

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pelabuhan merupakan sarana utama yang mempunyai peran multifungsi. Pelabuhan ialah terdiri dari daratan dan perairan yang memiliki batas-batas tertentu dan sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan pengusaha yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan tempat bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal dan memiliki fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan. Perkembangan pelabuhan akan sangat ditentukan oleh aktivitas perdagangannya, semakin ramai aktivitas perdagangan di pelabuhan tersebut maka akan semakin besar pelabuhan tersebut. Peran pelabuhan juga tercantum dalam UU Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran yang berisi tentang 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 barang, serta angkutan penyebrangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi maupun internasional. Dalam perkembangannya pelabuhan juga berfungsi sebagai pintu gerbang dan pemelancar hubungan antar daerah, pulau bahkan antar negara. Beberapa pelabuhan yang termasuk dalam kategori *Gate Way Port* adalah

Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta, Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, dan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

Pelabuhan yang terletak di Jawa Tengah adalah Pelabuhan Tanjung Emas, pelabuhan ini di kelola oleh PT. Pelabuhan Indonesia, dan dibangun pada tahun 1884 hal ini diketahui dari pembangunan berbahasa Belanda yang dapat terdapat di atas pintu masuk mercusuar dari Raja William II pada saat negeri tersebut berada dalam penguasaan Belanda. Seiring berjalannya jaman Pelabuhan Tanjung Emas Semarang terus meningkatkan infrastruktur dalam kawasan pelabuhan yaitu memperbaiki terminal penumpang, penambahan dermaga peti kemas, penambahan kedalaman kolam pelabuhan, menambah fasilitas alat bongkar muat, membangun dermaga peti kemas, dan terminal. Pelabuhan tersebut telah menjadi intermoda transportasi system yang berperan penting dalam pengembangan dunia usaha. Dalam melaksanakan perannya selalu bekerja sama dengan instansi / perusahaan, antara lain Perusahaan Pelayaran, Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) / *Freight Forwarding* (FF) dan Perusahaan Bongkar Muat (PBM) untuk menunjang kegiatan di pelabuhan. Untuk pihak pemerintah seperti KSOP berperan sebagai pengatur jalannya kegiatan pelabuhan, Bea Cukai berperan sebagai pengawas, Imigrasi berperan sebagai pengecek passport orang asing.

Sejarah berdirinya Terminal Petikemas Semarang (TPKS) tidak lepas dari sejarah Pelabuhan Tanjung Emas. Bentuk pengolahan pelabuhan telah mengalami beberapa kali perubahan, mulai dari Perusahaan Negara (PN) pelabuhan tahun 1960, Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP) tahun 1983.

Berdasarkan pembagiannya, pelabuhan Semarang berada di bawah Perum Pelabuhan Indonesia III yang berkantor pusat di Surabaya. Pada periode ini dilaksanakan proyek pembangunan tahap I pelabuhan Semarang dan diresmikan oleh Presiden Soeharto pada tanggal 23 November 1985 yang kemudian diberi nama Pelabuhan Tanjung Emas. Bentuk pengelolaan pelabuhan mengalami perubahan terakhir kali pada tahun 1992 dengan pembagian yang masih sama, yaitu PT.(persero) Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV. Awal kegiatan bongkar muat petikemas di Pelabuhan Tanjung Emas dilakukan secara konvensional yaitu menjadi satu kesatuan bongkar muat barang umum (general cargo) yang berada di bawah kendali divisi usaha Terminal cabang Pelabuhan Tanjung Emas, setelah selesainya pembangunan tahap II tahun 1997, penanganan Petikemas memasuki tahap pelayanan terminal sendiri yang dikendalikan divisi Terminal Petikemas Tanjung Emas (divisi TPK). Sebagai langkah antisipasi terhadap pertumbuhan angkutan petikemas di pelabuhan Tanjung Emas, yang secara nyata memerlukan pengelolaan yang lebih profesional, Manajemen pelabuhan Indonesia III melakukan pemekaran organisasi Pelabuhan Tanjung Emas, menjadi 2 bagian yaitu pengelolaan Terminal Petikemas secara mandiri di bawah tanggung jawab General Manager Terminal Petikemas Semarang dan pengelolaan pelabuhan di bawah tanggung jawab General Manager Pelabuhan Tanjung Emas. Terminal Petikemas Semarang (TPKS) berdiri berdasarkan surat keputusan Direksi PT. Pelabuhan Indonesia III (persero) Nomor : KEP.46/PP.08/P.III-2001 tanggal 29 Juni 2001 tentang pembentukan Terminal

Petikemas Semarang merupakan cabang yang berdiri sendiri terpisah dari Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Sehingga semua urusan handling Petikemas sepenuhnya dilakukan sendiri oleh manajemen Terminal Petikemas Semarang.

