (*palm kernel oil*) yang dihasilkan dari inti buah yang sama. Minyak kelapa sawit juga berbeda dengan minyak kelapa yang dihasilkan dari inti buah kelapa (*Cocos nucifera*). Perbedaan ada pada warna (minyak inti sawit tidak memiliki karotenoid sehingga tidak berwarna merah), dan kadar lemak jenuhnya. Minyak sawit mengandung 41% lemak jenuh, minyak inti sawit 81%, dan minyak kelapa 86%. Minyak sawit termasuk minyak yang memiliki kadar lemak jenuh yang tinggi. Minyak sawit berwujud setengah padat pada temperatur ruangan dan memiliki beberapa jenis lemak jenuh asam laurat (0.1%), asam miristat (1%), asam stearat (5%), dan asam palmitat (44%). Minyak sawit juga memiliki lemak tak jenuh dalam bentuk asam oleat (39%), asam linoleat (10%), dan asam alfa linoleat (0.3%). Seperti semua minyak nabati, minyak sawit tidak mengandung kolesterol meski konsumsi lemak jenuh diketahui menyebabkan peningkatan kolesterol lipoprotein densitas rendah dan lipoprotein densitas tinggi akibat metabolisme asam lemak dalam tubuh.

2. Tinjauan Penelitian

Sebagai acuan dan perbandingan untuk penelitian yang akan dilakukan, maka peneliti menggunakan penelitian terdahulu yang memiliki kaitan dengan penelitian yang dilakukan. Dengan demikian, peneliti

mendapatkan acuan data pendukung yang cukup sehingga penulisan skripsi ini lebih berkualitas. Hal ini untuk mendukung kajian pustaka dalam bentuk penelitian.

a. Daya Saing Komoditi *CPO*

Untuk menganalisis keunggulan komparatif dan kompetitif komoditi *CPO* di Indonesia dibandingkan dengan dua negara anggota OECD (Jepang dan Australia) periode 2001-2012. Penelitian ini menggunakan statistik deskriptif dengan menganalisis daya saing ekspor minyak sawit di Indonesia tahun 2001-2012. Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian adalah Indeks RCA memiliki rata-rata nilai sebesar 2,61 lebih dari satu dan hal ini menunjukkan bahwa kedua negara tidak memiliki keunggulan komparatif untuk produk *CPO* karena memiliki tingkat daya saing yang lemah (Nyoman Ayu, 2014).

Berdasarkan hasil penelitian yang telah diperoleh, maka terdapat saran yang diberikan, Pemerintah Indonesia diharapkan meningkatkan investasi pada sektor pertanian, khusus perkebunan kelapa sawit, agar mampu menghasilkan produksi yang baik dari segi kuantitas dan kualitas.

b. Proses Gliserolisis Minyak Kelapa Sawit

Indonesia adalah salah satu negara penghasil minyak sawit terbesar di Dunia. Lebih dari setengah produksinya digunakan untuk kebutuhan dalam negeri dan sisanya diekspor. Produk turunan kelapa sawit seperti *Mono- Di Acyl Gliserol (MAG-DAG)* mempunyai nilai ekonomi yang tinggi

dan selama ini Indonesia masih mengimpornya. *MAG-DAG* dibuat dari senyawa Gliserida yang banyak terdapat dalam bahan minyak atau lemak, seperti minyak kelapa sawit dengan gliserol (Dwi Anggoro dan Setia Budi, 2008).

Kesimpulan dari variabel yang dipilih, semua memberikan pengaruh signifikan terhadap konversi pada proses gliserolisis minyak sawit. Dengan adanya penambahan pelarut n-Butanol, reaksi dapat dijalankan pada suhu yang lebih rendah (sekitar 70-100°C).

c. Ekspor *CPO* Indonesia ke Uni Eropa

Pertanian dan perkebunan merupakan sektor utama yang membentuk perekonomian bagi masyarakat Indonesia. Salah satu sektor agroindustri yang cenderung berkembang dan memiliki prospek baik ke depan adalah perkebunan kelapa sawit. Dilihat dari proses awalnya, tanaman kelapa sawit sebagai tanaman keras akan menghasilkan minyak sawit dan inti sawit yang telah dikenal di Indonesia. Pada tahun 2002 sampai dengan 2007 Uni Eropa adalah pasar terbesar kedua bagi Indonesia, namun pada tahun 2008 sudah menjadi pasar utama Indonesia (Jonh Hardy, 2015).

