

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Landasan Teori

2.1.1 Definisi Peranan

Secara umum peranan adalah perilaku yang dilakukan oleh seseorang terkait berdasarkan kedudukannya dalam struktur sosial atau kelompok sosial di masyarakat, artinya setiap orang memiliki peranan masing-masing sesuai dengan kedudukan yang ia miliki. Menurut Wulan, (2009) “Peran adalah konsep tentang apa yang harus dilakukan oleh individu dalam masyarakat dan meliputi tuntutan-tuntutan perilaku dari masyarakat terhadap seseorang dan merupakan perilaku individu yang penting bagi struktur sosial masyarakat”. Duverger, (2010) berpendapat bahwa Istilah “peran” (*role*) dipilih secara baik karena dia menyatakan bahwa setiap orang adalah pelaku didalam masyarakat dimana dia hidup, juga dia adalah seorang aktor yang harus memainkan beberapa peranan seperti aktor-aktor profesional.

Berdasarkan pendapat di atas, maka penulis dapat menyimpulkan bahwa peranan adalah konsep tentang apa yang harus dilakukan oleh individu yang didasarkan atas kedudukan tertentu dalam masyarakat sesuai dengan keadaan berdasarkan hak dan kewajibannya. Pentingnya peranan karena mengatur perilaku seseorang, dan juga peranan menyebabkan seseorang pada batas-batas tertentu dapat meramalkan yang bersangkutan akan dapat menyesuaikan perlakuan orang-orang di dalam masyarakat.

Menurut Duverger, (2010) bahwa “Peranan adalah atribut sebagai akibat dari status, dan perilaku yang diharapkan oleh anggota-anggota lain dari masyarakat terhadap pemegang status, singkatnya, peranan hanyalah sebuah aspek dari status”. Sedangkan Stoetzel dalam Raga Maran, (2007) mengatakan bahwa “Status adalah pola perilaku kolektif yang secara normal bisa diharapkan oleh seseorang dari orang-orang lain, sedangkan peranan adalah pola perilaku kolektif yang diharapkan oleh orang lain terhadap seseorang”.

Soerjono, (2006) berpendapat bahwa “Peranan merupakan aspek dinamis kedudukan (status) apabila seseorang melaksanakan hak dan kewajiban sesuai dengan kedudukannya, dia menjalankan suatu peranan”. Peranan adalah suatu perbuatan seseorang dengan cara tertentu dalam usaha menjalankan hak dan kewajibannya sesuai dengan ststus yang dimilikinya, dan seseorang dapat dikatakan berperan jika ia telah melaksanakan hak dan kewajibannya sesuai dengan status sosialnya dalam masyarakat (Abdulsyani, 2012).

Berdasarkan pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa peranan adalah pola prilaku kolektif yang diharapkan oleh orang lain terhadap seseorang sebagai wujud dari suatu kedudukan (status) untuk menjalankan hak dan kewajibannya sesuai dengan apa yang diharapkan oleh anggota-anggota lain dari masyarakat. Peranan (*role*) merupakan aspek dinamis kedudukan (*status*). Apabila seseorang melaksanakan hak dan kewajibannya sesuai dengan kedudukannya maka ia menjalankan suatu peranan. Perbedaan antara kedudukan dengan peranan adalah untuk kepentingan ilmu pengetahuan. Keduanya tidak dapat dipisah-pisahkan, karena yang satu tergantung pada yang lain dan sebaliknya. Tak ada peranan tanpa kedudukan atau kedudukan tanpa peranan.

Menurut Soerjono, (2006) Peranan yang melekat pada diri seseorang harus dibedakan dengan posisi dalam pergaulan kemasyarakatan. Posisi seseorang dalam masyarakat (yaitu *social-position*) merupakan unsur statis yang menunjukkan tempat individu pada organisasi masyarakat. Peranan lebih banyak menunjuk pada fungsi, penyesuaian diri dan sebagai suatu proses. Jadi, seseorang menduduki suatu posisi dalam masyarakat serta menjalankan suatu peranan. Peranan mungkin mencakup tiga hal, yaitu:

- a. Peranan meliputi norma-norma yang dihubungkan dengan posisi atau tempat seseorang dalam masyarakat. Peranan dalam arti ini merupakan rangkaian peraturan-peraturan yang membimbing seseorang dalam kehidupan kemasyarakatan.
- b. Peranan adalah suatu konsep tentang apa yang dapat dilakukan oleh individu dalam masyarakat sebagai organisasi.

- c. Peranan juga dapat dikatakan sebagai perilaku individu yang penting bagi struktur sosial masyarakat.

Perlu pula disinggung perihal fasilitas-fasilitas bagi peranan individu (*role-facilities*). Masyarakat biasanya memberikan fasilitas-fasilitas pada individu untuk dapat menjalankan peranan. Lembaga-lembaga kemasyarakatan merupakan bagian masyarakat yang banyak menyediakan peluang-peluang untuk pelaksanaan peranan. Kadang kadang perubahan struktur suatu golongan kemasyarakatan menyebabkan fasilitas-fasilitas bertambah. Misalnya, perubahan organisasi suatu sekolah yang memerlukan penambahan guru, pegawai administrasi, dan seterusnya. Akan tetapi sebaliknya, juga dapat mengurangi peluang-peluang, apabila terpaksa diadakan rasionalisasi sebagai akibat perubahan struktur dan organisasi.

Sementara itu menurut Mayor dalam Gunawan (2001) berpendapat bahwa:

1. Peranan menunjuk pada aspek dinamis dari status.
2. Peranan memiliki dua arti yaitu:
 - a. Dari sudut individu berarti sejumlah peranan yang timbul dari berbagai pola yang didalamnya individu tersebut ikut aktif.
 - b. Peranan secara umum menunjuk pada keseluruhan peranan itu dan menentukan apa yang dikerjakan seseorang untuk masyarakatnya, serta apa yang dapat diharapkan dari masyarakat itu.

Peran dapat pula dikenali dari keterlibatan, bentuk kontribusi, organisasi kerja, penetapan tujuan, dan peran. Parwoto (dalam Soehendy, 1997) mengemukakan bahwa peran mempunyai ciri-ciri:

1. Keterlibatan dalam keputusan: mengambil dan menjalankan keputusan.
2. Bentuk kontribusi: seperti gagasan, tenaga, materi dan lain-lain.
3. Organisasi kerja: bersama setara (berbagi peran).
4. Penetapan tujuan: ditetapkan kelompok bersama pihak lain.
5. Peran masyarakat: sebagai subyek.