Terminal adalah unsur utama dan merupakan bagian penting dari pelabuhan dalam melayani kapal dan melaksanakan bongkar muat barang. Terminal Petikemas Semarang memiliki 5 terminal khusus untuk kontainer baik itu kontainer impor maupun ekspor, setiap terminal di fasilitasi alat bongkar muat yang lengkap sehingga kegiatan bongkar muat kontainer dapat berjalan dengan efektif dan efisien. Kinerja suatu pelabuhan ditentukan oleh kinerja dari terminal-terminal yang ada di pelabuhan tersebut, dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal, hal ini dikarenakan tujuan utama kapal menyinggahi suatu pelabuhan untuk membongkar dan memuat barang. Berbagai fasilitas yang dibutuhkan dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat barang disesuaikan dengan jenis barang, kemasan barang yang akan ditangani dan jenis kapal yang akan dilayani. Terminal memberikan pelayanan kepada perusahaan pelayaran sebagai operator kapal dan pemilik sebagai pengirim atau penerima barang. Pelayanan yang diberikan utamanya berupa kegiatan bongkar muat, menyusun dan menyimpan barang dalam gudang transit atau menyusun barang atau petikemas di lapangan penumpukan, menerima barang yang akan dikapalkan dan menyerahkan barang setelah dibongkar dari kapal..

Keberadaan Terminal Petikemas Semarang sebagai sektor perdagangan dan industri khususnya di Jawa Tengah dirasa sangat penting. Dan khususnya Terminal Petikemas Semarang merupakan salah satu terminal yang menangani muatan petikemas ekspor dan impor dan *transshipment*. Hal ini menunjukkan bahwa Terminal Petikemas Semarang mempunyai sarana, prasarana dan sistem petikemas yang mampu menjawab akan kebutuhan pasar. Perdagangan ekspor dan impor merupakan salah satu sumber bagi jalannya roda perekonomian yang dapat berupa penerimaan dari ekspor barang yang dilakukan maupun kebutuhan akan bahan baku dan barang jadi yang harus didatangkan dari luar negeri.

Perkembangan teknologi yang telah berkembang pesat di dunia saat ini ikut mendorong pertumbuhan di banyak bidang, salah satunya adalah bidang industri. Kegiatan pengiriman barang menuju ke suatu tujuan sudah berlangsung lama, seiring berkembang industri cara pengiriman barang juga mengalami perkembangan. Diawali dengan pengiriman jalur darat, kemudian berkembang ke jalur laut dan udara. Cara pengemasan barang pun mulai berkembang dengan menggunakan *Container*, sehingga barang dapat di kirim dalam jumlah yang banyak dan lebih aman.

Pesatnya perkembangan Perdagangan Internasional atau perdagangan antar negara seiring dengan perdagangan bebas yang mulai terasa di negara kita termasuk di pelabuhan Tanjung Emas Semarang berpengaruh terhadap aktivitas ekspor barang dan barang impor yang semakin bertambah, maka dibutuhkan peran seorang *ship and yard planner* yang mampu mengatur

kegiatan pemuatan kontainer di atas kapal dan *container yard*. Sehingga kegiatan bisa berjalan dengan yang diinginkan tanpa adanya suatu masalah yang terjadi.

Dari pengamatan penulis lakukan selama melaksanakan praktek darat di Terminal Peti Kemas Semarang banyak kegiatan yang dilakukan di *Container Yard*. *Container Yard* adalah suatu tempat penumpukan kontainer ekspor maupun impor sebelum kontainer tersebut dimuat diatas kapal atau sebaliknya. Di *Container yard* terdapat berbagai jenis kegiatan, seperti kegiatan *stuffing* yaitu pemuatan barang kedalam kontainer dan kegiatan *stripping* yaitu pembongkaran barang dari dalam kontainer, dan juga terdapat alat bongkar muat seperti ARTG (*Automatic rubber tired gentry*) yaitu alat bongkar muat kontainer dari kapal ke dermaga atau alat yang di gunakan untuk memuat kontainer dari dermaga ke kapal, *Reach Stacker*, *reach stacker* adalah alat yang digunakan untuk bongkar muat kontainer atau memindahkan kontainer dari satu tempat ke tempat yang lain. Dari penjelasan di atas maka peneliti mengambil judul “ANALISIS PENYEBAB TERHAMBATNYA *STUFFING CONTAINER* DI TERMINAL PETI KEMAS PELABUHAN TG. EMAS SEMARANG”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang diuraikan di atas, penulis mengidentifikasi pokok-pokok permasalahan yang dirumuskan sebagai berikut :

1. Bagaimana proses pemuatan barang di terminal peti kemas Tg. Emas Semarang?
2. Kendala apa saja yang menghambat pemuatan di terminal peti kemas Tg. Emas Semarang?
3. Upaya apa saja yang dilakukan untuk mengatasi kendala pemuatan di terminal peti kemas Tg. Emas Semarang?