Berdasarkan hasil kesimpulan diatas, maka faktor yang mempengaruhi ekspor *CPO* Indonesia ke Uni Eropa adalah nilai tukar rupiah, produksi *CPO* domestik, pendapatan perkapita Uni Eropa dan harga minyak mentah dunia terhadap ekspor *CPO* Indonesia ke Uni Eropa.

d. Mutu dan Karakter Minyak Sawit Indonesia

Telah dilakukan kajian mutu dan karakteristik fisik kimia minyak sawit Indonesia dan produk fraksinasinya. Penentuan mutu dan karakteristik sangat perlu dilakukan untuk melakukan kualitas, keotentikan dan karakter dari masing-masing fraksi. Hasil mutu pada sebagian CPO Indonesia memiliki kadar asam lemak bebas karoten dan *deterioration of bleachability index* (DOBI) (Abdi Hasibuan, 2012).

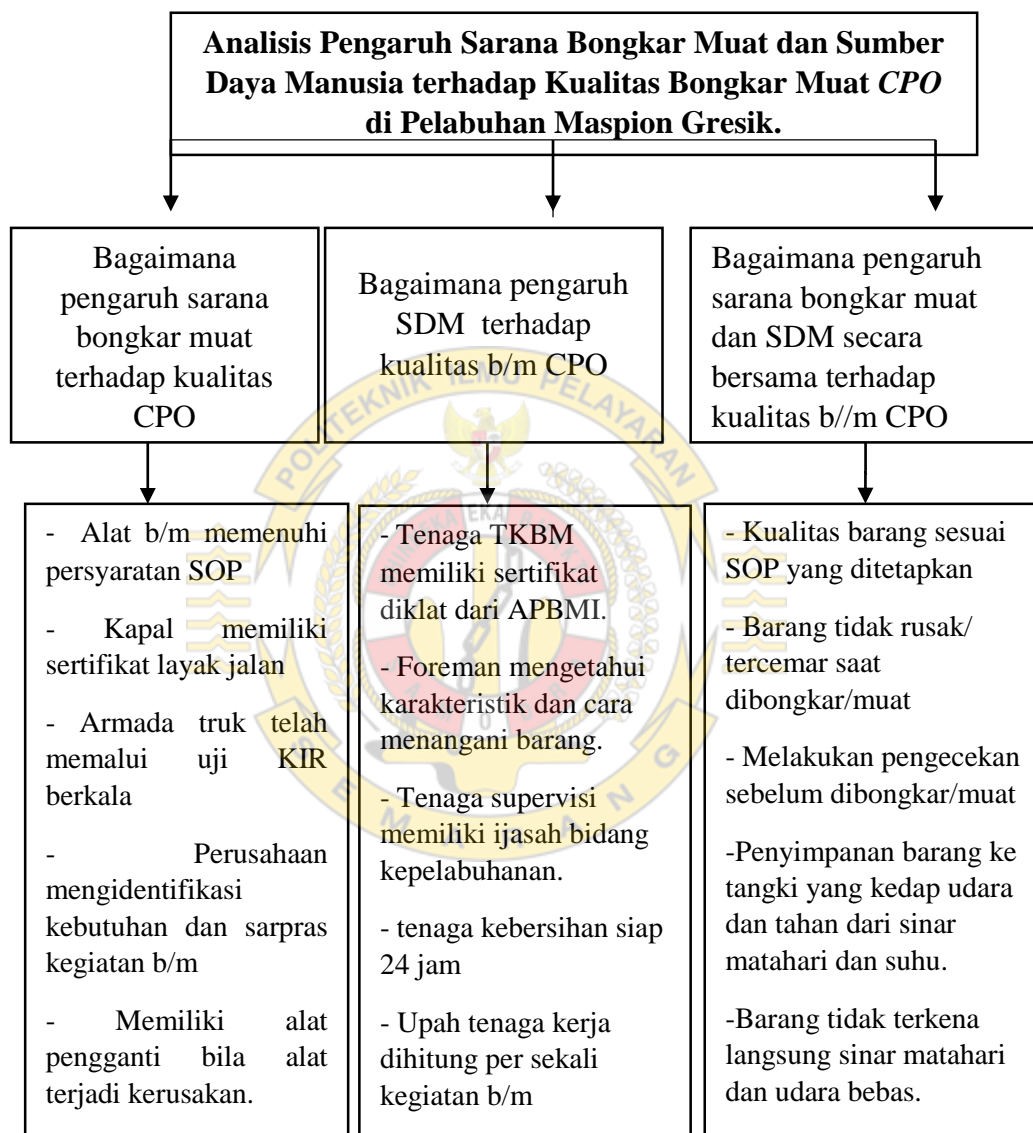
Kesimpulan dari penelitian ini adalah minyak sawit dan produksi fraksinasinya memiliki sifat fisika kimia yang berbeda. Fraksi minyak sawit yang mengandung asam lemak tidak jenuh tinggi memiliki titik leleh, bilangan penyabunan, densitas, viskositas dan kandungan lemak padat yang rendah serta bilangan IOD yang tinggi atau sebaliknya.

