

**ANALISIS PEMUATAN *REEFER CONTAINER* MELALUI  
ANGKUTAN LAUT DI TERMINAL PETIKEMAS SEMARANG**



**SKRIPSI**

**Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar**

**Sarjana Terapan Pelayaran**

**Disusun Oleh:**

**HASTAMAN EGO YUDANTO**

**NIT. 52155884 K**

**PROGRAM STUDI**

**KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN**

**DIPLOMA IV POLITEKNIK ILMU PELAYARAN**

**SEMARANG**

**2019**

**ANALISIS PEMUATAN *REEFER CONTAINER* MELALUI  
ANGKUTAN LAUT DI TERMINAL PETIKEMAS SEMARANG**



**SKRIPSI**

**Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar**

**Sarjana Terapan Pelayaran**

**Disusun Oleh:**

**HASTAMAN EGO YUDANTO**

**NIT. 52155884 K**

**PROGRAM STUDI**

**KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN**

**DIPLOMA IV POLITEKNIK ILMU PELAYARAN**

**SEMARANG**

**2019**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**ANALISIS PEMUATAN REEFER CONTAINER MELALUI ANGKUTAN LAUT DI TERMINAL PETIKEMAS SEMARANG**

Disusun Oleh :

**HASTAMAN EGO YUDANTO**  
NIT. 52155884.K

Telah Disetujui/Diterima Dan Selanjutnya Dapat Diujikan Didepan Dewan  
Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang,.....2019

Dosen Pembimbing I  
Materi,



**NUR ROHMAH, S.E., M.M.**  
Penata Tk. I, (III/d)  
NIP. 19750318 200312 2 001

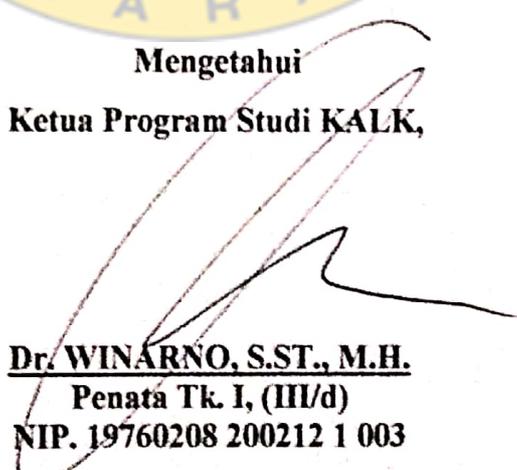
Dosen Pembimbing II  
Metodologi dan Penulisan,



**DARUL PRAYOGA, M.Pd.**  
Penata Tk. I, (III/d)  
NIP. 19850618 201012 1 001

Mengetahui

Ketua Program Studi KALK,



**Dr. WINARNO, S.ST., M.H.**  
Penata Tk. I, (III/d)  
NIP. 19760208 200212 1 003

**HALAMAN PENGESAHAN**

**ANALISIS PEMUATAN *REEFER CONTAINER* MELALUI ANGKUTAN  
LAUT DI TERMINAL PETIKEMAS SEMARANG**

DISUSUN OLEH :

**HASTAMAN EGO YUDANTO**

**52155884.K**

Telah Diujikan Dan Disahkan oleh Dewan Penguji

Serta Dinyatakan Lulus Dengan Nilai.....

Pada tanggal.....

**Penguji I**



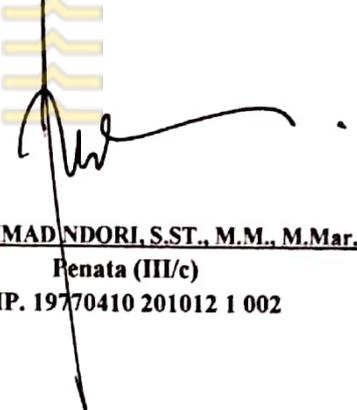
**POERNOMO DWI ATMOJO, M.H.**  
Pembina Tingkat I (IV/b)  
NIP. 19550605 198101 1 001

**Penguji II**



**NUR ROHMAH, SE., M.M.**  
Penata Tingkat I, (III/d)  
NIP. 19750318 200312 2 001

**Penguji III**



**Capt. AKHMAD NDORI, S.ST., M.M., M.Mar.**  
Penata (III/c)  
NIP. 19770410 201012 1 002

Dikukuhkan oleh :

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG

**Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc.**

Pembina (IV/b)

NIP. 19670605 2199808 1 001

## HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : HASTAMAN EGO YUDANTO

NIT : 52155884 K

Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul “Analisis Pemuatan *Reefer Container* Melalui Angkutan Laut di Terminal Petikemas Semarang” adalah benar hasil karya saya bukan jiplakan atau plagiat skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru atau menerima sanksi lain.

Semarang, ..... 2019

Yang menyatakan



METERAI  
TEMPEL  
NIT. 90001007433255  
6000  
ENAM RIBURUPIAH

**HASTAMAN EGO YUDANTO**

**NIT. 52155884 K**

## MOTTO

- *“Dream, believe and make it happen!”*

(Agnez Mo)

- “Waktu itu bagaikan pedang, jika kamu tidak memanfaatkannya menggunakan untuk memotong, ia akan memotongmu (menggilasmu)”

(H.R. Muslim)



## HALAMAN PERSEMBAHAN

Segala puji syukur kepada ALLAH SWT yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Dalam penyusunan skripsi ini penulis banyak mendapatkan bimbingan dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu pada kesempatan ini penulis ingin mempersembahkan skripsi ini kepada :

1. Bapak dan Ibu tercinta, Bapak Yuli Susilo dan Ibu Suparti yang selalu memberikan cinta, kasih sayang dan doa yang tiada henti kepada anaknya.
2. Ibu Tutik yang senantiasa membimbing dalam penelitian yang dilakukan di Terminal Petikemas Semarang.
3. Adik tercinta, Valeandra Vicarus Saputra serta keluarga besar yang selalu memberi semangat.
4. Seluruh teman-teman taruna Kota Pati dan anggota Mabes KB Septa, Ilham, Azki, Fikri, Kombang, Jevri, Andreas, Koes, yang selalu menemani dalam mengerjakan skripsi.
5. Teman-teman keluarga Kos Kocil, dimanapun kalian berada kuucapkan terimakasih untuk warna dalam hidupku dan banyak kenangan indah.
6. Teman-teman sebimbingan Mujib, Syifa, Diyan, Satria, Sukron, Septa yang selalu menemani dalam mengerjakan skripsi
7. Yulianti Triwulandari yang selalu dengan sabar memberi semangat dan doa sampai saat ini.
8. Seluruh pihak yang sudah memberikan banyak ilmu ketika melakukan Praktek Darat yang tidak bisa disebutkan satu per satu.

9. Seluruh karyawan TPKS yang sudah menemani dalam melaksanakan penelitian.
10. Semua pihak yang sudah membantu dalam proses pengerjaan skripsi ini.
11. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang tempat penulis menimba ilmu.
12. Pada pembaca semoga skripsi ini dapat bermanfaat dengan baik.



## KATA PENGANTAR

Puji Syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT atas segala limpahan rahmat dan karunia yang diberikan, sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan skripsi ini yang berjudul "**Analisis Pemuatan Reefer Container Melalui Angkutan Laut di terminal Petikemas Semarang**". Penyusunan skripsi ini merupakan salah satu syarat guna menyelesaikan pendidikan program Diploma IV tahun ajaran 2018-2019 di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang merupakan salah satu kewajiban bagi taruna untuk lulus dengan memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis banyak mendapat bimbingan serta bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada Yth :

1. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak Dr. Winarno, S.S.T., M.H. selaku Ketua Program Studi KALK.
3. Ibu Nur Rohmah, S.E., M.M. selaku Dosen Pembimbing Materi.
4. Bapak Darul Prayoga, M.Pd. selaku Dosen Pembimbing Penulisan.
5. Seluruh karyawan PT. Pelindo III Semarang yang telah membantu penulis dalam pengumpulan data-data sehingga terselesaikannya skripsi ini.
6. Bapak dan Ibu tercinta yang selalu mendoakan dan memberikan dorongan.
7. Yang penulis banggakan teman-teman angkatan LII dan kelas KALK VIII, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang serta taruna Kota Pati dan Anggota Mabes KALK B.

8. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang telah membantu dan memberi dukungan baik secara moril maupun materiil sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.

Penulis menyadari masih banyak kekurangan dalam skripsi ini, untuk itu penulis sangat mengharapkan saran ataupun koreksi dari para pembaca yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini dan apabila dalam skripsi ini ada hal-hal yang tidak berkenan, penulis minta maaf. Akhirnya penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi seluruh pembaca. Amin.

Semarang,

2019

Penulis



**HASTAMAN EGO YUDANTO**

**NIT : 52155884.K**



## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO.....	v
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	vi
KATA PENGANTAR.....	viii
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR GAMBAR.....	xii
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
ABSTRAK.....	xv
<i>ABSTRACT</i> .....	xvi
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Perumusan Masalah.....	3
C. Tujuan Penelitian.....	3
D. Manfaat Penelitian.....	4
E. Sistematika Penulisan.....	5
<b>BAB II LANDASAN TEORI</b>	
A. Tinjauan Pustaka.....	7
B. Kerangka Pikir Penelitian.....	17

**BAB III METODE PENELITIAN**

A. Metode Penelitian..... 19

B. Jenis Penelitian.....20

C. Lokasi dan Waktu Penelitian..... 21

D. Sumber Data.....22

E. Metode Pengumpulan Data.....23

F. Teknik Analisis Data..... 26

**BAB IV ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

A. Gambaran Objek Penelitian..... 28

B. Analisa Masalah.....34

C. Pembahasan Masalah..... 36

**BAB V PENUTUP**

A. Kesimpulan..... 52

B. Saran..... 53

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

## DAFTAR GAMBAR

- Gambar 2.1 *General Cargo Container*
- Gambar 2.2 *Flat Rack Container*
- Gambar 2.3 *Open Top Container*
- Gambar 2.4 *Tunnel Container*
- Gambar 2.5 *Open Side Storage Container*
- Gambar 2.6 *Tank Container*
- Gambar 2.7 *Half Height Container*
- Gambar 2.8 *Car Carrier Container*
- Gambar 2.9 *Intermediate Bulk Shft Container*
- Gambar 2.10 *Special Purpose Container*
- Gambar 2.11 *Reefer Container*
- Gambar 2.12 Kerangka Pikir
- Gambar 4.1 Kantor Terminal Petikemas Semarang
- Gambar 4.2 Foto udara Terminal Petikemas Semarang
- Gambar 4.3 Struktur Organisasi Terminal Petikemas

## DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Alat Bongkar Muat di TPKS Tanjung Emas

Tabel 4.2 Volume Arus *Reefer Container* Tahun 2016-2018



## DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Fasilitas Terminal Petikemas Semarang
- Lampiran 2 Arus *Container* Terminal Petikemas Semarang 2016-2018
- Lampiran 2 Hasil Wawancara



## ABSTRAK

**Hastaman Ego Yudanto**, NIT. 52155884.K, 2019 “*Analisis Pemuatan Reefer Container Melalui Angkutan Laut di Terminal Petikemas Semarang*”, Program Diploma IV, Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Nur Rohmah, S.E, M.M dan Pembimbing II: Darul Prayoga, M.Pd.

*Reefer container* merupakan *container* berpendingin yang dioperasikan untuk mengangkut muatan yang harus didinginkan pada suhu tertentu, seperti daging, ikan, buah-buahan dan lain lain. *Container* jenis ini memerlukan penanganan khusus dalam proses bongkar muatnya, tetapi sekarang ini masih sering terjadi penanganan yang sama dengan *container* jenis lain. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui kendala yang terjadi pada saat pemuatan *Reefer Container* di Terminal Petikemas Semarang, untuk mengetahui pihak-pihak yang bertanggung jawab apabila terjadi kerusakan barang dalam proses pemuatan *Reefer Container* dan untuk mengetahui upaya PT. Pelindo III Semarang dalam menangani masalah keterlambatan pemuatan yang dapat menyebabkan kerusakan barang di dalam *Reefer Container* di Terminal Petikemas Semarang.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif. Penelitian deskriptif merupakan penelitian yang berusaha mendeskripsikan suatu gejala, peristiwa yang terjadi pada saat sekarang atau masalah aktual dan penelitian kualitatif merupakan penelitian yang mengacu pada data faktual serta menggunakan cara sistematis sehingga dapat dipertanggungjawabkan kebenarannya. Metode pengumpulan data pada penelitian ini berupa studi pustaka, dokumentasi, obsevasi dan wawancara.

Dari hasil penelitian dapat diketahui bahwa kendala-kendala selama proses pemuatan *reefer container* antara lain resiko terjadinya kerusakan barang di dalam *reefer container*, penanganan yang salah dalam proses pemuatan *reefer container* dan kurangnya sosialisasi dari PT Pelindo III mengenai fungsi dan penanganan *reefer container*. Pihak-Pihak yang bertanggung jawab apabila terjadi kerusakan barang dalam proses pemuatan *reefer container* adalah *driver truck container*, *reefer man*, *tally man*, *foreman*, *supervisor* lapangan, *shipper* dan pihak gudang. Upaya PT Pelindo III Semarang dalam menangani masalah keterlambatan pemuatan yang dapat menyebabkan kerusakan barang dalam *reefer container* di Terminal Petikemas Semarang adalah Melakukan rekayasa mengenai antrian pemuatan *reefer container* di dermaga, meletakkan *reefer container* di *Container Yard 2* bersama dengan *container* muatan berbahaya agar mengingatkan bahwa *reefer container* juga memerlukan penanganan khusus dan melakukan sosialisasi mengenai fungsi dan penanganan *reefer container* kepada semua pihak yang terkait dengan proses bongkar muat di Terminal Petikemas Semarang.

**Kata Kunci** : Dampak, *Reefer Container*, Angkutan Laut

## **ABSTRACT**

**Hastaman Ego Yudanto**, NIT. 52155884.K, 2019 "Analysis of Loading Reefer Container Through Sea Transportation at The Semarang Container Terminal". Program Diploma IV, Port and Shipping Department, Semarang Merchant Marine Polytechnic, 1<sup>st</sup> Advisor: Nur Rohmah, S.E., M.M. and 2<sup>nd</sup> Advisor: Darul Prayoga, M.Pd.

*Reefer container is a refrigerated container that is operated to transport cargo that must be refrigerated at a certain temperature, such as meat, fish, fruits and others. This type of container requires special handling in the process of loading and unloading, but now it still often happens the same handling with other types of containers. The purpose of this study is to determine the obstacles that occur when loading Reefer Container in Semarang Container Terminal, know the parties responsible for damage to goods in the Reefer Container loading process and know the efforts of PT. Pelindo III Semarang in handling the problem of delays in loading which can cause damage to goods in the Reefer Container in the Semarang Container Terminal.*

*This research using descriptive kualitative metode. Descriptive research is research that seeks to describe a phenomenon, events that occur at the present time or actual problems and qualitative research is research that refers to factual data and uses systematic methods so that they can be justified. This research using literatur review, documentation, observation and interview for collect the data.*

*From the research results it can be seen that the obstacles during the reefer container loading process are the risk of damage to goods inside the reefer container, incorrect handling in the reefer container loading process and the lack of socialization from PT Pelindo III regarding the function and handling of the reefer container. The parties responsible for damage to goods in the process of loading the reefer container are truck container drivers, reefer man, tally man, foreman, field supervisor, shipper and the warehouse. The efforts of PT Pelindo III Semarang in handling the problem of delays in loading that can cause damage to goods inside the reefer container at the Semarang Container Terminal are to engineer the queue of loading the reefer container at the dock, putting the reefer container in Container Yard 2 along with dangerous cargo containers in order to remind the reefer container also requires special handling and socializing the function and handling of the container reefer to all parties related to the loading and unloading process at the Semarang Container Terminal.*

**Key word:** *Impact, Reefer Container, Sea Transportation*

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar belakang

Pengangkutan diperlukan karena sumber kebutuhan manusia tidak berada pada satu tempat saja. Selain itu sumber bahan baku harus melalui proses produksi yang lokasinya tidak selalu sama dengan lokasi konsumen. Kesenjangan antara lokasi sumber bahan baku, produsen, dan konsumen inilah yang melahirkan pengangkutan. Pengangkutan dapat dikategorikan dalam angkutan jalan dan kereta api, angkutan udara dan angkutan laut. Angkutan laut memegang peranan penting untuk menunjang kelancaran proses distribusi karena dinilai lebih praktis. Selain itu angkutan laut juga memiliki kapasitas pemuatan yang besar. Jumlah armada dan sumber daya manusia yang cukup banyak membuat alur proses perputaran barang tetap terjaga.

Perkembangan teknologi angkutan laut berupa pengemasan khusus menggunakan peti kemas (*container*) semakin banyak digunakan dalam pengiriman berbagai macam komoditas, baik domestik, ekspor maupun impor. Penggunaan peti kemas sebagai sarana angkutan laut dinilai lebih efektif dan efisien dalam berbagai aspek, seperti kegiatan bongkar muat yang relatif cepat dan juga dapat terlaksana walaupun dalam kondisi hujan. Pengiriman barang menjadi lebih mudah karena menggunakan *container truck*. Salah satu keunggulan lain dalam pengangkutan dengan sarana peti kemas adalah adanya layanan *Less than Container Load (LCL)* dimana pihak pengirim barang tidak harus menyewa ruang *container* penuh, tetapi dapat

dilakukan dengan cara menyewa sebagian ruang yang ada di peti kemas dengan melakukan pembayaran sesuai berat maupun volume barang (berbagi ruang *container* dengan pemilik barang lain).

Terminal Peti Kemas Semarang merupakan salah satu pintu gerbang perdagangan Indonesia yang melayani pengiriman barang untuk keperluan ekspor impor maupun pengiriman barang antar pulau dengan menggunakan angkutan laut sistem *container*. Seiring dengan bertambahnya jenis maupun jumlah muatan yang harus ditangani, maka teknologi penanganan muatan juga semakin berkembang. Begitu pula dengan *container* yang dalam perkembangannya memiliki berbagai macam jenis berdasarkan karakteristik muatan yang diangkut. Salah satunya adalah *reefer container*. Saat ini banyak dijumpai komoditi dimana selama proses pengangkutan muatannya memerlukan perlakuan khusus, seperti perlunya pengaturan pada suhu tertentu untuk menjaga mutu serta kualitas dari muatan tersebut, dengan menggunakan *reefer container*.

Terdapat beberapa kendala dalam kegiatan pemuatan *reefer container* di Terminal Peti Kemas Semarang. Hal ini disebabkan oleh antrian pada proses pemuatan yang ditangani secara bersamaan dengan *container* lain yang berisi muatan biasa (*General Cargo*). *Reefer container* adalah *container* yang memiliki *system* pendingin yang diperoleh dengan cara tersambung ke arus listrik. Dalam proses pemuatan, *reefer container* tidak mendapat arus listrik untuk sementara waktu karena harus dimuat melalui *truck* yang tidak memiliki arus listrik untuk mendinginkan *container* tersebut. Jika antrian

pada proses pemuatan terlalu banyak maka reefer *container* akan semakin lama tidak tersambung arus listrik. Hal ini memungkinkan terjadinya kerusakan muatan yang ada didalam *reefer container*. Berdasarkan permasalahan diatas maka peneliti memilih judul “**Analisis Dampak Pemuatan Reefer Container Melalui Angkutan Laut Di Terminal Petikemas Semarang.**”

#### **B. Perumusan masalah**

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Kendala apa yang terjadi pada saat pemuatan *Reefer Container* melalui angkutan laut di Terminal Petikemas Semarang?
2. Pihak mana saja yang bertanggung jawab apabila terjadi kerusakan barang dalam proses pemuatan *Reefer Container* melalui angkutan laut di Terminal Petikemas Semarang?
3. Bagaimana upaya PT. Pelindo III Semarang dalam menangani masalah keterlambatan pemuatan yang dapat menyebabkan kerusakan barang di dalam *Reefer Container* di Terminal Petikemas Semarang?

#### **C. Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui kendala yang terjadi pada saat pemuatan *Reefer Container* melalui angkutan laut di Terminal Petikemas Semarang.
2. Untuk mengetahui pihak-pihak yang bertanggung jawab apabila terjadi kerusakan barang dalam proses pemuatan *Reefer Container* melalui angkutan laut di Terminal Petikemas Semarang.
3. Untuk mengetahui upaya PT. Pelindo III Semarang dalam menangani

masalah keterlambatan pemuatan yang dapat menyebabkan kerusakan barang di dalam *Reefer Container* di Terminal Petikemas Semarang.

#### **D. Manfaat penelitian**

Manfaat penelitian ini adalah:

##### 1. Manfaat Teoritis

- a. Sebagai tambahan pengetahuan di kampus Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang mengenai pemuatan *reefer container* melalui angkutan laut di Terminal Peti Kemas Semarang.
- b. Sebagai tambahan informasi serta pengetahuan guna dijadikan bahan acuan untuk penelitian berikutnya sehingga dapat menghasilkan penelitian yang lebih baik dan akurat.
- c. Sebagai tambahan informasi dan pengetahuan bagi para pembaca, termasuk instansi terkait dan diharapkan penelitian ini dapat berguna untuk pedoman penelitian dimasa mendatang.
- d. Dapat digunakan untuk pengembangan pengetahuan lebih lanjut guna meningkatkan kualitas pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang.

##### 2. Manfaat Praktis

- a. Memberi gambaran yang berguna dalam pengambilan keputusan untuk masalah pemuatan *reefer container* melalui angkutan laut di Terminal Petikemas Semarang.
- b. Sebagai referensi untuk melakukan perbaikan dan koreksi bagi PT. Pelindo III Semarang dalam pelayanan bongkar muat di Terminal Petikemas Semarang.

## **E. Sistematika Penulisan**

Untuk memudahkan dalam penyusunan skripsi ini, maka penulis membagi penulisan ini dalam beberapa bab dan sub bab, antara lain:

### **BAB I   Pendahuluan**

Pendahuluan berisi hal-hal yang berkaitan dengan latar belakang, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan. Latar belakang berisi tentang kondisi nyata, kondisi seharusnya yang terjadi di lapangan serta alasan-alasan yang menjadi acuan peneliti dalam pemilihan judul. Perumusan masalah adalah uraian masalah yang diteliti. Tujuan penelitian berisi tujuan yang akan dicapai melalui kegiatan penelitian ini. Manfaat penelitian berisi uraian tentang manfaat yang diperoleh dari hasil penelitian, manfaat dibedakan menjadi manfaat secara teoritis dan manfaat secara praktis. Sistematika penulisan berisi susunan bagian penelitian dimana bagian yang satu dengan bagian yang lain saling berkaitan dalam satu runtutan pikir.

### **BAB II   Landasan Teori**

Bab ini menjelaskan tentang landasan teori yang berkaitan dengan penelitian yang diambil dari buku atau referensi yang mendukung penelitian yang dibuat. Bab ini juga memuat kerangka pikir penelitian yang menjadi pedoman dalam proses berjalannya penelitian.

### **BAB III Metode Penelitian**

Bab ini membahas metode penelitian yang digunakan dalam menyelesaikan penelitian, yang terdiri dari lokasi atau tempat penelitian, metode pengumpulan data dan teknik analisis data.

### **BAB IV Hasil Penelitian dan Pembahasan Masalah.**

Bab ini berisi analisa masalah dan pembahasan atas apa yang didapatkan pada waktu peneliti melaksanakan penelitian di Terminal Peti Kemas Semarang. Bab ini membahas gambaran umum permasalahan, analisa masalah dari rumusan masalah dan pembahasan masalah. Dengan pembahasan, maka permasalahan akan terpecahkan dan dapat diambil kesimpulan.

### **BAB V Penutup**

Bab ini menyajikan jawaban terhadap masalah dari penelitian yang telah dibuat berdasarkan hasil analisis mengenai topik yang dibahas yang berisi kesimpulan dari penelitian dan saran untuk semua pihak terkait.

### **DAFTAR PUSTAKA**

### **LAMPIRAN**

### **DAFTAR RIWAYAT HIDUP**

## BAB II

### LANDASAN TEORI

#### A. Tinjauan Pustaka

##### 1. Analisis

Menurut Dwi Prastowo Darminto (2014:52) dalam buku Analisis Laporan Keuangan, analisis adalah penguraian suatu pokok atas berbagai bagiannya dan penelaahan bagian itu sendiri, serta hubungan antar bagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti keseluruhan. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia edisi baru (2016), analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa (karangan, perbuatan, dan sebagainya) untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya (sebab, musabab, duduk perkaranya, dan sebagainya), penguraian suatu pokok atau berbagai bagiannya dan penelaahannya bagian itu sendiri serta hubungan antar bagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan arti keseluruhan, dikaji sebaik-baiknya, proses pemecahan persoalan yang dimulai dengan dugaan akan kebenarannya.

Berdasarkan definisi di atas dapat disimpulkan bahwa analisis adalah kegiatan untuk memecahkan masalah dan melakukan suatu penyelidikan yang terjadi atas suatu peristiwa, yaitu tentang dampak pemuatan *reefer container* melalui angkutan laut di Terminal Peti Kemas Semarang.

##### 2. Kendala

Kendala menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2016) merupakan halangan rintangan dengan keadaan yang membatasi, menghalangi atau

mencegah pencapaian sasaran. Kendala dapat berupa sesuatu yang memberikan dampak negatif terhadap sesuatu. Dalam hal ini kendala yang akan dikaji adalah kendala yang terjadi pada proses pemuatan *reefer container* melalui angkutan laut di Terminal Petikemas Semarang.

### 3. *Container* dan jenis-jenisnya

#### a. Pengertian Petikemas (*container*)

Menurut Soedjono Kramadibrata (2013:280) dalam buku Perencanaan Pelabuhan, petikemas adalah suatu kotak besar terbuat dari bahan campuran baja dan tembaga (antikarat) dengan pintu yang dapat terkunci dan pada tiap sisi-sisi dipasang suatu piting sudut dan kunci putar sehingga antara satu petikemas dengan petikemas lainnya dapat digunakan dengan mudah disatukan atau dilepaskan. Menurut Arlius (2014) dalam buku Ramalan Tingkat Pemakaian Terminal Petikemas, petikemas adalah suatu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali, dipergunakan untuk menyimpan sekaligus mengangkut muatan yang ada di dalamnya. Menurut Dirk Koleangan (2014:6) dalam buku Sistem Petikemas, petikemas adalah semua media yang didalamnya dapat dimasukkan sesuatu barang atau tempat mengisi barang. Dapat disimpulkan bahwa petikemas adalah suatu tempat berupa peti yang terbuat dari bahan logam antikarat yang berfungsi untuk menyimpan dan mengangkut muatan untuk dibawa dari tempat satu ke tempat lain serta dapat dipakai berulang kali.

b. Jenis-jenis Petikemas (*container*)

*Container* dapat bervariasi dalam dimensi, struktur, bahan dan konstruksi. Berikut adalah beberapa jenis yang paling umum digunakan pada saat ini:

1) *Dry Cargo Container / General Cargo*

Petikemas jenis ini adalah petikemas yang digunakan untuk mengangkut bermacam-macam muatan yang tidak memerlukan perhatian secara khusus. Contoh muatan dalam *container* ini adalah tekstil.



Gambar 2.1 *General Cargo Container*

2) *Flat Rack Container*

*Flat Rack Container* adalah petikemas dengan sisi yang dapat dilipat dan berbentuk sederhana, dimana sisinya bisa dilipat atau dicopot sehingga membuat rak datar untuk pengiriman muatan *overweight* atau *overwidth*. Muatan *overweight* adalah muatan yang dimensi tingginya melebihi standar *ISO container*, sedangkan muatan *overwidth* adalah muatan yang dimensi lebar muatannya melebihi standar *ISO container*. Contoh muatan yang melebihi dimensi tinggi dan lebar adalah pipa dan mesin.



Gambar 2.2 *Flat Rack Container*

### 3) *Open Top Container*

*Open top container* adalah sebuah petikemas dengan atap *convertible* yang dapat dilepas untuk membuat bagian atas terbuka sehingga muatan yang memiliki tinggi melebihi standar general *container* dapat dikirimkan dengan mudah. Fungsinya hampir sama dengan *flat rack container* yang mengangkut muatan *over dimension*.



Gambar 2.3 *Open Top Container*

### 4) *Tunnel Container*

*Tunnel container* adalah petikemas yang dilengkapi dengan pintu di kedua ujungnya. Muatan petikemas tersebut sama dengan

*general container* pada umumnya, tetapi memiliki keunggulan pintu yang dapat dibuka di kedua sisinya yang sangat membantu dalam proses bongkar muat.



Gambar 2.4 *Tunnel Container*

5) *Open Side Storage Container*

*Open side storage container* adalah *container* yang disediakan dengan pintu terbuka 180 hingga 270 derajat di sisi samping serta dapat terbuka lebar sehingga menyediakan ruang yang lebih luas untuk memuat. Contoh muatan *container* ini adalah muatan *furniture*.



Gambar 2.5 *Open Side Storage Container*

### 6) Tank Container

*Tank Container* adalah *container* dengan penyimpanan wadah yang digunakan sebagian besar untuk bahan cair dan gas. Bahan dari *container* ini terbuat dari baja yang kuat atau bahan anti korosif.



Gambar 2.6 Tank Container

### 7) Half Heigh Container

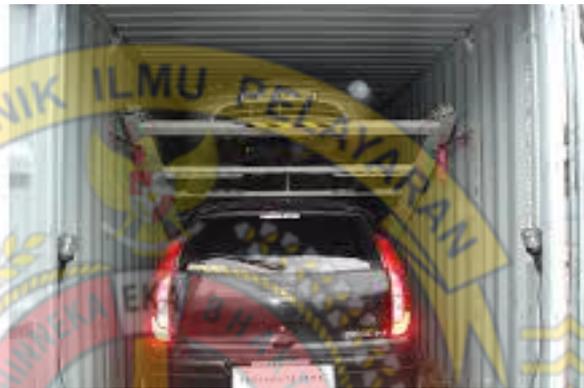
*Half Heigh Container* adalah *container* dengan dimensi tingginya hanya setengah dari ukuran *container* biasa. Muatan yang menggunakan *container* jenis ini adalah muatan batubara dan alat berat yang dimensi atasnya melebihi ukuran standar *container*.



Gambar 2.7 Half Heigh Container

#### 8) *Car Carrier Container*

*Car Carrier Container* adalah *container* pembawa mobil yang dibuat khusus untuk pengiriman mobil. Pada *container* ini terdapat bagian yang dilipat yang dapat membantu mobil saat masuk ke dalam *container* tanpa resiko adanya kerusakan.



Gambar 2.8 *Car Carrier Container*

#### 9) *Intermediate Bulk Shift Container*

*Intermediate Bulk Shift Container* adalah *container* industri yang dirancang untuk pengangkutan dan penyimpanan muatan curah yang berbentuk biji-bijian seperti bahan makanan yang berbentuk biji, dan obat-obatan.



Gambar 2.9 *Intermediate Bulk Shift Container*

#### 10) *Special Purpose Container*

*Special Purpose Container* adalah unit *container* khusus. Sebagian besar mereka digunakan untuk pelayanan tingkat tinggi seperti pengiriman senjata dan bahan mudah meledak (*explosive*). Dengan demikian, konstruksi dan komposisi materialnya khusus yang dapat menahan ledakan dan keamanan yang menjadi prioritas utama dalam pengiriman muatan menggunakan jenis *container* ini.



Gambar 2.10 *Special Purpose Container*

#### 11) *Reefer container*

Menurut Hanjin *Book* (2015:8) dalam buku “*General Cargo Operation for Chief Officer*”, *reefer container is a special container that contains refrigerant (R/F unit or R/F machinery) so is possible to keep container in certain temperature. According to cooling method, there are top discharge type and bottom discharge type. These days, bottom discharge type is widely used.* (*Reefer container* adalah *container* khusus yang berisi mesin pendingin (mesin R/F atau mesin F/R) sehingga memungkinkan untuk menjaga *container* pada suhu tertentu. Berdasarkan pada metode pendinginannya, ada jenis debit atas dan jenis debit bawah. Sekarang ini jenis debit bawah lebih sering digunakan.

Secara umum, *reefer container* adalah salah satu jenis petikemas *refrigeration unit* dengan *system* pendinginan tertutup. Secara bahasa

*reefer container* adalah *container* yang dilengkapi dengan system refrigerasi (*refrigerated container*) yang berfungsi untuk mengawetkan atau menjaga *temperature* atau suhu komoditi yang ada di dalamnya. Komoditi yang disimpan dalam *container* seperti ini adalah barang atau *cargo* yang digunakan untuk kegiatan ekspor atau impor seperti ikan, daging, sayur-sayuran, buah-buahan dan muatan lain yang memerlukan pendinginan pada suhu tertentu. Untuk dapat beroperasi pada saat proses transportasi, *reefer container* menggunakan *power supply diesel* atau genset agar suhu *cargo* di dalam *reefer container* bisa tetap terjaga dengan baik sehingga barang tersebut terjamin secara kualitasnya. Yang dibahas dalam skripsi ini adalah tentang *reefer container*.



Gambar 2.11 *Reefer Container*

#### 4. Proses pemuatan *reefer container*

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, pemuatan adalah suatu proses, cara, perbuatan (memasukkan) sesuatu ke dalam wadah. Dalam hal

ini, pemuatan berarti proses pemindahan muatan dari *container yard* menuju ke angkutan laut (kapal).

Dalam buku Manajemen Pelabuhan (DR.D.A LASSE 2014:121), pekerjaan bongkar muat dari dan ke kapal dilakukan oleh perusahaan bongkar muat dan memiliki 3 tahap:

- 1) *Stevedoring*  
*Stevedoring* ialah menurunkan dan menaikkan barang dari/ke atas kapal sampai barang tersusun rapi didalam palka dengan menggunakan *crane* kapal atau *crane* darat.
- 2) *Cargodoring*  
*Cargodoring* adalah mengangkut barang dari dermaga ke gudang penumpukan menggunakan *truck* atau menggunakan gerbong kereta atau mengangkut barang dari gudang penumpukan ke dermaga.
- 3) *Receiving atau delivery*  
*Receiving atau delivery* adalah kegiatan menerima barang di gudang atau lapangan penumpukan dan menyerahkan ke atas *truck* penerima barang untuk barang yang dibongkar, sebaliknya untuk barang yang akan dimuat ke kapal diserahkan ke atas kapal.

Proses pemuatan *reefer container* secara umum sama dengan pemuatan *container* lain. Perbedaannya terletak pada *system* penangan, peralatan dan fasilitas yang digunakan. *Reefer container* diangkut menggunakan *truck* yang memiliki arus listrik. Setelah masuk ke *container yard*, maka langsung dimasukkan kedalam plat baja yang berukuran sesuai *reefer container* tersebut (20 feet/40 feet), kemudian stop kontak *reefer container* dihubungkan dengan *electric point* yang ada di kerangka baja tersebut. Pemberian arus listrik ini berlangsung terus menerus hingga *reefer container* siap dikapalkan.

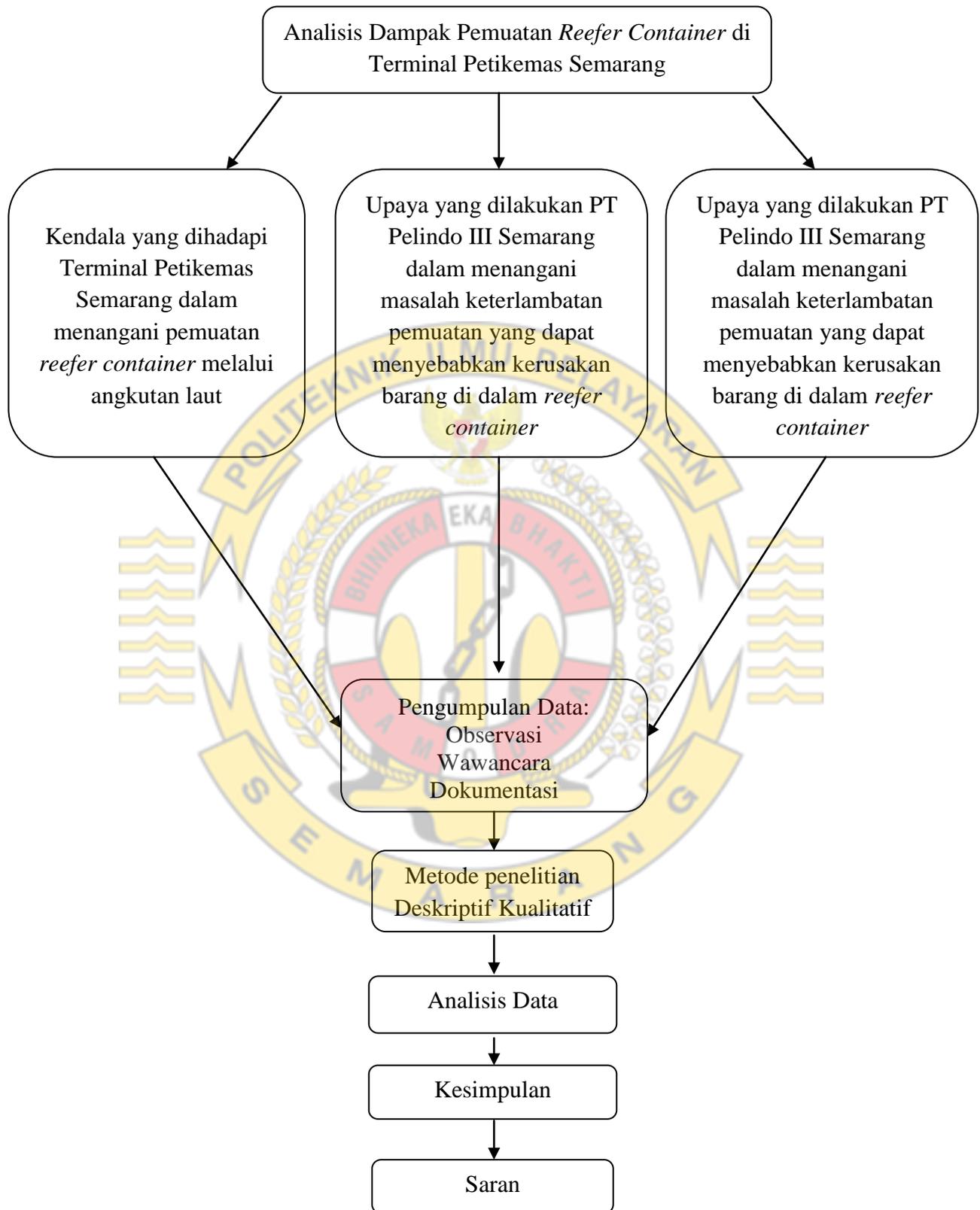
## 5. Terminal Petikemas

Terminal petikemas adalah suatu terminal yang dilengkapi dengan fasilitas berupa tambatan, dermaga, lapangan penumpukan serta peralatan bongkar muat *container*. Terminal petikemas mempunyai peran yang

penting dalam rangkaian angkutan petikemas dimana sebagai *center point* yang mempertemukan antar moda transportasi darat dan laut. Terminal petikemas merupakan tempat penimbunan sementara terkait dengan aktivitas bongkar muat *container* dari dan ke kapal dan menyediakan fasilitas khusus yang memadai serta didukung dengan kompetensi SDM dalam memperlancar kegiatan bongkar muat petikemas. Menurut DR. D. A. LASSE (2014:169) dalam buku Manajemen Kepelabuhanan, terminal petikemas adalah suatu terminal yang menyediakan lapangan penumpukan (*Container Stacking Yard*) di *water front* atau di dermaga yang berhadapan langsung dengan kapal. Dalam terminal petikemas juga terdapat lapangan penumpukan lainnya seperti depo petikemas. Depo petikemas adalah wilayah yang ada di pelabuhan yang digunakan untuk menyimpan petikemas dengan dilakukan proses pengeluaran, penerimaan, perawatan dan perbaikan.

## **B. Kerangka Pikir Penelitian**

Untuk memudahkan pemahaman dalam penelitian ini, dibuat kerangka pikir penelitian dalam bentuk bagan sederhana sebagai berikut:



Gambar 2.12 Kerangka Pikir

## BAB V

### PENUTUP

#### A. Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan mengenai analisis dampak pemuatan *reefer container* melalui angkutan laut di Terminal Petikemas Semarang, dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Kendala-kendala yang dihadapi dalam proses pemuatan *reefer container* melalui angkutan laut di Terminal Petikemas Semarang adalah:
  - a. Resiko terjadinya kerusakan barang di dalam *reefer container*.
  - b. Penanganan yang salah dalam proses pemuatan *reefer container*.
  - c. Kurangnya sosialisasi dari PT Pelindo III mengenai fungsi dan penanganan *reefer container*.
2. Pihak-Pihak yang bertanggung jawab apabila terjadi kerusakan barang dalam proses pemuatan *reefer container* melalui angkutan laut di Terminal Petikemas Semarang adalah:
  - a. *Driver truck container*
  - b. *Reefer man*
  - c. *Tally man*
  - d. *Foreman*
  - e. *Supervisor lapangan*
  - f. *Shipper*
  - g. Pihak Gudang

3. Upaya PT Pelindo III Semarang dalam menangani masalah keterlambatan pemuatan yang dapat menyebabkan kerusakan barang di dalam *reefer container* di Terminal Petikemas Semarang adalah:
  - a. Melakukan rekayasa mengenai antrian pemuatan *reefer container* di dermaga
  - b. Meletakkan *reefer container* di *Container Yard 2* bersama dengan *container* muatan berbahaya agar mengingatkan bahwa *reefer container* juga memerlukan penanganan khusus.
  - c. Melakukan sosialisasi mengenai fungsi dan penanganan *reefer container* kepada semua pihak yang terkait dengan proses bongkar muat di Terminal Petikemas Semarang

#### **B. Saran:**

1. Perlu adanya studi banding dari pihak Terminal Petikemas Semarang ke perusahaan lain, seperti Terminal Petikemas Surabaya atau Terminal Teluk Lamong Surabaya mengenai penanganan *reefer container* untuk meminimalisir kendala-kendala yang terjadi selama proses pemuatan *reefer container* di Terminal Petikemas Semarang.
2. Pihak Terminal Petikemas Semarang sebaiknya melakukan *briefing* setiap pagi sesuai divisi masing-masing sebelum melakukan aktivitas, yang bertujuan untuk merencanakan semua kegiatan yang akan dilaksanakan dan mengevaluasi kegiatan yang telah selesai dilaksanakan hari sebelumnya.

3. Perlu adanya tambahan pengetahuan mengenai fungsi dan penanganan *reefer container* kepada seluruh pihak yang terkait, dapat berupa *banner* yang ditempel di sekitar area bongkar muat ataupun dibuatkan brosur kecil yang berisi penjelasan singkat mengenai fungsi dan penanganan *reefer container*.



## DAFTAR PUSTAKA

- Darminto, Dwi Prastowo. 2014. *Analisis Laporan Keuangan*. Yogyakarta: AMP-YKPN.
- Farendy, Arlius. 2014. *Ramalan Tingkat Pemakaian Lapangan Penumpukan Petikemas*. Surabaya: ITS.
- Hanjin, Book. 2015. *General Cargo Operation for Chief Officer. South Korea: Hanjin Shipping*.
- Hikmah, Arif. 2015. *Pengertian Tentang Dampak*. Bandung: Alfabeta.
- Jonathan, Sarwono. 2016. *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Kramadibrata, Soedjono. 2013. *Perencanaan Pelabuhan*. Bandung: ITB.
- Koleangan, Dirk. 2014. *Sistem Petikemas (Container System)*. Jakarta: Trisakti.
- Lasse, DR. D.A. 2014. *Manajemen Kepelabuhanan*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Neolaka, Amos. 2014. *Metode Penelitian dan Statistik*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Sugiyono. 2016. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugono, D. 2016. *Kamus besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Pusat Bahasa.
- Sukmadinata, Nana Syaodih. 2016. *Metode penelitian Pendidikan*. Bandung: Remaja Rosdakarya.

## LAMPIRAN I

### Fasilitas Terminal Petikemas Semarang

Tabel Dermaga TPKS

No	NAMA DERMAGA	PANJANG TAMBATAN	UKURAN			KEDALA- MAN KOLAM (m)	KONS- TRUKSI	TAHUN PEMBUAT- AN
			Pan- jang (m)	Lebar (m)	Luas (m <sup>2</sup> )			
1	DERMAGA TPKS 	345	345	25	8625	10	Tiang pancang baja	1999
2	DERMAGA BARU TPKS 	150	150	25	3750	10	Tiang pancang baja	2005
3	DERMAGA 3 BARU TPKS	105	105	25	2625	10	Tiang pancang baja	2015

Sumber : Terminal Petikemas Semarang

Tabel Lapangan Penumpukan TPKS

No.	NAMA LAPANGAN PENUMPUKAN	UKURAN LAPANGAN PENUMPUKAN			DAYA DUKUNG LANTAI (Ton/M2)	KONSTRUKSI LANTAI	KETERANGAN
		Panjang (m)	Lebar (m)	Luas (m2)			
1	Container Yard 01	372	222.15	82640	3	paving tebal 10 cm	1999
2	Container Yard 02	140.9	109.57	15438	3	paving tebal 10 cm	1999
3	Container Yard 03	182	160.4	29193	3	paving tebal 10 cm	1995
4	Container Yard 04	160.9	130.36	29193	3	paving tebal 10 cm	1995
5	Container Yard 05	150	56.67	8501	3	paving tebal 10 cm	2005
6	Container Yard 06	259.5	117.23	30421	3	paving tebal 10 cm	2008

Sumber : Terminal Petikemas Semarang

Alat Bongkar Muat TPKS

<b>NO.</b>	<b>NAMA ALAT</b>	<b>JUMLAH</b>
1	<i>TRUCK INTERNAL</i>	43
2	<i>TOP LOADER</i>	1
3	<i>CHASIS</i>	43
4	<i>AUTOMATIC RUBBER TYRED GENTRY</i>	11
5	<i>SIDE LOADER</i>	2
6	<i>RUBBER TYRED GANTRY</i>	12
7	<i>REACH STACKER</i>	3
8	<i>ELECTRICAL FORKLIFT</i>	7
9	<i>DIESEL FORKLIFT</i>	1
10	<i>CONTAINER CRANE</i>	7

Sumber : Terminal Petikemas Semarang

## LAMPIRAN II

### Arus *Container* Terminal Petikemas Semarang 2013-2018

TAHUN	IMPORT CONTAINER				EXPORT CONTAINER				TOTAL IMPORT+EXPORT	
	20'	40'	45'	Teus	20'	40'	45'	Teus	Box	Teus
2013	38.194	96.924	2.571	215.942	46.385	100.408	1.923	241.113	286.405	457.055
2014	47.315	98.716	2.773	234.249	55.719	104.961	2.041	264.454	311.525	498.703
2015	70.907	101.671	2.981	278.209	72.170	108.811	2.596	297.462	359.136	575.671
2016	78.237	105.421	3.049	299.098	72.368	113.931	2.648	309.103	375.654	608.201
2017	79.938	107.187	3.494	301.298	74.210	116.829	2.983	313.834	384.640	615.132
2018	80.815	111.149	3.578	310.269	76.258	120.390	3.479	323.996	395.669	634.265

Sumber : *TPKS Pelabuhan Tanjung Emas Semarang*

Tabel Data Kapasitas Daya Lalu Tahun 2013 – 2018

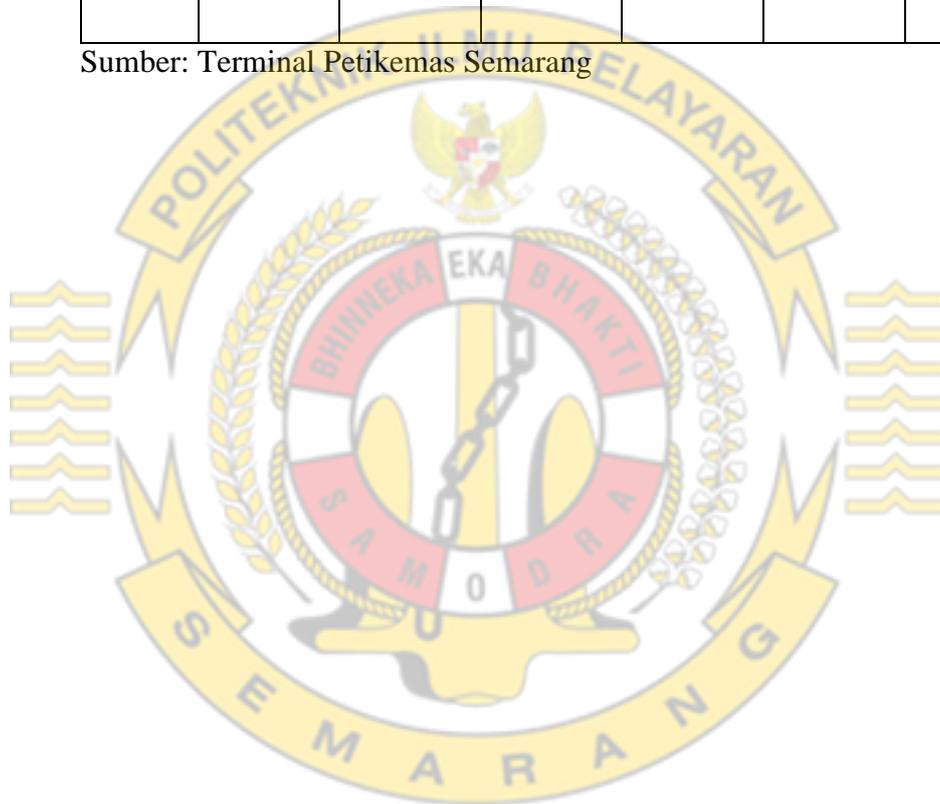
Tahun	Produktivitas	
	Box/Crane/Hour	Box/Ship/Hour
2013	20,50	33,25
2014	24,50	38,33
2015	24,25	33,58
2016	24,77	38,87
2017	24,88	33,93
2018	25,10	34,87

Sumber : *TPKS Pelabuhan Tanjung Emas Semarang*

Tabel 4.2 Volume Arus *Reefer Container* Tahun 2016-2018

Tahun	<i>Import Container</i>		<i>Export Container</i>		<i>Total Export+Import</i>	
	<i>Box</i>	<i>Teus</i>	<i>Box</i>	<i>Teus</i>	<i>Box</i>	<i>Teus</i>
2016	1.252	2.652	1.765	2.334	3.017	4.986
2017	2.206	3.886	2.476	3.495	4.682	7.381
2018	2.820	4.108	3.260	4.251	6.080	8.359

Sumber: Terminal Petikemas Semarang



### LAMPIRAN III

#### Hasil Wawancara

1. Hasil wawancara dengan Bapak Hermanto selaku teknisi *reefer container* di Terminal Petikemas Semarang

Peneliti :“Masalah apa yang terjadi dalam penanganan *reefer container*?”

Narasumber :“Gini mas, kesalahan pemahaman tentang *reefer container* masih sering terjadi. *reefer container* ini dianggap sebagai alat pembekuan (*blast reefer*) seperti kulkas yang ada di rumah.

Peneliti :“Bagaimana kronologinya itu pak, sering kah terjadi?”

Narasumber:“Hal ini sering saya alami. Pada saat *customer* komplain mengenai *temperature* yang tidak mencapai *setting temperature* yang mereka inginkan. Setelah saya periksa, semua kondisi normal, *freon* cukup dan udara pembuangan di *condenser* panas. Setelah itu saya minta pada petugas yang jaga di pabrik untuk membuka *container* karena belum disegel, dan ternyata ikan yang dimasukkan masih basah belum beku.

Peneliti :“Bagaimana langkah bapak mengantisipasi hal tersebut?”

Narasumber:“disini *shipper* saya beri penjelasan tentang fungsi *reefer container*, bukan sebagai alat pembekuan tapi sebagai alat pengangkut barang yang sudah beku dan *temperature* nya dijaga dengan *reefer container*”.

2. Hasil wawancara dengan Bapak Waskito salah satu *driver truck container* di Terminal Petikemas Semarang

Peneliti :“Apakah bapak tau jenis *container* yang anda bawa?”

Narasumber :“Iya mas ini *container* yang ada pendinginnya”.

Peneliti :“Bapak tahu tidak kalau antrian *reefer container* di dermaga tidak boleh terlalu banyak?”

Narasumber:“Memang biasanya seperti ini ambil *container* di lapangan penumpukan, lalu mengantri di dermaga sambil menunggu *truck* yang didepan dimuat terlebih dahulu”.

Peneliti :“Apakah bapak tahu kalau kelamaan mengantri mengakibatkan kerusakan barang di dalamnya?”

Narasumber:“kalau masalah *container* berpendingin saya tidak tahu kalau proses antri seperti ini dapat menimbulkan kerusakan barang, kan antrian juga tidak sampai berjam-jam, saya kira sih aman-aman saja”

3. Hasil wawancara dengan Bapak Agus selaku *reefer man* di Terminal Petikemas Semarang

Peneliti :“Apakah bapak tahu kalau antrian *reefer container* di dermaga tidak boleh terlalu banyak

Narasumber :“Iya mas memang tidak boleh terlalu banyak”.

Peneliti :“Tapi kenapa hal ini masih sering terjadi pak?”

Narasumber:“ ketika *driver* akan mengambil *reefer container*nya, kami sudah sering memberi tahu untuk mengecek dulu padatny antrian di dermaga, namun memang terkadang pihak agen meminta barangnya segera dinaikkan ke kapal”.

Peneliti :“Bapak tidak melarangnya?

Narasumber:“Kami tidak berhak mas kalau memang persyaratan dan surat jalan sudah ada, kami bisa lepas, tapi setidaknya kami sudah memberi tahu”

Peneliti :“Kenapa agen meminta barang segera dinaikkan?

Narasumber:“Ya mungkin karena mereka ingin pekerjaannya cepat selesai, padahal hal tersebut malah membahayakan muatan di dalam *reefer container* itu sendiri”.

4. Hasil wawancara dengan Bapak Ave Rizky selaku *Supervisor* di Terminal Petikemas Semarang

Peneliti :“Siapa saja yang bertanggung jawab jika ada erusakan barang dalam proses pemuatan *reefer container*?”

Narasumber :“Jika terjadi kerusakan barang dalam proses pemuatan *reefer container* maka yang bertanggung jawab adalah semua bagian yang terkait proses pemuatan tersebut, mulai dari *driver truck*, *reefer man*, *tally man*, *foreman*, dan *supervisor*.”.

Peneliti :“Bagaimana cara mengetahui siapa yang salah?”

Narasumber:“ Nanti kita kroscek bagaimana kok bisa rusak, apakah masing-masing pihak sudah melaksanakan *jobnya* dengan baik, apakah penangannya sudah benar, dengan begitu nanti kita akan tahu dimana letak kesalahannya.”.

5. Hasil wawancara dengan Ibu Dewinta selaku Asisten Perencanaan Operasi Kapal di Terminal Petikemas Semarang

Peneliti :“Apakah masih ada pihak-pihak yang bertanggung jawab selain yang telah dijelaskan Bapak Ave?”

Narasumber :“ jika memang pihak kami sudah melaksanakan tugasnya dengan baik, bisa jadi kerusakan barang disebabkan dari pihak luar”.

Peneliti :“Pihak luar itu siapa bu?”

Narasumber:“ Bisa jadi dari shipper atau pihak gudang”.

Peneliti :“Apa tanggungjawab *shipper*?”

Narasumber:“*Shipper* harus menjamin barang yang dikirim dalam kondisi yang baik”

Peneliti :“Apa tanggungjawab pihak gudang?”

Narasumber:“Pihak gudang bertanggung jawab dalam proses *stuffing* barang ke *reefer container*. *Stuffing* harus dilakukan dengan benar karena *reefer container* memang memerlukan penanganan yang khusus”.

6. Hasil wawancara dengan Ibu Tutik selaku *Port Facility Security Officer* Kapal di Terminal Petikemas Semarang

Peneliti :“bagaimana upaya PT Pelindo III Semarang dalam menangani masalah keterlambatan pemuatan yang dapat menyebabkan kerusakan barang?”

Narasumber :“ Kami melakukan rekayasa proses pemuatan *reefer container*”.

Peneliti :“Bagaimana rekayasa tersebut?”

Narasumber:“ Seperti pengaturan agar tidak terjadi penumpukan antrian *reefer container* di dermaga”.

Peneliti :“boleh dijelaskan kronologinya bu?”

Narasumber:“Contohnya gini misal ada 8 *box reefer container* yang akan dimuat dalam satu tujuan yang sama, maka *reefer container* jangan semuanya dicabut dari *plug in* nya langsung dibawa ke dermaga semua, ambil 2 *box* saja atau 3 *box* kalau misal keadaan di dermaga memungkinkan”

7. Hasil wawancara dengan Ibu Linda Rahayu selaku Asisten Manajer Sistem Manajemen Keamanan dan Keselamatan di Terminal Petikemas Semarang

Peneliti :“Bagaimana upaya PT Pelindo III Semarang dalam menangani masalah keterlambatan yang dapat menyebabkan kerusakan barang selain rekayasa pemuatan?”

Narasumber :“Kami akan melakukan sosialisasi rutin mengenai *fungsi reefer container* sebagai alat pendingin, bukan alat pembeku.”.

Peneliti :“Apa tujuan sosialisasi tersebut?”

Narasumber:“Tujuannya adalah untuk memberi pengarahan tentang penanganan khusus yang harus diberikan pada *reefer container*.”.

Peneliti :“Siapa saja yang ikut dalam sosialisasi tersebut?”

Narasumber:“kami akan mengajak semua tim operasional TPKS, kami juga akan mengundang beberapa perusahaan pelayaran sebagai pengguna jasa”.

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Hastaman Ego Yudanto
2. Nit. : 52155884. K
3. TTL : Pati, 20 Agustus 1997
4. Jenis Kelamin : Laki - Laki
5. Agama : Islam
6. Alamat Asal : Ds. Dukutalit Rt. 02 Rw.01` Kec. Juwana  
Kab. Pati Jawa Tengah
7. Nama Orang Tua
  - a. Ayah  
Nama : Yulis Susilo  
Pekerjaan : Petani Tambak
8. Alamat : Ds. Dukutalit Rt. 02 Rw.01` Kec. Juwana  
Kab. Pati Jawa Tengah
  - b. Ibu  
Nama : Suparti  
Pekerjaan : Ibu Rumah Tangga
9. Alamat : Ds. Dukutalit Rt. 02 Rw.01` Kec. Juwana  
Kab. Pati Jawa Tengah
10. Riwayat Pendidikan
  - a. Sekolah Dasar : SD N Dukutaliut 1 ( 2003-2009 )
  - b. SLTP : SMP N 1 Juwana ( 2009-2012 )
  - c. SMU : SMA N 1 Pati ( 2012-2015 )
11. Pengalaman Praktek
  - a. PT. HOLCIM INDONESIA TUBAN PLANT  
14 Agustus 2017 – 30 November 2017
  - b. PT. TAREUMAN SEJATI SEJAHTERA  
4 Desember 2017 – 16 Juli 2018