C. Tujuan Penelitian

Dalam penelitian ini ada beberapa tujuan yang hendak peneliti capai, yaitu:

1. Untuk mengetahui bagaimana proses stuffing container di terminal peti kemas Semarang.
2. Untuk menganalisa hambatan apa saja yang muncul pada saat kegiatan *stuffing* di terminal peti kemas Semarang.
3. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan pihak terminal peti kemas Semarang dalam mengatasi masalah yang terjadi saat *stuffing* di terminal peti kemas Semarang.

D. Manfaat Penelitian

Diharapkan dari hasil penelitian mengenai “Analisis penyebab terhambatnya *Stuffing Container* di Terminal Peti Kemas pelabuhan Tg. Emas Semarang” peneliti lakukan dapat bermanfaat bukan hanya bagi penulis tetapi juga bermanfaat bagi pembaca, khususnya bagi taruna PIP

Semarang jurusan ketatalaksanaan angkutan laut dan kepelabuhanan dan Adapun manfaat-manfaat dari penulisan skripsi ini yaitu:

1. Manfaat Teoritis:

- a. Sebagai tambahan ilmu pengetahuan umum di kampus PIP Semarang mengenai dunia ketatalaksanaan dan kepelabuhanan di Indonesia khususnya di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, tentang kegiatan stuffing di Terminal Peti Kemas Semarang.
- b. Sebagai tambahan ilmu pengetahuan mengenai apa yang dilakukan pihak Terminal Peti Kemas Semarang (TPKS) dalam mengatur pemuatan barang ke dalam kontainer (*stuffing*) dan memberikan gambaran perihal masalah yang terjadi saat kegiatan pemuatan barang ke dalam kontainer serta upaya dalam menyelesaikan masalah yang terjadi saat kegiatan mengatur pemuatan barang ke dalam kontainer (*Stuffing*).
- c. Sebagai tambahan informasi bagi para pembaca, serta pihak Terminal Petikemas Semarang, dan diharapkan penelitian ini dapat memberikan informasi yang berguna untuk pengembangan sumber daya manusia maupun sarana dan prasarana kepelabuhanan khususnya di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

2. Manfaat Praktis

Diharapkan dengan adanya penelitian ini maka dapat memberikan manfaat nyata kepada berbagai pihak yang terlibat di dalamnya yaitu:

- a. Diharapkan dengan adanya penelitian ini pihak Terminal Peti Kemas Semarang dapat mengantisipasi akan masalah yang timbul saat pemuatan barang ke dalam container (*stuffing*).
- b. Dapat menjadi referensi untuk melakukan perbaikan dan modernisasi bagi Pelabuhan Tanjung Emas Semarang dalam rangka berkiprah dalam era globalisasi jaman sekarang ini.

E. Sistematika Penelitian

Penelitian skripsi ini ditulis berdasarkan pedoman penelitian skripsi agar lebih sistematis dan mudah dimengerti. Untuk mempermudah proses pemikiran dalam membahas permasalahan skripsi “ANALISIS PENYEBAB TERHAMBATNYA *STUFFING* CONTAINER DI TERMINAL PETI KEMAS PELABUHAN TG. EMAS SEMARANG” maka peneliti menyusun dan menguraikan penjelasan secara singkat tentang materi pokok dari skripsi. Kemudian penjelasan itu dapat digunakan untuk memudahkan para pembaca dalam mengikuti penyajian yang terdapat di dalam skripsi ini. Setelah itu penulis membuat sistematika dari judul menjadi beberapa bab dan dari setiap bab menjadi sub bab sebagai berikut:

BAB I. PENDAHULUAN

- A. Latar Belakang
- B. Rumusan Masalah
- C. Tujuan penelitian
- D. Manfaat Penelitian

E. Sistematika Penelitian

BAB II. LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

B. Definisi Operasional

C. Kerangka Berpikir

BAB III. METODE PENELITIAN

A. Jenis Metode Penelitian

B. Metode Pengumpulan Data

C. Lokasi Penelitian

D. Pengumpulan Data

BAB IV. ANALISIS HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini berisi tentang gambaran umum PT. Pelabuhan Indonesia III cabang Semarang, divisi Terminal Peti Kemas Semarang, produktivitas kegiatan *stuffing* di lapangan penumpukan.

BAB V. PENUTUP

A. Simpulan

B. Saran

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN-LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP