BAB III

PELAKSANAAN HASIL KERJA PRAKTEK

3.1. Sejarah Singkat PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II Cabang Cirebon

Sejarah ini belum ada tulisan ilmiah yang mengungkapkan Pelabuhan Cirebon berdiri. Adapun dugaan sementara orang bahwa Pelabuhan Cirebon berdiri bersamaan dengan berdirinya Kota Cirebon, yaitu pada tahun 1371 M.

Sebagai kota pantai, Cirebon dapat dikatakan merupakan pusat perdagangan baik untuk daerah sekitarnya maupun dengan negeri-negeri lainnya.

Dengan semakin luasnya perhubungan antar negeri baik di tepi pantai maupun ke arah pedalaman telah membuka kemungkinan semakin ramainya tata niaga, baik berupa hasil pertanian maupun perdagangan lainnya. Kita telah mengetahui bahwa sejak Cirebon menjadi daerah kesultanan, maka perkembangan daerah dan masyarakat semakin meningkat berkat adanya hubungan dengan kesultanan-kesultanan lainnya.di luar pulau Jawa.

Perkembangan agama Islam di pulau Jawa, Cirebon yang juga merupakan daerah basis pengembangan agama Islam telah memegang kunci bagi penyebaran agama Islam untuk daerah Jawa bagian Barat dan pedalamannya. Penyebaran agama Islam yang mulai dirintis dari kesultanan-kesultanan dan daerah-daerah pantai, telah membuka jalan bagi perkembangan bandar, baik dalam tata niaga laut maupun penyebaran agama Islam. Setelah Faletehan merebut Banten dan Sunda Kelapa pada tahun 1527 dari tangan Portugis, terbukalah jalan bagi jalur perdagangan darat maupun laut. Terlebih lagi ketika Banten dibawah pimpinan

Sultan Hassannudin Putera Faletehan (1552-1570) bandar Banten menjadi bandar besar dan menjadi pusat perdagangan antar Asia Selatan dan Asia Timur.

Pada kenyataannya Pelabuhan Cirebon yang merupakan pintu gerbang di bagian timur dalam usaha penyebarluasan agama Islam ke daerah pedalaman Kerajaan Pajajaran yang masih menganut agama Hindu semakin berkembang, selain perdagangan dengan kerajaan-kerajaan lainnya di luar pulau Jawa. Ada beberapa ahli sejarah yang mengatakan bahwa jauh sebelum Faletehan mengembangkan sayapnya ke daerah barat, Pelabuhan Cirebon telah lama dikenal oleh dunia luar bahkan telah meninggalkan kesan yang baik bagi mereka. Salah satu diantaranya adalah Menara Suar yang dibangun oleh Laksamana Cheng Ho yang disertai seorang sarjana Islam yang bernama Mahuan yang bertindak sebagai juru bicara dalam persinggahan dengan raja-raja Islam yang tersohor di daerah pantai.

Berdasarkan penelitian, Menara Suar itu serupa dengan yang ada di daratan Cina, sayang sekarang Menara Suar itu sudah tidak ada lagi. Kita mengetahui bahwa pelayaran Laksamana Cheng Ho dan Mahuan (1405) ke wilayah Indonesia, Sumatera, Jawa, Siam dan Pantai Arabia merupakan usaha menjalin kembali hubungan dagang yang telah merosot akibat Kerajaan Mongol. Ketika pemerintah Hindia Belanda telah menguasai hampir seluruh bandar-bandar penting di Indonesia terutama sejak VOC berkembang pesat dengan sistem monopolinya, bandar-bandar di pantai telah maju pula berkembang sesuai dengan perkembangan perdagangan pada masa itu. Terlebih lagi ketika hasil-hasil pertanian telah mengambil peranan dalam pasaran Eropa, terutama rempah-

rempah, peranan pelabuhan sangat menentukan sebagai sarana angkutan yang paling efisien pada waktu itu.

Pada masa kejayaan VOC itulah pemerintah Hindia Belanda mulai membangun Pelabuhan Cirebon dengan pembangunan sekeliling parit pada tahun 1865. Pembangunan ini sudah barang tentu sangat berkaitan dengan investasi yang sudah mulai ditanam di daerah Cirebon. Penanaman investasi Belanda terutama dalam bidang pertanian dan perkebunan dilakukan secara besar-besaran pada pertengahan menjelang abad ke XIX sampai pada tahun 1930 M.

