

**OPTIMALISASI PERUBAHAN STATUS KONTAINER LCL KE FCL GUNA
MENUNJANG KELANCARAN EKSPORT DI PELABUHAN TANJUNG
EMAS SEMARANG**



SKRIPSI

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

**Disusun Oleh: GILANG SATYO NAGRI
NIT. 50135057 K**

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

2017

HALAMAN PERSETUJUAN

**OPTIMALISASI PERUBAHAN STATUS KONTAINER LCL DI
GUDANG CFS GUNA MENUNJANG KELANCARAN EKSPOR PADA
PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG**

DISUSUN OLEH :

GILANG SATYO NAGRI
NIT. 50135057. K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran

Semarang,.....2017

Dosen Pembimbing
Materi

Dosen Pembimbing
Metodologi dan Penulisan

Ir. FITRI KENSIWI, M.Pd
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19660721 199203 2 001

Capt. BUDI MANTORO, M.Si, M.Mar
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19720915 200212 1 002

Mengetahui
Ketua Program Studi KALK

Dr. WINARNO, S.S.T., M.H
Penata Tingkat I, III/d
NIP. 19760208 200212 1 003

HALAMAN PENGESAHAN

**OPTIMALISASI PERUBAHAN STATUS KONTAINER LCL KE FCL
GUNA MENUNJANG KELANCARAN EKSPOR DI PELABUHAN
TANJUNG EMAS SEMARANG**

DISUSUN OLEH :

GILANG SATYO NAGRI
NIT. 50135057. K

Telah Diujikan dan Disahkan oleh Dewan Penguji

Serta Dinyatakan Lulus Dengan Nilai.....

Pada tanggal.....

Penguji I

Penguji II

Penguji III

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

FITRI KENSIWI, M.Pd
Penata Tingkat I(III/d)
NIP. 19660721 199203 002 1

Capt. BAMBANG PURNOMO, M.Mar
Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP. 19550508 198403 1 001

Dikukuhkan oleh :

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG

Capt. MARIHOT SIMANJUNTAK, M.M
Pembina Tk.I (IV/b)
NIP. 19661110 199803 1 002

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : GILANG SATYO NAGRI

NIT : 50135057 K

Program Studi : KALK

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul "OPTIMALISASI PERUBAHAN STATUS KONTAINER LCL KE FCL GUNA MENUNJANG KELANCARAN EKSPOR DI PADA PELABUHAN TANJUNG EMAS 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,.....2017

Yang menyatakan

GILANG SATYO NAGRI

50135057 K

MOTTO

1. Biarkan otak yang berputar dan hati yang mengarahkan.
2. Musuh kita adalah kesempitan dan kedangkalan berpikir.
3. Kesadaran adalah matahari,kesabaran adalah bumi,keberanian menjadi cakrawala,dan perjuangan adalah pelaksanaan kata-kata.
4. Orang yang berbudi selalu menimbang bicaranya dan menjaga perasaan orang lain.
5. Lebih baik lapar tapi bertahan harga dirinya daripada kenyang menjadi budak.
6. Berproseslah menjadi manusia yang seharusnya.
7. Jangan tegang menghadapi jaman yang memang sudah tegang,jadilah oli bukan stang piston.

(EMHA AINUN NAJIB)

PERSEMBAHAN

Dengan mengucapkan syukur Alhamdulillah, kupersembahkan skripsi ini untuk orang-orang yang kusayangi dan berjasa bagiku:

1. Ayah dan Ibu tersayang yang senantiasa mendoakan Saya setiap hari. Balas jasmu tak akan pernah terganti dengan apapun di dunia ini.
2. Kakak yang selalu mendukung dalam hal materi maupun non materi.
3. Teman-teman kasta kedu yang selalu memberi dukungan serta motivasi selama pembuatan skripsi.
4. Teman-teman mess Indonesia raya yang selalu menemani dalam susah maupun senang selama ini.
5. Keluarga besar the menot yang selalu mendoakanku agar sukses untuk masa depanku nanti.
6. Segenap mangemen gudang CFS dan karyawan yang membantuku dalam memperoleh data.
7. Sahabat-sahabatku seperjuangan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dan semua teman-teman yang tak mungkin penulis sebutkan satu-persatu.

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 “Perubahan Status Kontainer LCL di Gudang CFS Guna Menunjang Kelancaran Ekspor pada Pelabuhan Tanjung Emas Semarang”.

Penyusunan skripsi ini merupakan salah satu syarat guna menyelesaikan pendidikan program D.IV tahun ajaran 2016-2017 Politeknik Ilmu Pelayaran 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 perkenalkanlah penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada Yth :

1. Capt. Marihot Simanjuntak, M.M selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Dr. Winarno, S.S.T., M.H. selaku Ketua Program Studi KALK.
3. Ir. Fitri Kensiwi, M.Pd selaku Dosen pembimbing Materi.
4. Capt. Budi Mantoro, M.Si, M.Mar selaku Dosen pembimbing Penulisan.
5. PT. Pelindo III Cab Semarang yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk pengumpulan data..
6. Seluruh manajer dan staf Gudang CFS Tanjung Emas Semarang yang telah membantu penulis dalam pengumpulan data-data sehingga terselesaikannya skripsi ini.

7. Yang penulis banggakan teman-teman angkatan L dan kelas KALK VIII, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
8. 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 penggunaan *daily operation report* untuk mengawasi pemakaian *fuel oil* diatas kapal.

Semarang, 2017

Penulis

GILANG SATYO NAGRI
NIT : 50135057.K

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO	v
HALAMAN PERSEMBAHAN	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiii
ABSTRAK	xiv
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Perumusan Masalah	6
C. Tujuan Penelitian	7
D. Manfaat Penelitian	7
E. Sistematika Penelitian	9
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	11
B. Kerangka Pikir	23
C. Definisi Operasional	24

BAB III	METODE PENELITIAN	
	A. Lokasi Penelitian	25
	B. Metode Penelitian.....	25
	C. Sumber Data.....	26
	D. Metode Pengumpulan Data	28
	E. Teknik Analisis Data	30
BAB IV	ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
	A. Gambaran Umum Obyek Penelitian	33
	B. Analisa Masalah	42
	C. Pembahasan Masalah	46
BAB V	PENUTUP	
	A. Kesimpulan	62
	B. Saran	63
	DAFTAR PUSTAKA	
	LAMPIRAN	
	DAFTAR RIWAYAT HIDUP	

ABSTRAK

Gilang Satyo Nagri, 2017, NIT : 50135057.K, “*Optimalisasi Perubahan Status Kontainer LCL di Gudang CFS Guna Menunjang Kelancaran Ekspor pada Pelabuhan Tanjung Emas Semarang*”, skripsi Program Studi KALK, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Ir. Fitri Kensiwi, M.Pd, Pembimbing II: Capt. Budi Mantoro, M.Si, M.Mar.

Perubahan status kontainer LCL (Less Container Load) adalah kegiatan merubah status kontainer yang sebelumnya berstatus LCL atau satu kontainer untuk satu pengirim barang menjadi berstatus FCL (Full Container Load) yaitu satu kontainer berisikan dengan beberapa pemilik barang. Adanya permasalahan yang timbul atas perubahan status kontainer LCL dapat menghambat kegiatan pelayaran dan bisnis ekspor barang, karena hal tersebut maka perlu adanya penanganan yang cepat terhadap berbagai macam kendala yang dapat menghambat proses perubahan status tersebut agar berjalan dengan baik yaitu dengan cara meningkatkan sistem SOP gudang CFS, melakukan pelatihan kerja terhadap operator gudang CFS, dan merawat sarana prasarana gudang dengan baik dan merapka peremajaan alat alat bongkar muat yang ada di gudang, dan disinilah kinerja gudang CFS sangat berpengaruh terhadap kelancaran proses perubahan status kontainer tersebut. Dampak yang ditimbulkan yaitu akan mengakibatkan antrian panjang pada gudang serta pengurusan dokumen barang akan lebih lama hal ini sangat berpengaruh terhadap timbulnya *dwelling time*.

Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode kualitatif yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis dari orang-orang dan perilaku yang diamati dengan mengumpulkan data berupa pendekatan terhadap objek melalui observasi, wawancara secara langsung terhadap subjek serta menggunakan dokumen dan data yang berhubungan dengan proses perubahan status kontainer untuk memperlancar kegiatan ekspor. Dalam metode ini mendeskripsikan dan menganalisis kendala, akibat yang di timbulkan dan upaya yang dilakukan untuk meningkatkan proses perubahan status kontainer LCL.

Dalam melaksanakan langkah tersebut diharapkan masalah akan terselesaikan dengan cepat dan tepat, sehingga proses perubahan status kontainer LCL tersebut dapat berjalan dengan baik dan kegiatan ekspor berjalan dengan lancar. Peran Gudang CFS sangat penting guna menyelesaikan kendala yang timbul dalam proses perubahan status kontainer.

Kata kunci: Status kontainer LCL, Ekspor, Gudang CFS

ABSTRACT

Gilang Satyo Nagri, 2017, NIT: 50135057.K, "Optimization of LCL Container Status Changes in CFS Warehouse To Support Export Smoothness at Port of Tanjung Emas Semarang", thesis of Port And Shipping Departemen, Diploma IV Program, Semarang Polytechnic, Advisor: Ir. . Fitri Kensiwi, M.Pd, Advisor II: Capt. Budi Mantoro, M.Si, M.Mar.

The change of LCL (Less Container Load) container status is an activity to change the status of container previously LCL or one container for one consignor into FCL(Full Container Load) status is one container containing several goods owners. The existence of problems arising from changes in LCL container status can hamper the activities of shipping and export business of goods, because it is necessary for fast handling of various obstacles that can inhibit the process of changing the status to run well, that is by improving the system of CFS warehouse SOP , Conducting job training on the CFS warehouse operators, and taking care of the warehouse infrastructure well and merapka loading tools and equipment in the warehouse, and this is where CFS warehouse performance is very influential on the smooth process of change the status of the container. The impact is caused will lead to long queue at the warehouse and the document processing of goods will be longer it is very heavy to the incidence of dwelling time..

In this research used qualitative methods that produce descriptive data in the form of written words from people and observed behavior by collecting data in the form of approach to the object through observation, interview directly to the subject and using documents and data relating to the process of changing the status Containers to facilitate export activities. In this method it describes and analyzes the constraints, the resulting impacts and the efforts made to improve the process of changing the LCL container status.

In carrying out these steps it is expected that the problem will be resolved quickly and accurately, so that the process of changing the LCL container status can work well and the export activities run smoothly. The role of the CFS Warehouse is critical to resolve the constraints that arise in the process of changing the container status.

Keywords: Change of LCL container status, Export, CFS Warehouse.

DAFTAR GAMBAR

Gambar2.1 Alur Petikemas LCL/FCL	12
Gambar 2.2 KerangkaPikir.....	23
Gambar4.1 StrukturOrganisasi Perusahaan	36

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pelabuhan merupakan sarana utama yang mempunyai peran multifungsi. Pelabuhan ialah terdiri dari daratan dan perairan yang memiliki batas-batas tertentu dan sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan pengusaha yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan tempat bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal dan memiliki fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan. Perkembangan pelabuhan akan sangat ditentukan oleh aktivitas perdagangannya, semakin ramai aktivitas perdagangan di pelabuhan tersebut maka akan semakin besar pelabuhan tersebut. Peran pelabuhan juga tercantum dalam PM 60 Tahun 2014 bab 1 yang berisi tentang pelabuhan utama adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut domestik dan internasional, alih muat angkutan laut domestik dan internasional dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan barang, serta angkutan penyebrangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi maupun internasional. Dalam perkembangannya pelabuhan juga berfungsi sebagai pintu gerbang dan pemelancar hubungan antar daerah, pulau bahkan antar negara / *Gate way port* (Bambang Triatmojo 1996).

Beberapa pelabuhan yang termasuk dalam kategori *Gate Way Port* adalah Pelabuhan Tanjung Priok, Pelabuhan Tanjung Perak, dan Pelabuhan Tanjung Emas.

Pelabuhan yang terletak di Jawa Tengah adalah Pelabuhan Tanjung Emas, pelabuhan ini di kelola oleh PT. Pelabuhan Indonesia, dan dibangun pada tahun 1884 hal ini diketahui dari pembangunan berbahasa belanda yang dapat terdapat diatas pintu masuk mercusuar dari Raja William II pada saat negri tersebut berada dalam penguasaan belanda. Seiring berjalanya jaman Pelabuhan Tanjung Emas Semarang terus meningkatkan infrastruktur dalam kawasan pelabuhan yaitu memperbaiki terminal penumpang, penambahan dermaga peti kemas, penambahan kedalaman kolam pelabuhan, menambah fasilitas alat bongkar muat, membangun dermaga peti kemas, dan terminal. Pelabuhan tersebut telah menjadi intermoda transportasi system yang berperan penting dalam pengembangan dunia usaha. Dalam melaksanakan perannannya selalu bekerja sama dengan instansi / perusahaan, antara lain Perusahaan Pelayaran, Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) / *Freight Forwarding* (FF) dan Perusahaan Bongkar Muat (PBM) untuk menunjang kegiatan di pelabuhan.

