

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

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

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

Keberadaan Terminal Petikemas 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 dimasukan kedalam container untuk di ekspor. 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 Eksport 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 di Indonesia

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