2.1.2 Struktur Peran

Parwoto (dalam Soehendy, 1997) mengemukakan struktur Peran dibagi menjadi dua yaitu:

1. Peran Formal (Peran yang Nampak jelas)
Yaitu sejumlah perilaku yang bersifat homogen. Peran formal yang standar terdapat dalam keluarga.
2. Peran Informal (Peran tertutup)
Yaitu suatu peran yang bersifat implisit (emosional) biasanya tidak tampak ke permukaan dan dimainkan hanya untuk memenuhi kebutuhan emosional individu dan untuk menjaga keseimbangan. Pelaksanaan peran-peran informal yang efektif dapat mempermudah peran-peran formal.

2.1.3 Konsep Peran

Parwoto (dalam Soehendy, 1997) mengemukakan Adapun konsep peran adalah sebagai berikut:

1. Persepsi Peran
Persepsi peran adalah pandangan kita terhadap tindakan yang seharusnya yang dilakukan pada situasi tertentu. Persepsi ini berdasarkan interpretasi atas sesuatu yang diyakini tentang bagaimana seharusnya kita berprilaku.
2. Ekspektasi Peran
Merupakan suatu yang telah diyakini orang lain bagaimana seseorang harus bertindak dalam situasi tertentu. Sebagian besar perilaku seseorang ditentukan oleh perang yang didefinisikan dalam konteks dimana orang tersebut bertindak.

2.1.4 Jenis Jenis Peran

Peran dibagi menjadi tiga jenis Menurut Soerjono, adapun jenis-jenis peran sebagai berikut.

1. Peran Aktif

Peran aktif adalah peran seseorang seutuhnya selalu aktif dalam tindakannya pada suatu organisasi. Hal tersebut dapat dilihat atau diukur kehadirannya dan kontribusinya terhadap suatu organisasi.

2. Peran Partisipatif

Peran Partisipatif adalah peran yang dilakukan seseorang berdasarkan kebutuhan atau hanya pada saat tertentu saja.

3. Peran Pasif

Peran pasif adalah suatu peran yang tidak dilaksanakan oleh individu. Artinya, peran pasif hanya dipakai sebagai symbol dalam kondisi tertentu didalam kehidupan masyarakat.

Menurut Henry Mintzberg (1998), yang melakukan penelitian seksama terhadap lima orang eksekutif untuk menentukan tugas mereka. Berdasarkan observasinya, Mintzberg menyimpulkan bahwa seseorang melakukan sepuluh peran atau rangkaian perilaku yang berbeda dan saling berkaitan erat. kesepuluh peran ini bisa dikelompokkan sebagai antarpersonal, interpersonal, dan pengambilan keputusan.

- a. Peran Antarpersonal

Semua manajer diharuskan melakukan tugas-tugas terkait seremonial dan bersifat simbolis. Sebagai contoh, ketika rector perguruan tinggi memberikan ijazah sarjana pada acara wisuda atau seorang pengawas pabrik menjadi pemandu tur pabrik untuk sekelompok murid sekolah menengah, ia berperan sebagai tokoh utama (figurehead). Semua manajer memiliki peran kepemimpinan. Peran ini mencakup perekrutan, pelatihan, pemberian motivasi, dan pendisiplinan karyawan. Peran ketiga dalam pengelompokan antarpersonal adalah peran penghubung. Mintzberg (1998), mendeskripsikan aktivitas ini sebagai hubungan dengan individu luar yang memberikan informasi kepada manajer tersebut. Individu luar tersebut mungkin adalah individu atau kelompok di dalam atau di luar organisasi. Manajer penjualan yang mendapatkan informasi dari manajer pengendalian kualitas di perusahaannya sendiri mempunyai kerja sama hubungan internal. Ketika

manajer penjualan tersebut berhubungan dengan eksekutif penjualan lain melalui sebuah asosiasi perdagangan pemasaran, ia mempunyai suatu kerja sama hubungan eksternal.

b. Peran Informasional

Semua manajer, sampai pada tingkat tertentu, mengumpulkan informasi dari organisasi-organisasi dan institusi luar. Biasanya, mereka mendapatkan informasi dengan membaca majalah dan berkomunikasi dengan individu lain untuk mempelajari perubahan selera masyarakat, apa yang mungkin direncanakan oleh para pesaing, dan sebagainya. Mintzberg (1998), menyebut hal ini sebagai peran pemantau. Para manajer juga bertindak sebagai penyalur untuk meneruskan informasi ini kepada anggota organisasional. Hal ini disebut sebagai peran penyebar. Selain itu, manajer bertindak selaku juru bicara ketika mereka mewakili organisasi di hadapan pihak luar.

c. Peran Pengambilan Keputusan

Akhirnya, Mintzberg (1998), mengidentifikasi empat peran terkait pengambilan keputusan. Dalam peran kewirausahaan, para manajer memulai dan mengawasi proyek-proyek baru yang akan meningkatkan kerja organisasi mereka. Sebagai penyelesaian masalah, manajer melakukan tindakan korektif untuk menyelesaikan berbagai masalah yang tidak terduga. Sebagai pengalokasi sumber daya, manajer bertanggung jawab menyediakan sumber daya manusia, fisik, dan moneter. Terakhir, manajer memainkan peran negosiator, dimana mereka mendiskusikan berbagai persoalan dan tawar-menawar dengan unit-unit lain demi keuntungan unit mereka sendiri.

2.2 Definisi Manajemen Operasional

Menurut Herjanto (2008) manajemen operasional adalah suatu proses yang berkesinambungan dan efektif dalam menggunakan fungsi-fungsi manajemen untuk mengintegrasikan berbagai sumber daya secara efisien dalam rangka mencapai tujuan.

Menurut Heizer dan Rander (2009:4) menyatakan bahwa manajemen operasional ialah sebuah serangkaian kegiatan yang menghasilkan sebuah nilai dalam bentuk barang dan jasa dengan mengubah suatu input menjadi output.

Menurut Stevenson (2009:4) menyatakan bahwa manajemen operasional ialah sebuah sistem manajemen atau serangkaian proses dalam suatu pembuatan produk atau penyediaan jasa. Dari definisi-definisi diatas dapat disimpulkan bahwa manajemen operasional yaitu pengelolaan penggunaan semua faktor produksi yang ada menjadi berbagai macam produk barang atau jasa.

2.2.1 Tujuan Manajemen Operasional

1. *Efficiency* (meningkatkan efisiensi)

Untuk meningkatkan efisiensi dalam perusahaan yaitu dengan memaksimalkan output barang dan jasa dengan input sumberdaya minimal.