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

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

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

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

Keberadaan Terminal Petikemas sebagai sektor perdagangan dan industri khususnya di Jawa Tengah dirasa sangat penting. Dan khususnya

Terminal Petikemas Semarang merupakan salah satu terminal yang menangani muatan petikemas ekspor dan impor dan *transshipment*. Hal ini menunjukkan bahwa Terminal Petikemas Semarang mempunyai sarana, prasarana dan sistem petikemas yang mampu menjawab akan kebutuhan pasar. Perdagangan ekspor dan impor merupakan salah satu sumber bagi jalannya roda perekonomian yang dapat berupa penerimaan dari ekspor barang yang dilakukan maupun kebutuhan akan bahan baku dan barang jadi yang harus didatangkan dari luar negeri.

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

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

kegiatan bisa berjalan dengan yang diinginkan tanpa adanya suatu masalah yang terjadi.

Dari Pengamatan Penulis lakukan selama melaksanakan praktek darat di Terminal Peti Kemas Semarang banyak kegiatan yang dilakukan di *Gudang CFS (Container Freight Station)*.

Gudang CFS adalah tempat transit kargo yang dikumpulkan sebelum dimasukkan kedalam container untuk di eksport. Di *Gudang CFS* juga dapat digunakan sebagai tempat untuk proses perubahan status container *FCL (Full Container Load)* ke container berstatus *LCL (Less Than Container Load)*. Dari penjelasan di atas maka peneliti mengambil judul “OPTIMALISASI PERUBAHAN STATUS KONTAINER FCL DI GUDANG CFS GUNA MENUNJANG KELANCARAN EKSPORT PADA PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG”

B. Rumusan Masalah

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

1. Apa faktor penghambat perubahan status container tersebut?
2. Apa dampak yang di timbulkan jika terjadi apabila terjadi keterlambatan perubahan status kontainer tersebut?
3. Upaya apa yang dilakukan untuk mengatasi keterlambatan perubahan status container tersebut?

C. Tujuan Penelitian

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

1. Untuk mengidentifikasi penyebab terhambatnya pada saat kegiatan *perubahan status kontainer* di Gudang CFS.
2. Untuk menganalisa dampak apa saja yang muncul jika terjadi keterlambatan perubahan status container di Gudang CFS..
3. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan pihak terminal peti kemas semarang dalam mengatasi masalah yang terjadi saat proses perubahan status container di gudang CFS.

D. Manfaat Penelitian

Diharapkan dari hasil penelitian mengenai “Optimalisasi Perubahan Status Kontainer LCL di Gudang CFS Guna Menunjang Kelancaran Ekspor pada Pelabuhan Tanjung Emas Semarang” peneliti lakukan dapat bermanfaat bukan hanya bagi penulis tetapi juga bermanfaat bagi pembaca, khususnya bagi taruna PIP Semarang jurusan ketatalaksanaan angkutan laut dan kepelabuhanan dan Adapun manfaat-manfaat dari penulisan skripsi ini yaitu:

1. Manfaat Teoritis:
 - a. Sebagai tambahan ilmu pengetahuan umum di kampus PIP Semarang mengenai dunia ketatalaksanaan dan kepelabuhanan diIndonesia

khususnya di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, tentang kegiatan perubahan status kontainer di Gudang CFS Semarang.

- b. Sebagai tambahan ilmu pengetahuan mengenai apa yang dilakukan pihak Gudang CFS dalam menjalankan proses perubahan status container FCL ke LCL dengan tepat waktu dan tidak terjadi kesalahan sedikitpun.
- c. Sebagai tambahan informasi bagi para pembaca, serta pihak Gudang CFS Semarang, dan diharapkan penelitian ini dapat memberikan informasi yang berguna untuk pengembangan sumber daya manusia maupun sarana dan prasarana kepelabuhanan khususnya di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang

2. Manfaat Praktis:

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

- a. Diharapkan dengan adanya penelitian ini pihak Gudang CFS Semarang dapat mengantisipasi akan masalah yang timbul jika terjadi keterlambatan pada saat pergantian status container.
- b. Dapat menjadi referensi untuk melakukan perbaikan dan modernisasi bagi Pelabuhan Tanjung Emas Semarang dalam rangka berkiprah dalam era globalisasi jaman sekarang ini. Jadi ini akan menjadi hal yang penting untuk semakin bias bersaing secara mendunia terkhusus di bidang ekspor import barang.

E. Sistematika Penelitian

Penelitian skripsi ini ditulis berdasarkan pedoman penelitian skripsi agar lebih sistematis dan mudah dimengerti. Untuk mempermudah proses pemikiran dalam membahas permasalahan skripsi “OPTIMALISASI PERUBAHAN STATUS KONTAINER LCL DI GUDANG CFS GUNA MENUNJANG KELANCARAN EKSPORT PADA PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG” maka peneliti menyusun dan menguraikan penjelasan secara singkat tentang materi pokok dari skripsi. Kemudian penjelasan itu dapat digunakan untuk memudahkan para pembaca dalam mengikuti penyajian yang terdapat di dalam skripsi ini. Setelah itu penulis membuat sistematika dari judul menjadi beberapa bab dan dari setiap bab menjadi sub bab sebagai berikut:

BAB I. PENDAHULUAN

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

BAB II. LANDASAN TEORI

- A. Tinjauan Pustaka
- B. Definisi Operasional
- C. Kerangka Berpikir

BAB III. METODE PENELITIAN

A. Jenis Metode Penelitian

B. Metode Pengumpulan Data

C. Lokasi Penelitian

D. Pengumpulan Data

**BAB IV. ANALISIS HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN
MASALAH**

A. Gambaran Umum Objek Penelitian

B. Analisa Hasil Penelitian

C. Pembahasan Permasalahan

BAB V. PENUTUP

A. Simpulan

B. Saran

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN-LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Pustaka

1. Pengertian Optimalisasi

Menurut Kamus Bahasa Indonesia, W.J.S Poerwadarmanto(1997: 753), optimalisasi adalah hasil yang dicapai sesuai dengan keinginan, jadi optimalisasi merupakan pencapaian hasil sesuai harapan secara efektif dan efisien. Optimalisasi banyak juga diartikan sebagai ukuran dimana semua kebutuhan dapat dipenuhi dari kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan. Menurut Winardi (1999:363). Optimalisasi adalah ukuran yang dapat menyebabkan tercapainya tujuan sedangkan jika dipandang dari sudut usaha, optimalisasi adalah usaha memaksimalkan kegiatan sehingga mewujudkan keuntungan yang diinginkan atau dikehendaki. Dari uraian tersebut diketahui bahwa optimalisasi hanya dapat diwujudkan apabila perwujudannya secara efektif dan efisien. Dalam penyelenggaraan organisasi, senantiasa tujuan diarahkan untuk mencapai hasil secara efektif dan efisien agar optimal.

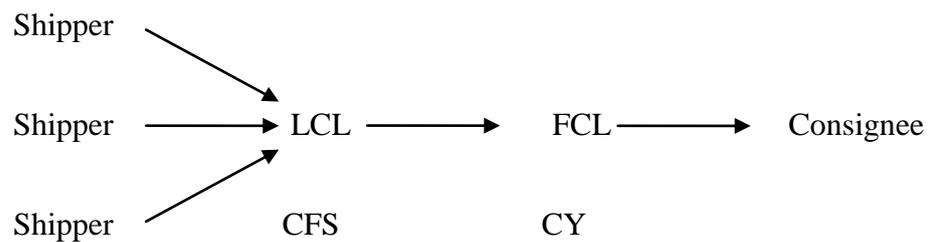
2. Pengertian Perubahan Status Kontainer

Perubahan setatus container adalah Perubahan status container dari Container Yard ke gudang CFS.

Perubahan status petikemas dapat terjadi pada (Suranto):

- a. Perubahan status dari FCL ke LCL dikenakan tarif FCL ditambah selisih antara tarif LCL dan tarif FCL, serta ditambah tarif gerakan ekstra.
- b. Perubahan status dari LCL ke FCL dikenakan tarif LCL. Apabila petikemas yang dibongkar dari kapal telah ditempatkan di lapangan penumpukan petikemas ditambah tarif gerakan ekstra 3. Tarif perubahan status dibebankan kepada pihak yang mengajukan perubahan.

LCL/FCL



Gambar 2.1 Alur Petikemas LCL/FCL

Penjelasan :

1. Beberapa shipper mengirim kepada satu consignee.
2. Shipper berkewajiban mengirim barang ke CFS.
3. Forwarder / EMKL melakukan *stuffing* di CFS setelah mendapatkan container kosong dari depo.
4. Bertanggung jawab isi kontainer dan diserahkan ke *consignee*.
5. *Consignee* berkewajiban mengambil kontainer di CY dan *Unstuffing* di tempatnya.

6. Consignee berkewajiban mengembalikan container kosong ke Depo.

3. Pengertian Kontainer

Peti kemas adalah peti yang terbuat dari logam yang memuat barang-barang yang lazim disebut muatan umum yang dikirimkan melalui laut (Amir MS, 1997). Menurut Kramadibrata (2002), peti kemas adalah suatu bentuk kemasan satuan muatan yang terbaru yang mulai diperkenalkan pada tahun 1960 dan diawali dengan ukuran 20 kaki (twenty feet container). Pada umumnya peti kemas dibuat dari bahan-bahan yang berupa baja, aluminium, dan polywood atau FRP (fiber glass reinforced plastics). Pemilihan bahan peti kemas ini berdasarkan pada pemakaian peti kemas bersangkutan. Ukuran peti kemas didasarkan pada 19 International Standard Organization (ISO). Unit ukuran yang lazim digunakan adalah TEU's (Twenty Feet Square Units). Peti kemas dengan ukuran 20 feet kuadrat sama dengan 1 TEU's, sedangkan peti kemas dengan ukuran 40 feet kuadrat sama dengan dua TEU's. Dalam pencatatan di lapangan seringkali juga digunakan istilah BOX yang menunjukkan satu kotak peti kemas dengan ukuran tertentu. Ukuran ini lebih mudah dipakai daripada penggunaan ukuran TEU's yang cenderung lebih sulit untuk di pahami. Hal ini akan lebih memudahkan pihak *planner* dalam menentukan dan menempatkan container di *container yard*. kontainer terdiri dari berbagai jenis sesuai dengan fungsi container tersebut.

a. Jenis-jenis Kontainer

Dalam buku *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut* diterangkan beberapa jenis kontainer, yaitu:

- 1) *Dry Frieght Container/General Cargo* adalah kontainer yang digunakan untuk mengangkut barang-barang atau muatan umum. Jenis kontainer yang pertama kali di ciptakan
- 2) *Reefer Container* adalah kontainer yang digunakan untuk mengangkut barang-barang yang memerlukan penanganan khusus berkaitan dengan suhu ruang muat. *Reefer container* memiliki pengaturan suhu khusus untuk mendinginkan muatan didalamnya. Biasanya digunakan untuk muatan jenis sayur-sayuran dan daging.
- 3) *Bulk Container* adalah kontainer yang digunakan untuk mengangkut muatan curah, misalnya beras, gandum.
- 4) *Open Side Container* adalah kontainer yang digunakan untuk mengangkut muatan yang ukurannya tidak memungkinkan dimasukan dari pintu belakang petikemas. Jadi semua sisi peti kemas harus dibuka. Misalnya alat – alat berat atau muatan umum yang dikemas dalam bentuk yang besar.
- 5) *Open Top Container* adalah kontainer yang digunakan untuk mengangkut barang yang ukurannya sangat besar yang cara memasukkan muatan ke dalam kontainer dari atas kontainer.

- 6) *Flat Rack Container* adalah kontainer yang digunakan untuk mengangkut muatan berat misal seperti mesin dan spare part. Bentuknya datar tanpa dinding di samping kanan, kiri dan atas.

4. Penegertian LCL

Less Container Load (LCL) dapat diartikan sebagai muatan yang dimasukkan ke dalam petikemas dan membongkarnya kembali, dapat dikerjakan oleh perusahaan pelayaran atau cargo consolidator maupun Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) dan mereka bertanggung jawab untuk memuat dan membongkar isi petikemas.

- a. Prosedur Less than Container Load (LCL) adalah sebagai

berikut :

- 1) Muatan dari beberapa shipper yang akan dikirim ke berbagai consignee diterima oleh carrier di CFS (Container Freight Station) kepunyaan atau ditunjuk oleh carrier.
- 2) Carrier atau freight forwarder atau EMKL mengurus stuffing dari parcel muatan ke dalam petikemas atas biaya dari carrier.
- 3) Carrier kemudian memuat petikemas yang telah diisi oleh berbagai shipper dan boleh juga oleh shipper tunggal ke atas kapal.
- 4) Di pelabuhan tujuan, petikemas yang sudah dibongkar dari kapal dibawa oleh pelayaran atau freight forwarder ke CFS (Container Freight Station) untuk stripping.

5) Barang-barang secara parcel dapat diambil oleh berbagai consignee dikirim ke alamatnya. Shipper bertanggung jawab sampai barangnya masuk ke CFS (Container Freight Station) dari carrier.

b. Tanggung jawab carier adalah :

- 1) Carrier bertanggung jawab atas barang sejak barang diterima dari shipper.
- 2) Carrier bertanggung jawab untuk stuffing dari kiriman barang jenis Less Container Load (LCL) ke dalam petikemas atas biayanya dan memasukkan petikemas ke atas kapal.
- 3) Di tempat tujuan, carrier bertanggung jawab untuk membawa petikemas yang di bongkar dari atas kapal ke CFS (Container Freight Station), Stripping dan memberi muatan Less Container Load (LCL) ke masing-masing consignee atas biaya carrier.

5. Pengertian Gudang CFS

Tempat transit kargo yg dikumpulkan sebelum dimasukan kedalam kontainer untuk import atau tempat transit cargo setelah dibongkar dari container sebelum diambil pemiliknya. Gudang ini terletak dekat dengan lapangan penumpukan barang

Kegiatan di CFS meliputi:

- a. Stripping adalah Pekerjaan membongkar barang dari peti kemas sampai di susun rapi di dalam gudang / CFS.

- b. Stuffing adalah Pekerjaan memuat barang dari dalam gudang/CFS sampai disusun didalam peti kemas.
- c. Lift on/off adalah Pekerjaan mengangkat/menurunkan peti kemas dari chasis ke chasis lain, atau dari chasis ke tempat penumpukan, atau dari tempat penumpukan ke atau chasis.
- d. Haulage adalah Pekerjaan mengangkut peti kemas dengan menggunakan trailer/chasis didaerah kerja pelabuhan dari satu CY ke CFS lainnya atau dari lambung kapal ke CY atau sebaliknya.
- e. Supervisi adalah Pekerjaan mengawasi pelaksanaan pekerjaan pada CFS/CY.

6. Pengertian Ekspor

Kegiatan ekspor adalah sistem perdagangan dengan cara mengeluarkan barangbarang dari dalam negeri keluar negeri dengan memenuhi ketentuan yang berlaku.

Ekspor merupakan total barang dan jasa yang dijual oleh sebuah negara ke negara lain, termasuk diantara barang-barang, asuransi, dan jasa-jasa pada suatu tahun tertentu (Triyoso, 2004).

Kegiatan ekspor adalah sistem perdagangan dengan cara mengeluarkan barangbarang dari dalam negeri ke luar negeri dengan memenuhi ketentuan yang berlaku. Ekspor merupakan total barang dan jasa yang dijual oleh sebuah negara ke negara lain, termasuk diantara barang-barang, asuransi, dan jasa-jasa pada suatu tahun tertentu (Utomo, 2000).

Ekspor adalah salah satu sektor perekonomian yang memegang peranan penting melalui perluasan pasar antara beberapa negara, di mana dapat mengadakan perluasan dalam suatu industri, sehingga mendorong dalam industri lain, selanjutnya mendorong sektor lainnya dari perekonomian (Baldwin, 2005).

Berdasarkan pendapat para ahli diatas mengenai ekspor, makna inti dari ekspor adalah kegiatan menjual barang ke luar negeri dengan tujuan mencari keuntungan baik bagi perusahaan, individu, maupun bagi negara.

Dokumen–Dokumen Yang Diperlukan Dalam Kegiatan Ekspor.

a) Shipping Instruction

Shipping Instruction (SI) adalah dokumen untuk booking kapal dan juga untuk memesan container. Dokumen ini ditujukan kepada pihak Shipping Company. Informasi yang harus termuat dalam SI adalah semua data yang diperlukan untuk pembuatan Bill of Lading (B/L).

b) PE (Persetujuan Ekspor)

PE adalah dokumen ekspor yang dikeluarkan oleh Bea Cukai yang menyatakan bahwa komoditi tersebut siap untuk diekspor dan tidak ada masalah.

c) PEB (Pemberitahuan Ekspor Barang)

PEB adalah dokumen ekspor berupa Pemberitahuan Ekspor Barang yang harus disiapkan oleh eksportir.

- d) EIR (Equipment Interchange Receipt), yaitu surat bukti telah mengambil container kosong di tempat penumpukan/depo.
- e) Berita acara penyegelan, yaitu sebagai bukti bahwa container telah diperiksa dan disegel oleh petugas.
- f) Surat pengantar izin stack, yaitu surat pengantar untuk memuat muatan di atas kapal.
- g) Bill of Lading (B/L)
B/L adalah suatu tanda terima penyerahan barang yang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran sebagai tanda bukti kepemilikan atas barang yang telah dimuat di atas kapal laut oleh eksportir untuk diserahkan kepada importir .
- h) Packing List
Packing List adalah dokumen ekspor yang memuat daftar informasi mengenai barang yang akan dikirim ke importir di luar negeri.
- i) Invoice
Invoice adalah dokumen ekspor mengenai nilai barang yang akan diekspor.
- j) Certificate of Origin (COO) / Surat Keterangan Asal (SKA)
SKA/COO adalah surat keterangan asal barang yang di ekspor.

7. Pengertian Pelabuhan

Pelabuhan berasal dari kata port dan harbour, namun pengertiannya tidak dapat sepenuhnya diadopsi secara harafiah. Harbour adalah sebagian perairan yang terlindung dari badai, aman dan baik/cocok untuk

akomodasi kapal-kapal untuk berlindung, mengisi bahan bakar, persediaan, perbaikan dan bongkar muat barang. Port adalah harbour yang terlindung, dengan fasilitas terminal laut yang terdiri dari tambatan/dermaga untuk bongkar muat barang dari kapal, gudang, transit dan penumpukan lainnya untuk menyimpan barang dalam jangka pendek ataupun jangka panjang (Triatmodjo, 1996).

Menurut PP Nomor 61 Tahun 2009 tentang kepelabuhanan, pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Secara umum, pelabuhan dapat didefinisikan sebagai wilayah perairan yang terlindung, baik secara alamiah maupun buatan, yang dapat digunakan untuk berlindung kapal, sebagai tempat untuk melakukan aktivitas bongkar muat baik barang, manusia maupun hewan serta dilengkapi dengan fasilitas terminal yang terdiri dari tambatan, gudang dan tempat penumpukan lainnya. Pelabuhan berperan sebagai pintu gerbang komersil suatu daerah/negara, titik peralihan darat dan laut

serta sebagai tempat penampungan dan distribusi barang (Pelabuhan Indonesia, 2000).

Jenis-jenis Pelabuhan :

1. Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 2001 jo Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM/55/2002 Tentang Kepelabuhanan, jenis-jenis pelabuhan diantaranya :

- a. Pelabuhan umum, yaitu pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum.
- b. Pelabuhan khusus adalah pelabuhan yang dikelola untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu. Kegiatan pelabuhan ini penggunaannya khusus untuk kegiatan sektor perindustrian, pertambangan, atau pertanian yang pembangunannya dilakukan instansi yang bersangkutan untuk bongkar atau muat dari bahan baku serta hasil produksinya. Contohnya adalah pelabuhan khusus untuk minyak sawit, untuk minyak mentah, untuk rempah, dan lain sebagainya.

2. Segi Alam

Menurut segi alam, pelabuhan laut dibagi menjadi pelabuhan terbuka dan pelabuhan tertutup. Pelabuhan terbuka adalah pelabuhan dimana kapal-kapal bisa masuk dan merapat secara langsung tanpa bantuan pintu-pintu air. Pelabuhan Indonesia pada umumnya adalah pelabuhan terbuka.

Pelabuhan tertutup adalah pelabuhan dimana kapal-kapal yang masuk harus melalui beberapa pintu air. Pelabuhan tertutup ini dibuat pada pantai dimana terdapat perbedaan pasang surut yang besar dan waktu pasang surutnya berdekatan. Pelabuhan tertutup dapat di temui di Liverpool, Inggris dan Terusan Panama.

3. Berdasarkan Lokasinya :
 - a. Pelabuhan Pesisir.
 - b. Pelabuhan Sungai Muara.
 - c. Pelabuhan Danau d. Pelabuhan Kanal.
4. Segi Lingkup Pelayaran yang dilayani
 - a. Pelabuhan Internasional, yaitu pelabuhan yang melayani perdagangan dan pelayaran internasional, contohnya adalah pelabuhan Singapura, Tanjung Priok.
 - b. Pelabuhan regional adalah pelabuhan yang melayani kegiatan perdagangan di wilayah Asia, Eropa Barat, atau Amerika Latin.
Contoh: Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya.
 - c. Pelabuhan lokal adalah pelabuhan yang melayani kegiatan perdagangan atau pelayaran daerah. Contoh: Pelabuhan Tegal di Jawa Tengah dan pelabuhan Pare-pare di Sulawesi.

B. Kerangka Pikir Penelitian

Untuk memudahkan pemahaman kerangka pikir penelitian dalam skripsi penulis memaparkan kerangka pikir penelitian dalam bentuk bagan alur sederhana yang dilengkapi dengan penjelasan singkat seperti yang tertera dibawah ini :



Gambar 2.2 Kerangka Pikir Penelitian

Dari bagan 2.14 Kerangka Pikir Penelitian dapat disampaikan bahwa pelaksanaan kegiatan perubahan status container LCL ke status container FCL di gudang CFS pelabuhan Tanjung Emas Semarang belum maksimal. Faktor yang menyebabkan kegiatan perubahan status container LCL ke status container FCL belum terlaksana dengan optimal karena belum maksimalnya SOP (Standard Operating Procedure) dalam melaksanakan kegiatan *stuffing container* di gudang CFS yang mengakibatkan keterlambatan dalam proses ekspor barang. Disamping itu proses administrasi kepabeanan cenderung rumit dan berlangsung lama, sehingga akan menimbulkan adanya *dwelling time* di gudang CFS. Berdasarkan permasalahan tersebut penelitian ini bertujuan untuk memberikan dan mencari cara untuk menyelesaikan permasalahan. Dengan menjalankan segala kegiatan sesuai dengan SOP yang baik, mempermudah segala proses pemuatan barang dan pengurusan segala proses administrasi kepabeanan dengan mudah dengan standar tariff yang telah di tentukan dengan jelas.

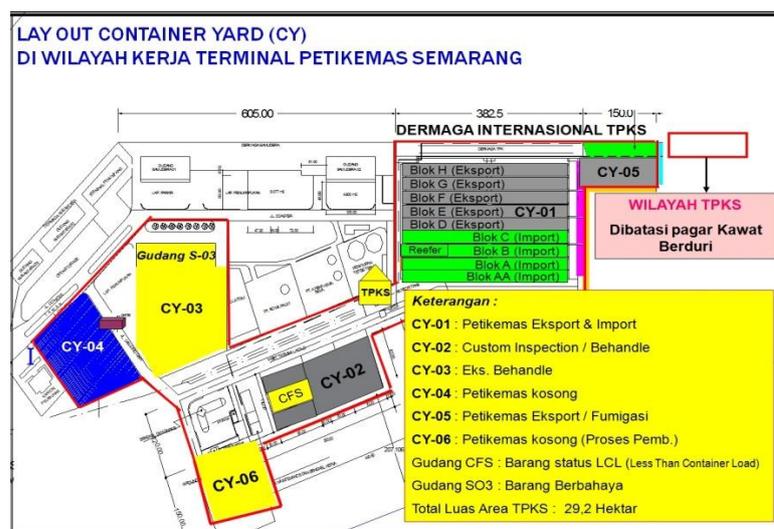
BAB III

METODE PENELITIAN

A. Lokasi Penelitian

Penelitian dilakukan pada Gudang CFS Semarang Pelabuhan Tanjung Emas Semarang yang merupakan cabang dari PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) III yang berpusat di Kota Semarang Jawa Tengah. Pelabuhan Tanjung Emas Semarang terletak di Pantai Utara Kota Semarang, tepatnya pada garis 6°5'7" Lintang Selatan dan 110°35' Bujur Timur. Pelabuhan ini menjadi penting karena merupakan *feder port* yang berada diantara dua *hub port* besar yakni Pelabuhan Tanjung Priok dan Pelabuhan Tanjung Perak. Penelitian dilakukan hanya di area Gudang CFS Semarang PT. Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Emas Semarang.

Denah gudang CFS Semarang



Gambar 3.1 Denah gudang CFS

B. Metode Penelitian

Maleong setelah melakukan analisis terhadap beberapa definisi penelitian kualitatif kemudian membuat definisi sendiri sebagai sistesis dari pokok-pokok penelitian kualitatif. Menurut Meleong (2002:6) dalam bukunya yang berjudul “Metodologi Kuantitatif Dan Kualitatif” penelitian kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan, dll. Pendekatan ini diarahkan pada latar dan individu tersebut secara holistik (utuh), dalam hal ini tidak boleh mengisolasi individu atau organisasi ke dalam variabel atau hipotesis, tetapi perlu memandangnya sebagai bagian dari suatu keutuhan.

Penelitian ilmiah terdiri dari dua kata penting. Pertama, penelitian yang artinya aktivitas pengamatan, pencarian data dan bukti-bukti di lapangan atau penelusuran informasi, baik informasi literatur/dokumenter maupun informasi sebab-akibat. Kedua, ilmiah yang berarti berdasarkan teori atau berpatokan pada kaidah-kaidah keilmuan dengan menguji validitas data yang telah ditemukan dan yang sedang diamati. Jika hasil pengujian menunjukkan konsistensi antara teori dan kenyataan, hasil tersebut dinyatakan ilmiah. (Afifuddin dan Saebani, 2012: 32)

Menurut Nasehudin dan Gozali (2012:27) metode adalah kerangka kerja untuk melakukan suatu tindakan, atau suatu kerangka berpikir untuk menyusun gagasan yang terarah dan terkait dengan maksud dan tujuan. Metode ilmiah atau proses ilmiah merupakan proses keilmuan untuk

memperoleh pengetahuan secara sistematis berdasarkan bukti fisis. Metode penelitian disusun untuk mengarahkan langkah-langkah penelitian agar tujuan penelitian dapat tercapai. Secara garis besar, metode penelitian pada studi ini meliputi studi literatur, lokasi penelitian, pengumpulan data dan analisis data.

C. Sumber Data

Menurut Prof. DR. H. Abdurrahmat Fathoni, M. Si (2006:112) dalam bukunya yang berjudul “Metedologi Penelitian dan Teknik Penyusunan Skripsi” mengatakan bahwa artinya informasi yang didapat melalui pengukuran-pengukuran tertentu, untuk digunakan sebagai landasan dalam menyusun argumentasi logis menjadi fakta. Adapun sumber data yang dipakai oleh penulis dalam penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

1. Data Primer

Data primer (Saifudin Azwar, 2004) adalah data yang diperoleh langsung dari subjek penelitian dengan mengenakan alat pengukuran atau alat pengambilan data langsung pada subjek sebagai sumber informasi yang dicari. Data primer ini disebut juga dengan metode survey, yaitu dengan mengamati, mengukur, mencatat secara langsung dilokasi penelitian.

a. Hasil observasi secara langsung

Dalam hal ini penulis melakukan kegiatan pengamatan secara langsung baik di Koperasi TKBM Pelabuhan Tanjung Emas

Semarang, Dermaga Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, dan Kegiatan Tenaga Kerja Bongkar Muat saat di lapangan.

b. Hasil wawancara

Dalam hal ini penulis melakukan diskusi dengan subyek penelitian yang terkait dengan penelitian ini. Penulis melakukan wawancara dengan Sekretaris Koperasi TKBM, Petugas Keamanan Pelabuhan, dan Tenaga Kerja Bongkar Muat.

2. Data sekunder

Data sekunder (Saifuddin Azwar, 2004) adalah data yang diperoleh lewat pihak lain, tidak langsung diperoleh oleh peneliti dari subjek penelitiannya. Data sekunder ini disebut data tangan kedua. Data sekunder biasanya berwujud data dokumentasi atau data laporan yang tersedia. Data primer dan data sekunder, dapat pula digolongkan menurut jenisnya sebagai data kuantitatif yang berupa angka-angka dan data kualitatif berupa kategori.

Data sekunder yaitu data yang terlebih dahulu dikumpulkan dan dilaporkan oleh orang-orang atau pihak yang terkait yang tidak sedang meneliti walaupun data tersebut asli. Data tersebut bersumber dari buku-buku, literature-literature maupun referensi-referensi lainnya yang mempunyai kaitannya dengan penelitian ini. Penulis memperoleh data sekunder tersebut di perpustakaan kampus politeknik ilmu pelayaran dan data-data buku yang ada.

D. Metode Pengumpulan Data

Menurut Afifuddin dan Saebani (2012:47), pengumpulan data merupakan proses pengumpulan berbagai data dan informasi yang dibutuhkan dalam penelitian. Proses pengumpulan data ini mengacu pada prosedur penggalan data yang telah dirumuskan dalam desain penelitian. Adapun data berdasarkan jenisnya dapat dibedakan atas data primer, data sekunder, data kuantitatif, dan data kualitatif. Kemudian dalam penelitian ini peneliti menggunakan metode pengumpulan data sebagaimana di bawah ini:

1. Riset Lapangan

Teknik pengumpulan data dengan mengadakan observasi langsung ke objek penelitian yaitu Gudang CFS Semarang. Hal ini bertujuan untuk memastikan data-data yang dikumpulkan sesuai dengan kenyataan yang ada. Kemudian riset lapangan ini juga dipadukan dengan metode wawancara terbuka yang dilakukan oleh peneliti, dengan tujuan mencocokkan antara riset lapangan dengan penjelasan secara verbal yang didapat melalui wawancara sehingga data menjadi komprehensif dan akurat. Hal-hal yang perlu diperhatikan dalam melakukan observasi:

- a. Diarahkan pada tujuan tertentu, bukan bersifat spekulatif, melainkan sistematis dan terencana.
- b. Dilakukan pencatatan sesegera mungkin, jangan ditangguhkan dengan menggunakan daya ingat
- c. Hasilnya harus dapat diperiksa kembali untuk diuji kebenarannya.

Menurut Nasehudin dan Gozali (2012:129) teknik pengumpulan data yang cukup baik dalam penelitian kualitatif adalah pengamatan terlibat (*participation observation*). Pengamatan terlibat adalah bentuk observasi yang melibatkan pengamat (*observer*) dalam objek yang diobservasi. Dalam hal ini penulis melakukan wawancara dengan narasumber guna mendapatkan informasi, yaitu sebagai berikut :

- 1) Bapak Deni, (Kepala gudang CFS Pelabuhan Tanjung Emas Semarang)

Sebagai pihak yang terkait dengan pelaksanaan kegiatan perubahan status kontainer Pelabuhan Pelindo III Cab Tanjung Emas Semarang.

- 2) Bapak Kelik, (Tenaga Kerja Bongkar Muat)

Sebagai Tenaga Kerja Bongkar Muat Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

2. Studi Dokumenter

Menurut Mulyana (2008:195) sebagian penelitian dapat dilakukan dengan mengandalkan studi dokumenter saja, bila data dalam dokumen-dokumen yang ada dianggap lengkap. Dokumen-dokumen ini dapat mengungkapkan bagaimana subjek mendefinisikan dirinya sendiri, lingkungan, dan situasi yang dihadapinya pada suatu saat, dan bagaimana kaitan antara definisi diri tersebut dalam hubungan dengan orang-orang di sekelilingnya dengan tindakan-tindakannya. Penulis melakukan kegiatan pemotretan terhadap di gudang.

3. Riset Kepustakaan

Salah satu hal yang perlu dilakukan dalam persiapan penelitian adalah pemanfaatan sumber informasi yang terdapat di perpustakaan dan jasa informasi yang tersedia. Pemanfaatan ini diperlukan, baik untuk penelitian lapangan maupun penelitian bahan dokumentasi. Oleh karena itu, tidak mungkin suatu penelitian dapat dilakukan dengan baik tanpa orientasi pada pendahuluan dari riset kepustakaan. (Nasehudin & Gozali, 2012:95)

E. Teknik Analisi Data

Dalam penulisan skripsi ini penulis menggunakan metode analisis data, dengan cara menganalisis data-data yang diperoleh dari hasil penelitian. Selanjutnya penulis membuat penyajian data, penyajian data ini merupakan penjabaran dari data-data yang diperoleh dari hasil penelitian sebelumnya yang telah disusun sehingga diperoleh penyajian data yang mudah dipahami dan dimengerti oleh pembaca. Selain dimengerti sekaligus juga dapat menjadikan suatu pengetahuan atau petunjuk yang mungkin dapat diterapkan disuatu perusahaan nantinya.

Analisis data hasil penelitian dibedakan dalam dua macam yaitu analisis kuantitatif dan kualitatif. Dalam penelitian skripsi ini, penulis menggunakan analisis kualitatif. Menurut dedi mulyana dalam buku *Metedologi Penelitian Kualitatif* (2012:56), pengertian kualitatif adalah jenis penelitian yang temuan-temuannya tidak diperoleh melalui prosedur statistic atau bentuk hitungan lainnya. Selanjutnya, penelitian kualitatif dipilih

karena kemantapan penelitian berdasarkan pengalamannya dan metode kualitatif dapat memberikan rincian yang lebih tentang fenomena yang sulit di ungkap oleh metode kuantitatif. Tujuan analisis kualitatif adalah mendapatkan makna hubungan konsepsional sehingga dapat digunakan untuk menjawab masalah yang dirumuskan dalam skripsi. Ada 3 macam metode analisis data yang digunakan pada penulisan ini:

1. Reduksi Data Reduksi data dapat didefinisikan sebagai proses penelitian, pemusatan perhatian pada penyederhanaan, pengabstrakan dan transformasi data kasar yang muncul data catatan-catatan tertulis di lapangan.
2. Penyajian Data Penyajian data merupakan sekumpulan informasi yang telah disusun secara terpadu dan mudah dipahami yang memberikan kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan mengambil tindakan.
3. Menarik Kesimpulan
Menarik simpulan merupakan kemampuan seorang peneliti dalam menyimpulkan berbagai data yang diperoleh selama proses penelitian.

Setelah lokasi dan fokus penelitian ditetapkan, maka dilakukan pengumpulan data-data. Pada penelitian ini, data-data yang dikumpulkan untuk analisa berupa data sekunder. Data sekunder pada penelitian ini diperoleh dari Gudang CFS Semarang PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) III Cabang Tanjung Emas Semarang.

BAB IV

ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Objek Penelitian

Sejarah berdirinya Terminal Petikemas Semarang (TPKS) tidak lepas dari sejarah Pelabuhan Tanjung Emas. Bentuk pengelolaan pelabuhan telah mengalami beberapa kali perubahan, mulai dari perusahaan negara (PN) pelabuhan tahun 1960, Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP) tahun 1969, dan perum Pelabuhan tahun 1983. Berdasarkan pembagiannya, Pelabuhan Semarang berada di bawah Perum Pelabuhan Indonesia III yang berkantor pusat di Surabaya. Pada periode ini dilaksanakan Proyek Pembangunan tahap I pelabuhan Semarang dan diresmikan oleh Presiden Soeharto pada tanggal 23 November 1985 yang kemudian diberi nama Pelabuhan Tanjung Emas. Bentuk Pengelolaan pelabuhan mengalami Perubahan terakhir kali pada tahun 1992 dengan pembagian yang masih sama yaitu PT. Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV. PT. Pelabuhan Indonesia (Pelindo) III berkantor pusat di Jalan Perak Timur 106 Surabaya, mengelola 43 pelabuhan yang tersebar di 7 Provinsi yaitu Jawa Timur, Jawa Tengah, Kalimantan Selatan, Kalimantan Tengah, Bali, Nusa Tenggara Barat, dan Nusa Tenggara Timur. Mempunyai cabang yang keseluruhan berjumlah 17 Cabang dan 6 Anak Perusahaan.

Awal kegiatan bongkar muat petikemas di Pelabuhan Tanjung Emas dilakukan secara konvensional yaitu menjadi satu kesatuan bongkar muat

barang umum (*general cargo*) yang berada di bawah kendali divisi usaha Terminal cabang Pelabuhan Tanjung emas, setelah selesainya pembangunan tahap II tahun 1997, penanganan petikemas memasuki tahap pelayanan terminal sendiri yang dikendalikan divisi Terminal Petikemas cabang Tanjung Emas (divisi TPK). Sebagai langkah antisipasi terhadap pertumbuhan angkutan petikemas di Pelabuhan Tanjung Emas, yang secara nyata memerlukan pengelolaan yang lebih profesional, manajemen pelabuhan Indonesia III melakukan pemekaran organisasi Pelabuhan Tanjung Emas, menjadi 2 bagian yaitu pengelolaan terminal petikemas secara mandiri dibawah tanggung jawab *General Manager* Terminal Petikemas Semarang dan pengelolaan pelabuhan di bawah tanggung jawab *General Manager* Pelabuhan Tanjung Emas. Terminal Petikemas Semarang merupakan cabang yang berdiri sendiri terpisah dari Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Sehingga semua urusan *handling* petikemas sepenuhnya dilakukan sendiri oleh manajemen Terminal Petikemas Semarang.

Terminal Petikemas Semarang (TPKS) berdiri berdasarkan Surat keputusan Direksi PT. Pelabuhan Indonesia III (persero) Nomor: KEP.46/PP.1.08/P.III-2001 tanggal 29 Juni 2001 tentang pembentukan Terminal Petikemas Semarang terhitung sejak tanggal 21 Juli 2001. Memiliki Visi “Berkomitmen Memacu Integrasi Logistik dengan Layanan Jasa Pelabuhan yang Prima” serta Misi “ Menjamin penyediaan jasa pelayanan prima melampaui standar yang berlaku secara konsisten, Memacu kesinambungan daya saing industri nasional melalui biaya logistik yang

kompetitif memenuhi harapan semua stakeholder melalui prinsip kesetaraan dan tata kelola perusahaan yang baik, Menjadikan SDM yang berkompeten, berkinerja handal, dan berpekeri luhur, Mendukung perolehan devisa negara dengan memperlancar arus perdagangan”.

Alamat : Pelabuhan Indonesia III, Terminal Petikemas Semarang

Jl.Coaster No. 10A Semarang - Jawa Tengah 50116

Telp : (024) 3586219

Fax : (024) 3586219

E-mail : customercare.tpks@pelindo.co.id (untuk layanan pelanggan)

tatausahatpks@gmail.com

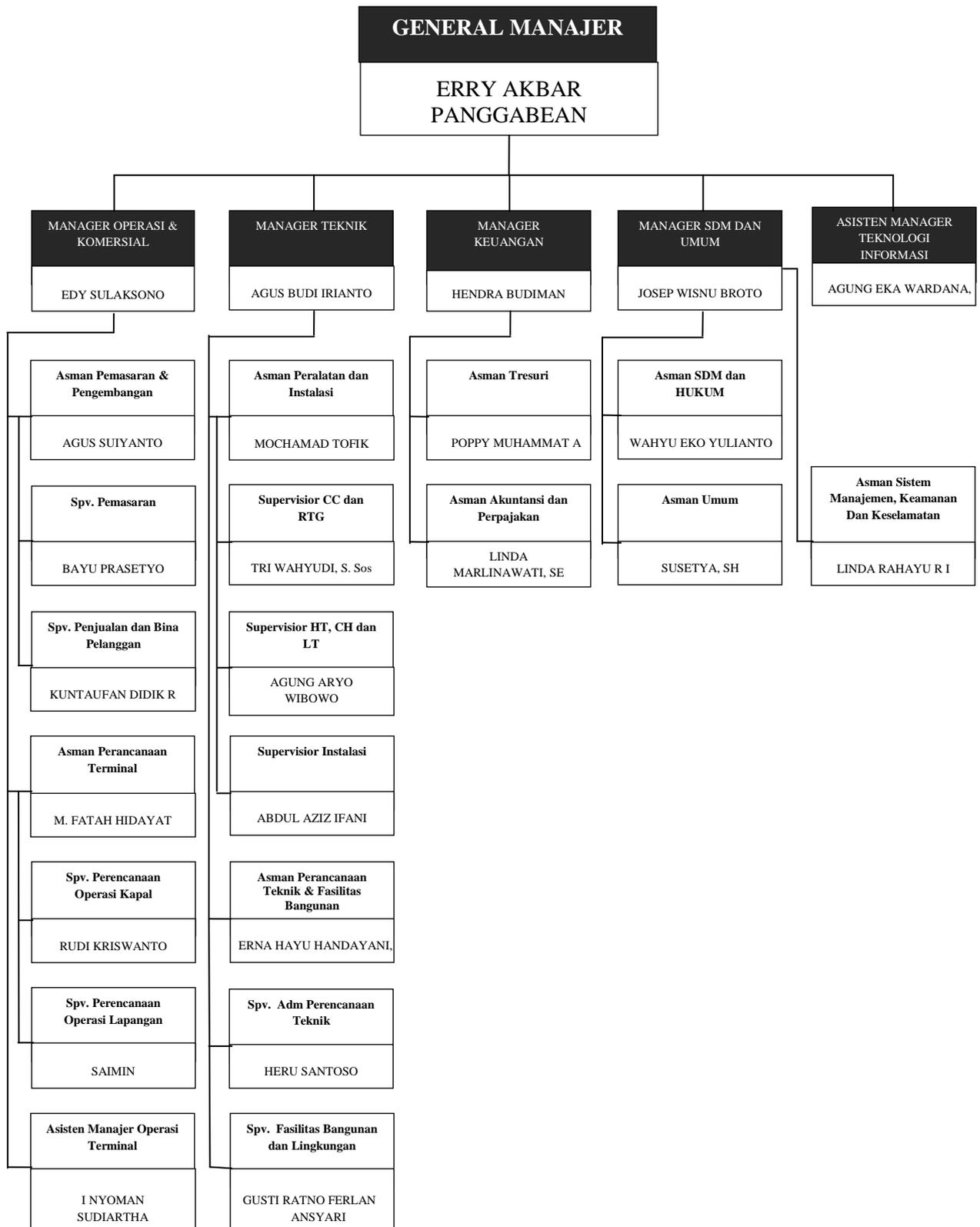
1. Struktur Organisasi

Berikut adalah struktur organisasi pada TPKS Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, Terbagi ke dalam lima divisi yaitu divisi operasional & komersial, divisi teknik, divisi keuangan, divisi SDM & umum dan divisi teknologi informatika. Berdasarkan aspek sistem pengendalian manajemen Terminal Petikemas Semarang merupakan Unit Pengusahaan Perusahaan (UPP) yang setingkat dengan Cabang Pelabuhan Kelas I dan berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direksi PT (PERSERO) Pelabuhan Indonesia III.

Stuktur Organisasi di Terminal Petikemas Semarang (TPKS) ditetapkan berdasarkan Surat Keputusan Direksi PT (PERSERO) Pelabuhan Indonesia III Nomor KEP. 47/RP.108/P.III-2001 tentang Stuktur Organisasi Dan Data Kerja Terminal Petikemas Semarang

(TPKS), adalah dipimpin oleh seorang *General Manager* dengan dibantu oleh 4 (empat) orang Manajer

Gambar 4.1 Struktur Organisasi TPKS Pelabuhan Tanjung Emas



Secara garis besar tugas dari pada masing-masing divisi adalah sebagai berikut:

- a. Divisi Operasional & Komersial bertugas melakukan pemasaran dan penjualan jasa, kemudian perencanaan operasi lapangan dan operasi kapal. Sangat erat kaitanya dengan proses *stevedoring* pada dermaga dan lapangan penumpukan.
- b. Divisi Teknik bertugas mengurus peralatan, sarana prasarana dan fasilitas yang ada di TPKS. mulai dari pengadaan dan perawatan serta pemeliharaan peralatan.
- c. Divisi Keuangan bertugas mengurus segala sesuatu tentang penganggaran keuangan dan akuntansi serta perpajakan perusahaan. Pembelanjaan kebutuhan perusahaan, penganggaran gaji dan penetapan tarif layanan jasa oleh TPKS.
- d. Divisi SDM dan umum memiliki kewajiban melakukan pengembangan dan mengatur sumber daya manusia yang ada pada TPKS, diantaranya adalah kegiatan pengembangan SDM, *recruitment* pegawai, serta pengurusan gaji.
- e. Divisi teknologi Informatika memiliki tugas mengembangkan teknologi informasi yang ada pada TPKS Semarang. Baik dalam operasi lapangan maupun pengolahan data.

2. Fasilitas dan Sarana Prasarana

Adapun fasilitas dan sarana prasarana yang terdapat di Terminal Petikemas Semarang secara sekilas dapat dilihat pada Tabel 4.1, Tabel 4.2

dan Tabel 4.3. Yaitu tabel tentang Dermaga Terminal Petikemas Semarang, Lapangan Penumpukan Terminal Petikemas Semarang dan Alat Bongkar Muat Terminal Petikemas Semarang. Daftar fasilitas dan sarana prasarana secara lengkap dapat dilihat pada lembar lampiran.

Tabel 4.1 Dermaga TPKS Tanjung Emas

No	NAMA	PANJANG TAMBAT	UKURAN			DALAM (m)	KONS TRUKSI	TAHUN
			P (m)	L (m)	Luas (m ²)			
1	TPKS	345	345	25	8625	10	Tiang pancang baja	1999
2	BARU TPKS	150	150	25	3750	10	Tiang pancang baja	2005
3	BARU TPKS	105	105	25	2625	10	Tiang pancang baja	2015

Sumber : <http://www.tpks.co.id/new/home/fasilitas>

Tabel 4.2 Lapangan Penumpukan TPKS Tanjung Emas

N O	NAMA LAPANGAN PENUMPUKAN	UKURAN LAPANGAN PENUMPUKAN			DAYA DUKUNG LANTAI (Ton/M)	KONSTRUKSI LANTAI	KET
		P (m)	L (m)	Luas (m)			
1	Container Yard 01	372	222. 15	826 40	3	paving tebal 10 cm	1999
2	Container Yard 02	140 .9	109. 57	154 38	3	paving tebal 10 cm	1999
3	Container Yard 03	182	160. 4	291 93	3	paving tebal 10 cm	1995
4	Container Yard 04	160 .9	130. 36	291 93	3	paving tebal 10 cm	1995
5	Container Yard 05	150	56.6 7	850 1	3	paving tebal 10 cm	2005
6	Container Yard 06	259 .5	117. 23	304 21	3	paving tebal 10 cm	2008

Sumber : <http://www.tpks.co.id/new/home/fasilitas>

Dibawah ini adalah tabel 4.3 yang menjelaskan secara singkat alat bongkar muat yang dimiliki Terminal Petikemas Semarang. Data secara lengkap dapat dilihat pada lampiran.

Tabel 4.3 Alat Bongkar Muat TPKS Tanjung Emas

NO.	NAMA ALAT	JUMLAH
1	TRUCK INTERNAL	35
2	TOP LOADER	2
3	CHASIS	35
4	ARTG	11
5	SIDE LOADER	2
6	RUBBER TYRED GANTRY	12
7	REACH STACKER	3
8	ELECTRICAL FORKLIFT	7
9	DIESEL FORKLIFT	1
10	CONTAINER CRANE	7

Sumber : <http://www.tpks.co.id/new/home/fasilitas>

3. Volume Kunjungan Kapal

Data volume arus kunjungan kapal dari tahun 2011-2016 dapat dilihat pada tabel 5.2. Data yang di dapat berupa data bulanan dan tahunan, namun untuk analisis digunakan data tahunan.

Tabel 4.4 Jumlah Kunjungan Kapal Tahun 2011-2016

TAHUN	JUMLAH KUNJUNGAN KAPAL	
	CALL (UNIT)	TONASSE (GT)
2011	596	8.605.456
2012	528	8.652.125
2013	566	7.811.575
2014	662	8.887.479
2015	701	10.548.541
2016	771	11.523.211

Sumber :TPKS Pelabuhan Tanjung Emas Semarang

4. Volume Arus Kontainer

Volume Arus Kontainer dari tahun 2011 sampai dengan tahun 2016 di TPKS Pelabuhan Tanjung Emas Semarang dapat dilihat pada table 4.5 berikut:

Tabel 4.5 Volume Arus Kontainer Tahun 2011-2016

TAHUN	IMPORT		EXPORT		TOTAL	
	CONTAINER		CONTAINER		IMPORT+EXPORT	
	Box	Teus	box	Teus	Box	Teus

2011	126.658	199.811	138.820	227.657	265.478	427.468
2012	137.689	215.942	148.716	241.113	286.405	457.055
2013	148.804	234.249	162.721	264.454	311.525	498.703
2014	175.559	278.209	183.577	297.462	359.136	575.671
2015	186.707	299.098	188.947	309.103	375.654	608.201
2016	190.618	301.298	194.022	313.834	384.640	615.312

Sumber : TPKS Pelabuhan Tanjung Emas Semarang

B. Analisa Masalah

Di dalam bagian analisis masalah ini peneliti menjelaskan tentang proses optimalisasi perubahan status LCL ke FCL di gudang bisa berjalan dengan lancar dan cepat, hambatan apa yang dihadapi pihak gudang dalam melakukan kegiatan perubahan status container yang dapat menghambat kegiatan ekspor,serta menganalisis dampak yang di timbulkan dari hambatan dari proses perubahan statu container tersebut dan yang terakhir adalah analisis tentang bagaimana upaya yang dilakukan pihak gudang CFS dalam mengatasi masalah yang timbul pada saat proses perubahan status container tersebut. . Berikut adalah proses perubahan status dapat berjalan dapat berjalan dengan baik. Melalui analisis yang dilakukan oleh penulis, maka diperoleh hasil penelitian secara langsung oleh penulis, dengan pembahasan permasalahan yang terjadi pada Terminal Peti Kemas Semarang adalah sebagai berikut.

1. Apa factor penghambat kegiatan perubahan status container di gudang CFS?

Berdasarkan hasil pengamatan awal yang dilakukan oleh sipeneliti terdapat suatu hambatan yang memperlambat kegiatan stuffing di terminal peti kemas Tg. Emas Semarang, hambatan yang timbul adalah sebagai berikut :

a. Faktor Sumber Daya Manusia

Faktor sumber daya manusia sangatlah membantu dalam menyelesaikan perubahan status kontainer, karena cepat atau lambatnya perubahan status kontainer ditentukan oleh kemampuan dan keterampilan pekerjanya. Meskipun alat-alat yang digunakan canggih dan modern tetapi jika manusianya tidak menguasai maka akan terjadi hambatan, sebagai contoh:

- 1). Kurangnya keterampilan buruh tenaga kerja pada gudang CFS.
- 2). Kurangnya disiplin buruh tenaga kerja gudang CFS.
- 3). Pengurusan dokumen, adanya kesalahan ataupun kekeliruan pada pembuatan dokumen, sehingga mengakibatkan proses pengurusan dokumen terhambat yang pada akhirnya juga menghambat proses perubahan status kontainer.

b. Kurangnya SOP (Standar Oprasional Prosedur) di gudang CFS.

Dengan kegiatan gudang yang sangat padat seharusnya pihak gudang CFS harus menerapkan SOP dengan baik dan disiplin sehingga segala kegiatan di gudang dapat berjalan dengan baik dan lancar.

Contoh pelanggaran SOP di gudang CFS

- 1). Tidak jelasnya sistem kerja dalam gudang.
- 2). Jam kerja tidak sesuai dengan standar perusahaan.
- 3). Pembagian kerja tidak merata dan cenderung tidak maksimal dalam menyelesaikan kegiatan di gudang CFS.

c. Factor sarana prasarana di dalam gudang CFS,

Peralatan yang dipakai antara lain *forklift*, Peralatan ini mempunyai peran penting dalam kegiatan *delivery*. Adapun hambatan yang diakibatkan oleh peralatan antara lain:

- 1). Kurangnya pengadaan peralatan, dalam arti jumlah barang yang akan dibongkar atau dimuat tidak seimbang dengan peralatan yang dimiliki oleh pelindo III Cabang Semarang, sehingga harus menyewa alat dari perusahaan lain.
- 2). Tidak adanya modernisasi peralatan mengakibatkan peralatan yang dimiliki sudah tua, sehingga mengurangi kecepatan kerja peralatan.
- 3). Perawatan terhadap peralatan gudang kurang maksimal sehingga banyak peralatan yang rusak.
- 4). Luas gudang terlalu kecil untuk kegiatan ekspor maupun import. Kondisi demikian seharusnya menjadi perhatian dari pihak terminal peti kemas Semarang untuk mengatasi masalah-masalah apa yang menyebabkan terhambatnya kegiatan perusahaan status container.

2. Apa dampak yang ditimbulkan akibat kegiatan perubahan status container tidak optimal?

Kegiatan perubahan status kontainer yang tidak optimal akan memberikan dampak buruk yang ditimbulkan sehingga dapat menyebabkan kerugian kepada berbagai pihak.

1). Biaya yang dikeluarkan membengkak

Dalam hal ini biaya yang dimaksud adalah biaya sewa gudang, *truck*, alat bongkar muat, lapangan penumpukan dan dana pengamanan polisi untuk pengawalan *cargo*.

2). Terkena denda

Dalam proses perubahan status harus diperhatikan ketepatan waktu perubahan status dan apabila tidak memenuhi target akan dikenakan denda kepada pihak gudang CFS Pelindo III Cabang Semarang.

3). Terjadi banyak antrian barang di gudang

Dengan lamanya proses pergantian status container di gudang CFS maka barang yang hendak di *stripping* maupun yang hendak di *stuffing* akan menumpuk dan mengakibatkan antrian barang yang panjang. Hal ini juga akan mengurangi kualitas barang yang akan di ekspor.

4). Akan menimbulkan adanya *dwelling time* di pelabuhan

Dwelling Time merupakan waktu tunggu peti kemas dalam penimbunan sebelum di kapalkan. Semakin lama penimbunan maka akan semakin lama pula barang sampai ke tujuan dan biaya akan semakin membengkak.

3. Upaya-upaya yang harus dilakukan untuk mengatasi perubahan status container tidak optimal.

Dalam upayanya PT. Pelindo III Cabang Semarang dalam memberikan pelayanan yang prima, tepat waktu dan profesional, pihak Pelindo III melakukan beberapa usaha.

Usaha yang dilakukan pihak Pelindo Semarang sebagai berikut:

- a. Upaya operasional gudang dan lapangan sesuai dengan SOP perusahaan Gudang CFS..
- b. Meningkatkan sarana dan prasarana gudang.
- c. Meningkatkan Sumber Daya Manusia sesuai dengan keahlian masing-masing bagian tugas pergudangan.

Penjelasan lebih jauh mengenai upaya-upaya di atas akan diterangkan penulis secara lengkap pada bab pembahasan masalah.

C. Pembahasan Masalah

Setelah melakukan tahap analisa masalah, maka langkah berikutnya adalah tahap pembahasan masalah. Dalam pembahasan ini, masalah-masalah yang ada dalam rumusan masalah akan dibahas satu persatu berdasarkan hasil dari analisa masalah yang telah didapatkan. Dari hasil yang didapatkan maka penulis melakukan analisis dari hasil penelitian yang bertujuan untuk mengidentifikasi hambatan atau kendala yang dihadapi ketika kegiatan stuffing serta mengambil langkah-langkah yang harus dilakukan pihak terminal peti kemas semarang dalam menangani hambatan yang terjadi pada saat kegiatan perubahan status container LCL dan apakah sudah

memahami secara menyeluruh mengenai penanganan perubahan status container LCL, apakah sudah dijalankan semua prosedur yang telah dibuat sebelumnya. apakah sudah dijalankan semua prosedur yang telah dibuat sebelumnya. Penulis akan menguraikan rumusan masalah satu persatu dan secara berurutan agar dapat terjadi proses perubahan status container LCL dengan baik dan cepat tanpa ada kendala.

1. Apa factor penghambat kegiatan perubahan status container di gudang CFS?

a. Sumber daya Manusia

Sumber daya manusia (SDM) adalah salah satu faktor yang sangat penting bahkan tidak dapat dilepaskan dari sebuah organisasi, baik institusi maupun perusahaan. SDM juga merupakan kunci yang menentukan perkembangan perusahaan. Pada hakikatnya, SDM berupa manusia yang dipekerjakan di sebuah organisasi sebagai penggerak, pemikir dan perencana agar tercapainya suatu tujuan dalam organisasi tersebut.

Dewasa ini, perkembangan terbaru memandang karyawan bukan sebagai sumber daya belaka, melainkan lebih berupa modal atau aset bagi institusi atau organisasi. Karena itu kemudian muncullah istilah baru di luar H.R. (Human Resources), yaitu H.C. atau Human Capital. Di sini SDM dilihat bukan sekadar sebagai aset utama, tetapi aset yang bernilai dan dapat dilipatgandakan, dikembangkan (bandingkan dengan portfolio investasi) dan juga bukan sebaliknya sebagai liability

(beban,cost). Di sini perspektif SDM sebagai investasi bagi institusi atau organisasi lebih mengemuka.

Setelah melakukan penelitian di gudang CFS Semarang penulis menemukan faktor faktor yang menjadi penyebab kurangnya kualitas SDM di gudang CFS Semarang, berikut faktor-faktor yang mempengaruhi kualitas karyawan di gudang CFS Semarang:

1) Faktor Pendidikan

Pendidikan merupakan salah satu indikator kualitas seseorang. Semakin tinggi tingkat pendidikan yang dicapai, maka semakin tinggi pula kualitas sumber daya manusia yang dimiliki, di gudang CFS Semarang kualitas SDM nya menurut peneliti sangatlah kurang, hal itu dapat dilihat dari riwayat pendidikan para karyawan. Di gudang CFS Semarang segi pendidikan karyawan belum memenuhi standardimana pendidikan karyawan saat ini ada yang lulusan SMA.

2) Sistem Perekrutan Karyawan

Salah satu kunci utama dalam menciptakan sumber daya manusia (SDM) yang profesional adalah terletak pada proses rekrutmen, seleksi, training dan development calon tenaga kerja. mencari tenaga kerja yang profesional dan berkualitas tidaklah gampang. Merupakan sebuah kewajiban dalam sebuah organisasi

dan perusahaan-perusahaan harus melakukan penyaringan untuk anggota atau para pekerja yang baru. Untuk itulah rekrutmen tenaga kerja dibutuhkan untuk menyaring para pelamar yang ingin melamar.

b. Standard Operasional Prosedur di gudang yang belum maksimal

Dalam pelaksanaan perubahan status container diperlukan system manajemen pergudangan yang baik dan sesuai dengan standar untuk lebih memaksimalkan segala kegiatan pergudangan. Hal ini sangatlah penting untuk memaksimalkan kegiatan pergudangan dalam proses import barang maupun import barang dalam gudang CFS.:

1) Sistem operasional prosedur sistem pergudangan. Berikut ini merupakan proses barang yang hendak di gudangkan.

a) Menerima informasi barang masuk.

Dalam tahapan ini kita mendapat informasi tentang barang yang masuk. Informasi ini bias di dapat dengan berbagai alat komunikasi seperti telepon maupun email dengan jangka waktu tertentu sebelum barang masuk. Informasi barang masuk harus di terima pihak gudang minimal satu hari sebelum barang di kirim ke daalam gudang.

b) Memastikan barang yang akan masuk sudah siap diterima.

Kesiapan ini berkaitan dengan sumber daya manusia, perlengkapan maupun peralatan yang dibutuhkan untuk menangani barang masuk dalam gudang.

c) Proses penerimaan barang masuk.

Pihak gudang wajib menyiapkan check list barang yang masuk sesuai informasi barang apa yang masuk misal detail nama barang, jumlah, ukuran volume, dan berat barang. Dan petugas gudang wajib melaksanakan pengecekan barang sesuai dengan checklist barang yang sudah di buat sebelumnya.

d) Pembuatan dokumen serah terima barang.

Ini merupakan proses terakhir penerimaan barang masuk dalam gudang. Dokumen ini berisikan informasi mengenai pembawa barang, nomer surat sebagai referensi barang masuk ke gudang, waktu barang tiba, barang saat bongkar maupun barang selesai bongkar. Dokumen ini juga berisi detail barang yang diterima, kondisi barang yang diterima, dan petugas yang menerima barang.

2) Standar oprasional prosedur jam kerja karyawan gudang CFS.

Selain proses barang masuk gudang yang sesuai dengan SOP pihak gudang harus menerapkan manajemen sumber daya manusia sesuai dengan SOP yang di buat juga. Hal ini berkaitan dengan jam kerja karyawan di gudang CFS Semarang hanya menggunakan 8 jam kerja untuk setiap hari dengan 6 hari kerja. Dengan jam kerja yang demikian dinilai tidak cukup untuk melayani kegiatan pergudangan di gudang CFS Semarang.

3) Manajemen tenaga kerja di gudang CFS

Dengan karyawan terbatas yang terbagi untuk kegiatan *striping* dan *stuffing* dalam gudang menimbulkan sistem manajemen kerja gudang yang tidak maksimal. Seorang pekerja bisa melakukan dua fungsi pekerjaan sekaligus yang tidak sesuai dengan keahlian aslinya. Hal ini sangat berpengaruh terhadap semua kegiatan yang ada dalam gudang salah satunya perubahan status container di dalam gudang CFS.

c. Sarana dan prasarana yang kurang mendukung.