Pada periode-periode tersebut mulailah berdiri pabrik-pabrik gula, perluasan areal penanaman tebu, dan pabrik rokok BAT. Sejalan dengan investasi yang ditanam dalam bidang industri perkebunan pemerintah Hindia Belanda yang mulai menanam investasinya di Pelabuhan Cirebon. Pada tahun 1890 berturut-turut dibangun kolam parit, kolam pabean, pembangunan kolam 1 dan gudang A.

Pembangunan dan perluasan ini nampaknya belum memadai bagi perkembangan pada masa itu. Pada awal abad ke XIX tampaknya investasii pemerintah Hindia Belanda telah meningkat sedemikian rupa lebih-lebih meningkatnya hasil-hasil produksi pertanian dan perkebunan tebu, tembakau dan teh disamping beras yang memang sejak berabad-abad hidup subur di daratan pulau Jawa. Ditambah dengan perkembangan teknologi pelayaran pada saat itu, sehingga dunia pelayaran semakin maju dan berkembang. Untuk menampung terus barang dan arus kapal yang semakin besar, pemerintah kemudian membangun kolam II pada tahun 1919, disusul dengan pembangunan gudang C dan gudang G masing-masing pada tahun 1921 dan 1923.

Pada tahun 1927 pemerintah Hindia Belanda mulai mengatur kantor-kantor dan tanah pelabuhan. Kemudian pada tahun 1938 dibangunlah dam penahan gelombang dan satu tahun kemudian dibangun gudang E. Batas-batas daerah Pelabuhan Cirebon ditentukan berdasarkan Surat Keputusan Gubernur Jenderal Hindia Belanda No. 27 tanggal 11 Maret 1927 (Staatsblad No. 65 tahun 1927), telah dinyatakan dalam ayat 5, menyatakan bahwa Pelabuhan Cirebon ketika itu dibawah pengawasan/Direktur BOW (Burgelijke Openbare & Werkwen) dan selanjutnya Pelabuhan Cirebon berinduk di Pelabuhan Semarang dan keadaan ini berlaku pada jaman Jepang, perang Kemerdekaan RI sampai jaman penyerahan kedaulatan RI oleh pihak Belanda pada tanggal 27 Desember 1949.

Barulah sejak pada tahun 1951 (hasil rapat dinas jawatan-jawatan pelabuhan tahun 1951), Pelabuhan Cirebon diberikan kekuasaan otonomi baik dari segi administratif maupun dari segi teknis organisasi, untuk mengurus dan menyelesaikan persoalan-persoalan dirinya sendiri terutama dalam pengelolaan tanah-tanah pelabuhan dengan sebutan Kepala Jawatan, dan Kepala Perwakilan PN (Perusahaan Negara) Pelabuhan yang juga merangkap selaku penguasa pelabuhan dengan pelabuhan induknya Tanjung Priok.

Dengan dikeluarkan PP. 18 tahun 1964, status organisasi pelabuhan diubah kembali menjadi "Port Authority" dimana Kepala Perwakilan PN Pelabuhan menjadi I.K.P (Inspektur Keselamatan Pelayaran) / Staf Operasi, yang semuanya itu berada di bawah naungan organisasi penguasa tunggal yaitu penguasa pelabuhan (Port Authority) yang dipimpin oleh seorang komandan dan secara

organisatoris dibawah Kedapel III (Kepala Daerah Pelayaran III) di Tanjung Priok.

Dalam rangka penyempurnaan organisasi sesuai dengan tuntunan perkembangan yang ada oleh pemerintah dikeluarkan PP No. 1 tahun 1969. Susunan organisasi dan tata kerja di pelabuhan diubah kembali, yang semula I.K.P (Inspektur Keselamatan Pelayaran) Staf Operasi dibawah "Port Authority" berdiri sendiri menjadi Kesyahbandaran yang dipimpin oleh Syahbandar, sedangkan Perwakilan PN Pelabuhan yang semula menjadi staf penyedia jasa / staf servis pada "Port Authority" ditiadakan dan berubah menjadi BPP (Badan Pengusahaan Pelabuhan) (Port Administration) yang dipimpin oleh administrator pelabuhan sampai saat ini, yang secara organisatorik berada di bawah naungan Kepala Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut III yang berkedudukan di Tanjung Priok.