2. *Productivity* (meningkatkan efektivitas)

Untuk meningkatkan efektivitas dalam perusahaan dengan memproduksi barang dan jasa yang tepat dalam memenuhi kebutuhan konsumen.

3. *Economy* (mengurangi biaya)

Untuk mengurangi biaya dalam kegiatan perusahaan yaitu dengan meminimalkan biaya produksi barang dan jasa yang akan dibuat.

4. *Quality* (meningkatkan kualitas)

Untuk meningkatkan kualitas didalam perusahaan dengan memastikan bahwa barang dan jasa yang dihasilkan sesuai dengan standard an kualitas yang ditentukan.

5. *Reduced processing time* (mengurangi waktu proses produksi)

Untuk meminimalkan waktu yang terbuang sia-sia pada proses produksi dengan mengontrol waktu dan memanfaatkan semaksimal mungkin waktu yang digunakan ke dalam aktifitas lain.

2.3 Definisi Manajemen Transportasi

Menurut (Munawar,2005), sistem transportasi merupakan sistem yang memiliki suatu kesatuan yakni bentuk keterkaitan antara satu variabel dengan variabel lain dalam tatanan yang terstruktur, serta transportasi yakni kegiatan pemindahan penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Transportasi merupakan sebagai pemindahan barang atau manusia dari tempat asal ke tempat tujuan (Nasution, 1996). Dari pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa kegiatan transportasi akan terjadi apabila dipenuhi beberapa persyaratan sebagai berikut:

- a. Terdapat muatan yang diangkut.
- b. Tersedia alat angkut yang memadai.
- c. Terdapat fasilitas jalan dan jembatan yang akan dilalui.

Proses transportasi merupakan gerakan dari tempat asal, dari mana kegiatan pengangkutan dimulai, ke tempat tujuan dimana kegiatan pengangkutan diakhiri. Transportasi menyebabkan nilai barang lebih tinggi di tempat tujuan daripada di tempat asal, dan nilai ini lebih besar daripada biaya yang dikeluarkan untuk pengangkutannya. Transportasi dikatakan sebagai *derived demand* yaitu permintaan yang timbul akibat adanya permintaan adanya jasa lain (Morlok, 1999).

Manajemen transportasi adalah sebagai usaha dalam mencapai tujuan yang telah ditentukan dengan penghasilan jasa angkutan oleh perusahaan angkutan sedemikian rupa, sehingga dengan tarif yang berlaku dapat memenuhi kepentingan umum. Menurut (Nasution,2008), pada umumnya manajemen transportasi menghadapi tiga tugas utama yaitu:

- a) Menyusun rencana dan program untuk mencapai tujuan dan misi organisasi secara keseluruhan.
- b) Meningkatkan produktivitas dan kinerja perusahaan.
- c) Dampak sosial dan tanggung jawab sosial dalam mengoperasikan angkutan kota.

Masalah umum manajemen lalu lintas adalah bagaimana mencapai optimalisasi kapasitas angkutan. Kapasitas angkutan adalah kemampuan suatu alat angkut untuk memindahkan muatan atau barang dari suatu tempat ke tempat tertentu. Unsur-unsur kapasitas angkutan terdiri dari:

- a. Berat muatan
- b. Jarak tempuh
- c. Waktu yang dibutuhkan

Untuk pemanfaatan maksimum dari kapasitas angkutan, manajemen lalu lintas harus mampu:

- a. Mencapai efisiensi, operasional yang tinggi
- b. Mencapai standar perawatan yang layak jalan dari kendaraan
- c. Mencapai organisasi yang sehat dengan standar tanggung jawab manajemen yang tinggi.

2.3.1 Transportasi Laut

Transportasi laut seperti transportasi darat dan udara, beroperasi pada ruangnya sendiri yang terdiri dari dua elemen utama, yaitu sungai dan laut (Rodrigue,2009). Saat ini transportasi laut tidak hanya digunakan sebagai sarana transportasi antar pulau saja, tetapi juga sebagai sarana transportasi antar negara dan antar benua. Transportasi ini memiliki kapasitas yang sangat besar baik untuk penumpang maupun barang sehingga digunakan luas sebagai sarana transportasi untuk kegiatan ekspor-impor. Namun kelemahan utama transportasi laut adalah lamanya waktu tempuh yang diperlukan untuk berpindah dari satu lokasi awal (start) menuju tempat tujuan (finish). Moda transportasi laut dapat berupa kapal dengan berbagai spesifikasi khusus tertentu yang didasarkan pada jenis barang yang diangkut.

Berikut beberapa jenis kapal laut yang ada di dunia dan fungsinya berdasarkan jenis kapal laut tersebut dari Rodrigue dkk.

1. Kapal Tanker

Adalah kapal yang dirancang untuk mengangkut minyak atau produk turunannya. Jenis utama kapal tanker termasuk tanker minyak, tanker kimia, dan pengangkut LNG. Di antara berbagai jenis kapal tanker, super tanker dirancang untuk mengangkut minyak sekitar Afrika dan Timur Tengah. Super tanker Knock Nevis adalah jenis kapal tanker terbesar di dunia.

2. Kapal Kontainer

Adalah kapal yang khusus digunakan untuk mengangkut peti kemas yang standar. Memiliki rongga (cells) untuk menyimpan peti kemas ukuran standar. Peti kemas diangkat ke atas kapal di terminal peti kemas dengan menggunakan kran/derek khusus yang dapat dilakukan dengan cepat, baik derekderek yang berada di dermaga, maupun derek yang berada di kapal itu sendiri.

3. Kapal Barang (Cargo Ship)

Adalah segala jenis kapal yang membawa barang-barang dan muatan dari suatu pelabuhan ke pelabuhan lainnya. Ribuan kapal jenis ini menyusuri lautan dan samudra dunia setiap tahunnya dan memuat barang-barang perdagangan internasional. Kapal kargo pada umumnya didesain khusus untuk tugasnya, dilengkapi dengan crane dan mekanisme lainnya untuk bongkar muat, serta dibuat dalam beberapa ukuran.

4. Kapal Bulk Carrier, Kargo Curah, atau Bulker

Adalah kapal dagang yang dirancang khusus untuk mengangkut kargo curah unpackaged, seperti biji-bijian, batu bara, bijih, dan semen dalam kargo.

