

**ANALISIS MASALAH DALAM PENGGUNAAN *AUTO GATE* GUNA
MENINGKATKAN EFISIENSI PROSES *RECEIVING CONTAINER*
DI TERMINAL PETIKEMAS SEMARANG**



SKRIPSI

**Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar
Sarjana Terapan Pelayaran**

Disusun Oleh

**JOHAN DEO PRANATA
NIT.52155863.K**

**PROGRAM STUDI KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2019**

HALAMAN PERSETUJUAN

**ANALISIS MASALAH DALAM PENGGUNAAN *AUTO GATE* GUNA
MENINGKATKAN EFISIENSI PROSES *RECEIVING CONTAINER*
DI TERMINAL PETIKEMAS SEMARANG**

Disusun Oleh :

JOHAN DEO PRANATA
NIT. 52155863.K

**Telah Disetujui/Diterima Dan Selanjutnya Dapat Diujikan Didepan Dewan Penguji
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
Semarang,.....2019**

Dosen Pembimbing I

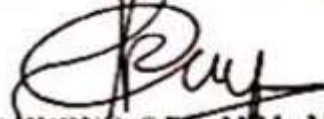
Materi.



SRI SUYANTI S.S., M.Si.
Penata Tk. I, (III/d)
NIP. 19560822 197903 2 001

Dosen Pembimbing II

Metodologi dan Penulisan.



H. RANYONO S.Pt., M.M., M.Mar.E.
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19590401 198211 1000

Mengetahui

Ketua Program Studi KALK,



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

HALAMAN PENGESAHAN

**ANALISIS MASALAH DALAM PENGGUNAAN *AUTO GATE* GUNA
MENINGKATKAN EFISIENSI PROSES *RECEIVING CONTAINER*
DI TERMINAL PETIKEMAS SEMARANG**

DISUSUN OLEH :

JOHAN DEO PRANATA
NIT. 52155851 K

Telah diujikan dan Disahkan Oleh Dewan Penguji
Serta Dinyatakan Lulus Dengan Nilai.....
Pada Tanggal.....



Pengaji I
NUR ROHMATI, S.E., M.M.
Penata Tingkat I (III-d)
NIP. 19750318200312 2 0001

Pengaji II
SRI SUYANTI, S.S., M.Si
Penata Tingkat I (III-d)
NIP. 19560822 197903 2 0001

Pengaji III
FERIA SURJAMAN, M.T.
Penata Muda Tingkat I (III-b)
NIP. 19730208 199303 1 002

Dikukuhkan oleh :

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc., M.Mar
Pembina (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : JOHAN DEO PRANATA

NIT : 52155863 K

Program Studi : KALK

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul “Analisis Masalah Dalam Penggunaan *Auto Gate* Guna Meningkatkan Efisiensi Proses *Receiving Container* di Terminal Petikemas Semarang” adalah benar hasil karya saya bukan jiplakan skripsi dari orang lain dan Saya bertanggung jawab terhadap judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka Saya bersedia membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang, 2019

Yang menyatakan

JOHAN DEO PRANATA
NIT : 52155863.K

MOTTO

- *Dream, believe and make it happen!*
- Bekerjalah seakan kamu hidup selamanya, beribadahlah seakan kamu mati esok hari
- Sedikit belum tentu kurang, banyak belum tentu cukup, bersyukur!

(Johan Deo Pranata)



HALAMAN PERSEMBAHAN

Segenap penghargaan dan penghormatan dari hati yang terdalam. Karya ini akan penulis persembahkan untuk:

1. Bapak dan Ibu tercinta yang telah memberikan kasih sayang, bimbingan, do'a dan semangatnya untuk kesuksesanku. Saya sudah berusaha untuk memenuhi harapan engkau, semoga harapan engkau dapat saya laksanakan dengan baik.
2. Seluruh keluarga besar Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, terima kasih atas pendidikan dan segala pelajaran yang diberikan selama ini.
3. Segenap pegawai kantor Terminal Petikemas Semarang yang sudah mendukung skripsi saya.
4. Saudara kandung saya David Mahendra Tectona, terima kasih atas semuanya.
5. Eko Pratama, Muhammad Fikri Shoba, Ilham Arafat, I Made Adi Sarjana terima kasih untuk semuanya yang sudah membimbing saya dan terima kasih atas semua nasihatnya.
6. Untuk seluruh teman-teman seperjuangan angkatan LII semoga sukses selalu buat kalian.
7. Buat seluruh teman-teman dan sahabatku di kelas KALK VIII terima kasih atas semua kebersamaan, waktu, dukungan, dan do'a dalam setiap kondisi apapun.
8. Pembaca yang budiman yang selalu menghargai akan kerja keras dan kreatifitas penulis.

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT atas segala limpahan rahmat dan karunia yang diberikan, sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan penulisan skripsi ini. Skripsi yang berjudul “**Analisis Masalah Dalam Penggunaan *Auto Gate* Guna Meningkatkan Efisiensi Proses *Receiving Containe* di Terminal Petikemas Semarang**”.

Penyusunan skripsi ini merupakan salah satu syarat guna menyelesaikan pendidikan program D.IV tahun 2018-2019 Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang, juga merupakan salah satu kewajiban bagi taruna yang akan 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 perkenankanlah penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada Yth :

1. Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Dr. Winarno, S.S.T., M.H. selaku ketua Program Studi KALK.
3. Sri Suyanti, S.S., M.Si. selaku Dosen Pembimbing materi.
4. H. Rahyono, S.P1., M.M., M.Mar.E. selaku Dosen Pembimbing penulisan.
5. Staff Kantor Terminal Petikemas Semarang yang telah membantu penulis dalam pengumpulan data–data sehingga terselesaikannya skripsi ini.
6. Yang penulis banggakan teman – teman angkatan LII dan kelas KALK VIII, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

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

Akhir kata penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi penulis sendiri maupun pembaca, guna menambah pengetahuan tentang pengembangan sarana dan prasarana dermaga guna kelancaran arus barang dipelabuhan.

Semarang,

2019

Penulis



JOHAN DEO PRANATA
NIT : 52155863.K

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
HALAMAN MOTTO	v
HALAMAN PERSEMBAHAN	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
DAFTAR TABEL	xiii
ABSTRAK	xiv
<i>ABSTRACT</i>	xv
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Perumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian	4
E. Sistematika Penulisan	5
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	8
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	PEMBAHASAN	
	A. Gambaran Objek Penelitian	28
	B. Analisa Masalah	39
	C. Pembahasan Masalah	41
BAB V	PENUTUP	
	A. Kesimpulan	53
	B. Saran	54
DAFTAR PUSTAKA		
LAMPIRAN		
DAFTAR RIWAYAT HIDUP		

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Alat Bongkar Muat di TPKS Tanjung Emas

Tabel 4.2 Jumlah Kunjungan Kapal Tahun 2013 – 2018

Tabel 4.3 Volume Arus Kontainer Tahun 2013 – 2018

Tabel 4.4 Volume Arus Container Tahun 2016-2018



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 *Auto Gate System* Terminal Petikemas

Gambar 2.2 Proses *receiving container* di Terminal Petikemas

Gambar 2.3 Unit Terminal Petikemas

Gambar 2.4 *Container Yard* Terminal Petikemas Semarang

Gambar 2.5 *Container Freight Station (CFS)*

Gambar 2.6 *Inland Container Depot (ICD)*

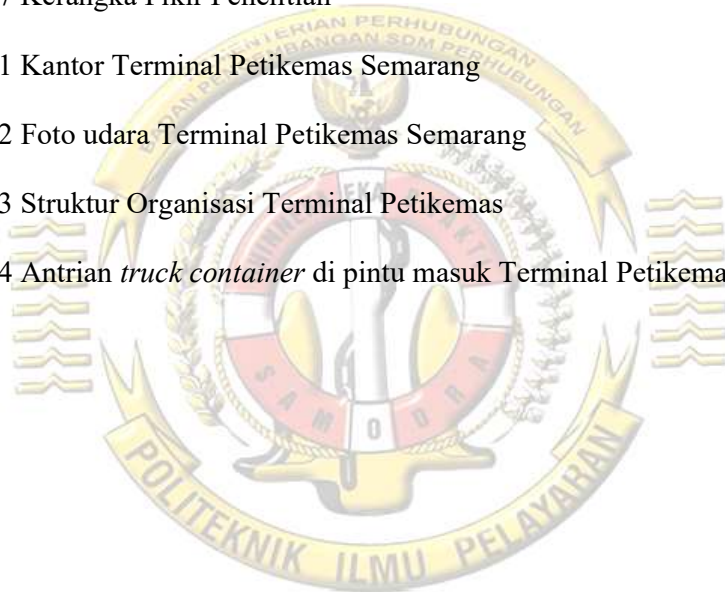
Gambar 2.7 Kerangka Pikir Penelitian

Gambar 4.1 Kantor Terminal Petikemas Semarang

Gambar 4.2 Foto udara Terminal Petikemas Semarang

Gambar 4.3 Struktur Organisasi Terminal Petikemas

Gambar 4.4 Antrian *truck container* di pintu masuk Terminal Petikemas



DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Hasil Wawancara
- Lampiran 2 Gambar Pintu Masuk Petikemas Semarang (*Auto Gate System*)
- Lampiran 3 Gambar saat *truck container* melakukan proses *receiving container* menggunakan *scan barcode*
- Lampiran 4 Gambar Pintu Masuk Petikemas sebelum pengembang menjadi *auto gate system*
- Lampiran 5 Gambar Peta Terminal Petikemas Semarang melalui Udara
- Lampiran 6 Gambar Struktur Organisasi Terminal Petikemas Semarang
- Lampiran 7 Gambar Arus Bongkar Muat Petikemas Semarang tahun 2012
- Lampiran 8 Gambar Arus Bongkar Muat Petikemas Semarang tahun 2013
- Lampiran 9 Gambar Arus Bongkar Muat Petikemas Semarang tahun 2014
- Lampiran 10 Gambar Arus Bongkar Muat Petikemas Semarang tahun 2015
- Lampiran 11 Gambar ruang *control room auto gate system* di Terminal Petikemas Semarang

ABSTRAK

Johan Deo Pranata, 52155863 K, 2019, “*Analisis Penggunaan Auto Gate Guna Meningkatkan Efisiensi Proses Receiving Container di Terminal Petikemas Semarang*”, Diploma IV, Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing (I) Sri Suyanti, S.S., M.Si. (II) H. Rahyono, S.P1., M.M., MM.Mar.E

Auto gate merupakan pintu gerbang bagi *container* yang melayani pengiriman barang untuk keperluan ekspor impor maupun pengiriman barang antar pulau dengan menggunakan angkutan laut sistem *container*. *Auto gate* ini memerlukan penanganan khusus dalam proses *receiving container*, tetapi sekarang ini masih sering terjadi error pada *scan barcode*. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana proses *receiving container* melalui *auto gate* di Terminal Petikemas Semarang, untuk mengetahui kendala apa yang terjadi pada saat proses *receiving container* melalui *auto gate* di Terminal Petikemas Semarang dan untuk mengetahui bagaimana upaya PT. Pelindo III Semarang dalam menangani masalah proses *receiving container* melalui *auto gate* 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 saat penelitian ini berupa studi pustaka, dokumentasi, observasi, dan wawancara.

Dari hasil penelitian dapat diketahui bahwa proses *receiving container* melalui *auto gate* antara lain pengguna mengirimkan data ke Terminal Petikemas Semarang, pengguna membuat *job order* melalui aplikasi mencetak E-CEIR lalu mendistribusikan kepada pengemudi *truck*, pengemudi menuju *gate in* bersama petikemas. Kendala yang terjadi pada saat proses *receiving container* melalui *auto gate* antara lain timbulnya antrian pada saat penggunaan *auto gate*, kurang maksimalnya pekerja *gate* saat proses pengecekan dokumen *receiving container*, kurangnya sosialisasi dari PT. Pelindo III mengenai fungsi dan penanganan *auto gate system* terhadap pelaku kegiatan *receiving container*. Upaya PT. Pelindo III menangani masalah *receiving container* melalui *auto gate* adalah menyediakan wilayah *interchange area* dengan fungsi untuk petikemas dicocokkan dengan nomor petikemas, tipe ukuran, pelabuhan tujuan dan kapal pengangkut beserta *voyage number* dan Memberikan pelatihan layanan kepada petugas *gate* untuk melakukan pengecekan dan meneliti kesesuaian *job slip* dengan petikemas, mengecek kondisi petikemas sesuai penjelasan pada *job order*.

Kata kunci: *Auto Gate*, Efisiensi, *Receiving Container*

ABSTRACT

Johan Deo Pranata, 52155863 K, 2019, “*Analisis Penggunaan Auto Gate Guna Meningkatkan Efisiensi Proses Receiving Container di Terminal Petikemas Semarang*”, Diploma IV, *Port and Shipping Department, Semarang Merchant Marine Polytechnic*, 1st Advisor : Sri Suyanti, S.S., M.Si. 2nd Advisor : H. Rahyono, S.P1., M.M., MM.Mar.E

Auto gate is a gate for containers that serve the delivery of goods for the purpose of export and import or inter-island goods delivery using a containerized sea transportation system. The auto gate requires special handling in the process of receiving containers, but now there are still frequent errors in barcode scanning. The purpose of this study is to find out how the process of receiving containers through the auto gate at the Semarang Container Terminal, to find out what obstacles occur during the receiving container process through the auto gate at the Semarang Container Terminal and to find out how the efforts of PT. Pelindo III Semarang in handling the problem of receiving container process through auto gates at Semarang Container Terminal.

This research uses descriptive qualitative research methods. 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. Data collection methods when this research is in the form of literature study, documentation, observation, and interviews.

From the results of the study it can be seen that the process of receiving containers through the auto gate includes the user sending data to the Semarang Container Terminal, the user making a job order through the E-CEIR printing application and then distributing it to the truck driver, the driver heading to the gate in with the container. Constraints that occur during the process of receiving containers through the auto gate include the emergence of a queue when using the auto gate, less than the maximum gate workers when checking the receiving container documents, the lack of socialization from PT. Pelindo III concerning the function and handling of the auto gate system for perpetrators of receiving container activities. The efforts of PT. Pelindo III handles the problem of receiving containers through auto gates by providing interchange area areas with functions for containers matched with container numbers, size types, destination ports and transport vessels along with voyage numbers and providing service training to gate officers to check and examine the suitability of job slips with container, check the container condition as explained in the job order.

Keywords: *Auto Gate, Efficiency, Receiving Container*

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kawasan Jawa Tengah di masa kini dan masa datang mempunyai kontribusi yang sangat penting dalam perkembangan perdagangan nasional maupun internasional. Letak Jawa Tengah yang strategis telah menyebabkan kawasan ini sangat penting untuk menghubungkan provinsi-provinsi di pulau Jawa sehingga dibutuhkan sistem transportasi yang memadai demi mendukung peningkatan industri dan perdagangan. Kawasan Jawa Tengah telah memiliki transportasi darat, udara, dan transportasi laut yang didukung oleh Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Keberadaan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang ini sangat strategis untuk meningkatkan laju perdagangan di Pulau Jawa dengan pulau-pulau lainnya di Indonesia maupun mancanegara.

Kemajuan perdagangan Nasional dan Internasional ditandai dengan naik turunnya kegiatan ekspor impor antar negara yang melibatkan faktor modal, jasa dan barang. Perkembangan ini banyak dipengaruhi oleh perbedaan sistem, struktur ekonomi, politik, sosial dan hukum di tiap-tiap negara, sehingga menimbulkan kerumitan dalam pelaksanaan kegiatan ekspor dan impor. Saat ini pelayaran niaga menjadi sangat penting bagi dunia perdagangan, baik dalam negeri maupun luar negeri. Karena semua barang ekspor maupun barang impor menggunakan jalur laut disamping murah juga dapat mengangkut dengan jumlah yang banyak pada suatu pengiriman barang. Penyederhanaan pengiriman barang-barang sudah sejak dahulu menjadi bahan pemikiran manusia baik dari segi mudahnya pengangkutan dan keamanan barang selama

dalam perjalanan, kecepatan dari sistem pemindahan serta pergerakan barang-barang tersebut. Dengan petikemas persoalan tersebut terjawab karena barang dapat dengan mudah ditangani bukan hanya di terminal atau stasiun kereta api tetapi juga dapat disampaikan dari stasiun atau terminal kepada pemilik barang. Dengan petikemas lebih menguntungkan dari banyak segi maka sistem angkutan ini dapat dengan cepat diterima para pemilik kapal dan operator-operator terminal yang didasarkan pada suatu pertimbangan bahwa menggunakan petikemas biaya pelabuhan dapat ditekan, kecepatan pelayanan kapal di terminal lebih baik dan volume pelayanan *handling* barang lebih banyak. Dengan adanya perkembangan kontainer yang begitu pesat, maka perlu diperhatikan sistem penanganan petikemas baik proses pengurusan dokumen maupun pengoperasiannya di lapangan karena hal ini penting bagi operasional pada suatu terminal.

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 *auto gate system* yang dalam perkembangannya memiliki peran penting terhadap muatan yang melewati suatu pelabuhan. Terdapat beberapa kendala dalam kegiatan pengecekan *truck container* di *auto gate system* Terminal Petikemas Semarang. Hal ini disebabkan oleh antrian pada proses pengecekan yang ditangani secara *automatic* dengan menggunakan *barcode*. Dalam proses pengecekan *truck*

container, auto gate system mengalami masalah error terhadap *scan barcode* maka *truck* akan berhenti dengan waktu yang lama di pintu *auto gate system*. Hal ini mengakibatkan antrian *truck* yang sangat panjang di Terminal Petikemas Semarang. Dan masalah ini pernah terjadi saat PT. Sari Garment Ungaran terjadi masalah pada pemeriksaan dokumen manifest yang tidak aktual di *auto gate* dan menyebabkan antrian truk dibelakang yang cukup panjang dan terjadi pada saat awal tahun 2019. Maka penulis mengangkat fenomena ini dengan mengambil judul skripsi “**Analisis Masalah Dalam Penggunaan *Auto Gate* Guna Meningkatkan Efisiensi Proses *Receiving Container* Di Terminal Petikemas Semarang.**”

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang penelitian yang telah dikemukakan, maka penulis dapat merumuskan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana proses *receiving container* melalui *auto gate* di Terminal Petikemas Semarang?
2. Kendala apa yang terjadi pada saat proses *receiving container* melalui *auto gate* di Terminal Petikemas Semarang?
3. Bagaimana upaya PT. Pelindo III Semarang dalam menangani masalah proses *receiving container* melalui *auto gate* di Terminal Petikemas Semarang?

C. Tujuan Penelitian

Dengan demikian secara garis besar, penelitian yang dilakukan oleh penulis yang bertujuan untuk :

1. Untuk mengetahui proses *receiving* container melalui *auto gate* di Terminal Petikemas Semarang.
2. Untuk mengetahui kendala yang terjadi pada saat proses *receiving* container melalui *auto gate* di Terminal Petikemas Semarang.
3. Untuk mengetahui upaya PT. Pelindo III Semarang dalam menangani masalah proses *receiving* container melalui *auto gate* di Terminal Petikemas Semarang.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan akan dapat memberikan manfaat :

1. Manfaat Teoritis
 - a. Sebagai tambahan pengetahuan di kampus Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang mengenai proses *receiving container* melalui *auto gate* di Terminal Petikemas Semarang.
 - b. Sebagai tambahan informasi serta pengetahuan guna dijadikan bahan acuan untuk penelitian berikutnya sehingga dapat menghasilkan penelitian yang lebih baik.
 - 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 proses *receiving container* melalui *auto gate* di Terminal Petikemas Semarang.
- b. Sebagai referensi untuk melakukan perbaikan dan koreksi bagi PT. Pelindo III Semarang dalam pelayanan *receiving container* di Terminal Petikemas Semarang.

E. Sistematika Penulisan

Skripsi ini terdiri dari 5 (lima) bab, yang diawali dengan hal-hal yang bersifat umum, namun berhubungan dengan penulisan yang disajikan (sebagai pengantar) dan pada bab-bab selanjutnya penulis membahas tentang hal-hal yang berkaitan langsung dengan judul dan disusun sedemikian rupa sehingga diharapkan akan memudahkan para pembaca memahami, bahkan lebih mengerti tentang apa yang dijelaskan. Berikut ini sistematika penulisan skripsi ini:

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

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

Analisis adalah suatu usaha untuk mengamati secara detail sesuatu hal atau benda dengan cara menguraikan komponen-komponen pembentuknya atau penyusunnya untuk di kaji lebih lanjut. Analisa berasal dari kata Yunani kuno analisis yang artinya melepaskan. Menurut Dwi Prastowo Darminto dan Rifka Julianty (2012:52), 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 (2014:45), 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. *Auto Gate*



Gambar 2.1 *Auto Gate System* Terminal Petikemas

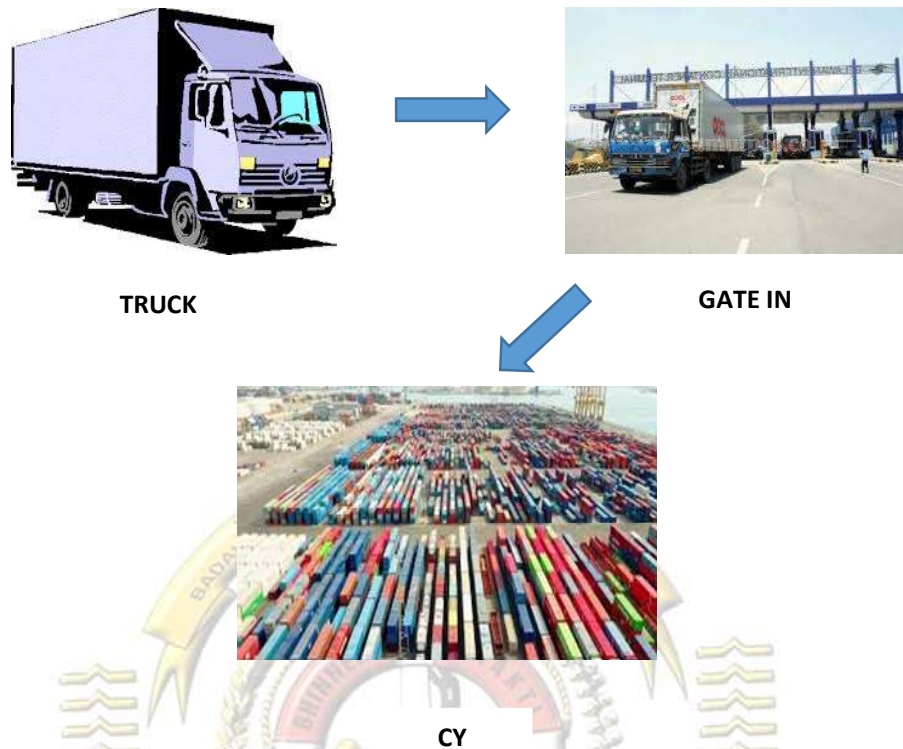
Menurut Gharehgozli & de Kozter (2014), *Auto Gate System* adalah titik pemisah antara transportasi terminal dan eksternal Terminal Petikemas Semarang, dan batas ketika kontainer dianggap selesai dan telah keluar dari Terminal Petikemas Semarang. Berdasarkan definisi di atas dapat disimpulkan bahwa *auto gate system* adalah sistem pemasukan atau pengeluaran barang dengan menggunakan *barcode* yang dimiliki *driver* untuk melewati teknologi pintu otomatis dan merekam kondisi petikemas yang digunakan untuk mengangkut barang. Dan *auto gate system* ini juga

berfungsi untuk meningkatkan kecepatan proses masuk dan keluar kontainer di Terminal Petikemas Semarang yang setiap harinya menerima petikemas dengan jumlah yang sangat banyak.

3. Efisiensi

Menurut Fransiscus Xaverius Sadikin (2005), efisiensi merupakan salah satu cara perusahaan dalam mengelola sumber keuangan, material, proses, peralatan, tenaga kerja maupun biaya secara efektif. Menurut Mubyarto dan Edy Suandi Hamid (1987), efisiensi bisa diartikan sebagai keadaan di mana manfaat yang sebesar-besarnya bisa dicapai dari suatu pengorbanan tertentu, dimana untuk memperoleh suatu manfaat tertentu diperlukan pengorbanan sekecil mungkin. Efisiensi adalah usaha mencapai prestasi yang sebesar-besarnya dengan menggunakan kemungkinan-kemungkinan yang tersedia (material, mesin, dan manusia) dalam tempo yang sependek-pendeknya, didalam keadaan yang nyata (sepanjang keadaan itu bisa berubah) tanpa mengganggu keseimbangan antara faktor-faktor tujuan, alat, tenaga dan waktu. Efisiensi adalah perbandingan terbaik antara suatu hasil dengan usahanya. Perbandingan ini dapat dilihat dari dua segi berikut ini. Suatu kegiatan dapat disebut efisien, jika suatu usaha memberikan hasil yang maksimum. Maksimum dari segi waktu dengan jumlah barang petikemas yang diterima oleh *auto gate system* di Terminal Petikemas Semarang. Dan dapat memudahkan bagi pengguna dalam melakukan ekspor impor dengan menggunakan petikemas di Terminal Petikemas Semarang.

4. *Receiving* Petikemas



Gambar 2.2 Proses *receiving container* di Terminal Petikemas

Menurut Bartono (2005:70), *receiving* adalah menerima barang atau bahan yang datang dan diserahkan oleh pemasok atas pesanan dari bagian pembelian. Pada prinsipnya semua barang-barang yang masuk ke Terminal Petikemas untuk keperluan operasi harus melalui bagian *receiving*, guna pendataan dan control yang diperlukan. Menurut Soedjono Kramadibrata (2013:280), 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 pitting sudut dan kunci putar sehingga antara satu petikemas dengan petikemas lainnya dapat digunakan dengan mudah disatukan atau dilepaskan.

Menurut Arlius (2014), 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), 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 antikorasi yang berfungsi untuk menyimpan dan mengangkut muatan untuk dibawa dari tempat satu ke tempat lain serta dapat dipakai berulang kali.

Berdasarkan definisi di atas dapat disimpulkan bahwa *receiving* petikemas adalah kegiatan yang didalamnya terdapat aktifitas pengecekan barang, apakah sudah sesuai, baik dari jumlah, kualitas, jenis barang, dan ukuran yang dibawa oleh *truck* melawati auto gate. Pelaksanaan penerimaan petikemas (*receiving*) sebagai berikut:

- a. Unit Pelayanan melakukan administrasi penerimaan petikemas ekspor atau petikemas muat sesuai dengan permohonan pengguna jasa
- b. Unit Operasi Terminal menerima dan mengatur penerimaan petikemas yang melalui *gate in* sesuai dengan klasifikasi atau jenis petikemas berdasarkan dokumen penerimaan (*receiving*) petikemas ekspor atau petikemas muat dari pengguna jasa yang telah dipersiapkan untuk muatan kapal yang akan tiba.
- c. Unit Operasi Terminal melakukan monitoring kelancaran kegiatan penerimaan (*receiving*) petikemas ekspor atau petikemas muat.

- d. Unit Operasi Terminal membuat laporan hasil kegiatan penerimaan (*receiving*) petikemas ekspor atau petikemas muat.

5. Terminal Petikemas

Dalam buku Pelindo, Referensi Kepelabuhanan PIP Semarang seri 2 (tahun 2000:hal 7) yang dimaksud dengan terminal adalah suatu tempat untuk menampung kegiatan yang berhubungan dengan transportasi. Di dalam terminal terdapat kegiatan naik turun dan bongkar muat baik barang, penumpang dan petikemas yang selanjutnya akan dipindah ke tempat tujuan. Berdasarkan ketentuan Pasal 1 d dari Keputusan Direksi Pelabuhan Indonesia II Nomor HK. 56/2/25/P.I.II-2002, yang dimaksud dengan Terminal Petikemas adalah merupakan suatu terminal yang dilengkapi sekurang-sekurangnya dengan fasilitas berupa tambatan, dermaga, lapangan penumpukan (*container yard*), serta peralatan yang layak untuk menangani kegiatan bongkar muat *container*. Terminal *container* mempunyai peran yang sama penting dalam rangkaian angkutan *container* dimana sebagai *central point* yang mempertemukan antara moda darat dan laut. Terminal Petikemas adalah terminal yang khusus melayani petikemas dengan sebuah lapangan (*yard*) yang luas dan diperkeras untuk bongkar atau muat dan menumpuk petikemas yang dibongkar atau akan dimuat ke kapal. Untuk membongkar atau memuat suatu kapal di terminal petikemas diperlukan satu lapangan khusus dengan luas tertentu bagi satu kapal untuk menimbun sementara petikemas yang baru dibongkar atau yang akan dimuat karena petikemas harus dimuat sesuai urutan dalam penyusunan di dalam kapal.

Terminal Petikemas terdiri dari :

a. Unit Terminal Petikemas (UTPK)



Gambar 2.3 Unit Terminal Petikemas

UTPK adalah terminal di pelabuhan yang khusus melayani petikemas dengan sebuah lapangan (*yard*) yang luas dan diperkeras untuk bongkar muat dan menumpuk petikemas yang dibongkar atau yang akan dimuat ke kapal. Karena kapal petikemas tidak dilengkapi dengan alat bongkar muat, maka bongkar muat kapal petikemas dilakukan dengan *gantry crane*, yaitu derek darat yang hanya dapat digunakan untuk membongkar dan memuat petikemas dengan kapasitas lebih kurang 50 ton. Untuk membongkar muat suatu kapal, UPTK diperlukan satu lapangan luas tertentu bagi satu kapal untuk menimbun sementara petikemas baru dibongkar atau menyusun petikemas yang akan muat karena petikemas dimuat sesuai urutan dalam penyusunan di dalam kapal. Lapangan luas tertentu tersebut dinamakan *mashalling yard*. UPTK terdapat lapangan penimbunan untuk *stacking container*. Peralatan yang digunakan memindahkan dan menimbun petkemas

adalah *top loader*, *straddle carrier*, dan *transtainer*. Sedangkan alat untuk pengangkutannya adalah *chassis* dan *prime mover*.

b. *Container Yard (CY)*



Gambar 2.4 *Container Yard* Terminal Petikemas Semarang

Container yard adalah kawasan di daerah pelabuhan yang digunakan untuk menimbun petikemas FCL yang akan dimuat atau dibongkar dari kapal.

c. *Container Freight Station (CFS)*



Gambar 2.5 *Container Freight Station (CFS)*

Container freight station adalah kawasan yang digunakan untuk menimbun petikemas LCL, melaksanakan *stuffing/unstuffing*, dan untuk

menimbun *break-bulk cargo* yang akan dimuat ke petikemas atau dibongkar dari petikemas.

d. *Inland Container Depot (ICD)*



Gambar 2.6 *Inland Container Depot (ICD)*

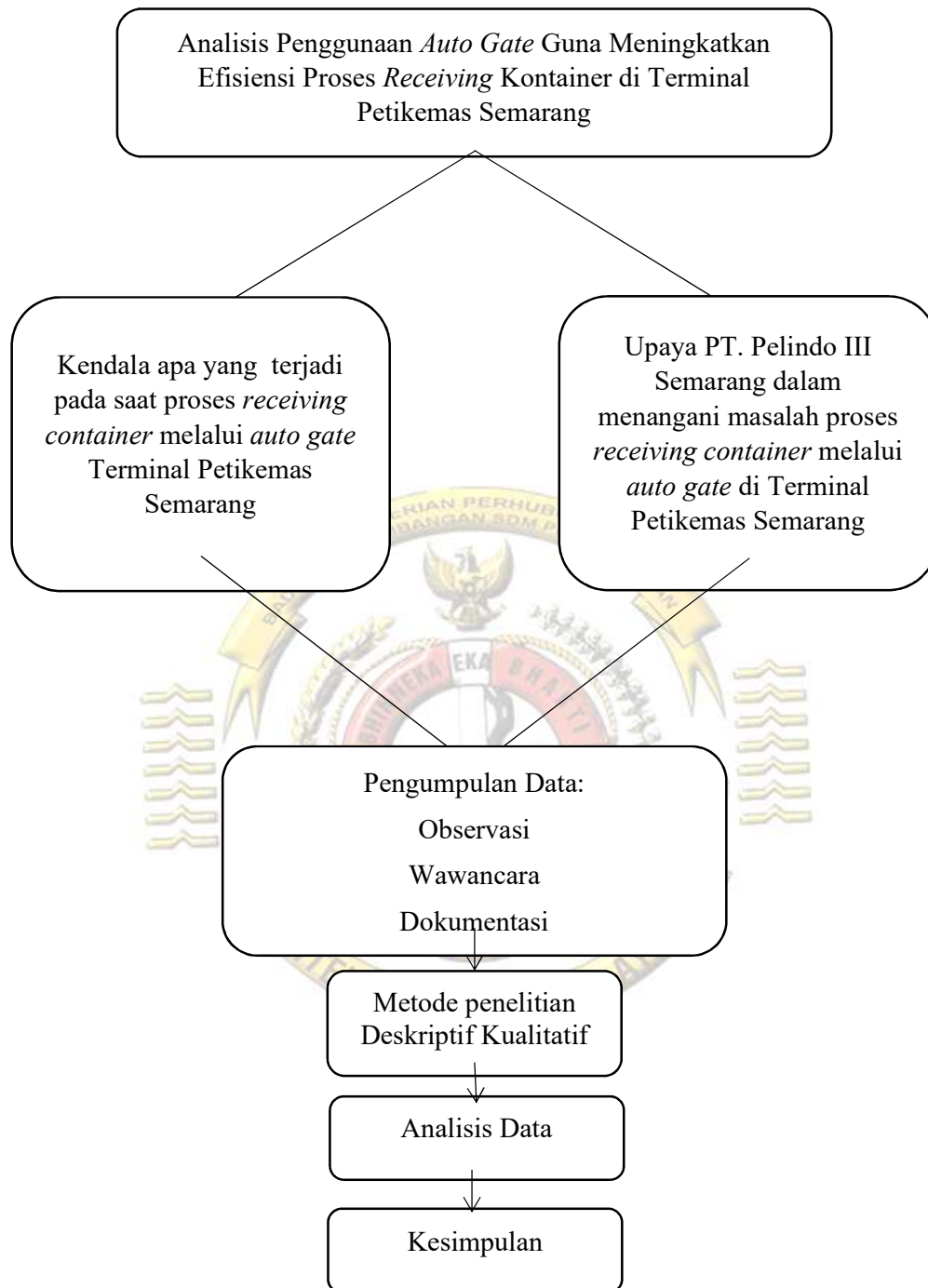
Inland container depot adalah kawasan di pedalaman atau di luar daerah pelabuhan yang berada di bawah pengawasan bea dan cukai yang digunakan untuk menimbun petikemas FCL yang akan diserahkan kepada *consignee* atau diterima dari *shipper*.

B. Kerangka Pikir Penelitian

Kerangka pikir penelitian adalah suatu konsep dari peneliti yang menyajikan hubungan antar variabel yang diperkirakan akan terjadi dan diperoleh dari hasil penjabaran tinjauan pustaka. Setelah penulis melakukan tinjauan pustaka, maka berdasarkan uraian kepustakaan tersebut penulis memilih dan menggunakan konsep yang paling sesuai dan berkaitan untuk digunakan dalam pemecahan masalah penelitian. Untuk memudahkan

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





Gambar 2.7 Kerangka Pikir Penelitian

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan mengenai analisis masalah dalam penggunaan *auto gate* guna meningkatkan efisiensi proses *receiving container* di Terminal Petikemas Semarang, dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Proses *receiving container* melalui *auto gate* di Terminal Petikemas Semarang adalah bahwa proses *receiving container* melalui *auto gate* antara lain pengguna mengirimkan data ke Terminal Petikemas Semarang, pengguna membuat *job order* melalui aplikasi mencetak E-CEIR lalu mendistribusikan kepada pengemudi *truck*, pengemudi menuju *gate in* bersama petikemas.
2. Kendala apa yang dihadapi pada saat proses *receiving container* melalui *auto gate* di Terminal Petikemas Semarang adalah:
 - a. Timbulnya antrian yang cukup panjang pada saat menggunakan *auto gate*.
 - b. Kurang maksimalnya pekerja *gate* pada saat proses pengecekan kembali dokumen.
 - c. Kurangnya sosialisasi dari PT. Pelindo III mengenai fungsi dan penanganan *auto gate system* terhadap pelaku kegiatan *receiving container*.

3. Upaya yang dilakukan oleh PT. Pelindo III Semarang dalam menangani masalah proses *receiving container* melalui *auto gate* di Terminal Petikemas Semarang adalah:
 - a. Menyediakan wilayah *interchange area* dengan fungsi untuk petikemas dicocokkan dengan nomor petikemas, tipe ukuran, pelabuhan tujuan dan kapal pengangkut beserta *voyage number*.
 - b. Memberikan pelatihan layanan kepada petugas *gate* untuk melakukan pengecekan dan meneliti kesesuaian job slip dengan petikemas, mengecek kondisi petikemas sesuai penjelasan pada job order.

B. Saran

Setelah memperhatikan kesimpulan diatas, maka penulis memberikan saran yang sekiranya dapat bermanfaat dan dapat membantu mengatasi masalah proses *receiving container* melalui *auto gate* di Terminal Petikemas Semarang, sebagai berikut:

1. Pada saat *truck container* mengalami masalah saat akan masuk ke pintuk masuk (*auto gate*) seharusnya sudah ada petugas *gate* yang berada disekitar tempat tersebut untuk melakukan pengecekan secara prosedur yang ada dan meneliti kesesuaian dokumen manifest dengan petikemas dan juga meneliti kondisi petikemas yang akan masuk.
2. Perlu adanya tambahan pengetahuan mengenai fungsi dan penanganan *auto gate system* 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 *auto gate system*.

3. 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.



DAFTAR PUSTAKA

- Arlus, Farendy. 2014. *Ramalan Tingkat Pemakaian Lapangan Penumpukan Petikemas (YOR), Utilitas Container Crane (CC) dan Rubber Tyred Gantry (RTG) di Terminal Petikemasi.*
- Darminto, Dwi Prastowo dan Rifka Julianty. 2002, *Analisis Laporan Keuangan : Konsep dan Manfaat.* Yogyakarta : AMP-YKPN.
- Departemen Pendidikan Nasional (2014) *Kamus Besar Bahasa Indonesia Cetakan ke delapan Belas Edisi IV.* Jakarta : Gramedia Pustaka Utama.
- Koleangan, Dirk. 2005. *Sistem Peti Kemas (Container System).* Jakarta.
- Gharehgozli, A. H., Roy, D., & de Koster, M. B. M. (2014). *Sea Container Terminals: New Technologies, OR Models, and Emerging Research Areas.* SSRN Electronic Journal.
- Kramadibrata, Soedjono. 2002., *Perencanaan Pelabuhan,* ITB, Bandung.
- Moleong, Lexy J. 2009. *Metode Penelitian Kualitatif.* Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Mubyarto dan Edy Suandi Hamid, *Meningkatkan Efisiensi Nasional,* BPFE, Yogyakarta, 1987.
- Pasal 1 d dari Keputusan Direksi Pelabuhan Indonesia II Nomor HK. 56/2/25/P.I.II-2002. *Tarif Pelayanan Jasa Petikemas Pada Terminal Petikemas di Lingkungan PT (PERSERO) Pelabuhan Indonesia II.* Direksi (Persero) Pelabuhan Indonesia II.
- Pelindo, *Referensi Kepelabuhan PIP Semarang seri 2* (tahun 2000:hal 7).
- Prastowo, Andi. 2012. *Panduan Kreatif Membuat Bahan Ajar Inovatif.* Yogyakarta: Diva Press.
- Sugiyono. 2013. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D.* Bandung.CV Alfabeta.

Hasil Wawancara

Hasil wawancara dengan responden Ibu Dewinta salah satu karyawan Terminal Peti Kemas Semarang.

Peneliti: Bagaimana penerapan *Gate In* baru di Terminal Peti Kemas Semarang bu?

Narasumber: Penerapan sistem *Gate In* baru di TPKS sesuai dengan Chapter VI, part A, regulation 2 yang terhitung mulai bulai juli tahun 2015.

Peneliti: Sebelum diberlakukanya *Gate In* baru apakah sering terjadi peristiwa perbedaan antara kondisi petikemas yang dideklarasikan oleh *shipper* dengan kondisi petikemas aktual?

Narasumber: Iya, sebelum penerapan sistem ini banyak yang salah dalam notife tentang kondisi kontainernya karena belum ada sertifikat khusus untuk container.

Peneliti: Pada kebijakan khusus yang menyatakan sertifikat VGM diperbolehkan oleh pihak terverifikasi yang di buat oleh *shipper* sendiri dan tidak harus melalui pihak BKI dan container tersebut akan melewati jalur *gate in*, Apakah container di periksa kembali atau tidak untuk memastikan kondisi container?

Narasumber: Sudah pasti diperiksa kembali mas karena itu sesuai dengan ketentuan yang sudah ada jadi kita harus mengikuti ketentuan tersebut. Karena jika tidak diperiksa kembali pasti nanti aka ada sanksi dari pihak Terminal Petikemas Semarang karena dapat membahayakan dalam proses ekspor impor.

Peneliti: Jika diperiksa kembali mengapa pernah terjadi pada PT Sari Garment Ungaran yang mendeklarasikan sertifikat VGM yang berat containernya tidak sesuai dengan berat aktual?

Narasumber: Iya mas itu terjadi karena kurangnya pengawasan dari pihak terkait pada saat ditimbang dan salah mengumumkan berat awal yang akan di hitung pada saat di gate-out.

Peneliti: Apa dampak jika terjadi kesalahan pada data *Gate In* tersebut karena kurangnya pengawasan bu?

Narasumber: Ya jika terjadi kesalahan pada data sertifikat itu bisa jauh dampaknya salah satunya kesalahan pada penempatan muatan dikapal karena sebelum melakukan penataan pada muatan *planner* harus mengetahui berat kotor container agar penataan pada muatan bisa sesuai dengan SOP mas.

Peneliti: Selanjutnya apa upaya pihak Terminal Petikemas Semarang untuk mengatasi hal tersebut bu?

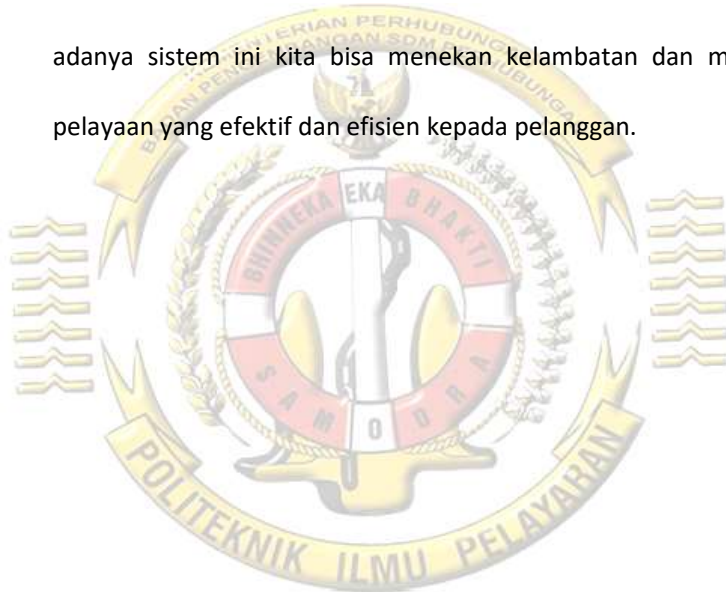
Narasumber: Ya pihak yang terkait dalam melakukan kegiatan pemeriksaan harus professional mas, saat melakukan pengecekan mereka harus benar-benar mengawasi mulai dari gate-in sampai gate-out dan sesuai dengan teknis pelaksanaan VGM sesuai dengan SOP yang sudah ada.

Peneliti: Selain Terminal Petikemas Semarang apakah ada instansi lain yang terkait untuk meningkatkan kelancaran kegiatan dalam penerapan *Gate In* di Terminal Peti Kemas Semarang?

Narasumber: Ada, kita bekerja sama dengan pihak BKI. Jadi kita pihak Terminal Petikemas menyediakan tempat dan alat dan yang menjalankan sistem ini ialah pihak BKI sebagai Biro Klarifikasi Indonesia yang sudah terverifikasi.

Peneliti: Bagaimana upaya dari pihak TPKS untuk meningkatkan pelayanan dan keselamatan dalam penerapan *Gate In* baru di Terminal Peti Kemas Semarang?

Narasumber: Salah satu upaya kita dalam meningkatkan pelayanan dan keselamatan salah satunya yaitu penerapan *Gate In* yang baru ini karena dengan adanya sistem ini kita bisa menekan kelambatan dan meningkatkan pelayanan yang efektif dan efisien kepada pelanggan.





Gambar Pintu Masuk Petikemas Semarang (*Auto Gate System*)



Gambar saat *truck container* melakukan proses *receiving container* menggunakan *scan barcode*



Gambar Pintu Masuk Petikemas sebelum pengembang menjadi *auto gate system*

Peta tpks semarang



Gambar Peta Terminal Petikemas Semarang melalui Udara

STRUKTUR ORGANISASI



Gambar Struktur Organisasi Terminal Petikemas Semarang



TERMINAL PETI KEMAS SEMARANG (TPKS)
ARUS BONGKAR MUAT PETIKEMAS 2012

INTERNASIONAL

NO.	MONTH	SHIPS CALL	G.T (Tonage)	IMPORT CONTAINER						EXPORT CONTAINER						TOTAL					
				FULL CONTAINER			EMPTY CONTAINER			TOTAL IMPORT		FULL CONTAINER			EMPTY CONTAINER			TOTAL EXPORT		EXPORT/IMPORT	
				20'	40'	45'	20'	40'	45'	BOX	TEUS	20'	40'	45'	20'	40'	45'	BOX	TEUS	BOX	TEUS
1	Januari	47	757.933	4.275	5.372	30	28	934	110	10.740	17.195	2.524	6.545	120	1.434	492	0	11.113	18.298	21.962	35.463
2	Februari	48	704.918	3.954	4.454	25	19	1.191	50	9.363	16.113	2.966	7.202	97	929	182	0	11.494	19.073	20.887	34.196
3	Maret	51	737.439	4.899	5.582	26	38	1.963	101	12.579	20.221	3.335	8.576	114	1.175	221	0	13.221	21.532	25.900	42.153
4	April	45	714.578	4.793	5.554	22	124	1.652	72	12.117	19.317	2.713	7.295	121	1.750	210	0	12.089	19.715	24.296	39.832
5	Mei	45	747.415	5.202	5.980	36	8	503	90	11.819	18.428	2.645	7.291	108	2.434	272	1	12.754	20.426	24.573	38.854
6	Juni	42	726.408	5.259	6.203	34	41	414	156	12.107	18.914	2.739	7.701	163	2.117	356	5	13.081	21.306	25.188	40.220
7	Juli	42	719.151	5.021	5.680	25	54	419	117	11.316	17.557	2.641	6.950	149	2.460	306	3	12.509	19.917	23.825	37.474
8	Agustus	40	688.421	4.570	4.639	48	54	413	135	9.860	15.896	2.776	6.605	174	1.738	266	0	11.559	18.604	21.419	33.700
9	September	42	736.514	4.969	5.517	41	32	519	49	11.127	17.253	2.774	6.765	111	1.583	188	1	11.422	18.487	22.549	35.740
10	Oktober	43	755.580	5.634	5.859	24	97	940	129	12.683	19.635	3.262	7.895	147	2.979	351	0	14.025	22.409	26.708	42.044
11	November	41	666.056	5.279	5.657	49	38	1.142	55	12.218	19.121	3.196	7.535	86	1.546	54	0	12.797	20.452	25.015	39.573
12	Desember	39	642.643	5.206	5.454	46	66	770	91	11.623	17.974	3.023	7.468	145	1.722	256	0	12.614	20.463	24.237	38.457
	TOTAL	523	8.597.456	58.761	65.921	406	597	10.760	1.146	137.891	215.924	34.617	87.719	1.515	21.667	3.150	10	148.678	241.072	286.269	457.055

DOMESTIK

NO.	MONTH	SHIPS CALL	G.T (Tonage)	DISCHARGE						LOADING						TOTAL						
				FULL CONTAINER			EMPTY CONTAINER			TOTAL DISCH		FULL CONTAINER			EMPTY CONTAINER			TOTAL LOAD		DISCH/LOAD		
				20'	40'	45'	20'	40'	45'	BOX	TEUS	20'	40'	45'	20'	40'	45'	BOX	TEUS	BOX	TEUS	
1	Januari	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
2	Februari	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
3	Maret	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
4	April	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
5	Mei	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
6	Juni	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
7	Juli	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
8	Agustus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
9	September	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
10	Oktober	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
11	November	1	2.797	0	0	0	78	0	0	78	78	0	0	0	0	0	0	0	0	78	78	
12	Desember	4	21.484	0	0	0	0	20	0	20	40	35	3	0	0	0	0	0	38	41	56	81
	TOTAL	5	24.281	0	0	0	78	20	0	98	118	35	3	0	0	0	0	0	38	41	136	159

TOTAL

MONTH	SHIPS CALL	G.T (Tonage)	DISCHARGE						LOADING						TOTAL					
			FULL CONTAINER			EMPTY CONTAINER			TOTAL IMPORT		FULL CONTAINER			EMPTY CONTAINER			TOTAL EXPORT		EXPORT/IMPORT	
			20'	40'	45'	20'	40'	45'	BOX	TEUS	20'	40'	45'	20'	40'	45'	BOX	TEUS	BOX	TEUS
Total q/d	528	8.621.737	58.761	65.921	406	675	10.760	1.146	137.689	215.942	34.652	87.722	1.515	21.667	3.150	10	148.716	241.113	286.405	457.055

SUMBER : DINAS PERENCANAAN & ADM/OPERASI TPKS

Gambar Arus Bongkar Muat Petikemas Semarang tahun 2012



TERMINAL PETIKEMAS SEMARANG (TPKS)
ARUS BONGKAR MUAT PETIKEMAS 2013

INTERNASIONAL

NO.	MONTH	SHIPS CALL	G.T (Tonnage)	IMPORT CONTAINER							EXPORT CONTAINER							TOTAL					
				FULL CONTAINER			EMPTY CONTAINER			TOTAL IMPORT	FULL CONTAINER			EMPTY CONTAINER			TOTAL EXPORT	EXPORT	IMPORT				
				20'	40'	45'	20'	40'	45'	BOX	TEUS	20'	40'	45'	20'	40'	45'	BOX	TEUS	BOX	TEUS		
1	Januari	41	671.434	5.250	5.407	88	105	767	29	11.646	17.937	2.951	7.601	112	2.442	261	0	13.367	21.341	25.013	39.278		
2	Pebruari	36	598.115	4.283	5.324	78	27	974	17	10.703	17.096	2.930	7.316	114	1.433	245	0	12.038	19.713	22.741	36.809		
3	Maret	37	622.381	4.328	4.969	44	95	926	66	10.428	16.433	3.052	8.027	151	1.779	190	0	13.199	21.567	23.627	38.000		
4	April	37	632.189	4.774	5.442	63	118	792	54	11.243	17.594	2.844	7.968	90	1.298	75	0	12.275	20.408	23.518	38.002		
5	Mei	45	752.426	5.160	6.775	81	125	2.074	90	14.306	23.328	3.424	8.927	135	1.852	308	0	14.646	24.016	28.952	47.342		
6	Juni	38	646.891	4.881	5.970	136	225	1.114	61	12.388	19.669	3.296	8.374	162	1.707	254	0	13.793	22.583	25.181	42.252		
7	Juli	42	694.507	5.384	6.607	47	159	1.746	50	13.993	22.443	3.317	8.497	112	1.354	271	5	13.536	22.421	27.529	44.894		
8	Agustus	33	551.730	3.277	4.225	76	63	815	6	8.965	13.690	2.416	5.779	84	1.705	191	0	10.175	16.229	18.740	29.979		
9	September	41	558.179	5.370	6.796	120	99	780	42	13.317	20.965	3.340	8.571	172	1.544	212	0	13.339	22.894	27.256	43.859		
10	Oktober	46	733.138	5.182	6.044	77	59	1.006	70	12.448	19.645	3.682	9.028	137	1.613	420	0	14.880	24.445	27.328	44.110		
11	November	41	638.676	4.950	5.715	88	198	965	79	12.005	18.862	3.572	8.425	116	1.578	37	0	13.778	22.496	25.783	41.268		
12	Desember	43	680.026	5.292	5.286	56	116	1.831	37	12.618	19.828	3.441	8.910	162	1.034	61	10	13.618	22.761	26.236	42.589		
TOTAL				680	7.879.743	58.441	68.471	964	1.391	13.790	603	143.660	227.488	38.265	97.423	1.547	19.419	2.575	15	189.944	260.804	302.904	488.292

DOMESTIK

NO.	MONTH	SHIPS CALL	G.T (Tonnage)	DISCHARGE							LOADING							TOTAL				
				FULL CONTAINER			EMPTY CONTAINER			TOTAL DISCH	FULL CONTAINER			EMPTY CONTAINER			TOTAL LOAD	DISCHLOAD	TEUS			
				20'	40'	45'	20'	40'	45'	BOX	TEUS	20'	40'	45'	20'	40'	45'	BOX	TEUS	BOX	TEUS	
1	Januari	4	19.110	0	0	0	100	26	0	126	152	83	12	0	0	0	0	95	107	221	259	
2	Pebruari	3	14.706	0	0	0	190	0	0	190	190	108	6	0	0	0	0	114	120	214	220	
3	Maret	5	20.664	0	0	0	191	0	0	191	191	207	9	0	0	0	0	216	225	467	416	
4	April	3	18.147	0	0	0	200	0	0	200	200	96	9	0	0	0	0	105	114	305	314	
5	Mei	3	11.329	1	0	0	181	40	0	222	262	136	10	0	0	0	0	146	156	368	418	
6	Juni	8	25.227	19	0	0	214	4	0	237	241	180	10	0	0	0	0	190	200	427	441	
7	Juli	7	21.969	48	1	0	137	0	0	186	187	293	14	0	0	0	0	307	321	493	506	
8	Agustus	7	37.878	35	0	0	278	146	0	459	605	259	8	0	0	0	0	267	275	726	880	
9	September	10	70.407	78	1	0	537	226	0	842	1.069	451	11	0	0	0	0	462	473	1.304	1.542	
10	Oktober	11	89.840	75	0	0	490	265	0	830	1.095	478	17	0	0	0	0	495	512	1.325	1.607	
11	November	15	103.875	91	0	0	352	317	0	760	1.077	554	29	0	0	0	0	583	512	1.343	1.689	
12	Desember	10	96.453	178	0	0	222	291	0	991	1.582	448	38	0	11	0	0	497	535	1.488	2.117	
TOTAL				86	629.505	525	2	0	3.002	1.615	0	5.144	6.761	3.253	173	0	11	0	3.477	3.650	8.621	10.411

TOTAL

	MONTH	SHIPS CALL	G.T (Tonnage)	DISCHARGE							LOADING							TOTAL			
				FULL CONTAINER			EMPTY CONTAINER			TOTAL IMPORT	FULL CONTAINER			EMPTY CONTAINER			TOTAL EXPORT	EXPORT	IMPORT		
				20'	40'	45'	20'	40'	45'	BOX	TEUS	20'	40'	45'	20'	40'	45'	BOX	TEUS	BOX	TEUS
	Bulan ini	53	778.470	5.470	5.288	58	338	2.422	37	13.600	21.410	3.880	8.848	162	1.045	61	10	14.115	23.208	27.724	44.706
	Total s/d	506	8.400.247	58.966	68.473	964	4.393	15.405	603	148.804	234.249	41.558	97.506	1.547	19.430	2.575	15	182.721	264.454	311.525	488.703

*1 domestik calls started from Nov 24th 2012 (SPIL as PIONEER)
*1 Merabus joined at Juli 2013

Gambar Arus Bongkar Muat Petikemas Semarang tahun 2013



TERMINAL PETI KEMAS SEMARANG (TPKS)
ARUS BONGKAR MUAT PETIKEMAS 2014

INTERNASIONAL

NO.	MONTH	SHIPS CALL	G.T (Tonnage)	IMPORT CONTAINER						EXPORT CONTAINER						TOTAL						
				FULL CONTAINER			EMPTY CONTAINER			TOTAL IMPORT		FULL CONTAINER			EMPTY CONTAINER			TOTAL EXPORT		BOX	TEUS	
				20'	40'	45'	20'	40'	45'	BOX	TEUS	20'	40'	45'	BOX	TEUS	BOX	TEUS				
1	Januari	44	688.027	5.307	6.243	82	195	1.626	55	13.508	21.514	2.991	8.146	120	2.126	79	3	13.465	21.813	26.973	43.327	
2	Februari	39	604.382	4.648	4.914	52	250	2.594	26	12.484	20.070	3.069	9.254	87	1.214	79	3	13.706	23.129	26.190	43.199	
3	Maret	42	671.333	5.403	4.688	53	95	2.612	134	12.985	20.472	3.732	10.149	138	2.396	170	3	16.588	27.048	29.573	47.520	
4	April	44	670.473	5.788	5.843	126	72	2.849	70	14.728	23.616	3.290	9.489	117	2.284	162	1	15.323	25.072	30.091	48.688	
5	Mei	44	722.820	6.185	6.498	130	270	2.445	44	15.572	24.689	3.771	9.919	94	2.301	48	66	16.199	26.326	31.771	51.015	
6	Juni	40	688.059	5.357	5.731	89	131	2.179	34	13.321	21.554	3.736	9.934	141	2.189	105	47	16.152	26.379	29.673	47.933	
7	Juli	42	750.619	4.597	5.145	57	254	2.342	63	12.458	20.955	3.771	9.992	115	1.248	49	5	15.100	25.341	27.638	45.406	
8	Agustus	39	696.771	5.404	6.122	76	270	1.278	29	13.179	20.884	3.075	7.156	45	1.977	179	17	12.450	19.840	25.629	40.532	
9	September	43	767.936	5.331	6.427	71	178	2.228	29	14.264	23.019	3.690	9.787	74	1.404	77	17	15.049	25.004	28.313	48.023	
10	Oktober	44	765.744	5.704	6.055	76	64	1.962	77	13.638	21.508	3.903	9.322	65	1.216	110	14	14.630	24.141	28.268	45.649	
11	November	42	734.261	5.737	6.234	67	182	1.474	58	13.752	21.385	3.799	9.120	96	2.025	57	10	15.107	24.330	28.899	45.975	
12	Desember	41	753.684	6.232	6.464	102	9	1.081	4	13.892	21.543	3.655	8.727	59	1.312	148	5	13.906	22.845	27.790	44.388	
TOTAL			504	8.504.129	65.673	70.364	981	1.970	24.370	623	163.961	260.319	42.482	110.975	1.162	21.692	1.283	191	177.755	291.336	341.736	551.655

1,6142734

DOMESTIK

NO.	MONTH	SHIPS CALL	G.T (Tonnage)	DISCHARGE						LOADING						TOTAL						
				FULL CONTAINER			EMPTY CONTAINER			TOTAL DISCH		FULL CONTAINER			EMPTY CONTAINER			TOTAL LOAD		BOX	TEUS	
				20'	40'	45'	20'	40'	45'	BOX	TEUS	20'	40'	45'	BOX	TEUS	BOX	TEUS				
1	Januari	10	92.554	69			343	516		928	1.444	479	17					496	513	1.424	1.957	
2	Februari	12	91.866	224			332	491		1.047	1.538	418	43					461	504	1.508	2.042	
3	Maret	13	90.589	107	1		476	662		1.246	1.959	717	44					761	905	2.087	2.714	
4	April	13	127.103	135			218	907		1.260	2.167	360	21		5	3		409	493	1.669	2.606	
5	Mei	11	80.371	99			230	520		849	1.369	305	21		6			352	373	1.281	1.742	
6	Juni	13	78.399	79			256	465		1.265	1.900	417	22		3			442	464	1.242	1.729	
7	Juli	15	84.251	149			307	475		1.021	1.496	472	18					490	508	1.571	2.094	
8	Agustus	15	90.493	157	10		169	634		1.170	2.014	372	17		39			428	445	1.598	2.459	
9	September	17	80.574	267	47		284	420		1.918	1.485	438	31		266			735	766	1.753	2.251	
10	Oktober	14	65.133	179	14		158	258		699	881	381	22		35			438	460	1.047	1.341	
11	November	12	58.617	93			246	315		654	969	290	7		1			298	305	952	1.274	
12	Desember	13	62.299	198	7		401	370		976	1.353	468	38		6			512	550	1.488	1.963	
TOTAL			158	1.000.059	1.756	79	0	3.510	6.233	0	11.578	17.890	5.157	301	0	361	3	0	5.822	6.126	17.400	24.016

TOTAL

	MONTH	SHIPS CALL	G.T (Tonnage)	DISCHARGE						LOADING						TOTAL					
				FULL CONTAINER			EMPTY CONTAINER			TOTAL IMPORT		FULL CONTAINER			EMPTY CONTAINER			TOTAL EXPORT		BOX	TEUS
				20'	40'	45'	20'	40'	45'	BOX	TEUS	20'	40'	45'	BOX	TEUS	BOX	TEUS			
	Bulan ini	54	915.983	6.430	6.471	102	410	1.451	4	14.888	22.096	4.123	8.765	59	1.318	148	5	14.418	23.395	29.288	48.291
	Total s/d	662	9.507.188	67.429	70.443	981	5.480	30.803	623	175.559	278.209	47.839	111.278	1.152	22.053	1.286	191	183.577	297.402	359.136	575.671

Gambar Arus Bongkar Muat Petikemas Semarang tahun 2014



TERMINAL PETI KEMAS SEMARANG (TPKS)
ARUS BONGKAR MUAT PETIKEMAS 2015

INTERNASIONAL

NO.	MONTH	SHIPS CALL	G.T (Tonnage)	IMPORT CONTAINER						EXPORT CONTAINER						TOTAL					
				FULL CONTAINER			EMPTY CONTAINER			TOTAL IMPORT		FULL CONTAINER			EMPTY CONTAINER			TOTAL EXPORT		EXPORT/IMPORT	
				20'	40'	45'	20'	40'	45'	BOX	TEUS	20'	40'	45'	20'	40'	45'	BOX	TEUS	BOX	TEUS
1	Januari	46	820.113	6.963	7.595	84	3	1.199	41	15.876	24.786	3.403	9.645	85	2.788	78	60	16.859	25.927	21.925	59.713
2	Februari	39	692.947	5.876	6.690	98	58	1.240	33	13.995	22.056	3.122	9.105	43	2.514	129	61	14.973	24.310	28.969	46.366
3	Maret	43	767.659	5.073	5.822	30	169	2.751	19	13.863	22.484	3.517	10.364	83	2.511	112	39	16.826	27.224	30.489	49.789
4	April	44	801.935	5.759	6.427	102	13	3.651	35	15.987	26.203	3.509	10.657	69	1.332	52	0	15.619	26.397	31.666	52.690
5	Mei	46	826.701	6.555	6.769	164	190	3.303	23	16.804	27.663	3.717	11.024	68	1.904	88	11	16.812	28.003	33.616	55.666
6	Juni	41	727.283	5.881	7.170	177	115	2.924	28	16.295	26.994	3.815	10.209	73	1.778	48	113	16.036	26.479	32.331	53.073
7	Juli	35	589.071	2.952	3.690	53	218	1.732	18	8.663	14.156	3.350	7.992	67	1.193	47	60	12.709	20.875	21.372	35.031
8	Agustus	49	822.093	5.208	6.958	72	511	3.020	14	15.783	25.847	4.213	10.058	82	812	63	81	15.309	25.893	31.892	51.440
9	September	46	891.544	4.413	5.761	142	543	3.093	21	13.973	22.990	3.663	10.049	55	463	35	57	14.323	24.520	28.296	47.510
10	Oktober	47	910.610	5.235	5.894	88	593	3.575	10	15.395	24.962	3.920	10.061	66	593	26	31	14.697	24.881	30.892	49.843
11	November	47	981.889	5.699	5.758	82	337	2.583	10	14.469	22.901	3.681	9.305	53	1.873	65	9	14.986	24.418	29.454	47.319
12	Desember	49	872.846	6.231	7.184	127	367	2.720	17	16.646	26.694	4.022	9.039	64	1.476	84	72	14.757	24.016	31.403	50.710
TOTAL		532	9.804.959	65.643	75.709	1.219	3.117	31.791	269	177.748	286.736	43.932	117.508	808	19.237	827	594	182.966	302.643	360.654	589.379

DOMESTIK

NO.	MONTH	SHIPS CALL	G.T (Tonnage)	DISCHARGE						LOADING						TOTAL					
				FULL CONTAINER			EMPTY CONTAINER			TOTAL DISCH		FULL CONTAINER			EMPTY CONTAINER			TOTAL LOAD		DISCH/LOAD	
				20'	40'	45'	20'	40'	45'	BOX	TEUS	20'	40'	45'	20'	40'	45'	BOX	TEUS	BOX	TEUS
1	Januari	14	66.220	135			232	394		761	1.155	379	27		7	40'	45'	413	440	1.174	1.595
2	Februari	14	60.762	115			200	330		645	975	349	27		15			391	410	1.636	1.393
3	Maret	16	70.781	168			202	424		794	1.218	402	31		7			440	471	1.234	1.689
4	April	13	62.741	102	1		231	423		757	1.181	369	37		39			445	482	1.282	1.663
5	Mei	15	65.359	282	3		300	490		1.025	1.518	530	34		12			576	610	1.681	2.128
6	Juni	18	80.968	347	1		375	441		1.164	1.606	572	30		10	2		614	646	1.778	2.252
7	Juli	7	29.209	176	3		30	112		321	426	172	9		23	1		205	217	526	653
8	Agustus	16	69.889	426	2		248	214		890	1.106	533	55		143	0		731	786	1.621	1.892
9	September	14	61.957	393	1		280	309		983	1.293	595	45		30	1		671	717	1.654	2.010
10	Oktober	14	61.357	490	10		53	70		623	703	404	40		115	4		563	607	1.186	1.310
11	November	15	67.298	398	16		47	130		591	737	439	39		46	0		523	562	1.114	1.299
12	Desember	13	57.951	330	5		46	24		465	434	370	34		64	1		469	504	874	938
TOTAL		169	744.482	3.312	42	0	2.244	3.361	0	8.969	12.363	6.113	408	0	511	9	0	6.941	6.460	15.980	18.822

TOTAL

MONTH	SHIPS CALL	G.T (Tonnage)	DISCHARGE						LOADING						TOTAL					
			FULL CONTAINER			EMPTY CONTAINER			TOTAL IMPORT		FULL CONTAINER			EMPTY CONTAINER			TOTAL EXPORT		EXPORT/IMPORT	
			20'	40'	45'	20'	40'	45'	BOX	TEUS	20'	40'	45'	20'	40'	45'	BOX	TEUS	BOX	TEUS
Bulan ini	62	1.030.797	6.581	7.189	127	413	2.744	17	17.051	27.128	4.392	9.873	84	1.540	85	72	15.228	24.520	32.277	51.648
Total aid	701	10.548.541	68.955	75.751	1.219	5.381	35.152	289	186.707	299.098	49.045	117.918	808	19.748	838	594	188.947	309.103	375.854	608.201

Gambar Arus Bongkar Muat Petikemas Semarang tahun 2015



Gambar ruang *control room auto gate system* di Terminal Petikemas Semarang

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : JOHAN DEO PRANATA
2. Tempat dan Tanggal Lahir : SEMARANG, 30 DESEMBER 1996
3. NIT : 52155863 K
4. Agama : ISLAM
5. Alamat Asal : JL. TAMAN SURYOKUSUMO II
NO. 13 TLOGOSARI, SEMARANG
6. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : AGUS NURDIANTORO
Pendidikan : SMA
Pekerjaan : WIRASWASTA
 - b. Ibu : ERNY ARIYANTI
Pendidikan : SMA
Pekerjaan : WIRASWASTA
7. Pendidikan Formal
 - a. Sekolah Dasar : SD N KALICARI 01 SEMARANG (2002 – 2008)
 - b. SLTP : SMP N 15 SEMARANG (2008 – 2011)
 - c. SMU : SMA KESATRIAN 2 SEMARANG (2011 – 2014)
 - d. Perguruan Tinggi : PIP SEMARANG (2015 – 2019)
8. Pengalaman Praktek Darat
 - PT. PERTAMINA PERKAPALAN 07 Agustus 2017 – 25 Januari 2018
 - PT SERASI SHIIPING INDONESIA 08 Februari 2018 – 26 Juli 2018