Berdasarkan observasi dan analisa data, setidaknya terdapat beberapa permasalahan mendasar yang mengakibatkan proses perubahan status container dapat terhambat. Hambatan dalam bongkar muat di Gudang CFS Pelindo III Semarang sangatlah kompleks, mulai dari pemanfaatan prasarana yang tersedia belum secara optimal dimanfaatkan sampai dengan minimnya sarana bongkar muat. Adanya kerusakan pada alat *forklift* pada salah satu pemuatan *cargo* ke atas dalam container pada saat *stuffing* barang, sehingga harus menunggu alat bantu lainnya untuk mengangkat muatan yang hendak di ekspor tersebut. Permasalahan yang mendasar dari kegiatan perubahan status kontainer di gudang CFS Semarang dapat dijabarkan sebagai berikut:

1). Prasarana Teknis gudang CFS Semarang

Peralatan dan perlengkapan di gudang CFS belum dapat mendukung kegiatan untuk lebih efektif.

Contoh sarana prasarana gudang CFS :

a). Luas gudang

Di gudang CFS Semarang hanya mempunyai luas 6000 m² dengan kapasitas daya tampung kurang lebih 20.000 ton, Serta baru dibangun gudang kosolidasi ekspor yang terpisah dari gudang CFS dengan kapasitas dan daya tampung kurang lebih 50.000 Ton, sehingga akan mengalami kesulitan jika dilakukan pengembangan gudang CFS Semarang dikarenakan keterbatasan lahan yang ada dan letak dari pada gudang itu sendiri yang berada di samping dermaga.

Selain itu gudang yang kurang berfungsi sebagaimana mestinya, karena gudang tersebut berada pada satu gedung dan karena keterbatasan luas maka tidak bisa digunakan untuk menyimpan banyak barang sehingga pengguna jasa harus berusaha agar sebisa mungkin pengiriman barangnya tidak sampai terjadi penyimpanan atau penumpukan *steel constructions*.

b). Peralatan Bongkar Muat

Tidak optimalnya peralatan bongkar muat yang telah ada sehingga kegiatan perubahan status kontainer menjadi terganggu, dan keterbatasan lahan menjadikan kurang efektifnya peralatan tersebut dalam melakukan kegiatan perubahan status container. Gudang CFS Semarang

mempunyai alat bongkar muat berupa 6 forklift dengan kapasitas 5 ton. Dan juga mempunyai 4 pallet, 4 slot, 2 blog.

c). Lapangan Penumpukan

Lapangan penumpukan yang ada di Pelindo II Banten hanya sekitar 12.708 m, dari luas tersebut maka lapangan penumpukan tersebut relatif kecil. Hal ini yang mengakibatkan terjadi ketidaklancaran kegiatan bongkar muat jika *steel constructions* yang di bongkar atau dimuat ke atas *truck* dalam jumlah yang banyak. Di Pelindo III Semarang sendiri lapangan penumpukan hanya digunakan sebagai tempat penumpukan sarana angkut yang lain..

2. Apa dampak yang ditimbulkan akibat kegiatan *delivery* yang tidak optimal?

- a. Biaya yang dikeluarkan membengkak. Dalam kegiatan pelayanan perubahan status container di gudang CFS yaitu proses *stuffing* di gudang akan terjadi bermacam-macam biaya. Biaya ini merupakan beban yang harus di keluarkan oleh pengirim barang sebelum barang dikirim.

Biaya-biaya tersebut dapat dikelompokkan sebagai berikut :

1). Biaya sewa gudang CFS.

Yaitu biaya yang dikenakan oleh pihak penyewa gudang dalam khususnya tergantung lamanya penumpukan *cargo steel constructions* berada didalam gudang lini I.

2). Biaya sewa penumpukan.

Yaitu biaya yang dikenakan terhadap kegiatan jasa penumpukannya dihitung dari lamanya penumpukkan container sebelum di *stuffing* ke dalam container.

3). Biaya sewa alat.

Yaitu biaya yang dikenakan untuk menyewa alat bongkar muat terhadap kegiatan *stuffing* menggunakan *forklift* atau alat berat lainnya untuk memuat barang ke dalam container sebelum barang dikirim.

b. Menimbulkan *dwelling time* di pelabuhan

Dwelling time merupakan waktu yang dihitung mulai dari suatu peti kemas (kontainer) dibongkar dan diangkat (unloading) dari kapal sampai peti kemas tersebut meninggalkan terminal melalui pintu utama (World Bank, 2011). Dwelling time memiliki 3 tahapan yang telah diklasifikasi oleh pihak terminal yakni pre clearance, customs clearance, dan post clearance. Dwelling time atau yang dalam bahasa Indonesia merupakan waktu tunggu, menjadi salah satu faktor bagaimana siklus perputaran penumpukkan yang berdampak pada pendapatan pada suatu terminal. Tahapan *dwelling time* sebagai berikut:

a) Pre Customs Clearance merupakan tahapan awal dimana mulai proses penghitungan waktu antara tibanya kapal dan penyerahan

surat Pemberitahuan Impor Barang (PIB) kepada pihak Bea Cukai untuk dilakukan pemeriksaan selanjutnya.

- b) Customs clearance merujuk pada waktu dari penyerahan PIB hingga penerimaan izin. Tahapan ini lebih didominasi oleh pertanggungjawaban pihak Bea Cukai yang melakukan pengklasifikasian barang menjadi beberapa jalur, pemeriksaan dokumen serta pemeriksaan fisik apabila diperlukan.
- c) Post customs clearance merupakan waktu dimana mulai dari penerimaan izin Bea Cukai hingga meninggalkan lokasi pelabuhan. Tahapan ini status dari petikemas sudah telah selesai melakukan pemeriksaan serta sudah bisa untuk dikeluarkan dari tempat penumpukan.

- c. Menimbulkan antrian pemuatan barang.

Hal ini dapat menyebabkan berkurangnya kualitas barang sebelum di masukan dalam kontainer. Antrian yang sangat banyak dan dikarenakan luas gudang yang tidak luas akan menimbulkan penumpukan barang hingga ke luar gudang. Hal ini akan berimbas dengan kerusakan barang sebelum di muat.

3. Apa upaya yang harus dilakukan untuk mengatasi kendala dalam perubahan status container?

- a. Meningkatkan SDM di gudang CFS

Hal yang paling penting untuk meningkatkan kinerja gudang agar tidak menghambat proses perubahan container dengan cara meningkatkan

sumber daya manusia gudang sesuai dengan kebutuhan dan kualitas yang baik. Hal ini bias dilakukan dengan cara:

- 1) Melakukan perekrutan karyawan yang sesuai prosedur.

Rekrutmen merupakan serangkaian kegiatan dengan tujuan utama untuk mencari dan memikat para pelamar pekerjaan dengan memberikan mereka motivasi untuk bisa memperlihatkan kemampuan dan pengetahuan mereka demi menutupi kekurangan posisi yang diidentifikasi dalam perencanaan kepegawaian dalam sebuah perusahaan ataupun suatu instansi.

Proses perekrutan yang efektif akan mampu mampu menghadirkan sumber daya manusia terbaik dan mampu menarik perhatian dari orang-orang yang punya kemampuan dan keterampilannya khusus untuk memenuhi spesifikasi pekerjaan yang dibutuhkan.

Adapun cara seleksi yang digunakan oleh perusahaan maupun organisasi dalam penerimaan karyawan baru dewasa ini dikenal dengan dua cara yaitu :

- a) Non Ilmiah

Yaitu seleksi yang dilaksanakan tidak didasarkan atas kriteria standar, atau spesifikasi nyata suatu pekerjaan atau jabatan. Akan tetapi hanya didasari pada pemikiran dan pengalaman saja. Seleksi dalam hal ini dilakukan tidak berpedoman pada

uraian spesifikasi pekerjaan dan jabatan yang akan diisi. Unsur-unsur yang diseleksi biasanya meliputi hal-hal :

- i. Surat lamaran bermaterai atau tidak
- ii. Ijazah sekolah dan jumlah nilainya
- iii. Surat keterangan kerja dan pengalaman
- iv. Refrensi atau rekomendasi dari pihak yang dapat dipercaya
- v. Wawancara langsung dengan yang bersangkutan

b) Ilmiah

Metode ilmiah merupakan metode seleksi yang didasarkan pada spesifikasi pekerjaan dan kebutuhan nyata yang akan diisi, serta pedoman pada kriteria dan standar-standar tertentu.

Seleksi ilmiah mencakup pada hal-hal berikut :

- i. Berorientasi pada kebutuhan riil karyawan
- ii. Berorientasi pada prestasi kerja

2) Melakukan pelatihan kepada karyawan.

Pelatihan karyawan berhubungan erat terhadap hasil pekerjaan karyawan. Oleh karena itu, dibutuhkan sebuah penilaian untuk mengukur kinerja karyawan dan *pelatihan karyawan* dilaksanakan setelah ada hasil dari penilaian tersebut. Pelatihan karyawan dilakukan dengan tujuan agar para karyawan memiliki pengetahuan, kemampuan dan keterampilan sesuai dengan tuntutan pekerjaan yang mereka lakukan.

Pelatihan karyawan yang tepat, dapat memberikan efek yang baik kepada karyawan sehingga karyawan dapat mengembangkan diri dan mampu memahami beberapa hal terkait pekerjaannya, dalam hal ini karyawan dapat mengikuti pelatihan di lembaga sertifikasi profesi seperti di PIP Semarang dengan mengikuti LSP karyawan diharapkan dapat:

- a) Karyawan memahami seluk beluk pelaksanaan pekerjaan lebih mendalam.
- b) Karyawan dapat memahami perkembangan perusahaan.
- c) Karyawan dapat memahami sasaran yang akan dicapai perusahaan.
- d) Karyawan mengerti akan perlunya kerjasama dalam melaksanakan pekerjaan.
- e) Karyawan dapat mudah memahami Informasi yang disampaikan perusahaan.
- f) Karyawan dapat memahami setiap kesulitan-kesulitan yang dihadapi perusahaan.
- g) Karyawan mampu melakukan hubungan-hubungan dengan lingkungan.
- h) Karyawan mampu memahami kebijaksanaan dan peraturan yang berlaku dalam perusahaan.
- i) Karyawan mampu memahami sistem dan prosedur yang digunakan dalam pelaksanaan tugas perusahaan..

b. Menerapkan SOP di gudang dengan baik.

Dalam perusahaan tentu harus mempunyai SOP yang baik untuk meningkatkan kualitas kerja di dalam gudang. SOP yang baik harus meliputi :

1) Operasi gudang sesuai perencanaan

Muatan yang dipindahkan melalui rute tidak langsung memerlukan fasilitas gudang tertutup (*transit shed*) atau gudang terbuka (*open storage*). Fasilitas gudang berfungsi menerima, menyimpan, dan mengeluarkan barang, baik barang muat (*export*) maupun barang bongkar (*import*). Konstruksi gudang tertutup terdiri bangunan beratap dan berdinding sehingga barang terhindar dari panas sinar matahari dan hujan. Sedangkan lapangan penumpukan adalah ruang diudara terbuka dengan atau tanpa pagar pembatas.

Luas lantai gudang yang berguna (*usable floor area*) adalah seluruh lantai gudang dikurangi dengan jalan utama, jalan masuk, pilar-pilar, dan ruang kantor atau hanggar. Jalan utama membujur sepanjang gudang selebar 8-10 meter, dan jalan masuk keluar melintang selebar 6-8 meter menghubungkan pintu-pintu sisi laut dengan sisi darat. dengan pengurangan luas lantai tersebut, maka luas yang dapat digunakan sekiatar 50%-60% dari seluruh luas lantai. Lebar jalan utama dan akses disesuaikan dengan kebutuhan ruang kerja alat mekanis seperti *forklift truck*

bermuatan. Alat angkut tersebut harus dapat berbelok atau gerakan putar (*manoever*) balik arah. dalam operasi gudang lini I dan lapangan penumpukan, tugas manajerial utama ialah menjalankan fungsi perencanaan (*planning*) dan pengendalian (*supervisin*). Dengan manajerial yang baik maka kegiatan dalam gudang akan semakin cepat dan efisien.

2) Menejemen karyawan sesuai dengan keahlian .

Menejemen karyawan sesuai dengan keahlian yang dimiliki. Hal ini juga menjadi sangat penting karena dengan berjalannya manajemen gudang dengan baik maka aktifitas pergudangan dapat berjalan maksimal.

Adapun indikator pembagian kerja dalam penelitian ini adalah :

- a) Kemampuan karyawan menyelesaikan tugas.
 - b) Kesesuaian pekerjaan dengan kemampuan karyawan.
 - c) Volume pekerjaan.
 - d) Kesesuaian Pekerjaan dengan Latar belakang pendidikan.
 - e) Tingkat kenyamanan karyawan dengan pekerjaan yang di jalankan.
- c. Meningkatkan kualitas sarana maupun prasarana gudang.

Pihak gudang juga harus memperhatikan sarana maupun prasarana yang di gunakan digudang. Hal ini harus di atasi dengan berbagai tindakan.

Tindakan yang harus dilakukan oleh pihak gudang adalah

1) Menambah alat baru

Karena alat yang berada sekarang belum cukup untuk mendukung kinerja gudang yang semakin banyak.

2) Perbaikan alat bongkar muat

Dan buat alat yang sudah tua harus di adakan perbaikan agar dapat berjalan lebih cepat dan efisien.

3) Memperluas gudang.

Hal ini sebenarnya sudah di atasi oleh pihak Pelindo dengan mnambah gudang konsolidasi yang menangani pergudangan khusus untuk ekport. Tetapi gudang ini masih baru dan belum maksimal.

BAB V

PENUTUP

A. Simpulan

Berdasarkan hasil analisis yang penulis lakukan terhadap permasalahan dalam pengisian data *electronic data interchangemanifest* (EDI) dalam proses pengajuan izin ekspor/impur barang di PT. Equator Marindo Merak Banten, penulis dapat menarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Faktor penghambat atau kendala yang terjadi pada proses perubahan status kontainer disebabkan oleh berbagai hal seperti penerapan SOP yang belum dilaksanakan dengan baik. Hal ini sebabkan oleh beberapa hal yaitu, perekrutan karyawan yang tidak sesuai prosedur dan keahlian, serta tidak adanya pelatihan. Bukan hanya itu, tidak adanya penambahan alat bongkar muat dan peremajaan alat bongkar muat yang digunakan untuk membantu kegiatan stuffing dalam container juga menjadi salah satu penyebab permasalahan, luas gudang yang masih kurang luas untuk melayani proses *stuffing* dan *striping* menjadi permasalahan yang cukup penting.
2. Adapun dampak-dampak yang ditimbulkan dari permasalahan dari terhambatnya proses perubahan status container tersebut, seperti dampak adanya dwelling time yang akan menambah waktu tunggu semakin lama sehingga biaya yang dikenakan semakin membengkak, alat bongkar muat yang kurang dan sudah tua akan menimbulkan kegiatan *stuffing* lama dan akan menimbulkan antrian panjang pada gudang, dan juga penumpukan dokumen di karenakan sumber daya manusia dalam gudang proses

perubahan status kontainer, hal ini tentunya mempengaruhi kinerja para gudang CFS.

3. Upaya yang harus dilakukan pihak gudang dengan menambah kualitas sumber daya manusia sehingga semua kegiatan akan berjalan dengan baik, dan dengan menerapkan SOP yang baik untuk para karyawan gudang. Dan penambahan alat bongkar muat serta peremajaan alat bongkar muat agar kegiatan *stuffing* dapat berjalan lancar dan efisien.

B. Saran

Berdasarkan hasil analisis yang penulis lakukan terhadap permasalahan dalam perubahan status container LCL dalam proses kegiatan ekspor barang di Gudang CFS Tanjung Emas Semarang, penulis berupaya memberikan sedikit saran yang dapat berguna bagi Gudang CFS Tanjung Emas Semarang, saran tersebut antara lain:

1. Sebaiknya perekrutan karyawan di PT. Pelindo III Cabang Semarang, pihak perusahaan melakukan seleksi sesuai prosedur dan memilih karyawan yang sesuai dengan spesifikasi untuk menjadi karyawan gudang CFS, selain itu jika sudah mendapatkan karyawan dengan kriteria yang sesuai pihak perusahaan harus mewajibkan karyawan lolos seleksi tersebut untuk mengikuti pelatihan agar kinerja karyawan tersebut bisa seperti yang diharapkan.
2. Sebaiknya pihak gudang memelihara alat bongkar muat dan mengganti alat yang sudah tua dengan alat yang lebih modern. Memaksimalkan gudang konsolidasi yang baru agar tidak terlalu banyak antrian barang yang di timbun di gudang CFS.

3. Sebaiknya menerapkan *management* kerja yang baik dan disiplin untuk setiap karyawan. Dan tegas terhadap karyawan yang melanggar SOP perusahaan dengan member sanksi tegas. Dan menambah jam kerja agar pelayan gudang lebih maksimal dengan menerapkan sistem *shift* kerja.

DAFTAR PUSTAKA

- Gurning, R.O., Garina, dan Budiyanto, E.H., 2011, *Manajemen bisnis pelabuhan*, PT. Raja Grafindo Persada Jakarta.
- Hasibuan, Malayu, 2011, *Manajemen Sumber Daya Manusia Edisi Revisi*, Bumi Aksara, Jakarta.
- Indraputra, T., Sutrisna, E., 2013, *Disiplin, Motivasi, Budaya Kerja, dan Kinerja, Jurnal Administrasi Pembangunan*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Andi Susilo, 2013, *Panduan Pintar Ekspor Impor*, Transmedia, Jakarta.
- Kosasih, Engkos, dan Soewedo, Hananto, 2011, *Manajemen Perusahaan Pelayaran*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Lasse, D.A., 2012, *Manajemen Kepelabuhanan*, PT. Rajawali Pers, Jakarta.
- Lasse, D.A., 2012, *Manajemen Muatan*, PT. Rajawali Pers, Jakarta.
- Barata, I Komang Oko, 2014, *Panduan Praktis Ekspor Impor*, Raih ASA, Jakarta.
- Sasono, Herman Budi, 2012, *Manajemen Pelabuhan dan Realisasi Ekspor Impor*, CV Andi Offset, Yogyakarta.
- Subandi, 2013, *Manajemen Peti Kemas*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Sugiyono, 2014, *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R & D*, CV. Alfabeta, Bandung.
- Sugiyono, 2015, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, CV Alfabeta: Bandung.
- Susanto, Azhar, 2011, *Sistem Informasi Manajemen*, Lingga Jaya: Bandung.
- Triatmodjo, Bambang, 2012, *Pelabuhan*, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta.
- Undang – Undang Republik Indonesia No.17 Tahun 2008 (Tentang Pelayaran).

TRANSKRIP WAWANCARA

Wawancara dengan Responden I (*Kepala Gudang*)

1. Apa tujuan di laksanakannya kegiatan perubahan status kontainer LCL?
2. Apa kendala yang dialami dalam proses perubahan status kontainer LCL?
3. Factor apa saja yang memengaruhi kendala-kendala tersebut dapat terjadi?
4. Apa sarana dan prasarana yang ada dalam gudang CFS?
5. Bagaimana manajemen sistem waktu kerja dalam gudang CFS?
6. Bagaimana proses perekrutan karyawan dan manajemen kerjanya?
7. Apa akibat yang timbul dari kendala dalam proses perubahan status tersebut?
8. Kerugian apa saja yang di timbulkan dari kendala proses perubahan kontainer LCL tersebut?
9. Langkah apa yang di ambil oleh perusahaan dalam mengatasi kendala yang timbul tersebut?

Hasilwawancara dengan Responden I (*Operation Superintendent*)

1. Apa tujuan di laksanakannya kegiatan perubahan status kontainer LCL?

Jawab :untuk lebih menghemat biaya yang di dikeluarkan oleh pengirim barang dalam menyewa kontainer. Dengan sistem FCL maka satu kontainer dapat di

muat oleh beberapa pengirim barang. Hal ini tentu akan sangat menguntungkan bagi pihak pengirim barang.

2. Apa kendala yang dialami dalam proses perubahan status kontainer LCL?

Jawab : Untuk proses perubahan status kontainer kendala yang sering muncul adalah proses pembuatan dokumen yang terlalu lama dan pemuatan barang yang terlalu lama.

3. Factor apa saja yang memengaruhi kendala-kendala tersebut dapat terjadi?

Jawab : factor mendasar karena sarana prasarana dari gudang yang sudah tua dan kurang terawat, SOP dalam gudang yang belum terlaksana dengan baik, dan karyawan gudang yang masih kurang pelatihan.

4. Apa sarana dan prasarana yang ada dalam gudang CFS ?

Jawab: Gudang CFS mempunyai 8 forklift (5 unit forklift elektrik 5 ton dan 3 forklift diesel 5 ton), mempunyai 4 buah pallet, 4 Slat 2 blog dan luas gudang 6000 m²

5. Bagaimana manajemen sistem waktu kerja dalam gudang CFS?

Jawab : Di gudang CFS menggunakan sistem jam kerja pada umumnya yaitu 8 jam dalam sehari dan tidak menggunakan sistem shift harian. Jadi karyawan masuk jam 8 pagi dan pulang jam 4 sore.

6. Bagaimana proses perekrutan karyawan dan manajemen kerjanya?

Jawab : Perekrutan karyawan sepenuhnya di lakukan oleh Pelindo Pusat dan buat penempatan karyawan di lakukan oleh Pelindo Cabang Semarang sehingga itu bukan merupakan tanggung jawab pihak gudang.

7. Apa akibat yang timbul dari kendala dalam proses perubahan status tersebut?

Jawab : Kendala-kendala tersebut akan berimbas pada menurunnya kualitas barang karena terlalu lama mengantri sebelum di muat dalam kontainer, biaya akan semakin membengkak, dan menimbulkan adanya *dwelling time* dalam gudang.

Dan barang akan semakin lama sampai tujuan ekspor.

8. Kerugian apa saja yang di timbulkan dari kendala proses perubahan kontainer LCL tersebut?

Jawab : Tentu akan rugi waktu karena proses pemuatan dan pengurusan dokumen yang lama sehingga barang akan semakin lama pula sampai ke penerima barang.

Dan juga akan rugi dalam biaya karena semakin lama barang di gudang maka semakin banyak pula biaya yang timbul untuk biaya sewa gudang dan alat bongkar muat barang.

9. Langkah apa yang di ambil oleh perusahaan dalam mengatasi kendala yang timbul tersebut?

Jawab : kami telah mengupayakan untuk membuat gudang konsolidasi baru yang hanya mengurus kegiatan ekspor. Namun gudang ini masih baru dan belum berjalan dengan lancar. Kami juga telah melakukan pelatihan terhadap karyawan gudang CFS dan mengadakan rapat evaluasi gudang sebulan sekali. Dan kami telah mengajukan kepada Pelindo Cabang untuk meremajakan alat bongkar muat dan juga kami menghimbau karyawan untuk menjaga dan merawat alat bongkar muat tersebut.

Wawancara dengan Responden II (*Oprasional Gudang*)

1. Apa kendala yang di alami dalam proses Shifting barang dalam kontainer?
2. Apakah alat bongkar muat dapat beroperasi dengan malksimal?
3. Bagaimana cara menjaga tumpukan barang sebelum di muat agar aman dan tidak mengurangi kualitas barang?
4. Bagaimana pembagian tugas dalam proses pemuatan barang?
5. Apa usaha yang di lakukan jika alat bongkar muat terjadi kerusakan dan tidak dapat beroperasi?

Hasilwawancara dengan Responden II (*Port Captain*)

1. Apa kendala yang di alami dalam proses Shifting barang dalam kontainer?
Jawab : Kendala yang kami alami adalah alat bongkar muat yang sudah tua dan belum modern dan perlu adanya peremajaan. Dan alat kurang terawatt sehingga kadang rusak dan tidak bias beroperasi.
2. Apakah alat bongkar muat dapat beroperasi dengan malksimal?
Jawab : Karna umurnya yang sudah tua maka terkadang alat bongkar muat terjadi berbagai masalah teknis contohnya forklift kadang garu pengaitnya sering macet. Dan kadang tidak dapat beroperasi sama sekali.
3. Bagaimana cara menjaga tumpukan barang sebelum di muat agar aman dan tidak mengurangi kualitas barang?
Jawab : kami menempatkan tumpukan barang sesuai dengan jenis barang. Dan tidak sembarang dalam menumpuk barang. Hal ini agar tidak terjadi kerusakan

barang pada saat di tumpuk di gudang. Dan jika gudang penuh maka akan di tumpuk di luar gudang dan kami akan menutupnya dengan terpal.

4. Bagaimana pembagian tugas dalam proses pemuatan barang?

Jawab : Untuk Pembagian tugas sepenuhnya di tangani oleh kepala gudang kami hanya menjalankan tugas seperti yang di perintahkan.

5. Apa usaha yang di lakukan jika alat bongkar muat terjadi kerusakan dan tidak dapat beroperasi?

Jawab : Kami akan melaporkan kepada kepala gudang dan jika ada perintah untuk melaksanakan perbaikan sendiri kami akan berusaha memperbaiki peralatan yang rusak. Setidaknya agar dapat beroperasi dan tidak menghambat kegiatan kami.