5. Kapal Pesiar

Adalah kapal penumpang yang dipakai untuk pelayaran pesiar. Penumpang menaiki kapal pesiar untuk menikmati waktu yang dihabiskan di atas kapal yang dilengkapi fasilitas penginapan dan perlengkapan bagaikan hotel berbintang. Sebagian kapal pesiar memiliki rute pelayaran yang selalu kembali

ke pelabuhan asal keberangkatan. Lama pelayaran pesiar bisa berbeda-beda, mulai dari beberapa hari sampai sekitar tiga bulan tidak kembali ke pelabuhan asal keberangkatan. Kapal pesiar berbeda dengan kapal samudra (ocean liner) yang melakukan rute pelayaran reguler di laut terbuka, kadang antar benua, dan mengantarkan penumpang dari satu titik keberangkatan ke titik tujuan yang lain. Kapal yang lebih kecil dan sarat air, kapal yang lebih rendah digunakan sebagai kapal pesiar sungai.

6. Kapal Ferry Ro-Ro (roll-on/roll-off)

Adalah kapal yang bisa memuat kendaraan yang berjalan masuk ke dalam kapal dengan penggerakannya sendiri dan bisa keluar dengan sendiri juga, sehingga disebut sebagai kapal roll on-roll off atau disingkat Ro-Ro. Oleh karena itu, kapal ini dilengkapi dengan pintu rampa yang dihubungkan dengan moveable bridge atau dermaga apung ke dermaga. Kapal Ro-Ro memiliki desain yang landai sehingga memungkinkan muatan secara efisien “keluar-masuk” kapal saat di pelabuhan. Kapal Ro-Ro biasanya memiliki pintu/rampa/ramp door di haluan dan buritan, kendaraan. Feri mempunyai peranan penting dalam sistem pengangkutan bagi banyak kota pesisir pantai, membuat transit langsung antar kedua tujuan dengan biaya lebih kecil dibandingkan jembatan atau terowong. Feri juga digunakan untuk angkutan barang (dalam truk dan kadang-kadang kontainer pengiriman unpowered). Kapal feri biasanya beroperasi dengan rute antar pulau dalam jarak yang dekat.

7. Kapal Tongkang (Barge)

Adalah kapal yang dibangun untuk transportasi sungai dan kanal dengan membawa muatan seperti batu bara, kayu, dll. Beberapa tongkang tidak memiliki mesin (Propelled) sehingga harus ditarik oleh kapal tunda atau didorong oleh tow boats. Selain itu ada juga jenis Hopper Tongkang yaitu kapal yang tidak bisa bergerak dengan sendirinya, tidak seperti beberapa jenis lain tongkang. Kapal ini dirancang untuk membawa bahan-bahan seperti batu, pasir, tanah dan sampah, untuk membuang ke laut, sungai atau danau untuk reklamasi tanah.

8. Kapal Tunda (Tug Boat)

Adalah kapal yang dapat digunakan untuk melakukan manuver/ pergerakan, utamanya menarik atau mendorong kapal lainnya di pelabuhan, laut lepas, atau melalui sungai atau terusan. Kapal tunda digunakan pula untuk menarik tongkang, kapal rusak, dan peralatan lainnya. Kapal tunda memiliki tenaga yang besar bila dibandingkan dengan ukurannya.

9. Semi-Submersible atau Kapal Angkat Berat

Adalah kapal yang dirancang untuk memindahkan beban yang sangat besar. Tipe semi-submersible mampu mengangkat kapal lain keluar dari air dan mengangkutnya untuk menambah fasilitas bongkar di pelabuhan.

10. Kapal Floating Production, Storage, and Offloading (FPSO)

Adalah sebuah fasilitas terapung berbentuk kapal yang dioperasikan di suatu ladang minyak dan gas bumi lepas pantai. Unit tersebut melakukan proses produksi, menyimpan, dan diturunkan ke kapal tanker atau diangkut melalui pipa.

11. Kapal Pasokan Platform (Platform Supply Vessel – PSV)

Adalah kapal yang dirancang khusus untuk memasok platform minyak lepas pantai. Kapal ini memiliki panjang antara 65-350 meter dengan fungsi utama sebagai transportasi barang dan personil dari dan ke platform/bangunan lepas pantai dan struktur lepas pantai lainnya.

12. Kapal Derek (Floating Crane)

Adalah kapal yang khusus dalam mengangkat beban berat. Kapal derek sering digunakan untuk konstruksi lepas pantai. Kapal derek berbeda dengan sheerleg karena crane dapat berputar.

13. Drillship (Kapal Pengebor)

Adalah sebuah struktur apung berbentuk kapal konvensional yang berfungsi untuk proses pengeboran dan penyelesaian sumur minyak lepas pantai. Drillship juga dapat digunakan sebagai platform untuk melaksanakan pekerjaan pemeliharaan atau penyelesaian seperti casing, tubing, dan instalasi bawah laut.

Drillship hanya salah satu alat untuk melakukan pengeboran eksplorasi. Fungsi ini juga dapat dilakukan oleh Semi-submersible, tongkang jackup, tongkang, atau rig platform.

14. Kapal Keruk (Dreger)

Adalah kapal untuk kegiatan penggalian yang biasanya dilakukan di laut dangkal atau daerah air tawar dengan tujuan mengumpulkan sedimen dasar. Pengerukan dapat menghasilkan bahan untuk reklamasi atau tujuan lain (biasanya terkait dengan konstruksi dan proses mengeluarkan kapal dari graving dock).

15. Kapal Layar (Sailing Ship)

Adalah kapal yang digerakkan dengan menggunakan layar yang memanfaatkan tenaga angin sebagai pendorongnya. Konstruksi kapal ini umumnya terbuat dari kayu dan cukup lama digunakan sebagai tulang punggung pelayaran baik bersifat sipil maupun militer sampai penemuan mesin uap dan kapal besi/baja pada abad ke 19 seiring dengan ramainya revolusi industri yang dipelopori oleh Inggris melalui penemuan mesin uap.

16. Kapal Perang (War Ship)

Adalah kapal yang digunakan untuk kepentingan militer atau angkatan bersenjata. Umumnya terbagi atas kapal induk, kapal kombatan, kapal patroli, kapal angkut, kapal selam, dan kapal pendukung yang digunakan angkatan laut seperti kapal tanker dan kapal tender. Di beberapa negara yang memiliki lautan yang membeku pada musim tertentu seperti Rusia dan Finlandia misalnya, kapal pemecah es juga digunakan.

17. Kapal Selam (Sub Marine)

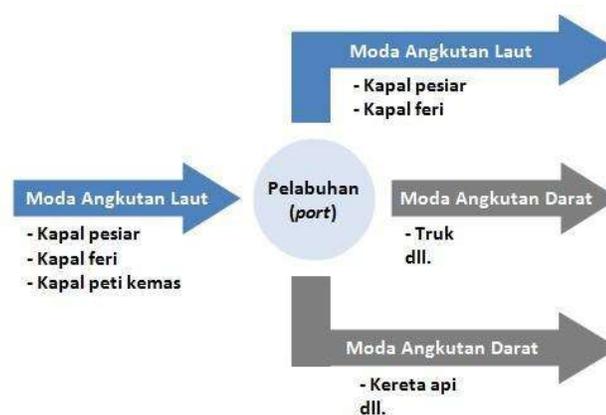
Adalah kapal yang bergerak di bawah permukaan air, umumnya digunakan untuk tujuan dan kepentingan militer. Sebagian besar Angkatan Laut memiliki dan mengoperasikan kapal selam sekalipun jumlah dan populasinya masing-masing negara berbeda. Selain digunakan untuk kepentingan militer, kapal selam juga digunakan untuk ilmu pengetahuan laut dan air tawar dan untuk bertugas di kedalaman yang tidak sesuai untuk penyelam manusia.

2.4 Pengertian dan Fungsi Pelabuhan

Pelabuhan adalah titik konvergensi antara dua domain sirkulasi barang atau penumpang; yaitu domain tanah/land dan domain laut/sea. Istilah pelabuhan (port) berasal dari Bahasa Latin portus, yang berarti gerbang atau gateway. (Rodrigue, 2009). Sedangkan pendapat lain menyatakan bahwa pelabuhan (port) adalah daerah perairan yang terlindungi terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang (Triatmodjo, 2003).

Pelabuhan dapat berupa suatu lokasi/tempat di tepi daratan (coast/shore) yang terdiri dari satu atau lebih dermaga dimana kapal dapat merapat untuk menaikkan orang atau barang. Dalam suatu jaringan transportasi laut, pelabuhan merupakan komponen simpul (node) yang berfungsi sebagai tempat bagi moda transportasi laut (kapal) untuk bersandar dan melakukan kegiatan bongkar muat. Sebagai komponen simpul/terminal, di dalam suatu pelabuhan terjadi pertemuan antara moda angkutan laut dengan moda yang sama atau moda lainnya yaitu moda angkutan darat (jalan raya dan rel). Aktivitas perpindahan moda yang terjadi di pelabuhan dapat dilihat pada gambar dibawah ini

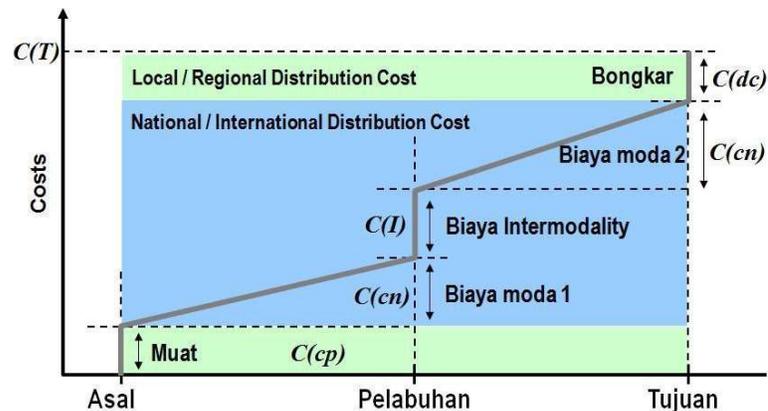
Gambar 2.1
Aktifitas Perpindahan Moda yang terjadi di Pelabuhan



Sumber : Triatmodjo, 2003

Menurut pendapat Rodrigue (2009) dkk., pelabuhan memegang peranan penting dalam suatu jaringan transportasi laut, dimana biaya yang timbul di pelabuhan (*intermodal transport cost*) tergolong sangat signifikan. Akibat dari hal tersebut, dapat dikatakan bahwa efisiensi pergerakan di pelabuhan dapat dilihat sebagai efisiensi pergerakan di dalam jaringan transportasi secara keseluruhan. Hubungan antara biaya yang timbul di pelabuhan (*intermodal transport cost*) akibat terjadi perpindahan moda dapat dilihat pada gambar dibawah ini

Gambar 2.2
Biaya Total Transportasi



Sumber: Rodrigue, dkk. (2009)

Intermodal transport cost ($C(T)$) antara lokasi asal-tujuan dan menggunakan jalur perantara transshipment adalah penjumlahan dari biaya muat ($C(cp)$), biaya moda ($C(cn)$), biaya perpindahan moda ($C(I)$), dan biaya bongkar ($C(dc)$). Biaya moda dan biaya perpindahan moda terkait dengan biaya distribusi nasional atau internasional, sementara biaya muat dan biaya bongkar terkait dengan biaya distribusi lokal atau regional. Signifikan pengurangan biaya dapat dicapai dengan perbaikan teknis untuk kegiatan perpindahan moda/transshipment.

Menurut pendapat Rodrigue (2009) dkk., infrastruktur pelabuhan harus mengakomodasi aktivitas transshipment baik pada kapal dan darat, dan dengan demikian memfasilitasi konvergensi antara angkutan darat dan sistem maritim. Di banyak bagian dunia, pelabuhan adalah titik konvergensi dari mana sistem transportasi darat khususnya kereta api, telah dikembangkan. Mengingat karakteristik operasional transportasi laut, lokasi pelabuhan dibatasi oleh kondisi

geografi. Pelabuhan pada umumnya, terutama pelabuhan kuno mengambil keuntungan dari garis pantai alami atau lokasi alam di sepanjang sungai. Banyak lokasi pelabuhan tersebut dibatasi oleh:

1. Akses laut

Mengacu pada kapasitas fisik lokasi untuk mengakomodasi operasi kapal. Ini mencakup rentang pasang surut yang merupakan perbedaan antara pasang tinggi dan rendah. Untuk operasi normal kapal, tidak dapat menangani variasi lebih dari 3 meter. Channel dan kedalaman dermaga juga sangat penting untuk mengakomodasi kapal kargo modern. Sebuah kapal Panamax standar 65.000 DWT membutuhkan lebih dari 12 meter (40 kaki) kedalaman draft. Namun, sekitar 70% dari pelabuhan dunia memiliki kedalaman kurang dari 10 meter dan tidak dapat menampung kapal lebih dari 200 meter panjangnya. Mengingat pembangunan kapal yang lebih besar yaitu kapal tanker dan peti kemas, lokasi pelabuhan tradisional banyak yang tidak dapat memberikan akses laut untuk operasi kapal kargo modern saat ini. Pelabuhan peti kemas saat ini telah memiliki profil akses laut yang lebih baik seperti kedalaman draft yang merupakan faktor fundamental dalam pemilihan lokasi. Banyak pelabuhan juga dipengaruhi oleh sedimentasi, terutama pelabuhan di delta sungai. Hal ini memerlukan operasi pengerukan terus menerus, yang menambah biaya operasi pelabuhan. Fungsi utama dari prasarana akses sisi laut adalah memfasilitasi pergerakan dan pengoperasian kapal baik saat menuju ataupun keluar dari pelabuhan. Akses sisi laut merupakan komponen yang paling signifikan dari suatu pelabuhan. Akses sisi laut harus memperhatikan kondisi topografi (kedalaman dasar laut) dan kondisi laut (arus, ombak, dan gelombang) sehingga akan membuat biaya konstruksi dan perawatan (maintenance) yang kecil. Kriteria penyediaan prasarana akses sisi laut adalah kemudahan, keamanan, dan keselamatan kapal. Pada akses sisi laut, prasarana umum yang dibutuhkan adalah *breakwater*, kolam putar, dan dermaga.

2. Maritime interface

Mengindikasikan jumlah ruang yang tersedia untuk mendukung akses laut, yaitu jumlah garis pantai yang memiliki akses laut yang baik. Atribut ini

sangat penting karena pelabuhan adalah entitas linier. Bahkan jika sebuah lokasi memiliki akses laut yang sangat baik, yaitu memiliki kedalaman draft yang baik, mungkin tidak ada tanah cukup tersedia untuk menjamin pembangunan pelabuhan dan ekspansi di masa depan. Penggunaan peti kemas telah menambah kebutuhan tanah di banyak pelabuhan eksisting. Oleh karena itu tidak mengejutkan untuk melihat bahwa proyek pelabuhan modern melibatkan investasi modal yang besar untuk menciptakan fasilitas pelabuhan buatan.

3. Peralatan dan infrastruktur

Lokasi pelabuhan, agar dapat digunakan secara efisien, harus memiliki infrastruktur seperti dermaga, basins, tempat penyimpanan, gudang, dan peralatan seperti crane, yang semuanya melibatkan tingginya tingkat investasi modal. Pada akhirnya, infrastruktur menggunakan tanah yang tersedia untuk menjamin perluasan pelabuhan. Menjaga investasi operasi di pelabuhan modern telah menjadi tantangan bagi banyak pelabuhan, terutama mengingat peti kemas yang membutuhkan sejumlah besar ruang terminal untuk beroperasi.

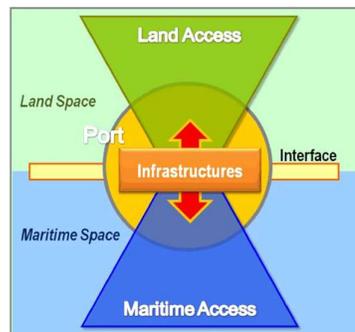
4. Akses darat

Akses dari pelabuhan ke kompleks industri dan pasar menjamin pertumbuhan pelabuhan itu sendiri. Hal ini memerlukan sistem distribusi yang efisien seperti fluvial, kereta api (terutama untuk peti kemas) dan transportasi jalan. Akses darat ke pelabuhan yang terletak di daerah padat penduduk menghadapi masalah kemacetan. Fungsi utama dari prasarana akses sisi darat adalah memfasilitasi pergerakan moda transportasi darat berupa kendaraan, truk, atau kereta api baik saat menuju ataupun keluar dari pelabuhan. Kriteria penyediaan prasarana akses sisi darat adalah kemudahan dan keamanan. Pada akses sisi darat, prasarana umum yang dibutuhkan adalah jalan akses, jalan akses kereta, area parkir, dan platform kereta.

Pelabuhan di sepanjang sungai akan terus menerus menghadapi masalah pengerukan dan lebar sungai sangat membatasi kapasitas mereka karena memberikan kendala untuk navigasi. Sedangkan pelabuhan di pinggir laut biasanya

menghadapi penyebaran lateral infrastruktur mereka. Beberapa pelabuhan memiliki masalah pertumbuhan yang memaksa mereka untuk menyebarkan infrastruktur mereka jauh dari lokasi pelabuhan yang asli. Karena pelabuhan umumnya sudah berusia tua, dan merupakan sebab berdirinya kota, banyak pelabuhan saat ini yang berada daerah pusat kota. Hal ini menciptakan masalah kemacetan di mana kapasitas jaringan transportasi sangat sulit untuk ditingkatkan. Batasan-batasan dalam penentuan lokasi suatu pelabuhan menurut pendapat Rodrigue dkk. dapat dilihat pada gambar dibawah ini

Gambar 2.3
Batasan dalam Penentuan Lokasi Pelabuhan



Sumber: Rodrigue, dkk. (2009)

Jenis prasarana di pelabuhan disesuaikan dengan jenis barang yang ditangani. Cara penanganan barang dapat dilakukan dengan cair (liquid), curah (dry bulk), general cargo, dan peti kemas (kontainer). Berikut ini adalah pembagian cara penanganan barang di pelabuhan:

1. Cair (liquid)

Barang angkut berupa cairan (tidak dikemas) dapat berupa hasil minyak bumi, Liqiud Natural Gas (LNG), atau zat-zat kimia lainnya. Barang golongan ini memerlukan kapal khusus dan juga prasarana transshipment maupun tempat penyimpanan khusus di pelabuhan misalnya menggunakan aliran pipa.

2. Curah (dry bulk)

Barang angkut berupa butiran padatan kering (tidak dikemas) dapat berupa batu bara, biji besi, biji-bijian, padi-padian, dll. Barang golongan ini memerlukan kapal khusus dan juga prasarana transshipment maupun tempat penyimpanan khusus di pelabuhan misalnya menggunakan mover machine atau conveyor belt.

3. General cargo

Barang angkut yang telah dikemas baik dengan bungkus, kotak, atau drum. Barang-barang ini biasanya berasal dari banyak client dan dikirim ke banyak lokasi (destination). Barang golongan ini lebih mudah untuk diangkut dan tidak memerlukan banyak peralatan.

4. Peti kemas (kontainer)

Peti kemas merupakan unit pengangkut yang dapat digunakan pada berbagai moda transportasi, yaitu dapat digunakan menggunakan kapal, kereta api, maupun moda angkutan darat. Penggunaan peti kemas sangat mempermudah proses perpindahan moda (intermodality) karena tergolong mudah untuk ditangani. Ukuran standar peti kemas adalah 20 dan 40 ft. Barang golongan ini sangat mudah untuk diangkut dengan menggunakan truk, loader, atau crane. Berbagai jenis pembagian cara penanganan barang (sarana dan prasarana) di suatu pelabuhan dapat dilihat pada Tabel 2.1.

Tabel 2.1

Penanganan Barang di Pelabuhan

No	Jenis Barang	Sarana Pengangkut	Prasarana Akses
1	Cair (<i>liquid</i>)	Aliran	Pipa
2	Curah (<i>dry bulk</i>)	<i>Mover machine</i>	<i>Conveyor belt</i>
3	<i>General cargo</i>	Truk atau <i>forklift</i>	Jalan/perkerasan
4	Peti kemas (kontainer)	Truk, <i>loader</i> , atau <i>crane</i>	Jalan/perkerasan

Sumber: BKI, 2021

2.4.1 Pelabuhan Peti Kemas

Pelabuhan peti kemas merupakan pelabuhan khusus yang melayani barang peti kemas (kontainer) pada suatu pelabuhan. Secara umum suatu pelabuhan peti kemas terdiri dari tiga zona yaitu:

a. Zona operasional (*loading-unloading*)

Merupakan suatu area yang terletak diantara tempat bersandarnya kapal (dermaga) dan zona penyimpanan (*storage*). Fasilitas yang dibutuhkan berupa alat-alat berat yang dibutuhkan dalam proses bongkar muat barang kapal seperti fixed atau mobile crane.

b. Zona penyimpanan (*storage*)

Merupakan suatu area yang terletak diantara zona penyimpanan (*storage*) dan zona pelayanan (*service*). Zona penyimpanan biasanya dibagi menjadi area- area khusus untuk melayani kegiatan ekspor, impor, transit, dan tempat untuk kontainer kosong. Fasilitas yang dibutuhkan berupa alat bantu pengangkut peti kemas (kontainer) seperti transtrainer dan straddle carrier.

c. Zona pelayanan (*service*)

Merupakan suatu area khusus di dalam pelabuhan yang digunakan sebagai tempat untuk berbagai kegiatan administrasi sebelum peti kemas dapat meninggalkan pelabuhan. Pada zona ini berlangsung aktivitas seperti proses administrasi, penimbangan peti kemas, pembersihan peti kemas, perbaikan peti kemas, dsb.

Peti kemas (kontainer) banyak digunakan dalam kegiatan ekspor-impor barang dalam perdagangan global karena memiliki banyak keuntungan. Keuntungan dengan adanya penggunaan peti kemas dapat dilihat pada Tabel 2.2.

\

Tabel 2.2
Keuntungan Dari Penggunaan Peti Kemas

No.	Keuntungan
1.	Produk transport standar
	<ul style="list-style-type: none"> • Dapat ditangani oleh pelabuhan diseluruh dunia karena sudah terdapat standar ISO • Sudah dikenal luas di sektor perdagangan dan industri • Banyak moda yang khusus dirancang untuk peti kemas
2.	Fleksibilitas
	<ul style="list-style-type: none"> • Dapat digunakan pada banyak angkutan moda lain selain kapal, yaitu dengan truk atau kereta • Dapat digunakan untuk mengemas mulai dari barang baku, barang manufaktur, produk barang jadi, dll.
3.	Manajemen
	<ul style="list-style-type: none"> • Tiap-tiap peti kemas memiliki nomor identifikasi yang unik • Pengelolaan didasarkan pada unit peti kemas, tidak pada jenis muatan atau berat muatan
4.	Biaya total transportasi
	<ul style="list-style-type: none"> • Dapat menurunkan komponen biaya transit yang harus dibayarkan di terminal • Biaya total transportasi per satuan jarak menjadi lebih murah
5.	Kecepatan pelayanan
	<ul style="list-style-type: none"> • Dapat mempercepat proses <i>transshipment</i> barang • Memudahkan proses identifikasi dan pelayanan barang
6.	Pergudangan
	<ul style="list-style-type: none"> • Dengan penggunaan peti kemas maka tidak memerlukan gudang • Peti kemas dapat ditumpuk
7.	Keamanan
	<ul style="list-style-type: none"> • Dengan menggunakan peti kemas maka isi barang yang diangkut tidak diketahui oleh pemilik kapal

Sumber : Data diolah oleh peneliti, 2021

Selain adanya keuntungan dengan penggunaan peti kemas yang telah disebutkan diatas, kerugian dengan adanya penggunaan peti kemas dapat dilihat pada Tabel 2.3.

Tabel 2.3
Kerugian dari Penggunaan Peti Kemas

No.	Kerugian
	Biaya infrastruktur
	<ul style="list-style-type: none"> • Membutuhkan fasilitas/infrastruktur penanganan khusus
	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastruktur penanganan peti kemas seperti <i>crane</i>, prasarana jalan, dan rel membutuhkan investasi yang cukup mahal
	Membutuhkan ruang yang cukup luas
	<ul style="list-style-type: none"> • Peti kemas membutuhkan lapangan penumpukan
	<ul style="list-style-type: none"> • Penanganan untuk kontainer kosong
	Dimanfaatkan untuk perdagangan dan kegiatan ilegal
	<ul style="list-style-type: none"> • Dapat digunakan untuk kegiatan teroris
	<ul style="list-style-type: none"> • Sering digunakan untuk perdagangan barang-barang ilegal
	seperti narkoba, dll.

Sumber : Data diolah oleh peneliti, 2021

2.5 Review Hasil-Hasil Penelitian terdahulu

Review terdahulu ialah kumpulan hasil penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti terdahulu yang mempunyai kaitan dengan penelitian yang akan dilakukan ini, pada kajian ini penelitian ini mengenai Peran perusahaan dalam Efektifitas dan Faktor Pendukung pada perusahaan.

Penelitian pertama dilakukan oleh I Gst.Ngr Nico Damara&Indrajaya (2013) ISSN : 2303-0178 Vol.7 No.10 Tahun 2018 E-Jurnal Ekonomi Pembangunan Universitas Udayana tentang “Efektivitas Program Kemitraan PT Pengembangan Pariwisata Indonesia (Persero) Di Kabupaten Badung” penelitian ini bertujuan untuk menganalisis efektivitas Program Kemitraan PT Pengembangan Pariwisata Indonesia (Persero) di Kabupaten Badung, dan untuk menganalisis

dampak Program Kemitraan PT Pengembangan Pariwisata Indonesia (Persero) terhadap pendapatan dan penyerapan tenaga kerja Usaha Mikro, Kecil dan Menengah (UMKM) di Kabupaten Badung.