Pemerintah mengeluarkan PP No. 11 tahun 1983 tentang status dari Perusahan Pelabuhan Cirebon yaitu Perusahaan Umum Pelabuhan. Seluruh pelabuhan di Indonesia terbagi atas 4 (empat) wilayah perusahaan umum pelabuhan, yaitu:

1. Perusahaan Umum Pelabuhan I berkantor pusat di Medan, didirikan berdasarkan PP No. 14 Tahun 1985, diganti dengan PP No. 4 Tahun 1988.
2. Perusahaan Umum Pelabuhan II berkantor pusat di Tanjung Priok Jakarta, didirikan berdasarkan PP No. 15 Tahun 1985, diganti dengan PP No. 5 Tahun 1988.
3. Perusahaan Umum Pelabuhan III berkantor pusat di Surabaya, didirikan berdasarkan PP No. 16 Tahun 1985, diganti dengan PP No. 6 Tahun 1988.

4. Perusahaan umum Pelabuhan IV berkantor pusat di Ujung Pandang, didirikan berdasarkan PP No. 17 Tahun 1985, diganti dengan PP No. 7 Tahun 1988.

Pemerintah mengeluarkan PP No. 57 tahun 1998 tentang pengalihan status dari Perusahaan Umum Pelabuhan Indonesia II menjadi PT (Persero) Pelabuhan Indonesia II.

3.2. Struktur Organisasi

PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II Cabang Cirebon dipimpin oleh seorang General Manager yang mempunyai struktur organisasi dan staf. Adapun susunan struktur organisasi dalam PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II Cabang Cirebon adalah sebagai berikut:

1. General Manager
2. Manager Kepanduan dan Pelayanan Jasa
   - 2.1 Asisten Manager Pemanduan dan Penundaan
   - 2.2 Asisten Manager Perencanaan dan Pengendalian
   - 2.3 Asisten Manager Pelayanan Kapal dan Barang
   - 2.4 Asisten Manager Usaha Terminal
3. Manager Teknik dan Sistem Informasi
   - 3.1 Asisten Manager Teknik Sipil
   - 3.2 Asisten Manager Teknik Mesin dan Listrik
   - 3.3 Asisten Manager Sistem Informasi
4. Manager Keuangan dan Sumber Daya Manusia
   - 4.1 Asisten Manager Anggaran dan Akuntansi
   - 4.2 Asisten Manager Pendapatan dan Perbendaharaan

4.3 Asisten Manager Sumber Daya Manusia dan Hukum

4.4 Asisten Manager Administrasi Umum dan Rumah Tangga

5. Asisten Manager Kendali Mutu.

3.3. Kegiatan yang dilakukan ditempat Kerja Praktek

Adapun kegiatan yang dilakukan ditempat kerja praktek adalah :

1. Penulis mengadakan observasi mengenai jaringan komputer di PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II Cabang Cirebon guna mengetahui topologi yang digunakan, jenis kabel yang digunakan, server yang digunakan, dan sistem operasi yang digunakan. Adapun topologi yang digunakan adalah topologi *star*.
2. Untuk koneksi antar terminal digunakan sebuah hub. Adapun jenis hub yang digunakan adalah shared hub (single conversation), dimana kabel yang digunakan adalah jenis UTP RS 232.
3. Untuk server, PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II Cabang Cirebon menggunakan HP NetServer LH-5/100. Sistem operasi yang digunakan adalah UNIX Open Server Release 5 yang juga berfungsi untuk menanggulangi serangan virus. Adapun program yang digunakan adalah Acu COBOL.
4. Untuk arsitekturnya, PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II Cabang Cirebon menggunakan arsitektur jaringan Client Server.

3.4. Hasil Kerja Praktek

Hasil praktek kerja yang penulis dapat di PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II Cabang Cirebon adalah :

1. Penulis dapat mengetahui kelebihan dan kekurangan dari topologi jaringan yang digunakan.
2. Penulis juga mendapatkan pengalaman baru mengenai jaringan komputer, dimana penulis diajak langsung guna melihat struktur fisik jaringan dan cara perawatannya. Adapun gambar struktur fisik jaringan komputer PT. (Persero) Pelabuhan II Cabang Cirebon dapat dilihat sebagaimana terlampir.