B. Kerangka Pikir Penelitian

Supaya penelitian ini menjadi jelas dan dapat bermanfaat, maka diberikan kerangka pikir penelitian untuk memudahkan pemahaman mengenai seberapa besar pengaruh sarana bongkar muat terhadap kualitas barang yang dibongkar atau dimuat dalam hal ini adalah muatan curah cair atau minyak sawit, serta sumber daya manusia dalam hal ini adalah para pekerja pelabuhan, karena tenaga kerja juga mempengaruhi hasil dari bongkar atau muat di pelabuhan

Kerangka pikir digunakan untuk mengetahui hubungan antara sarana bongkar muat dan sumber daya manusia terhadap kualitas barang yang dibongkar

atau di pelabuhan. Dari masing-masing variabel terdapat lima indikator atau faktor- faktor penunjang kegiatan di pelabuhan.



Gambar 2.1 Kerangka pikir penelitian

C. Definisi Operasional

Definisi operasional adalah suatu definisi yang di berikan pada suatu variabel atau dengan cara memberikan arti atau menspesifikasikan kegiatan

ataupun memberikan suatu operasional yang diperlukan untuk mengukur kontrak atau variabel tersebut. Dalam setiap kegiatan bongkar muat *CPO* terdapat beberapa kata asing yang biasa digunakan. Berikut adalah definisi untuk masing-masing kata yang sering digunakan oleh penulis :

1. *Loading Ramp*

Loading ramp merupakan rangkaian proses awal dari pengolahan minyak kelapa sawit sebelum memasuki proses selanjutnya. Fungsi dari *Loading Ramp* adalah sebagai tempat penampungan sementara minyak kelapa sawit sebelum dimasukkan dan dipompa ke atas kapal. *Loading ramp* umumnya berukuran sederhana 3x3 Meter, dan hanya berupa kolam kecil untuk muatan tampungan dari truk tanki pengangkut minyak kelapa sawit.

2. *Shore tank*

Secara bahasa *shore tank* dapat diartikan sebagai tanki darat, *shore tank* merupakan sebuah tempat penampungan atau penyimpanan sementara untuk muatan curah cair (dalam hal ini *crude palm oil*). *Shore tank* pada umumnya terinstal pada pelabuhan yang melakukan kegiatan bongkar muat curah cair, *shore tank* memiliki ukuran yang lebih besar dibandingkan *loading ramp*, pada umumnya ukuran shore tank adalah 5x8 Meter. Berbeda dengan *loading ramp*, *shore tank* memiliki pip-pipa yang terhubung secara permanen dengan pipa *loading* dermaga.

3. *Pipelines*

Sebuah jaringan pipa-pipa yang menghubungkan antara fasilitas satu dengan fasilitas lainnya. Dalam hal ini, *pipelines* digunakan untuk mengkoneksikan shore tank dengan *manifold* kapal. *Pipelines* terdiri dari pipa besar berdiameter 30 cm berbahan besi yang penggunaannya hanya pada saat proses bongkar muat barang curah cair saja.

4. *Pigging*

Suatu proses pembersihan yang dilakukan pada *pipelines* untuk membersihkan sisa muatan yang dianggap akan menghambat laju pipa, merusak pipa, atau bahkan mempengaruhi jenis muatan lain.

5. *Postpone Time*

Waktu tertunda yang tidak bermanfaat selama kapal berada di perairan pelabuhan antara lokasi lego jangkar sebelum atau sesudah melakukan kegiatan yang dinyatakan dalam satuan jam.

6. *Berth Working Time*

Jam kerja bongkar muat kapal yang tersedia selama kapal berada di tambatan. Jumlah jam kerja tiap hari tiap kapal berpedoman pada jumlah jam yang tertinggi kerj gang buruh tiap gilir kerja tersebut tidak termasuk istirahat.