Penelitian kedua dilakukan oleh Margono & Anti Ningsihwati (2019) e-ISSN : 2503-5126 Vol.4 No.1 Tahun.2019 E-Jurnal Universitas Muhammadiyah Jakarta tentang “Efektivitas Kebijakan Pemimpin Dalam Peningkatan Kinerja Karyawan Pada Pt. Asuransi Jiwa Syariah Bumiputera” Tujuan penelitian ini untuk mengetahui efektivitas kebijakan kepemimpinan dalam pengelolaan asuransi syariah PT. Asuransi Jiwa Syariah Bumiputera Kantor Pemasaran Jakarta, agar mencapai kinerja yang optimal agar bias mencapai hasil yang maksimal. Faktor yang dianggap paling potensial dalam penyediaan keunggulan kompetitif bagi organisasi adalah sumber daya manusia, serta terkait dengan bagaimana mengelola sumber daya ini, yaitu seperti sumber daya keuangan, produksi, teknologi, dan pemasaran tidak mendapat perhatian penuh karena faktor-faktor tersebut cenderung dapat ditiru.

Penelitian ketiga dilakukan oleh Hassa & Lina Anatan (2009) Vol. 7 No. 4 Tahun 2009 meneliti tentang “Efektivitas Komunikasi Dalam Organisasi“ hasil dari penelitiannya yaitu hal yang perlu dilakukan dalam mengembangkan suatu komunikasi yang efektif adalah mengumpulkan umpan balik yang bertujuan untuk mengevaluasi keberhasilan penyampaian informasi pada penerima informasi. Pengumpulan umpan balik dapat dilakukan bisa dilakukan dengan meluncurkan market research (riset pasar) atau consumer research (riset pasar).

Penelitian keempat dilakukan oleh H.Hastono (2020) e-ISSN : 2549-1288 Vol.4 No.3 Juni 2020 meneliti tentang “Faktor-Faktor Pendukung Prestasi Belajar Mahasiswa (Studi Pada Mahasiswa Penghuni Rumah Kost Di Lingkungan Kampus Universitas Teknologi Yogyakarta)” Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui factor-faktor pendukung prestasi belajar mahasiswa penghuni rumah kost di lingkungan kampus universitas teknologi yogyakarta. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan pendekatan fenomenologi.

Penelitian kelima dilakukan oleh Doddy Mulyono (2017) e-ISSN: 2614-8390. Vol.IX Edisi 2 Desember 2017 tentang “Analisis Faktor Pendorong Dan Faktor Penghambat Pelaksanaan Pelayanan Publik Di Kelurahan Pondok Kacang Timur Kecamatan Pondok Aren Kota Tangerang Selatan” Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk mengetahui faktor pendorong dan faktor penghambat dalam pelaksanaan pelayanan public di Kelurahan Pondok Kacang Timur Kecamatan Pondok Aren Kota Tangerang Selatan. Dengan demikian pada penelitian ini peneliti menggambarkan secara natural mengenai permasalahan yang ada pada objek penelitian. Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan pendekatan secara kualitatif dengan melakukan observasi, wawancara, dokumentasi dan penggabungan dari ketiga teknik pengumpulan data.

Penelitian keenam dilakukan oleh Susilawati Natawilaga (2018) e-ISSN: 2598-7402. Vol.17 No.1 Tahun 2018 tentang “Peran Etika Dalam Meningkatkan Efektivitas Pelaksanaan Public Relations” Penelitian ini bersifat kualitatif dengan mampu membuat gambaran kejadian secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta, sifat serta hubungan di antara fenomena yang diteliti. Sedangkan metode deskriptif merupakan prosedur pemecahan masalah yang diselidiki dengan menggambarkan keadaan subjek atau objek penelitian.

Penelitian ketujuh dilakukan oleh Anih Sri Suryani (2014) Vol. 5 No. 1 Tahun 2014 tentang “Peran Bank Sampah Dalam Efektivitas Pengelolaan Sampah (Studi Kasus Bank Sampah Malang)” Penelitian dilakukan dengan menggunakan metode kualitatif dan teknik pengumpulan data melalui wawancara mendalam. Studi kasus dilakukan terhadap Bank Sampah Malang, dengan mewawancarai pengelola Bank Sampah dan instansi terkait di Kota Malang.

Penelitian kedelapan dilakukan oleh Sulistianto Sutrisno Wanda (2017) ISSN: 2406-7733. Jurnal PROSISKO Vol. 4 No. 2 September 2017 tentang Efektivitas Pemanfaatan Website Dalam Rangka Promosi Produk Dan Peningkatan Penjualan Studi Kasus PT. Amonindo Utama. Penelitian ini menghasilkan, bahwa model Kesuksesan Sistem Informasi DeLone dan McLean, dilihat dari Kualitas Sistem (KS) dan Kualitas Layanan (KL) tidak mempengaruhi efektivitas pemanfaatan website di PT. Amonindo Utama dalam rangka promosi produk dan

peningkatan penjualan. Sedangkan faktor yang mempengaruhi yaitu: model berakhir dengan kemiripan struktural untuk menyatakan adanya hubungan kausalitas. Model sukses sistem informasi DeLone dan aplikasi McLean terhadap efektivitas manfaat website hanya 44,44% yang untuk mendapatkan bukti, aplikasi yang belum efektif. Perlu penelitian kelanjutan lebih spesifik pada PT. Keberadaan website Amonindo Utama, terutama dalam hal manfaat website.

2.6 Kerangka Konseptual Penelitian

2.6.1 Kerangka Fikir

Di dalam penelitian kualitatif, dibutuhkan sebuah landasan yang mendasari penelitian agar lebih terarah. Oleh karena itu di butuhkan kerangka pemikiran untuk mengembangkan konteks dan konsep penelitian lebih lanjut sehingga dapat memperjelas konteks penelitian, metodologi serta penggunaan teori dalam penelitian.

Penelitian ini menggunakan penelitian kualitatif dengan pendekatan fenomenologi. Peneliti ingin menjelaskan atau mendeskripsikan peran PT. Biro Klasifikasi Indonesia (Persero) dan faktor apa saja yang mendukung PT. Biro Klasifikasi Indonesia (Persero) dalam efektifitas kapal yang beroperasi di Indonesia.